

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Derde jaargang - Nr. 12 - april 1988 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 150 F

HET BENELUXMATERIEEL - DE RODE TRAM - ATB BIJ DEN S - VAARWEL NMVB-TRAM
IN ANTWERPEN - HISTORISCHE FOTO'S - DE MIVB IN PARAGUAY - AFSCHIED VAN
TYPE 204 - EEN MODELBAAN AUTOMATISEREN - RAIL-AKTUEEL - SPOORAGENDA

RAIL-REVUE

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

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

Prijs per nummer : België 150 F, Nederland f 8,5, Luxemburg 180 F, andere landen 190 F

Abonnementen : België 550 F, Nederland f 32, Luxemburg 670 F, andere landen 700 F per 4 nummers

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

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

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

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

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

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

Medewerkers : C. Happaers, P. Jacops, E. Keutgens, J. Mahieu, E. Morbè, C. Smits, W. Temmerman, B. Vancraeynest, G. Van Meroye, J. Van Olmen, A. Veys, R. Vissers

Fotografen : G. Cuyt, A. Hermans, T. Heylen, E. Keutgens, R. Mardaga, C. Smits, G. Van Meroye.

Correspondenten Nederland : A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie : G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotografure Vergouts, Wommelgem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

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

De verantwoordelijk uitgever van dit tijdschrift stelt alles in het werk teneinde de identiteit en/of de verblijfplaats der fotografen van in deze uitgave opgenomen foto's te kennen. Daar dit in de praktijk niet altijd mogelijk blijkt verzoekt hij fotografen, die menen aanspraak te kunnen maken op publicatierechten, met hem contact te willen opnemen op hoger-vermeld adres.

Steunkaarten

Tijdens gesprekken met organisatoren van stoomtreinritten en andere speciale treinexcursies voor spooramateurs in België valt het ons op dat regelmatig minachtend wordt gesproken over „lineside photographers”, d.w.z. personen die niet deelnemen aan de speciale rit(ten), die dus geen treinticket(ten) hebben aangekocht maar wel „profiteren van de inspanningen (en de centen) van anderen” door opnamen te realiseren die de treinreizigers zelf onmogelijk kunnen maken.

Enkele bedenkingen hierbij :

- *Vele ernstige treinvrienden schrijven wel degelijk regelmatig in voor een treinexcursie, doch aan alle ritten deelnemen is een luxe (in besteding aan tijd en geld) die de meesten zich niet kunnen veroorloven. De betrokkenen hoeven ons inziens helemaal niet te worden beschouwd als parasieten wanneer ze bij gelegenheid als niet-deelnemer bijv. een plaatje maken van een voorbijrijdende stoomtrein.*

- *Vele fotografen en filmers zijn (terecht) ontgoocheld door het kleine aantal fotogelegenheden en de gebrekkige organisatie van fotohaltes tijdens de ritten van de voorbije jaren (vooral bij de stoomtreinritten kwam dit sterk tot uiting, hoewel moet worden toegegeven dat de laatste tijd een duidelijke vooruitgang werd geboekt; de mogelijkheden om te fotograferen of te filmen zijn overigens tijdens fotostops hoe dan ook erg beperkt : vele niet-ingewijde reizigers wekken steeds opnieuw de ergernis op van amateurfotografen door onnodig uit te stappen tijdens fotohaltes om vervolgens steevast voor de geliefde loc of motorwagen te gaan postvatten...*

Rail-Revue zou hier willen pleiten voor een positieve benadering van het „fotoprobleem”. Fotografieren en filmen langsheen de lijn hoort nu eenmaal bij de hobbybeleving en hoeft niet automatisch een „parasitaire” activiteit te zijn : foto-amateurs kunnen ertoe uitgenodigd worden hun waardering te uiten voor de vereniging of de organisatie die de rit organiseert. Wij denken hier aan de verkoop van heuse steunkaarten tegen een redelijke prijs, die door niet-mee-reizende sympathisanten vooraf kunnen worden besteld (ze bekomen dan de uurregeling van de trein thuisgestuurd) of die ze eventueel op de dag zelf in een verkoopsstand op de trein kunnen aankopen (bijv. tijdens een halte van de trein in een station).

Dergelijke kaarten kunnen in een felle kleur worden gedrukt, wat het de „donateur” mogelijk maakt zich naar buiten uit te manifesteren als sympathisant van de inrichtende club en zich zodoende van de „anderen” te onderscheiden. De kaart (of badge) kan bijv. bevestigd worden op de jas van de fotograaf, aan zijn fototas of achter de voorruit van de auto (meteen een formidabele publiciteitsstunt, wanneer de naam van de vereniging duidelijk op de kaart is aangebracht samen met de datum en het traject van de bijzondere trein!).

Utopisch, denkt u ? Niemand zal zich een dergelijke kaart of badge aanschaffen ? Misschien. Het is in ieder geval toch de moeite waard om het enkele malen te proberen...

Welke vereniging neemt dit idee over ?

Er is weinig mee te verliezen en een steunkaartenactie lijkt ons heel wat sympathieker dan de lelijke reclamepanelen die een gekende vereniging (tijdens de rit) pleegt aan te brengen achter de ruiten van de door haar ingelegde trein om de fotografen-autovolgers te ontmoedigen...

Jef Van Olmen

INHOUD

Steunkaarten	blz. 110
Het Beneluxmaterieel (III)	111
De rode tram (IV)	119
Automatische treinbeïnvloeding bij de Nederlandse Spoorwegen	123
Het bekijken of het lezen waard	128
Vaarwel NMVB-tram in de provincie Antwerpen !	129
Historische foto's uit privé-verzamelingen	132
De MIVB in Paraguay	134
Afscheid van de baandiesellokomotieven type 204	136
Een modelbaan automatiseren : niet zo moeilijk !	137
HO-nieuwtjes	139
Rail-Aktueel	140
Spooragenda	145
Lezersforum	146

HET BENELUXMATERIEEL (III)



140003 in oorspronkelijke toestand. De zes machines van het type 140 werden later bij die van het type 125 ondergebracht. Na ombouw tot Beneluxmachine kreeg 140003 het nummer 2555 toegewezen. In deze lok werd als eerste de ATB-apparatuur ingebouwd. Foto NMBS.

In onze vorige aflevering hebben we gezien dat tussen 1958 en 1969 het reizigersaanbod voor de Beneluxdiensten reeds met 50 % was gestegen. Teneinde deze toeloop op te vangen en om tot een uurdienst te kunnen komen tussen Brussel en Amsterdam v.v. wordt in 1973 tussen de NMBS en de NS een akkoord gesloten met het oog op de uitbreiding van de Beneluxdiensten. Hierdoor ontstaat de behoefte tot het bouwen van nieuw of tot de ombouw van bestaand materieel. Een vervolgorde op de Benelux motorstellen werd niet weerhouden, gezien dit materieel reeds uit 1957 dateerde. Om het veelvuldig „kopmaken” van gesleepte treinen te vermijden, koos men voor het systeem van de trek- en duwcombinatie. De NMBS zou instaan voor de lokomotieven en voor twee rijtuigen per stam (I4A en I4AB), terwijl de NS drie tweede klasse-rijtuigen en een stuurstandrijtuig per stel zouden leveren.

ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN REEKS 25.5

GEBOORTE

Deze merkwaardige machines, die tussen 1974 en 1987 trouw hun taak als sleepelement voor de Benelux trek- en duwstellen hebben volbracht, vormen een eerder kleine NMBS-reeks en zijn eigenlijk geen „rasechte” meerstroomlokomotieven. De reeks 25.5 is zowel ontstaan uit machines van het type 125 als van het type 140.

Wij gaan even terug in de tijd, teneinde de ontwikkeling van deze reeks van acht lokomotieven te kunnen schetsen.

In de jaren 1960-61 leverde BN aan de NMBS zestien lokomotieven van het type 125, in 1961 gevolgd door zes machines van het type 140. Beide types, die onderling praktisch geen verschillen vertonen, vormden een verbeterde versie van het type 122 (de latere reeks 22). De gebruikte lokomotiefkast is dezelfde als die van het type 123 (reeks 23): de ventilatie gebeurt hierbij d.m.v. lucht-

roosters in de zijwanden i.p.v. langs de zijkanten van het dak.

Het enige noemenswaardige verschil tussen de types 125 en 140 wordt gevormd door de gebruikte traktiemotoren: het type 125 heeft vier motoren ACEC CF 729, met neusophanging, die een totaal vermogen van 2560 pk (1880 kW) opleveren bij een maximum snelheid van 125 km/u; het type 140 is uitgerust met vier motoren met een gezamenlijk vermogen van 2728 pk (2000 kW) en is goed voor 140 km/u. Deze maximum snelheden werden in een later stadium trouwens genormaliseerd op 130 km/u voor beide types. Types 125 en 140 zijn lokomotieven voor de gemengde dienst (reizigers, goederen). Teneinde het slepen van lasten van verschillende waarde toe te laten, is het versnellingsrelais, dat het uitschakelen van de weerstanden regelt, tussen 0 en 20 ton regelbaar bij het type 125 en tussen 0 en 16 ton bij het type 140.

Het totale ritvaardig gewicht bedroeg bij aflevering 86,7 ton (type 125) of 84 ton (type 140).

Het type 140 was oorspronkelijk

ELEKTRISCHE LOKOMOTIEF REEKS 25.5



Foto Ronald Mardaga.

Algemene kenmerken

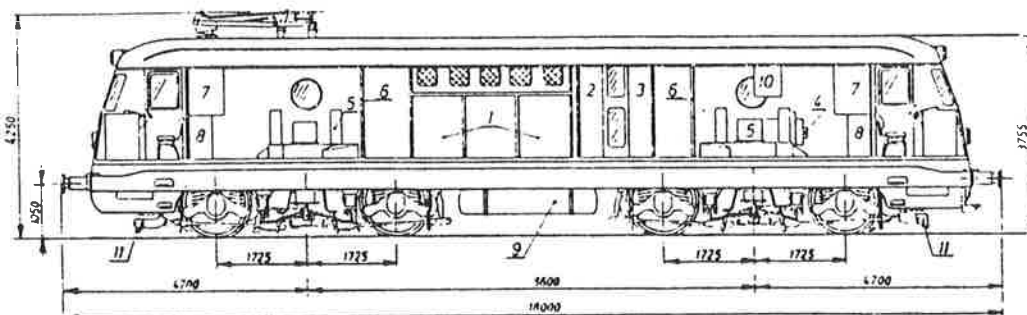
Bouwjaar	1960-61	Bouwer	B & N Nivelles
Type	Bo'B'	Effectief	8
Nummering	25.5 1 ÷ 8	Stroomtype gelijkstroom	3kV 1,5kV
Max. asbelasting	21,25 t	Massa ritklaar	85 t
Vermogen		Max. snelheid	
<input type="checkbox"/> doorlopend	1740kW	<input type="checkbox"/> trein	130 km/u.
<input type="checkbox"/> uur	1880kW	<input type="checkbox"/> alleen	120 km/u.
Max. trekkracht bij aanzetten	196 kN	Grensprofiel bovenste gedeelte	NMBS
		onderste gedeelte	UIC

Mechanische kenmerken

Doorlopen bochtstraal	75 m	Draaistel met centrale spil	BN
Wieldiameter nieuw	1262 mm	Rembediening	Oerlikon
Ophanging		Trek- duw uitrusting	
<input type="checkbox"/> primaire	SLM	<input type="checkbox"/> type van koppelaar	FRB
<input type="checkbox"/> secundaire	bladveren	<input type="checkbox"/> aantal draden	2 x 19
Remsystemen		<input type="checkbox"/> koppelbare	stellen
<input type="checkbox"/> aut. drukluchtrem	GPR	<input type="checkbox"/> rijtuigen	Benelux
<input type="checkbox"/> Rechtst. drukluchtrem			

Motorisatie en elektrische kenmerken

Bouwer	Accec SEM
Tractiemotor	
<input type="checkbox"/> ophanging	neus
<input type="checkbox"/> aantal	4
<input type="checkbox"/> type	CF729
<input type="checkbox"/> doorlopend vermogen	435 kW
Aandrijvingsoverbrenging met elastische tandwielen, éézijdig	Accec
Overbrengingsverhouding	3,107
Bediening met nokkenas	JH
Ventil. motor voor tractiemotor	
<input type="checkbox"/> type	CT18
<input type="checkbox"/> spanning	1500 V
<input type="checkbox"/> aantal	2
<input type="checkbox"/> vermogen	12 kW
Motor voor compressor	
<input type="checkbox"/> type	CT17
<input type="checkbox"/> spanning	1500/3000 V
<input type="checkbox"/> aantal	1
<input type="checkbox"/> vermogen	12 kW
Generator voor lading batterij	
<input type="checkbox"/> type	CV266 Accec
<input type="checkbox"/> spanning	72 V
<input type="checkbox"/> aantal	1
Batterij	
<input type="checkbox"/> type Tudor	Cd Ni
<input type="checkbox"/> nom. spanning	72 V
<input type="checkbox"/> vermogen	80 Ah
Compressor	
<input type="checkbox"/> type Westinghouse	242VBZ
<input type="checkbox"/> aantal	1



- 1 Blok JH
- 2 Toestellen afdeling
- 3 Stroomonderbreker
- 4 Groepen moto-compressor
- 5 Ventilatoren
- 6 Pneumatische borden
- 7 Elektrische borden
- 8 Inductieve shunts
- 9 Hoofddreservoir
- 10 ATB kast
- 11 Opneemspoel ATB



125012, de latere 2512, in oorspronkelijke toestand. De machines 125001 tot en met 125014 zullen, met uitzondering van 125004, gedurende hun hele verdere carrière in binnenlandse dienst blijven rijden. Foto NMBS.

niet toegelaten op het baanvak Jemelle-Librasmont van lijn 162, om reden van enkele afwijkende elektrische eigenschappen van deze reeks. Alle overige kenmerken van de types 125 en 140 (ophanging, afstand draaispillen, totale lengte...) zijn identiek aan deze van de types 122 en 123.

De wielstellen hebben monoblocwielen met een doormeter van 1,262 m (nieuwe wielen). De asbussen zijn voorzien van rollagers SKF 23238CK/C3, met vastzetmof AH 3238, gesmeerd met vet.

De bogies zijn van het type SLM Winterthur. De draaistelramen zijn vervaardigd uit Grey-balken (kop en langsbalken) en een middendwarsbalk uit geplooide en aaneengelaste platen.

Ophanging kast : de langsliggers van de kast rusten met twee steunen op een dwarsligger van de kast, die op zijn beurt rust op bladveren met een buigzaamheid van 2,5 mm/t.

De zijdelingse beweging van de langsliggers van de kast t.o.v. het bogieraam bedraagt maximum 35 mm. Tijdens het zwenken van de draaistellen in bochten glijdt de dwarsligger van de kast op glijplaten in een oliebad.

Het raam (chassis) bestaat uit twee hoofdlangsliggers (kokers) uit geplooide en gelaste platen. De kabelgoten vormen in feite een vals raam, gelast op het eigenlijke raam. Het materiaal is plaatstaal A37.

Langswanden en dak bestaan uit plaatstaal A37, door puntlassing vastgehecht aan het geraamte. De

vloer is uitgevoerd in geribde plaat. De stoot- en traktie-inrichting wordt gevormd door niet doorlopende trekstangen van het standaardtype met Ringfeder-buffers zonder terugvering. Bij hle 125.001 zijn de trekhaken opgesteld op voluutveren BN, bij de andere hle 125 en 140 op voluutveren UIC.

Vanaf de levering en tot in 1965 zijn de machines tweekleurig groen geschilderd : lichtgroen boven, donkergroen onder. Vanaf 21 januari 1965 worden alle elektrische locomotieven (behalve de meerstromers) enkelkleurig donkergroen. Deze

omschildering gebeurt tijdens de grote revisies.

In 1968 wordt beslist om de zes locomotieven type 140 onder te brengen bij het type 125. De twee leveringen zullen vanaf dan worden beschouwd als één reeks. De 140'ers worden genummerd van 125.101 tot 125.106, terwijl de oorspronkelijke 125'ers van 125.001 tot 125.016 genummerd blijven.

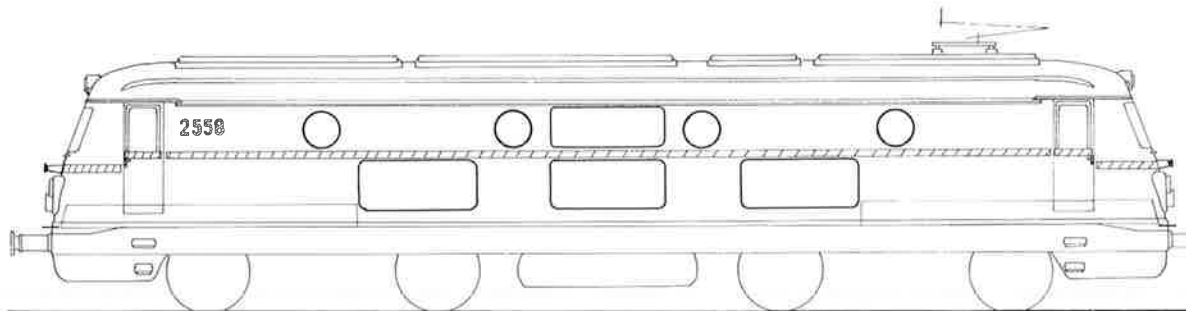
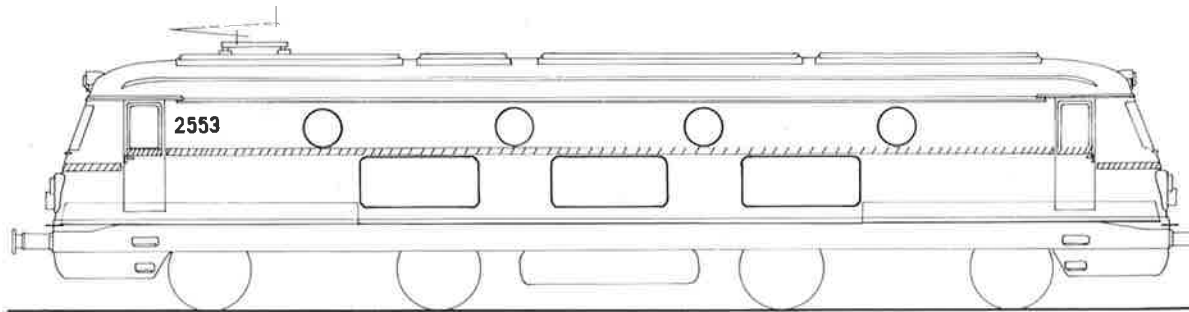
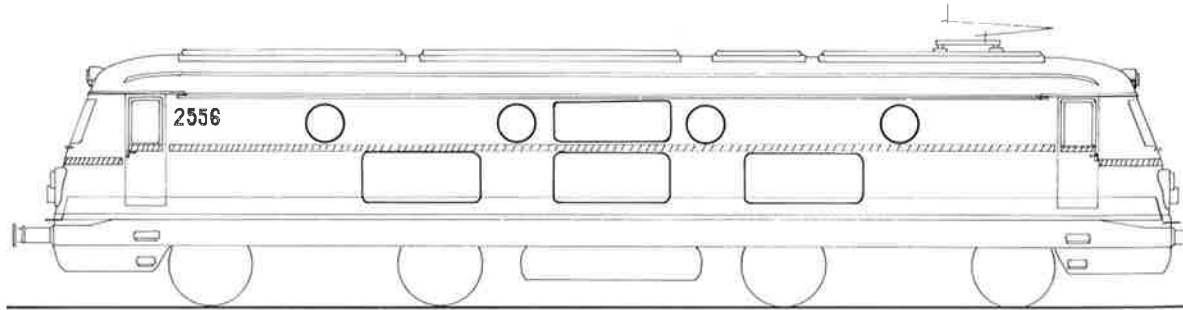
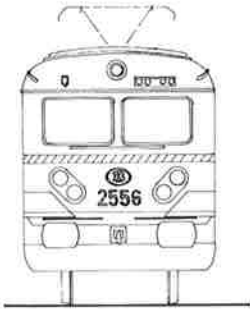
Dit was een logische beslissing : de reeks 140 was voornamelijk bestemd om op de as Oostende-Luik de zwaardere reizigerstreinen te slepen. Door het grotere vermogen en een hogere maximum snelheid zouden deze machines in staat moeten zijn om onderweg een eventueel opgelopen vertraging terug in te lopen. Het verhoopde resultaat werd echter niet ten volle bereikt. Het werd dan ook eerder een nadeel dan een voordeel om deze kleine reeks van zes machines in een aparte beurtregeling te benutten.

Op 24 september 1970 was er voor het type 125 een bijzondere taak weggelegd. Die dag werd de elektrische verbinding tussen Antwerpen (Berchem) en St.-Niklaas officieel ingereden. Aan kop van de speciale trein, samengesteld uit M2 rytuigen, stond de latere 2552, toen nog 125.016.

Dit was een eerder zeldzaam gebeuren, daar voor openingsritten meestal het type 122 werd gebruikt. (Dit zou trouwens zo blijven tot bij de levering van de locomotieven reeks 27 in 1981. Toen en nu is de reeks 22 een gewilde sleeplokomotief.)



2518, de latere 2554, sleept heden opnieuw internationale treinen tussen Brussel en Amsterdam, dankzij haar perfekt intacte ATB-installatie ! Foto NMBS.



Bij de hernummering van het traktiematerieel (1971) krijgen de locomotieven 125.0 en 125.1 één doorlopende nummering van 2501 tot 2522. Het type 125 is reeks 25 geworden !

VERBOUWING

Door de zorgen van de CW Mechelen werd, vanaf 1972, tijdens de grote

revisies gewerkt aan de inbouw van dubbele koplampen. Locomotieven 2510, 2512 en 2514 werden hiermee reeds tamelijk vlug uitgerust, doch de overige machines kregen pas veel later (tijdens ombouwwerkzaamheden) deze nieuwe koplamphouders. Géén enkele van de latere Beneluxlocomotieven had voor deze om-

bouw reeds dubbele koplampen. Tussen februari en november 1974 werden in de CW Mechelen de locomotieven 2515 tot en met 2522 omgebouwd tot Beneluxmachines reeks 25.5. Ze kregen de nieuwe nummers 2551 tot en met 2558.

Deze ombouw voorzag in het geschikt maken voor trek- en duwbedrijf. De machines werden uitgerust voor het op volle kracht rijden onder 1500 en onder 3000 V gelijkstroom.

Dubbele koplamphouders worden gemonteerd evenals, ten behoeve van de NS, een derde koplamp (A-frontseincode) die in Nederland verplicht is voor spoorvoertuigen.

Het uitzicht van de locomotieven wordt grondig gewijzigd :

- een bijkomend afkoelingsrooster wordt aangebracht in de bovenhelft van de zijwand langs de parewielnummers, met het oog op de afkoeling van het JH-blok;
- de twee Acec pantografen worden vervangen door één enkele van het éénbenige Faively-type, op het dakgedeelte boven stuurpost II;
- de donkergroene NMBS-kleur maakt plaats voor het donkerblauw van de NS. Vanaf 4 febru-



Een zeldzame opname van 2557 (ex-2504) naast 6002, een prototypelok van de reeks 60, te Brussel Zuid op 27 april 1980. Foto Ronald Mardaga.

2556

Reeds vrij vlug werd op de lokomotieven een doorlopende gele band geschilderd, teneinde een mooi geheel te vormen met de rijkuijen.

2553

Vanaf juni 1981 werd deze gele zichtbaarheidsband onderbroken ter hoogte van de ventilatieroosters.

2558

Om voor het rangeerpersoneel het stopcontact voor de lijnradio beter bereikbaar te maken, werd de stekkerdoos verlaagd aangebracht onder de linkervoort, ingebouwd op een uitsteeksel op de kopvlakken.

ari 1975 wordt een gele zichtbaarheidsband van 350 mm breedte aangebracht over de hele lengte van de lokomotief, waardoor met de rijkuijen één mooi doorlopend geheel wordt gevormd. Vanaf 1 juni 1981 wordt deze band echter weer onderbroken ter hoogte van de luchtroosters in de zijwanden.

Vanaf 26 mei 1974 komen vijf elektrische trek- en duwstellen de Hondkoppen ter hulp op het baanvak Brussel-Amsterdam. Een zesde rijkuijenstel met omgebouwde lok is dan eveneens reeds beschikbaar en staat als reserve. Tegen het einde van 1974 zijn de acht rijkuijenstammen allen beschikbaar.

26 MAART 1979

Lokomotief 2557 (ex-2521, -125.105, -140.005) komt met trein E130 (Brussel Zuid 16.09 - Amsterdam 19.05) op overweg 25 te Kapellen in aanrijding met een vrachtwagen, beladen met kermismateriaal. De machine bevindt zich aan kop van het treinstel en wordt door de klap van het stel weggeslagen. Hle 2557 wordt hierbij zeer zwaar beschadigd. Terwijl het spoorwegverkeer op lijn 12 gedurende meerdere dagen ernstig wordt verstoord, vervoert de firma Saerens op donderdag 29 maart 1979 de beschadigde 2557 langs de weg voor herstelling naar de CW te Mechelen.

De herstelling van de lokomotief, mede afhankelijk van de resultaten van gerechtelijke procedures, kan ernstige vertraging oplopen. Een vlugge vervanging van de machine is echter noodzakelijk teneinde de Beneluxdiensten vlot te kunnen verzekeren. Dientengevolge wordt beslist de eerstvolgende lokomotief van de reeks 25 (2501-2514) die in de CW Mechelen zal binnenlopen, om te bouwen voor de Benelux trek- en duwdienst 25.5. Op dat ogenblik is de CW Mechelen immers opnieuw belast met een ombouwtaak aan

de lokomotieven reeks 25 : zij worden voor het binnenverkeer omgebouwd voor trek- en duwtreinen met rijkuijen M2.

Op 9 april 1979 rijdt de 2504 de CW binnen voor ombouw... en komt

eind november als nieuwe 2557 uit de werkplaats ! Een proefrit met deze lok vond plaats op 27 november. Wij drukken hierbij de in typisch spoorwegjargon opgestelde telex m.b.t. deze proefrit af.

⊕
2254 ant caal
2112 ant grp

serv nr 29/8937 ipx antwerpen 26.11.79 1140

dcl dgc muizen antw caal antw schpt antw noord essen
ipv ipes disp antw
cw mechelen dbe antw schpt wdt antw dam
rayonchef roosendaal via ns utrecht
de 12.12 12.32 13.42 15.13 15.41 dm 22.11 brussel
=====

utrecht trans aan roosendaal a u b
=====

op aanvraag cw mechelen worden volgende ritten ingelegd op
dinsdag 27.11.79 van muizen naar bergen op zoom :

e 92940(m)

muizen 0930 - y ottebeek 0933 - y duffel 0947 - y Liersestwg
0953 - y drabstraat 0954 - y nd groenenhoek 0958 - y nd berchem
1000 - y antw oost 1002 - antw oost 1003 - antw schpt 1006 -
y holland 1003 - bl 3 Luchtbal 1014 - y st mariaburg 1017 -
kapellen 1020/1025 - essen 1040 - roosendaal 1048

e 92941(m)

roosendaal 1320 - essen 1328 - y st mariabrg 1341 - bl 8 Luchtbal
1343 - y holland 1347 - antw schpt 1349 - antw oost 1352 -
y zd groenenhoek 1354 - y krijgsbaan 1358 - y Liersestwg 1359 -
y duffel 1404 - y st kat waver 1410 - muizen 1417

sleping : dbe antw schpt
Snelheid : 80 km/uur
Samenstelling : hle 2557

opmerking voor de ns :

ns worden verzocht voor loodsing tussen roosendaal en bergen op zoom.

betrokken personeel en diensten inlichten en cz

ipx antwerpen

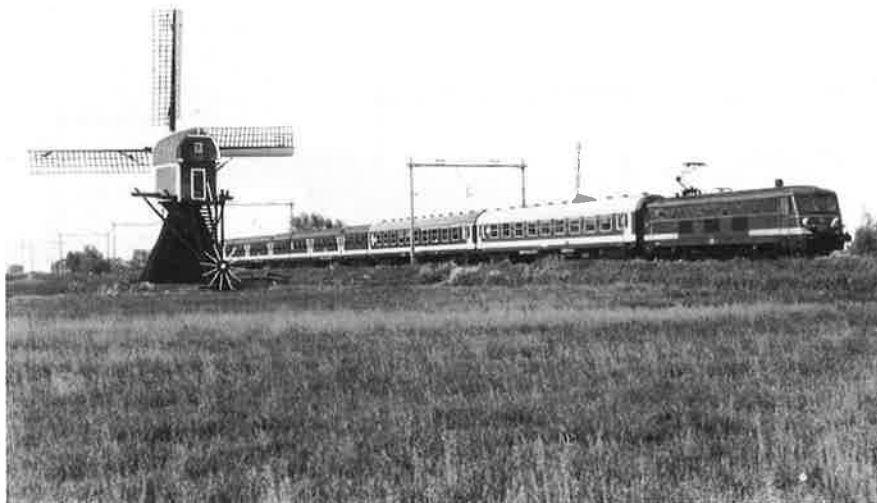
⊕
2254 ant caal
2112 ant grp



Met het stuurstandrijtuig vooraan gaat het richting Brussel. Teneinde extreem hoge temperaturen in de stuurcabine te voorkomen, werd op dak en raamljsten een laag witte verf aangebracht. Lage Zwaluwe, 24 februari 1986. Foto Ronald Mardaga.



2556 is zojuist uit de ondergrondse Noord-Zuid verbinding opgedoken en naderd, bij het passeren van Brussel Kapellekerk, het eindpunt van de reis. 15 september 1980, foto Ronald Mardaga.



Lok 2551 met Beneluxstel Brussel-Amsterdam te Lisse (Nederland) op 28 mei 1986. Sedert de nieuwe NS-dienstregeling rijden de Beneluxstellen over de Zoetermeerlijn. Foto Ronald Mardaga.

De ex-2557, die later het nummer 2504 kreeg toegewezen, komt pas in februari 1982 terug uit de werkplaats.

ATB EN LIJNRADIO

Tussen 1982 en 1984 worden de lokomotieven reeks 25.5 geleidelijk met het Nederlandse ATB-systeem uitgerust. Als eerste lokomotief is de 2555 hiervan voorzien. De afregeling van de ATB gebeurt in de CW Mechelen door personeel van de NS!

Vanaf april 1985 rijden de Benelux trek-duwtreinen op het NS-net met het ATB-systeem in werking.

Bij de invoering van lijnradio op de lokomotieven werd de stekkerdoos voor de kabelverbinding tussen lok en rijtuigen of (bij dubbele traktie) tussen de machines onderling, doos die oorspronkelijk linksboven in het dak voorkwam, onder de linker voorruit geplaatst. Op 26 maart 1986 was hle 2557 als eerste van die wijziging voorzien. Later volgden nog 2552 en 2558. Verdere inbouw van lijnradio is afhankelijk van de voorhanden zijnde kredieten.

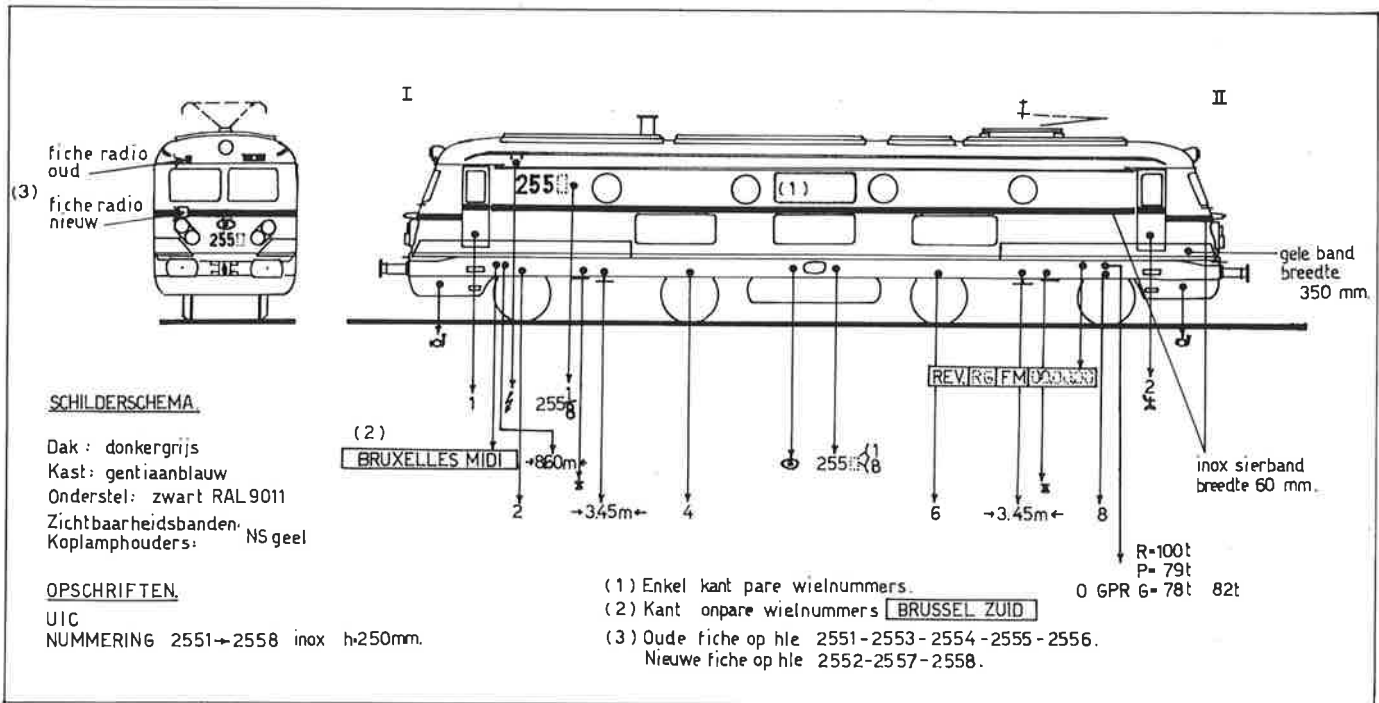
Daar de reeks 25.5 niet kan rijden in „treinschakeling” (waarbij elke lokomotief bemand is), moeten bij dubbele traktie de radio's van de twee hle kunnen verbonden worden. Reden waarom de stekkerdoos verlaagd werd geplaatst, teneinde beter bereikbaar te zijn voor het rangeerpersoneel.

Lokomotieven die om technische redenen niet in dubbeltraktie mogen rijden (reeksen 16, 18, 20) krijgen dus deze stekkerverbinding **niet verlaagd** opgesteld.

EEN EINDE EN EEN NIEUW BEGIN

De vervanging van de oude Benelux trek- en duwtreinen was te voorzien tegen einde 1986, begin 1987. Op het einde van hun diensten-tijdperk waren deze treinen veelvuldig slachtoffer van technische storingen. Dat deze defekten in slechts zeer beperkte mate aan de lokomotieven 25.5 mochten worden toegeschreven, moge blijken uit de omstandigheid dat ze na het einde van hun Benelux-loopbaan verder werden en worden ingezet in de goederendienst. Doordat ze met slechts één compressor zijn uitgerust, zijn deze machines geen uitgesproken goederentreinloks. Desondanks volbrengen ze hun nieuwe taak uitstekend. Storingen komen bij deze locomotieven niet méér voor dan bij andere reeksen.

Bij grote drukte in het reizigers-



verkeer (seizoentreinen, vakantie...) worden deze machines ook ingezet als aanvullende sleepelementen. Gezien de NS vanaf 1 januari 1988 elke niet met ATB uitgeruste lokomotief op haar net weigert (reeks 15 is zodoende uit Nederland verdwenen) wordt de inzet van de reeks 25.5 opnieuw alsmat belangrijker. Sinds 20 december 1987 worden de lokomotieven 2551 tot 2554 (deze zijn nog uitgerust met een ATB-installatie welke op punt staat) opnieuw gebruikt als sleeplokomotieven tussen Brussel en Amsterdam v.v., aan kop van de internationale treinen in de relatie Parijs-Amsterdam v.v.

Treinen gesleept door reeks 25.5 (dagelijks):

- 1) 282-281-286-87 (wordt vervolgens dienst 2);
- 2) 82-287 (wordt vervolgens dienst 1).

De lokomotieven van de reeks 25.5 worden in onderhoud genomen door de traktiewerkplaats Brussel Zuid (Vorst). Grote revisies en belangrijker tussenrevisies gebeuren in de Centrale Werkplaats te Mechelen. Wanneer een lokomotief uit de CW komt wordt steeds een volledige

reeks testen uitgevoerd. Teneinde de 1500 V installatie afdoende te kunnen controleren worden steeds proefritten ingelegd op het NS-net zelf (tussen Roosendaal en Bergen op Zoom).

Uit een en ander moge blijken, dat de reeks 25.5 nog niet zo snel uit het Belgische en Nederlandse spoorwaglandschap zal verdwijnen!

(Wordt voortgezet)

Jan Mahieu en Staf Cuyt



2551 heeft hier de TEE „Etoile du Nord” (Amsterdam - Paris Nord) aan de haak (St.-Mariaburg, 26 juni 1982). Sedert 20 december 1987 kregen de loks 2551 tot en met 2554 opnieuw de treinen Amsterdam - Parijs tot Brussel Zuid achter zich aan. Foto Ronald Mardaga.

IS UW RAIL-REVUE VERZAMELING ONVOLLEDIG ?

Nummers 1, 2 en 4 zijn bijna uitverkocht !

Stort 135 F (vanaf nr. 9 : 150 F) per gewenst exemplaar op KB 402-6008751-83 (Monopress, Borgerhout) en geef naam, adres en het ontbrekende of de ontbrekende nummers op. Voor Nederland : f 8 (vanaf nr. 9 : f 8,50) op bankrekening 51.89.84.524 (voor postrekeninghouders giro 7112 t.n.v. ABN te 's-Gravenhage ten gunste van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage. Betaling uitsluitend per toe te zenden acceptgiro

Toezending volgt langs de post !

In samenwerking met de **Vereniging voor het Trammuseum (VETRAMU/AMUTRA)** en met de **Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen (MIVA)** nodigt **RAIL-REVUE** alle tramvrienden en belangstellenden uit op de

Grote afscheidsrit

met en van de

crème MIVA PCC-rijtuigen op zaterdag 28 mei 1988

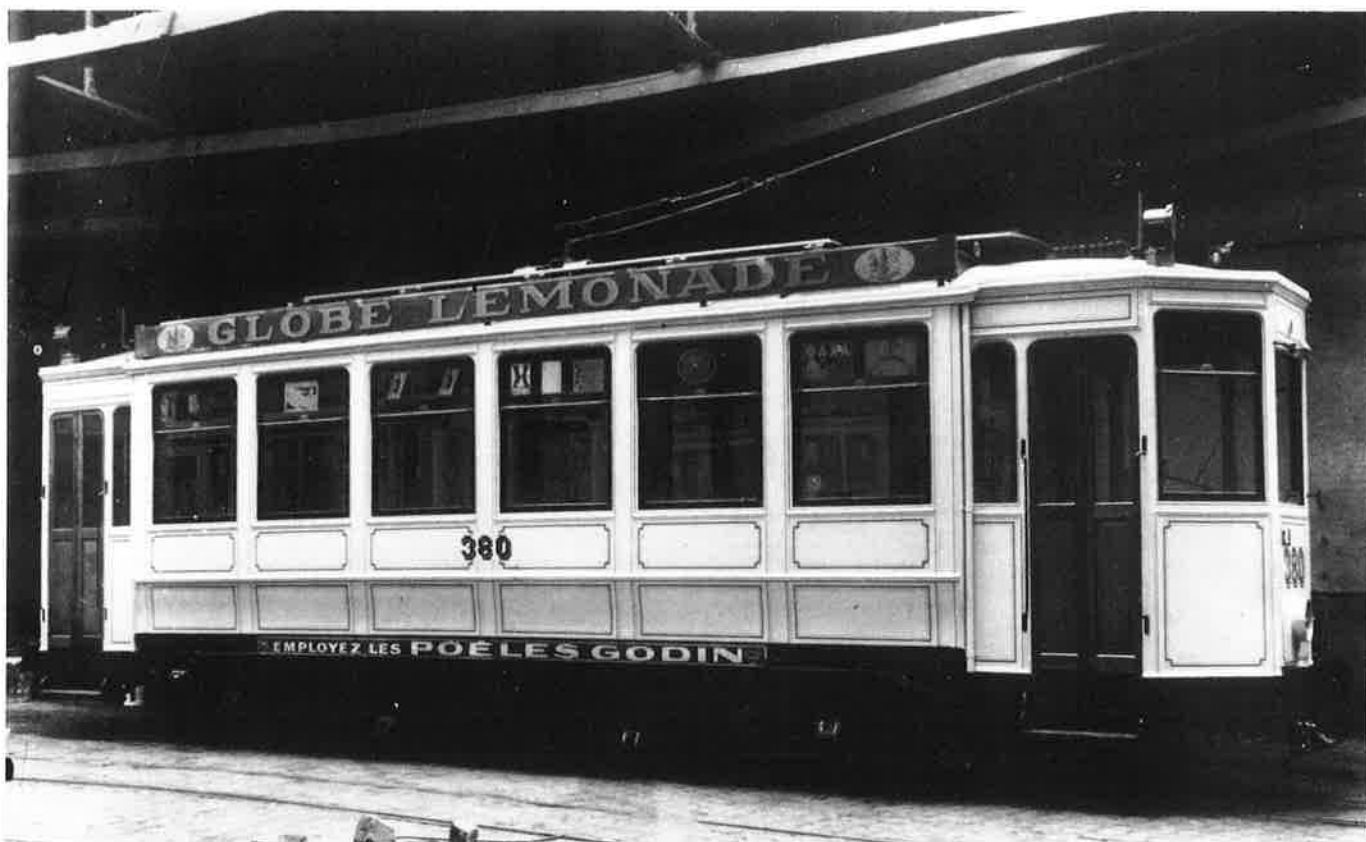
Bijeenkomst om **10 uur** aan de halte Centraal Station (lijn 12 - Koningin Astridplein).
Middag(maaltijd)pauze aan de Groenplaats.
Vertrek voor het tweede gedeelte van de rit om **14 uur**.
Einde van de rit aan het Centraal Station.

Forfaitaire deelnameprijs per persoon : 100 F

(Tegen deze prijs kan naar keuze worden deelgenomen aan een gedeeltelijke dan wel aan de volledige rit.)
200 plaatsen beschikbaar.
Afrekening ter plaatse tegen een speciaal voor deze gelegenheid uitgegeven vervoersbewijs.

Tijdens deze rit worden zeven van de tien Antwerpse tramlijnen geheel of gedeeltelijk bereden met **twee gekoppelde** crèmekleurige motorrijtuigen of, indien op dit ogenblik nog slechts één crèmekleurig rijtuig zou beschikbaar zijn, met een koppeling van een crème met een rood-wit rijtuig !

Deze alleszins merkwaardige en éénmalige combinatie zal nooit meer kunnen gefotografeerd worden : vanaf juni 1988 krijgt het laatste crèmekleurige rijtuig de nieuwe rood-witte MIVA-schildering.



C.G.T.A. Motorrijtuig 380 (1929-1930) kreeg bij de eerste verbouwing balkons met plooideurtjes en hoekige windschermen.

Een bijdrage tot de geschiedenis van het streek- en stadsvervoer in de provincie Antwerpen

De rode tram (IV)

HET ROLLEND MATERIEEL VAN LES VICINAUX ANVERSOIS

De motorrijtuigen-reeks 1 tot 20

BIJ DE ANTWERPSE TRAMMAATSCHAPPIJ

De Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (CGTA) die, zoals de lezer weet, eigenares was van hogervermelde motorrijtuigen, behield na de overname van de lijnen door de NMVB nog tien motorrijtuigen en gaf ze de nummers 379 tot 387 en (388 ?).

De bizarre geschiedenis van dit tiende rijtuig heeft u reeds kunnen lezen in RR 11/1988.

Het Antwerps trampersoneel noemde deze motorwagens „V.A.'s”.

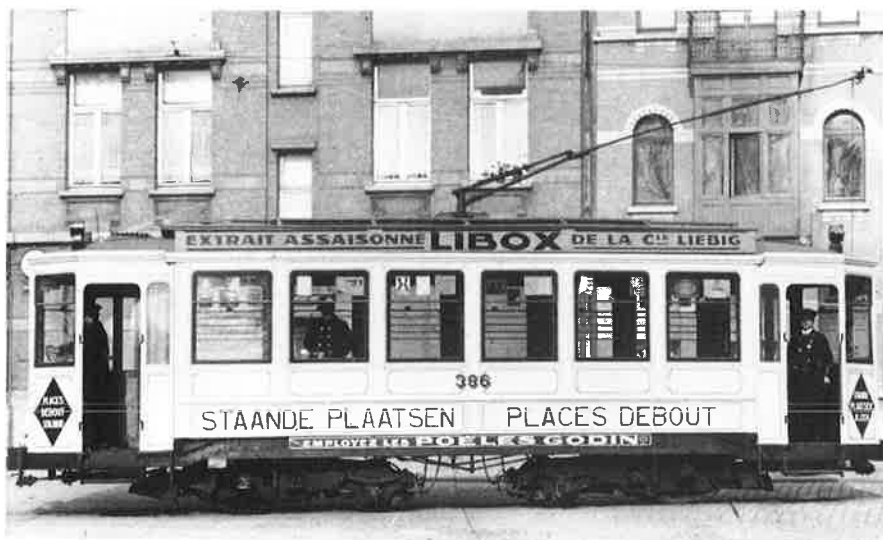
Na de overname kregen zij onmiddellijk de kleur van de stadstrams. Daarbij verdween de grote koplamp boven op het dak en werd er een koersbord in de plaats gezet met twee zijlantaarns, zoals dat op al de andere stadstrams het geval was. Verder werd aan de rijtuigen niets gewijzigd. Zij behielden de overgangdeur in het front evenals de ronde windschermen. De draaistellen werden echter aangepast voor

meterspoor.

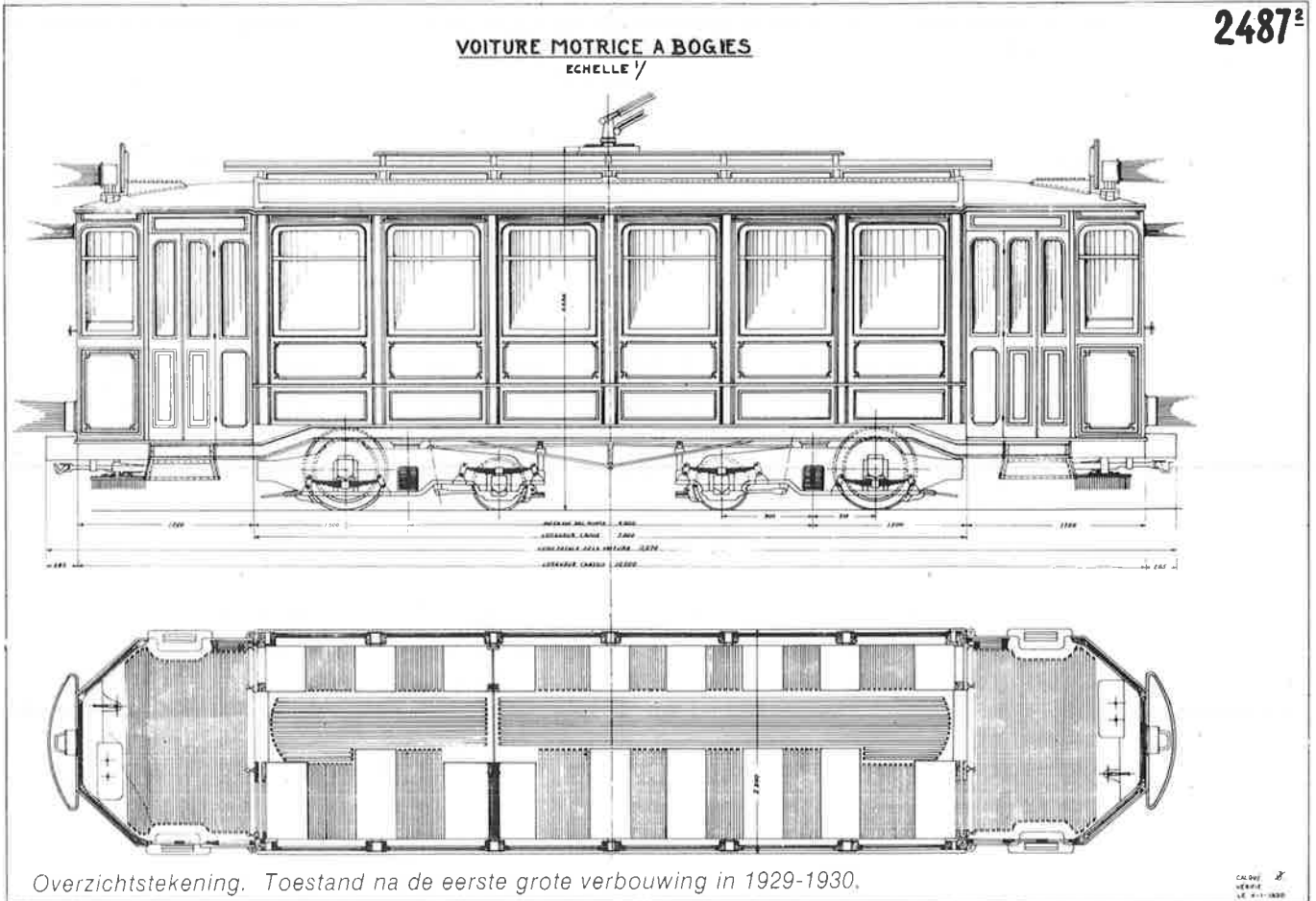
In deze gedaante hebben zij zowel gereden op lijn 1 (Noorderplaats - Zuidstation) als op andere lijnen, zonder echter ooit aan een bepaalde lijn gebonden te zijn geweest. Dit zou later veranderen.

Met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1930 werden de rijtuigen einde 1929, begin 1930 omgebouwd

tot rijtuigen zonder zitplaatsen. Op de zijwanden van deze trams stond vermeld : „Staande Plaatsen - Places debout”. Op de kopwanden stond in een rood geschilderde ruit de tekst : „Staande Plaatsen alleen” - „Places debout seulement”. De motorrijtuigen 379 en 382 droegen echter de tekst „Staan Plaatsen - Places Debout” op de zijpanelen. Van eenvormigheid gesproken !



C.G.T.A. Berchem, Diksmuidelaan, 1930. Motorrijtuig 386 ingericht voor staanplaatsen voor de Wereldtentoonstelling-diensten.



Op die wijze konden 99 reizigers vervoerd worden. Zij werden op de tram bediend door twee ontvangers, die onder het personeel „Vliegende ontvangers” werden genoemd. Afgezien van de weggenomen zetels omvatte de verbouwing nog het plaatsen van verticale en horizontale ijzeren staven, opdat de reizigers zich gemakkelijk zouden kunnen vasthouden. Op de plaatsen waar de zetels hadden gestaan werden staven aangebracht dit het rij-

tuig in kleine hokjes verdeelden en waartegen de reizigers konden leunen. Tevens kregen zij een volledig nieuw windscherm, in hoekige vorm uitgevoerd, zoals de andere stadstrams. De overgangsdeur in de kopwand verdween en de platformen werden gesloten met plooidertjes. Op 19 januari 1931 verzocht de maatschappij het Ministerie van Verkeerswezen om de toelating, deze rijtuigen met staanplaatsen in dienst

te mogen houden tijdens de pickuren en voor extra diensten, zoals bij voetbalmatches en andere sportmanifestaties.

Het Antwerps stadsbestuur en de Bestendige Deputatie gaven ongunstig advies. Laatstgenoemde (zitting van 31 maart 1931) formuleerde dit als volgt : „... zich aangesloten bij het advies uitgebracht door het schepencollege der Stad Antwerpen en zij dringt ten stelligste aan opdat geen verdere toelating dan deze worde gedoogd. De Maatschappij van de Antwerpsche Tramwegen is al te dikwijls geneigd van den toestand van het publiek zich niet te bekommeren”.

Het Ministerie van Verkeerswezen schreef op 23 april 1931 naar de trammaatschappij : „... U te melden dat ik U machtig om bij buitengewone gelegenheden, zooals bijzondere sportgebeurtenissen, feestelijkheden enz..., als tijdelijke noodmaatregel en voor zooveel er geen andere rijtuigen beschikbaar zijn, tramwagens in dienst te stellen enkel met staanplaatsen. Het dient echter wel verstaan dat deze rijtuigen uit het dagelijksch verkeer dienen geweerd zelfs op de drukke uren”.

De motorrijtuigen komen vanaf dan nog zeer sporadisch bij bijzondere gelegenheden in dienst.

Op 24 december 1935 werden drie



T.A.O. Antwerpen, Bolivarplaats, 1953. Motorrijtuig 387 in dienst op lijn 1 (Noorderplaats - Zuid) in de uitvoering als éénrichtingsrijtuig (verbouwing 1949-1950). Foto Fr. Keutgens.

rijtuigen buiten dienst gesteld (381, 382 en 386), gevolgd, in de eerste helft van 1936, door de buitendienststelling van de overige zes rijtuigen. Zij bleven buiten dienst tot in 1938, het jaar waarin zij een tweede transformatiebeurt kregen.

De draaistellen „Maximum-Traktie” werden vervangen door draaistellen „Monobloc”, die gebouwd waren bij de „Ateliers de Construction de Familleureux”.

Langs de kant buitenspoor werden pneumatische deuren aangebracht. De uitrusting voor deze deuren werd geleverd door de „Ateliers Jaspar” te Luik. Langs de kant binnenspoor bleven de plooideurtjes bestaan, doch deze konden niet meer worden geopend. Tevens kregen de rijtuigen een luchtrem, een aflopend gebogen dak en een filmkast. Langs één kant van de trams werd de stuurstand verwijderd, zodat zij nog enkel konden gebruikt worden voor éénrichtingsverkeer, waardoor zij op lijn 1 terecht kwamen en er bestendig de dienst bleven verzekeren.

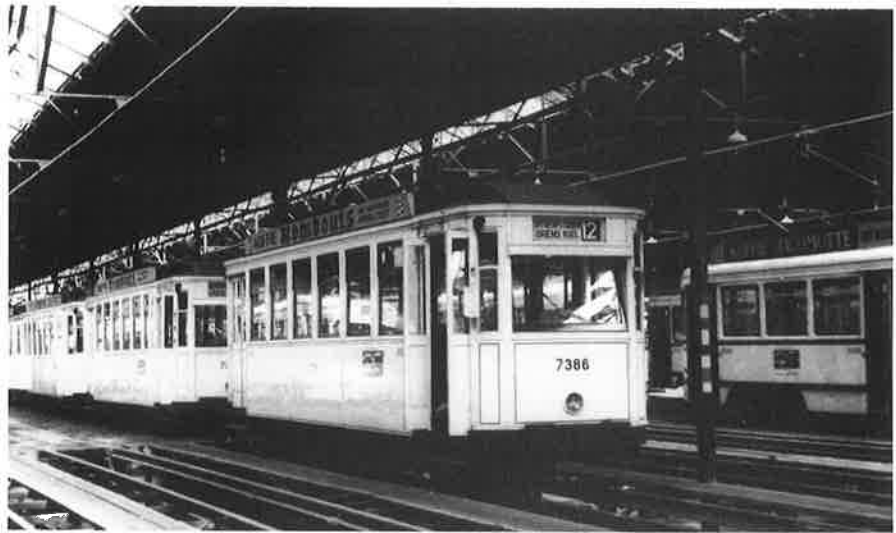
In juli 1944 werden zij tijdelijk op lijn 15 ingezet, om nadien terug te keren naar lijn 1.

Tussen november 1949 en februari 1950 ging men over tot de volledige verbouwing van deze éénrichtingsrijtuigen. Dit werk omvatte het afschaffen van de plooideurtjes aan de binnenkant spoor, waardoor deze zijwand nu over de hele lengte van het rijtuig doorliep. Terzelfdertijd werd een zitplaats voor de ontvanger voorzien. Wagen 385 werd als prototype in dienst gesteld op donderdag 17 november 1949 op lijn 1.

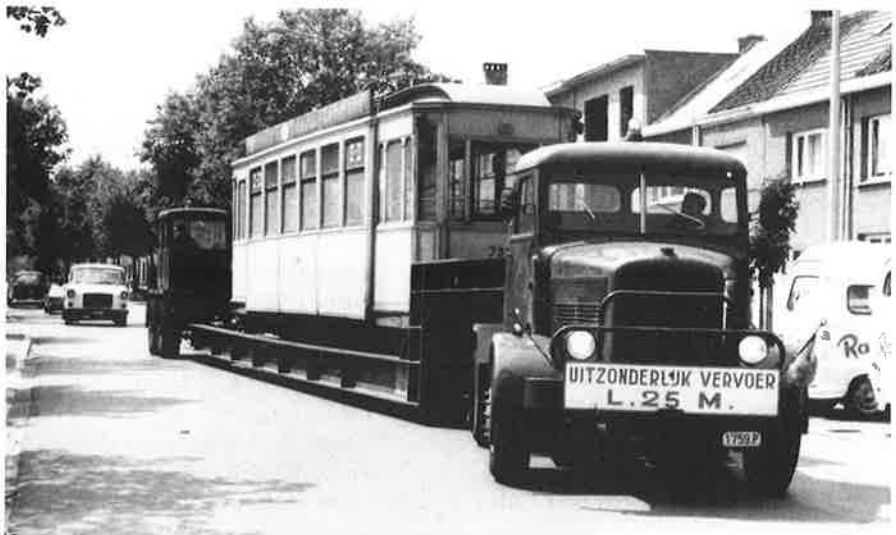
In 1963 kregen de rijtuigen het cijfer 7 voor hun nummer, waardoor de reeksnummers 7379-7387 ontstonden.

In het moderniseringsprogramma van de MIVA ondergingen deze trams nogmaals verschillende wijzigingen. Wij geven hierna de doorgevoerde veranderingen :

- de oude controllers werden vervangen door schakelwalsen TC 476/11 standen, afkomstig van de NMVB. Deze controllers laten de volgende schakelingen toe : serie, serie-parallel en parallel;
- algemeen nazicht en vernieuwing koetswerk, echter zonder verbouwing (1964-1965);
- de motoren 25 PK werden in 1965 vervangen door motoren ACEC - Type MTV 215/2;
- in de plaats van de trolleytang kwam de pantograaf „Stemann” - Type BS 54 a met trolleyretreiver (juni-oktober-november 1965);



MIVA. Hoboken, 12 juni 1972. De 7386 in de oude tramloods, verbouwd voor éénmansdienst. Foto E. Keutgens.

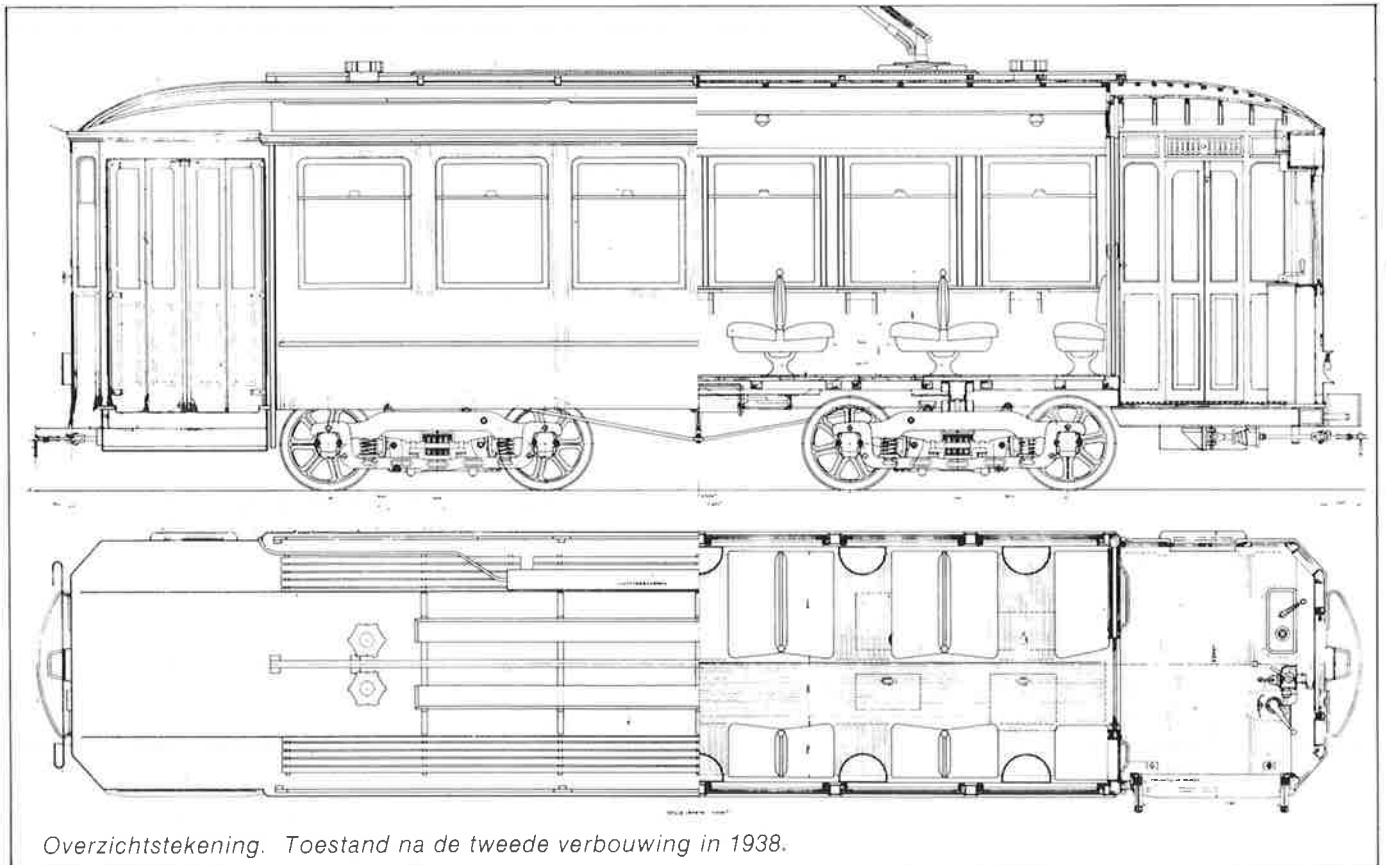


Hoboken, Steynstraat, 4 augustus 1976. De 7386, geladen op de NMVB-weg-trein AT 553, heeft enkele ogenblikken voordien de Centrale Werkplaats in de J. van de Wouwerstraat verlaten en maakt manoeuvre in de Steynstraat, om vervolgens zijn weg verder te zetten richting Brussel. In Brussel werd het rijtuig ondergebracht in de tramloods van de MIVB, Renbaanlaan te Elsene, tot bij zijn restauratie in 1982.

De AT 553 staat intussen eveneens in het museum ! Foto E. Keutgens.



Burcht, 20 april 1975. Triest einde van enkele MIVA-trams, waaronder 7381, 7384 en 6350. Foto E. Keutgens.



Overzichtstekening. Toestand na de tweede verbouwing in 1938.

- de door de wielas aangedreven Knorr-compressor werd vervangen door een compressor GV, die aangedreven wordt door een individuele motor op 600 V (1966-1967);
- een pneumatische ruitenwisser, ter vervanging van de met de hand bediende wissers (1966-1967);
- uitrusting van de rijtuigen voor éénmanbediening. Deze wijziging omvatte (1967): wegnemen van de schotten tussen het platform en de wagenbak; verdwijning van de zitplaats voor de ontvanger; de inningspost werd vooraan naast de trambestuurder

geplaatst; ontwaardingstoestel voor rittenkaarten „Camp” geplaatst achter de bestuurder, in de helft van het voorplatform; transformatie van de handrem: de bedieningshendel werd opgesteld tussen de zitplaats van de voerder en de betaaltafel.

Na hun verbouwing voor éénmansbediening (1967) en tot bij hun buitendienststelling einde 1974 werden de rijtuigen op meerdere lijnen ingezet als motorrijtuigen voor versterkingsritten tijdens de drukke uren. Op 1 november 1974 waren alle rijtuigen nog rijklaar, behalve de 7385, die als gevolg van een botsing met een PCC-rijtuig op 14 mei 1974

zwaar werd beschadigd en hierdoor definitief buiten dienst ging.

De schroothandel Vander Gucht uit De Klinge kocht op 28 november 1974 de 7385; op 28 januari 1975 de motorrijtuigen 7379, 7380 en 7383; op 13 maart 1975 de wagens 7381, 7382 en 7384.

Het motorrijtuig 7386 werd op 4 augustus 1976 opgehaald door de Vereniging voor het Trammuseum en staat reeds sinds 1982, prachtig gerestaureerd door de MIVB, in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum.

Op 20 december 1976 werd het laatst overgebleven ruittuig, de 7387, weggehaald door Amitram uit Rijsel (Frankrijk), teneinde eveneens bewaard te blijven voor museumdoeleinden.

Tot slot kunnen wij nog vermelden dat deze trams, tot aan de komst van de PCC's in oktober 1960, bij de Antwerpse stadstrammaatschappij de enige draaistelmotorrijtuigen waren, waardoor zij in het stadsbeeld altijd een beetje als „uitzonderingen” doorgingen.

Wij menen te mogen stellen dat deze twintig motorrijtuigen, die een echt Antwerps produkt waren, een beschrijvenswaardige geschiedenis achter de rug hebben en wij hopen dat de bijdragen omtrent deze trams de tramfan hebben kunnen interesseren.

Wij vervolgen dit verhaal.

E. Keutgens
januari 1988



Gelukkig bleven er twee ex-VA's bewaard. Eén (7386) in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum te Edegem. Het tweede exemplaar (7387) kreeg onderdak bij onze zustervereniging Amitram te Marquette-lez-Lille. Foto S. Cuyt, 1984.

Alle documenten behoren tot het archief Keutgens.

Automatische treinbeïnvloeding bij de Nederlandse Spoorwegen



Een IC van Venlo naar Den Haag CS passeert ter hoogte van Berkel Enschoot op het linkerspoor een sein. 5 december 1986.

Bij het railverkeer is de grote mate aan veiligheid een belangrijk kenmerk. Als we het normale wegverkeer ter vergelijking beschouwen, is het volstrekt ondenkbaar, dat we bij het railvervoer risico's zouden accepteren die bij het wegvervoer min of meer „normaal” zijn. Natuurlijk beschikken de spoorwegen over een eigen baan en is daarnaast het totale vervoer van personen per spoor minder belangrijk dan over de openbare weg, doch elke vergelijking van cijfers leert dat het railvervoer vele malen veiliger is dan het wegvervoer.

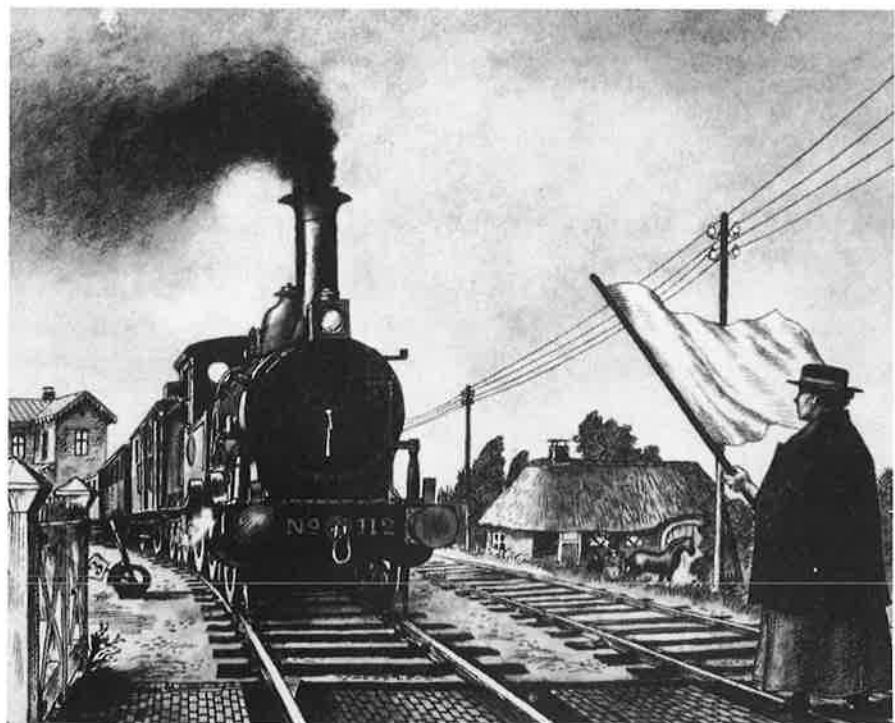
Ondanks de diverse beveiligingssystemen, die de Europese spoorwegmaatschappijen in de loop van tientallen jaren ontwikkeld en geoptimaliseerd hebben, bleek op den duur dat de mens, hoe respectabel en vakkundig ook, toch een zwakke schakel vormt in de beveiligde treinenloop. Dit werd steeds nadrukkelijker voelbaar bij de toename van het treinverkeer en bij de verhoging van de snelheden. Overigens dient niet te worden vergeten, dat ook de meest geavanceerde beveiligingsstelsels gemaakt zijn door mensenhanden.

GREAT WESTERN RAILWAY

Al vroeg zochten spoorwegmaatschappijen naar aanvullende systemen op de seinstelsels, die de veiligheid van het treinverkeer vergrootten. De Great Western Railway ontwikkelde reeds in 1907 een systeem, waarbij de trein tot stilstand werd gebracht zodra een machinist de opdracht van een sein veronachtzaamde. De informatieoverdracht tussen baan en trein vond op elektrische wijze plaats. Dit systeem heeft tientallen jaren goed voldaan. In de der-

tiger jaren hebben andere Westeuropese bedrijven soortgelijke systemen ontwikkeld, die eveneens gebruik maakten van informatie-overdracht op bepaalde punten van het spoorwegnet. Dit geschiedde eveneens als regel bij de seinen waar, tussen de baanapparatuur en de trein, informatie-overdracht plaats vond omtrent de stand van het sein. Bij de Nederlandse Spoorwegen beschikte men

niet over een dergelijk stelsel, hoewel in de twintiger jaren bij de Staatsspoorwegen wel een mechanisch systeem is gebruikt, ontwikkeld door ene van Braam, dat zonodig de machinist corrigeerde. Over het aanvullende beveiligingssysteem **automatische trein-beïnvloeding (ATB)**, zoals dat sedert het einde der zestiger jaren in Nederland toepassing vindt, handelt dit artikel.



Een wachteres met seinvlag, de eerste vorm van beveiliging. (Verzameling Antoon Hermans)

AMERIKAANS

De geringe wrijving tussen het stalen wiel en de stalen rail noopt de spoorwegen gebruik te maken van beveiligingssystemen. De machinist kan immers, zeker bij de huidige exploitatievormen, niet „op zicht” rijden. Bij het hanteren van een seinstelsel, hoe veilig en doordacht ook, is het in laatste instantie de machinist, die de veiligheid van het spoorverkeer beïnvloedt door het juist reageren op de door de seinen gegeven aanwijzingen en opdrachten. Het niet gehoorzamen aan een sein kan tot catastrofale gevolgen leiden. Dat dit kan gebeuren zal de lezer, hopelijk alleen uit nieuwsberichten, bekend zijn.

Bij het eventueel niet opmerken van seinen langs de baan zijn de weersinvloeden, de zichtbaarheid van de seinen bij mist of in bogen en de waakzaamheid van de bestuurders van invloed. Het laatste is in een enkel geval wel eens een probleem gebleken aan het einde van een nachtdienst.

Teneinde deze elementen uit te schakelen zochten de Nederlandse Spoorwegen naar een aanvullend systeem, dat de verrichtingen van de treinbestuurder voortdurend verifieert in functie van de stand der seinen.

De Amerikaanse firma General Railway Signal Company had een systeem van automatische trein-beïnvloeding ontwikkeld, dat de NS hebben overgenomen en geïnstalleerd in het baanvak Amersfoort - Hilversum (- Amsterdam). In 1958 zijn op deze lijn met elok 1213 proefritten gehouden, maar dat leidde niet tot een positieve beslissing over de invoering van de automatische trein-beïnvloeding. Het systeem bleek, door de invloed van de traktiestromen, onvoldoende betrouwbaar. Voorts was inbouw op grote emplacements niet mogelijk. Daarnaast kregen andere beveiligingsaspecten hogere prioriteit. Op maandagmorgen 8 januari 1962 gebeurde bij Harmelen (tussen Utrecht en Woerden) een ongeval met twee reizigerstreinen, waarbij 96 slachtoffers te betreuren vielen en waarvan de oor-

zaak te wijten was aan het niet tijdig opmerken van een „stop”-tonend voorsein. Dit ongeval vormde de directe aanleiding om tot invoering van de ATB te komen.

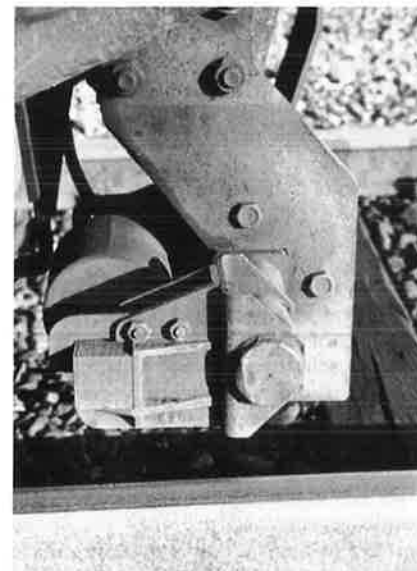
Ditzelfde jaar nog startten de NS hernieuwd onderzoek naar het systeem van de automatische trein-beïnvloeding en koos men voor dit systeem omdat de andere aanvullende systemen te beperkte mogelijkheden boden. Naast het feit dat de toentertijd bekende systemen alleen op bepaalde punten informatie overdroegen, waardoor geen herhaling noch herroeping van de verstrekte gegevens kon plaatsvinden, waren deze systemen bovendien niet „fail-safe”, d.w.z. absoluut beveiligd tegen vergissingen. Het door de NS gekozen systeem is wel „fail-safe” en verstrekt ononderbroken informatie aan de treinapparatuur waardoor de ATB de treinenloop zelfs kan versoepelen.

GESCHIEDENIS VAN DE ATB

Een voorwaarde voor invoering van de ATB was, dat de baanvakken dienden te zijn uitgerust met het moderne lichtseinstelsel. In die jaren waren vele baanvakken nog voorzien van het klassieke stelsel met armseinen. De ATB diende nader onder praktijkomstandigheden te worden onderzocht en daartoe vonden gedurende enige jaren proefritten plaats op het baanvak Amersfoort - Amsterdam. Daarna besloten de NS, met het oog op een meer uitgebreide praktijkproef in een ander deel van het land, aldaar het systeem in te voeren. De baanvakken Roermond - Maastricht en Sittard - Heerlen werden te dien einde van ATB voorzien, evenals een twaalftal tweewagentreinstellen materieel '46. Het proefbedrijf, dat in mei 1968 op deze lijnen startte, leverde bevredigende resultaten op. Wel kwam men tot het inzicht, dat op een fundamenteel punt de verdere invoering van ATB aanpassing behoeft. Voor de eerstkomende jaren zag men bij deze invoering af van de zogenaamde „remdwang”, dit wil zeggen dat, van zodra de apparatuur signaleert dat de



Een NS-sein met snelheidssein.



Detailopname van de opneemspoel.

machinist niet juist op de opdrachten van de seinen reageert, het systeem de trein niet tot stoppen dwingt. De bestuurder bleef echter wel beschikken over de cabinesignalering. Ondanks het laten vervallen van de remdwang was de invoering van de ATB met alleen cabinesignalering reeds een belangrijke stap voorwaarts in het verhogen van de veiligheid van de treinenloop. De treinbestuurders kregen de gelegenheid in te spelen op de nieuwe apparatuur, zonder dat foutieve bediening leidde tot ongewenst ingrijpen van de ATB. Vanaf 1972 is remdwang in fasen ingevoerd. Sedert eind 1974 rijden alle treinen, op baanvakken voorzien van ATB, met werkende remdwang.

WERKING VAN DE ATB

Ten behoeve van de ATB gebruikt men bepaalde componenten van het moderne daglichtseinstelsel. Dit beveiligingssysteem gebruikt voor de „spoorbezet”-indicatie stroom van lage spanning met een frequentie van 75 pulsen per minuut. Deze stroom loopt, vanuit het ene uiteinde van het blok, door één der beide



De witte pijl op de foto wijst naar de plaats van de opneemspoel of snuffelaar.

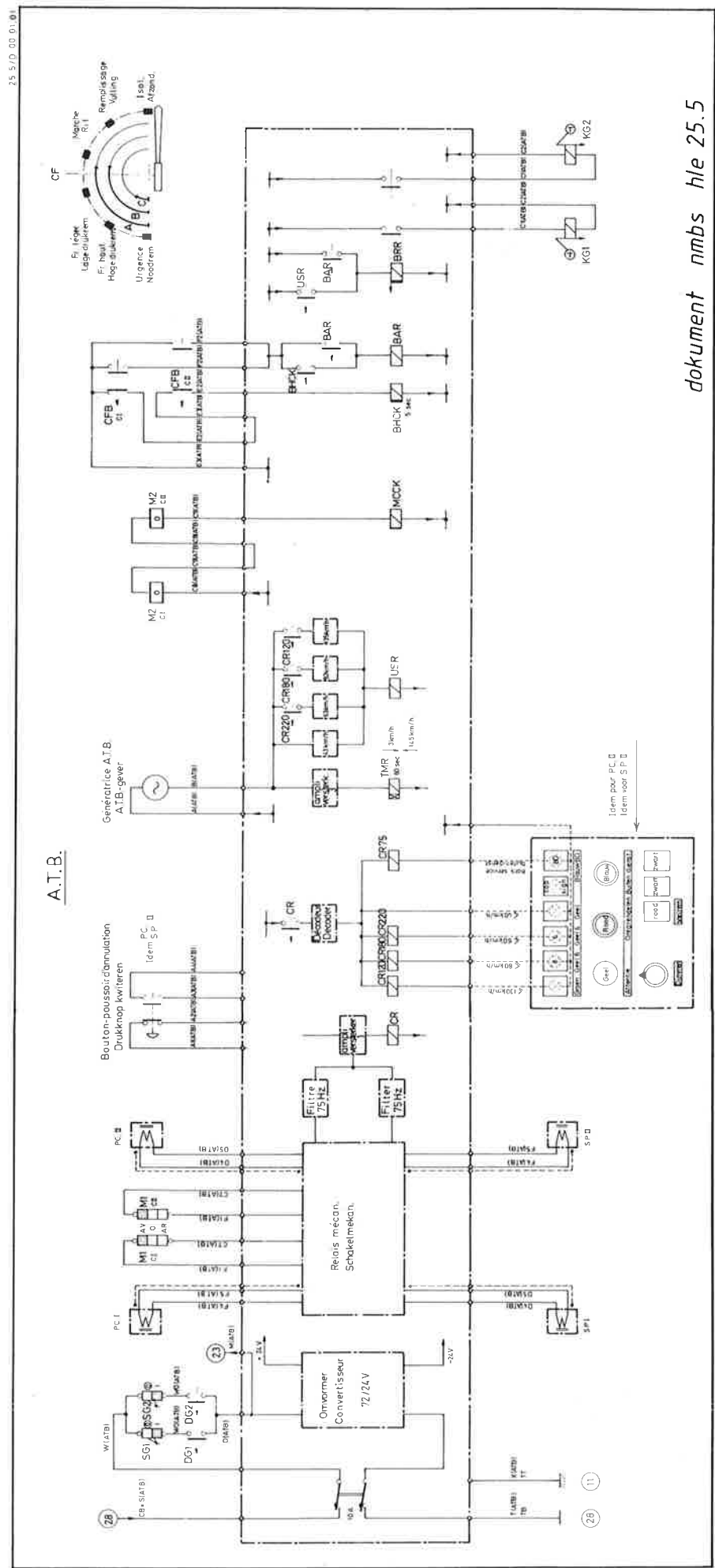
spoorstaven van een spoor naar het andere einde van een geïsoleerde sectie en bekrachtigt daar een spoorrelais. Zodra een as van een railvoertuig het desbetreffende blok binnenrijdt, veroorzaakt deze as kortsluiting tussen de rail waar de laagspanning door vloeit en de andere rail van het spoor. Het relais is niet langer bekrachtigd en valt af. Het sein, dat toegang geeft tot het blok, komt in de stand stop. Vanaf het moment dat de as het blok binnenrijdt, vloeit de laagspanning vanuit het uiteinde van het blok via de rail door het wielstel naar de andere rail. Op dat moment krijgt de laagspanning, gecommandeerd door het afgefallen spoorrelais, een ATB-code. Dit betekent dat de laagspanning met de frequentie van 75 Hz als draaggolf gaat dienen, waaraan de ATB-code wordt toegevoegd. Door het aantal pulsen c.q. de frequentie van de ATB-code te variëren kan men berichten overseinen.



Na dit naderingsbord ATB volgt op tenminste 50 m afstand...



...het inschakelbord ATB. De machinist schakelt bij dit bord de ATB in, indien zijn trein van een ATB-loos baanvak komt.



document nmb5 hle 25.5



In de stuurstand van de vernieuwde NS 1300 is de ATB-kast boven de remkranen geplaatst.

Vlak voor het eerste wielstel van een lok of een treinstel zijn opneemspoelen, de zogenaamde „snuffelaars”, gemonteerd die door middel van inductie de baancode opvangen en doorgeven aan de boordapparatuur. Daar vindt een aantal bewerkingen plaats, zoals uitfiltering van de 75 Hz draaggolf en decoding van de ATB-code, waarna de code zichtbaar en/of hoorbaar wordt in de cabine en zodig voelbaar door een snelremming. Tussentijdse wijziging van de seinstand of van de toegestane snelheid leidt tot een wijziging van de ATB-code. Dit ziet de machinist geregistreerd in zijn cabine. Op deze wijze kent de machinist de stand van het volgende, inmiddels gewijzigde sein, ook al kan hij het sein als gevolg van een boog of van slecht zicht (nog) niet waarnemen. Dit aspect kan tot versoepeling van de treindienst leiden.

Op plaatsen waar geen gebruik kan worden gemaakt van stroomloop door de rails, legt men vlak naast de spoor-

staven kabels die de baancode op identieke wijze voeren.

FAIL-SAFE

Zodra de trein een nieuwe sectie binnenrijdt, ontvangt de ATB-apparatuur aan boord van de trein informatie omtrent het seinbeeld van het volgende blok. Tegelijkertijd ontvangt de trein-ATB ook informatie over de maximaal toegelaten snelheid. Daartoe kent het systeem de volgende snelheidstrappen : 40, 60, 80, 130 en 140 km/u. Voor elk van deze snelheidstrappen bevat de ATB een code : casu quo is de code nul (zie tabel). Hierin ligt nu het fail-safe principe besloten. Zodra op het baanvak een snelheid is toegelaten van meer dan 40 km/u, krijgt de draaggolfstroom een ATB-code. Indien de stroom geen ATB-code voert, is de maximum snelheid op het desbetreffende baanvak slechts 40 km/u. Valt de ATB op een baanvak uit, dan kan de trein ook slechts ten hoogste 40 km/u rijden. Dit geeft de

machinist overigens wel de mogelijkheid een baanvak zodig te ontruimen. Ook bij de snelheid van 40 km/u moet de machinist zijn waakzaamheid tonen. Iedere twintig seconden gaat een zoemer en moet de machinist, op straffe van een snelremming, de „kwiteerknop” bedienen. Overschrijding van de maximaal toegestane snelheid levert eveneens een snelremming op. Omdat de machinist steeds de mogelijkheid heeft met een snelheid van ten hoogste 40 km/u (op zicht) te rijden, ontbreekt het stop-tonend (= rood) sein op de ATB-kast.

Het ATB-systeem doet ononderbroken zijn werk en is aanvankelijk wel eens gezien als „the big brother”. „De ATB dient ter ondersteuning van de machinist voor een juiste opvolging van de lichtseinen en van de borden voor de vaste snelheidsbeperkingen. De ATB geeft via de cabineseinen voortdurend informatie over de ingevolge deze lichtseinen en borden toegelaten snelheden”, aldus de NS.

TREIN-APPARATUUR

Het oudere rollend materieel is voorzien van een speciale ATB-kast in de cabine. Dit betreft alle oude types elektrische lokomotieven : 1100, 1200, 1300 en 1500, materieel '54 (Hondekop-treinstellen) en de plan V- en T-treinstellen. Hoewel enkele treinstellen materieel '46 voor de proefperiode in Limburg eveneens waren uitgerust met ATB, is de installatie in deze stellen later verwijderd. Deze serie is verder nimmer toegepast met ATB. Ook de lokomotieven van de reeks 1000 hebben geen ATB gekend. Opmerkelijk is, dat een aantal diesellokomotieven van de reeks 2200, nl. 2201-2225, ATB heeft. Bij de nieuwe materieel-serie, de Sprinters, de IC III, het nieuwe Beneluxmaterieel en de 1600 is de ATB-cabineapparatuur in de stuurstand ingebouwd. De signaleringslampen zijn ondergebracht bij de snelheidsmeter. Zowel de oude als de nieuwe apparatuur omvat een aantal gele lampen, dat correspondeert met de toegelaten baanvaknelheden, alsmede een groene lamp (maximum snelheid), een lamp voor de „buiten dienst” indicatie en een lamp voor de snelremming. Voorts zijn er nog enkele drukknoppen.

Voor de volledigheid zij nog vermeld, dat de NS een speciaal meetrijtuig hebben voor meetritten op ATB-baanvakken. Het betreft een omgebouwd elektrisch motorrijtuig mat. '24, genaamd „Jules”.

BENELUX

De oude Benelux trek-duwcombinaties zijn eerst in de tachtiger jaren voorzien van ATB-installaties. Ook de baanvakken waarop de Benelux-treinen in Nederland reden zijn pas in de tachtiger jaren van ATB voorzien. In 1982 is in de Centrale Werkplaats te Mechelen begonnen met de inbouw van de apparatuur in de acht lokomotieven van de reeks 25.5. Overigens is, opmerkelijk genoeg, tegelijkertijd de „Memor” apparatuur ingebouwd. In 1984 (!)



Bij de NMBS 1100-serie is de ATB in de stuurtafel ingebouwd. De lampen zijn boven de snelheidsmeter geplaatst. Bij de remkraan treft u de ATB-kwiteerknop aan.

maakte de Hoofdwerkplaats in Haarlem een aanvang met de inbouw van zowel de Memor- als de ATB-installatie in de stuurstandrijtuigen van de oude trek-duw combinaties. Deze inbouw is in 1985 voltooid. Bij het nieuwe Benelux-materieel is de ATB-apparatuur aanstonds ingebouwd. De omschakeling van het ATB-systeem naar de Memor-installatie vindt tijdens het stationnement te Roosendaal plaats. Naast de omschakeling op dit station vindt er volledige buitendienststelling van de ATB plaats zodra de lokomotief, rijdend richting Antwerpen, de pantograaf tegen de 3000 Volt bovenleiding legt. Op dat moment werkt uitsluitend het Memor-systeem.

BAANVAKKEN

Anno 1987 zijn de meeste geëlektrificeerde baanvakken van de NS voorzien van ATB. Enkele baanvakken moeten nog volgen. Daaronder behoren onder meer de baanvakken Roosendaal - Vlissingen, Zutphen - Deventer en Weert - Eindhoven. De NS willen ook enkele niet-geëlektrificeerde baanvakken voorzien van ATB, zoals de enkelsporige lijnen tussen Dordrecht en Geldermalsen (1992) en Nijmegen - Venlo (1994). De nieuwe lijnen, zoals de Schiphollijn en de in 1987 gedeeltelijk geopende Flevolijn zijn van meet af aan uitgerust met ATB. Het baanvak Maastricht - Visé grens is, sedert de elektrificatie van 1985, vanuit Maastricht tot op de hoogte van het nieuwe station Maastricht Zuid voorzien van ATB.

Overigens zal in de reizigersdienst na 1 januari 1988 nog alleen materieel uitgerust met ATB op het NS-net mogen rijden, uitgezonderd op de grensbaanvakken. Daardoor zal de NMBS reeks 15, zonder ATB-installatie, niet meer in Nederland mogen rijden.

Op het gevaar af dat zulks minder fijngevoelig overkomt, mag toch worden gezegd dat de ongevallen die de laatste jaren hebben plaatsgevonden, niet gebeurden op met ATB-toegeruste baanvakken. Ook het wat spectaculaire ongeval van 8 november 1986 te Heeze, waar drie voor een goederentrein gespannen eloks ontspoorde, doch waar ditmaal gelukkig geen slachtoffers vielen, vond plaats op een (nog) niet met ATB beveiligd baanvak. Vooralsnog biedt de ATB goede garanties voor veilig railvervoer.

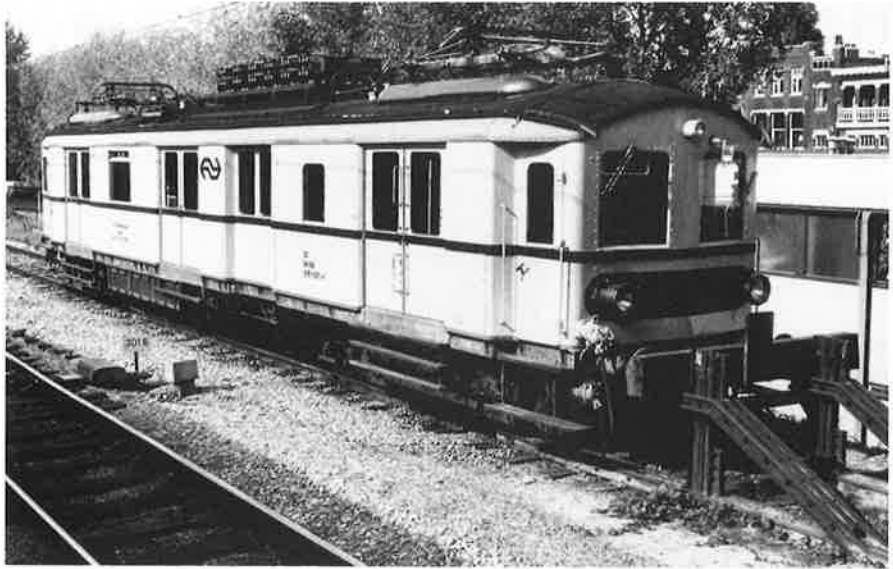
Antoon Hermans

Tabel

Overzicht van de ATB-codes :

pulsen/min	T/sec.	V/max km/u
-	geen code	40
220	0.27	60
180	0.33	80
120	0.50	120
96	0.63	140

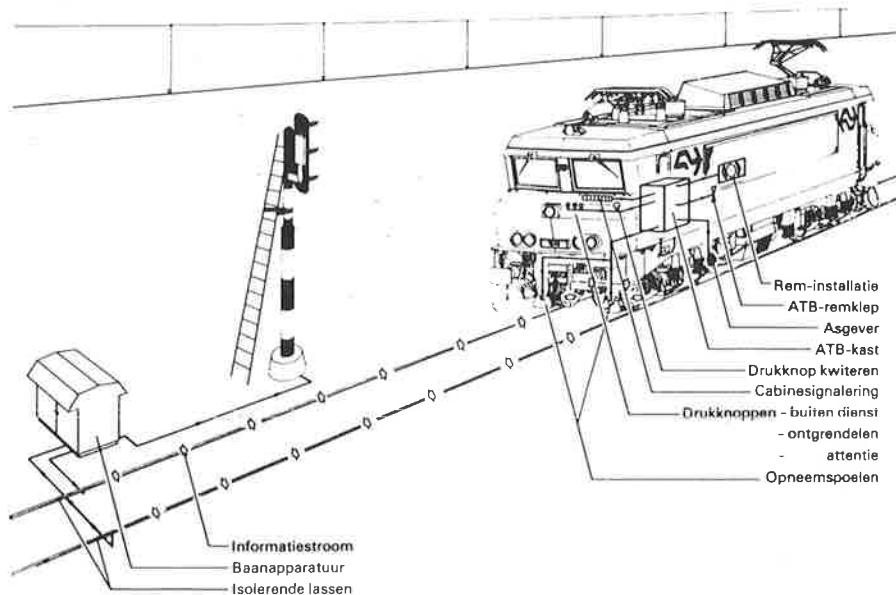
Geraadpleegde literatuur : Spoor en Tramwegen - Op de Rails - Matblad - Koppeling - Seinreglement van NS.



„Jules”, het ATB-meetrijtuig, is een motorrijtuig Mat. '24. Rotterdam 20 september 1980. (Alle foto's in dit artikel : Antoon Hermans)



Automatische Trein-Beïnvloeding moet de NS behoeden voor dit soort kostbare onregelmatigheden. Heeze, 8 november 1986. Foto Rob van Ee.



De schematische werking van de ATB. (Document NS)

Het bekijken of het lezen waard



BELGISCHE STOOM - Volume II

Er bestaat bij het spoorminnend publiek nog steeds grote belangstelling voor het stoomtijdperk bij de Belgische spoorwegen, ondanks het feit dat deze traktievorm op onze nationale sporen reeds ruim twintig jaar geleden verdween. Het eind vorig jaar verschenen tweede deel van de fotoboeken(reeks) „Belgische Stoom”, samengesteld door Max Delie, vormt eens te meer een zeer op prijs te stellen onderneming, die de Belgische en de buitenlandse stoomfanaat een bloemlezing aanbiedt uit zeldzame historische fotodocumenten, afkomstig uit privé-verzamelingen.

Vanzelfsprekend zijn sommige afbeeldingen kwalitatief niet vergelijkbaar met de produkten van de hedendaagse fotografie, wat niet wegneemt dat, zowel door de samensteller van het boek als door de reprograaf die de offsetfilmen diende te vervaardigen, bewonderenswaardig werk werd geleverd op het stuk van de kwaliteit van de gepubliceerde foto's.

Ook de in de fotolegends gebruikte taal is gevoelig verbeterd en het schabouwelijke Duits, dat het eerste deel mede ontsierde, is - gelukkig - verdwenen : er resten nu nog Nederlandse en Franse ondertitelingen.

De kijker - lezer (?) - krijgt niet minder dan tweehonderdenacht grootformaat foto's aangeboden. Het beeldmateriaal werd opgedeeld in vier, o.i. een ietsje te willekeurig gekozen, periodes : 1. tot 1931; 2. 1931-1940; 3. 1940-1946; 4. 1946-1966.

Aan elke „zuivere” fotopublikatie kleefte echter één groot nadeel : in de eerder summier fotolegends kan slechts zeer weinig en dan nog verre van diepgaande informatie worden verstrekt m.b.t. het afgebeelde materieel. Het valt daarom

te betreuren dat het door dezelfde uitgever sinds 1985 beloofde boek van stoomkenner Phil Dambly, dat heel wat meer uitsluitsel omtrent de karakteristieken van de in beide fotoboeken van Delie getoonde stomers zou dienen te bieden, nog steeds op zich laat wachten. Een toestand die Delie helemaal niet kan aangewreven worden !

„Belgische stoom - volume II”, samengesteld door Max Delie, is een uitgave van G. Blanchart & Cie te Brussel. Verkoopprijs 1180 F. S.C.

TRAMS 88

Terwijl de tiende editie van dit weerom voortreffelijke geïllustreerde en gedrukte boekje voor me ligt, herlees ik even wat ik m.b.t. de begeleidende tekst neerpende in mijn bespreking over „Trams 86” : „Als het echter op de teksten aankomt doet U er best aan, bij lezing het zout vaatje binnen handbereik te houden...” Het valt me dan ook bijzonder moeilijk om, bij lezing van de teksten in „Trams 88”, niet in nog scherpere bewoordingen uiting te geven aan mijn onbehagen. De heer Stoer, auteur van dit boekje, zal me naar ik hoop de uitdrukking „bij de beesten af” niet al te kwalijk nemen, gezien in het licht van wat hij de lezer over ons land - bewust of onbewust - op de mouw wil spelden.

Ik verklaar me nader door enkele citaten uit het boekje te lichten en deze te toetsen aan de realiteit :

De pre-metrotunnels voor de lijnen 3 en 12 in Antwerpen „zijn zo goed als gereed en zullen met de winterdienst van 1988 in gebruik worden genomen.” (blz. 48). Realiteit : de tunnels voor lijn 3 worden in 1990, de tunnels voor lijnen 10 en 12 ten vroegste in 1992 in gebruik genomen. Een voorstel van de MIVA „om de

Groep Antwerpen uit de NMVB los te weken en te komen tot een geïntegreerd vervoerbedrijf” (blz. 48). Realiteit : er bestaat een coördinatiecommissie tussen de NMVB en de MIVA voor het bespreken van gemeenschappelijke problemen. Van een samensmelting is allerm minst sprake.

„Hiervoor is nu ook een echte bagagewagen, de 2227, uit de verzameling van Schepdaal beschikbaar gekomen.” (blz. 59) moet zijn : bagagewagen B 2227 is nog steeds in restauratie bij de MIVB te Brussel en zal zeker niet klaar zijn voor het seizoen 1988. Dit rijtuig komt van de TTA en behoort niet tot de Schepdaal-verzameling.

„... vereniging AMuTra (Amies du Musée du Tram)” - sic - Vriendinnen van het Trammuseum „zich uit de bedrijfsvoering terugtrok... Sindsdien wordt het museum met weinig élan door NMVB-functionarissen geleid.” (blz. 67). De eenvoudige waarheid is, dat AMUTRA (Association pour le Musée du Tramway) nog immer het museum te Schepdaal exploiteert, zonder tussenkomst van welke NMVB-functionaris dan ook ! „Ter gelegenheid van het Buurtspoorwegjubileum... twee stoomtramlokomotieven.” (uit Schepdaal - sic) „weer rijvaardig gemaakt...” (blz. 67). Realiteit : lok 979 uit Schepdaal werd rijklaar gemaakt, terwijl de tweede machine (hl 808), eigendom van Amutra en afkomstig uit de NMVB-reserve, jarenlang was ondergebracht bij de NMBS te Leuven...

Op die wijze zou ik nog wel even kunnen doorgaan, doch de lezer evenals naar ik hoop de heer Stoer zelf zal al wel hebben begrepen dat géén informatie beter is dan de hoger geciteerde verzinsels en geruchten. Ik vraag me af wat ik, in verband met het voorgaande, tenslotte nog moet geloven van de teksten die slaan op landen die heel wat verder dan België van Nederland verwijderd liggen... Trams 88, uitgave van De Alk b.v. te Alkmaar, formaat 13 x 18 cm, omvang 176 blz. Prijs 325 F. S.C.



25 mei 1968 :

20 JAAR GELEDEN :

Vaarwel NMVB-tram in de provincie Antwerpen !

Hoe het op gang kwam

Reeds tijdens de tweede wereldoorlog werden in alle Belgische provincies min of meer belangrijke NMVB-lijnen of lijngedeelten opgeheven ingevolge oorlogshandelingen of op bevel van de bezetter. In de meeste gevallen betekende dit voor deze lijnen het definitieve einde : na de oorlog werden zij niet meer heraangelegd of, indien ze intussen nog niet waren opgebroken, niet meer voor het reizigersvervoer heropend.

Mede als gevolg van het steeds maar toenemende personenautoverkeer - wat een belangrijke vermindering van het reizigersaanbod met zich bracht - kwam, aanvankelijk langzaam doch later als een ware lawine, de ene opheffingsgolf na de andere over onze gewesten geraasd : midden de jaren zestig waren in de provincies Limburg, Luik, Luxemburg, Namen en Oostvlaanderen de NMVB-trams definitief verdwenen.

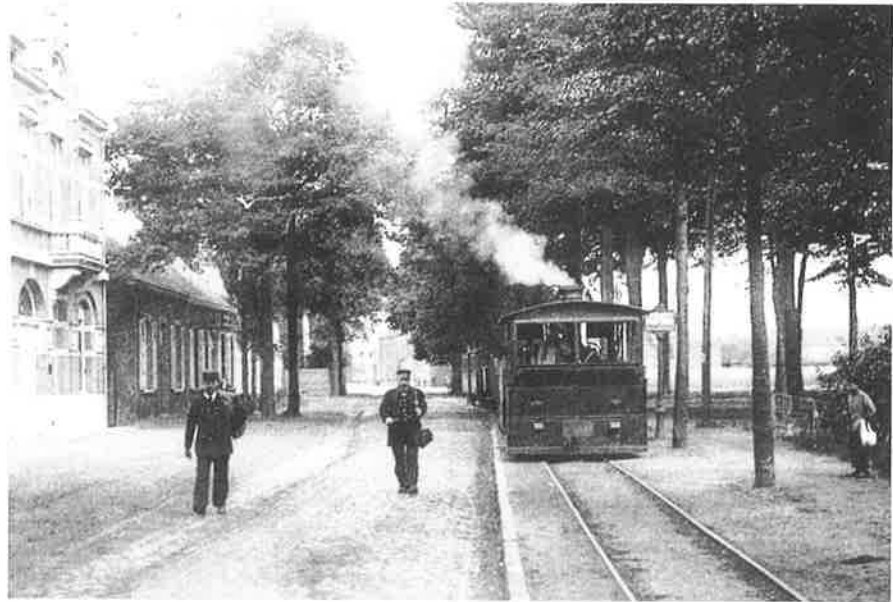
Het stond buiten kijf dat ook de provincies Antwerpen en - zij het betrekkelijk veel later, in 1978 - Brabant hetzelfde lot te wachten stond. Alleen de provincies Henegouwen en Westvlaanderen ontsnapten, wellicht tenauwernood en met als restant slechts een schijntje van wat ze ooit aan buurtlijnen bezaten, aan deze tramodendans. De eerste naoorlogse opheffing in de provincie Antwerpen dateert reeds van 4 september 1945 (!), toen de lijn Rumst - Lier ter ziele ging. Het zou dus toch nog bijna 23 jaar duren vooraleer de NMVB reizigerstram in deze provincie voorgoed verdween.

NMVB-lijn 61

De twijfelachtige eer de buurttram in de provincie Antwerpen uit te wuiven kwam toe aan lijn 61 doorstreept (Antwerpen - Merksem Oude Bareel - Schoten Lindelei).

De „stamlijn” Antwerpen Klapdorp - Merksem Oude Bareel werd sinds 20 juli 1879 met paardetractie geëxploiteerd door de S.A. Tramways du Nord d'Anvers en op 15 juli 1887 door de NMVB overgenomen. De Nationale Maatschappij bereed deze lijn, wegens „dwarsligging” van de stad Antwerpen (er mocht niet met stoomtraktie worden gereden), eveneens nog vele jaren met paardetraktie. Toen op 1 april 1889 het lijngedeelte Merksem Oude Bareel - Schoten werd geopend, werd daarop van in den beginne van de stoomtram gebruik gemaakt. De spoorwijdte op deze lijn bedroeg toen 1067 mm.

Het zou tot 1 juli 1905 duren om de verlenging tot Schoten Vaart (Kempisch Kanaal) in gebruik te nemen, verlenging die a.h.w. de uitbreiding betekende voor de latere lijn 61 doorstreept. Aan Schoten Vaart werden enige industrievertakkingen langs de kanaaloevers



Schoten centrum, vroeger dan 1908 : de NMVB stoomtramlok is aan het oorspronkelijk eindpunt omgelopen en gaat met haar gemengde reizigers- en goederentrein vertrekken richting Merksem. Prentkaart, verzameling Staf Cuyt.

(o.a. naar de scheepswerf Herbosch) op de lijn aangesloten.

Op 21 juni 1908 volgde, gepaard gaande met de elektrificatie van de lijn, een tweede verlenging, ditmaal tot het hotel Schotenhof (het huidige Iepenburg) : de latere lijn 61 was geboren !

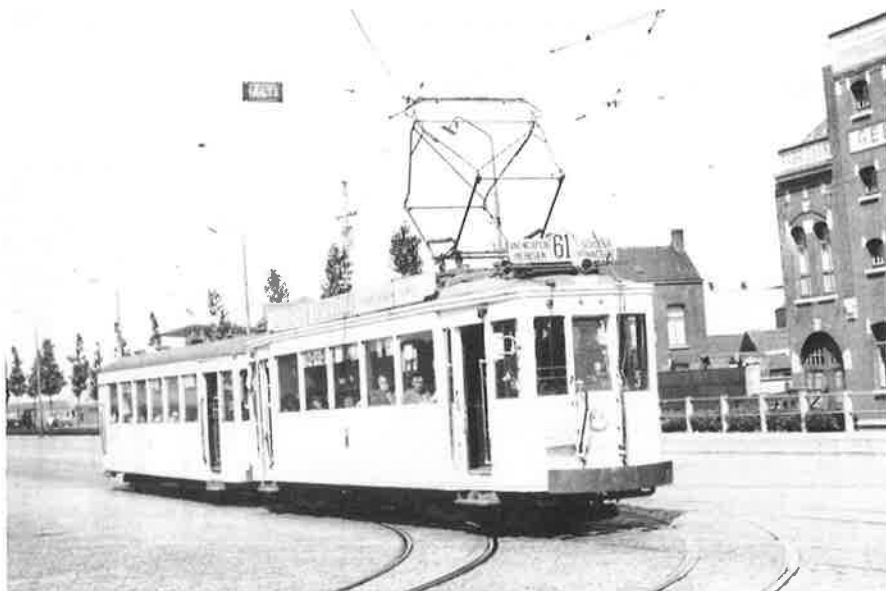
Deze lijn werd geëxploiteerd, onder de lijnletter „S”, door de pachtermaatschappij „Les Vicinaux Anversois S.A.”. In de uitstekende artikelenreeks „De rode tram” van Eric Keutgens hebben onze lezers reeds uitgebreid met de geschiedenis en het materieel van deze

maatschappij kunnen kennismaken.

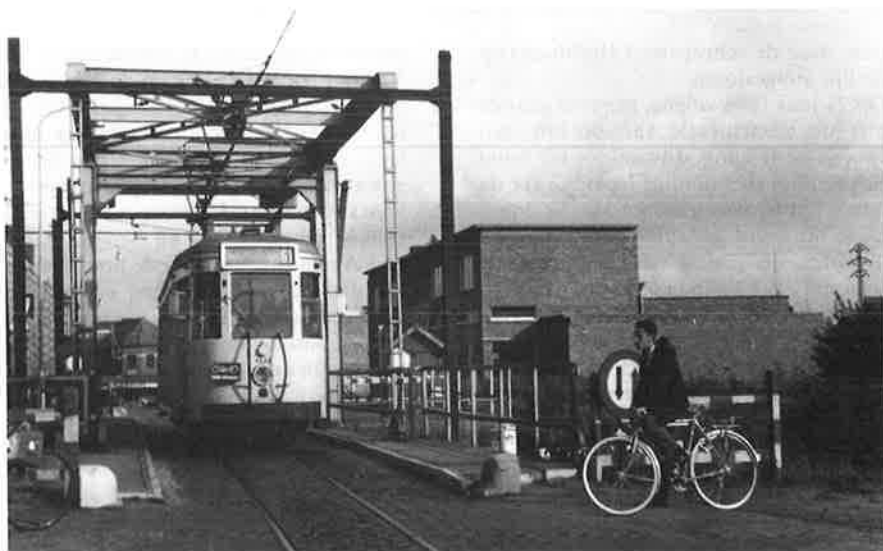
Vanaf 1 januari 1921 nam de NMVB de exploitatie opnieuw voor eigen rekening op en werd een spoorversmalling naar meterspoor doorgevoerd. Toen begon zowat al het in de groep Antwerpen voorkomende traktiematerieel - gaande van de types Odessa en Seneffe, langs de VA's en gevolgd door de houten en de metalen standaardrijtuigen en ex-Titanic elektrische traktoren, om te eindigen bij het beroemde type S - op lijn S te rijden. (In de loop van 1935 werd de letter S door het nummer 61 vervangen.)



NMVB motorwagen 9640 (ex-VA 5) op lijn 61 doorstreept aan de Oude Bareel te Merksem, door een ons onbekend tramliedhebber gefotografeerd op 10 september 1951. Verzameling Staf Cuyt.



Standaard-motorrijtuig 10000 met bijwagen 19365, op lijn 61 gefotografeerd op 10 juli 1955 aan de IJzerlaan te Antwerpen. Deze bekende foto toont één van de merkwaardigste NMVB rijtuigen uit de geschiedenis : geboren als bijwagen 19145, omgebouwd tot standaard 10000, omgebouwd tot S 10000, hernummerd als S 9125, omgebouwd tot prototype SJ 9125, hernummerd als SJ 9170 en in die laatste gedaante momenteel nog in dienst in de Groep Henegouwen ! Foto Edu Bouwman, verzameling Staf Cuyt.



Motorrijtuig S 9648 overschrijdt de brug over het Kempisch Kanaal te Schoten, rijdend richting Antwerpen. Fietzers en andere weggebruikers dienen te wachten. Het is die dag 9 september 1964 : de dagen van lijn 61 zijn stilaan geteld ! Vergelijk even met de foto onderaan blz. 56, RR 10/87, genomen op precies dezelfde plaats. Foto Robert Temmerman, verzameling Staf Cuyt.

Desondanks waren op deze lijn, en dit tot in de tweede wereldoorlog, nog af en toe goederentreinen te zien, gesleept door de oude en vertrouwde stoomtramlok.

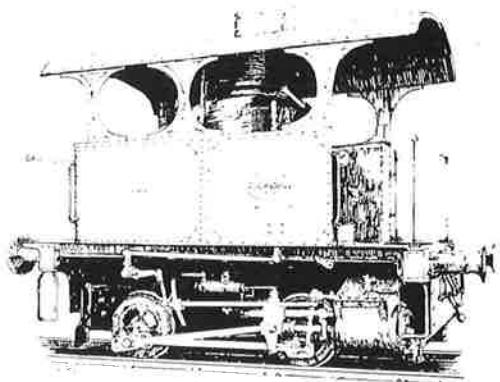
Vanaf het einde van de Oude Bareellei in Merksem en tot op Schotenhof was de lijn grotendeels enkelsporig, op vele plaatsen onderbroken door uitwijkwissels teneinde de mekaar tegemoet rijdende trams te kunnen laten kruisen. De lijn lag op de koop toe langs de zijkant van de straat. Deze toestand leidde in 1939 tot een dodelijk verkeersongeval, waarbij een uit de richting Merksem komend motorrijder en zijn „duozitter” werden overreden door een in de richting Merksem rijdend standaard-motorrijtuig, dat beide ongelukkigen frontaal te pakken kreeg.

Wellicht mede als gevolg van deze levensgevaarlijke situatie werd, nog tijdens de tweede wereldoorlog, een begin gemaakt met de dubbelsporige aanleg van de lijn tussen Merksem en Schoten centrum. In Schoten centrum bleef zij evenwel tot op de laatste exploitatiedag enkelsporig. Tussen Schoten Suikerfabriek en Schoten Borgeind werd van deze gelegenheid gebruik gemaakt om een in dit lijngedeelte voorkomende scherpe s-bocht te laten verdwijnen en de lijn recht te trekken.

Nog gedurende de tweede wereldoorlog werd lijn 61, op 8 mei 1941, een laatste maal verlengd tot op de grens van de gemeenten Schoten en 's-Gravenwezel, eindpunt waar de rijtuigen - indien zij een bijwagen meevoerden - middels een omloopwissel konden omzetten.

Ingevolge de drastische vermindering van het reizigersaanbod werd, op 29 mei 1965, de dienst gestaakt op het lijngedeelte Schoten Lindelei - 's-Gravenwezel, waardoor lijn 61 ophield te bestaan en nog alleen de „sublijn” 61 doorstreept overbleef.

Toen was echter het doodvonnis over de buurtlijnen in de provincie Antwerpen reeds uitgesproken. Nadat op 27 mei 1967 de dienst werd gestaakt tussen Merksem Kleine Bareel en Kapellen station NMBS - waardoor lijn 65 van het toneel verdween -, gevolgd door lijn 63 (Antwerpen - Brasschaat Prins Kavellei) op 4 mei 1968, was het op 25 mei 1968 de beurt aan lijn 61 doorstreept om de geest te geven.



BVS-SHOP

Spoorwegboekhandel van BVS

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

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

Correspondentieadres :

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



Rooseveltplein, Antwerpen : S 9666 klaar voor het allerlaatste vertrek richting Merksem op 25 mei 1968. Terwijl een bereidwillige hand omwille van de foto de remslang opzij houdt, blaast volksmuzikant en -zanger Wannes Van de Velde een afscheidsdeuntje. Foto H. Nauwelaerts, archief Eric Keutgens.

De laatste tram (in Buurtspoorwegtermen dienen we in dit geval te spreken van „trein“) werd gevormd door motorrijtuig type S 9666 en bijwagens type S 19578 en 19580. Deze voor lijn 61 doorstreept uitzonderlijk lange trein - doorgaans werd de dienst nog slechts met een los motorrijtuig verzekerd - bracht een massa tramminnenden een laatste maal van Schoten Lindelei naar Antwerpen, om tenslotte in de stelplaats Oude Bareel te Merksem een definitief punt te zetten achter de NMVB reizigerstramgeschiedenis in de provincie Antwerpen.

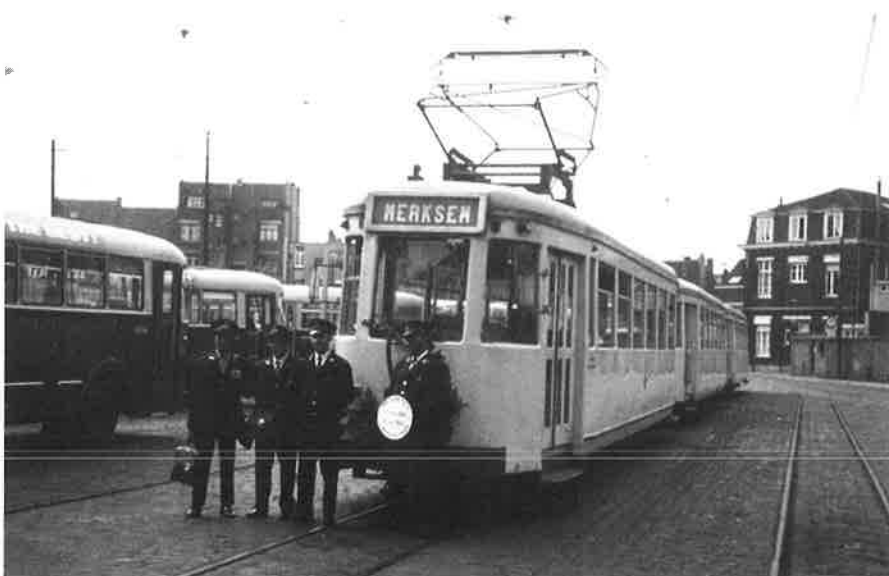
Naschrift

Motorrijtuig 9666 zet zijn carrière levend en wel - doch beduidend verbouwd - voort in het zonnige Valencia. Bijwagen 19580 behoort tegenwoordig na een vruchtbare vervolgloopbaan (on-

der nummer 9303) in de groep Henegouwen - tot de verzameling van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum. Bijwagen 19578 ging eveneens naar de groep Henegouwen en kreeg het nummer 9300. Naderhand werd het rijtuig overgedragen aan de STIC. Tegenwoordig maakt het deel uit van het materieelpark van de TTA.

Nadat de reizigerstramdiensten in de provincie Antwerpen werden opgeheven, deed dieselspoorauto ART 40 nog tot op 26 juni 1970 dienst als traktievoertuig voor spoorweggoederenwagens te Mol Zandputten. Na die datum heeft in de provincie Antwerpen geen enkele NMVB trambedrijvigheid meer plaats gehad.

ART 40 is eveneens in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum terug te vinden. Staf Cuyt



Nadat S 9666 in de stelplaats Oude Bareel is binnengereden, poseert het personeel dat de laatste rit verzorgde nog even voor de fotograaf. Het is afgelopen met de „Boerentram“ in de provincie Antwerpen ! Foto Rudy Van Iseghem.



Een groot tramvriend ging heen :

Monseigneur Fernand Cammaert

Het plotse overlijden van Monseigneur Fernand Cammaert op 16 maart 1988, in zijn vierentachtigste levensjaar, heeft vele tram- en spoorvrienden diep getroffen.

Niettegenstaande zijn zeer drukke bezigheden als Opperaalmoezenier van het Belgisch leger (1945-1969) was hij in die periode de stuwende kracht achter de schermen die de grondvesten heeft gelegd van vele tram-initiatieven, waarvan de amateurs nu de vruchten mogen plukken.

Reeds lang geleden steunde hij ideeën en pogingen om oud tram- en spoorwegmaterieel te bewaren. Dankzij zijn ontelbare contacten en tussenkomsten bij personaliteiten in de tram- en spoorwereld kunnen wij nu de resultaten bewonderen.

Zijn uitverkoren verenigingen waren AMUTRA en TTA, waarvan hij lief en leed op de voet volgde en deelde. De voorbije jaren was hij tevens bestuurslid van deze groeperingen. Ook vele andere organisaties deden nooit vergeefs op hem beroep.

Reeds van jongsaf had Monseigneur een grote belangstelling voor het tramwegwezen. Hij had een ongelooflijk geheugen : van ontelbare rijtuigen kon hij zeggen waar ze hadden gereden. Dankzij zijn genoteerde waarnemingen werd hij een levende bron omtrent het tramgebeuren in ons land.

Monseigneur was een fijngevoelig en zachtzinnig man. In conflicten binnen de verenigingen trad hij bemiddelend op en zocht steeds naar eerlijke oplossingen of compromissen.

Monseigneur was een groot priester. Hij had voor ieder een luisterend oor en was altijd bereid een helpende hand toe te steken. Velen zijn hem dank verschuldigd voor zijn inzet.

Hij ruste in vrede.

Bronnen

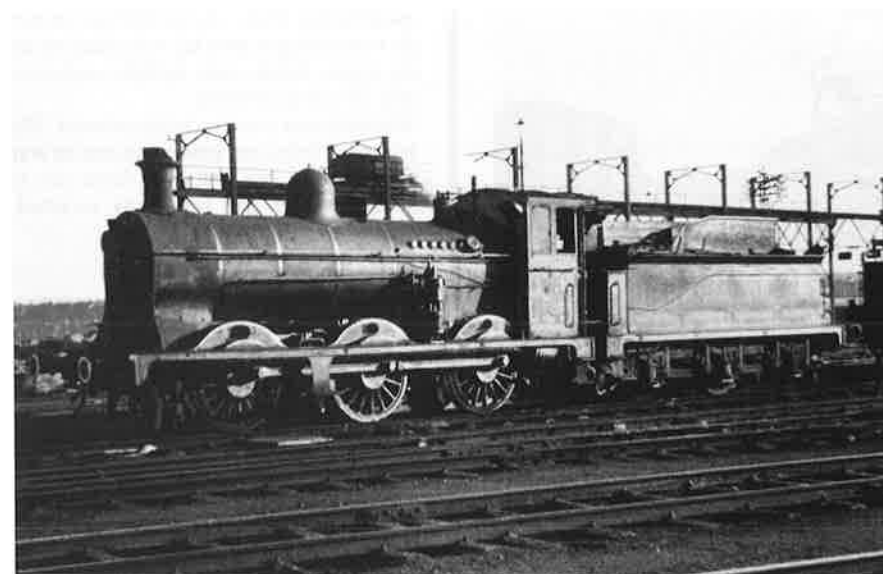
Jos Neyens : „De Buurtspoorwegen in de Provincie Antwerpen“, Van In, Lier, z.d.

Eric Keutgens : „De Antwerpse Tram 1873-1979“, Miva, Antwerpen, 1980.

Eric Keutgens : „De rode tram“, artikelenreeks in Rail-Revue nrs. 9 en volgende, Monopress, Antwerpen-Borgerhout, 1987-1988.

Beelden van vroeger :

Historische foto's uit privé-verzamelingen



Wij openen deze nieuwe rubriek met twee schitterende foto's genomen in het depot Merelbeke op maandag 30 mei 1955. De auteur van de foto's is Norman Glover, een van de vele Engelse „steam enthousiasts” die tijdens de jaren '50 in België actief geweest zijn.

De opnamen tonen de locomotieven 41.115 (van de stelplaats FT - Dendermonde) en 41.204 (van de stelplaats FSN - Sint-Niklaas), beide regelmatige bezoekers van het depot Merelbeke in het kader van hun toenmalige inzet op de lijnen Mechelen - Dendermonde - Gent en Antwerpen Linkeroever - Sint-Niklaas - Gent. Op de foto met de locomotief 41.115 is nog net een machine van het type 31 te zien.

Foto's van locomotieven van het type 41 (en van het type 44, de versie zonder oververhitter) ziet men eigenlijk relatief zelden in publicaties.

Mogelijk betreft het een gebrek aan interesse voor de machines van het type 41/44 om reden van het weinig spectaculaire uiterlijk van deze locomotieven. Als typische vertegenwoordigers van de Britse periode in de Belgische locomotiefbouw waren het uiterst smalle locs met een binnenliggend drijfwerk en een erg „kale” ketel; enkel het machinistenhuis „Belgische Staat” en de typische schoorsteen verraden dat het Belgische locomotieven betreft ! Ook de drie-assige tenders (van 13m³) waarmee deze machines traditioneel waren gekoppeld, maken een typisch Engelse indruk.

Het kleine aantal gepubliceerde foto's betekent evenwel niet dat deze locomotieven een ondergeschikte rol vervulden. Gedurende jaren waren de machines van het type 41/44 (met asindeling C of 0-6-0) de meiden-voor-alle-werk van de Belgische spoorwegen. Ze werden werkelijk overal en voor alle soorten treinen ingezet. In totaal werden van 1902 tot 1914 809 (!) locomotieven gebouwd door verschillende Belgische locomotiefabrieken, nl. 502 exemplaren van het type 32 (later type 44) en 307 exemplaren van het type 32S (later type 31, uiteindelijk type 41). Ze vormden hierdoor de grootste locomotiefserie die ooit deel uitmaakte van het bestand van de Belgische spoorwegen.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog waren er nog zoveel in dienst, dat de Duitsers ze praktisch beschouwden als de „Einheitslok” van de Belgische spoorwegen (...zoals K.J. Harder een tijd geleden nog verklaarde tijdens een voordracht !). De laatste locs van het type 44 werden in 1949 uit de dienst genomen, terwijl het type 41 het nog tien jaar langer uithield, nl. tot in 1959. Verschillende machines konden nadien hun loopbaan verlengen als verplaatsbare stoomgenerators, maar dat is uiteraard een ander verhaal.

De foto's geven goed het sobere (Britse)

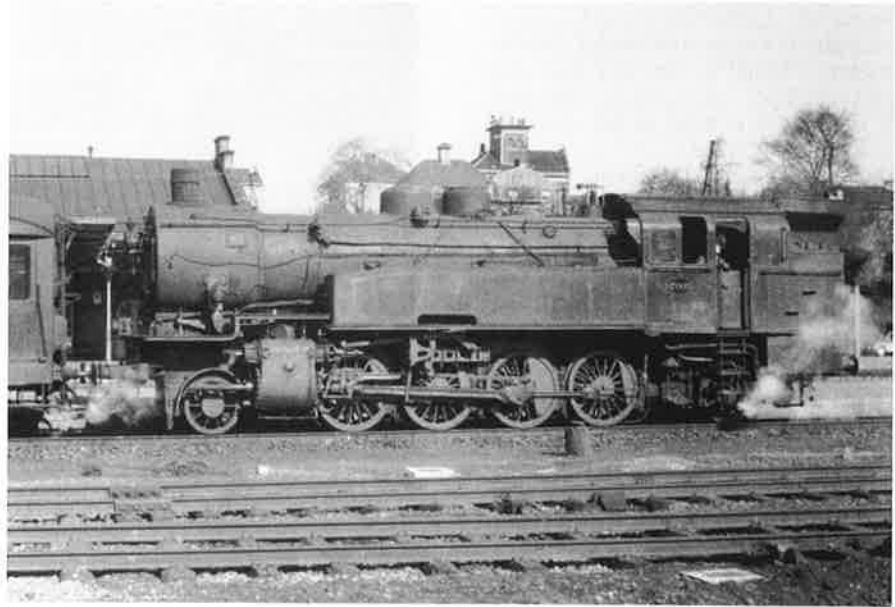
karakter weer van de machines. Als enig „toebehoren” bemerken we een luchtpomp en een mechanisch smeertoestel. Ter vergelijking drukken we ook een foto af van een locomotief type 44 met verzadigde stoom (oorlogsopname van K.J. Harder; machine 4405 van de stelplaats Merelbeke, gefotografeerd te Leuven). De kleine (uiterlijke) verschillen t.o.v. het type 41 zijn nauwelijks te merken : kortere rookkast, iets lager gelegen ketel, iets korter frame, gelijke afstanden tussen de drijfwielen, geen uitstekende zuigerstangomhulsels boven de bufferbalk...

Op de rookkastdeur zijn de letters Gm aangebracht (afkorting van Gent-Merelbeke). Op de zijkant van het machinistenhuis bevinden zich drie schilden : een schildje met het depotkenteken (FKR), een ovale nummerplaat (4405, - nummering van 1931) en een fabrieksschild (Tubize, --nr 1299).

Als toemaatje (en ook als reactie op een vroegere bijdrage in Rail-Revue) tonen we nog twee foto's van het type 97 (ex-Pruisische T14). Beide opnamen zijn gemaakt door de bekende Engelse spoorwegfotograaf D. Trevor Rowe. De foto van locomotief 97.005 is genomen te Herbesthal op 28 maart 1959; plaats en datum van de foto met loc 97.045 zijn niet nader bepaald. Bemerkt de kleine verschillen tussen beide machines (o.a. de bijkomende zandbak voor de stoomdom bij de 97.045).

J. Van Olmen

Alle foto's : verzameling J. Van Olmen.
Bron historische gegevens : A. Dagant „Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB”, Tielt, 1982.



Het ligt in de bedoeling in deze rubriek uitsluitend oudere foto's op te nemen die nooit eerder werden gepubliceerd, resp. niet onmiddellijk passen in het raam van een of ander artikel, en deze opnamen te voorzien van een kleine commentaar.

Misschien beschikt u ook over interessante oude opnamen die best in deze rubriek thuishoren? Neem dan even contact op met de redactie van Rail-Revue. Wij betalen uiteraard alle onkosten voor het toezenden en het terugbezorgen van de foto's!

Anderzijds zouden wij het ook zeer op prijs stellen, indien de terzake deskundige lezers ons hun eventuele bijkomende opmerkingen omtrent de gepubliceerde foto's zouden willen ter kennis brengen. Op deze wijze zou de nieuwe rubriek een bescheiden bijdrage kunnen leveren tot de kennis van ons spoor- en tramverleden.

Ver van mijn bed en toch vertrouwd :

De MIVB in Paraguay

PARAGUAY

De republiek Paraguay, gelegen in centraal Zuid-Amerika en omsloten door drie groten van het reusachtige zuidamerikaanse continent (Brazilië, Argentinië en Boliviaë), vormt een van de „kleine” landen op het zuidelijk gedeelte van onze wereldbol. De toevoeging „klein” is hier wel met enig voorbehoud te omschrijven : het land is ruim dertien maal groter dan ons dierbaar Belgenland !

De eerder schaarse bevolking van ongeveer drie miljoen inwoners bestaat in hoofdzaak uit Mestiezen (een erfenis van de Spaanse overheersing), uit Indianen en tenslotte uit Aziatische en Europese inwijkelingen.

De zendelingen, die in dit tropisch warme land de Spaanse veroveraars op de voet volgden teneinde het ware geloof te verkondigen, zorgden tevens voor welluidende plaatsnamen als Encarnacion (Menswording van Christus), Concepcion (Onbevleete Ontvangenis) en Asuncion (Maria Hemelvaart) - om er slechts enkele te noemen.

ASUNCION

Asuncion, de hoofdstad van Paraguay, is 's lands enige stad met méér dan 100.000 inwoners. Met een bevolking van ongeveer 400.000 mensen is het eveneens de enige stad die langs de rivier (de Paraguay), langs de weg (de Carretera Panamericana), via de spoorweg en vanuit de lucht (luchthaven Campo Grande) bereikbaar is. De Paraguay is een belangrijke zijrivier van de Parana, die op haar beurt stroomafwaarts de



De houtgestookte tenderlok nr. 6 (asindeling 1.3.1, twee buitenliggende cilinders) haalt een reizigerstrein op in het havengebied van Encarnacion. De machine heeft, afgezien van de koevanger, duidelijk Europese allures. De foto werd in 1983 gemaakt door Leo De Smet, een sinds 1948 naar Paraguay uitgeweken Vlaming. (Verzameling Staf Cuyt.)

waterweg vormt die Asuncion met Buenos Aires verbindt. Asuncion is dus mettertijd een voor de republiek levensnoodzakelijke rivierhaven geworden.

Een spoorweg verbindt het westelijk gelegen Asuncion, via Villarrica, met het in het zuidoosten aan de grens met Argentinië liggende Encarnacion. De grens wordt ter plaatse gevormd door de Para-

na-rivier. Om het op de andere oever liggende (Argentijnse) Posadas te kunnen bereiken, werd nog tot voor enkele jaren gebruik gemaakt van een treinferry, die zowel goederenwagens als reizigersrijtuigen overzette. Heden ligt er een spoorwegbrug tussen Encarnacion en Posadas, dat op zijn beurt door een spoorweg met Buenos Aires is verbonden.

In Paraguay is de houtgestookte stomer nog heer en meester, doch de lokomotieven hebben reeds lang geleden de normale leeftijdsgrens overschreden. Het is ze dan ook goed aan te zien.

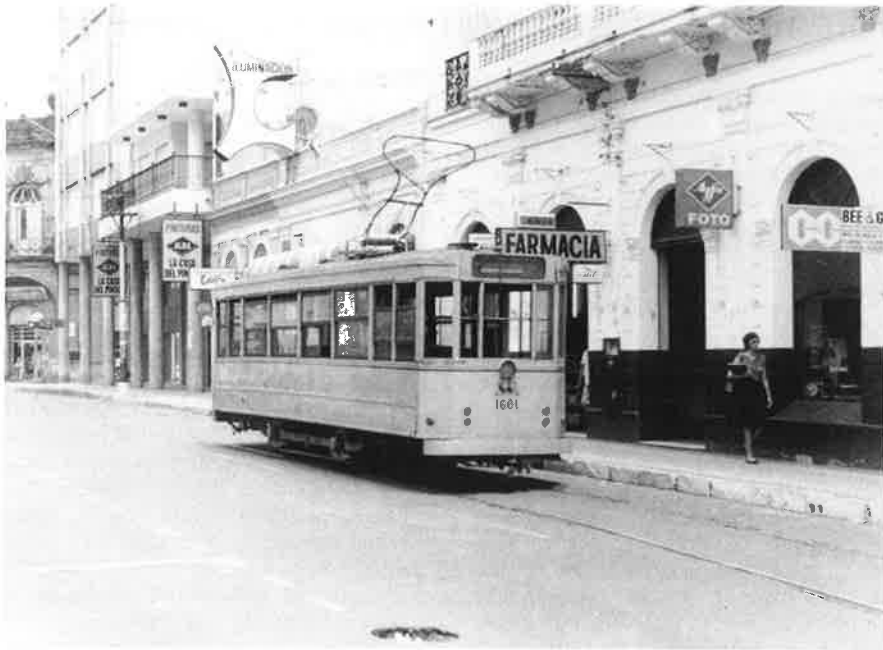
HET TRAMBEDRIJF IN ASUNCION

Reeds in 1872 zou de tram in Asuncion van start zijn gegaan met een paardetramlijn van het station naar de rivier. In het prille begin van deze eeuw kwamen elektrificatiewerken op gang, gepaard gaande met een uitbreiding tot vijf tramlijnen, die toen met ongeveer veertig motorrijtuigen werden bediend. Sindsdien leidde het bedrijf echter een eerder armtierig bestaan, wat in de zestiger jaren uitmondde in een forse inkrimping. Toen in 1973 de staat de voorheen particuliere maatschappij overnam, restten nog slechts de stadslijn 5 („Mercedes”) en de buitenlijn 10 („Fernando de la Mora”). Lijn 10 werd in die tijd overigens meer niet dan wel bereden, deels door de meer dan erbarmelijke staat waarin het spoor verkeerde, deels door het slechte of in het geheel niet bestaande onderhoud van het materieel.

Aan deze toestand kon, door de in 1964



Ex-MIVB motorrijtuig 1507 zakt langzaam in het ruim van het aan de Scheldekade afgemeerde M.S. „Tatrina” : de lange reis naar Asuncion kan weldra beginnen ! Antwerpen, 30 september 1977. Foto Eric Keutgens.



Ex-MIVB rijtuig 1601 in een op het eerste gezicht rustige buurt van Asuncion. De bestemming van de nagenoeg lege tram is niet te achterhalen. 14 december 1985. Foto Thierry Nicolas, verzameling Ronald Mardaga.

uit Buenos Aires overgenomen tweedehands-motorwagens die het originele materieel vervingen, niet veel gewijzigd worden : in 1982 was nog slechts één rijtuig uit de Argentijnse hoofdstad rijvaardig !

Vanaf 1975 kwam echter stilaan enige verbetering op gang : de MIVB schonk Asuncion motorwagen 1604 en bijwagen 603. Later leidde dit tot twee nabestellingen, waardoor in totaal zestien trams uit de reeksen 1500, 1600 en 9000 de zeer lange reis van Brussel via Antwerpen naar Asuncion ondernamen: eind 1983 arriveerden de laatste drie ex-MIVB 9000'en in de hoofdstad van Paraguay.

Bijwagen 603 was geen lang tramleven meer beschoren : vermits Asuncion geen bijwagendiensten had gekend bezorgde 603 meer last dan vreugde, waardoor het rijtuig reeds spoedig werd terzijde gezet.

De exploitatie met het ex-MIVB materieel leverde, naast technische problemen, ook enkele typisch zuidamerikaanse oplossingen op. Daar de toestand en de technische mogelijkheden van de bovenleiding geen trolleybedrijf toelieten, werden sleepbeugels op de rijtuigen aangebracht. Afgezien van deze zeer gezonde en logische ingreep, bleef het materieel rijden in zijn oorspronkelijke Brusselse livrei, onder de originele Brusselse nummering en met onvervalste Brusselse filmen : zo was het volgens de aanduidingen op de film mogelijk vanaf Asuncion te rijden naar de stelpplaats Woluwe (het zou me wel een tramrit geworden zijn !).

Sedertdien heeft men hier of daar wel enkele blikken oranje-gele verf ontdekt : samen met de Brusselse kleur verdwenen ook de Belgische hoofdstedelijke filmen uit de rijtuigen, die nu verscheidene jaren gingen rijden zonder de minste

bestemmings-aanduiding doch wel voorzien van een lijn-nummerbord !

Naderhand zijn dan toch filmrollen opgedoken met de vermelding „5” of „9” en met de diverse bestemmingen. Een groter probleem werd gevormd door het feit dat onze ex-Brusselaars éénrichtingsrijtuigen zijn : hoewel lijnen 5 en 9 vertrekken vanaf een gemeenschappelijke lus in het centrum van Asuncion (lijn 9 is het stadsgedeelte van lijn 10), waren aan de eindpunten geen keermogelijkheden voorzien. Dit resulteerde aanvankelijk in zeer gevaarlijke achteruit-rijbewegingen. Later werden aan de eindpunten keerdriehoeken aangelegd.

Beide lijnen berijden in het stadscentrum het spoor gemeenschappelijk. Langs evenwijdig liggende straten wordt via één spoor naar het centrum toe en langs een ander van het centrum weg gereden. Vanaf de lijnsplitsing is lijn 5 enkelsporig en lijn 9 grotendeels dubbelsporig, waarbij het voorstadsgedeelte van laatstgenoemde (lijn 10, snapt U) op eigen bedding ligt.

Na de allernoodzakelijkste herstellingen is lijn 9/10 sinds april 1984 weer in dienst, zij het dat deze dienst bij tijd en wijle wordt verzekerd door slechts één (1) rijtuig uit de reeks 9000.

Zoals reeds hoger vermeld kregen de rijtuigen een oranjegele livrei met rode biezen. De Brusselse nummering werd ook na de herschildering behouden, alhoewel het gebruikte cijfertype kan verschillen van rijtuig tot rijtuig.

Daar klaarblijkelijk noch het trambedrijf in Asuncion noch de MIVB voldoende vooruitziend waren om een behoorlijke stock aan reserve-onderdelen aan te leggen, verdwijnen, als gevolg van min of meer zware verkeersongevallen of bij gebrek aan tijdig en afdoende onderhoud, de ex-Brusselaars toch weer geleidelijk uit het stadsbeeld van de hoofdstad van Paraguay. Typisch zuidamerikaans zou ik deze ontwikkeling nauwelijks durven te noemen : kijk maar even naar wat gebeurt in het zuiden van ons eigen land !

Al bij al blijft te vrezen, dat het trambedrijf in Asuncion het jaar 2000 niet meer zal halen.

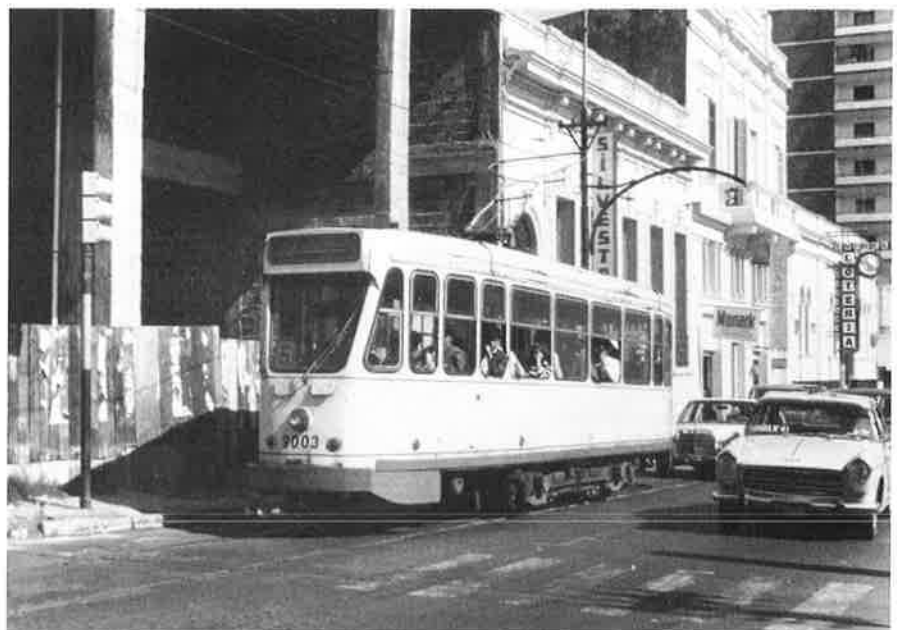
Ex-MIVB materieel in Asuncion

Eerste zending : 1604, 603.

Tweede zending : 1507, 1508, 1514, 1515, 1601, 1603, 1605, 1607, 1610, 9001, 9007, 9008.

Derde zending : 9003, 9005, 9006.

Staf Cuyt



Ontmoeting met een andere vorm van openbaar vervoer (taxi) : 9003 op lijn 5 in de late namiddag van 14 december 1985 : het is zomer in Asuncion ! Foto Thierry Nicolas, verzameling Ronald Mardaga.

Afscheid van de baandiesellokomotieven type 204 (reeks 54)

Op het einde van de vijftiger jaren was de NMBS volop bezig met de buitendienststelling van de stoomlokomotieven. De vervanging gebeurde door elektrische lokomotieven (type 101, 120, 121, 122 en 123), door motorstellen of door nieuwe baandiesellokomotieven, dit laatste gezien het feit dat in 1957 de elektrische traktie nog min of meer in de kinderschoenen stond. Ter illustratie: slechts de lijnen Antwerpen - Brussel - Charleroi, Oostende - Brussel - Luik, Antwerpen - Roosendaal en Brussel - Luxemburg waren in 1957 geëlectriceerd. Als gevolg van deze toestand achtte de NMBS het dan ook noodzakelijk om, met het oog op de vervanging van stoomlokomotieven op de internationale verbindingen naar Paris en Köln, nieuwe baandiesellokomotieven te bouwen. Zo werden vanaf 1955 lokomotieven type 203 en lokomotieven type 202 gebouwd. Deze lokomotieven, de latere reeksen 53 en 52, zijn gelijksoortig uitgerust met een General Motors-dieselmotor, ontwikkelen 1720 Pk en hebben een snelheid van 120 km/u. In 1957 werden nogmaals nieuwe lokomotieven, ditmaal type 204, geleverd die de specifieke taak van de internationale treinen zouden te vervullen krijgen. Het type 204 (reeks 54) verschilt van de voorgaande door enerzijds een hoger vermogen (1900 Pk) en anderzijds een hogere snelheid (140 km/u). De lokomotieven 204 werden van bij de levering aan Schaarbeek toegewezen waar ze de nog resterende stomers type 1 kwamen vervangen. Zij werden ingezet in een gemengde reeks met de lokomotieven type 202 en sleepten hoofdzakelijk internationale treinen. Op de verbinding naar Paris deelden zij deze taak met de

Franse stomers van de reeks 231E. De 204 ging echter ook tot Köln. Binnenlandse treinen werden gesleept tot Tournai, Dendermonde, Zottegem, Kortrijk, Mechelen, St.-Ghislain, Quiévrain, Mons en Adinkerke. Er was in die tijd zelfs een uitslaap te Zottegem voorzien. Toen vanaf 1963 de lijn naar Paris Nord elektrisch werd bereden dienden de diesellokomotieven hun taak op deze verbinding over te laten aan elektrische machines. In 1966 werden ze tenslotte ook verdrongen van de diensten op Köln.

De 204.001 tot 004 werden reeds in 1965 naar Stockem overgeplaatst. In 1966 gingen vier resterende lokomotieven naar Ronet. Sindsdien werden alle machines van het type 204 op de Ardeense lijnen ingezet. In 1967 kwamen 003 en 004 naar Ronet, 002 volgde in 1969. 204.001 (omgenummerd in 5401) bleef nog tot in 1978 te Stockem, om tenslotte ook naar Ronet te worden overgeplaatst.

In 1981 begon de zwanezang van deze diesellokomotieven. Op 3 december van dat jaar werd de 5405 (ex-204.005) als eerste buiten dienst gesteld. Op 8 juni 1982 was het de beurt aan de 5402 om te verdwijnen. In datzelfde jaar zou de 5403 nochtans de vergane glorie van deze dieselreeks opnieuw luister bijzetten: in september kreeg deze lokomotief de eer een nostalgietrein te slepen tussen Namur - Bertrix - Libramont en terug. Bij deze gelegenheid werd de 5403 opnieuw gedecoreerd met het „vliegend wiel”, een decoratie die eigen was aan het type 204 ten tijde van de internationale treinen naar Köln en Paris.

De 5406 werd op 13 februari 1985 buiten

dienst gesteld. Begin 1986 trad bij de 5403 een zwaar motordefect op en herstelling leek, in het raam van de gevoerde politiek, onwaarschijnlijk. Op 13 februari 1986 werd 5408 echter betrokken bij een aanrijding op lijn 154 te Jambes, waardoor deze machine op 11 maart buiten dienst werd gesteld. De noodgedwongen afstelling van 5408 betekende echter de redding voor 5403. Een motor uit de 5408 werd in de 5403 geplaatst teneinde de lokomotief rijvaardig te houden omwille van het gebrek aan effectieve lokomotieven in de stelplaats Ronet.

Het definitieve lot van de vier nog overblijvende 54'ers zal nochtans op 28 mei 1988 worden beslecht: op dat ogenblik komt de elektrische traktie tot Dinant in dienst, waardoor een groot aantal diesellokomotieven te Ronet vrijkomt en de reeks 54 overbodig wordt. Tot zover kunnen de fotografen onder onze lezers deze vergane glorieën van de NMBS nog vastleggen voor werktreinen op de lijn 154 of voor verzameltreinen op de Athus - Meuselijn. Gezien het feit dat deze lokomotieven niet meer in een planreeks zijn opgenomen, is het echter moeilijk om vaste treinnummers te vermelden.

Laat ons hopen dat lok 5403 rijvaardig voor het nageslacht moge bewaard blijven!

Paul Jacops



Fraaie opname van een dubbeltraktie met twee machines van het type 204 (later reeks 54) te Brussel Noord. Vooraan 204007. Foto Roger Belot, verzameling Jan Mahieu.

AFSCHEIDSRIJ VAN DE DIESEL-LOKS TYPE 204

Op zaterdag 14 mei 1988 organiseert Paul Jacops, auteur van voorgaand artikel, een afscheidsrit met een lok van de reeks 54. De trein wordt samengesteld uit rijtuigen 11 en het vertrek heeft plaats omstreeks 8.30 u uit Brussel Noord. De reis gaat naar Namur, Dinant en Bertrix. Terugkeer te Brussel Noord is voorzien rond 19 uur. Een inlichtingenblad met inschrijvingsstrook is verkrijgbaar bij Paul Jacops, Beatrijsstraat 71, 2580 St.-Katelijne-Waver. Belangstellenden worden verzocht bij hun vraag om inlichtingen een aan henzelf geadresseerde en met 13 F gefrankeerde enveloppe te willen voegen. SPOEDIG REAGEREN IS NOODZAKELIJK!

Een modelbaan automatiseren : niet zo moeilijk !

Bij het zien van de dikwijls prachtige realisaties van collega's spoorwegmodelbouwers valt me meermaals op dat één ding mank loopt : nl. de bediening. Extreem gesteld doen zich twee gevallen voor.

De één heeft een accordeon met een overeenkomstige batterij lichtjes, de ander een kant en klaar gekochte computersturing.

Afhankelijk van zijn temperament zal de eerste hopeloos in de knoei geraken met zijn knopjes of opteren voor een sterk vereenvoudigde exploitatie. De tweede zal zich, na de eerste euforie, spoedig gaan vervelen want hij kan niets doen, zijn computer doet alles en verdraagt geen inmenging. Beiden hebben ze in het verleden waarschijnlijk slechte ervaringen gehad met automatiseren en dat elk voor zich op de eerder genoemde manier opgelost. Alvorens tot automatiseren over te gaan doet men er best aan eerst rustig het waarom, wat, waar en hoe te overwegen, m.a.w. een kosten/baten analyse maken. Immers, automatiseren is relatief duur, ongeacht of men voor zijn sturing klassieke relais of elektronische componenten gebruikt.

Wie een eenvoudige baan heeft zonder onzichtbare gedeelten (opstelsporen) of wie alléén belangstelling heeft voor rangeersituaties laat het best alle automatiseren achterwege. Modelrailroading is fun, en wie zijn plezier put uit het met de hand omleggen van een aantal wissels om een rangeerbeweging uit te voeren, die heeft geen automatische sturingen nodig.

Verborgene opstelsporen worden best altijd automatisch gestuurd. Uit oogpunt van exploitatie is een halfautomatische sturing het meest aangewezen. In dit geval stelt de bediener het gekozen eindresultaat in waarna alle nodige bewegingen automatisch gebeuren, met eventuele terugmelding. Voor de zichtbare delen van de modelbaan neemt men als regel : automatiseren wat nodig is om een realistische exploitatie met een eenvoudige bediening mogelijk te maken. Laat me dit duidelijk maken met een voorbeeld hoe het niet moet. In fig. 1 is een eenvoudig doorgangsstation getekend met twee uitwijksporen voor elke richting. Er staat een trein op de sporen 1, 2, 3, 4 en 5. Een zesde trein rijdt het station binnen op spoor 6 en stopt. Hierna vertrekt de trein van spoor 1. Het vrije spoor wordt na enige tijd terug door een trein bezet waarna deze van spoor 2 vertrekt, enzoverder.

De hier toegepaste sturing maakt de bediening eenvoudig (= geen) doch steunt niet op een reële situatie en is al snel vervelend.

Door een stap terug te zetten naar een handbediening met automatische beveiliging en schakeling van wissels en seinen krijgt men terug greep op het gebeuren. De automatiek zorgt ervoor dat alles zonder ongevallen verloopt en de bediening blijft eenvoudig door het ge-

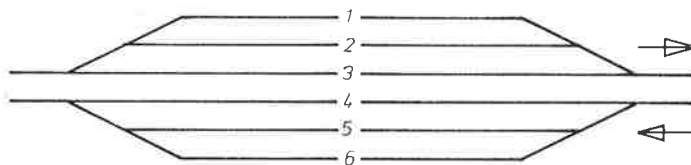


FIG. 1

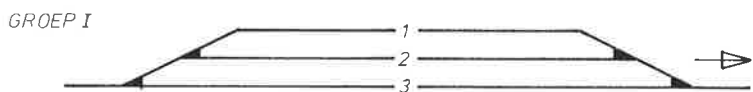


FIG. 2

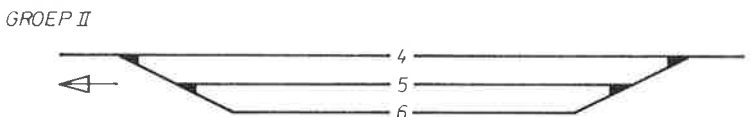


FIG. 3

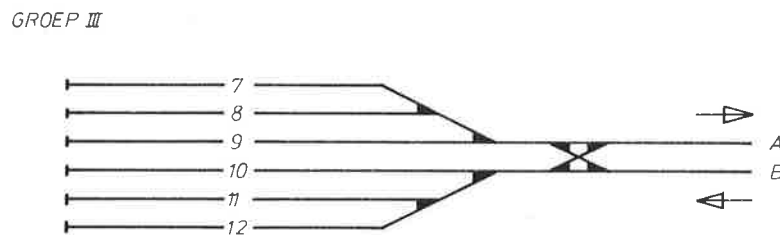
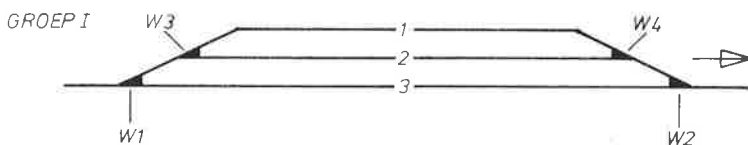


FIG. 4



W	0	R	K	A0	A1	A2	B0	B1	B2	C0	C1	C2
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
3	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
4	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48

FIG. 5

bruik van een beperkt aantal drukknoppen.

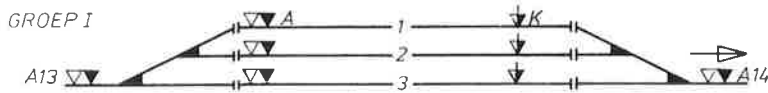
Als hard-ware kan men gebruik maken van :

- Het klassieke relais: begrijpelijk voor iedereen, in vele uitvoeringen te krijgen maar hun aantal loopt snel op, de kostprijs gaat mee en er is ruimte voor nodig. Een controle op de goede werking is mogelijk met zeer beperkte hulpmiddelen (lampje of spanningszoeker).

- Transistoren : schakelingen zijn nog relatief eenvoudig op te bouwen en te controleren, de kostprijs is redelijk en de inbouw vraagt weinig ruimte, maar: magneetspoelen vragen veel stroom, versterkertrappen kunnen nodig zijn met koelplaten voor warmteafvoer, aangepaste voeding is nodig.

Voor sommige toepassingen kan de korte schakeltijd een pluspunt zijn.

- De toverdoos of microprocessor : het



HW	NR.
1	49
2	50
3	51
4	52

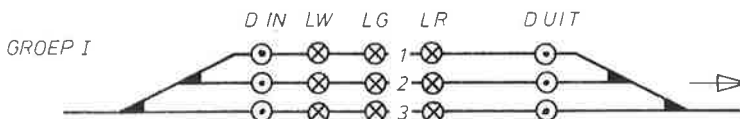
K	a	b
1	53	54
2	55	56
3	57	58

A	▽	▼
1	59	60
2	61	62
3	63	64
13	65	65
14	67	68

FIG. 6

NR.	VAN	KLEUR	NAAR	NR	DOORVER.	NR.	KLEUR
1	W1-0	GEEL	VKb	145	W2-0	13	GEEL
2	W1R	ROOD	DIN3b	92	RK3a	145	ROOD
3	W1K	GROEN	W3B0	31			
4	W1A0	BRUIN	HW1	49			
5	W1A1	BRUIN	A 13▽	65	W3A2	30	BRUIN
6	W1A2	ZWART	A 13▼	66	W3A1	29	ZWART

FIG. 7



LW	a	b
1	69	70
2	71	72
3	73	74

LG	a	b
1	75	76
2	77	78
3	79	80

LR	a	b
1	81	82
2	83	84
3	85	86

D IN	a	b
1	87	88
2	89	90
3	91	92

D UIT	a	b
1	93	94
2	95	96
3	97	98

FIG. 8

neusje van de zalm. Er zijn thans reeds verschillende voorgeprogrammeerde systemen op de markt. Ze vereisen geen bijzondere kennis, wel een ruime geldbeugel. Rekening houdend met hun mogelijkheden is de prijs gerechtvaardigd. Maar gaat men al deze mogelijkheden ook gebruiken ?

Aanloop tot de praktijk

De hierna beschreven werkwijze is zeker het evangelie niet maar ze is eenvoudig, overzichtelijk en betrouwbaar. Ze is gebaseerd op klassieke relaistechiek maar kan evengoed geënt worden op transistoren.

Maak een schematisch sporenplan van uw modelbaan en afzonderlijke schema's van de te automatiseren gedeelten (groepen). Slechts één groep per blad. Niet te groot tekenen want er komt nog veel bij. Geef de sporen op papier weer zoals u ze ziet liggen op de baan. Nummer de sporen en geef elke groep een volgnummer of letter en duid ook de rijrichting aan (fig. 2, 3 en 4).

Maak nu een aantal kopies van elk groepsblad. Geef alle toestellen een naam en een volgnummer en duid ze aan op de kopies van de groepsbladen. Stel vervolgens per blad een tabel op om alle uitgangen van alle toestellen te benoemen en te nummeren.

Voorbeeld : Groep 1 wordt uitgevoerd met wissels met geïsoleerd hartstuk. Omlaggen gebeurt met dubbelspoelige magneten met één gemeenschappelijke aansluitklem en er zijn drie aangebouwde omschakelaars voorhanden. Men nummert de wissels van 1 tot 4, de uitgangen van 1 tot 48 (fig. 5). De hartstukken van de wissels worden mee opgenomen op het blad met de aansluitingen voor de rijstroom. Gebruik voor de aansluitklemmen een doorlopende nummering.

In fig. 5 zijn :

W : wissel

O : gemeenschappelijke uitgangmagneetspoelen

R : tweede aansluitklem spoel voor Rechtstelling

K : idem voor Kromstelling

A0 : middencontact met 1e omschakelaar

A1 : contact van omschakelaar overeenkomstig stand R

A2 : idem voor K

Klem 31 is dus het middencontact van de 2de omschakelaar van wissel 3 en heet W3B0.

Op dezelfde manier worden de spoor-aansluitingen benoemd en genummerd. Het heeft geen belang of men eerst alles per groep neemt of eerst per soort toestellen. Het is wel wenselijk om voor het geheel op dezelfde manier te werken. Bij de spoor-aansluitingen worden tevens de spoorcontacten en onderbrekingen genoteerd. Deze laatste worden niet genummerd (zie fig. 6).

Hier zijn :

Ka/b : contactspoor 1e/2e klem

A▲/△ : rijstroomaansluiting -/+

HW : hartstuk wissel

Klem 52 is het hartstuk van wissel 4 en heet HW4.

Stel vervolgens een klemmenlijst op. Daar de nummering al vlug in de honderden loopt en bij grotere banen zelfs in de duizenden (deze worden niet noodzakelijk allemaal gebruikt) is het best weer eerst een moederblad te maken en vervolgens te vermenigvuldigen. In de tabel worden vermeld: klemnummer en -naam, de kleur van de draad, de bestemming (naam en nr.), de eventuele doorverbinding (nr., naam en kleur).

Bij grote banen kan het ook nuttig zijn te vermelden op welk schema de verbinding en op welk blad de klem voorkomt. Gemakshalve per blad een rond getal gebruiken en de bladen nummeren (fig. 7). Gebruik ook een kleurencode, hetzij een numerieke hetzij een functionele. Wie zweert bij één merk kan zonder meer de code van zijn favoriete fabrikant overnemen.

Al het voorgaande vertegenwoordigt heel wat werk maar dat wordt later ruim teruggewonnen bij de montage en het opsporen van eventuele fouten en gebreken.

Aan de slag... op papier

Alle schakelingen van de meest complexe schema's laten zich herleiden tot een combinatie van enkele grondvormen: de enkelvoudige schakeling, de EN-schakeling (serieschakeling) en de OF-schakeling (parallelschakeling). Ze bestaat in positieve zowel als in negatieve zin (heten dan NIET). Logikspecialisten gebruiken een speciale schrijf- en tekenwijze. Wie ze niet kent heeft wel meer werk maar het gaat ook, ik ken ze trouwens ook niet.

We starten met groep 1.

De sporen 1, 2 en 3 vormen opstelsporen van een klein schaduwstation. Er zijn geen seinen, wel is er een bezetmelding en aanduiding van de gevormde wisselstraat langs de ingaande kant. Er wordt ook met trek-duwtreinen gereden, vandaar de onderbrekingen aan de uiteinden van elk spoor. De wisselstraat wordt gevormd door het indrukken van één drukknop. De trein stopt als de eerste as het spoorkontakt activeert. Deze zijn van het potentiaal-vrije type t.o.v. het spoor (Roco of Jouef schakelrails). Wegrijden gebeurt eveneens door indrukken van één drukknop. Al deze gegevens leveren weer enkele tabellen op (fig. 8).

De gebruikte symbolen staan voor:

LW a/b: verklikkerlicht Wit 1e/2de klem

LG en LR zoals LW maar Groen en Rood

D IN a/b: drukknop IN 1e/2de aansluitklem

D UIT: drukknop UIT

(Wordt voortgezet)

Walter Temmerman

HO-NIEUWTJES

LIMA

De belangrijkste nieuwigheid van deze Italiaanse fabrikant - voor de modelspoorer naar Belgisch voorbeeld - is de Hle 2371, waarvan ons door de invoerder een exemplaar ter beschikking werd gesteld.

De elektrische locomotief 2371 is de groene kleurvariant van de eerder verschenen Hle 2374 in geel-blauwe schildering, en vertoont dan ook dezelfde kwaliteiten en tekortkomingen zoals beschreven in Rail-Revue 9.

Positief zijn vooral de korrekte hoogte van de lokkast t.o.v. de draaistellen, de ingezette ramen, de mooi aangebrachte dubbele frontlichten en contactdozen voor dubbeltractie. Ook de schaalverhoudingen werden goed gerespecteerd, met enig voorbehoud voor de radstand en de asafstand. De rijkwaliteiten zijn redelijk tot goed. Minder geslaagd vind ik vooral de te kleine schortplaten onderaan de stuurstanden, de opgegoten dakleidingen en de slecht afgeschermd frontlichten die door de vensters van de stuurstand schijnen. De beschrijving is vrij goed, zelfs de kleine cijfertjes op de zwarte balk onderaan de kast zijn met een vergrootglas leesbaar. De stelplaatsaanduiding Kinkempois is wel wat groot uitgevallen. De groene kleurstelling is per definitie voor discussie vatbaar. Persoonlijk vind ik de kleur wat te groengrijs, doch anderzijds vertoont het Lima-groen veel overeenkomst met het eerder vale en licht verschenen groen van locomotieven die reeds jaren in weer en wind over de sporen rijden.

Al bij al oogt de Lima 2371 zeer goed, en is, mede door de aantrekkelijke prijs, een welgekome aanvulling van ons locomotievenpark.

Alhoewel nog niet opgenomen in de fraai uitgevoerde Lima catalogus 1988-1989, mogen we ons, volgens goede bron, later op het jaar nog verwachten aan een Belgische versie van de sturtwagen met rolluikdak, type Taes. Ook de bekende

M2 rytuigen zouden worden uitgebracht in het actuele NMBS bordeaux-rood. Niet meer opgenomen in de nieuwe catalogus is het vierdelige electrisch stel van de reeks 800 in de oranje-grijze schildering.

MARKLIN

Voor 1988 heeft Märklin zijn oude diesellocc 204.008 voorzien van dubbele frontlichten en een aangepaste moderne schildering en beschrifting, en zal waarschijnlijk worden uitgebracht als Hld 5401 (ref. 3133). Deze „klassieker" kan thans dan ook zonder verbouwingen of herschilderingen op een actuele modelbaan worden ingezet. De niet-ingezette ruiten en de steeds aan beide zijden brandende witte frontverlichting zijn uiteraard voor verbetering vatbaar.

Verder staan nog volgende „Belgische" nieuwigheden op het programma:

- een ligrijtuig AC, type I3 van de NMBS
- een ketelwagen op draaistellen, „Solvay"
- een tweeeassige gesloten goederenwagen met schuifdeuren
- een NS IC-rijtuig in bordeaux-gele Benelux schildering, 2e klasse.

ROCO

Kort voor de redactieafsluiting van dit nummer verscheen de langverwachte diesellocomotief reeks 62, en wel in drie versies, de Hld 6246 (ref. 43544), 6278 (ref. 43546) en 6300 (ref. 43545), allen in korrekte actuele geel-groene schildering. Deze drie versies zijn bedoeld voor exclusieve verkoop in België. Later zouden nog, ook voor internationale verkoop, de nummers 6215, 6255, 6299 en 6317 worden uitgebracht. In afwachting van een gedetailleerde beschrijving, kan ik alvast stellen dat deze loc het wachten meer dan waard was, en in de gekende Roco-stijl een prachtstuk is geworden. Tenslotte werd ook de GBS tweeeassige goederenwagen uitgebracht met aluminium-kleurige schuifdeuren.

Guy Van Meroye



Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel



Het heden tot poststel 963 omgebouwde stel 109 te Bildchen (Duitse Bondsrepubliek): een voor dit materieel eerder ongewone omgeving! 8 mei 1982, foto Thierry Heylen.

BELGIE

NMBS

• **Luxemburgse diesels te gast in België.** Naar jaarlijkse gewoonte organiseerde de GAR (Groupement des Amis du Rail) op 17 januari 1988 een speciale trein vanuit Luxemburg met bestemming Blankenberge. In het toeristisch seizoen is dit sinds enkele jaren een wekelijks terugkerende trein die dan door een Belgische lokomotief wordt gesleept. De jaarlijkse „avant-première” in de maand januari wordt echter steeds met Luxemburgse diesels gereden, telkens via een andere reisweg. Dit jaar werd geopteerd voor de kwasi-rechtstreekse reisweg, t.t.z. via Virton - Arlon - Brussel - Gent en Brugge naar Blankenberge. Een dubbeltractie met twee Luxemburgse diesels van de reeks 18 te Brussel Zuid te zien doorrijden is overigens een uitzonderlijke verschijning. P.J.

• **De nieuwe poststellen.** Het was reeds lang bekend dat de oude poststellen aan vervanging toe waren. Sinds enige tijd werd er door de NMBS beslist om vijftien klassieke tweeledige motorstellen om te bouwen tot nieuwe poststellen. De geruchten als zouden de oude Beneluxstellen hiervoor worden gebruikt bleken dus, jammer genoeg, ongegrond. Het eerste stel dat voor ombouw werd aangeduid was het nummer 109. De ombouw hield het verwijderen van de ganse binneninrichting en het aanbrengen van de nodige infrastructuur voor het vervoer van postcontainers in. Om een vlug in- en uitladen van deze containers te vergemakkelijken werden langs beide zijden twee laadrolluiken ingebouwd. Ook werd aan de koppen de overgangsdeur verwijderd en vervangen

door een plaat waarop het B-monogram werd aangebracht. Het stel werd in het postrood geschilderd met een overlangse witte band, terwijl beide kopeinden van gele zichtbaarheidsbanden werden voorzien. Het eerste omgebouwde stel werd hernummerd in 963. Op woensdag 27.1.1988 was een eerste proefrit gepland, die echter als gevolg van een defect niet doorging. Op 28 januari 1988 werd een rit tussen de Centrale Werkplaats Mechelen en Landen uitgevoerd. Bij de overdracht aan de Posterijen, op 3 februari 1988, werd beslist de aanvankelijk toegepaste schildering te wijzigen. Het stel werd dientengevolge terug in de

schilderswerkplaats van de CW binnen-gereden. Het oorspronkelijk toegekende nummer 963 werd in extremis gewijzigd in 961. Na de voorstelling aan pers en publiek werd het nummer 961 opnieuw gewijzigd in... 963 (!). P.J.

• Einde maart, begin april 1988 zou het eerste elektrische motorstel van de reeks 09 uit de werkplaatsen komen. De totale reeks zal 35 eenheden omvatten, genummerd van 901 tot en met 935. De inzet van deze nieuwe stoptreinstellen is nog niet bepaald.

• De automatisatie doet nu ook haar intrede bij de depannage van traktiematerieel. Lok 1211 werd als eerste proefexemplaar met dit nieuwe systeem uitgerust: drie videoschermen werden in de machine opgesteld, één in elke stuurstand, één in de nabijheid van de laagspanningskast in de gang. Het ingevoerde programma geeft, bij storingen aan de lokomotief, de opeenvolgende bewerkingen aan die dienen te worden uitgevoerd. Na iedere stap toont het scherm het resultaat en/of de verdere bewerkingen. Het systeem is bedoeld om de duur van een herstelling tot het strikte minimum te beperken.

• Diesellok 6052, toegewezen aan het departement Infrastructuur, dienst Baan voor het slepen van werktreinen met lange spoorstaven, is wegens averij buiten dienst gesteld. Deze machine werd vervangen door lok 6012. De overige diesels van de dienst Baan zijn 6016, 6042, 6073, 6086, 6089.

• Motorwagen ES 207 werd door de zorgen van de werkplaats Cuesmes in tussenrevisie genomen. Begin oktober 1987 kwam deze onderhoudswagen terug op het spoor in de wijnrode IC-IR kleur. Hetzelfde gebeurde met motor-



Op 16 maart 1988 werd het nieuwe poststel 961 (inmiddels opnieuw omgenummerd in 963) te Brussel Zuid officieel aan pers en nodigden voorgesteld. De hier toegepaste schildering is geheel afwijkend van wat oorspronkelijk was gepland. Foto Jan Mahieu.

wagen ES 402. Zodoende beschikt het distrikt Zuid-West (zetel Mons) als enige standplaats over motorwagens ES in de nieuwe kleuren ! Deze kleurstelling is een eigen ontwerp van de CW Cuesmes.

- Motorwagen ES 212 daarentegen verliet na een grote revisie de CW Mechelen in de schildering volgens de officiële voorschriften : groen met gele zichtbaarheidsbanden...

- Nadat hle 2801 door Oostende werd overgedragen aan Brussel-Zuid, wordt nu de hele „reeks” (01, 02 en 03) ingezet voor de rangeerdienst in de Brusselse agglomeratie.

- De aflevering van de reeks 21 loopt naar het einde : deze machines zijn nu tot en met nummer 2158 door BN aan de traktiewerkplaats Merelbeke overgedragen.

- Sedert 20 december 1987 is de reeks 15 van het NS-net verdwenen, gezien zij niet is uitgerust met het Nederlandse ATB-beveiligingssysteem : de NS had gesteld dat vanaf 1 januari 1988 alleen nog traktiematerieel met ATB mocht worden ingezet. Daar noch de tijd noch het geld om deze kleine reeks van vijf machines met ATB uit te rusten beschikbaar bleken, werden de 15'en vervangen door een gedeelte van de reeks 25.5 (2551 t.e.m. 2554). Zie ook het artikel over het Beneluxmaterieel.

- Op vrijdag 4 maart 1988 om 10.07 u vertrok voor de laatste maal een trein „reeks 35” uit Oostende Vismijn naar Oostende Vorming. Deze „witte trein”, zoals de dagelijkse vstrein werd genoemd, heeft het moeten afleggen tegen het vervoer per koel(vracht)wag. De verdere behandeling vanuit Oostende Vorming blijft per trein gebeuren.

- Nadat op 22 september 1987 de Beneluxstellen 901 en 902 naar België terugkeerden hebben achterblijvers 903 en 904 op 26 februari 1988 voor de laatste maal tussen Roosendaal en Mechelen gereden. Zij werden voor afbraak naar de CW Mechelen overgebracht.

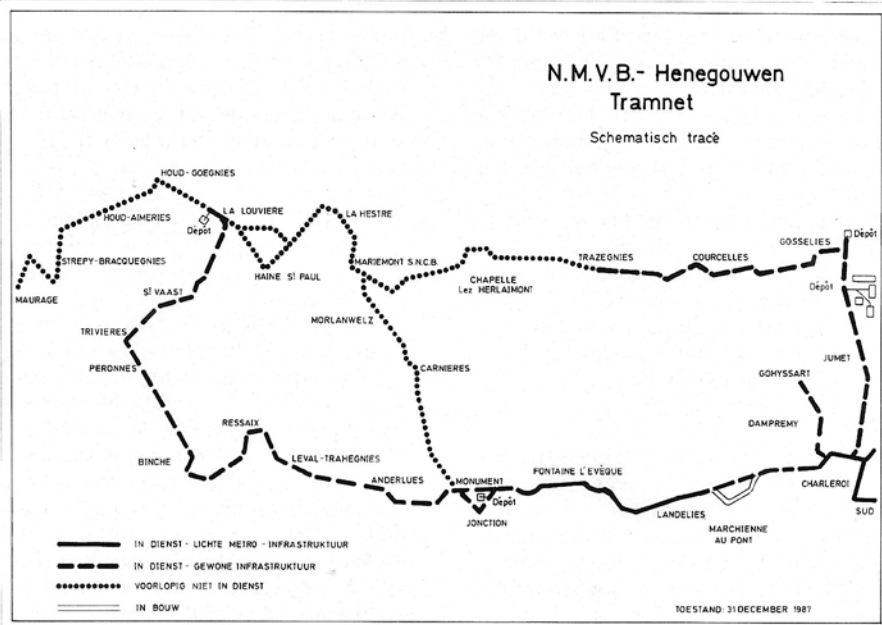
- In de reeks 20 kwam hle 2001 als eerste uit grote revisie te Salzannes. De elektrische installatie van de lok werd hierbij ingrijpend gewijzigd. Deze wijzigingen zullen eveneens op de andere machines van de reeks 20 worden doorgevoerd tijdens de grote revisies.

- De laatste lokomotief met een proefschildering, 2604, is in de CW te Salzannes binnengereden voor grote revisie. Het tijdperk van de experimentele schilderingen is hiermede afgesloten.

- Sinds 6 oktober 1987 wordt vrij regelmatig een machine van de reeks 18 ingezet voor het slepen van een lege autotransporttrein van Quévy naar Schaarbeek Vorming. Deze sleping is mogelijk omdat de autotransportwagens zijn uitgerust met een P-remsysteem (rem reizigersdienst) en de tonnaam van deze trein niet te hoog ligt. De meerstroomlokomotieven van de reeksen 15, 16 en 18 zijn immers in principe voorbehouden voor het slepen van reizigerstreinen.

J.M.

- Als aanvulling op ons bericht over de nieuwe poststellen nog het volgende : er



werd tussen de NMBS en de PTT een tienjarig kontrakt gesloten voor het postvervoer per spoor tussen de vijf belangrijkste sorteercentra. Tegen 1 januari 1989 dient de NMBS de nodige aanpassingen (waaronder de nieuwe stellen) te hebben doorgevoerd. De Nationale Maatschappij dient in verband met dit projekt te rekenen op een investering van ruim 200 miljoen frank. S.C.

NMVB

- De Buurtspoorwegen plaatsten op 22 december 1987 een belangrijke bestelling van 96 autobussen, verdeeld als volgt :
 - 40 Standaardbussen Van Hool - type A 120, nummers 2255 - 2294;
 - 10 Van Hool - type A 500 met 3 deuren, nummers 2295 - 2304;
 - 21 Van Hool - AG 280 (gelede bussen), nummers 2234 - 2254;
 - 25 Standaardbussen Jonckheere (chas-

sis en koetswerk) - DAF, nummers 2305 - 2329.

- Op verzoek van vele lezers geven wij hierna de toestand weer van het Henegouws tramnet op 31 december 1987.

- De lijn 89-90 (Charleroi - Anderlues - Binche - La Louvière) wordt geëxploiteerd met BN-materieel. Tijdens de piekuren is er een 10 minuten-dienst tussen Charleroi en Anderlues (89) en een 15 minuten-dienst tijdens de daluren. Om de 30 minuten rijdt men tot La Louvière (90). Deze dienst wordt tijdens de piek versterkt met een dienst 93 tussen Anderlues en La Louvière.

- De lijn 41 (Charleroi - Jumet - Gohysart) wordt eveneens gereden met BN-materieel. In de piek om de 15 minuten en om de 30 minuten in de daluren. Er was sprake de lijn 41 op te heffen met ingang van 1 februari 1988. De omscha-



Op 29 februari 1988 namen enkele tientallen tramvrienden bij nacht en ontij afscheid van NMVB lijn 41 (Charleroi - Gohysart). Waar de voorbije jaren voor de exploitatie van de reeds fel ingekorte lijn BN-materieel werd ingezet, werd het afscheid gereden met S-motorrijtuig 9157. Foto Luc Couscheir.

keling naar busexploitatie ging toen niet door, doch 29 februari 1988 werd de laatste exploitatiedag voor tramlijn 41.

- De basisdienst op lijn 80 (Charleroi - Gosselies - Courcelles - Trazegnies) wordt gereden met type S-materieel met een 15 minuten-frekwentie de hele dag door.

Tijdens de piekuren hebben we nog de volgende versterkingsritten :

- 55 Gosselies - Courcelles
- 57 Charleroi - Courcelles
- 58 Trazegnies - Jumet (stelplaats)
- 61 Charleroi - Jumet (stelplaats)
- 62 Charleroi - Gosselies

MIVA

- Vele MIVA-reizigers hebben, na het indienststellen van de nieuwe autobussen met gebanaliseerde deuren, hun ongenoegen geuit over de problemen die zij ondervonden met deze deuren, voornamelijk het te vroeg dichtklappen terwijl men op- of afstapte.

De maatschappij heeft het systeem opnieuw grondig bestudeerd en aangepast. Sedert 14 december 1987 kunnen de busbestuurders door een manuele handeling de voordeur open houden zolang dit nodig is.

De aanpassing geldt enkel voor de voordeuren. De maatschappij adviseert de oudere reizigers, de minder-validen en personen vergezeld van jonge kinderen op- en af te stappen via de voordeur.

- Sinds maandag 4 januari 1988 wordt ook de tramdienst op lijn 12 (Deurne, W. Saerensplein - Schoonselhof) verzekerd met gebanaliseerde PCC-rijtuigen. Vier lijnen (2, 7, 12 en 15) worden nu op deze wijze geëxploiteerd.

- Eveneens vanaf 4 januari begon de dienst Bovenleiding van MIVA met de vernieuwing en de aanpassing van het bovenleidingsnet aan het kruispunt van de Zwaantjes, in afwachting van de

volledige herprofilering van dit kruispunt en een deel St.-Bernardsesteenweg.

- Op dinsdag 12 januari 1988 werd kipwagen 8821 van de loods Spoor en Wegenis, Draakplaats 6, overgebracht naar de Centrale Werkplaats te Hoboken voor restauratie.

Naar aanleiding van 25 jaar MIVA (1963-1988) zal deze wagen tijdens een officiële plechtigheid aan het Antwerps Tram- en Autobusmuseum worden overgedragen.

- Vrijdag 19 januari 1988 werden de nieuwe loketten in het hoofdgebouw van MIVA, Grotehondstraat, aan de Antwerpse pers en de genodigden officieel voorgesteld door de heer Mark Wellens, Voorzitter van de Raad van Bestuur van MIVA. Deze nieuwe loketten hebben een uitzicht zoals de fronten van de oude Antwerpse tramrijtuigen. Het architectenburo De Winter en Van Hunsel uit Antwerpen is hiervoor een kijkje komen nemen in het Antwerpse Tram- en Autobusmuseum en heeft zich geïnspireerd op de aldaar tentoongestelde trams.

Een nieuwigheid is ook dat de abonnee, dank zij de installatie van een computer, in de Grotehondstraat zijn abonnement, na het inbrengen van de gegevens, na 30 seconden in ontvangst kan nemen.

- In de loop van februari 1988 startte de aannemer ROLO met de voorbereidende werken voor het leggen van de sporen in de eerste afgewerkte tram-tunnel onder de Schelde. De firma Frateur-De Pourcq uit Boom kreeg als onderaannemer de opdracht de spoorstaven te plaatsen.

Het leggen van de sporen gebeurt vanaf de Groenplaats naar het station Frederik Van Eeden.

Op 16 februari 1988 ging de openbare aanbesteding door voor het leggen van de tramsporen vanuit het station Frede-

rik Van Eeden richting Zwijndrecht tot aan de Katwilgweg. E.K.

- Bij de Miva eindigt een tijdperk: vanaf einde mei - begin juni 1988 wordt het laatste nog aanwezige crèmekleurige PCC-motorrijtuig herschilderd in de nieuwe rood-witte huisstijlkleuren. Zodoende verdwijnt de vertrouwde Antwerpse „gele” tram na ruim tachtig jaar definitief uit het stadsbeeld. De Vereniging voor het Trammuseum en Rail-Revue willen deze gebeurtenis niet ongemerkt laten voorbijgaan en organiseren op 28 mei a.s. een afscheidsrit met de laatste crèmekleurige PCC-rijtuigen. Elders in dit nummer vinden onze lezers alle nodige inlichtingen met betrekking tot deze happening. S.C.

MIVB

- Bij de Brusselse trammaatschappij valt de eerste officiële deklassering te melden van een PCC-rijtuig van de reeks 7000. Op 26 januari 1988 verwees het MIVB bestuur motorwagen 7001 naar de schroothoop. Even voor het jaareinde 1987 werd bij het rijtuig reeds de volledige traktie-uitrusting verwijderd, nadat 7001 betrokken was in een zwaar verkeersongeval in de Leopoldtunnel te Laken. Tram 2000

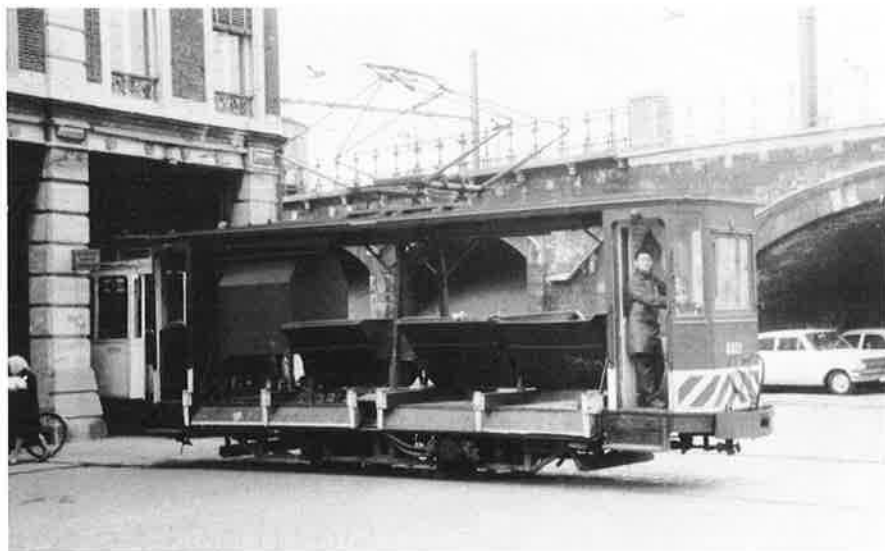
- Nog twee motorrijtuigen uit de MIVB-reeks 9000 gingen definitief naar het buitenland : 9062 vertrok op 8 februari via Rotterdam naar een Schots museum, terwijl 9069 op 12 februari 1988 vanuit de stelplaats Woluwe afreisde om, ingescheept in de Antwerpse haven, de grote plas over te steken met bestemming Buenos Aires (Argentinië). Deze beide 9000'tjes wacht wellicht een rustiger levensavond dan hun reeds eerder naar Asuncion uitgeweken zusjes (zie elders in dit blad) ! Tram 2000

• Metro op lijn 2

Bijna 18 jaar na de opening van de eerste tramtunnels op de Brusselse Kleine Ring, gaat de bewuste as 2 op zondag 2 oktober a.s. over van pre-metro naar „zwarte” metro-exploitatie. In de eerste fase zal de lijn uitgebaat worden tussen de stations Simonis en Zuid, om over enkele jaren verlengd te worden naar Beekkant en van daaruit gekoppeld te worden aan de huidige metrotak 1A naar de Heizel.

De omvorming tot metro begon reeds meer dan een jaar geleden, na de daartoe op 7 november 1986 door de Minister-raad genomen beslissing. De voornaamste aanpassingen betreffen het aanbrengen van een derde rail voor de elektrische voeding, het verhogen van de plaatselijk verlaagde perrons, het wegnemen van de tram-toegangs-hellingen enz.

De volledige conversie van de as heeft uiteraard ook grote gevolgen voor het tramnet en vnl. voor de tramlijnen 2, 18, 19, 32, 101 en 103 die thans nog de Kleine Ring berijden. Teneinde het station Simonis om te bouwen, zal tram 103 vanaf 5 april '88 voorlopig eindigen aan de Jubileumlaan, terwijl het niet bediende tracé van de 103 bediend wordt door een pendelbus. Op 1 augustus wordt



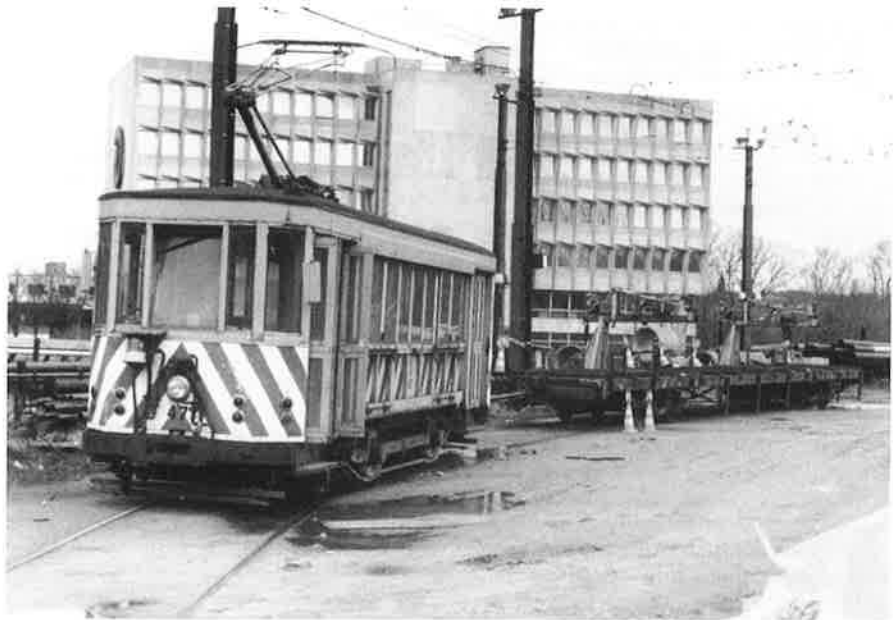
Antwerpen Zurenborg, Draakplaats, 16 mei 1969. Kipwagen 8821 (ex-1), een „Duvel”, is de enige origineel met kيبakken gebouwde wagen voor de Dienst Weg en Werken (bouwjaar 1913). Vanaf Pasen 1988 staat hij, piekfijn gerestaureerd, in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum als waardige vertegenwoordiger van de Dienst Spoor en Wegenis van de MIVA. Foto Eric Keutgens.

ook lijn 19 tussen de Jubileumlaan en Groot-Bijgaarden voorlopig vervangen door een pendelbus. Op dinsdag 27 september om 20 u zou de tramexploitatie op de Kleine Ring definitief worden gestaakt, zodat de MIVB vier dagen tijd krijgt om alle laatste noodzakelijke werken en verbindingen te realiseren. De herschikking van het net was echter reeds aan op woensdag 28 september en ziet er als volgt uit :

- tramlijnen 2, 32 en 101 verdwijnen uit het Brusselse stadszicht;
- tram 19 wordt een pendellijn tussen Groot-Bijgaarden, Simonis (overstapmogelijkheid op de metro) en Houba-de-Strooper;
- tram 103 krimpt in tot het tracé Zuidstation - Erasmusziekenhuis;
- tram 18 combineert het zuidelijk deel van lijn 19, de westelijke Kleine Ring en het Noordelijk deel van de bestaande 18 : Sint-Denijsplein - Hallepoort - Zuidstation - Ninoofse Poort - Sint-Lambertus.

Terzelfdertijd worden twee nieuwe buslijnen ingelegd naar het Erasmusziekenhuis, nl. lijnen 74 en 98, resp. met vertrek aan het metrostation Veeweyde en aan het Heldenplein te Ukkel. Vermelden we nog dat in het Oosten van de stad, begin juni, metrolijn 1A verlengd wordt van het station Alma naar Stokkel-Dumonplein. Later dit jaar verwacht men ook de doortrekking van tramlijn 39 van het Dumonplein richting Wezembeek-Oppem, via de bedding van de voormalige Brussel-Tervuren-treintlijn. Hierdoor zal lijn 30 komen te vervallen. Een andere lijn, bus 41 Kraainem - Wezembeek-Oppem, komt echter in vervanging.

Tot slot mag men ook een nieuwe buslijn 97 verwachten, die de Beurs zal verbind



MIVB werkmotorwagen 47 met platte wagen 143 in de Vanderpeereboomstraat op 2 januari 1988.

den met het BLOSO-ADEPS sportcentrum aan de rand van het Zoniënbos te Oudergem, hierbij vnl. de tracés van de bestaande lijnen 95 en 96 volgend. B.V.C.

MIVG

- Op woensdag 8 december 1987 werd de Gentse trolleybus aan de pers voorgesteld en, in aanwezigheid van de heer Herman De Croo, Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel, officieel „ingereden”. Rail-Revue hoopt de lezer in een volgend nummer een bijdrage aan te bieden, geheel gewijd aan dit nieuwe Gentse openbaar vervoermid-

del : wat ging eraan vooraf, wat werd gerealiseerd en welke zijn de toekomstvooruitzichten ? S.C.

• Werken aan de tramloods beëindigd :

Op 18 december 1987 waren de werken aan de tramremise beëindigd. Aannemer Christiaens uit Ruislede heeft de timing perfect weten te respecteren, iets wat in de bouwnijverheid niet altijd het geval is. Het achterste deel van de loods, dat in bijzonder slechte staat verkeert, werd reeds in het voorjaar van 1988 aanbesteed.

- **De laatste tram :** Op 30 augustus 1987 om precies 23.25 uur reed bestuurder Marc De Blauwe zijn PCC-rijtuig nr. 35 voor de laatste maal door Klein Turkije. Een historisch doch roemloos moment voor tramlijn 1 en een serieuze opdoffer voor de tramexploitatie, zeker na de afschaffing van het lussenplan door het Stadsbestuur ! MIVG Krant

DIVERSEN

- Het MSVB (Museum voor het Stedelijk Openbaar Vervoer van Brussel) organiseert op 23 mei 1988 een **optocht van alle types tramwerk wagens van de MIVB** (Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel). Het zal een unieke gelegenheid worden om een vijftiental werkmotorwagens en evenveel aanhangwagens te zien rijden en te kunnen fotograferen : meestal rijden die trams enkel 's nachts !

De trams zullen continu rijden van 9 tot 13 u tussen het Baraplein (nabij het Brussels Zuidstation) en het Mennekensplein, langs de route van lijn 58. In de namiddag zullen extra trams rijden op de museumlijn Woluwe - Tervuren. Twee museumwagens zullen het vervoer verzekeren van de belangstellenden tussen het Baraplein en het museum van Woluwe na de werkwagencavalcade.

- **Te koop : Belgische stoomlocomotieven.** De meeste stoomlocomotieven hebben ooit wel gehoord van de firma Focquet, die te Vilvoorde een heus loco-



Met het oog op de nakende „zwarte” metro exploitatie op de Kleine Ring in Brussel, werd in de nacht van 29 februari op 1 maart 1988 langs de weg een metrostel aangevoerd. Op 1 maart ging de tramdienst „normaal” door : ieder tramrijtuig diende eerst te stoppen om vervolgens tegen maximum 10 km/u zijn toekomstige opvolger te passeren : veel ruimte bleef er niet over... Foto Luc Couscheir. Tijdens een proefrit in de nacht van 31 maart op 1 april 1988 verongelukte dit metrostel ingevolge een nog onbekende oorzaak. De bestuurder werd daarbij zwaar gewond en het voorste gedeelte van het stel totaal vernield !

motievenkerkhof beheert, waaruit trouwens verschillende stoomlocomotieven afkomstig zijn die nu ingezet worden op Belgische en buitenlandse museumspoorlijnen.

Vooral in het buitenland wordt de laatste tijd heel wat interesse betoond voor het nog bij Focquet aanwezige spoorwegmaterieel.

In 1986 werd nog een zeer interessante machine aangekocht door het Berlijnse „Museum für Verkehr und Technik”, nl. een vierassige tenderloc van het NMBS-type 91 (laatste NMBS-nummer: 91.003; het gaat hier om een ex-Badische loc van het type Xb, oorspronkelijk aan de maatschappij Nord-Belge geleverd als wapenstilstandslocomotief na W.O.I).

Via een firma, gevestigd te Bromley in Kent (Engeland), werden in 1987 nog enkele stoomlocs uit Vilvoorde aan de man gebracht. Eén La Meuse-tenderloc (asindeling 0-3-0) werd overgebracht naar het eiland Jersey (!), waar de machine na restauratie zal ingezet worden op een museumlijn. Verder werden drie Cockerill-tenderlocs met verticale ketel (asindeling 0-2-0) naar Engeland gebracht, waar ze eventueel rijvaardig zullen worden gemaakt (één loc bevindt zich nu te Yaxham in Norfolk, de twee andere werden overgebracht naar Whaley Bridge in Cheshire). De Engelse firma tracht ondertussen ook kopers te vinden voor het nog overblijvend Focquet-materieel (normaalspoor- en smalspoorlocomotieven, diverse onderdelen en losse ketels). In een aankondiging in „The Journal”, blad van de A.R.P.S. (de Engelse federatie van museumlijnen), wordt een minimumprijs genoemd van 2.100 pond voor een stoomloc, B.T.W. en transportkosten niet inbegrepen...

Staan we hier voor een uitverkoop van het nog overblijvend Belgisch stoomlocpatrimonium? J.V.O.

GLT

• Zondagvoormiddag 24 januari 1988 werd de GLT officieel voorgesteld aan de burgemeester van Rochefort en de genodigden.

Vanaf 31 mei e.k. zullen twee GLT-voertuigen de verbinding verzekeren tussen het NMBS-station van Jemelle en het Telecommunicatiecentrum RTT te Lessive, via Rochefort en Han-sur-Lesse. E.K.

FRANKRIJK - GROOT-BRITTANNIE

• Als alles volgens de plannen verloopt, zou de spoortunnel onder het Kanaal (de „Chunnel” = **Channel Tunnel**) in het voorjaar van 1993 kunnen worden geopend. Het goederenvervoer door deze verbinding zal worden gerealiseerd door middel van containertreinen die met een snelheid van 120 km per uur zullen rijden. Te dien einde worden de belangrijkste containerterminals aan beide zijden van het Kanaal met directe treinen verbonden. Men verwacht dat jaarlijks zo'n 3 miljoen ton goederen zullen worden vervoerd. S.C.

GROOT-BRITTANNIE

• In het Londense Euston Station werd de grootste treinaanwijzer ter wereld geïnstalleerd. Het ding meet nagenoeg 3 bij 22 meter en de informatie wordt verstrekt d.m.v. 8000 „liquid crystals”, terwijl de bediening met een computer wordt verwezenlijkt. De info wordt tegelijkertijd langs een vijftigtal tv-schermen, op strategische plaatsen in het station opgesteld, aan de reizigers getoond. S.C.

ZWITSERLAND

• De FO, Zwitserland's tweede grootste meterspoor-spoorwegmaatschappij die een lijn exploiteert tussen Brig en Disentis, nam in 1982 de nieuwe en destijds fel omstreden Furka basistunnel - 15,5 km

lang - in gebruik. Zodoende kon de FO enerzijds wel de verbinding Brig - Disentis gedurende praktisch het hele jaar door verzekeren, anderzijds betekende dit de sluiting van het landschappelijk indrukwekkende lijngedeelte Oberwald - Realp. Dit gedeelte, gelegen op een gemiddelde hoogte van 2.000 meter en voerend langs de Rhonegletscher, kon bij de grimmige weersomstandigheden in dit gebied nauwelijks vier maand per jaar worden open gehouden. Dit open houden ging dan nog gepaard met het jaarlijks opbreken en terugleggen van de Steffenbachbrug evenals van de volledige bovenleiding! Kortom, exploitatie-voorwaarden die bij ons nauwelijks denkbaar zouden zijn.

De Zwitsers verkopen de landschappelijke schoonheid van hun land echter wat graag aan de dik-betalende buitenlandse toerist, zodat in 1985 een nieuwe spoorwegmaatschappij, de „Dampfbahn Furka Bergstrecke” (DFB) - de naam alleen zegt reeds alles - werd opgericht. Reeds einde 1983 was een vereniging gesticht die zich tot doel stelde het traject Oberwald - Realp van de ondergang te redden en het mettertijd, zij het niet elektrisch, toeristisch te exploiteren.

Het achttien kilometer lange stuk werd van de FO overgekocht om nadien, mits bovenmenselijke en bovenmateriële inspanningen, weer berijdbaar te worden gemaakt. De DFB slaagde er nochtans niet in de hand te leggen op de twee nog in Zwitserland overblijvende tandradstoomloks (één bij de FO zelf en één bij de museumspoorlijn Blonay - Chambly) die de dienst zouden moeten verzekeren. Daar de FO echter in 1947 vier van deze in 1913-1914 door SLM gebouwde machines had verkocht aan de Franse Indochinese spoorwegen, zal de DFB trachten deze stoompaarden langs veel bureaucratische hindernissen te repatriëren uit... Vietnam! S.C.

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

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

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

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

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

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

DOE OOK EENS IETS VOOR RAIL-REVUE !

Spooragenda

Gezien de enorme hoeveelheid nu reeds aangekondigde manifestaties voor het seizoen 1988 zijn wij gedwongen de lezer een en ander in de beruchte telegramstijl mede te delen. Vanaf het volgende nummer gaat de redactie noodgedwongen de regel dienen te huldigen dat nog slechts die gebeurtenissen zullen worden aangekondigd, waarvan de inrichters ons rechtstreeks in kennis stellen : wanneer de lezer weet dat ongeveer negen op tien verenigingen het - ondanks onze oproepen - blijkbaar niet de moeite vinden rechtstreeks iets van zich te laten horen, wordt deze ongraag genomen beslissing wellicht wat begrijpelijker. De door Febelrail uitgegeven agenda kan de aldus ontstane leemte perfect opvullen en wij verzoeken onze geïnteresseerde lezers, zich in de toekomst langs deze voor de hand liggende weg te willen laten informeren (zie RR 8/87, blz. 120).

Antwerps Tram- en Autobusmuseum, Fort V, 2520 Edegem.
Open van Pasen tot einde oktober, op weekends en feestdagen, van 14 tot 18 u. Toegang gratis.

ASVI - Museumtramlijn Lobbes - Thuin
Te noteren naast de gewone ritdagen : Buurttramfestival tijdens het weekend van 15.8, met o.a. ritten met de gereviseerde ART 89 en overstapmogelijkheid op een ex-NMBS spoorauto met bestemming Thuillies.

BVS - Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs (lijn 52).
Ritdagen 1988 : 3.4, 22.5, 26.6, 3.7, 10.7, 17.7, 21.7, 24.7, 31.7, 7.8, 14.8, 21.8, 28.8, 11.9. Speciale dienstregeling op 17.9 (Pukema) en op 1 en 2.10 (TBB-weekend). Elke ritdag drie traktievoertuigen : stoomlok, motorwagen en diesellok.

CFV3V - Stoomtrein der Drie Valleien (lijnen 132 en 156).
Exploitatie tussen Mariembourg - Treignes enerzijds en tussen Mariembourg - Chimay - Momignies anderzijds, over een totale lengte van 43 km. Inlichtingen in het Nederlands verstrekt M. America, Graethempoort 32, 3840 Borgloon. Naast de zeer uitgebreide dienstregeling dient hier het stoomfestival genoteerd, dat dit jaar plaats vindt op 24 en 25.9.

KMYCA - Ganzenbollaan 26, 2550 Kontich.
Aktiviteiten 1988 (live steam) : 22.4, 12-15.5 deelname stoomdagen te Leek (NL), 21-23.5 deelname stoomdagen te Turnhout, 27.5, 10-12.6 tento in het Fort te Merksem, 24.6 werkvergadering en contact, zoals op 22.4 en op 27.5

Locomotion - Berkenlaan 23, 2540 Hove.
Deelname aan een autocaruitstap, ingericht door de KMYCA, met bestemming Leek (NL), naar grote live steam manifestatie, met deelname van vele Europese

live steam-modelbouwers.

MOBOV - De Oude Landen 94, 2070 Antwerpen.
Bijeenkomsten voortaan in het Kasteel Steytelinck, Sint-Bavostraat 20, Antwerpen-Wilrijk, met dia- en filmvoorstellingen, modelspoordemonstraties, gespreksavonden. Ook niet-leden welkom ! Eerstvolgende data : 6.5 en 10.6, telkens vanaf 20 u.

MSTB - Harensessteenweg 494, 1800 Vilvoorde.
6 km lange normaalsporige stoomspoorlijn langs het kanaal Brussel - Willebroek. Vertrekpunt Intercom park, J.F. Willemsstraat. Exploitatiedagen 1988 : 17.4, 24.4, 1.5, 8.5, 15.5, 22.5, 28.5, 29.5, 5.6, 11.6, 12.6, 19.6, 26.6, 3.7, 9.7, 10.7, 17.7, 24.7, 31.7, 7.8, 14.8, 21.8, 27.8, 28.8, 4.9, 11.9, 24.9, 25.9, 1.10, 2.10, 9.10, 15.10, 16.10. Ruilbeurzen op 15.5, 18.9, 27.11.

MSVB - Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel, stelplaats Woluwe.
Afgezien van de normale museumexploitatie tussen Woluwe en Tervuren, volgende evenementen : 23.4, speciale reizen met Expo '58 materieel; 24.4, opening van de tento naar aanleiding van dertig jaar Expo '58; 23.5, zie aparte mededeling; 21.7, parade met alle tweerichtingsrijtuigen tussen de H. Mariakerk en de Vierarmenstraat; 17.9, speciale reis met autobus 8303 doorheen de Brusselse agglomeratie.

RMM - Rail Miniature Mosan - Rue des Champs 22, 5800 Gembloux.
Maandelijkse bijeenkomsten op vrijdag vanaf 19.45 u, vrije bijeenkomsten, clubbaan in aanbouw. Er wordt weldra gestart met de bouw van een modulaire baan in schaal N. Lokaal : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle te Jambes.

Stoomcentrum Maldegem - Postbus 29, 9990 Maldegem.
Vanaf Pasen tot eind september smalspoortreinritten met stoomtraktie, alle weekends en feestdagen. Stoommachinemuseum. Evenementen : Stoomdagen op 18 en 19.6; ruilbeurs op 1.5; spoorfeesten op het derde weekend van augustus; expo live steam en miniatuur op het derde weekend van september.

TTZ - Toeristische Trein Zolder - Radiostraat 19, 3700 Tongeren.
Ritdata 1988 : vanaf de laatste zondag van juni tot de tweede zondag van september, op alle zon- en feestdagen. Het vertrekpunt werd echter overgebracht naar Genebos, i.v.m. betere opvangmogelijkheid van de reizigers. Spoorfestival tijdens het weekend van 14/15 augustus. Speciale ritten tijdens het TTB-weekend op 2/3 oktober en St-Niklaasritten op 20 en 27.11 en op 4.12.

DIVERSEN

• „Welke toekomst voor het stadsvervoer ? Toepassing op Gent en andere middelgrote steden”. Colloquium op initiatief van de BTTB, in samenwer-

king met de Rijksuniversiteit te Gent op woensdag 20 april 1988.
Naast de rechtstreekse belanghebbenden zullen diverse verkeersdeskundigen positieve voorbeelden belichten van een geïntegreerde en toekomstgerichte aanpak van het vervoer in enkele middelgrote steden in Europa. Teneinde ook de gebruiker bij de problematiek en haar oplossingen te betrekken, wordt in dezelfde periode een tentoonstelling opgezet. Voor alle inlichtingen : Ghent Traffic, Kortrijksesteenweg 622, B-9000 Gent.

• Rondritten met historische dieselloks en motorwagens :

28 mei : afscheidsrit reeks 60 met o.a. afscheid van de lijnen Edingen - Braine-Le-Compte en Ronse - Leuze. Vertrek St.-Ghislain 9.00 u, terug rond 18.30 u. Prijs 480 F.

11 juni (datum onder voorbehoud) : rondrit met 4903 naar o.a. Hamont, Eksel, Noorderwijk, lijn 207 (Albertkanaal). Vertrek Antwerpen Centraal 9.00 u, terug rond 18.30 u. Prijs 470 F. Deelnameprijs te storten op postrekening 000-1479847-15 van Ph. Dejonckere, Weggevoerdenlaan 2, 8500 Kortrijk. Tel. 056/22.16.01.

• 100 jaar Buurtspoorwegen in Limburg

29 mei : grote jubileumkermis van Leopoldsburg over Hechtel-Eksel, Wijchmaal-Peer tot Bree, ter herinnering aan de feestelijkheden bij de officiële opening van de eerste tramlijn. Optocht met een stoomlokomotief, een dieseltrektraktor, een rode bus uit de jaren '50 en diverse types van heden in dienst zijnde bussen. Hopelijk rijdt ook een paardetram mede (op luchtbanden...) en zullen old-timer auto's aan de optocht deelnemen.

21 augustus : autobus-gymkana te Hasselt op het Kolonel Dusartplein.

28 augustus : deelname met historische voertuigen aan de reünie van old-timers „La Belle Epoque” te Hasselt.

Tentoonstellingen in samenwerking met Heemkundige Kringen, Toeristische Diensten, VVV's enz. :

Wijchmaal-Peer, van 28.5 tot 5.6;

Hechtel, van 11.6 tot 19.6;

Leopoldsburg, van 24.6 tot 26.6 (+ feestweekend).

Er wordt een brochure gepubliceerd waarin de geschiedenis wordt besproken van de eerste buurttramlijn in Limburg.

In oktober vinden studiedagen plaats over het openbaar vervoer in Limburg.

• Feestelijkheden n.a.v. de inwijding van het nieuwe stationsgebouw van Aalter en de 150ste verjaardag van de spoorlijn Gent - Aalter - Brugge.

20 mei : openstelling van het nieuwe stationsgebouw en opening van de tentoonstelling over 150 jaar spoorweg Gent - Aalter - Brugge. De tentoonstelling loopt tot 29 mei.

21 mei : in de voormiddag stoomtreinrit van Aalter naar Oostende via Brugge; in de namiddag stoomtreinrit van Aalter naar Gent. De L-treindienst

Brugge - Aalter - Gent wordt die dag verzekerd met dubbeldekrijtuigen !

• **Tentoonstelling 100 jaar openbaar streekvervoer in de Antwerpse Polder en de Noorderkempen** op 28 en 29 mei, telkens van 11 tot 19 u in de zaal St.-Jozef, Statieplein, recht over het NMBS station van Heide Kalmthout.

Tentoonstelling van foto's, maquettes en allerlei tramattributen. Toegang gratis. L-trein uit Antwerpen Centraal op u + 29', uit Heide op u + 47'. Ruime parking.

• **Manifestaties ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Luik :**

Stoomtreinen tussen Waremme - Liège Guillemins op 18 en 19.6; tussen Liège Guillemins - Welkenraedt op 25 en 26.6. Diverse tentoonstellingen, w.o. op 18 en 19.6 de ICE van de Deutsche Bundesbahn en materieel van de dienst Spoor en ES wordt getoond. Op 18 en 19.6 wordt met spoorauto's een pendeldienst gereden tussen Liège Guillemins en Kin Kempois, teneinde de activiteiten in de werkplaats te kunnen bezoeken.

Een documenten-tentoonstelling wordt gehouden in het trammuseum van Natallis.

Tussen Liège Guillemins en het museum wordt een bus-pendeldienst ingelegd met een oude Mercedes-bus uit 1953.

Deze en nog vele andere manifestaties gaan gepaard met de publikatie van een historische brochure, uitgegeven door de GTF.

• **130 jaar spoorwegen te Veurne** worden gevierd met een tentoonstelling in het stationsgebouw te Veurne (opening op 13.5) : infostand van de NMBS, de NMVB en het Stadsbestuur van Veurne; stationsbezoeken; allerlei traktiematerieel en rijtuigen op de goederenkoer van het station. Miniatuurstoomtrein voor kinderen op de markt in Veurne, tentoonstelling van miniatuurspoorwegen, prentkaartenverzamelingen, spoorwegboeken, tekeningen, hobby's enz. Deze manifestaties zijn toegankelijk op 14 en 15 mei.

• **Railtheater Amsterdam**, Leeuwendalersweg 39, Amsterdam-Bos en Lommer.

21 april : De Furka-Oberalpahn - De Gentse tram vroeger en nu. Overzichtsdiagramma van G. Roosegaarde Bisschop.

28 april : 16 mm geluidsfilmprogramma, voorgesteld door J. v.d. Feer : Via Retica cun Musika (Rhätische Bahn); Regel zonder Uitzondering (DB); Tussen Londen en Aberdeen (BR); Europa's Rails (Europese spoorwegen); TGV-001 (SNCF); Wat was dat ook weer, een stoomlokomotief ?

Gegevens voor deze Spooragenda werden verstrekt door Febrail en door de betrokken verenigingen/organisatoren. Noch Febrail noch Rail-Revue kunnen als aansprakelijk worden beschouwd in geval van wijzigingen, vergissingen of weglatingen.

Lezersforum

Bij dit uitgebreide Lezersforum wensen wij vooraf de heren H. Hegman uit St.-Michiels en J. Meesschaert uit Brugge te danken : beiden wezen ons op een storende fout in de fotolegende onderaan blz. 102 (RR 11/88). Daar stond,..... ditmaal echter te St.-Kruis-Brugge...". Daar had dienen te staan : ,..... te Brugge, Waggelwaterbrug, op de lijn Brugge-Blankenberge-Knokke". Met onze oprechte verontschuldiging voor deze vergissing laten wij de heer Hegman, sprekend namens de Belgische Traktie Vrienden, verder aan het woord :

Voor modelliefhebbers zoals wij, die alleen Belgisch materieel kopen/verzame-len, heeft Roco enige speciale nummers uitgebracht. Tot onze spijt zijn er echter twee zware fouten ingeslopen, nl. : lok 5904 heeft nooit in deze kleuren gereden; lok 5927 is fout geschilderd op beide stuurstandeinden.

Uw opmerking is terecht : in feite heeft lok 5904 zelfs nooit bestaan ! Machine 201.004, voorbestemd om ooit nr. 5904 te worden, werd in dienst gesteld op 9 februari 1955 en behoorde tot de stelplaats Haine-St.-Pierre. Na betrokken te zijn geweest in een ongeval te Isières werd 201.004 op 12 december 1960 buiten dienst gesteld en op 12 februari 1962 afgebroken. Luidens de vooraankondiging van de firma Jocadis in Edingen diende lok 5914 te worden verwacht. Bij deze onbegrijpelijke vergissing van de firma Roco in Salzburg gaan de Belgische „modellen-raadgevers" ook niet geheel vrijuit : er blijkt wel degelijk iets te zijn misgelopen met de aan de fabriek bezorgde dokumentatie, getuige uw tweede en eveneens juiste opmerking m.b.t. lok 5927. Hoewel de door U gecit-

eerde schilderfout door een handig hobbyist kan worden hersteld (= verwijderen van een gedeelte van de smalle zichtbaarheidsband op beide fronten) was deze fout gemakkelijk te vermijden geweest door het aandachtig bekijken van een foto van machine 5927 ! S.C.

Geachte Spoorwegvriend,

Ik las met belangstelling uw editoriaal in RR 11/88 - 74 over model-bouw. Ik ben namelijk bezitter van een modelbaan in Märklin HO die me over het hoofd is gegroeid. Ik ben bijgevolg zinnens ze op te breken. Alvorens daartoe over te gaan dacht ik er goed aan te doen, u te verwittigen : het is namelijk een baan waarop zonder problemen een 15-tal treinen door elkaar heen **zouden kunnen** rijden, op twee niveau's, en ieder stel doet de volledige omloop in beide richtingen in zowat vier minuten : niet niks inderdaad !

„Zouden kunnen", want in feite is de baan niet volledig klaar : de bovenleiding is niet functioneel, de scenery is niet af ... Hetgeen er staat is een gezamenlijk werk van wijlen mijn vader en mezelf, doch mijn vader is niet meer en alleen is maar alleen...

Ik ben dus zinnens alles af te breken om iets kleiner te bouwen, teneinde toch mijn mooiste stukken te kunnen laten rijden : de modulebaan op blz. 98 zegt mij wel iets, maar ik twijfel...

J. Ganton, Gent
(Deze brief, gericht aan Guy Van Meroye, werd enigszins ingekort.)

Ik twijfel evenzeer omtrent het antwoord dat ik op uw brief zou moeten geven, doch de heer Van Meroye zal het ongetwijfeld met me eens zijn wanneer ik U de raad geef te bezinnen alvorens te beginnen. Luidens de inhoud van uw schrijven blijkt het hier te gaan om een



Lok 5927 met aan de frontzijden enigszins afwijkende schildering : de smalle zichtbaarheidsband loopt niet door tot aan het loknummer. De machine werd hier, bij wijze van aprilgrap, uitgerust met twee Acec stroomafnemers en voorzien van het fictieve nummer 3927 ! Haine-St.-Pierre, 1 april 1980. Foto Thierry Nicolas, verzameling Jan Mahieu.

modelbaan waaraan vele honderden uren werk werden geofferd. Volgens mijn oprechte overtuiging zou U „van de klaver naar de biezen” lopen indien U dit projekt zou opgeven ten voordele van de op blz. 98 voorgestelde (of een andere) **grote** modulebaan.

Immers, zulke modulebaan betekent eveneens werk voor vele handen en voor vele, vele uren... In uw plaats zocht ik mij een of twee partners waarmee ik, op basis van duidelijke afspraken, mijn baan zou trachten af te werken. Persoonlijke ervaring (ik diende om allerlei redenen tot driemaal toe een begonnen baan af te breken) heeft mij geleerd dat de vereiste moed om door te gaan wel eens in de schoenen begint te zinken, waardoor vroeg of laat het hele miniaturtreinen-zootje op de rommelmarkt terecht komt!

Mocht uw huidige projekt U om bepaalde redenen niet meer interesseren, dan zou ik uwerzijds uitkijken naar een qua opzet en afmetingen meer bescheiden ontwerp. Dat daarmee wonderbaarlijk mooie resultaten zijn te bereiken, mag bewezen worden door de in ons nr. 11 voorgestelde trambaan. S.C.

Mijne Heren,

In Rail-Revue, 3e jaargang, nr. 11, op blz. 106, worden onder de rubriek „Lezersforum” acht vragen gesteld, op de eerste zes waarvan u aan de vraagsteller persoonlijk antwoordt. Nu interesseert het antwoord op die vragen mijzelf evenzeer. Mag ik u dan ook vragen mij van die antwoorden kennis te geven (bijv. door fotoafdruk van uw antwoord aan vraagsteller)? Of wellicht besluit u ertoe de antwoorden toch in uw gewaardeerd blad te publiceren, wat zeker toe te juichen zou zijn!

A. Vanhuysse, Brussel

Ik pleit schuldig : het ware beter geweest deze antwoorden meteen te publiceren. Nochtans zal het U noch de andere lezers niet ontgaan zijn dat de vraagstelling van de heer Vermeulen vrij uitgebreid was. De antwoorden waren dat evenzeer. Reden waarom, teneinde de plaatsruimte in „Lezersforum” niet al te zeer te belasten, voor een persoonlijk antwoord werd gekozen. Desondanks worden de antwoorden hierbij onverkort afgedrukt.

In de toekomst zal de redactie er echter de voorkeur aan geven, interessante doch omvangrijker onderwerpen als gewone bijdragen of artikelen te publiceren. Het kan namelijk nooit het opzet van „Lezersforum” zijn, een soort van min of meer persoonsgericht tijdschrift in het tijdschrift te worden : zodoende zou het doel van deze rubriek ver voorbijgeschoten worden.

Vanzelfsprekend zijn beknopte vragen evenals allerlei suggesties steeds van harte welkom. Wat niet wegneemt dat de redactie ook vanwege de lezers enige „respons” verwacht op het stuk van door andere lezers gevraagde inlichtingen, documenten, foto's enz. Verkeer heeft op iedere normale weg nu eenmaal in twee richtingen plaats!

Met mijn dank voor uw interesse volgen hier de antwoorden op zes van de acht door de heer Vermeulen gestelde vragen. S.C.

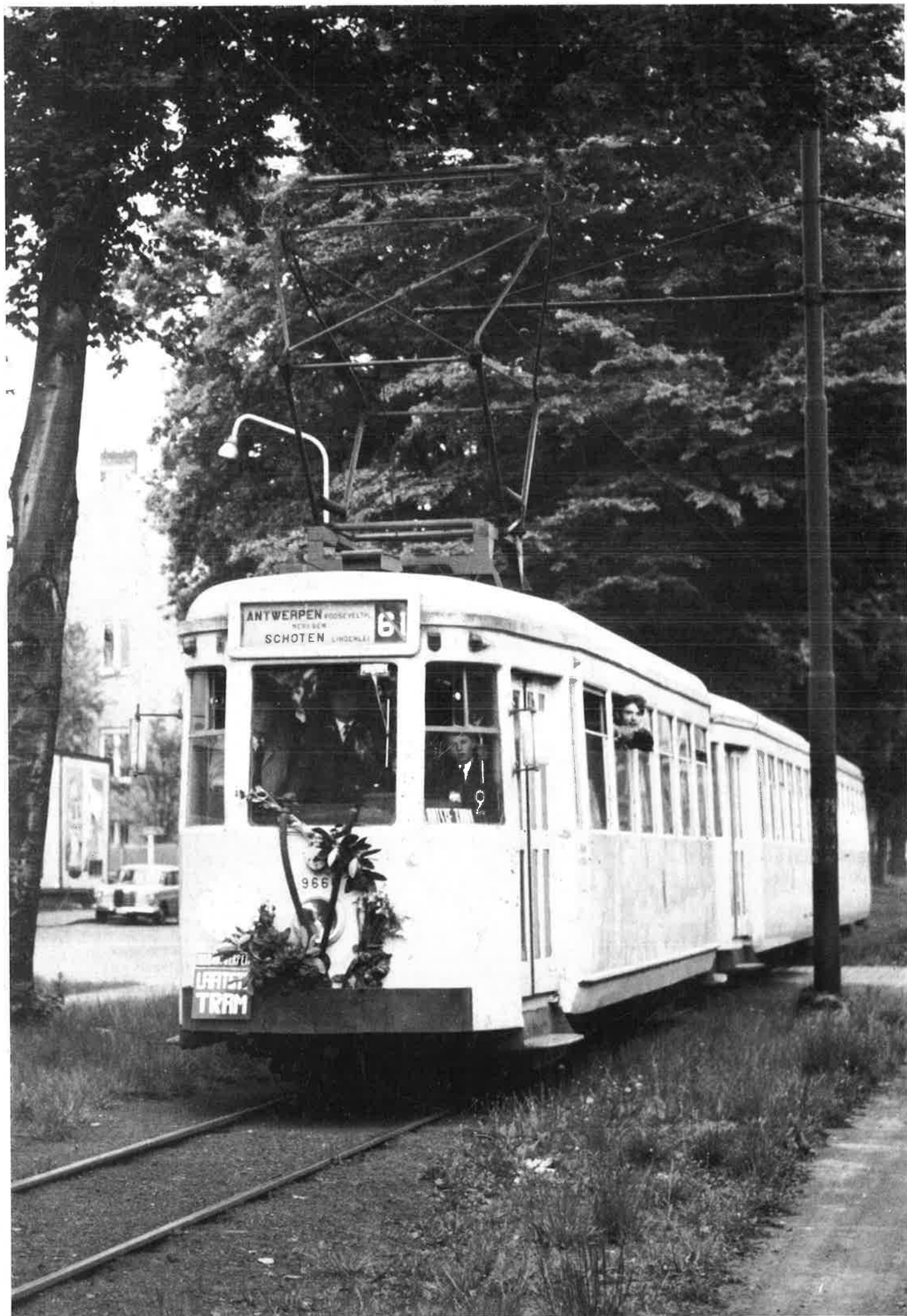
1. De hoofdletter op de kasten van de elektrische motorstellen is de REEKSLETTER van de beurtreglingsgrafiek waarin het betrokken stel diensten rijdt. Bv. : vierledige motorstellen = reeks A. De verschillende diensten welke deze stellen dienen te onderhouden zijn gegroepeerd in een grafiek van inzet (beurtregling) waarin de achtereenvolgende treinen, de passages in de werklaatsen e.d. zijn opgenomen. Deze grafiek is aangeduid onder de reeksletter A.
2. Alle voertuigen - in feite zelfs al het rollend materieel - zijn gebonden aan de nummeringsvoorwaarden UIC. De dienstwagens hebben dus ook een inschrijvingsnummer volgens UIC-code, doch vormen wel een afzonderlijke reeks.
3. Vroegere codes 10, 20 en 30 zijn niet uitsluitend gebruikt geworden voor de nummering van dienstwagens. Deze hadden hierin enkel het code-nummer 30. Deze nummering werd gebruikt van 1976 tot 1980. Als overgangsmodaliteit werd de bovenvermelde nummering behouden tot 1.1.84, later zelfs met verlenging tot 31.12.84. Hierin betekende :
 - 10 : verhuurde P-wagen, enkel toegelaten in binnenverkeer
 - 20 : net- of P-wagen (enkel binnenverkeer)
 - 30 : pakwagens of dienstwagens. Vanaf 1980 - en verplicht na 31.12.84 - werden in de nieuwe code de dienstwagens onderverdeeld in twee groepen :
 - code 40 : dienstwagens met assen
 - code 80 : dienstwagens met draaistellen (bogies).
4. De code 948 x groepeert alle dienstwagens volgens een welbepaald gebruik. Zij omvat de wagens voor het vervoer van lange rails, magazijnwagens, verblijfwagens voor personeel Baan enz. Het is in feite enkel het eerste cijfer (9) dat aangeeft dat het over een dienstwagen gaat. De overige cijfers geven een onderverdeling weer van de dienstwagen-categorie.
5. De vaste stookketels afkomstig van vroegere stoomloks kregen het inschrijvingsnummer A621/xxx. De letter A wil zeggen dat het om zware werktuigen gaat (= categorie A, de verdere codering 621 werd gegeven door de Directie M). Na de schuine streep volgde dan het inschrijvingsnummer van het werktuig. Zo kregen lichtingskranen de inschrijvingscodes A310, A320...
6. De vroegere nummering van de goederenwagens en van de reizigersrijtuigen was gebaseerd op de voorschriften uitgegeven door de directie MA. Vaste regels bepaalden dus wel degelijk welk nummer een voertuig

diende te krijgen. Later heeft de NMBS ook het UIC-nummerings-systeem overgenomen. Deze voorschriften worden nog steeds bijgewerkt en aangepast aan de laatste dienstvereisten, zodat we beslist mogen stellen dat hierin een zekere evolutie waar te nemen is. Overzichtsdocumenten zijn bij de overgang gepubliceerd geworden, doch vormen zulke uitgebreide documentatie dat het onmogelijk wordt om in het bestek van deze brief hierop een volledig antwoord te geven. Blijft ook nog de vraag of er een „oorspronkelijk” (niet gewijzigd of aangepast) document voorhanden is? Het is reeds van 1 okt. 1964 (!) dat de nieuwe UIC-nummering werd ingevoerd. In de tijdsspanne van slechts VIER jaar waren alle goederenwagens voorzien van het nieuwe inschrijvingsnummer. Enkele jaren later kregen ook de reizigersrijtuigen hun nieuwe nummering J.M.

Foto voorpagina : De langverwachte HO-dieselloks reeks 62/63 van Roco zijn er ! In afwachting van het verschijnen van o.a. de fraaie 6300 op uw baan, tonen wij U deze machine in de stelplaats Kortrijk, door Jan Mahieu gefotografeerd op 7 juli 1984.

Onze kleurenposter : Ex-MIVB motorrijtuig 9005 in Asuncion (Paraguay). De wagenkast vertoont roestvlekken, een bestemmingsfilm ontbreekt en de sleepbeugel staat scheef... niemand ligt erom wakker ! In dit nummer een bijdrage van Staf Cuyt over de lotgevallen van onze ex-Brusselselaars in Zuid-Amerika. Dia Thierry Nicolas, verzameling Ronald Mardaga.

Foto achterpagina : Op 25 mei 1988 is het alweer twintig jaar geleden dat de NMVB-tram uit de provincie Antwerpen verdween, datum die Rail-Revue niet onopgemerkt laat voorbijgaan. Op de foto spoort motorrijtuig S 9666, met aan de haak twee bijwagens, een laatste maal richting Antwerpen : een bladzijde uit het NMVB-geschiedenisboek wordt definitief omgeslagen... Foto Walter Mous, verzameling Staf Cuyt.





9005

VEN Y UNETE AL MUNDO

BENVENIDOS A LA

ARRIBA LOS