

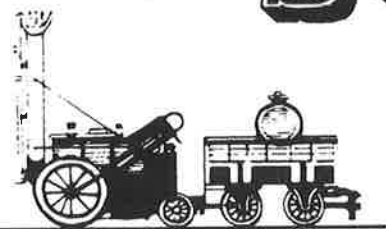


1935

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR DE TRAM- EN TREINHOBBY
Eerste jaargang - Nr. 1 - 1 juni 1985 - ISSN 0773-0713
Prijs per nummer 135 F
150 JAAR SPOORWEGEN IN BELGIE - DE VEDETTEN - 100 JAAR
BUURTSPOORWEGEN - HET LUIKSE OPENBAAR VERVOERSMUSEUM
- NMBS-LOKOMOTIEVEN REEKS 21 - SPOORAGENDA - MUSEUM-
LOKOMOTIEVEN VAN DE DR - RAIL-AKTUEEL

RAIL-REVUE

SCALETRAIN



TEL : 02 / 252 03 86

Campionlei, 32
1800 Vilvoorde

SCALETRAIN FELICITEERT "RAIL-REVUE" MET DEZE NIEUWE ONDERNEMING EN WENST HET ALLERBESTE VOOR DE TOEKOMST !!!

Terzelfdertijd is het ons een genoegen U ons eigen nieuws voor te stellen :
Op 12 MEI 1985 is de "SCALETRAIN CLUB" begonnen
WAT KRIJGT U ALS LID VAN ONZE CLUB ??? - Onze prijslijsten, onze nieuwsbrieven, en meer. Nog EXTRA kortingen op onze reeds ENORM LAGE prijzen.

Hieronder vindt u enkele voorbeelden van onze belangrijkste merken, aan onze gewone prijzen en aan de "SCALETRAIN CLUB" prijzen.

PR : Normale SCALETRAIN prijs CLUB : SCALETRAIN CLUB prijs

SCALETRAIN CLUB LIDGELD : 1.000 BF per jaar.

ARNOLD	PR.	CLUB	FLEISCHMANN	KIBRI			MARKLIN				
0150	4500	4230	4162	4100	3900	8194	400	380	3105	2200	2100
0151	3900	3650	4460	5550	5250	9524	2600	2450	3140	2900	2750
2217	4500	4250	4010	2650	2500	LILIPUT			4109	500	475
3270	550	500	4349	3250	3100	10495	5500	5000	4167	700	660
4268	320	290	5362	380	360	7500	4950	4650	4407	240	220
			5365	460	415	12504	4995	4500	4444	300	285
			5298	935	890				4445	300	285
BEMO			7035	2330	2200	MARKLIN			4670	485	455
1254/1	4400	4200	7349	2650	2500	2858	6195	5870	3138	2600	2470
			7410	2800	2650	3308	4850	4570	4178	775	735
BRAWA			8123	900	850	3371	9700	9180	4179	775	735
0472	4900	4650	8124	560	525	3125	4250	4020	4408	240	220
			8362	360	340	3326	4450	4220	4672	500	475
FALLER			8365	440	420	4168	670	630	PIKO		
B-174	1000	950	8511	460	435	4675	550	500	BR 95	2800	2650
2198	500	475	6960	1000	950	ROCO			TRIX		
B-113	1750	1650				43490	2500	2390	2910	3600	3425
POLA						14183A	6000	5650	1075	5100	4850
931	3000	2850	25153	420	400	4176A	3350	3150	3790	1750	1630
161	815	765	25170	360	340	4152B	1620	1540	3673	430	405
177	715	675	24263	380	360	4116A	3500	3350	2980	2700	2550
306	815	765	23251	2320	2200	44232A	610	575	3151	535	525
264	510	480	43009	3320	3150						
347	410	385	43467	2250	2150						

VOOR VERDERE INLICHTINGEN BEL ONS. VERDER KORTINGEN BIJ GROTE AANKOPEN, BV : 3 % bij 50.000 BF, 5 % bij 100.000 BF.

OPENINGSUREN :

Dinsdag tot Vrijdag 10.00 - 13.00 16.00 - 20.00 UUR

ZATERDAG 10.00 - 13.00 15.00 - 17.30 UUR

ZONDAG 11.00 - 14.00 UUR

REPARATIES EN OMBOUW (van gelijkstroom naar wisselstroom en van wisselstroom naar gelijkstroom)

ELKE WEEK SPECIALE AANBIEDINGEN

Bv. : BACHMANN Gandy Dancer 500 BF - MARKLIN 4164 750 BF
ROCO 54236F 650 BF - ROCO 4236B 450 BF

RAIL-REVUE

Redactie en publiciteit : Monopress, Vosstraat 43, B-2200 Antwerpen-Borgerhout - Telefoon 03/321.28.36 (bureeluren) - H.R. Antwerpen 149.553 - BTW 511.126.751
Verantwoordelijk uitgever : G. Cuyt, Meidoorn 2, B-2510 Mortsel

Prijs per nummer : België en Luxemburg 135 F, Nederland 145 F

Abonnementen : **België en Luxemburg** 500 F per 4 nummers, door overschrijving op rekening KB 402-6008751-83 t.n.v. Monopress, B-2200 Antwerpen-Borgerhout, België - **Nederland** 540 F per 4 nummers, door overschrijving op postgiro 000-0124811-69 t.n.v. Monopress, B-2200 Antwerpen-Borgerhout, België.

Abonnementen lopen voor een volledige jaargang en worden automatisch verlengd, tenzij door de abonné schriftelijk wordt opgezegd ten laatste drie maanden voor verschijnen van het eerste nummer van een nieuwe jaargang.

De redactie behoudt zich het recht voor, ingezonden stukken niet op te nemen en dient daarvoor geen redenen op te geven. Ingezonden bijdragen kunnen worden ingekort, zonder dat evenwel afbreuk wordt gedaan aan het wezenlijke van hun inhoud. Zulke bijdragen verschijnen onder de verantwoordelijkheid van hun auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de redactie of van de verantwoordelijke uitgever van het tijdschrift.

Photosetting : Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurenposter : Fotogravure Vergouts, Borgerhout

Druk en verspreiding : Monopress, Borgerhout

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

1985 en Rail-Revue



Het zal zo stilletjesaan wel iedereen bekend zijn dat wij, Belgen, in dit "Jaar van het Openbaar Vervoer", een honderdvijftigjarige en een eeuweling te vieren hebben. Geen toeval dus, dat ook het eerste nummer van dit nieuwe tijdschrift voor een groot gedeelte aan deze evenementen is gewijd.

Wij hebben daarbij getracht, inhoud en voorstelling van de aan voor-noemde gebeurtenissen gewijde bijdragen zo op te vatten, dat ieder trein- en/of tramliedhebber er enig hobby-plezier kan aan beleven. Aan U, lezer, laten wij over te oordelen of wij in dit opzet zijn geslaagd.

Op het ogenblik dat U dit eksemplaar van Rail-Revue in handen krijgt, zijn de manifestaties van de NMBS reeds enige weken geleden van start gegaan. Enerzijds kan dus worden betreurd, dat ons tijdschrift niet een maand eerder het licht kon zien. Anderzijds wisten wij, als uitgevers, dat het dan materieel onmogelijk was U "iets goeds" in handen te geven, gezien de vrij korte tijdsruimte die besloten lag tussen de beslissing om met het tijdschrift van wal te steken en de uitgave van het eerste nummer.

Het idee om nederlandsstalig België een eigen spoorhobby-tijdschrift te bezorgen is nu ruim twee jaar oud. Er ligt dus een grote afstand tussen droom en verwezenlijking : de technische middelen waren aanwezig, een redactie ontbrak echter geheel en tenslotte, doch zeker niet het onbelangrijkste, de hindernis van het enorme financiële risico diende te worden genomen.

Laten we meteen klare wijn schenken : dit blad zal alleen kunnen overleven, indien we mettertijd vele honderden abonné's kunnen noteren en tegelijkertijd een minimum aan publiciteit kunnen voeren. Er zal tevens een degelijke redactie dienen samengesteld. Ons blad kan onmogelijk door slechts enkele mensen op poten worden gezet ! Hoewel nog geen van de hiervoor geschetste voorwaarden geheel is vervuld, zijn we toch van start gegaan. Het verheugt ons, daarbij te hebben mogen vaststellen, dat van vele zijden vertrouwen werd verkregen, vertrouwen dat wij dienen waardig te worden.

Hier is dan ons eerste nummer, met nog alle schoonheidsfoutjes van de pasgeborene. Wij hopen op uw terechte doch opbouwende kritiek. Wij hopen echter ook op uw medewerking, handelaar, door ons uw publiciteit toe te vertrouwen; op uw medewerking, spoorvriend, door velen van uw bekenden als abonné aan te brengen.

Er blijft ons nog, tenslotte, onze oprechte en welgemeende dank uit te spreken aan allen die, op welke wijze ook, hebben bijgedragen tot het verwezenlijken van dit eerste nummer.

Een volgende keer nog beter, wellicht ?

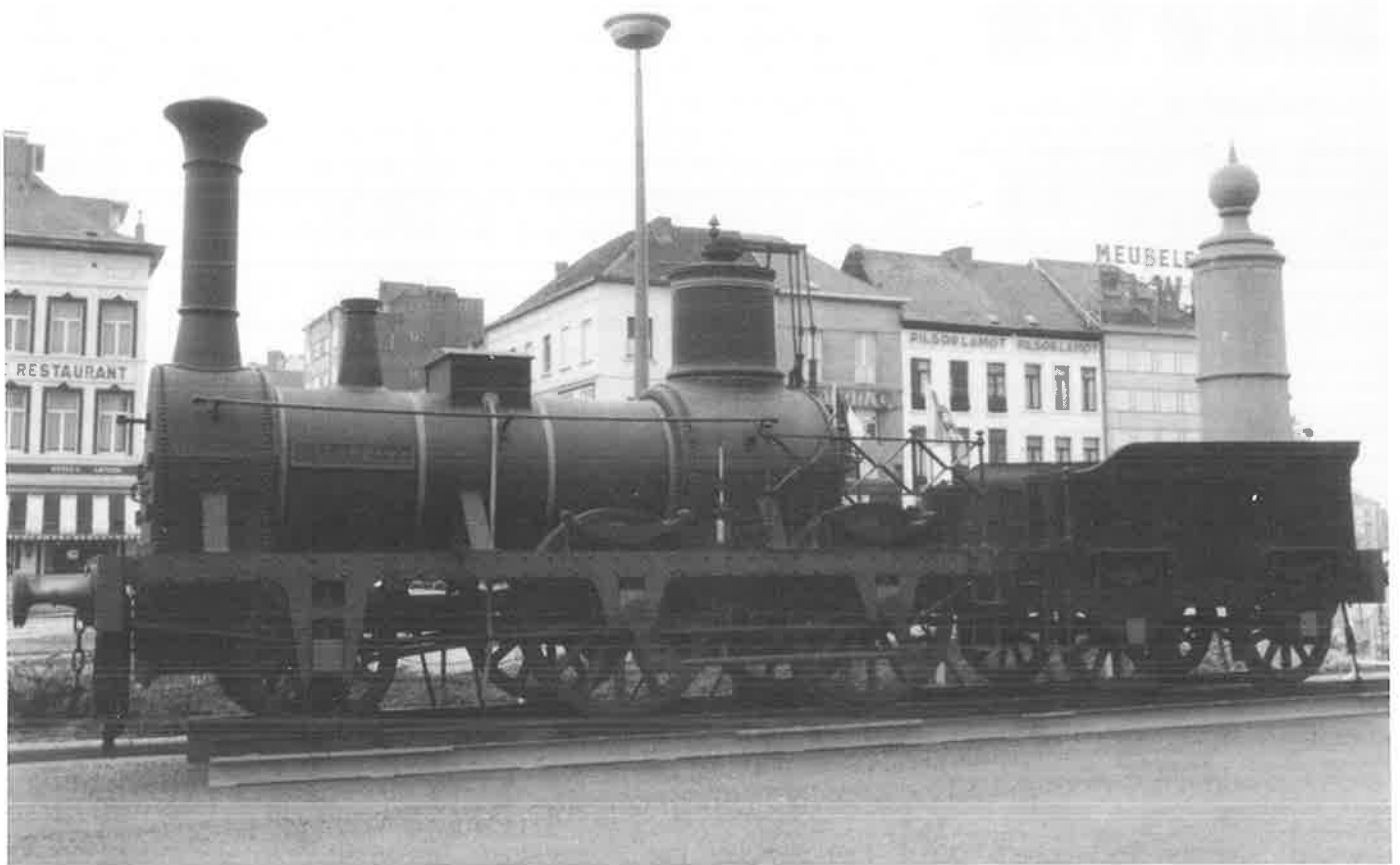
Rail-Revue

INHOUD

1985 en Rail-Revue	blz. 3
150 jaar spoorwegen in België	4
De vedetten	7
Een eeuw mobiel met tram en bus	15
Onze kleurenposter	16
100 jaar Buurtspoorwegen - stoomlok type 19	17
Spooragenda	19
Rail-aktueel	21
De NMBS-lokomotieven reeks 21	23
Museumlokomotieven van de Deutsche Reichsbahn	25
Het Luikse openbaar vervoersmuseum	26
De autobusdiensten door privé-ondernemers	29

Foto eerste bladzijde omslag : MS 1935 in originele toestand (Fabrieks-foto van Les Ateliers Métallurgiques, Nivelles - Verzameling R. Bartolomees)

Foto laatste bladzijde omslag : Aan-komst van een stoomtram in het tram-station te Beerse, aan de lijn Antwerpen-Oostmalle-Turnhout. Illustratie uit "Een Eeuw Mobiel met Tram en Bus", door E. Keutgens (Verzameling van de auteur)



Van 3 tot 6 mei 1985 stond deze "houten" replica van de Olifant (desondanks 6,5 Ton!) tentoongesteld in de nabijheid van de Mijlpaal, aan het Mechelse station (Foto Rail-Revue)



150 jaar spoorwegen in België

Onderstaand artikel (en ook dit in Rail-Revue 2, gewijd aan 100 jaar Buurtspoorwegen) mag geen historische studie worden genoemd. Evenmin kan het, gezien zijn vrij beperkte omvang, enige aanspraak op volledigheid maken. De uitsluitende bedoeling ervan is, onze twee jubilerende nationale vervoersmaatschappijen eens extra in het zonnetje te zetten. Wat wij dan ook van harte doen, de NMBS en de NMVR daarbij een nog lang en vruchtbaar leven toewensend !

1830

Net zomin als Stephenson de eerste bruikbare stoomlokomotief zou hebben gebouwd, even zomin was de eerste openbare spoorweg in ons land (wij praten hier vanzelfsprekend over Brussel-Mechelen) de eerste spoorlijn die op Belgisch grondgebied werd aangelegd en in exploitatie kwam !

Reeds in 1816 werd in ons land voor het eerst de mogelijkheid tot het aanleggen van een spoorweg overwogen. Die zou dan onze in het zuiden van onze kontreien gelegen koolmijnen met Nederland moeten verbinden. Het bleef echter bij een wensdroom. De eerste industriële spoorlijnen ontstonden bij ons, precies zoals dat in Groot-Brittannië het geval is ge-

weest, in en om de koolmijnen. Dit schijnt zo te zijn geweest te Quaregnon en te Bois-du-Luc. In beide gevallen bedienden deze spoorinstallaties echter uitsluitend het interne gebied van de mijnen.

In Saint-Ghislain werd in mei 1830 een industrieel ingehuldigd, die de mijn van Grand-Hornu verbond met het kanaal van Mons naar Condé. De konstruktie van deze lijn was begonnen in april 1829. Met een spoorwijdte van 90 cm bestreek zij een lengte van 1,8 km en maakte gebruik van paardetraktie. Omstreeks 1835 werd de eerste stomer ingezet, gebouwd door Cockerill.

1835

De politieke gebeurtenissen van 1830, die de scheiding van Holland en ons land inluidden, hadden zware gevolgen voor de haven van Antwerpen. Daar, vanaf 1830, vrije scheepvaart tussen Antwerpen en de zee niet meer mogelijk was (de Hollanders kontroleerden de Schelde en legden daarmee alle belangrijke scheepvaartbewegingen met Antwerpen aan banden), werd een overlandse verbinding tussen Antwerpen en Duitsland plots een dwingende eis. Zo kwam één en ander in een stroomversnelling terecht en reeds in oktober 1830 kwam vanuit

Luik het dringende verzoek, de waterverbinding tussen Schelde en Rijn, die immers over Nederlands gebied liep, te vervangen door een spoorweg.

Wij kunnen U de lange lijst van projekten, voorstellen, wijzigingen en wetsontwerpen, die uiteindelijk resulteerden in onze eerste spoorlijn, gemakkelijkheidshalve besparen. Wij besluiten deze alinea met de mededeling uit het Belgische Staatsblad van 26 april 1835, dat op zondag 5 mei 1835 de plechtige inhuldiging zal plaats hebben van de spoorweg Brussel-Mechelen !

Dat veiligheid en comfort bij onze spoorwegen steeds vooraan hebben gestaan, mag ten overvloede blijken uit volgende citaten uit het eerder genoemde Staatsblad :

"Alhoewel de afstand tussen Brussel en Mechelen kan worden afgelegd in 18 tot 20 minuten, zullen wij er, op de dag van de inhuldiging, toch maar liefst een uurtje over doen, teneinde elk ongevalsrisiko uit te sluiten."

En nog, waar bij voorafgaande proeven een snelheid van 37 km/h werd bereikt : "Zelfs bij deze snelheid treden geen ademhalingsmoeilijkheden op, ook niet voor reizigers in de open (onbedekte) wagons !"

Onnodig te vermelden, dat wij "vrij" hebben verstaald, zonder nochtans aan de essentie van cijfers en gegevens te hebben geraakt.

Het zou ons weerom te ver voeren, U alle feiten en gebeurtenissen van deze memorabele 5^e mei 1835 uit de doeken te doen. Toch nog dit : In tegenstelling met wat in het Staatsblad werd beloofd, deed de "Pijl" er slechts 45, de "Stephenson" 50 en de "Oli-fant" 55 minuten over tussen Brussel en Mechelen. Wat jaloerse buitenlanders ook mogen beweren of verzinnen, wij hadden toch lekker de eerste spoorweg op het Europese vasteland !

1835-1926

Op het eerste zicht lijkt dit wel een zeer lange periode om te overbruggen in enkele alinea's. Daar het echter niet de bedoeling is, hier een boek van vele honderden bladzijden neer te pennen, moeten wij wel onze toevlucht nemen tot een sterk gekondenseerde vorm van "geschiedschrijving".

In de eerste jaren van zijn bestaan kende het Belgische spoornet een explosieve ontwikkeling : reeds in 1844 waren de belangrijkste steden van ons land onderling door rails verbonden, met uitzondering nochtans van het gebied ten zuidoosten van Samber en Maas. Het zal duidelijk zijn, dat dit laatste alles te maken had met de problemen, waar de aanleg van spoorlijnen, zeker in sterk heuvelachtig terrein, mee te kampen krijgt.

Nochtans waren in diezelfde periode op konstruktiegebied reeds enkele technische hoogstandjes verricht. Wij vermelden er slechts één : Het hellend vlak tussen Ans en Luik, waarbij een hoogteverschil van 110 meter diende overwonnen. De treinen werden daar toentertijd met kabels omhoog getrokken ! Vele woorden zijn gesproken en veel inkt heeft gevloeid omtrent de vraag, of de Staat dan wel het partikuliere initiatief de opbouw van een uitgebreid spoorwegnet op zich moest of kon nemen. Waar de

Staat tussen 1835 en 1843 een totaal van 559 km spoor had gelegd, werd na 1843 het aanleggen van spoorlijnen haast uitsluitend een zaak van privé-maatschappijen. De Staat verleende vergunning en het private kapitaal bouwde en exploiteerde. Wat dit laatste betreft was de "Chemin de Fer d'Anvers à Gand" het eerste aan de beurt in 1842, aldus vooruitlopend op het zg. "Tijdperk der Concessies", dat pas in 1845 voorgevoerd van start ging. (De lokomotief "Pays de Waes" van eerder genoemde maatschappij staat tentoongesteld in het Spoorwegmuseum van station Brussel-Noord.)

In de twee jaren 1845 en 1846 werd voor een totale afstand van liefst 855 km (!) vergunning verleend (hierbij inbegrepen de grote lijn van Luxemburg, waarmede meteen het zuidoosten van het land voor de spoorweg werd ontsloten). Britse investeerders zagen hier zoveel brood op de plank, dat de toenmalige minister Nothomb schijnt te hebben gezegd : "Wij waren Romeinen, hebben aan Spanje toebehoord, waren vervolgens Oostenrijkers, Fransen en Nederlanders. Vandaag zijn we Belgen, doch wij worden ongetwijfeld Engelsen !"

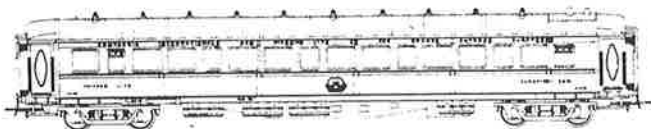
In het licht van het voorgaande spreken cijfers duidelijke taal : Op 31.12.1870 werden er, van de 3.136 km aangelegd spoor, slechts 869 door de Staat ge-exploiteerd !

Niettemin werden binnen deze periode door de privé ook nog lijnen voor rekening van de Staat aangelegd, terwijl anderzijds sommige maatschappijen, die om verscheidene redenen langzamer of sneller in "financial troubles" geraakten, door de Staat werden overgenomen.

De versnippering, ontstaan door het opereren van tientallen (!) privé-maatschappijen, bood slechts weinig interessante economische perspectieven. Als gevolg daarvan ontstond de neiging tot rationeel hergroeperen, wat er op neerkwam, dat bepaalde maatschappijen hun concessies aan andere overdroegen. Zo werd, in 1864 al, de "Grand Central Belge" opgericht, produkt van de fusie tussen de spoorweg van Antwerpen naar Rotterdam, de spoorweg van Oost-België en deze van tussen Samber-en-Maas. Belangrijk resultaat van dit alles : De "Grand Central Belge" exploiteerde vanaf dit moment in België alléén reeds 511 km, waaronder de van noord naar zuid doorgaande lijn, daarmede niet alleen de havens van Rotterdam en Antwerpen verbindend, doch ook een uitvalsweg biedend naar Frankrijk, langs Leuven, Charleroi en Givet.

Het werd van langsom meer en meer duidelijk, dat voor de alles behalve homogene samenstelling van het Belgische spoorwegnet een rationelere en meer economisch verantwoorde oplossing diende gevonden.

Vandaar dat de Staat, in 1870, de exploitatie overnam van in totaal 601 km, die voordien in privé-handen waren (54 km hiervan werden oorspronkelijk gemeenschappelijk door privé en Staat bereden). Tussen 1876 en 1882 werden nogmaals 440 km overgenomen. Toen werd het een tijdlang zeer stil rond de overnames, die echter, in 1896, in een versneld tempo werden hervat.



ORIENT-EXPRESS

Vlaanderenstraat 68 - B-8400 Oostende

059/80.04.00

- * **Grootste speciaalzaak voor modeltreinen aan de kust**
- * **Nieuw :
ORIENT-EXPRESS MEMBER CARD**
Deze kaart is strikt persoonlijk en geeft U speciale kortingen
- * **Grote keus okkaside materiaal**
- * **Nog enkele Belgische Dacker-modellen in voorraad**

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog (1914) waren nog slechts vier privé-maatschappijen actief : 1. Nord-Belge, 2. Mechelen-Terneuzen, 3. Gent-Terneuzen, 4. Chimay. Op dit ogenblik waren 4.786 km in handen van de Staat en nog slechts 275 km behoorden toe aan onafhankelijke ondernemingen.

Tussen 1918 en de oprichting van de NMBS, op 1 september 1926, kocht de Staat tenslotte nog vier concessies terug. Op dit ogenblik exploiteerde de "Etat Belge" echter reeds de lijnen die oorspronkelijk aan deze concessies waren toevertrouwd geweest.

1926 EN DAARNA

Na haar oprichting zette de NMBS de reeks van terugkopen verder. Het Belgische gedeelte van Gent-Terneuzen ging in haar handen over op 1 april 1930, terwijl, als klap op de vuurpijl, de Nord-Belge werd overgenomen op **10 mei 1940** (de dag waarop vele duizenden van onze Oosterburen op veeleer ongewenst bezoek kwamen !).

Toen restten nog slechts Mechelen-Terneuzen, de spoorlijn van Chimay en, tot hiertoe niet vermeld, de elektrische lijn Brussel Leopoldskwartier-Tervuren, wier vergunning feitelijk pas in 1977 zou vervallen.

Op dit ogenblik waren wij echter, voor de tweede maal deze eeuw, zeer tegen onze zin in een oorlog verwickeld geraakt...

Keren wij nu nog even terug naar 1926 en de daaropvolgende jaren. Kort na haar oprichting, in 1929 om precies te zijn, wordt onze NMBS, samen met het hele land, gekonfronteerd met de vreselijke recessie, die een gevolg heet te zijn van de beurskrach van Wall Street. Daar ons land in de jaren voordien er

financieel al niet schitterend voorstond, kwam deze klap natuurlijk dubbel hard aan.

Een en ander belette niet, dat omstreeks 1930 de Maatschappij aan een uitgebreid vernieuwingsplan begon, wat enerzijds o.a. resulteerde in het verschijnen van metalen reizigersrijtuigen en anderzijds, in 1935, tot de openstelling van de eerste geëlektrificeerde lijn Brussel-Antwerpen.

Dit elektrische treintje was natuurlijk een teken aan de wand met betrekking tot de stoomtraktie in ons land. Wat echter niet uitsloot, dat tussen 1930 en 1940 twee van de mooiste scheppingen in de Belgische stoomlokomotiefbouw het licht zagen : de reeksen I en 12.

(Waar wij in dit artikel tot hier toe angstvallig zwegen over lokomotieven - met uitzondering weliswaar van onze eerstgeborenen - en wij dat, voor de weinige ruimte die ons nog rest, ook verder zullen doen, kunnen wij ons gelukkig prijzen dat de NMBS de moed heeft gehad één van onze beroemde 12'en terug tot leven te roepen.)

Toen kwam 1940 met alle ellende en vernielingen die, tot 1945 toe, een domper hebben gezet op de activiteiten van de Maatschappij. Zij was niet eens meer baas in eigen huis en moest gelaten, doch niet zonder symbolisch of reëel protest, toezien op het feit dat haar installaties, machines en rijtuigenpark werden gebruikt door vreemden - en dit in vele gevallen met alles behalve eerlijke bedoelingen.

Met de bevrijding in 1944 en het einde van de oorlog in 1945 werd een periode van wederopbouw ingeluid, die jaren zou duren. De stoomlokomotieven en de mensen die hen bedienden, hebben toen een grote en niet weinig verdienstelijke taak vervuld.

Hoe jammer we dat overigens ook kunnen vinden - in 1966 hadden onze stomers hun rol gespeeld. In het beste geval werd enkele van hen een plaatsje gegund in het museumbestand, doch de overgrote meerderheid werd, bij wijze van spreken, omgesmolten tot kookpannen en autoplaat.

De laatste privé-maatschappijen waren intussen ook definitief verdwenen...

Alles evolueert immers, zo ook onze NMBS. In de voorbije jaren, opnieuw geplaatst tegenover een crisis-situatie zonder voorgaande, bleef de Maatschappij nochtans konsekvent haar vernieuwingsprogramma verder zetten.

Het hedendaagse resultaat is een modern gestructureerd openbaar vervoersbedrijf, dat reizigers en goederen met eigentijds materieel tegemoet treedt, zij het dan dat een en ander niet altijd kan gebeuren zoals het bij de uitbating betrokken personeel en ook wij, het publiek, het soms zouden wensen. Moeder natuur spreekt immers af en toe een woordje mee. En vermits geen enkel mensenwerk geheel en al volmaakt kan zijn...

Desondanks, NMBS, nog vele jaren !

Rail-Revue

(Vervolgt met : **100 jaar Buurtspoorwegen in België**)

Bron : Ulysse Lamalle : "Histoire des Chemins de Fer Belges". Uitgave van Office de Publicité, Bruxelles, 1953.



Op 6 mei 1985 sleepte 12.004, weliswaar een dag te laat, doch opnieuw in volle glorie, de "Koninklijke trein" (bestaande uit vier L-rijtuigen), van Mechelen naar Brussel. Hier gezien tussen Zemst en Weerde, lopend tegen ongeveer 120 km/h (Foto Rail-Revue)

De vedetten

Naast de afdrukken der NMBS-technische fiches met betrekking tot de stoomlokomotieven der reeksen 12 en 29, zijn de gegevens omtrent het MS 1935 ontleend aan geschriften van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, van Les Ateliers Métallurgiques te Nivelles en van Acec te Charleroi. Tevens is Rail-Revue zo vrij geweest, enkele alinea's over te nemen uit het standaardwerk van de heer Phil Dambly, wiens "Onze onvergetelijke Stomers" (geschreven door een man die de stoomtraktie een groot en warm hart toedraagt) sinds zijn verschijnen a.h.w. de "Bijbel" is geworden voor elke Belgische stoomlokvriend.

Type 12 van de NMBS (1939-1962)

Begin 1939 nam de NMBS zes volledig gestroomlijnde lokomotieven "Atlantic", type 12, in dienst om de lichte exprestreinen te trekken tegen 140 km/h. Het waren prachtige machines, met eenvoudige uitzetting en twee buitenliggende cilinders. Net als de types 1 werden ze ontworpen door Notesse en geleverd door het "Consortium des Constructeurs". Ze waren voorzien van de dubbele uitlaat van Kylchap, de injecteur van Metcalfe en hadden oververhitters van Chantrenne, Salzannes of C.S.,

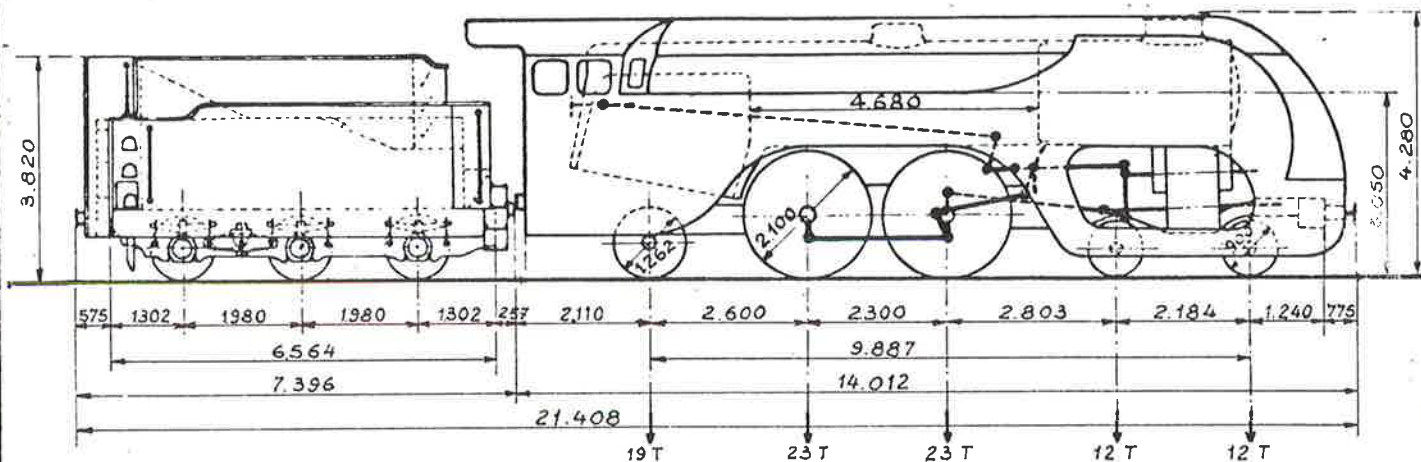
naar rato van twee machines per stelsel. Vier exemplaren waren uitgerust met de zuigerschuifstoomverdeling van Walschaerts, terwijl de twee andere van stoomverdelingen met kleppen voorzien waren, waarvan één van het stelsel van Dabeg (1205) en de andere van het stelsel van Caprotti (1206). Na de oorlog werd de stoomverdeling van Dabeg van de lokomotief 1205 vervangen door een klassieke stoomverdeling met zuigerschuiven. De typen 12 ontwikkelden 2.500 pk, wogen 89 ton en waren gekoppeld aan tenders van 24 m³ met drie assen. De draagassen evenals de assen van de tender waren uitgerust met rollagerpotten, de drijfwielen hadden een middellijn van 2,10 m en het frame was van het type "met stangen". Zuiver afgestemd op de snelheid, waren de typen 12, zoals voorgeschreven, beperkt tot 140 km/h.

Op 12 juni 1939 "verslond" een lokomotief van dat type aan kop van een trein van 200 T, de 115 km tussen Brussel en Oostende in 57 minuten! Door die prestatie veroverde België de "Blauwe Wimpel" van het snelheids-wereldrekord voor stoomtreinen (nr. 1202, 165 km/h).

Verdreven door de bovenleidingen, eindigden de lokomotieven type 12 hun briljante loopbaan op de lijnen Brussel-Bergen en Brussel-Rijsel. De laatste trein uit Rijsel die door een machine van dat type,

(B)

LOCOMOTIEF TYPE 12.



KARAKTERISTIEKEN.

Tender.

Tenders genummerd van 24601 tot 24606	
Type van tender :	25
Aantal assen :	3
Diameter van de wielen :	mm 1067
Astappen : diameter	mm 150
lengte	mm 200
Water	m ³ 24
Kolen	t. 8
Massa van de tender : ledig	t. 27
Massa van de tender : rijvaardig	t. 59

Historiek HL 12.004.

Locomotief werd gebouwd door het "Consortium Belge de Constructeurs de locomotives", de ketel door "S.A. Energie - Marcinelle" (nr 1203).

Fabricatienummer : HL

Ketel : 380

Bouwjaar : 1938

Indienststelling : 15.7.1939

Tender : nr 24604

Bouwer : "Armstrong Whitwort Sestwood-Works, Newcastle en Tyne"

Bouwjaar 1921 - type 18

Nummer 5068 tot 1931 - 24068 tot 1939

Omgebouwd door C.W. Mechelen tot type 19 in 1939 - hernummerd 24.604

Nummers HL 1204 in 1938
12.004 vanaf 1946

Eigenaarsdepot : Schaarbeek

Locomotief uit de geschriften : 13.9.1962

Laatste gesleepte trein met HL t. 12 :
nr 1716 Rijsel - Brussel-Noord op 29.7.1962
HL 12.004 - Machinist WILLEKENS L. -
Stoker : CUYPERS F. Depot
Schaarbeek

Locomotief.

Locomotieven genummerd van 12.001 tot 12.006	
Type van locomotief (ATLANTIC)	4-4-2
(Diameter van de cilinders (d))	mm 480
Mechanisme (Zuigerslag (l))	mm 720
(Diameter van de drijfwielen (D))	m 2,100
Keteldruk (p)	bar 18
Type van vuurkist	
(Lengte)	m 2,500
Rooster (Breedte)	m 1,480
(Oppervlakte (G))	m ² 3,70
Verwarmingsoppervlakte van de vuurhaard	m ² 16,50
(Kleine vlampijpen)	(diameters mm 45/50 aantal 123 oppervlakte m ² 81,50)
Pijpenbundel (Grote vlampijpen)	(diameters mm 125/133 aantal 33 oppervlakte m ² 60,70)
Oppervlakte van de kookbuizen	m ² 1,90
Totale verwarmingsoppervlakte (S)	m ² 160/60
Diameters van de oververhitterspijpen	mm 28/35
Oververhittingsoppervlakte (S ¹)	m ² 63
Ketelromp (gemiddelde diameter)	m 1,670
(dikte van de plaat)	mm 15
Dikte van de vuurkistmantel	mm 14
Dikte der platen van de vuurhaard (koper)	{ hemelplaat mm 15 achter- en zijplaten mm 15 pijpenplaat mm 15 tot 28
Dikte van de pijpenplaat-rookkast	mm 25
Inhoud van de rijvaardige ketel	m ³ 6,990
Volume van de stoomkamer	m ³ 2,660
Oppervlakte van de stoomafgifte	m ² 9,92
Verhouding S/G	43,4
Verhouding S ¹ /S	0,392
Trekvermogen T : $\frac{0,75 \cdot p \cdot d^2}{D}$	kN 136,64
Massa van de ledige locomotief	t 81
Massa van de adhesie (A)	t 46
Verhouding T/A	1/4,31
Massa van de rijvaardige locomotief	t 89
Maximum snelheid	km/h 160
Vermogen	kW 1840



29013 met een sleep K-rijtuigen te Lommel op 17.5.1978 (Foto Th. Heylen)

de 12.004 (ex 1204), getrokken werd, verkeerde in moeilijkheden te Ascq, wegens de slechte staat van het vuur. Nadat het vuur gereinigd was in het depot van Fives, geschiedde de terugtocht van Rijsel naar Brussel in optimale voorwaarden en de 12.004 veroorloofde zich zelfs de weelde een minuut terug te winnen van de twee die ze voor het uitrijsein van Halle verloren had.

Dat gebeurde op 29 juli 1962...

Ph. Dambly

Type 29 van de N.M.B.S. (1946-1966)

Na de tweede wereldoorlog kon de N.M.B.S. in haar verwoeste installaties niet snel genoeg de nodige herstellingen aan de beschadigde lokomotieven uitvoeren. Bovendien voorzag men, ondanks de medewerking van de zwaar geteisterde Belgische industrie, dat de spoorwegen vlug een tekort aan lokomotieven zouden hebben.

Aangezien de Amerikaanse industrie de enige was die voldoende snel de bestellingen kon uitvoeren, werd besloten de bestellingen in de U.S.A. te plaatsen. Daar zelfs de lokomotieffabrieken van de U.S.A. de eisen gesteld aan de levering (korte termijnen) niet konden voldoen, werd de bestelling verdeeld over de U.S.A. en Canada, en wel als volgt:

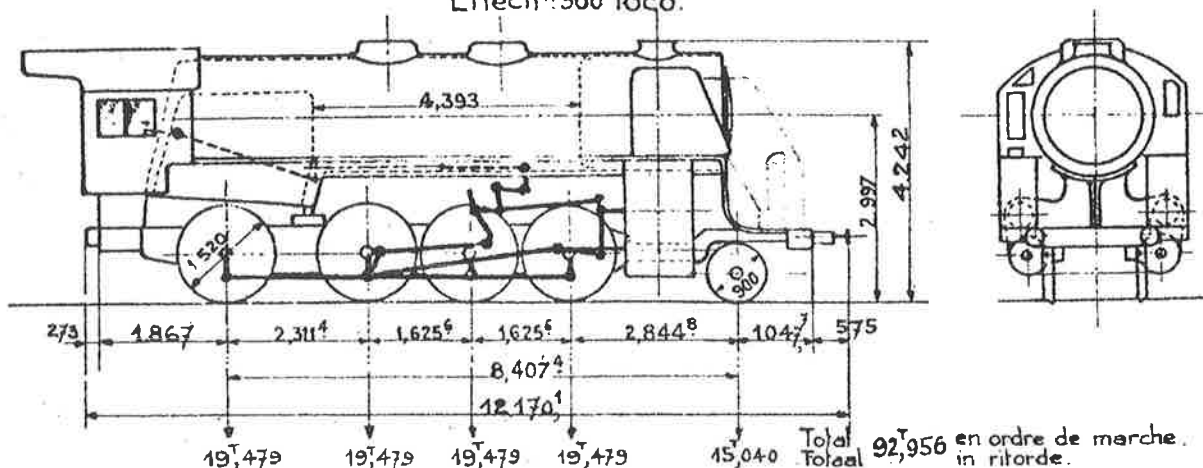
- Montreal Locomotive Works, Canada : 160 machines (29.001 - 29.160)
- Canadian Locomotive Company, Kingston, Canada : 60 machines (29.161 - 29.220)
- American Locomotive Company, Schenectady, U.S.A. : 80 machines (29.221 - 29.300)

Deze machines met 2-8-0, of 1D, of Consolidation-asindeling werden in Montreal ontworpen. Ze bezaten drijfwielen van 1,52 m diameter, twee cilindrs, Superheater-oververhitter, een halfdiepe vuurhaard, wogen 92,95 ton en ontwikkelden zowat 2.000 PK. Ze beschikten over een Walschaerts-stoomschuif en de rijrichting kon veranderd worden met een Franklin Precision Gear, aangedreven door perslucht. Vanzelfsprekend waren de machines aan het Belgische net aangepast, o.a. de koppelingen, de verbindingsslangen voor de verwarming en de remmen. De maximumsnelheid bedroeg 96 km/uur, in Amerika vastgesteld volgens de "diametersnelheid", hetzij zoveel mijlen/uur als er duimen begrepen zijn in de diameter van de drijfwielen. In werkelijkheid bereikten de machines in dienst dikwijls 100 km/uur. De machines van het type 29 waren uitgerust met een Worthington-voorverwarmer en een Nathan-injector. Vijftien lokomotieven, nr. 29.168 tot en met 29.182 (van Canadese oorsprong) waren uitgerust met een Metcalfe-injector, die werkte met

(B)

Locomotive Locomotief TYPE 29

Effectif: 300 loco.



Caractéristiques.

Date de construction : 1945

Locomotives numérotées de 29.001 à 29.300

Type de locomotive (Consolidation) 2.8.0

Mécanisme { Diamètre des cylindres (d) mm 559
 Course des pistons (l) mm 711
 Diamètre des roues motrices (D) m 1,520

Timbre (p) kg/cm² 15,75

Type de foyer: Acier soudé

Grille { Longueur m 2,48
 Largeur m 1,780
 Surface (G) m² 4,40

Surface de chauffe du foyer m² 14,680

Faisceau fumée { Petits diamètres mm 45/50
 tubes à nombre 152
 surface m² 94,93
 Gros diamètres mm 128/137
 tubes à nombre 40
 fumée surface m² 71,21

Chaudière { Surface des tubes bouilleurs m² 1,73
 Surface de chauffe totale (S) m² 182,55
 Diamètres des tubes surchauffeurs mm 30/38
 Surface de surchauffe (S') m² 73,00

Corps cylindrique { diamètre moyen m 1,854
 épaisseur d. la tôle mm 19,05

Épaisseur du manteau de la boîte à feu mm 14,30

Épaisseur des tôles du foyer (acier) { ciel mm 9,5
 arrières et latérales mm 9,5
 tubulaire mm 12,7

Épaisseur de la tôle tubulaire boîte à fumée mm 14,3

Capacité de la chaudière en ordre de marche m³ 7,850Volume de la chambre à vapeur m³ 2,800Surface d'émission de la vapeur m² 10,42

Rapport S/G 41,5

Rapport S'/S 0,4

Effort de traction $T = \frac{0.65 p d^2 l}{D}$ kg 15.021

Poids de la locomotive à vide t 84,500

Poids adhérent (A) t 77,916

Rapport T/A 1/5,18

Karakteristieken.

Bouwjaar : 1945

Locomotieven genummerd van 29.001 tot 29.300

Type van locomotief (Consolidation) 2.8.0

Mechanisme { Diameter der cilinders (d) mm 559
 Zuigerslag (l) mm 711
 Diameter der drijfwielen (D) m 1,520

Keteldruk (P) kg/cm² 15,75

Type van vuurhaard: Gelascht staal

Rooster { Lengte m 2,48
 Breedte m 1,780
 Oppervlak (G) m² 4,40

Verwarmingsoppervlak v.d. vuurhaard m² 14,680

Pijpenbundel { kleine diameters mm 45/50
 vlam aantal 152
 oppervlak m² 94,93
 Grote diameters mm 128/137
 vlam aantal 40
 pijpen oppervlak m² 71,21

Ketel { Oppervlak der kookbuizen m² 1,73
 Totaal verwarmingsoppervlak (S) m² 182,55
 Diameters der oververhittingspijpen mm 30/38
 Oververhittingsvlak (S') m² 73,00

Ketelromp { gemiddelde diameter m 1,854
 dikte der plaat mm 19,05

Dikte van den vuurkistmantel mm 14,30

Dikte der platen v.d. vuurhaard (staal) { hemeiplaat mm 9,5
 achter en zijplaten mm 9,5
 pijpenplaten mm 12,7

Dikte der pijpenplaat-rookkast mm 14,3

Inhoud van den ritvaardigen ketel m³ 7,850Volume der stoomkamer m³ 2,800Oppervlak van stoomafgifte m² 10,42

Verhouding S/G 41,5

Verhouding S'/S 0,4

Trekvermogen $T = \frac{0.65 p d^2 l}{D}$ kg 15.021

Gewicht der leege locomotief t 84,500

Adhesiegewicht (A) t 77,916

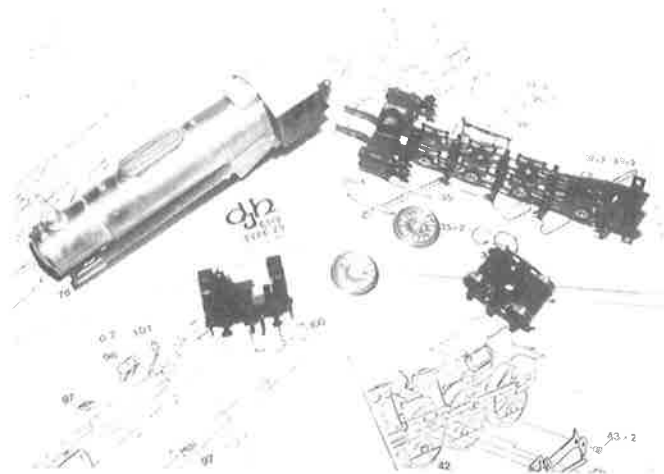
Verhouding T/A 1/5,18

afgewerkte stoom in plaats van een voorverwarmer. De Amerikaanse lokomotieven werden in Antwerpen ontscheept in 1946, terwijl de Canadese "in bouwdoos" geleverd werden, verzonden in grote kisten. Ze werden geassembleerd in de tractiewerkplaats van Antwerpen-Dam. De laatste lok van de reeks (nr. 29.300) werd Ambiorix gedoopt, maar het naamschild verdween gedurende de overtocht van de Atlantische Oceaan.

Weldra deed het type 29 in alle delen van het land dienst, waar ze opgemerkt werden door de typische tonen van hun Nathan-stoomfluit en hun brutale uitlaat. De spoorwegmannen noemden ze schertsend "Jeep". Het type 29 bleef als N.M.B.S.-stoomlokomotief het langst overeind, en wel in de stelplaats van Aalst, die eigenlijk afhangt van de tractiewerkplaats van Merelbeke.

Enkele kenmerken over lok 29.013

- Gebouwd in Canada door de Montreal Locomotive Works in 1945.



Type 29 NMBS in opbouw uit een DJH-kit. Bouwer: F. Van Visschel (Foto: Rail-Revue)

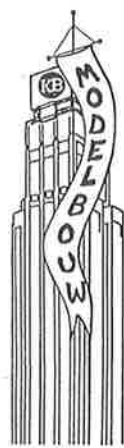


Een mooi staaltje van perfecte modelbouw: 29013 in HO, gerealiseerd door F. Van Visschel, eveneens uit een DJH-kit (Foto Rail-Revue)

- Opgenomen in de geschriften van de N.M.B.S. op 08.02.1946.
- Achtereenvolgens verbonden aan de stelplaatsen van: Ottignies (1946), Kinkempois (1957), Leuven (1960), Monceau (1960), Merelbeke/Aalst (1963) en Leuven (1967).
- Officieel buiten dienst gezet op 16.12.1976.
- Aan lok 29.013 viel de eer te beurt om op 20 december 1966 trein 8155 als laatste stoomreizigers-trein van de N.M.B.S. in normale dienst van Aat naar Denderleeuw te slepen. Dat betekende meteen het einde van 131 jaar stoomtractie op het Belgische spoorweganet.

Van de NMBS-stoomlokomotieven der reeksen 12 en 29 bracht de Britse firma DJH enige jaren geleden, in zéér beperkte oplage, modellen uit in schaal HO. De reeks 12, alleen als gebouwd model verkrijgbaar, is bijzonder fraai, doch is niet in te zetten op de modelbaan (vitrinemodel) en is bovendien vrij prijzig. De machine uit de reeks 29 is naar keuze te verkrijgen als bouwdoos of als afgewerkt stuk. Het zelf bouwen van een 29 is echter geen werk voor beginners. Alhoewel ook opgevat als vitrinestuk is de 29, mits ombouw van de tender en met enige toegevingen in vergelijking tot de echte lokomotief, wel te gebruiken bij uw privé-spoorwegbedrijf. Raadpleeg uw handelaar!

(Medegedeeld door F. Van Visschel)



in
het  van
Antwerpen

EXCLUSIEVE FABRICATIES
SPECIALE UITVOERINGEN
EIGEN OMBOUW
RESERVATIES VOOR VASTE KLANTEN

SPECIALIST
NMBS

OOK ZELDZAME SPECIALITEITEN

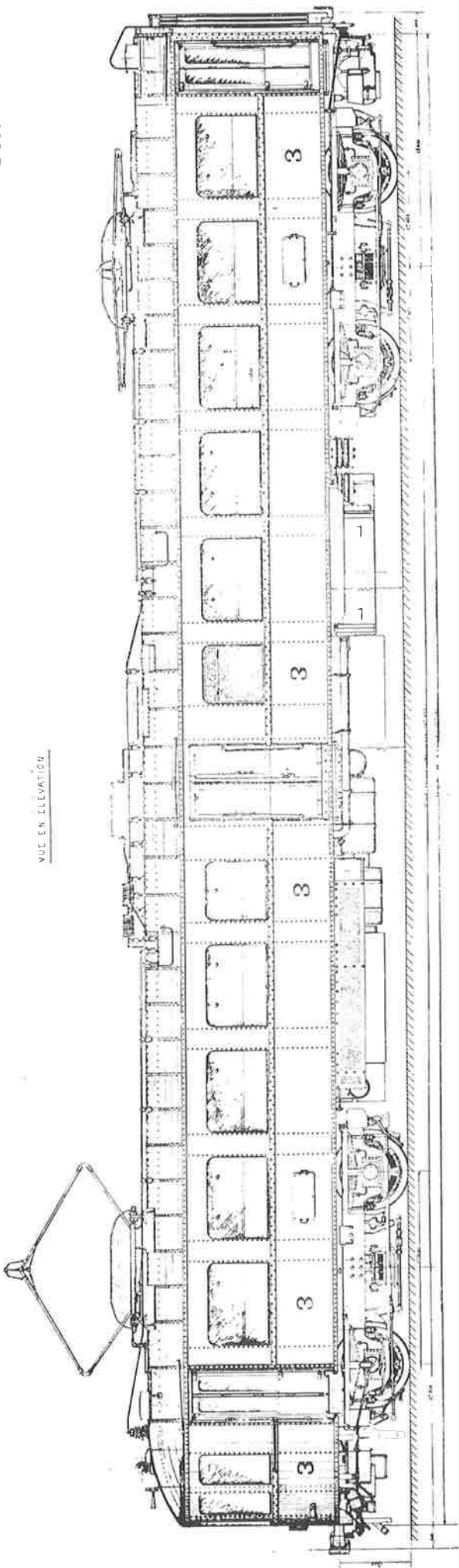


WINKEL GALERIJ
EIERMARKT
14

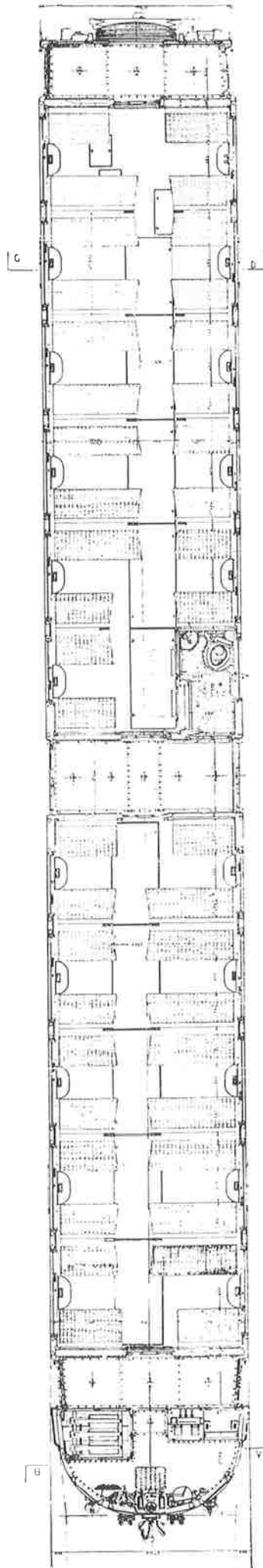


Herman verschooten
UW PARTNER VOOR
EEN BLIJVENDE SERVICE

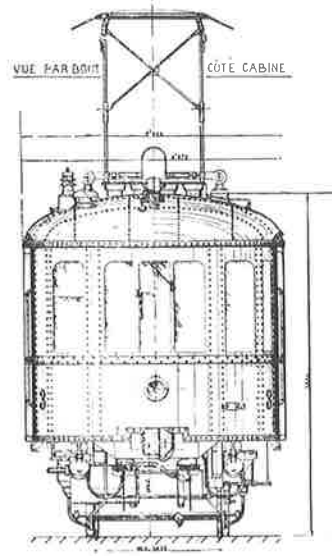
VUE EN ELEVATION



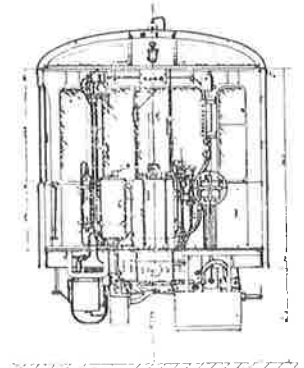
COUPE EN PLAN



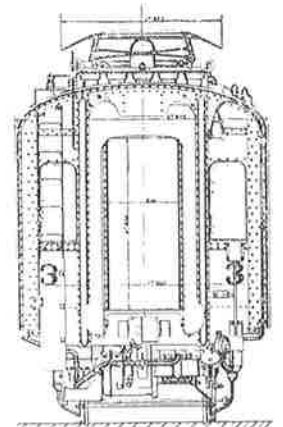
VUE PAR BOUT CÔTÉ CABINE



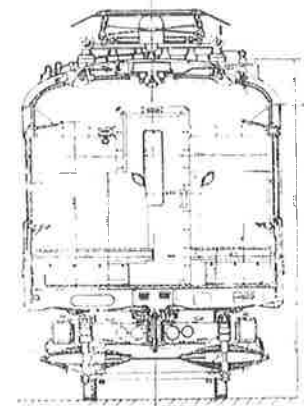
COUPE TRANSVERSALE SUIVANT A-B



VUE PAR BOUT CÔTÉ OPPOSÉ CABINE



COUPE TRANSVERSALE SUIVANT C-D





MS 1935 op proefrit op 14.3.1985 passeert Hever (Foto Th. Heylen)

Vierledig motorstel 1935

Alle inspanningen ten spijt, zijn wij er niet in geslaagd de hand te leggen op een technische steekkaart van het NMBS-viertje uit 1935.

Sommige gegevens zullen dan ook, noodgedwongen, ontbreken. Dank zij de bereidwillige medewerking van enkele "ingewijden" kunnen wij U toch enkele extra wetenswaardigheden mededelen, waarvoor onze oprechte dank aan de betrokkenen.

Effektief (1935): 12 eenheden

In 1967 werd, met gebruikmaking van gedeelten van de MS 1935, een reeks van 8 eenheden gebouwd, die heden nog onze tweeledige poststellen vormen (reeks 951-958).

Asindeling : Bo'Bo'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'

Bouwer, mechanisch gedeelte : Les Ateliers

Métallurgiques S.A., Nivelles - elektrisch gedeelte : ACEC, SEM

De hiernavolgende gegevens zijn afkomstig uit documenten van Les Ateliers Métallurgiques, Nivelles en van Acc, Charleroi, en hebben betrekking op de originele toestand van de MS 1935.

Bouwjaar : 1934 (!)

Totale lengte, overgangsbalgen inbegrepen : 90,36 m

Lengte motorwagen : 22,16 m

Lengte aanhangrijtuig : 22 m

Totale breedte : 2,96 m

Asafstand tussen draaistellen :

motorwagen : 14,85 m

aanhangrijtuig : 15 m

Radstand draaistellen :

motorwagen : 2,85 m

aanhangrijtuig : 2,50 m

Doormeter wielen (nieuw) :

motorwagen : 1,118 m

aanhangrijtuig : 1,01 m

Vloerhoogte t.o.v. spoor, onder last : 1,305 m

Dakhoogte t.o.v. spoor, onder last : 3,88 m

De overige gegevens zijn overgenomen uit documenten van de NMBS en hebben betrekking op het gereviseerde stel anno 1985

Vermogen : 2x4 traktiemotoren van elk 275 Pk (200 kW)

Maximum snelheid : 120 km/h

Leeggewicht : 241,850 T

Totaalgewicht onder last : 275,400 T

Op de buitenuiteinden zijn de rijtuigen uitgerust met een Henricotkoppeling. In geval van koppeling met andere NMBS-Henricot-motorrijtuigen mag echter geen elektrische koppeling tussen de onderlinge traktievoertuigen plaats vinden, gezien de afwijkende bedrading.

Het viertje omvat volgende rijtuigen :

Rijtuig nr. 1, motorwagen ACEC, met een capaciteit van 115 personen

Rijtuig nr. 2, aanhangrijtuig, 91 personen

Rijtuig nr. 3, aanhangrijtuig, 108 personen

Rijtuig nr. 4, motorwagen SEM, pakwagens, 100 personen.

Daar er verschillen bestaan in de bouw van de hoogspannings-vermogensstroomkringen gekonstrueerd door ACEC (Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi) en SEM (Société d'Electricité et de Mécanique de Gand), dient de treinbestuurder er rekening mee te houden, dat bij snelheden van minder dan 60 km/h niet zonder meer van serie naar parallel kan doorgeschakeld worden. Teneinde uitschakeling van de motoren te vermijden, dient bij een snelheid van minstens 45 km/h de overgang van serie naar parallel verwezenlijkt door de manipulator (rijkrak) eerst terug in de nulstand te plaatsen.

Zo zijn er nog meer "eigenaardigheden" aan het 1935-viertje.

Alléén perrons van het verhoogde type kunnen worden bediend.

Daar de toegangsdeuren van de stuurcabine naar buiten openen, moet de bestuurder opletten dat hij niet een en ander van zichzelf en/of van zijn treinstel kwijtspeelt !

Het kan ook gebeuren, dat de bestuurder bij het vertrek zijn treinchef (onvrijwillig) op het perron achterlaat, wanneer deze laatste de elektrische schakelaar voor de deursluiting zou bedienen op hetzelfde ogenblik dat de bestuurder de rijkrak in de nulstand zou plaatsen !

Het zou ons te ver leiden, de lezer aan de hand van elektrische schema's uit te leggen, hoe de hiervoor geschetste situatie zou kunnen ontstaan.

Na lezing van het voorgaande zal het wel duidelijk zijn, dat het personeel, bestemd om het viertje te bedienen, a.h.w. een speciale scholing heeft moeten krijgen.

De Centrale Werkplaats te Mechelen heeft overigens schitterend werk geleverd bij de restauratie van het jubileumstelletje. Het blauw-crème viertje heeft, naast een grondige opknappbeurt binnen en buiten, een geheel nieuwe elektrische bedrading gekregen. Het zal onze lezers zeker interesseren met dit fraaie werkstuk een ritje te maken. Het waar en wanneer vindt U achteraan deze bijdrage.

- (1) De eerste stellingen werden eind december 1934 afgeleverd. Op 23 april 1935 vervingen zij geheel en definitief de door stomers getrokken sneltreinen in het reizigersverkeer tussen Brussel en Antwerpen.

Dienstregeling Stoomtreinen

Reservering

Eerst en vooral willen wij laten opmerken dat het aantal plaatsen tijdens de speciale ritten strikt beperkt is en dat het daarom noodzakelijk is dat de biljetten in alle stations van het net op voorhand worden verkocht. Deze biljetten zullen daardoor zowel vervoerbewijs als reserveringsbewijs zijn.

De prijs van een heen- en terugrit is vastgesteld op 250 F (400 F voor de ritten Mechelen - Gent en Aarlen - Marloie), waarbij de kinderen van 6 tot 12 jaar halve prijs moeten betalen. Een kaart geldig voor 4 ritten naar keuze wordt verkocht tegen de prijs van 750 F. Deze biljetten worden te koop aangeboden 14 dagen voor het vertrek dezer treinen.

De NMBS kent ook 50% vermindering toe de reizigers toe te laten om zich te begeven naar de plaats van vertrek

Aarschot - Diest - Hasselt

1 juni

Aarschot	9,25	10,50	11,15	12,40	14,25	—	—	19,18
Diest	9,50	10,15	11,40	12,05	14,50 A 15,05 V	16,25	16,40	18,45 V 18,35 A
Hasselt	—	—	—	—	15,30	15,50	17,05	18,00

Jemeppe - Namen - Hoei

9 juni

Jemeppe	9,42	10,15	12,01	12,37	—	—	—
Moustier	V 9,37 A 9,32	A 10,20 V 10,25	—	—	—	—	—
Franière	—	—	V 11,50 A 11,46	A 12,46 V 12,50	—	—	—
Floreffe	V 9,21 A 9,16	A 10,33 V 10,43	—	—	—	—	—
Flawinne	—	—	V 11,34 A 11,30	A 12,58 V 13,03	—	—	—
Namen	9,00	10,54	11,20	13,10	14,55	17,36	—
Andenne	—	—	—	—	A 15,18 V 15,23	V 17,00 A 16,55	—
Hoei	—	—	—	—	15,35	16,35	—

Luik-G - Tilleul - Flémalle Ht.

22 en 23 juni

Luik-G	9,05	10,17	10,51	12,07	13,53	15,07	15,51	17,07
Tilleul	—	V 10,09 A 10,06	—	V 11,59 A 11,56	—	V 14,59 A 14,56	—	V 16,59 A 16,56
Flémalle Ht.	9,33	10,00	11,19	11,50	14,21	14,50	16,19	16,50

Verviers - Spa

6 en 7 juli

Verviers	8,56	10,44	11,05	12,43	14,00	15,51	16,12	17,41
Pepinster	A 9,01 V 9,06	V 10,36 A 10,27	A 11,10 V 11,15	V 12,35 A 12,29	A 14,05 V 14,10	V 15,43 A 15,28	A 16,17 V 16,20	V 17,33 A 17,28
Theux	A 9,12 V 9,28	V 10,19 A 10,14	A 11,21 V 11,26	V 12,21 A 12,16	A 14,16 V 14,21	V 15,20 A 15,15	A 16,26 V 16,28	V 17,20 A 17,15
Spa	9,42	10,00	11,40	12,02	14,35	15,01	16,42	17,01

Trois Ponts - Vielsalm - Gouvy

13 juli

Trois Ponts	9,30	12,20	12,39	14,50	15,33	18,16
Vielsalm	A 9,45 V 9,50	V 11,58 A 11,53	A 12,54 V 13,24	V 14,28 A 14,23	A 15,48 V 15,52	V 18,02 A 17,57
Gouvy	10,08	11,32	13,42	14,02	16,10	17,42

Bastenaken - Libramont

21 juli

Bastenaken	10,00	12,47	14,00	16,47	18,00
Libramont	10,35	11,57	14,35	15,57	18,35

Menen - Komen - Ieper

10 augustus

Menen	9,17	11,16	11,36	14,16	14,36	16,16	16,36	19,16
Komen	A 9,28 V 9,33	V 11,00 A 10,55	A 11,47 V 11,52	V 14,00 A 13,55	A 14,47 V 14,52	V 16,00 A 15,55	A 16,47 V 16,52	V 19,00 A 18,55
Ieper	9,51	10,32	12,10	13,32	15,10	15,32	17,10	18,32

Kortrijk - Oudenaarde

11 augustus

Kortrijk	9,20	10,49	11,20	12,49	14,35	16,04	16,35	18,40
Oudenaarde	10,05	10,25	12,05	12,25	15,20	15,40	17,20	18,16

Namen - Dinant

24 en 25 augustus

Namen	9,05	11,09	11,33	13,51	15,33	17,51
Lustin	A 9,21 V 9,26	V 10,45 A 10,41	A 11,49 V 11,54	V 13,27 A 13,22	A 15,49 V 15,54	V 17,27 A 17,22
Yvoir	A 9,36 V 9,41	V 10,28 A 10,24	A 12,04 V 12,09	V 13,09 A 13,04	A 16,04 V 16,09	V 17,09 A 17,04
Dinant	9,51	10,10	12,19	12,50	16,19	16,50

Charleroi - Marchienne - Piéton - La Louvière S.

21 september

Charleroi	9,30	11,19	11,40	13,29	15,30	17,19	17,40	19,29
Marchienne	A 9,35 V 9,40	V 11,12 A 11,07	A 11,45 V 11,50	V 13,22 A 13,17	A 15,35 V 15,40	V 17,12 A 17,07	A 17,40 V 17,50	V 19,22 A 19,17
Piéton	A 9,56 V 10,00	V 10,51 A 10,46	A 12,06 V 12,11	V 13,01 A 12,56	A 15,56 V 16,00	V 16,51 A 16,46	A 18,06 V 18,11	V 19,01 A 18,56
La Louvière Z.	10,10	10,30	12,21	12,40	16,10	16,30	18,21	18,40

Gent Sint Pieters - Deinze**28 en 29 september**

Gent St-P	9.10	10.33	11.10	12.33	14.10	15.33	16.10	17.33
De Pinte	A 9.18	V 10.20	A 11.18	V 12.20	A 14.18	V 15.20	A 16.18	V 17.20
	V 9.23	A 10.15	V 11.23	A 12.15	V 14.23	A 15.15	V 16.23	A 17.15
Deinze	9.32	10.00	11.32	12.00	14.32	15.00	16.32	17.00

Dienstregeling Motorstel 1935**Bergen - Saint Ghislain****1 juni**

Bergen	9.20	10.07
Saint Ghislain	9.31	9.56

Om het uur tot 18u07 (Aankomstuur in Bergen)

Luttre - Charleroi - Châtelet**8 juni**

Luttre	9.20	10.31	10.47	11.56	12.20	13.31
Charleroi	A 9.33	V 10.18	A 11.00	V 11.43	A 12.33	V 13.18
	V 9.38	A 10.13	V 11.05	A 11.38	V 12.38	A 13.13
Châtelet	9.46	10.05	11.13	11.30	12.46	13.05

Luttre	13.57	15.20	15.42	16.57	17.20	18.31
Charleroi	A 14.10	V 15.07	A 15.55	V 16.43	A 17.33	V 18.18
	V 14.15	A 15.02	V 16.00	A 16.38	V 17.38	A 18.13
Châtelet	14.23	14.54	16.08	16.30	17.46	18.05

Gent - Dendermonde**9 juni**

Gent	9.30	10.40	11.01	12.10	12.30	13.40
Dendermonde	9.55	10.15	11.26	11.45	12.55	13.15

Gent	14.01	15.10	15.30	16.40	17.10	18.10
Dendermonde	14.26	14.45	15.55	16.15	17.26	17.45

Aarlen - Marloie**15 juni**

Aarlen	9.20	11.42	12.05	14.33	14.57	17.22
Libramont				V 14.01		
				A 13.50		
Marloie	10.20	10.40	13.05	13.20	15.57	16.20

Brugge - Knokke**6 en 7 juli**

Brugge	9.39	11.04
Knokke	10.02	10.41

Om de twee uren tot 19u04 (Aankomstuur in Brugge)

Brugge - Blankenberge**13 en 14 juli**

Brugge	9.19	9.55
Blankenberge	9.32	9.42

Om het uur tot 17u55 (Aankomstuur in Brugge) Opgelet: geen vertrek om 10u19 te Brugge en om 9u42 te Blankenberge op 14 juli.

Brugge - Oostende**20 en 21 juli**

Brugge	9.30	10.34	11.00	11.58	12.25	13.34
Oostende	9.49	10.15	11.19	11.39	12.44	13.15

Brugge	14.00	14.58	15.25	16.34	17.00	17.58
Oostende	14.19	14.39	15.44	16.15	17.19	17.39

Leuven - Aarschot**24 en 25 augustus en 14 september**

Leuven	9.45	10.45	11.15	12.20	12.45	13.45
Aarschot	10.00	10.30	11.30	12.05	13.00	13.30

Leuven	14.15	15.20	15.45	16.45	17.15	18.20
Aarschot	14.30	15.05	16.00	16.30	17.30	18.05

Leuven - Mechelen**15 september**

Leuven	9.20	10.20	10.35	11.40	11.55	12.50	13.10
Mechelen	9.40	10.00	10.55	11.20	12.15	12.30	13.30

Leuven	14.10	14.30	15.30	15.50	16.50	17.10	18.10
Mechelen	13.50	14.50	15.10	16.10	16.30	17.30	17.50

Mechelen - Gent**28 en 29 september**

Mechelen	9.45	11.58
Dendermonde	A 10.05	V 11.38
	V 10.10	A 11.33
Gent	10.35	11.08

Twee andere heen- en terugreizen bij vertrek uit Mechelen om 12u45 en om 15u45

Aarlen - Luxemburg**12 oktober**

Aarlen	9.35	10.38	10.55	11.58	12.15	13.18
Luxemburg	9.58	10.15	11.18	11.35	12.38	12.55

Aarlen	13.35	14.58	15.15	16.18	16.35	17.38
Luxemburg	13.58	14.35	15.38	15.55	16.58	17.15

Luik - Verviers**19 en 20 oktober**

Luik	9.30	10.35	10.45	12.00	12.20
Verviers	9.55	10.10	11.10	11.35	12.45

Luik	13.25	13.40	15.05	15.30	17.00
Verviers	13.00	14.05	14.40	15.55	16.35

Een belangrijke bijdrage tot de geschiedenis van de Buurtspoorwegen :

Een eeuw mobiel met tram en bus

Eric Keutgens voorstellen als tramhistoricus is in feite geheel overbodig. Naast vele tientallen geschiedkundige tram-bijdragen in allerlei publikaties, heeft Keutgens zijn volkomen terechte faam vooral te danken aan het monumentale standaardwerk "De Antwerpse Tram". Met dit boek vestigde hij eens en voor altijd zijn reputatie als "tramhistoricus par excellence". Voor de zeer weinigen die het nog niet zouden weten vermelden wij ten overvloede, dat Keutgens oprichter en medeconservator is van het

Antwerpse Tram- en Automuseum.

Met "Een eeuw mobiel met tram en bus - Honderd jaar Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen" plaatste de auteur opnieuw een schot in de roos. Waar Eric Keutgens zelf, o.i. ietwat té bescheiden, zijn jongste publicatie "vooral een kijkboek" noemt, staat het buiten kijf, dat hier weerom een geschiedkundige bijdrage werd te boek gesteld, waarvan de waarde moeilijk kan worden onderschat.

"Een eeuw mobiel" is inderdaad

een kijkboek - en wat voor een ! Uit zijn rijke en schijnbaar onuitputtelijke verzameling zichtkaarten, foto's en documenten, brengt de auteur ons in 150 illustraties een bloemlezing van in de meeste gevallen voorheen nooit gepubliceerde prenten, die de lezer een onvergetelijk en onvergelijkbaar beeld bieden over 100 jaar NMVB-bedrijvigheid in de provincie Antwerpen.

Daarnaast is er het tekstgedeelte, waarin Keutgens, op de hem eigen gevatte en akkurate wijze, een inzicht biedt in alle as-

pekten van het titanenwerk dat door de NMVB, in casu door al haar medewerkers, werd verricht om de gemeenschap een vervoersbedrijf te bieden, dat heden nog steeds onmisbaar is. Hier en daar klinkt even de nostalgie door naar de, in vele gevallen ten onrechte, onherroepelijk (is dit wel zo?) verdwenen tram. Wat, ondanks alle "tramliefde" van de auteur, niet belet dat hij zich konsekvent houdt aan de historische en economische gegevens, die hebben geleid tot de hedendaagse structuur van de NMVB.

Wij zijn van oordeel, dat het geschreven woord in dit boek even belangrijk is als het illustratiegedeelte. De tekst bevat immers een diepe en heldere bron aan gegevens, waar geen toekomst

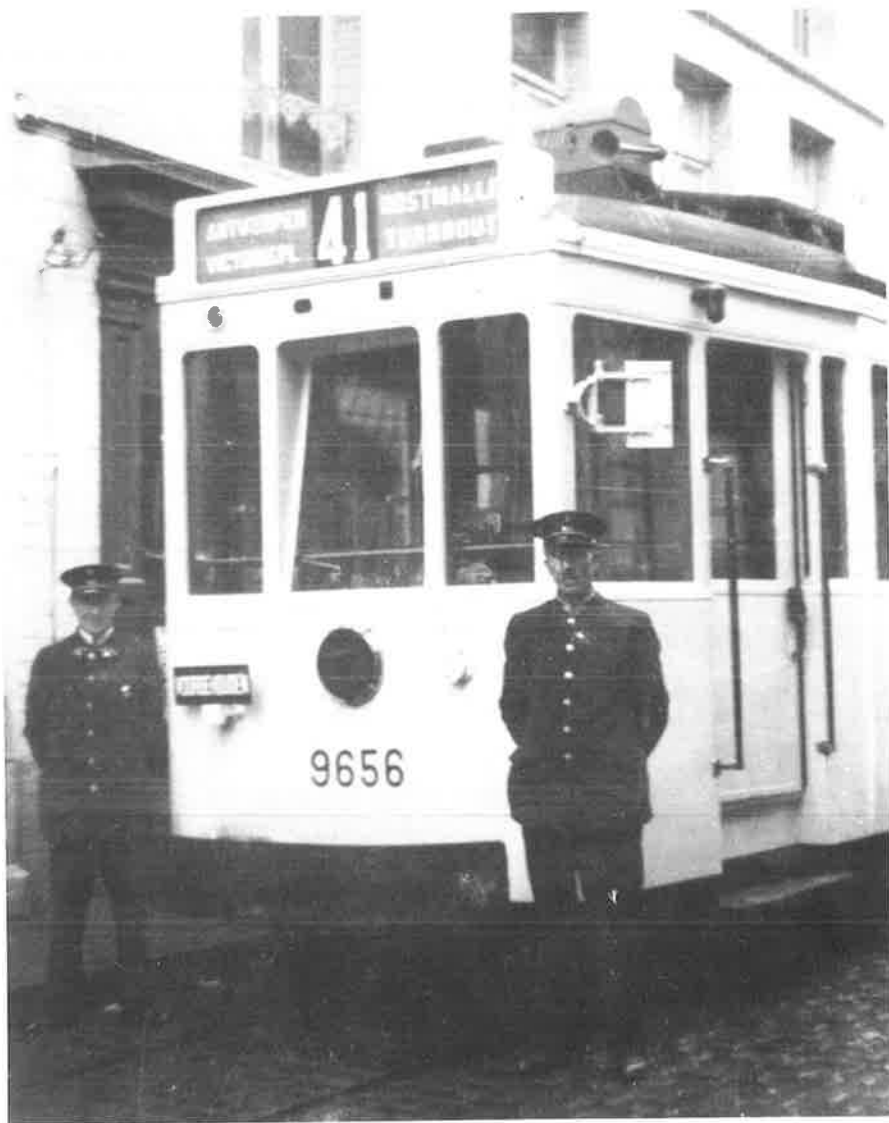
stig geschrift omtrent het openbaar vervoer in ons land omheen zal kunnen.

De typografische verzorging van het boek is overigens, zowel in illustratie als in tekst, onberispelijk. Een reden te meer om het aan te schaffen.

Elk rechtgeaard tramiefhebber die het in handen krijgt zal begeesterd zijn. En dit is dan volkomen terecht !

G. C.

Eric Keutgens : "Een eeuw mobiel met tram en bus - Honderd jaar Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen". Layout van Walter De Pooter. Formaat: 22 x 27,5 cm, 150 illustraties, 112 pagina's. Prijs : 590 F. Uitgave "De Vlijt", Antwerpen. Verkrijgbaar in de boekhandel en in het Antwerpse Tram- en Autobusmuseum.



Turnhout, Markt, 2 augustus 1941. Een uitzonderlijk document : de inhuur van de elektrificatie van het baanvak Schilde-Turnhout. Let op de "afgeschermde" koplamp van het rijtuig evenals op de vermelding "Victoriepl." op de film. Die Victorie zat de bezetter tamelijk dwars : zij diende van de koersborden verwijderd ! (Verzameling E. Keutgens)

Onze kleurenposter

Het lot heeft beslist dat de eerste kleurenposter de tram als onderwerp zou hebben. De treinfanaten komen dus in nr. 2 van Rail-Revue aan hun trekken. Ons beeld : Motorwagen NMVB 9153 van stelplaats Anderlues, hier gefotografeerd tussen Anderlues en Lobbes, dienst doende op lijn 92 Charleroi Eden-Thuin, in augustus 1982. Lijn 92 werd intussen reeds geruime tijd geleden opgedoekt, terwijl het spoor en de bovenleiding nog slechts sporadisch worden gebruikt door de ASVI, wier museumactiviteiten op deze lijn na 1985 van langs om meer grote vraagtekens worden. Ook de verdere levensloop van de beroemde type S-reeks - onze foto toont een typische SC (harleroi) met klaptreden, waarbij ook de onregelmatige schildering van het rijtuig opvalt - is zeer onzeker. Door afschaffing van vele lijnen enerzijds en het inzetten van de reeksen 6100 en SJ anderzijds, is de NMVB met een overschot aan S-rijtuigen komen te zitten. Waar momenteel het ombouwprogramma van type S naar type SJ nog verder gaat, is het toch zeker, dat vele van onze zo vertrouwde S'en zullen dienen te verdwijnen.

Hen wacht dan nog slechts de slopershamer en -brander... (Dia G. Cuyt)

UW DIA KAN ONZE VOLGENDE KLEURENPOSTER ZIJN !

Loop eens even door uw dia-verzameling! Wellicht ontdekt U hier of daar een schitterend kleurenplaatje met (voor 1985 althans) het Belgische trein- of tramgebeuren als onderwerp. Dit toveren wij dan om tot de kleurenposter voor één van de volgende Rail-Revue's.

Wat moet U daarvoor doen ?

U stuurt uw dia (strikt eigen werk natuurlijk !) ingeraamd - doch niet onder glas - en degelijk verpakt naar Rail-Revue (Monopress, Vosstraat 43, 2200 Antwerpen-Borgerhout). U vermeldt daarbij op een apart briefje uw naam en volledig adres en een zo nauwkeurig mogelijke omschrijving en datering van uw onderwerp.

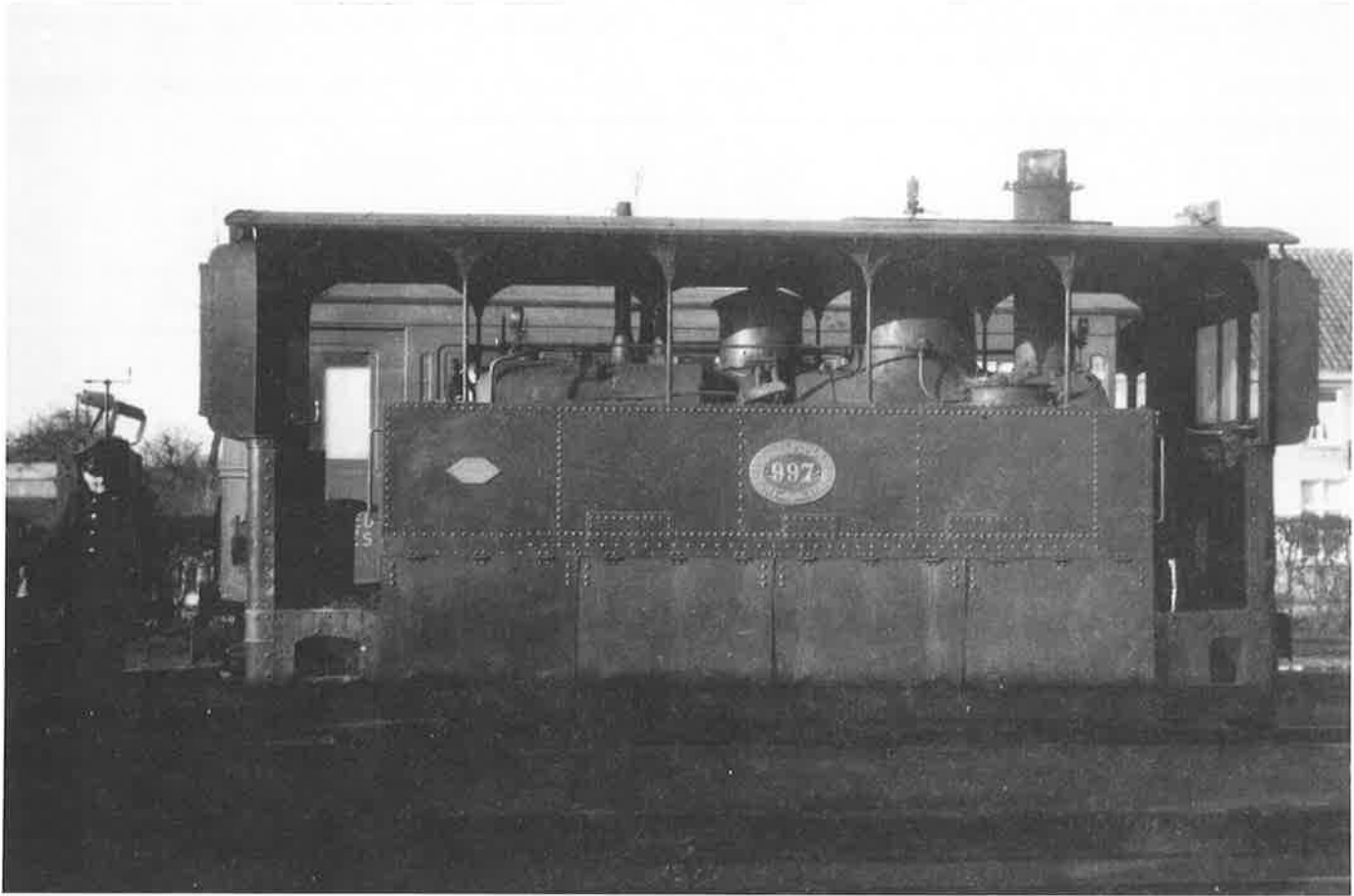
EEN DIA per inzender a.u.b. !

Wij - dat zijn een viertal liefhebbers-fotografen zoals U - maken een keuze uit de ingestuurde dia's na een strenge selectie. Gepubliceerde zowel als niet-gepubliceerde dia's worden teruggestuurd op voorwaarde dat uw zending twee postzegels van 12 F bevatte.

Wordt uw dia niet gepubliceerd : jammer, een volgende keer meer geluk !

Wordt uw dia wel gepubliceerd : wij verwittigen U daarvan en belonen U daarvoor met een briefje van 500 F. U staat ons dan wel het éénmalige reproductierecht van uw dia af. Bij de kleurenposter die het resultaat is van uw fotografische exploten wordt vanzelfsprekend uw naam vermeld.

Aan het werk nu en... veel sukses !



NMVB-Stoomlok Type 19, Nr. 997 te Leerbeek op 24.12.1945 (Foto Van Witsen - Verzameling E. Keutgens)



100 jaar Buurtspoorwegen

STOOMLOKOMOTIEF Type 19 (ex-R.O.D.)

GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT

Gedurende de oorlog 1914-1918 maakten de geallieerden een ruim gebruik van het buurtspoorwegnet achter het front. Deze lijnen hadden dus een aanzienlijk strategisch belang. Het Engels leger, meer bepaald de Railway Operating Division, liet eveneens 50 stoomlokomotieven bouwen, reproducties van het type 18, en onder meer bestemd voor de sector van Ieper.

AANTAL

Deze bestelling werd uitgevoerd door twee Engelse maatschappijen :

- R. Stephenson C^o Ltd, te Darlington, 30 eenheden, gebouwd in 1916 en 1917.

- R. & W. Hawthorn-Leslie & C^o Ltd, te Newcastle-on-Tyne : 20 eenheden, gebouwd in 1917.

48 van de 50 lokomotieven werden in 1919 aangekocht door de N.M.V.B. en genummerd van 950 tot 997, onder aanduiding "type 19". Een groot aantal deed dienst in de provincie Antwerpen.

20 volgende eenheden werden gebouwd in de werk-

huizen Hawthorn-Leslie : 951, 952, 953, 954, 958, 959, 960, 964, 967, 973, 976, 977, 978, 979, 983, 984, 985, 988, 991 en 996. De andere machines werden geleverd door Stephenson; twee werden niet overgenomen door de N.M.V.B., de nummers 998 en 999 bleven open.

KENMERKEN

Deze machines werden in rechte lijn afgeleid van het type 18 maar zijn van Engelse constructie; serie onderdelen eigen aan de Britse constructeurs (zandbakken bvb); de karakteristieken zijn uitgedrukt in Engelse maten en hierdoor kunnen zij verschillen van deze van het type 18.

De lokomotief 979, bewaard in het Museum van Schepdaal werd dus gebouwd bij Hawthorn in 1917. Zij behoorde toe aan de vroegere Groep Brussel. Op de plaat van de constructeur staan nog steeds de initialen W.D. (War Department).

BESCHRIJVING

Tenderlokomotief van het type 030 met twee stuurposten. De wielen zijn langs de binnenzijde van het chassis geplaatst en de cilinders langs de buitenzijde.

De stoomverdeling is van het type Walschaerts en de vuurkist van het type Belpaire. Het optrekstangenwerk is volledig beschermd en toegankelijk langs 4 beweegbare panelen. De veiligheidsklep is van het type Wilson. De lokomotief is voorzien van een handrem.

TECHNISCHE GEGEVENS

Spoorwijdte	1,000	m
Stoomdruk	12,500	kg
Roosteroppervlakte	0,750	m ²
Verwarmingsoppervlakte van de haard	3,620	m ²
Verwarmingsoppervlakte van de pijpen	32,800	m ²
Totale verwarmingsoppervlakte	36,420	m ²
Aantal vlampijpen	144	
Afstand tussen de pijpplaten	1,900	m
Doormeter van de cilinders	0,280	m
Slaglengte van de zuigers	0,400	m
Doormeter van de wielen	0,865	m
Aandrijving op de derde as		
Afstand tussen de assen	1,000	m
Gewicht per as :		
- voor	7.180	kg
- midden	7.250	kg
- achter	7.570	kg
Totale breedte	2,232	m
Uiterste lengte	6,486	m
Lengte van elke bumper	0,487	m
Overbouw :		
- voor	1,863	m
- achter	1,606	m
Hoogte rail - dak	3,016	m
Inhoud waterbakken	2.000	l
Inhoud kolenbunker	0,500	m ³
Tractiekracht	2.965	kg
Leeggewicht	18.000	kg
Gewicht rijklaar	21.150	kg

De lok 979 werd op 8 mei 1984 uit het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal weggehaald en overgebracht naar het N.M.V.B. werkhuis te Merksem, Oude Bareel, om volledig te worden gerestaureerd en rijklaar gemaakt

Deze grondige restauratie wordt uitgevoerd door oprustgestelden van de maatschappij en enkele actieve agenten onder de deskundige leiding van de Heer J. Block, werkhuisoverste.

De lok onderging reeds de eerste keuringen en doorstond de verschillende proeven, zodat de lokomotief normaal ingereden kan worden.

Het inrijden en de proefritten zullen doorgaan tijdens de maand juni in de N.M.V.B. stelplaats te Knokke.

De bestemming van de lok na de manifestaties aan de Kust (16 juli) en Henegouwen (15 augustus) is nog niet bekend. Hierover zal in gezamenlijk overleg met de N.M.V.B. en de bestaande museumdirecties een beslissing genomen worden.

Het NMVB-eeuweest - Bijzondere ritten

Naar aanleiding van het eeuweest van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen worden een aantal bijzondere ritten georganiseerd met historisch trammaterieel.

De belangrijkste manifestatie is ongetwijfeld de historische tramrit aan de Kust op DINSDAG 16 JULI 1985 in de namiddag ter herdenking van de opening van de eerste buurttramlijn in België tussen Oostende en Nieuwpoort op 15 juli 1885.

Op vermelde dag zal het hiernavolgend materieel ingezet worden :

1ste stel (stoomtramstel)

- tramlokomotief 979 (Type 19 - bouwjaar 1917)
- A 2107 (gemengd rijtuig pak - en IIde kl. - afdeling)
- A 10782 (stoomtramrijtuig IIde kl.)
- A 11751 (stoomtramrijtuig IIde kl. en Iste kl.)
- A 1625 (Koninklijk rijtuig)
- A 2026 (gemengd rijtuig Iste kl. en pakafdeling en IIde kl.)

2de stel (Periode 1925-1935)

- Elektrische traktor 9965
- Kustrijtuig met open balkons 11593
- Kustrijtuig met open balkons 8768

3de stel (Kusttram periode 1935-1955)

- Motorrijtuig 9985
- Aanhanger 9944
- Aanhanger 19211

4de stel (Kusttram periode 1954-1982)

- Motorrijtuig TSO 9014
- Aanhanger (ex-TN) 9458
- Aanhanger (Type Destelbergen) 9538

5de stel: meerdere gelede tramrijtuigen (al dan niet gekoppeld)

Reisweg : Oostende (Kaaistation) naar Westende (Keerlus) en terug naar Oostende (stelplaats). Baanvak Oostende (Station) - Oostende (Media Center) voorbehouden aan de genodigden. Het traject Oostende (Media Center) - Westende en terug wordt leeg gereden (zonder reizigers).

In het Media Center wordt die dag de tentoonstelling over het Belgisch openbaar vervoer officieel geopend. Deze tentoonstelling loopt tot 18 augustus 1985 en is alle dagen toegankelijk van 14u00 tot 21u00. Tussen het NMVB-station Oostende en de expo in het Media Center zal op bepaalde uren eveneens de gerestaureerde en rijvaardige gyrobus 3 ingezet worden.



Lok 979 tijdens de restauratie in het NMVB-Werkhuis te Merksem - Oude Bareel op 19.12.1984 (Foto E. Keutgens)

Buiten de manifestaties die op de kustlijn worden georganiseerd, worden er ook een aantal toeristische rondritten gehouden op het Henegouwse tramnet en de museumlijn Lobbes-Thuin, door de Association pour la Sauvegarde du Vicinal (Asvi) in samenwerking met de NMVB.

Dit programma ziet er als volgt uit :

15, 16, 17, 18 augustus : Anderlues-Lobbes-Thuin Stoomtram : 979 + 10782 + 11751 + 2107

Jaren 1930 : 9888, 9924, 2121, 2354

Jaren 1950 : 10308 + 19405

Jaren 1940 : ART 89 en/of ART 300, 1936

Jaren 1900 : 9073, 1936 tentoongesteld in Thuin (?)

6 oktober : Trein-tram-bus dag

Ritten op de lijn Anderlues-Lobbes-Thuin in samenwerking met de gemeente Lobbes wat de bootdienst betreft.

Verdere inlichtingen :

schriftelijk : ASVI, Belliardstraat 91, 1040 Brussel

telefonisch : Raymond Duquenne -

kantooruren 02/512.49.08

's avonds 02/673.48.63

De lezer zal wellicht begrijpen dat deze gegevens worden megedeeld onder voorbehoud en zonder enige waarborg van uitvoering zoals opgegeven. Het gaat hier om een principieel programma, dat kan gewijzigd worden naargelang de omstandigheden en de noodwendigheden.

Wij raden de belangstellenden aan nauwkeurig de pers te raadplegen die omtrent deze manifestaties uitgebreid zal informeren.

E. Keutgens

26 april 1985

SPOORAGENDA

Daar deze rubriek wordt samengesteld aan de hand van ons door de maatschappijen en verenigingen verstrekte gegevens, kan Rail-Revue niet verantwoordelijk worden geacht voor eventuele vergissingen of weglatingen in de hierna gepubliceerde manifestaties of data.

NMBS

De dienstregeling voor de ritten met stoomloks types 12 en 29 evenals met het motorstel 1935 vindt U in aansluiting met de bijdragen over deze machines elders in dit nummer.

juni

3 tot 15/6 : Internationaal fotosalon van spoorwegmensen in het station Brussel-Centraal.

5/6-7/6 : Expotrein NMBS in station Antwerpen-Oost en Charleroi-Zuid.

7 en 8/6 : Opendeurdag in station Charleroi-Zuid.

8/6 : Opendeurdag in station Antwerpen-Centraal en ritten met motorstel naar de haven van Antwerpen.

9 en 10/6 : Opendeurdag in station Gent-St.-Pieters en Namen.

9/6-12/6 : Expotrein NMBS in station Gent-St.-Pieters en Namen.

15/6 - 18/6 : Expotrein NMBS in station Kortrijk en Aarlen.

20/6-23/6 : Expotrein NMBS in station Brugge en Luik-Guillemins.

20/6-22/6 : Opendeurdag in de WDT Kinkempois.

22 en 23/6 : Opendeurdagen in station Luik-Guillemins.

sinds april : Museum Brussel-Noord, open alle werkdagen van 9 tot 16 u. 30.

juli

1/7-7/7 : Expotrein NMBS in station

Knokke en Spa.

10/7-13/7 : Expotrein NMBS in station Blankenberge en Vielsalm.

15/7-18/8 : Media-Center in Oostende-Mariakerke, tentoonstelling UBTCUR met als thema : "Openbaar vervoer - factor van sociale ontwikkeling" en tentoonstelling NMBS met als thema : "150 jaar technische evolutie in dienst van de gemeenschap".

19/7-25/7 : Expotrein NMBS in station Oostende en Bastenaken.

28/7-03/8 : Expotrein NMBS in station De Panne en Jemelle.

augustus

6/8-11/8 : Expotrein NMBS in station Ieper en Bertrix.

15/8-19/8 : Expotrein NMBS in station Turnhout en Beauraing.

17/8-31/8 : Tentoonstelling 150 jaar spoorwegen te Blankenberge, met bloemencorso op 25/8, herinnerend aan 150 jaar spoorwegen.

21/8-25/8 : Expotrein NMBS in station Diest en Namen.

september

2/9-5/9 : Expotrein NMBS in station Hasselt en Gembloers.

4/9-14/9 : Tentoonstellingspaleis te Namen, tentoonstelling BVGSSV met als thema : "Openbaar vervoer - factor van sociale ontwikkeling" en tentoonstelling NMBS met als thema : "150 jaar technische evolutie in dienst van de gemeenschap".

Geleide bezoeken aan de Centrale Werkplaatsen te Salzinnes (werkdagen).

6 en 7/9 : Expotrein NMBS in station Landen en Ottignies.

8 en 9/9 : Opendeurdag in station Brussel-Zuid.

8/9-11/9 : Expotrein NMBS in station Brussel-Zuid.

12/9-14/9 : Tentoonstelling van historisch tractiematerieel in de spoorwegloods te Leuven.

Expotrein NMBS in station Leuven en Aat.

15/9-17/9 : Expotrein NMBS in station Mechelen en Doornik.

18 en 19/9 : Expotrein NMBS in station Turnhout en Bergen.

20/9-24/9 : Expotrein NMBS in station Antwerpen-Oost en van 20 tot 22/09 treinritten in de haven van Antwerpen.

21/9-24/9 : Expotrein NMBS in station La Louvière-Zuid.

25/9-26/9 : Expotrein NMBS in station Sint-Niklaas en Nijvel.

25/9-27/9 : Opendeurdag in de werk- en bewaarplaatsen Elektriciteit en Seinrichting Etterbeek.

27/9-30/9 : Expotrein NMBS in station Gent-St.-Pieters.

28/9 : Opendeurdag in de Centrale Werkplaatsen te Gentbrugge.

28/9-30/9 : Expotrein NMBS in station Mariembourg.

oktober

1/10-4/10 : Expotrein NMBS in station Brugge en Charleroi-Zuid.

7 en 8/10 : Expotrein NMBS in station Oostende en Ciney.

9 en 10/10 : Expotrein NMBS in station Veurne en Libramont.

11/10-14/10 : Expotrein NMBS in station Roeselare en Aarlen.

15/10-18/10 : Expotrein NMBS in station Kortrijk.

15 en 16/10 : Expotrein NMBS in station Verviers.

18/10-21/10 : Expotrein NMBS in station Luik-Guillemins.

20/10-23/10 : Expotrein NMBS in station Aalst.

22 en 23/10 : Expotrein NMBS in station Hoei.

23/10-26/10 : Opendeurdag in de laboratoria, de meetrijtuigen en de schooltrein van de seinrichting te Schaarbeek.

november

16/11-9/12 : Tentoonstelling in het Communicatie Centrum Noord (station Brussel-Noord). Voorstelling van de vervoersmaatschappijen.

NMVB

De door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen geplande manifestaties worden uitvoerig besproken in de bijdrage over de stoomlok type 19 NMVB, elders in dit nummer van Rail-Revue.

ASVI 02/673.48.63 en 770.96.25

Ritten met historisch trammaterieel tussen Lobbes en Thuin, zon- en feestdagen van 15/6 tot 15/9, zaterdagen in juli en augustus.

8/6 : "Dag 1900".

15 tot 18/8 : stoomtramritten.

29/9 : "De jaren '30".

BVS 053/70.38.37

2 tot 5/8 : groepsreis naar Nürnberg. Waarschijnlijk start van stoomritten op ex-NMBS lijn 52 Dendermonde-Puurs in september '85. Medewerkers van harte welkom !

CFS 041/82.22.27 en 69.26.49

Dieselritten op 60 cm industriële lijn Damré-Sprimont : 2 en 16/6, 7 en 21/7, 4, 16, 24 en 25/8, 1 en 15/9, telkens vanaf 14 u.

CFV3V 081/71.11.22

Er is dit jaar druk verkeer op de museumlijn Mariembourg-Treignes. Wij vermelden gemakkelijksheidshalve wanneer er NIET wordt gereden in

juni : maandag tot en met vrijdag

juli : woensdag en vrijdag

augustus : woensdag en vrijdag, echter wel op 16/8

september : maandag tot en met vrijdag, echter wel op 19 en 23/9

Stoomfestival : 21, 22, 23/9.

Modelbouw dag : 2/6.

DBW 050/36.11.52 - 059/80.14.43

Stoommuseum Maldegem met 60 cm smalspoorlijn : Pasen tot eind september op weekends en feestdagen, van 10 tot 18 u.

Stoomfestival : 24 en 25/8.

LOCOMOTION 03/457.53.71

6 tot 9/9 : groepsreis Nürnberg met bijwoning Jubileumsparede.

MSTB 02/252.03.19

Ritdagen te Vilvoorde : 2, 16, 30/6, 14, 28/7, 4, 11, 18, 25/8, 1, 8, 15/9.

Stoomfeest : 1/9.

"Afscheidsrit" : 15/9.

Ruilbeurzen : 2/6, van 9 tot 13u in zaal Star, N. De Brauwerstr. 21 te Vilvoorde,

1/9, van 10 tot 17 u., depot Centrale Intercom, 1/12 weerom in zaal Star.

RMM 081/71.26.68

Opendeurdagen station Namen : 9 tot 12/6.

Miniatuurbaan-tentoonstelling : 12 en 13/10 in de clublokalen, Centre Socio-culturel de Belle-Vue, rue du Trèfle, Jambes-Montagne.

RRR 067/63.82.46 en 63.72.13

Smalspoorlijn 60 cm Rebecq-Rognon, stoomtractie : zon- en feestdagen van 1 mei tot einde september.

TTA 02/345.76.07

Museumtramlijn Erezée-Forge rijdt op weekends en feestdagen van 7/4 tot 6/10, dagelijks in juli en augustus. Op 5/8 speciaal programma "100 jaar Buurtspoorwegen".

TTZ 012/23.76.61

Museumspoorlijn Zolder-Genebos rijdt op 9, 23, 29, 30/6, 7, 14, 21, 28/7, 4, 11, 15, 16, 17, 18, 25/8, 1, 8/9.

29/6 : "Dag van de Spoorwegliefhebber" met ritten doorheen de mijn, extra fotohaltes op de lijn naar Genebos.

15 tot 18/8 : jaarlijks spoorfestival met bijkomende ritten en tentoonstellingen.

XXXII^e MOROP-Congres te Brussel, van 15 tot 21 september 1985.

Na 1958 en 1968 zal België in 1985 voor de derde maal de eer en het genoegen hebben, een MOROP-Congres te ontvangen. Zoals eerder werd onze hoofdstad als zetel van het congres gekozen : Brussel ligt immers in het middelpunt van het land en van het spoorwegnet en is de ontmoetingsplaats van de twee belangrijkste gemeenschappen van het land. Bovendien evolueerde haar stedelijk vervoernet gevoelig gedurende de laatste jaren, vooral door de bouw van een metro- en pre-metronet. In het jaar 1985, dat in België tot "Jaar van het openbaar vervoer" uitgeroepen werd, zullen verschillende bijzonder belangrijke feiten herdacht worden :

- 150 jaar Belgische spoorwegen

- 100 jaar buurtspoorwegen, 100 jaar Internationale Spoorwegcongresvereniging en 100 jaar Internationale Unie van het Openbaar Vervoer

- 50 jaar elektrische tractie bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS).

Daarom nodigen FEBELRAIL en KBVVS gezamenlijk U uit op dit Congres. De deelnemers aan het congres zullen bij hun verplaatsingen de gelegenheid hebben om zowel in historisch, gerestaureerd materieel als in moderne rijtuigen te reizen.

Tevens zullen zij de voordelen van het nieuwe uursynchrone uurrooster, dat op het gehele NMBS-net op 3 juni 1984 in voege kwam, kunnen beoordelen.

Tentoonstelling van modelspoormaterieel

Aansluitend bij het programma zal een tentoonstelling van modelspoormaterieel in het Centrum voor Public Relations van

de MIVB, metrostation ANNEESSENS, georganiseerd worden van 8 september tot einde oktober 1985. Deze tentoonstelling zal voor scholen en voor het publiek toegankelijk zijn; op 16 september is het geleid bezoek ervan voorzien om 20 u.

Adres Congressecretariaat : c/o Wouter Janssens - Palmboomstraat 12, B - 1150 Brussel

De Heverleese Hobby-Club deelt ons mede, dat zij haar documentatie en filmarchief ter beschikking kan stellen bij het inrichten van tentoonstellingen en dergelijke manifestaties. Vooraf schriftelijk contact is echter noodzakelijk op volgend adres : Heverleese Hobby-Club v.z.w. Withoflaan 5, 3030 Heverlee. Inlichtingen ook telefonisch op het nummer 016/23.89.95.

DUITSE BONDSREPUBLIC

Naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in Duitsland, plant de Deutsche Bundesbahn volgende evenementen :

- Bijzondere ritten

1. Met stoom van Neurenberg naar Bayreuth, verder met historische diesellok naar Neuenmarkt-Wirsberg v/v : iedere zaterdag van 28/5 t.e.m. 28/9/85, ook op woensdagen in juli.
2. Met stoom van Neurenberg naar Amberg v/v : iedere zondag van 19/5 t.e.m. 29/9/85, ook op woensdagen in juni en augustus en op 6 juni.
3. Zelfde reisweg als 2., echter met fotohaltes, met stoom : 1/6, 29/6, 7/9/85.
4. Zelfde reisweg als 1., echter met fotohaltes, met stoom en diesel : 6/6, 17/6, 3/8 en 12/10/85 (deze reizen lopen door tot Marktschorgast).
5. Rondrit door Oberfranken : Neurenberg-Neurenberg, met fotohaltes, stoom, diesel, stoom, elektrisch (zeer interessante rit, er wordt o.a. ook gestoomd met een lok van de "Dampfbahn Fränkische Schweiz") : 16/6, 13/7, 14/9 en 12/10/85.
6. Bayerwald-rondrit : Neurenberg-Neurenberg, met fotohaltes, stoom, diesel, stoom, diesel, elektrisch (qua landschap en onder spoortechnisch oogpunt een prachtrit) : 15/6, 20/7 en 21/9/85.
7. Rondrit door de Oberpfalz : Neurenberg-Neurenberg, met fotohaltes, stoom, diesel, stoom : 8/6, 27/7, 17/8 en 28/9/85.

Inlichtingen en boekingen bij de DER-reisbureau's en bij de agentschappen van de Deutsche Bundesbahn.

- Tentoonstellingstrein

Deze speciale trein "150 jaar Duitse Spoorwegen" zal zijn rondritten beëindigen in Aken en daar opgesteld staan op 17 en 18 augustus 1985.

- Lokomotiefparade

Ongeveer 50 historische machines zullen deelnemen aan een cavalcade die doorgaat te Neurenberg op o.a. 14 september 1985.

RAIL- AKTUEEL

BELGIE

• De enkelsporige lijn 29 Herentals-Tielen-Turnhout werd onder draad gebracht. Deze elektrificering ging gepaard met aanpassingswerken in de stations van Turnhout en Herentals. In deze laatste stad werd o.a. een autobusstation, dat liefst 12 perrons omvat, gebouwd bij het spoorstation. Turnhout kreeg een nieuwe "opmaak" van zijn perron- en uitwijksporen, alle geëlektrificeerd, terwijl perron 2 tot de maximaal beschikbare lengte van 370 m werd uitgebreid.

• Weldra zouden de doodsklokken kunnen luiden over het pittoreske tramlijntje, dat de gemeente Han sur Lesse verbindt met haar beroemde grotten. De NMVB-spoorauto's (autorails) die er de dienst uitmaken, zijn tot op de draad versleten en bijgevolg zou het hele lijntje dan maar dienen te verdwijnen, om te worden vervangen door een kabelbaan. Nochtans zou het bouwen en onderhouden van enkele nieuwe motorwagens op de lange duur waarschijnlijk goedkoper uitkomen dan de aanleg van een kabelbaan! Voorts bedient het trammetje de grotten vanuit het centrum van Han sur Lesse, wat zeker niet zal kunnen worden gezegd van zijn mogelijke vervanger. Als men tijdens het seizoen de volle trammetjes naar de grotten ziet rijden, kan men bezwaarlijk volhouden dat het lijntje niet rendabel kan worden uitgebaat. Staat ons laatste NMVB-lijntje in de provincie Namen hetzelfde treurige lot te wachten als destijds dit van het bekende toeristen-trammetje Namen-station naar Namencitadel? Elk rechtgeaard tramliedhebber moet hier zijn stem laten horen tegen de afschaffing! Teneinde een georganiseerde actie mogelijk te maken, kan men contact opnemen met de Heer Marc Potier, rue Ribot 1, 5198 Anhé.

FRANKRIJK

• Op 15 februari l.l. werd te Boinville le Gaillard een lintje doorgeknipt, wat meteen de officiële start betekende voor de bouw van de nieuwe TGV Atlantique-lijn. Opnieuw zal men hier een grootse prestatie dienen te leveren, die o.m. ook de bouw van verscheidene belangrijke bruggen omvat. In tegenstelling met de aanleg van de TGV-lijn Paris-Lyon, zal

men hier voor het eerst worden gekonfronteerd met tunnelbouw op een hoge snelheids-lijn.

Voor de TGV Atlantique wordt ook het comfort van het rollend materieel nog gevoelig opgedreven. Dit wil heel wat zeggen, als men rekening houdt met de reeds hoge graad aan comfort bij de huidige TGV. De eerste klasse-wagens zullen gekompartimenteerde salons voor vier personen krijgen, voorzien van sofa's, geschikt rond een middenin geplaatste tafel. In de tweede klasse komen kompartimenten voor jongeren en voor families, waarin bij de laatste soort speelruimte voor de kinderen wordt voorzien! De ruime barwagens krijgen een echt café en een telefoonkabine, aldus de reizigers de mogelijkheid biedend met de buitenwereld contact te houden. Tenslotte worden ook nog verbeteringen aangebracht aan de ophanging en de klimaatregeling van de rijtuigen.

Vermits men onlangs de dikke laag stof heeft weggeblazen van de ontwerpen voor een Kanaaltunnel, begint men stilaan te dromen van de TGV Paris-London. Ook aansluitingen naar Keulen en Amsterdam, beide langs Brussel, behoren, alhoewel toekomstmuziek, nog steeds tot de mogelijkheden.

• Tot en met 1984 beschikten nog slechts drie Franse steden over de tram: Marseille, St. Etienne en, iets dichterbij huis, Lille. Treurige overblijfselen, als men weet dat vroeger praktisch iedere Franse stad van enige betekenis een min of meer uitgebreid tramnet bezat. Sedert 7 januari 1985 is er verandering gekomen in deze toestand, want dit was namelijk de koude doch heuglijke dag, waarop in Nantes de tram terug ging rijden!

Nantes, een middelgrote havenstad in het Département Loire Inférieure, bezit een lange en rijke traditie op gebied van openbaar vervoer. Reeds in 1825 (jawel!) werden de paardjes voor een eerste openbare omnibusdienst ingespannen. In 1879 verschenen de persluchttrams in het stadsbeeld, waarmede Nantes meteen de eerste Franse tramstad werd. Gedurende vierendertig jaar hebben deze trams hun diensten kunnen aanbieden want, vreemd genoeg, het duurde tot 1913 vooraleer de elektrische traktie ingang vond. 1935 betekende een hoogtepunt voor de tramgeschiedenis van Nantes. In dat jaar werden 6,7 miljoen kilometer afgespoord en 27 miljoen reizigers vervoerd (de stad telde toen een bevolking van maximaal 170.000 inwoners!). Als gevolg van de oorlog was er zeer veel schade, waaraan ook het tramnet niet was ontsnapt. Een en ander leidde tot het overschakelen op autobussen en op 26 januari 1958 was het, op het eerste zicht althans, definitief afgelopen met de tram in Nantes. Wel werd intussen een soort bovengrondse metro in het leven geroepen, die gebruik maakte van een deel van het bestaande SNCF-net.

Toen de verkeerssituatie in de binnenstad min of meer onhoudbaar werd, opperde men opnieuw de mogelijkheid tot het oprichten van een tramnet, dat ditmaal evenwel volledig op eigen bedding

zou dienen te rijden. Sommige vroede stadsvaders stonden alles behalve onverdeeld gunstig tegenover deze gedachte doch... zij werden in de minderheid gesteld en men toog aan het werk. Met het gevolg dat op 7 januari 1985, 106 jaar nadat de persluchtwagens hun intrede deden, de tram in Nantes opnieuw ging rijden. Nantes is daarmee wéér eerste-ling, want zij beschikt als enige Franse stad over een hypermoderne, door Alstom ontworpen en gebouwde sneltram.

Hoewel wij op dit ogenblik nog niet over eigen foto's van deze mooie stellen beschikken (die houdt U, als het maar enigszins mogelijk blijkt, van ons tegoed), hangen wij U hierbij een cijferbeeld op: De stellen zijn enkel geleed en rusten op drie bogies, waarvan de buitenste twee ieder zijn voorzien van een traktiemotor van 275 kW. De tweerichting-wagens hebben een totale lengte van 28,5 m, een breedte van 2,3 m en een leeggewicht van 35,5 ton. Zij rijden op 1435 mm spoor en de eerste lijn, nu in dienst, bedient 22 halteplaatsen. De enkelvoudig opgehangen bovenleiding geeft 750 V gelijkstroom af, opgewekt door 4 onderstations. Mettertijd zullen de tramstellen, die 80 km/h kunnen lopen, 60 zitplaatsen hebben en van 108 tot maximum 178 staanplaatsen bieden, van Scharfenbergkoppelingen worden voorzien zodat de 20 stuks die nu in dienst zijn, ook gekoppeld zullen kunnen rijden.

Nantes heeft weer een tram. Deze gebeurtenis leek ons belangrijk genoeg, om er wat uitgebreider op in te gaan!

NEDERLAND

• Onlangs hebben de NS bij Talbot in Aken de bestelling kunnen plaatsen voor een tweede reeks van zg. "doorloopkoppelen". Deze ICM-2's, waarvoor een order van 47 stuks uit de bus kwam, zijn nagenoeg identiek aan de reeks 4011-4050 (ICM-1). Nagenoeg de helft van de onderdelen zal echter wel door het Nederlandse bedrijfsleven worden geleverd. Te zijner tijd zal de inzet van dit nieuwe materieel allerlei verschuivingen bij het oudere veroorzaken, waardoor o.a. de elektrische lokomotieven van de reeks 1100 voor een groot gedeelte zullen verdwijnen.

SPANJE

• De Spaanse spoorwegen (RENFE) hebben bij hoogdringendheid de hakbijl gezet in vele lijnen. Méér dan 900 km lijn werden aldus buiten dienst geplaatst. Enkele cijfers die tot nadenken stemmen: De kostendekking bedroeg minder dan 23 % van de uitbatingskosten. Terwijl deze lijnlengte liefst 14 % van het totale RENFE-net vertegenwoordigt, werd hierover minder dan... 1 % van het totale passagiersaanbod vervoerd! De Spaanse spoorwegen hopen met deze ingreep een besparing van ongeveer 7 miljard pesetas (2,8 miljard BF) te realiseren. De gevolgen voor de getroffen gebieden laten zich raden. Daar deze lijnen afgelegen streken bedienden, streken die door hun ligging reeds sterk benadeeld waren,

geraakt men daar nu helemaal in economisch uitzichtloze situaties. Er is dan ook geweest en geknars van tanden...

VERENIGDE STATEN

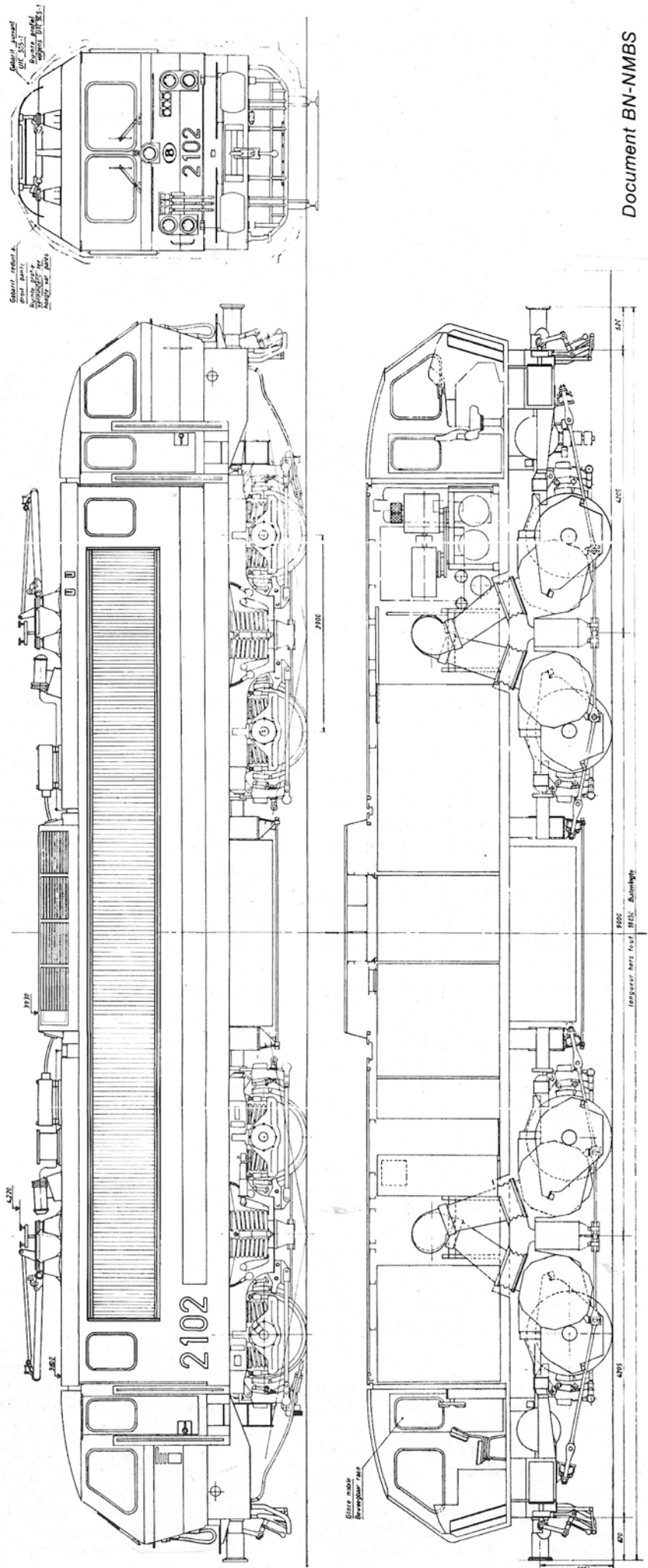
- American Coal Enterprises wil van zijn diesellokomotieven af, om ze metertijd te vervangen door stoomloks van klassieke opvatting, weliswaar voorzien van computercontrole op het verbruik van kolen, water en... lucht. Het ontwerp van deze machines heet ACE 3000. Ten einde vergelijkingen te kunnen maken werden gedurende de maand januari 1985, in West-Virginia, tot driemaal per week toe, kolentreinen gesleept door de 242 Nr. 614, een stomer van de Chesapeake & Ohio, die zijn zware last telkens 250 km ver moest brengen, nl. van Huntington naar Hinton. Men hoopt nog in 1985 te kunnen beginnen met de bouw van het prototype van de ACE 3000. Zowel General Electric als General Motors nemen deel aan een studie naar een levensvatbaar ontwerp van stoomtraktie, dat dieselloks moet kunnen vervangen. Wie zei daar ook weer, dat het kan verkeren ?

WEST-DUISTLAND

- Op 7 december 1985 zal het 150 jaar geleden zijn, dat de eerste trein liep tussen Neurenberg en Fürth. Evenals bij ons staat bij de DB het jaar 1985 in het teken van 150 jaar spoorwegen, waarvoor de maatschappij zelfs zo ver ging, haar sinds einde 1977 geldend "stoomverbod" op te heffen. Dit laatste met de bedoeling, herdenkingsritten met stoomtraktie te kunnen inrichten. De DB restaureerde met dit doel voor ogen o.a. een lok van de reeksen 01.10, 50 en 023. De 023105, die als jubileumsmachine werd gekozen, was de laatste stomer die in West-Duitsland werd gebouwd en kwam pas in december 1959 in dienst. Roco bracht van deze machine enkele jaren geleden een schitterend HO-model uit. Wat betreft de eigenlijke manifestaties naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in Duitsland, verwijzen wij naar onze Spoor-agenda.

ZWITSERLAND

- De reusachtige werken om de Lötschberglijn van de BLS (Bern-Lötschberg-Simplon) geheel op dubbelspoor te brengen, gaan onverdroten verder. Toen men in 1976 met dit titanenwerk begon, dienden 37 km lijnlengte van een tweede spoor te worden voorzien. Alhoewel men al bij de oorspronkelijke, enkelsporige aanleg (in 1907) met uitbreiding tot dubbelspoor had rekening gehouden, dienden toch talloze brugdekken verbreed en baanprofielen te worden aangepast. Op de 84 km, die de steden Thun en Brig scheiden, moest het zeer drukke verkeer inmiddels zonder onderbreking kunnen doorgaan. Wie de lijn en de Zwitserse winters slechts een beetje van nabij kent, zal zich kunnen voorstellen, wat een en ander in de praktijk moet betekenen. Einde 1990 hoopt men deze klus te klaren. Dan zal de vervoerscapaciteit van de Lötschberglijn gelijk zijn aan deze van de Gotthardbaan.



De NMBS-lokomotieven reeks 21



Lokomotief 2101 NMBS tijdens een proefrit te Oostende-Zeehaven op 31.10. 1984. Let op de voor allerlei metingen bestemde bekabeling opzij van de machine (Foto J. Mahieu)

Einde 1984 kwamen de eerste lokomotieven van de nieuwe reeks 21 uit de werkplaatsen BN te Nivelles. Uiterlijk zijn deze machines volkomen gelijk aan deze van de reeks 27 (2de schijf). Technisch zijn er praktisch ook geen veranderingen, alleen het vermogen van deze lokomotieven ligt rond de 3000 kw (ong. 4000 pk) tegenover de 4150 kW (5600 pk) van de reeks 27.

Verder kunnen we nog volgende technische kenmerken noteren :

- stuurcabine met dubbel gelaagde kopruit, gerieflijke en overzichtelijke boordtafel.
- kopwand bezit een energie opslorpend stootelement.
- stuurposten zijn 'vlottend' op het onderstel gemonteerd.
- besturing gebeurt via thyristoren en stroomhakkers.
- draaistellen zijn eenvoudig van constructie (type BN).
- traktiemotoren zijn integraal opgehangen, de aandrijving gebeurt met een elastische overbrenging Brown Boveri.
- remming mogelijk door inwerken van rechtstreekse rem op de wielen van de lokomotief, of met automatische rem inwerkend op de lokomotief en het getrokken stel. Eveneens mogelijk met een elektrisch regel-

bare rem of motorrem en tot slot beschikt de bestuurder ook nog over een noodrem.

- koellucht voor de ventilatie van de machinekamer, wordt opgezogen door overlangse ventilatieblinden in het bovenste gedeelte van de zijwanden.

De lokomotieven reeks 21 worden, zoals hun sterkere zusjes 27, afgeleverd in de nieuwe huisstijl. Staalblauwe kast versierd met gele zichtbaarheidsbanden. De cijfervorm voor het nummeren van de lokomotieven is van het nieuwe gemoderniseerde UIC-type.

(reeds gebruikt geworden op de vierledige motorstellen reeks 800)

Van deze reeks 21 zijn momenteel 30 lokomotieven in afwerking of reeds afgeleverd. Een vervolgorde van nog eens 30 lokomotieven werd reeds geplaatst bij BN, zodat de volledige reeks al zeker 60 loks zal bedragen.

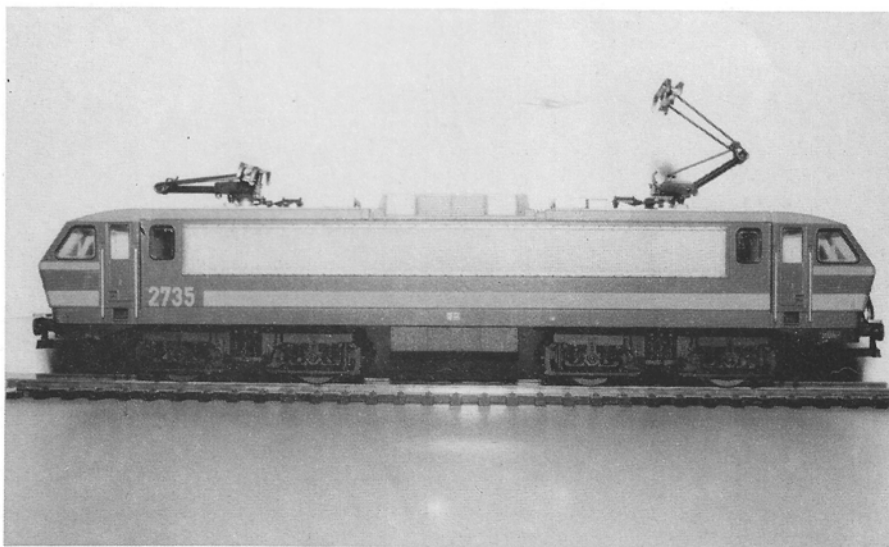
Om de lokomotieven reeks 21 optimaal te kunnen gebruiken is deze machine ontwikkeld voor het slepen van zowel reizigers- als goederentreinen, bijgevolg een lokomotief voor gemengde dienst. Ook nog te vermelden dat de lokomotieven van meet af aan uitgerust zijn voor het rijden in trek- en duwsysteem.

J. Mahieu

Dit artikel werd eerder gepubliceerd in "PROV-Koerier" nr. 4/84 en werd overgenomen met toestemming van zijn auteur.

De 27/21 van Lima in HO

Het laat zich aanzien dat Lima, de Italiaanse miniatuurtreinen-gigant, van langsom meer voeling wil krijgen met de modelbouw-wereld. Dit manifesteerde zich de voorbije jaren in een gevoelige kwaliteitsverbetering, zowel wat betreft uitzicht als technische eigenschappen van de op de markt gebrachte modellen. Denken we hier terloops aan o.a. de Lima-versie van de TGV, uitgebracht in N en in HO. Alhoewel er op deze kleine snelrijders nog wel een en ander aan te merken valt, is het veelbetekenend dat de Italiaanse constructeur zijn Franse kollega Jouef met net iets



meer dan een neuslengte versloeg in de race om de fraaiste TGV.

Ook de onlangs verschenen versie van de NMBS 27/21 profiteerde duidelijk van deze positieve ontwikkeling. Lima toverde een werkstuk te voorschijn, dat reeds in vele opzichten de vergelijking met de produkten uit Duitsland en Oostenrijk kan doorstaan.

Eén grove steek heeft men bij Lima, traditiegetrouw, laten vallen : de lokkast ligt te hoog op de wielen. Er zijn overigens nog wel enkele andere schoonheidsfoutjes : de (drie) frontseinen branden gezamenlijk, de pantografen hadden beter gekund, de omschakelaar rail/bovenleiding had voor hetzelfde geld onderaan de kast kunnen zitten, de stroomleidingen op het dak zijn niet apart opgezet. Zeer jammer is het ontbreken van de voor de reeksen 27 en 21 typische baanruimer.

Positief zijn de, in vergelijking

met vroegere Lima-produkten, heel wat bescheidener koppelingen, de uitstekende schildering en kleurstelling, de behoorlijke opschriften (alhoewel niet bij alle uitgeleverde loks), de detaillering van kast en draaistellen.

De 27/21 van Lima heeft voldoende trekkracht en loopt rustig. De 2735, zoals de machine

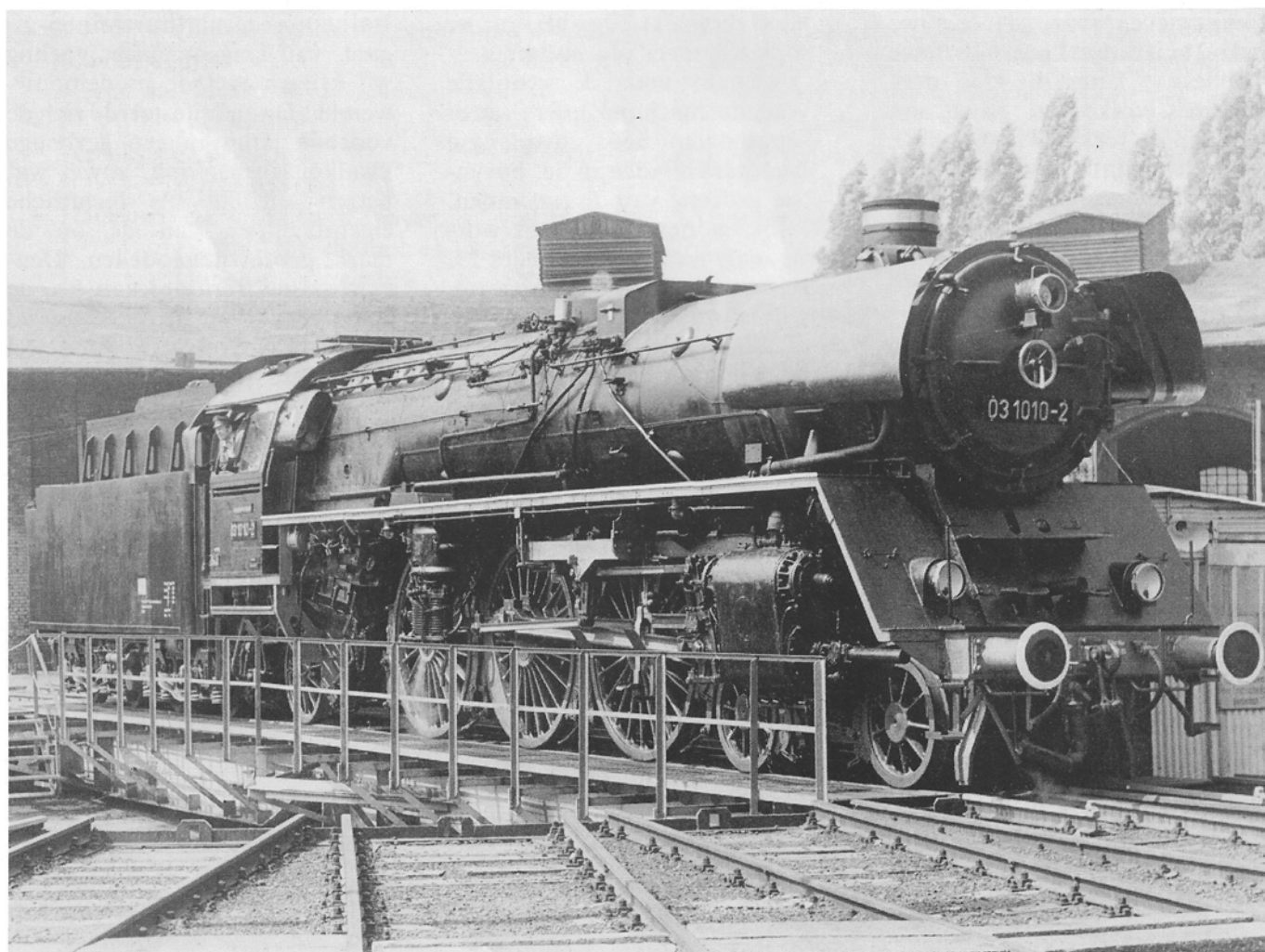
van huis uit genummerd is, hoort tot de reeks 2731-2760. On-genummerde loks zijn eveneens verkrijgbaar. Zo kan men zorgen voor één of meer zussen in de voornoemde nummerreeks, doch ook voor een machine van de generatie 2101-2130, reeks die momenteel door BN aan de NMBS wordt afgeleverd.

De 27/21 van Lima in cijfers (alle maten in mm) :

	Grootbedrijf	1/87	Lima
Totale lengte over de buffers	18650	214,3	212,0
Breedte lokomotiefkast	2910	33,4	33,2
Afstand draaipunten draaistellen	9000	103,3	102,0
Afstand draaistel	2900	33,3	34,0
Afstand draaipunten tot buffers	4825	55,4	56,0
Hoogte buffer/spoor	1060	12,1	14,0
Dakhoogte/spoor	3600	41,3	43,5
Hoogte gestreken panto/spoor	4220	48,5	56,0

Zoals reeds gezegd, de maatvoering in de hoogte loopt nogal uit de hand. Overigens krijgt men een zeer fraai stuk lokomotief voor zijn geld.
Puntenkwatering : 8 (minder dan 6 : slecht - 6 tot 7 : redelijk - 7,5 tot 8,5 : goed - 9 tot 9,5 : zeer goed - 10 : uitstekend, kan moeilijk beter).

R. Vissers en G. Cuyt



03 1010, voormalige sterlok van Bw Stralsund (zij was toen nog op oliestook) op de draaischijf van haar huidige thuishaven, Bw Halle (Foto Peter Waack - Verzameling A. Veys)

Museumlokomotieven van de Deutsche Reichsbahn

De Duitse Demokratische Republiek, voor vele stoomfanaten een gekend bedevaartsoord, is één van de weinige landen die de spoorweghistorie op een voorbeeldige wijze levendig houden.

Naast de ongeveer 400 actieve stoomlokomotieven zijn er 39 museumloks, waarvan er 21 rijvaardig zijn. De recentere ontwikkelingen zijn uiteraard ook vertegenwoordigd (zie de bijgevoegde lijst).

Deze rijvaardige museumstukken staan ter beschikking van de alomtegenwoordige DMV-afdelingen (Deutsche Modelleisenbahn Verband), die geen enkele gelegenheid laten voorbijgaan om de stoompaarden van stal te halen.

Enkele van deze loks komen niet alleen bij gelegenhedenritten op de sporen, doch draaien mee in de dagelijkse omlopen of worden als reserve achter de hand gehouden. De rijvaardig te behouden machines worden verdeeld over de depots en werkplaatsen, waar ze onder de hoede worden genomen door een plaatselijk arbeidskollektief.

Deze kollektieven, samengesteld uit lokale spoorwegmensen die de stoomtraktie een warm hart toedragen, maken er vanzelfsprekend een erezaak van, "hun" lok in prima konditie te houden. Van dit soort "Traditionspflege" kunnen wij bij ons spijtig genoeg alleen maar dromen...

De smalspoormuseumloks zijn, op twee uitzonderingen na (99162, 99535), allen in actieve dienst of in reserve. Het zijn: 99715, 995901, 995903 en de Saksische IV K nr. 132.

De elektrische en dieseltraktie is door volgende types vertegenwoordigd: E0401, E11001, E18019, E44046, E7710, E94056, E9502, V36027, V601001, V180005.

Daarenboven zijn er ook nog een aantal elektrische en dieselstellen op normaal- en smalspoor.

De machines van het Verkeers-

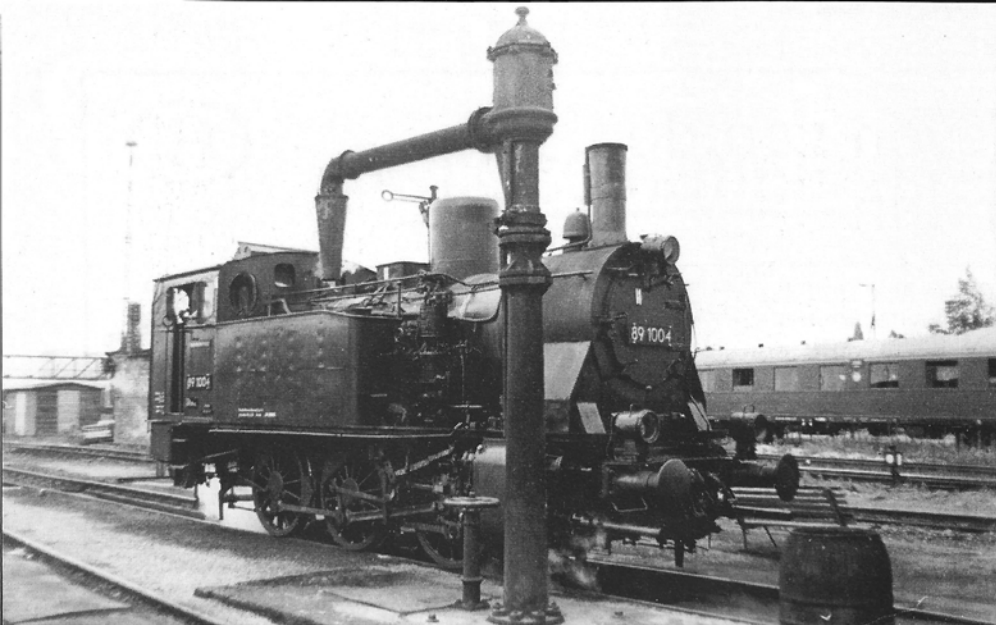
museum in Dresden zijn in deze lijst niet opgenomen.

Naast de officiële museumlokomotieven zijn er nog de verwarmingsloks, die dank zij lokale initiatieven ook tot het rijvaardige

museumbestand mogen worden gerekend (Bv. 95016 in Kamenz, 651057 in Löbau enz.). Voorwaar een situatie om via foto of film van te snoepen...

Alain Veys

Lok	Type	Rijvaardig	Opmerkingen
01005	2'C1'H2	neen	Oudste behouden O1
01137	01 2137-6 2'C1'H2	ja	
01531	01 0531-2 2'C1'H2	ja	Reko-lok, teruggebouwd op kolenstook
03001	2'C1'H2	ja	Prototype BR 03, originele toestand
031010	03 0010-3 2'C1'H3	ja	Reko-lok, teruggebouwd op kolenstook
171055	2'CH4v	neen	Pruisische S10 in originele toestand
18201	020201-0 2'C1'H3	ja	Snelste behouden stoomlok, toegelaten voor 175 km/h
19017	1'D1'H4v	neen	Saksische XX HV
231113	351113-6 1'C1'H2	ja	Nieuwbouwlok DR
24004	1'CH2	neen	Oudste behouden BR 24
38205	2'CH2	ja	Saksische "P8"
381182	2'CH2	ja	Pruisische P8
41074	411074-8 1'D1'H2	ja	Reko-lok
43001	1'EH2	neen	Eerste "Einheitslok", 2 cyl. uitvoering van de BR 44
441093	440093-3 1'EH3	ja	Teruggebouwd op kolenstook
50849	501849-4 1'EH2	ja	Originele toestand, grote windleiplaten
526666	1'EH2	ja	Originele "Kriegslok"
55669	DN2	neen	Pruisische G7'
573297	EH2	neen	Pruisische G10
58261	1'EH3	neen	Badische G12', identisch met de Pruis. en Saks. loks
62015	2'C2'H2	ja	Sneltrain tenderlok
64007	1'C1'H2	ja	
651049	651049-9 1'D2'H2	ja	Eerste nieuwbouwkonstruktie van de DR
741230	1'CH2	ja	Pruisische T12
75515	1'C1'H2	neen	Saksische XIV HT
78009	2'C2'H2	neen	Pruisische T18
80023	CH2	neen	
86001	861001-6 1'D1'H2	ja	Prototype BR 86
891004	CH2	ja	Pruisische T8
896009	CN2	ja	Pruisische T3 met 3-assige tender
91134	1'CN2	neen	Pruisische T9'
92503	DN2	neen	Pruisische T13
93230	1'D1'H2	neen	Pruisische T14
941292	EH2	ja	Pruisische T16
942105	EH2	neen	Saksische XI HT
95027	950027-3 1'E1'H2	ja	Pruisische T20, teruggebouwd op kolenstook
956676	1'E1'H2	neen	Ex Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn
98001	B'B'	neen	Saksische Meyerlok I TV
987056	BN2	neen	Saksische VIIT in originele toestand



89 1004 is een vertegenwoordiger van de Pruisische T8, de eerste loks met oververhitter voor de Stadbaan van Berlijn (Foto H.D. Waack - Verzameling A. Veys)



38 1182 zet zich voor de trein in de Lutherstad Wittenberge. Voor de specialisten : deze lok heeft een hangijzer-schuifbeweging (Foto H.D. Waack - Verzameling A. Veys)

De Pruisische "berin" 95 027 toen ze nog in actieve dienst was, in oliegestookte uitvoering, aan het perron van Saalfeld (Foto Klaus Heller - Verzameling A. Veys)



Als vierde in de reeks :

Het Luikse openbaar vervoers museum opende zijn deuren

Op 25 april 1985 werd door de Heer H. De Croo, Minister van Verkeerswezen, het traditionele lint doorgeknipt, gebaar waarmede het "Musée des Transports en Commun du Pays de Liège" meteen officieel werd geopend. Uit de openingstoespraken bleek zonneklaar dat ook de stad Luik grote nood heeft aan een vlot lopend stedelijk vervoerssysteem. Tevens werd verwezen naar de noodzaak van een TGV-halte in het station Guillemins, een verzuchting die kadert in de toekomstig te bouwen ultra snelle treinverbinding Parijs-Keulen.

De Heer Minister liet er geen twijfel over bestaan, dat zowel de steden Luik als Bergen met de aanleg van een automatische lichte metro zouden kunnen beginnen (de TUA, Transport Urbain Automatique, een projekt waarmede gezamenlijk door BN en ACEC wordt geëxperimenteerd te Jumet - duidelijk geïnspireerd door de VAL te Lille in Frankrijk). Op deze nabije of verre toekomstmuziek hopen wij later nog uitgebreid terug te komen.

Het openbaar vervoersmuseum te Luik is ondergebracht in een voormalige remise van de STIL, gelegen aan de Rue Richard Heintz, nr. 9, Luik. Het ruime gebouw werd hierbij geheel opgeknapt en in de verf gezet. Ruime parkeergelegenheid ligt "voor de deur".

Alhoewel nog niet alle voorhanden zijnde museumstukken worden tentoongesteld en van andere de restauratie nog niet geheel werd beëindigd, biedt het museum de bezoeker reeds een interessante verzameling aan, vertrekkend bij een paardetramrijtuig en langs diverse tramwagens en trolleybussen eindigend bij de autobus. Dat, naast materieel van

de diverse maatschappijen die Luik heeft gekend, ook de Buurtspoorwegen vertegenwoordigd zijn, ligt voor de hand.

Ook schaalmodellen, gebruiksvoorwerpen, documenten en foto's worden getoond, alhoewel dit aspect van het museum nog verre van uitgebreid, laat staan volledig is. Jammer is ook het (op de dag van de opening althans) geheel ontbreken van enige dokumentatie i.v.m. de tentoongestelde rijtuigen. Doch alles moet groeien, zo ook het simpatieke openbaar vervoersmuseum van Luik!

Eén pak moet ons, Mijnheer de Minister van Verkeerswezen, toch van het hart: Wanneer krijgt ons land, naast zijn nu reeds vier bestaande "trammusea" en met zijn rijke, honderdvijftigjarige treintraditie, nu eindelijk eens een volwaardig spoorwagemuseum?

G.C.

Teneinde de belangstellende bezoeker de weg naar het museum te tonen, drukken wij hierbij een situatiekaartje af. Tevens volgen hier de openingsdata en -uren van onze vier openbaar vervoersmusea.

Antwerps Tram- en Autobusmuseum: van Pasen tot eind oktober, zaterdagen, zon- en feestdagen van 14 tot 18 u.

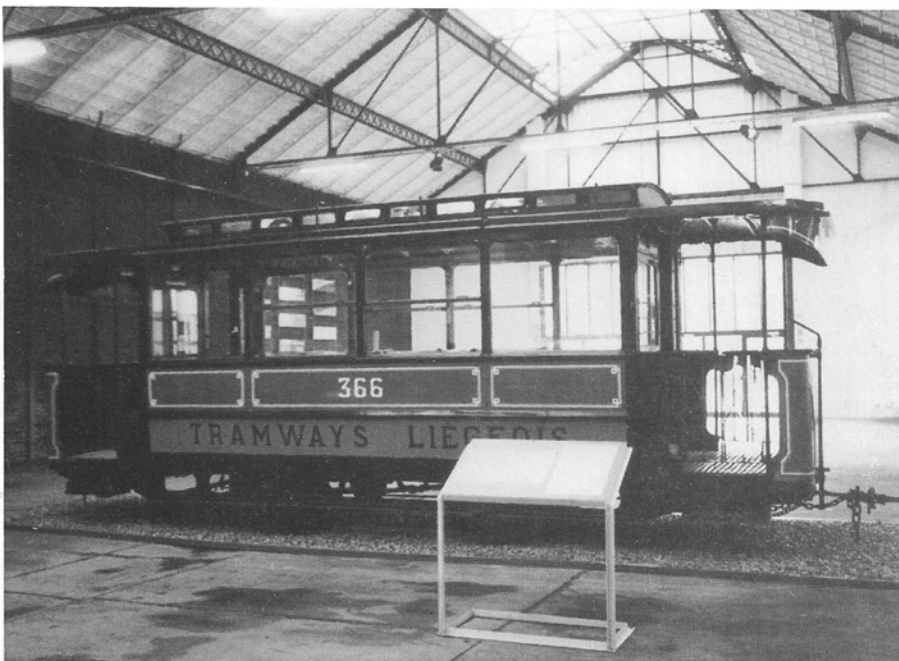
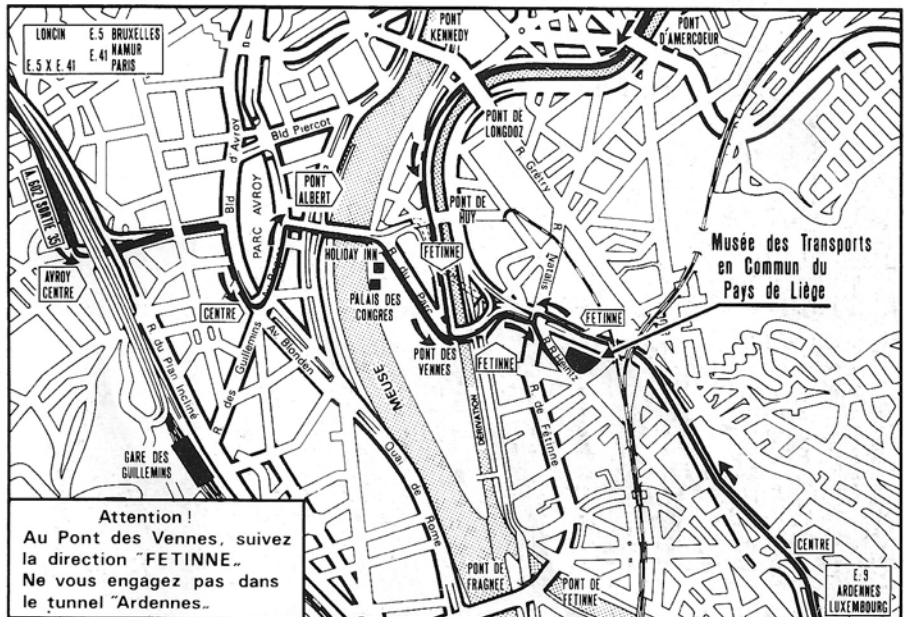
Buurtspoorwagemuseum Schepdaal: Idem als Antwerpen. In beide voornoemde musea loopt een tentoonstelling "100 jaar NMVB".

Musée des Transports en Commun du Pays de Liège: Idem als Antwerpen.

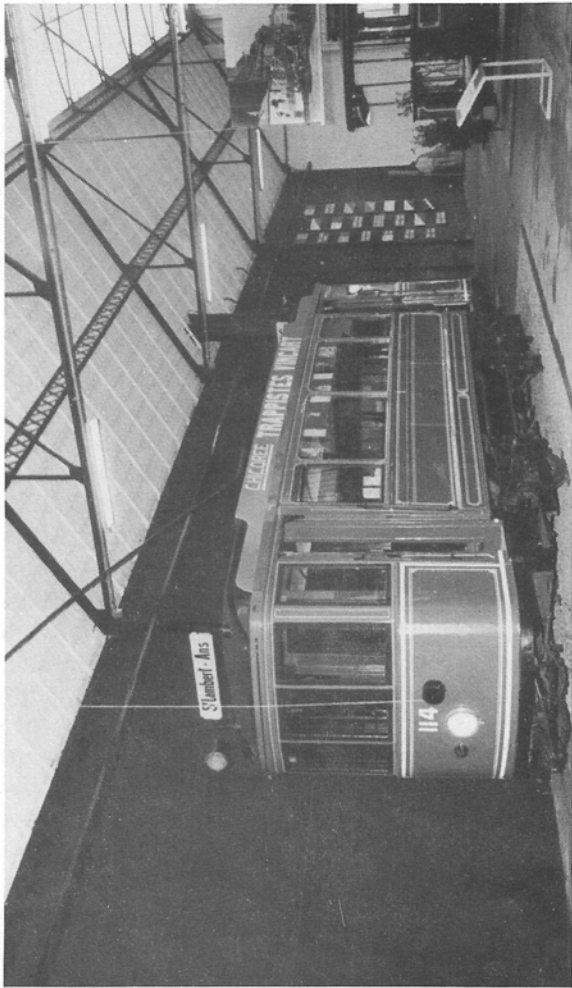
Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel: alle weekends van Pasen tot einde september. Tentoonstelling "100 jaar NMVB" en "Het Openbaar Vervoer in België".

Vanuit dit laatste museum: ritten met historisch trammaterieel tussen Woluwe en Tervuren op zaterdag, zon- en feestdagen van Pasen tot eind september, met uitzondering van 20 en 21 juli 1985.

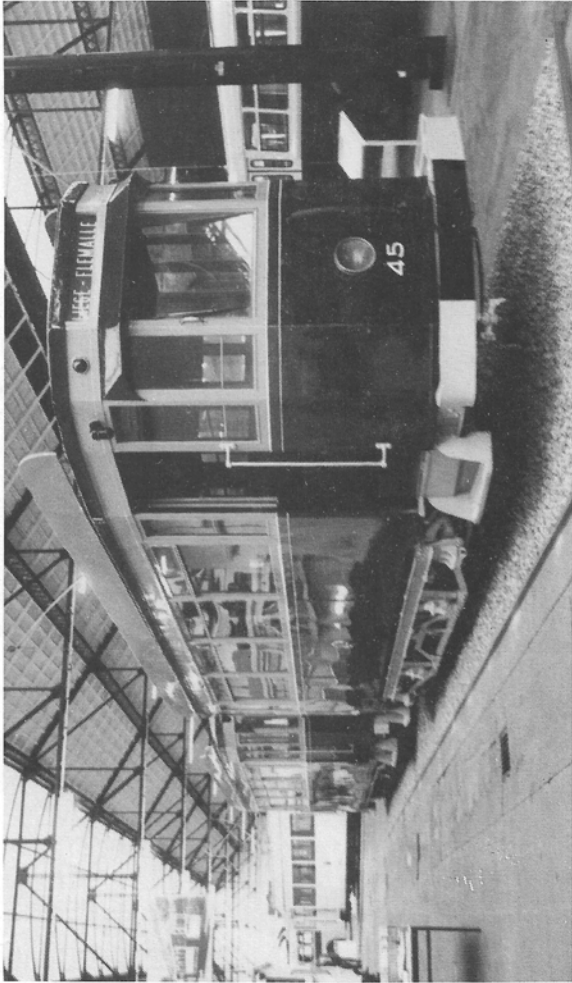
21 juli: Cavalcade met historisch trammaterieel te Brussel (Koningsstraat, Paleizenplein, Luxemburgstraat, Luxemburgplein).



Bijwagen 366 van de Tramway Liégeois, gebouwd door Franco-Belge, La Croyère, 1904 (Foto Rail-Revue)



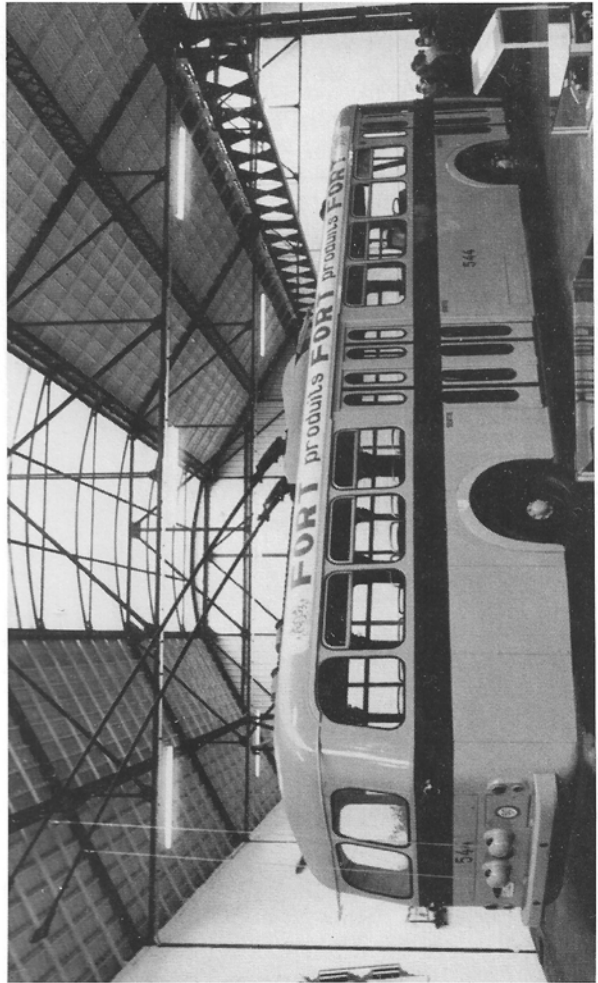
Motorwagen 114 van de Tramways Est-Ouest, gebouwd door M.A.N. te Nürnberg, 1908 (Foto Rail-Revue)



Motorwagen 45 van de Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions, gebouwd door Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, 1919 (Foto Rail-Revue)



Motorwagen 133 van de Tramways Unifiés de Liège et Extensions, gebouwd door Familleureux en Acec, 1926 (Foto Rail-Revue)



Trolleybus 544 van de Tramways Unifiés de Liège et Extensions, gebouwd door FN en Acec, 1954 (Foto Rail-Revue)

De autobusdiensten door privé-ondernemers

De meest fervente spoorvriend kan niet over het feit heen kijken, dat de autobus al sinds vele decennia een belangrijke rol speelt in het openbaar vervoer. Daar Rail-Revue - en naar onze overtuiging ook de lezer - interesse wil en kan betonen voor dit aspect van het openbaar vervoer, laten wij in de hierna volgende artikelenreeks de Heer Charles Smits aan het woord. Charles Smits is niet alleen beroepshalve met het autobusbedrijf begaan, doch is ook conservator van de afdeling "bussen" van het Antwerpse Tram- en Autobusmuseum. Daarnaast bestaat de vrijetijdsbesteding van Smits - U raadt het - in het zich bezig houden met... autobussen !

1. Hoe het groeide

Aan de basis van iedere bloeiende industrie ligt veelal de durf van ondernemende enkelingen.

Het autobusbedrijf in België is hiervan een uitgesproken voorbeeld. Terwijl men omtreeks 1910 in Duitsland, Engeland en Frankrijk reeds een uitgebreide autobusdienst kende, bleef het in 1906 in België, namelijk te Brussel, maar bij een experiment.

De eerste Wereldoorlog heeft de oprichting van autobusdiensten zeker vertraagd, wat op technisch gebied weer een voordeel betekende, want de technische ervaring, opgedaan tijdens de oorlogsjaren, kwam nadien ten goede op mechanisch gebied.

Voor gans België kwam de eerste blijvende autobusdienst tot stand in de provincie Antwerpen, te weten de lijn Kontich - Oude-God, ingericht door de heer Marinus De Bruyn, van Nederlandse nationaliteit doch woonachtig te Kontich.

Het autobusbedrijf was een zaak voorbestemd voor privé ondernemingen, aangezien de exploitatievergunningen, afgeleverd aan de N.M.V.B. en aan de N.M.B.S., geen autobusdiensten toelieten.

Bij de wet van 11 augustus 1924 werd de N.M.V.B. echter wel gemachtigd tot het inrichten en het exploiteren van autobusdiensten.

Deze diensten kregen dan als officiële benaming door de N.M.V.B. "verbetering van den stoomdienst reizigers door toevoeging van den autobusdienst".

Op verschillende reizen verschenen autobussen, zij het van één of meerdere ondernemingen (soms wel 6 verschillende op een bepaalde lijn) wat soms aanleiding gaf tot hooglopende discussies, zelfs gevolgd door vechtpartijen tussen chauffeurs van de verschillende firma's.

De overheid die dit met lede ogen moest aanzien trachtte toen orde op zaken te stellen.

Elke lijn moest door de betreffende ondernemer via het Provinciebestuur aangevraagd worden.

De aanvraag moest de volgende gegevens bevatten : firmanaam, en wie deze vertegenwoordigde, de reisweg met zijn voorziene halte- en stopplaatsen, een voorgestelde uurregeling, het wagenpark dat men zou gebruiken, het tarief voor het vervoer van reizigers met eventuele toe te stane verminderingen.

Deze gegevens werden onderzocht door de Bestendige Deputatie van de Provincieraden.

Die gaven, na gunstig advies, het dossier door aan het Ministerie van Landbouw en Openbare Werken, Dienst Beheer der Gemeentewegen. Ook deze onderzocht het dossier op voor en tegen, en liet het al of niet met een "Koninklijke goedkeuring" bekrachtigen.

Door de Bestendige Deputatie werd als stelregel genomen dat er aan maximum 2 ondernemingen op een bepaalde lijn een vergunning werd toegekend, dit om konflikt-toestanden te voorkomen.

Alhoewel de bedoeling van de Bestendige Deputatie om deze konflikt-situaties te vermijden een zeer goede zaak leek, zijn ons toch verschillende gevallen van grote onenigheid en ruzies onder bepaalde ondernemingen bekend.

Deze toestanden, die feitelijk konkurrentie-oorlogen waren, eindigden pas wanneer men ging rijden tegen de vooraf bepaalde kostprijs. Hierop komen we verder nog terug.

Wat nu de aanvraag tot het bekomen van een vergunning betreft, geeft dit voor de Provincie Antwerpen het volgende : op 6 juni 1923 komt op het Provinciebestuur van Antwerpen de eerste aanvraag toe.

Aanvrager : M.C. De Bruyn Hans, Edegemsesteenweg 74, Kontich.

Autobuslijn : Kontich - Edegem - Oude-God.

Toelating Bestendig Deputatie : 28 maart 1924.

Koninklijk Besluit : 10 februari 1925.

Op 3 december 1925 kwam reeds de 130ste aanvraag binnen !

Aanvrager : Eug. Francis, Reetsestraat 92, Aartselaar.

Autobuslijn : Willebroek - Antwerpen.

Later zal de aanvrager afzien van zijn vraag, zodat er geen toelating door de Bestendige Deputatie en geen Koninklijk Besluit diende te worden gegeven. Aangezien bij de eerste aanvragen het Koninklijk Besluit nogal op zich liet wachten, wat natuurlijk tot groot ongenoegen van de aanvrager was, werd de toelating, die door de Bestendige Deputatie was verleend, na 6 maanden als van rechtswege geldig. Door velen wordt gedacht dat een autobuslijn beginnen zomaar van een leien dak liep. Het tegendeel bewijst het lastenboek dat aan elke onderneming werd opgelegd en waarvan we de eerste versie hier weergeven.



"Autobus Christ", Paul Neefs, Vervlietstraat 9, Lier. Een der eerste autobusjes gebouwd op een ons onbekend onderstel (Ford, Chevrolet?). Voorzien van een koetswerk "Gebroeders Verwilt" uit Lier, de voorganger van de bekende "Carrosserie Bostovo". (Foto: Autobusarchief Ch. Smits)

PROVINCIE ANTWERPEN

OPENBARE, REGELMATIGE, EN GEMEENSCHAPPELIJKE VERVOERDIENSTEN TE LANDE, VOOR PERSONEN, DOOR MIDDEL VAN AUTOBussen

LASTENBOEK

ALGEMENE VOORWAARDEN DER ONDERNEMING

Art. 1. - DOEL. - De onderhavige onderneming heeft voor doel de uitbating van eenen openbaren, regelmatigen en gemeenschappelijken vervoerdienst te lande, voor personen, door middel van autobussen, op het grondgebied der gemeenten.....

Art. 2. - REISWEGEN. - De dienst omvat de volgende lijn.....

LASTEN DER ONDERNEMING

Art. 3. - WOONPLAATS. - Voor wat de naleving van de onderhavige voorwaarden betreft, moet de ondernemer in eene gemeente der provincie Antwerpen keuze van woonst doen.

Art. 4. - WETTEN EN REGLEMENTEN. - De ondernemer zal al de verplichtingen nakomen voortspruitende uit de in voege zijnde wetten en reglementen. Hij verbindt zich al de policievoorschriften en wetbepalingen die op zijn onderneming toepasselijk zijn, stipt na te leven.

Art. 5. - MEDEDINGENDE ONDERNEMINGEN. - De goedkeuring van onderhavig lastenboek door de bevoegde overheden, belet geenszins het verleenen van toelating tot het uitbaten van mededingende ondernemingen.

Art. 6. - LEVERINGEN. - ONDERHOUD. - De ondernemer moet op eigen

kosten, gevaar en verantwoordelijkheid, al de leveringen doen; hij zal ook voorzien in het onderhoud en de hernieuwing van het materieel noodig voor de uitbating van den dienst, gedurende den duur der onderneming, zonder tusschenkomst van de overheid van wie de toelating uitgaat.

Art. 7. - ZEGEL EN REGISTRATIE. - De kosten van zegel, het registratierecht en alle andere hetzij gelijk welke kosten voortspruitende uit de onderhavige onderneming, zijn ten laste van den ondernemer.

Art. 8. - TAALGEBRUIK. - De ondernemer moet zich gedragen aan de verplichtingen opgelegd aan de beamten door de wet van 31 Juli 1921, betreffende het gebruik van talen in zaken van bestuur.

De onderneming der autobussen zal behandeld worden op denzelfden voet als de ondergeschikte openbare overheden.

Al de berichten en mededeelingen uitgaande van den ondernemer, alsmede de opschriften binnen en buiten de rijtuigen, op de stilstandsplaatsen enz. zullen gesteld worden in de twee landstalen, de Vlaamsche taal vooraan.

Art. 9. - MEDEWERKING AAN DE OPENBARE BESTUREN. - De ondernemer is gehouden zijn medewerking te verleenen aan de openbare besturen, voor wat hierna wordt bepaald :

1° De ondernemer zal kosteloos vervoeren :

a) De briefdragers en telegrambestellers, de werklieden van het bestuur der Telegrafien, en de provinciale agenten die de dienstpet dragen, alsook het personeel der rechterlijke politie. Zulks geldt insgelijks voor de agenten der plaatselijke politie, in dienstkleedij, doch alleen voor het grondgebied hunner gemeente, en daarbuiten slechts tot den eerstkomenden vasten stilstand.

b) De ambtenaren en beambten belast met het toezicht en de uitvoering van den postdienst, van telegraaf en telefoon.

c) Afhaakbare bussen geschikt om telegrammen en allerlei briefwisseling op te nemen. Deze bussen kunnen desgevald aan de rijtuigen gehecht worden.

2° Het beheer der posterijen en dat der telegrafien en telefonen zullen over het recht beschikken een bus bestemd tot het neerleggen van dezelfde briefwisseling in elk der wacht of toezichtbureelen der lijn, op de door het publiek genaakbare plaats te vestigen.

3° Het personeel van den ondernemer zal op het verzoek van bedoelde beheeren belast zijn met het lichten dezer en der op den doortocht geplaatste bussen en er den inhoud van te storten, hetzij in de bus van het rijtuig, hetzij in een staande brievenbus nabij de standplaatsen opgericht.

4° Het Beheer der Telegrafien en Telefonen zal het recht hebben telefonische en telegrafische toestellen tot het gebruik van het publiek neer te zetten in de gedeelten der wachthuizen welke aan het publiek voorbehouden zijn zonder dat daaruit eenige verantwoordelijkheid of last voor den ondernemer kunnen voortspuiten.

Het beheer der T. & T. zal geen andere verplichting hebben dan het huuronderhoud der lokalen die het zal gebruiken. De werken van algemeen onderhoud vallen ten laste van den ondernemer.

5° De ondernemer zal zich desnoods, mits overeen te komen voorwaarden, met het vervoer der spoedbestellingen gelasten.

6° De ondernemer is niet gehouden meer dan twee bedienden of agenten waarvan hierboven spraak, tegelijkertijd kosteloos op hetzelfde rijtuig plaats te geven.

GEBEURLIJKE SCHADE

Art. 10. - MOEILIKHEDEN BIJ DE UITBATING. - De overheid die de toelating verleent, kan in geen geval verantwoordelijk gesteld worden voor de moeilijkheden die zich bij de uitbating zouden voordoen.

Art. 11. - TOESTAND DER BESTRATING. - GEBRUIK VAN DEN OPENBAREN WEG. - De ondernemer kan geen schadevergoeding eischen van Staat, Provincie of gemeenten, om reden van den slechten toestand waarin zich de bestrating bevindt, noch voor andere redenen voortspruitende uit het vrij gebruik van den openbaren weg.

Art. 12. - ONLUSTEN. - DIENSTONDERBREKINGEN. - WERKEN OP DEN OPENBAREN WEG. - Schadevergoeding kan niet geëischt worden naar aanleiding van onlusten of dienstonderbrekingen die het gevolg zouden zijn van tijdelijke orde- of policiemaatregelen, of van werken uitgevoerd op of onder den openbaren weg door Staat, Provincie of gemeente, of door bijzonderen die de vereischte toelating verkregen.

Art. 13. - RECHTEN VAN DERDEN. - Schade veroorzaakt aan derden, tengevolge of naar aanleiding van de onder-

havige toelating, valt ten laste van de ondernemer.

Mochten er diensvolgens, om welke reden ook, processen tot schade- of interestvergoeding ingespannen worden, zullen al de rechtstreeksche of onrechtstreeksche kosten, alsook, de veroordeelingen die er het gevolg van zouden zijn, uitsluitend ten laste van den uitbater blijven.

De ondernemer is verplicht voor risicos tegenover derden, inbegrepen het vervoer van personen, een verzekeringspolis te onderschrijven voor een bedrag gaande tot minstens fr. 100.000 per slachtoffer, bij belgische verzekeringsmaatschappijen hebbende minstens fr. 5.000.000 ingeschreven kapitaal.

TOEZICHT DER OVERHEDEN

Art. 14. - TOEZICHTDIENST DER OVERHEDEN. - De Bestendige Deputatie zal agenten aanduiden die, gezamenlijk met de agenten afgevaardigd door den bevoegden Minister, over de uitbating van de onderneming zullen toezicht houden. Dat toezicht heeft tot doel te beletten dat de ondernemer van de hem opgelegde verplichtingen afwijke: het zal uitsluitend van openbaar nut zijn, geene verantwoordelijkheid na zich slepen en en ook geene verlichtingen ten laste van den toezichtdienst leggen. - De ambtenaars en agenten gelast met het toezicht moeten, te allen tijde, tot de bijhoorigheden van den dienst toegelaten worden.

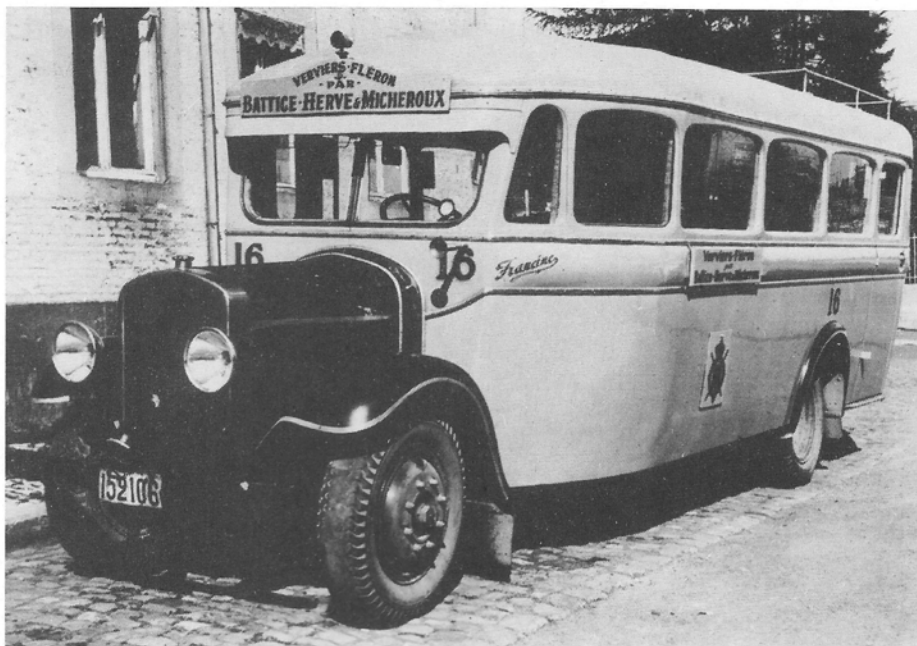
Ter beschikking der Bestendige Deputatie zullen 10 vrijkaarten gesteld worden. Evenwel mag eenzelfde rijtuig tegelijk niet meer dan twee personen met vrijkaart vervoeren.

Art. 15. - JAARLIJKSCHE STATISTIEKEN. - De ondernemer moet jaarlijks bij het Departement van Landbouw en Openbare Werken de vereischte statistieken indienen, betreffende den dienst die het voorwerp van de toelating uitmaakt en zijne uitbating; zulks geschiedt volgens invullingsstaat waarvan het model voor al de gemeenschappelijke vervoerdiensten te lande voor personen, door de Regeering zal bepaald worden.

Een dubbel dezer statistieken moet aan het bestuur der Provincie ingediend worden.

INBREUKEN OP ONDERHAVIG LASTBOEK

Art. 16. - AANMANING VAN RECHTSWEGE. - De ondernemer wordt aanschouwd als zijnde, ingevolge onderhavig lastenboek, van rechtswege aangemaand tot het vervullen van de hem opgelegde verplichtingen, zonder dat er daartoe een gerechtelijke akte noodig is, door het feit van de bedreven inbreuk alleen of enkel door de vervalting van de voorgeschreven tijdbepaling. Beteekening of aanmaningen van rechtswege aan den ondernemer te richten zullen geldig zijn wanneer zij door de besturen of hunne agenten, door middel van aangeteekenden brief, aan de door hem gekozen woonst besteld worden.



Garage Du Perron S.C., Rue de Battice 3-5, Petit Rechain. Autobus 16 "Francine". Merk: Dasse (Een Belgische konstrukteur uit Verviers). In 1934 door "Jonckheere" of de "Carrosserie Colson" gebouwd. Het geven van een meisjesnaam aan de voertuigen is nog steeds een traditie bij "Garage Du Perron". De voertuigen hebben een echte meter, die volgens de gewoonte de vaste chauffeurs (2) van het voertuig regelmatig met iets extras bedenkt. (Foto: Archief Garage Du Perron, Verzameling Autobusarchief Ch. Smits)

De ondernemer zal geene andere pleegvormen eischen en verbindt zich elk dienstbevel binnen de drij dagen na ontvangst te doen uitvoeren.

Art. 17. - PROCES-VERBAAL. - Elke inbreuk op de bepalingen van onderhavig lastenboek, elke niet-uitvoering der verplichtingen aan ondernemer opgelegd, zal vastgesteld worden bij proces-verbaal, opgemaakt door de agenten van Staat, Provincie, of gemeenten.

De processen-verbaal zullen in dubbel opgemaakt worden. Een exemplaar zal aan den ondernemer betekend, zooals vermeld in art. 16; het andere exemplaar zal aan den Heer Gouverneur der Provincie gezonden worden.

De ondernemer kan binnen de acht dagen na betekening, betreffende de feiten die aanleiding gaven tot het proces-verbaal, zijn uitleggingen of middelen van verdediging doen gelden.

Na voormeld tijdsbestek zal de Bestendige Deputatie, indien noodig, de straffen voorzien door onderhavig lastenboek, vaststellen en toepassen. Haar besluit zal onaantastbaar zijn en niet vatbaar voor beroep.

Art. 18 - BOETEN. - Elke overtreding aan de voorwaarden en bepalingen van onderhavig lastenboek, voor dewelke geene bijzondere straf is voorzien, zal aanleiding geven, naar gelang er zal beslist worden door de Bestendige Deputatie en volgens omstandigheden, tot eene boete van ten hoogste vijfhonderd frank of tot eene boete van maximum vijftig frank per dag; deze laatste zal eischbaar zijn zoolang het bestuur, op verzoek van

den ondernemer, niet vastgesteld hebbe, dat de inbreuk of de niet-uitvoering opgehouden heeft te bestaan. Deze boeten en eventuele afhoudingen zullen, van rechtswege en zonder voorafgaandelijke aanmaning, toegepast worden, onafhankelijk van de schadevergoeding desgevallend aan derden toe te kennen op grond van het gemeene recht.

Art. 19. - HEIRKRACHT. FEITEN TEN LASTE VAN HET BESTUUR. - MONDELINGE BEVELEN. - In geen geval kan de ondernemer, om welke reden het ook zij, heirkraft inroepen, tenzij hij daarvan binnen de drij dagen na de voorvallen of omstandigheden waaruit de stremmingen in den dienst zouden voortgesproten zijn, schriftelijk en onder toezending van de bewijsstukken, den heer Gouverneur der Provincie hadde verwittigd.

De ondernemer zal insgelijks geen verhaal hebben voor feiten die, naar zijne meening, ten laste van de besturen of hunne agenten dienen gelegd, om de niet-uitvoering van een of andere zijner verplichtingen te verrechtvaardigen of om gedeeltelijk of geheele kwijtschelding te bekomen van opgelopen boeten, evenmin om eene andere oorzaak, tenzij hij, binnen de twee dagen, aan den Heer Gouverneur der provincie, de feiten, waarover hij zich zou beklagen, had doen kennen met aanduiding van hun invloed op de uitbating.

De ondernemer kan nooit bezwaren gronden op mondelinge bevelen die door een agent van het bestuur aan hem of aan zijne bedienden zouden gegeven zijn.

(Wordt voortgezet)





Mortsel, 19 juni 1985

Geachte Heer,

Met deze hebben wij het genoegen, U hiernavolgend een overzicht te bieden omtrent het verloop van de eerste Rail-Revue redactie-bijeenkomst, die doorging op 14 juni jl.

Aanwezig: Mevr. Debuy, echtg. Cuyt, de Heren De Kremer, Delie, Dikmans, Engels, Fidlers, Geens, Happaers, Heylen, Jeurissen, Keutgens, Peeters, Serneels, Smits, Van Meroye, Cuyt. Verontschuldigd: de Heren Bogaert, Jacobs, Mahieu, Van Cutsem en Van Olmen.

Door ondergetekende werd, bondig samengevat, gewezen op de mogelijkheden en onmogelijkheden van een algemeen, nederlandstalig spoorhobby-tijdschrift voor ons land. Waar enerzijds de produktiekosten zeer hoog liggen en anderzijds slechts een bescheiden oplage (1500 exemplaren) kan getrokken worden, werd een oproep gedaan opdat in 't bijzonder de hobby-verenigingen het tijdschrift bij hun leden zouden propageren. Slechts bij een verkoop van minstens 1000 exemplaren en mits een minimum aan publiciteit kan het voortbestaan van Rail-Revue worden verzekerd. In dit verband hebben wij onszelf een proefperiode van één jaar of vier nummers opgelegd.

Onder de aanwezigen ontstond dan een vrij geanimeerde gedachtenwisseling omtrent de mogelijkheid om het voorblad van het tijdschrift aantrekkelijker te maken, dit met het oog op betere verkoopbaarheid via de vakhandel. Hoewel hier zeer geldige argumenten werden naar voor gebracht, die o.a. resulteerden in het voorstel om de kleurenposter te laten vervallen en de frontpagina te voorzien van een vierkleurendruk, moeten wij, alhoewel wij aanvankelijk met dit voorstel instemden, toch ons "veto" stellen: technisch en financieel onderzoek en prijsberekening achteraf heeft immers aangetoond, dat zodoende de produktiekosten nog meer zouden stijgen. De huidige frontpagina-formule zal dus dienen te worden behouden voor de nummers 2, 3 en 4. Wel zullen voor het omslag van deze nummers ietwat "riantere" kleuren worden gebruikt. Indien er een tweede jaargang komt (op dit ogenblik zullen wij dienen te weten hoe het staat met de leefbaarheid van het tijdschrift), dan krijgt de voorpagina vierkleurendruk en wordt terzelfdertijd de losse kleurenposter behouden.

De meeste aanwezigen, voor zover zij nog niet aan het eerste nummer hadden meegewerkt, toonden hun bereidheid dit in ieder geval in de toekomst te willen doen voor de volgende nummers. Nadat, op voorstel van de Heer Happaers, men het eens werd om voor de eerste jaargang nog geen medewerkers-honoraria te verlangen, kwam, ingevolge een rondvraag, de volgende (voorlopige) medewerkers-lijst uit de bus:

- W. De Kremer, Ploegstraat 66, 2660 Willebroek: MIVA, modelbouw, fotografie;
- M. Delie, Postbus 36, 2000 Antwerpen 20: fotografie, reportage;
- M. Dikmans, Guido Gezellelaan 16, 2150 Oostmalle: -;
- J. Engels, Thaliastraat 37, 2600 Berchem: modelbouw;
- G. Fidlers, St. Bernardsesteenweg 886, 2710 Hoboken: fotografie;
- F. Geens, De Oude Landen 94, 2070 Antwerpen: modelbouw, spooragenda;
- C. Happaers, Leuvensestraat 129, 1800 Vilvoorde: verzamelen van Märklin-modellen;
- T. Heylen, Herculusstraat 3, 2600 Berchem: fotografie;
- E. Jeurissen, De Winterstraat 24, 2200 Borgerhout: trammieuws;
- E. Keutgens, Fruithoflaan 74 - bus 6, 2600 Berchem: tramgeschiedenis en -aktualiteit;
- M. Peeters, Romeinsesteenweg 231, 1800 Vilvoorde: electronica;

.../...

RAIL-REVUE IS EEN UITGAVE VAN MONOPRESS, VOSSTRAAT 43, B-2200 ANTWERPEN-BORGERHOUT - TEL. 03/321.28.36
Handelsregister Antwerpen 149.553 - BTW 511.126.751 - Kredietbank 402-6008751-83 - Bank Brussel Lambert 320-0295127-26

RAIL-REVUE

- 4
E. Serneels, St. Laureysplein 13, 2520 Hove: ombouwmodellen en bouwkits;
C. Smits, Ernest Jouretlaan 23 - bus 1, 2520 Edegem: autobus-geschiedenis en -aktualiteit;
G. Van Meroye, Willem Kerricxstraat 31, 2520 Edegem: modelbouw;
G. Cuyt, Meidoorn 2 - bus 9, 2510 Mortsel: spooragenda, rail-aktueel, diverse rubrieken.

In grote trekken zal de inhoud van het tweede nummer van Rail-Revue er als volgt uitzien:

100 jaar Buurtspoorwegen - E. Keutgens
Nürnberg en 150 jaar spoorwegen in Duitsland - M. Delie
De clubbaan van de Vilvoordse Modelspoor Vrienden - C. Happaers
Ombouw naar Belgisch voorbeeld van een fabrieksmodel - E. Serneels
Het Speelgoedmuseum te Mechelen-Neckerspoel - J. Engels
Het verzamelen van Märklin-modellen - C. Happaers
MIVA-bijdrage (reserve) - W. De Kremer
Het tramstation Turnhoutse Poort - E. Keutgens
Levensloop van Atlantic 12.004 - M. Delie
Spooragenda, Rail-aktueel, Verenigingsnieuws, Kleine advertenties - G. Cuyt

Voor illustratiemateriaal wordt gezorgd door de medewerkers zelf, die, indien nodig, beroep zullen doen op de diverse fotografen. Al het materiaal voor het tweede nummer dient uiterlijk 31 juli 1985 op de drukkerij te zijn. Teksten worden getypt en foto's in zwart-wit uitvoering bezorgd (in uitzonderlijke gevallen kan een goede kleurdia in zwart-wit worden omgezet).

Ten behoeve van de verontschuldigde afwezigen voegen wij hierbij een lijst met door de lezers verlangde onderwerpen, zodat ieder voor zich kan uitmaken waarover zijn eventuele bijdrage(n) kan/kunnen handelen.

Wij durven, tenslotte, speciaal de Heer Jan Mahieu verzoeken, een gedokumenteerde en vrij uitgebreide bijdrage te willen overwegen m.b.t. het Belgische seinwezen, daar verscheidene lezers ons daarom verzochten.

Intussen verblijven wij, geachte Heer,

met de meeste hoogachting,
namens Rail-Revue,


G. Cuyt, uitgever

N.B. DRUKKERIJ GESLOTEN VAN 11 T.E.M. 24 JULI EN VAN 2 T.E.M. 6 AUG.