



DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR DE TRAM- EN TREINHOBBY

Eerste jaargang - Nr. 2 - 1 september 1985 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 135 F

HONDERD JAAR NMVB - DE BELGISCHE „ATLANTIC" TYPE 12 - HET STATIONSGEBOUW TURNHOUTSE POORT - VERZAMELEN... SPEELGOEDTREINTJES - „150 JAHRE DEUTSCHE EISENBAHN" - RAIL-AKTUEEL - MODELBOUW: OMBOUW ROCO BR93 - KLEURENPOSTER - SPOORAGENDA

RAIL-TREINHOBBY

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 veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

Het is mooi geweest...

Zo stilletjesaan komt er een einde aan de vieringen van de NMBS en de NMVB. Vele tienduizenden foto's en dia's, naast ettelijke duizenden meter film, zullen nog lang herinneringen oproepen aan het memorabele jaar 1985, jaar waarin onze beide nationale vervoersmaatschappijen jubileerden.

Het is inderdaad mooi geweest, ondanks de wel zeer grillige weersomstandigheden waarmee deze zomer ons heeft bedacht. Technisch en organisatorisch liep er af en toe wel een en ander verkeerd, doch men moet al een geboren zeurkous zijn om daar lang over na te kaarten...

Bijna op het hoogtepunt van de verschillende vieringen ging Rail-Revue van start. Ondanks het feit, dat de losse nummer-verkoop lang niet overal even vlot verliep (zie verder in dit nummer), kan zeker niet van een valse start worden gesproken. Dit moge blijken uit diverse positieve reacties, die wij vanwege onze lezers, ook uit Nederland, mochten ontvangen. Waar de inhoud van het eerste nummer reeds zeer behoorlijk mocht worden genoemd, bereikten sommige foto's nog niet geheel het kwaliteitspeil, dat wij ons daarbij hadden gesteld. Daar wordt druk aan gewerkt. Zo wordt ook aan de inhoud nog stevig gesleuteld. Verheugend is daarbij te mogen vaststellen, dat reeds meerdere vermaarde trein- en tramspecialisten „in de boot” zijn gestapt. Het kan ons blad slechts ten goede komen !

Op de kleurenposter is met geestdrift gereageerd. Wij zijn ervan overtuigd, dat ook poster nummer 2 weldra in vele hobby-ruimten zal prijken !

De nummering van de bladzijden wordt, op veler verzoek, vanaf heden anders opgevat, teneinde achteraf een overzichtelijk onderwerpenregister te kunnen samenstellen.

U, lezer, willen wij nogmaals met aandrang verzoeken ons en uw hobbyblad bij uw vrienden en kennissen aan te prijzen. Het aantal lezers moet nog een flink stuk omhoog. We zijn, wat dit betreft, nog lang niet in het zicht van het eindstation !

Tenslotte : op 28 en 29 september rijdt 12.004 zijn laatste ritten tussen Gent en Deinze. Hopelijk wordt het geen afscheid doch een tot weerziens met deze mooie machine !

Rail-Revue

Foto eerste bladzijde omslag : Terhagen, mei 1966. In het landschap van de steenbakkerijen. Type S9965 (bouwjaar 1954) vertrok op 28 december 1971 naar Spanje ! (Foto Frans Keutgens)

Foto laatste bladzijde omslag : 1002, ex 102, tentoongesteld in station Brussel-Noord, mei 1985. Deze door Ir. Notesse ontworpen en door het „Consortium de Constructeurs belges” gebouwde 2C1 kwam in 1935 op het spoor. Deze prachtige vier cilinder-machine behoorde tot de grootste en zwaarste „Pacific”-reeks die ooit in Europa werd gebouwd en was in staat zware reizigerstreinen te slepen tegen 120 à 140 km/h. (Foto Rail-Revue)

INHOUD

Het is mooi geweest...	blz. 35
Honderd jaar N.M.V.B.	36
De „Atlantic” Type 12	40
Rail-Aktueel	43
BR93 wordt NMBS 97.032	46
Het Stationsgebouw Turnhoutse Poort	48
Onze kleurenposter	48
„150 Jahre Deutsche Eisenbahn”	51
Het bekijken of het lezen waard...	53
Spooragenda	55
Modelbouw : Nieuwigheden 1985	55
Verzamelen of... de eeuwige speelgoedtreintjes	56
Natafelen bij een tramfestijn...	58
De autobusdiensten door privé-ondernemers	62



Berchem, Zurenborg. Een klaarstaande NMVB-reizigerstrein gefotografeerd voor 1914 (Verzam. E. Keutgens)

Honderd Jaar Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen



Inleiding

Onder druk van de economische depressie die België doormaakte in de tweede helft van de vorige eeuw besloot de Staat ons land te voorzien van buurtspoorwegen.

De landbouw en de nijverheid maakten een erge crisis door die grotendeels te wijten was aan het ontbreken van voldoende snelle vervoermiddelen. Niettegenstaande de spoorwegen een omvangrijk net hadden van méér dan 3.000 km en op volkomen doeltreffende wijze hun rol vervulden, bleven toch zeer grote gebieden van onontbeerlijke vervoermiddelen verstoken, omdat het aanleggen van een spoorlijn geenszins te rechtvaardigen was. Om deze reden wilde men meer aandacht besteden aan de aanleg van lijnen van lokaal belang, om

het verkeer tussen het voorstedelijk platteland en de grote steden te bevorderen.

Dit gaf aanleiding tot de oprichting voor een onbeperkte duur, van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (wet van 28 mei 1884, aangevuld op 24 juni 1885).

Een buurtspoorwegnet groeit...

De statuten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) werden bij Koninklijk Besluit van 6 juli 1885 goedgekeurd.

Onmiddellijk na haar oprichting begon de NMVB met de aanleg van talrijke lijnen. Zij leverde eveneens het rollend materieel voor de exploitatie ervan.

Deze exploitatie werd bij openbare aanbesteding of onderhandse overeenkomst toevertrouwd aan privé-maatschappijen.

Reeds op 15 juli 1885 kon de eerste buurttramlijn tussen Oostende en Nieuwpoort officieel in gebruik genomen worden.

In alle provincies werden tramlijnen in een snel tempo aangelegd en voor het verkeer geopend. Het net werd uitgebreid met een spoorbreedte van 1m, behalve in de provincie Antwerpen, waar de spoorbreedte 1,067 m bedroeg, om de lijnen in aansluiting te kunnen stellen met het Nederlandse buurtspoorwegnet. Enkele buurtspoorweglijnen werden om technische, en voornamelijk om economische redenen, aangelegd met een spoorbreedte van 1,435 m.

In 1894, tien jaar na de oprichting van de NMVB, had het met stoomtractie geëxploiteerde net reeds een lengte van 1.340 km. In vermeld jaar startte de NMVB

ook met de elektrische tractie op de lijn Brussel (Roupplein) - Kleine Hut. Het was uiteraard op de meest rendabele lijnen dat deze nieuwe traktiewijze ingang zou vinden.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog was het buurtspoorwegnet uitgegroeid tot 4.095 km lijnen, waarvan 410 km met elektrische tractie.

Op hetzelfde ogenblik bezat de maatschappij op gebied van rollend materieel 751 lokomotieven, 490 elektrische motorrijtuigen en een zeer uitgebreid park van reizigersrijtuigen en goederenwagens.

De oorlog zou echter heel wat ten gronde richten.

Zo ging de bezetter ondermeer over tot de opbraak van de sporen en zag men van jaar tot jaar het buurtspoorwegnet inkrimpen, zodanig zelfs dat bij de Wapenstilstand in 1918, er van de 4.095 geëxploiteerde kilometers nog slechts 1.865 ongeschonden kilometers overbleven! Ten koste van talrijke moeilijkheden vulden de buurtspoorwegen het tekort aan van de bedrijvigheid van de grote spoorweg die geheel in handen van de vijand was, en bewezen aldus de bevolking uiterst belangrijke diensten, zodat we mogen zeggen dat de NMVB ongetwijfeld op een bijzondere wijze heeft bijgedragen tot het materiële welzijn van onze landgenoten.

De NMVB moderniseert

Na de oorlog was de eerste en belangrijkste opdracht van de maatschappij de wederopbouw van het zwaar toegetakeld net, dit met het oog op het industrieel en economisch herstel van het land. Ondanks talrijke hinderpalen slaagde de NMVB er in binnen een tijdsspanne van twee en een half jaar 2.236 km spoor terug in dienst te stellen, zodat einde 1921 het buurtspoorwegnet, op enkele kilometers na, terug zijn vooroorlogse uitgestrektheid had.

Ondertussen waren de pachtende maatschappijen niet meer in staat om de exploitatie van de lijnen op een regelmatige wijze te verzekeren, gezien de geweldige kostprijzenstijging, die in bepaalde

gevallen zelfs tot 400 % bedroeg. De NMVB was dan ook verplicht tussen 1919 en 1923 de exploitatie van de lijnen in eigen beheer over te nemen.

Vanaf 1924 breidde ook de concurrentie langs de weg zich uit. Ondernemende personen, soms in familieverband, startten een autobusdienst langsheen een bestaande tramlijn en namen alzo de reizigers af van de NMVB. Deze concurrentie nam, voornamelijk in de provincie Antwerpen, dramatische vormen aan, in zoverre zelfs dat bepaalde tramlijnen gedoemd waren te verdwijnen ingevolge het financieel verlies dat zij leden.

Deze onhoudbare toestand hield aan tot omtrent 1936, waarna, dank zij een aangepaste wetgeving, overeenkomsten konden afgesloten worden met de privé-exploitanten om de gebruikte middelen (tram en bus) beter te coördineren.

De elektrificatie van de drukke lijnen werd vanaf 1924 ijverig voortgezet, zodat in 1938 nagenoeg 1.500 km lijnen door snellere en comfortabele voertuigen bediend werden.

De stoomtramlokomotief in reizigersdienst verdween geleidelijk van het straatbeeld vanaf 1933, om vervangen te worden door de spoorauto of mazouttram.

Vanaf 1930 werd door de maat-

schappij voor die tijd mooi en comfortabel modern elektrisch materieel in gebruik genomen.

Het oudere stoomtrammaterieel voor reizigers werd aan de noden van de tijd aangepast en gemoderniseerd door bijvoorbeeld het sluiten van de open balkons.

Om het toerisme te bevorderen nam de maatschappij talrijke initiatieven, zoals het inrichten van toeristische rondritten en het ter beschikking stellen van kampeerrijtuigen.

De Tweede Wereldoorlog zou opnieuw een abrupt einde stellen aan allerlei projecten.

Door het wegvallen van het individueel vervoer en de busdiensten werd tijdens de oorlog opnieuw massaal beroep gedaan op de bestaande buurttramlijnen.

Alle beschikbaar trammaterieel moest ingezet worden en de stoomtram trok opnieuw reizigerstreinen.

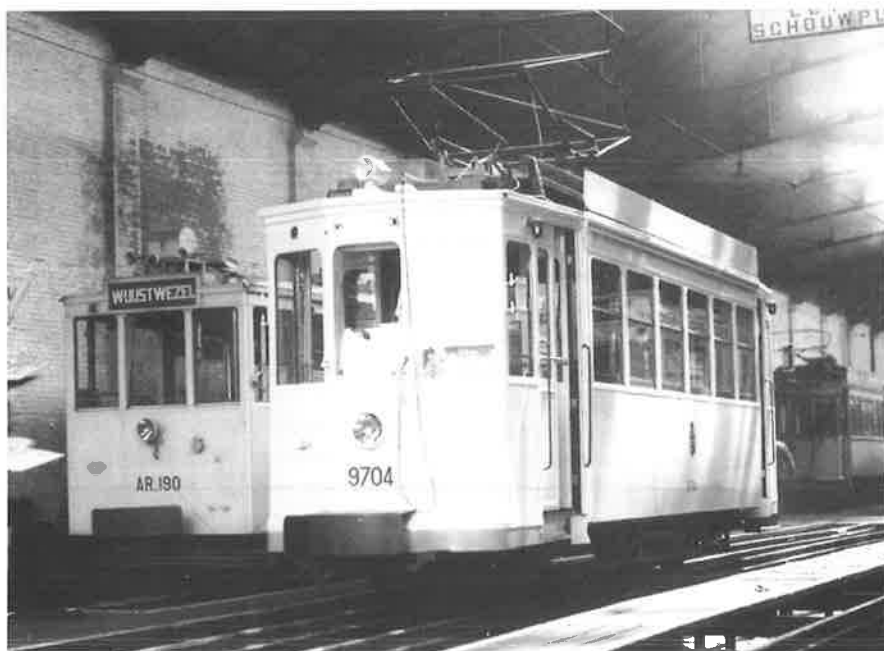
Ontelbare landgenoten hebben toen van de tram gebruik gemaakt om met een bang hart te smokkelen om zich alzo te voorzien van allerlei voedingsmiddelen.

De autobus vervangt de tram...

Het probleem van de wederopbouw van het net moest op het einde van de oorlog weer onder ogen worden gezien. Daar de NMVB in 1931 de toelating had



Twee spoorauto's kruisen op de lijn Turnhout-Mol in de omgeving van Oud-Turnhout, omstreeks 1954. (Foto Frans Keutgens)



Merksem - Oude Bareel (1950). Spoorauto AR 190 en Seneffe-Motorrijtuig 9704 (bouwjaar 1928). (Foto Frans Keutgens)

gekregen om autobusdiensten te exploiteren, keerde de maatschappij zich vastberaden naar deze nieuwe vervoerswijze, die een goedkopere bediening van de landelijke gemeenten mogelijk maakte en meer geschikt was bij inplantingen van woon- en industriezones.

Van de lengte van het spoornet, die op het einde van de bezetting nog 4.769 km bedroeg bleef

slechts 4.236 km over in 1950, 1.773 km in 1958 en 582 km in 1965. In 1984 bedroeg de lengte van het spoornet nog slechts 171 km.

De lengte van de in eigen beheer geëxploiteerde openbare autobusdiensten, die in 1945 slechts 449 km bedroeg, steeg in 1950 tot 2.037 km, in 1958 tot 7.546 en in 1965 tot 11.000 km, om 17.600 km te bereiken in 1984 (10.200



Berchem, stelplaats Zurenborg, 17 mei 1947. V.l.n.r. blauwe elektrische tractor 10296 (bouwjaar 1939) en ex-Vicinaux anversois-motorrijtuigen (Rode tram) 9641 en 9645. Let even op het koersbord 42 dubbel doorstreept (Fr. Rooseveltplein - Wommelgem Dorp). (Foto A.G. Nymeyer)

km voor verhuurders).

De merkwaardige ontwikkeling van het autobusnet sedert de oorlog is niet alleen toe te schrijven aan de gedeeltelijke afschaffing van het spoornet, maar vooral aan het zoeken naar een steeds doeltreffender bediening van de bevolking door het uitbreiden en omleggen van reiswegen en het instellen van extra-diensten naar nieuwe woonwijken, scholen en fabrieken.

De voortdurende verhoging van de lasten en het groter gebruik van particuliere vervoermiddelen hadden tot gevolg dat het aantal verlieslatende lijnen gevoelig steeg, hetgeen de NMVB ertoe noopte zich toe te leggen op de rationalisering ten einde de produktiviteit op te voeren.

De autobus, die door zijn technische karakteristieken beschouwd mag worden als een soepel, snel en vooral goedkoper vervoermiddel dan de spoorvoertuigen bij een middelmatige verkeersdichtheid, verving geleidelijk eerst de dieselmotorrijtuigen en nadien de elektrische trams.

Tot in 1964 kon de NMVB haar globale exploitatierekening in evenwicht houden en zelfs winst maken; in 1965 werd het boekjaar voor het eerst met een negatief saldo afgesloten.

Sindsdien, en ondanks talrijke tariefverhogingen, boekt de NMVB ieder jaar een tekort dat door Staatssubsidies gedekt wordt.

De bedrijvigheid van de NMVB zou in 1977 aanzienlijk toenemen. Inderdaad, bij beslissing van de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, en ter uitvoering van een herstructureringsplan van het gemeenschappelijk vervoer, werden al de vervangings- en aanvullingsautobusdiensten, die vroeger aan de NMBS waren gegund, doch die grotendeels door privé-firma's werden geëxploiteerd, op 1 september 1977 door de NMVB overgenomen.

Deze structuurhervorming maakt van de NMVB omzeggens de enige exploitant van interstedelijke autobuslijnen en de belangrijkste maatschappij voor openbaar vervoer in België.

Een gevolg van deze overdracht was ook dat geleidelijk het busmaterieel van de exploitanten geschilderd werd in de oranje- en ivoorkleur van de Nationale Maatschappij. De groen-witte kleur van de NMBS verdween uit het straatbeeld.

Daar nu alle openbare en speciale regionale autobusdiensten onder het beheer van eenzelfde organisme kwamen te staan, was het mogelijk de eenmaking van de tarieven door te voeren, de overbodige diensten af te schaffen en het rollend materieel rationeler te gebruiken.

Buiten de vernieuwing van het tramnet en de aanleg van de lichte metro in de streek van Charleroi, ging de maatschappij vanaf 1977 ook over tot de vernieuwing en de aanpassing van de kusttramlijn tussen Knokke en De Panne, met het oog op de indienststelling van het nieuwe trammaterieel.

Deze werken zijn nu grotendeels uitgevoerd en tijdens het hoogseizoen wordt er met het nieuwe gelede trammaterieel een kwartierdienst gereden, tot eenieders voldoening.

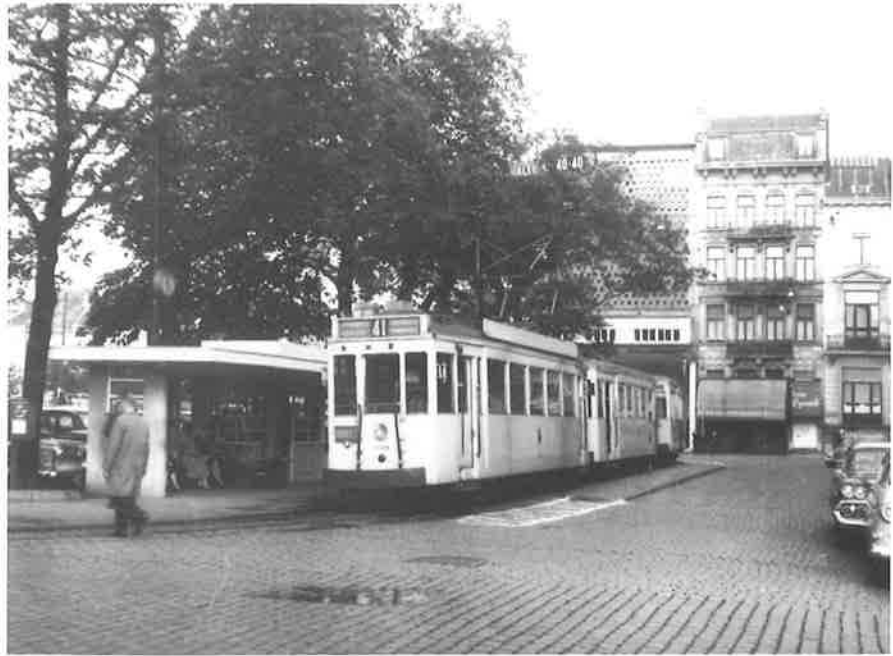
Op het gebied van de autobusexploitatie werden ook een aantal nieuwigheden ingevoerd, zoals de city-bus, de gelede bus en de buurtbus.

De city-bus, met zijn kleinere draaicirkel, zijn geringer volume, zijn betere toegankelijkheid en gezichtshoek voor de reizigers, kwam in 1981 in dienst te Brugge. Er werden zes city-bussen geleverd. Brugge werd hiervoor uitgekozen gezien zijn oude stadskern met smalle straten en met de hieruit voortvloeiende verkeersmoeilijkheden.

Het inleggen van dergelijk aangepast materieel kan bijdragen tot de oplossing van bepaalde verkeersproblemen.

De gelede bussen daarentegen, waarvan de eerste exemplaren in 1981 in dienst kwamen, beogen meer de inkrimping van de exploitatiekosten en de vermindering van de onderbroken diensten van het personeel.

De gelede bus kan in de piekuren 's morgens en 's avonds meerdere dubbelingsritten vervangen,



Antwerpen, Fr. Rooseveltplein. Augustus 1960. Standaard 10082 in dienst op lijn 41 naar Turnhout. (Foto Eric Keutgens)

waardoor er personeel kan uitgespaard worden, zonder de reizigers te storen, gezien de frequentie van de diensten niet wordt verminderd. Zij werden in dienst gesteld op de lijnen St.-Niklaas - Temse - Antwerpen en Hamme - Temse - Antwerpen (26 autobussen); Brussel - Wemmel en Brussel - Grimbergen (16 autobussen); Bergen - Boussu - Dour (10 autobussen) en Liège - Basenge (4 autobussen). Een nieu-

we bestelling van 50 gelede bussen werd onlangs geplaatst.

Op maandag 19 december 1983 startte het buurtbusproject in de gebieden Peer, Bree en Maaseik (Limburg).

De bedoeling van de buurtbus is een aantal dun bewoonde gebieden waar het openbaar vervoer weinig of niet aanwezig is, uit hun isolement te halen en alzo bepaalde problemen van lokaal verkeer een oplossing te geven.



Lillo-Haven. Mei 1961. Motorrijtuig 9994 (ex-aanhanger 19136-bouwjaar 1930). In 1932 omgebouwd tot motorrijtuig. (Foto Frans Keutgens)

Deze buurtbusjes, met acht zitplaatsen elk, worden bestuurd door vrijwilligers en rijden volgens een vaste dienstregeling die hoofdzakelijk daluurklieñteel opvangt.

Een belangrijke datum in de openbare vervoersgeschiedenis van ons land was 3 juni 1984 toen de NMBS, samen met de NMVB, met een nieuwe organisatie startte voor het reizigersverkeer, nl. het IC/IR-plan.

De herstructurering op zichzelf was bedoeld om op termijn de toekomst van het gemeenschappelijk vervoer veilig te stellen.

Ingevolge de herstructurering van de spoorweglijnen bij de NMBS en de afschaffing van de bediening van een aantal stations, werd de NMVB geroepen om de opvang te verzekeren van de niet meer bediende stations door het inleggen van een efficiënte autobusdienst naar het dichtstbijzijnde IC/IR-station. De NMVB legde bijkomende autobussen in en de dienstregelingen werden aangepast, zodat er snelle en gewaarborgde overstapmogelijkheden waren. In de reeds bestaande diensten werden doorgedreven inspanningen geleverd opdat de trein/busaan-

sluitingen volledig zouden geëkoördineerd zijn.

Tot besluit mogen wij zeggen dat de NMVB, gedurende haar honderdjarig bestaan, zowel op nationaal als op gewestelijk vlak, de rol heeft vervuld die haar door de wetgever werd opgelegd en dat zij zich altijd heeft kunnen aanpassen aan de gewijzigde omstandigheden.

Hierdoor bewijst zij dat zij nog steeds een dynamische openbaar vervoersonderneming is, ten dienste van alle landgenoten.

Eric Keutgens
1 juli 1985

De Belgische „Atlantic” lokomotief Type 12

Rond de eeuwwisseling bereikte de lokomotiefbouw met het 2B1 type, beter bekend onder de benaming „Atlantic”, één van zijn hoogtepunten.

Een lokomotief met deze asindeling werd voor het eerst in 1894 gebouwd door BURNHAM, WILLIAMS & C^o in Philadelphia, het latere BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS, voor de „Atlantic Coast Line”. Deze stond dan ook peter voor de naam „Atlantic”. In Europa deed de Atlantic zijn intrede in Oostenrijk in 1895 bij de Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. In Duitsland bij de Pfalzbahn in 1898.

Vanaf 1898 bouwde elk spoorwegland van enige betekenis een Atlantic. Hiermede begon de succesrijke loopbaan van dit lokomotieftype, dat bijzonder geschikt was voor snel reizigersverkeer op vlakke lijnen.

De glanstijd van de „tweekoppelaars” was echter van korte duur. Door de bloei van handel en nijverheid, vóór de eerste wereldoorlog, nam de verkeersstroom snel toe. De vraag naar méér reiskomfort liet, door het aantal slaap- en restauratiewagens, het gezamenlijke treingewicht op korte tijd zulke vormen aannemen, dat hiermede het vermogen van deze lokomotieven overtroffen werd !

Alhoewel het ketelvermogen van

de grote Atlantics de gestegen vraag naar kracht kon volgen, was het adhesiegewicht van de loks ontoereikend.

Dit kwam door de lichte onderbouw, die slechts een beperkt gewicht per as toeliet, zodat de loks, wanneer ze hun volle kracht moesten zetten, terstond begonnen te slippen.

Dit euvel zette meteen een eindpunt achter de verdere bouw van deze tweevoudig gekoppelde lokomotieven.

Toen, dertig jaar later, nieuwe ideeën over het spoorwegsnelverkeer vorm begonnen aan te nemen, beleefde de Atlantic-lokomotief in sommige landen een echte Renaissance.

Het streven om snelle stadsverbindingen te realiseren en hiervoor gesleepte treinen te benutten inplaats van de dieselstellen, gaf de tweekoppelaars opnieuw een kans.

Het was zeker geen toeval dat een en ander nogmaals in de U.S.A. begon !

Het succes van de door een Atlantic getrokken „Hiawatha” van de „Chicago, Milwaukee & St. Paul” en de opmerkelijke prestaties van de gemoderniseerde 2B1 lokomotieven van de PLM in Frankrijk, waren de impuls voor de Belgische spoorwegen om tegen het einde van de dertiger jaren een nieuwe Atlantic te bestellen.

Deze lok zou ingezet worden op de snelle verbindingen tussen Brussel en Oostende.

Volledigheidshalve dient echter te worden vermeld dat België reeds voldoende ervaring verworven had met een andere Atlantic-lokomotief : het Pruisische type S9, de Belgische 69.

In 1919 had België, ingevolge het Verdrag van Versailles, als herstelbetaling voor de oorlogsschade van de Duitsers ondermeer 17 loks van het bovengenoemde type ontvangen.

In één van de volgende nummers van Rail-Revue zullen wij de lokomotieven van Duitse oorsprong uitvoeriger behandelen. Wij kunnen, bij de bespreking van ons type 12, echter niet om de S9 heen, daar men kan stellen dat onze lok uit de S9 ontworpen werd, natuurlijk mits aanpassing aan de toenmalige moderne technieken en aan de eigenheden van het Belgische spoorwegnet.

Het zal dan ook niemand verwonderen dat het type 12 dezelfde drijfwieldoormeter heeft als de S9, namelijk 2100 mm. Zo kan men dan ook de uitzonderlijke kracht van ons type 12 begrijpen : daar waar de S9 slechts een asdruk van 16,5 ton bezat, bedongen door de lichte bovenbouw bij de Pruisische spoorwegen, bracht onze lok 24 ton asdruk op de sporen. Dit liet vanzelfspre-



De 1204 tijdens de tweede Wereldoorlog te Leuven. Let op de koplamp-afscherming. (Foto K.J. Harder)

kend de volledige krachtsontplooiing toe van de machtige ketel, daar zijn energie op de sporen kon worden overgebracht zonder dat de lok, bij gebrek aan adhesiegewicht (zoals bij de S9) aan het slippen ging. De energieontwikkeling was zo krachtig, dat ze vergelijkbaar was met deze van drievoudig gekoppelde lokomotieven bij andere spoorwegmaatschappijen. Hierover uitweiden ligt niet in de bedoeling van dit artikel, daar wij dan te technisch zouden worden.

Haar kracht kon de Belgische 12 slechts voor korte tijd ten toonspreiden. De voor deze lok vastgestelde rijtijden waren de kortste die ooit in België vastgesteld werden! Zo moesten de 113,8 km van Brussel-Zuid naar Oostende in 60 minuten worden afgelegd, daarin begrepen een halte van 1 minuut te

Brugge.

Voor het traject Brussel-Brugge (92,8 km) waren slechts 46 minuten voorzien, wat een gemiddelde snelheid van 120,1 km noodzakelijk maakte. Voor de afstand van Brugge naar Oostende (21 km) waren 13 en van Oostende naar Brugge slechts 12 minuten vooropgesteld, hetgeen in de ene richting 96,5 en landinwaarts 105 km/h gemiddeld vergde. Zulke gemiddelde snelheden waren alleen te verwezenlijken door een uiterst snel optrekken uit stilstand. Daar speelden dan juist de 24 ton asdruk, die het slippen beletten, hun rol.

Met deze weinig bekende cijfergegevens verwezenlijkten onze Atlantics niet enkel superprestaties in eigen land, doch vestigden tegelijkertijd een record voor getrokken treinen buiten de U.S.A.!

Indien wij deze cijfers gaan vergelijken met die, gerealiseerd door zulke hooggeprezen lokomotieven als de gestroomlijnde BR05 van de DR, dan bereikten laatstgenoemden 'slechts' 119,5 km/h, terwijl de, eveneens supergestroomlijnde BR61 slechts 111,2 km/h haalde in het snelste dienstplan van 1936/37. Zij bleven dus achter op de prestaties, verwezenlijkt door onze 12.

Technisch verkeerden deze edele snellopers in de mogelijkheid, België aan kop van de snelste spoorwegverbindingen in de wereld te brengen, indien, weinige maanden na hun verschijnen op de sporen, de Tweede Wereldoorlog niet was losgebarsten.

Gelukkig had type 12 geen enkel nut voor de vijand, die veel meer interesse opbracht voor zware goederenloks!

Zo bereikten onze 12-en, zonder



Rook op verzoek tijdens de eerste proefrit tussen Leuven en Aarschot. (Foto Max Delie)

veel bijzonderheden, opnieuw de vredesjaren.

Maar juist de periode na de bevrijding bracht voor deze machines de moeilijkste tijd. Van snelle verbindingen op het zwaar geteisterde spoorwegnet was natuurlijk geen sprake meer. Zij werden ingezet voor het slepen van de overvolle, zware treinen tussen Brussel en het grensstation Roosendaal, op de lijn Brussel-Amsterdam. Tijdens deze ritten werd werkelijk teveel van deze mooie loks verlangd.

Toen de verkeerssituatie terug normaal werd, kwamen reeds de diesels en de elektrische loks op de hoofdlijnen in dienst. Zij verdrongen de 12-en naar ondergeschikte diensten.

Hun nieuw inzetgebied was de verbinding Brussel-Doornik tot zij, omstreeks 1962, het strijdtoneel verlieten.

Door de oorlogsgebeurtenissen kregen onze 12-en niet de kans om volledig te tonen wat zij konden, waardoor de laatst gebouwde Atlantics niet de belangstelling opwekten die zij verdienen.

Het is de grote verdienste van de NMBS om juist het type 12 te hebben gekozen, teneinde de viering van 150 jaar Belgische spoorwegen luister bij te zetten. Elke echte spoorwegvriend is

echter bevreesd dat, eens de feestelijkheden voorbij, de 12 weer in de vergeethoek zal belanden...

Hopelijk heeft men bij de directie van de NMBS voldoende realiteitszin en commercieel doorzicht om de enorme kosten, die de restauratie van deze reeds 20 jaar buiten dienst zijnde lok

meebracht, niet alleen te hebben gedaan teneinde het aangezicht te redden tijdens het jubileumjaar, doch ook om haar in de volgende jaren periodiek in te zetten, om zodoende dit hoogtepunt in de Belgische lokomotiefbouw voor het nageslacht te bewaren !

LEVENSLIOP VAN DE 12.004

Het aktuele paradepaard van de NMBS werd gebouwd door het „Consortium des Constructeurs Belges" en in dienst genomen op 15.07.1939.

Noch over deze datum, noch over haar huisvesting in het depot van Schaarbeek, bestaat enige betwisting, over het nummer van de ketel echter wel. Uit het logboek van onze museumlok wordt niet duidelijk of de ketel het nummer 1205 of 1204 droeg. Er zijn in dit verband elkaar tegensprekende documenten voorhanden. Wel is zeker, dat de originele ketel in februari 1958 door de werkplaats van Salzannes werd vervangen door de ketel met het nummer 1203.

Zodat, ondanks de voorhanden zijnde dokumentatie, het wel een



Vertrek uit het station te Mechelen. (Foto Max Delie)

raadsel zal blijven welk het originele ketelnummer was. De tender van het type 19, met nummer 24604, is steeds gekoppeld geweest aan onze 12.004. De belangrijkste wijziging die deze lok onderging was het vervangen van de vuurhaard. Een koperen vuurhaard met wanddikte van 15 mm evenals een volledig stel nieuwe over-

hitterelementen werden tijdens de grote revisie in Salzinnes gemonteerd op 7.02.1958. Verdere herstellingen van zulke grote omvang heeft onze lok tijdens zijn ganse levensloop niet ondergaan.

Indien wij de tabel der onderhoudsbeurten als informatiebron nemen dan zouden volgende afstanden afgelegd zijn :

Datum	Herziening	Gemiddelde herstelling	Grote herstelling	Asdruk op de assen van de bogie	Asdruk op de drijfassen	Asdruk op de as bissel	Adhesie gewicht	Trekkracht aan de haak	Nominaal vermogen	V/Max	
15/07/39	29/08/41*	29/08/41	25/09/42**	53.622 Km	41.980 Km	34.108 Km	56.200 Km	39.793 Km	52.406 Km	75.188 Km	
29/08/41	25/09/42**	07/11/45**	13/02/47*	41.980 Km	34.108 Km	56.200 Km	39.793 Km	52.406 Km	75.188 Km	72.000 Km	
25/09/42	07/11/45**	17/01/48***	16/12/48*	34.108 Km	56.200 Km	39.793 Km	52.406 Km	75.188 Km	72.000 Km	45.718 Km	
07/11/45	13/02/47*	17/01/48***	23/02/50**	56.200 Km	39.793 Km	52.406 Km	75.188 Km	72.000 Km	45.718 Km	102.300 Km	
17/02/47	17/01/48***	16/12/48*	16/05/51*	39.793 Km	52.406 Km	75.188 Km	72.000 Km	45.718 Km	102.300 Km	90.700 Km	
17/01/48	16/12/48*	23/02/50**	10/03/52***	52.406 Km	75.188 Km	72.000 Km	45.718 Km	102.300 Km	90.700 Km	110.818 Km	
16/12/48	23/02/50**	16/05/51*	08/05/54*	75.188 Km	72.000 Km	45.718 Km	102.300 Km	90.700 Km	110.818 Km	79.182 Km	
23/02/50	16/05/51*	10/03/52***	22/04/55*	72.000 Km	45.718 Km	102.300 Km	90.700 Km	110.818 Km	79.182 Km	108.656 Km	
16/05/51	10/03/52***	08/05/54*	11/10/56*	45.718 Km	102.300 Km	90.700 Km	110.818 Km	79.182 Km	108.656 Km	100.440 Km	
10/03/52	08/05/54*	22/04/55*	27/12/57***	102.300 Km	90.700 Km	110.818 Km	79.182 Km	108.656 Km	100.440 Km	35.073 Km	
08/05/54	22/04/55*	11/10/56*	12/02/60*	90.700 Km	110.818 Km	79.182 Km	108.656 Km	100.440 Km	35.073 Km		
22/04/55	11/10/56*	27/12/57***	30/11/61*	79.182 Km	108.656 Km	100.440 Km	35.073 Km				
11/10/56	27/12/57***	12/02/60*	27/09/62+	108.656 Km	100.440 Km	35.073 Km					
27/12/57	12/02/60*	30/11/61*		100.440 Km							
12/02/60	30/11/61*	27/09/62+		35.073 Km							
30/11/61	27/09/62+										
				285.703	245.312	383.000	914.015 Km met ketel 1203	244.169			
				1.158.184 Km							

+ Datum buitendienststelling

* Herziening

** Gemiddelde herstelling

*** Grote herstelling

Technische gegevens

A) LOK

Totale lengte over de buffers	14.012mm
Afstand tussen drijfassen	2.300 mm
Afstand assen bogie	2.184 mm
Afstand 2 ^e as bogie 1 ^e drijf-as	2.803 mm
Afstand 2 ^e drijf-as - bissel	2.600 mm
Doormeter drijfwielen	2.100 mm
Doormeter wielen bogie	970 mm
Doormeter wielen bissel	1.262 mm
Totale hoogte	4.283 mm
Stoomverdeling	Walschaerts
Totale verwarmingsoppervlakte vuurkist	16,5 m ²
Aantal pijpen	159
Aantal overhittingselementen	33
Keteldruk	18 Kg/cm ²

Asdruk op de assen

van de bogie 12 T

Asdruk op de drijfassen 23 T

Asdruk op de as bissel 19 T

Adhesie gewicht 46 T

Trekkracht aan de haak 10.664 Kg

Nominaal vermogen 2.264 PK

V/Max 140 Km/h

B) TENDER

Type 19 Nr. 24 604

Inhoud waterbak 24 m³

Inhoud kolenbak 8 T

Totale lengte 7.396 mm

Afstand tussen de assen 1.980 mm

Doormeter wielen 1.067 mm

Asdruk 1^e as 19,5 T

Asdruk 2^e as 19,5 T

Asdruk 3^e as 20 T

Totaal gewicht ritvaardig 59 T

Max Delie

„gewaardeerde” hulp van een opduwende en, in de andere richting, trekkende diesellok diende plaats te vinden.

- Op 18 mei liep er ook wat mis met het motorstel 1935, bij gelegenheid van de ritten tussen Brussel en Antwerpen. Mits enig kunst- en vliegwerk is men echter wel kunnen blijven rijden.

- Op 8 juni was in Antwerpen Centraal een opendeurdag voorzien : niets van gemerkt ! De havenrondritten genoten, ondanks of wellicht juist omwille van het slechte weder, een enorme publieke belangstelling. Niet minder dan veertien vierdelige motorstellen, reeks 800, dienden te worden ingezet. Jammer genoeg liet, in het stel waar wij aan boord waren, de omroepinstallatie het afweten, waardoor de reizigers op het grootste gedeelte van de rit geen woord begeleidende commentaar te horen kregen.

- Op 16 juli was het de beurt aan de NMVB om te herdenken. Door verkeerde en/of onbestaande informatie was er nogal wat onzekerheid omtrent de bereikbaarheid van het Oostendse stadscentrum en omtrent de geplande dienstregeling. Opvallend was het ergernis wekkende gedrag van sommige „fotografen” en andere toeschouwers, die zich het alléénrecht op het schouwspel toeëigenden of die door domheid of verstrooidheid de pret van vele andere mensen kwamen vergallen. De Koning kon, omwille van de politieke Heizel-perikelen, niet aanwezig zijn. Overigens verliep ook hier de terugrit van Westende naar Oostende met een enorme vertraging. De dag nadien, 17 juli, kon het publiek vanaf 20 uur deelnemen aan ritjes met de stoomtram. Daar zag een toezichter van de NMVB kans, door met zijn auto telkens zeer dicht in de buurt van de lok te blijven, elke behoorlijke fotografeer-activiteit te saboteren. Daarop attent gemaakt ging de man, inplaats van enig begrip op te brengen, zijn hinderlijke aanwezigheid in het „schootsveld” van de fotografen nog extra benadrukken. Treurige mentaliteit...

- 21 juli, Nationale Feestdag. Om ongeveer 9.55 h loopt in het station van Bastogne een oranje-gele spoorauto binnen op het spoor naast hetwelk 29.013 op zijn uitrijsein, richting Libramont, staat te wachten. Stoppen naast 29.013 en zodoende de fotografen een extra-kleurig prentje bezorgen... geen sprake van ! Jammer...

- 21 juli, Nationale Feestdag, hoofdstuk 2. Wij hebben op de stoep in de Koningsstraat te Brussel een mooi plaatsje ingenomen, teneinde de fantastische tramstoet, ingericht door het MSVB, te kunnen fotograferen. Alle fotografen ordelijk op een rijtje. Alles is goed in de beste der werelden ! De eerste paardetrammetjes verschijnen en met hen de dame in de witte regenmantel, die persé wil verveeuwigd worden op elke foto die geschoten wordt. Als klap op de vuurpijl plaatst een „flic” van de Brusselse gemotoriseerde politie zijn enorme gestalte, vergezeld van zijn indrukwekkende machine, precies tussen ons fototoestel en de voorbijrijdende trams. Men zou

Rail-Aktueel

BELGIE

• Omtrent de diverse jubileum-manifestaties, ingericht door de NMBS, de NMVB en ook nog door het MSVB (Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel) dienen wij, tot onze grote spijt, nogal wat kritische opmerkingen te formuleren. Eerlijkheid gebiedt ons, hier onmiddellijk aan toe te voegen, dat het mislopen van een en ander overigens lang niet altijd in de schoenen van de inrichtende maatschappijen/verenigingen kan geschoven worden. Het zal de lezer

ook wel duidelijk zijn, dat wij niet àlle manifestaties konden bijwonen en dat we daarom slechts verslag kunnen uitbrengen over wat we persoonlijk hebben vastgesteld of hebben vernomen uit betrouwbare bron. Een overzicht :

- Reeds vanaf de eerste ritten met 12.004 op 11 en 12 mei waren er technische problemen met de lok, zodat op 12 mei 29.013 moest inspringen.

- Idem op 6 en 7 juli, doch ditmaal was 29.013 zelf de sigaar. Naar ons werd verteld zou men op 6 juli minstens één rit hebben moeten schrappen, terwijl op 7 juli de laatste rit tussen Verviers en Spa met ruim een uur vertraging en met de

om minder een onherstelbare (mis)daad plegen...

- Zou het, tenslotte, toch zo zijn dat in ons land de belangstelling voor het openbaar vervoer naar een absoluut dieptepunt aan het zakken is? Een Brits onderdaan, waarmee we van gedachten konden wisselen omtrent de diverse herdenkings-manifestaties, verwonderde er zich over, dat hij in het station van Kapellen bij Antwerpen zonder problemen kaartjes kon kopen voor de stoomritten op 24 en 25 augustus, tussen Namur en Dinant. „Bij ons is bij zulke gelegenheid alles een half jaar op voorhand uitverkocht”... In België blijkt niet: het motorstel 1935 heeft méér dan één rit onder de wielen gehad met nauwelijks 10 (tien!) passagiers aan boord. Ook bij diverse stoomritten was de deelname van de reizigers aan de zeer povere kant. Of, om het met een ons bekende Nederlander te zeggen: „Van het openbaar vervoer houden betekent niet noodzakelijk ermee rijden!”

• GLT: GUIDED LIGHT TRANSIT
Of, als we proberen te vertalen: „Geleid Licht Stadsvervoer”...

Dit nieuwste veulen uit de BN-Accet-stal, dat tijdens het U.I.T.P. Congres op de Heizel werd voorgesteld, roept alleszins vele vragen op. Is het een tram, een bus, een trolleybus, een metro?

Het heeft iets van dat alles en desondanks is het noch tram, noch bus... en ga zo maar door.

BN zelf noemt het rijtuig hybride, d.w.z. samengesteld uit ongelijksoortige bestanddelen. In de planten- en dierenwereld spreekt men in dit geval van een... bastaard!

Op het eerste gezicht lijkt het wel, alsof men delen van hoger genoemde transportsystemen in een mixer heeft gestopt, waarna, als resultaat van langdurig rondzwieren, de GLT tevoorschijn kwam... Volgens BN ligt het voordeel van de GLT besloten in het feit, dat het systeem in de eerste gebruiksfase nauwelijks enige infrastructuur zou behoeven, m.a.w. wanneer „het” als bus wordt gebruikt. Een - weliswaar dubbelgelede - bus van 25,5 m lengte? Nou moe! Wij beklagen reeds op voorhand de bestuurder die dit vehikel door de ochtend- of avondspits dient te laveren... Waar blijven we dan overigens met de reeds bestaande, eveneens gelede, bussen en trolleybussen?



De GLT in actie op de Heizel in de nabijheid van het Atomium, tijdens de laatste dag van het salon, gehouden ter gelegenheid van het 46^e U.I.T.P.-Congres, 24 mei 1985. (Foto Tramarchieff Ferray)

Het wil ons ten andere voorkomen, dat het aanleggen van bovenleiding voor trolleybussen, die niet eens een geleidespoor behoeven, geen miljoenen méér hoeft te kosten dan voor de GLT.

Ten overvloede, de moderne trolleybus kan eveneens van stroom naar diesel of vice-versa omschakelen.

Een tweede voordeel van de GLT: zijn enorme capaciteit. Door het koppelen van twee (51 m) of drie (76,5 m) elementen bereikt men vervoersmogelijkheid voor vier- tot zeshonderd passagiers. Dat zulke „rupsen” vanzelfsprekend een eigen bedding met geleidespoor behoeven, ligt voor de hand. Te vrezen valt dan echter, dat de infrastructuurkosten wel eens schrikbarend de pan zouden kunnen uitrijzen!

Waar bestaat trouwens, in onze ktreien althans, nog de behoefte, om in stadsvervoer vier- à zeshonderd reizigers tegelijkertijd te verplaatsen?

Wij hebben dus zo onze twijfels omtrent de GLT. Tot op heden heeft het grapje 5 jaar werk en 150 miljoen frank aan opzoekingskosten vergegd.

Wait and see, zegt de flegmatieke Brit... Ten behoeve van de technische speur-

neuzen volgen hier enige karakteristieken van de GLT.

Omschakelbaar van elektrische traktie (via bovenleiding) naar diesel-generator. Het geleidespoor levert geen hinder op voor het overige verkeer.

Conventionele assen, wielen met rubberbanden. Alle vier de assen kunnen gestuurd worden.

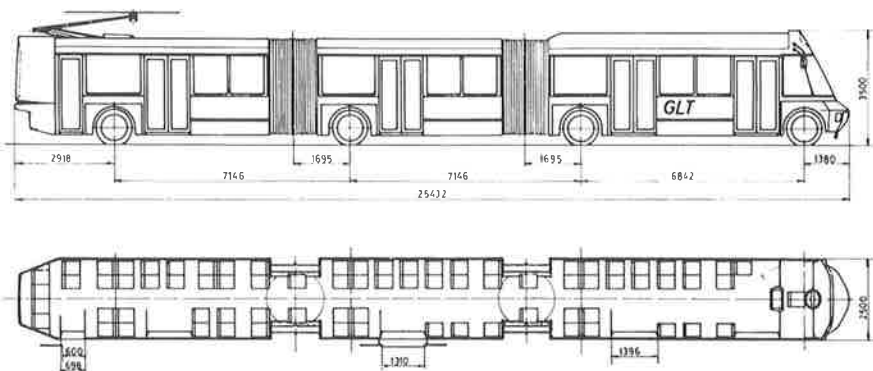
Lengte van een dubbelgeleed element: 25,432 m, breedte: 2,5 m, capaciteit: 77 zitplaatsen en 125 staanplaatsen.

Minimum draaistraal (met geleidespoor): 12,5 m.

Hoofdaandrijving: gelijkstroom-hakkercontrole met electro-dynamische en regeneratie-remming.

Maximum snelheid: 70 km/h, totaal vermogen 300 kW, diesel generator 60 kW.

• Na langdurige onderhandelingen met de trammaatschappij van Belgrado, onderhandelingen die tot stand kwamen dankzij de medewerking van de Belgische Ambassade in Joegoslavië, en na verschillende bezoeken ter plaatse, werd aan de ASVI (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) een van de laatste daar nog in dienst zijnde Buurtspoorweg-PCC's toegewezen. De ASVI mag zelf de beste, rijkklare PCC-uitkiezen en kan tevens de hand leggen op alle nog ter plaatse aanwezige onderdelen, die haar de mogelijkheid moeten bieden tot een vlugge restauratie in oorspronkelijke Buurtspoorweg-uitmonstering. De aankoop en het „huiswaarts” transporteren van deze wagen wordt echter uiterst dringend: de PCC's in Belgrado verdwijnen nu snel uit het stadsbeeld. Zij dienen de plaats te ruimen voor een reeks Tsjechische gelede motorwagens en volgend jaar zou het reeds te laat kunnen zijn om nog een goede wagen te kiezen, laat staan de ontbrekende onderdelen te recupereren.



De ASVI verzoekt dan ook om uw financiële steun in deze operatie. Aankoop en transport (ongeveer 1500 km !) vergen een budget van honderdduizenden franken.

Bijdragen kunnen worden gestort op rekening 310-0811064-36 van de ASVI, onder vermelding „Redt een PCC !”.

Adres : ASVI, Belliardstraat 187, 1040 Brussel.

Indien deze „reddingsoperatie” niet kan doorgaan, worden alle ontvangen bedragen aan de donateurs terugbetaald. De Buurtspoorweg PCC's 10395-10418 werden door Nicaise & Delcuve en Acec gebouwd in 1950. Zij deden dienst op de lijn Brussel-Leuven en op het Hene-gouwse net. Het waren de eerste in ons land gebouwde PCC's en tevens de enigen die, samen met het prototype 10419, een Amerikaans uitzicht hadden. In 1960 werden zij door de NMVB verkocht aan het trambedrijf van de Joegoslavische hoofdstad Belgrado, waar zij de reeks 117 tot 140 vormen.

• Op 26 juli l.l. werd door de Minister van Verkeerswezen, de Heer H. De Croo, de overeenkomst ondertekend die, tussen de NMBS en de BVS (Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief), de voorwaarden omschrijft onder welke laatstgenoemde vereniging het buiten dienst gestelde gedeelte Dendermonde-Puurs van lijn 52 toeristisch mag gaan uitbaten. Zodoende werd eindelijk een punt gezet achter de nu bijna acht jaar durende administratieve besloomingen, die dienden te leiden tot een toeristische stoomtreinexploitatie op een NMBS-lijn in Vlaanderen. Er zal door de BVS nog hard dienen gewerkt te worden, teneinde haar eerste rijkklare lokomotief en enkele G.C.I.-rijtuigen op het spoor te krijgen op lijn 52. Alle technische en administratieve helpers zijn dan ook van harte welkom. Zij kunnen voor informatie terecht bij de Heer L. Blommaerts, Ten Berg 101, 9300 Aalst, tel. 053/70.38.37. Men kan ook een financieel ruggestuntje bezorgen via rekening KB 402-6120241-23 t.n.v. Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs.

NEDERLAND

• Na een jaar gedwongen te hebben stilgelegen, is de SGB (Stoomtram Goes-Borsele) in 1985 weer gaan rijden. Dit werd mogelijk doordat de gemeente Borsele de lijn over praktisch de totale lengte van de Nederlandse Spoorwegen heeft overgenomen, overname waarmee een bedrag was gemoeid van ongeveer 11 miljoen frank ! De gebruikstoelating van de lijn werd bij deze gelegenheid door het bevoegde ministerie overgedragen aan Borsele, terwijl de SGB als vereniging voor de uitbating blijft zorgen. Goed nieuws dus, ook voor de Belgische stoomliefhebber : de SGB rijdt immers sedert het verdwijnen van de stoomtreintjes op de lijn Tilburg-Schaluienen, het dichtst in de buurt van onze noordergrens.

ZWITSERLAND

• Onlangs werd door de TPG (Transports Publics Genevois), het openbare vervoersbedrijf van Genève, bij de Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey een bestelling geplaatst van 45 gelede trams. Met deze order is, wat het mechanisch gedeelte betreft, een bedrag gemoeid van ongeveer 1,25 miljard (omgerekend in onze munt).

Bij de bouw van deze reeks zijn ook Duewag (Düsseldorf) en Brown, Boveri & Co (Baden, Zwitserland) ten zeerste betrokken. De 45 tramrijtuigen zouden tegen einde 1989 moeten geleverd zijn, waarmede meteen in een volledige vernieuwing van het Geneefse rijtuigbestand is voorzien.

De vloer van deze gebruiksvriendelijke wagens ligt op slechts 480 mm boven het spoor en is 12,5 m lang, wat overeen komt met de lengte van het rijtuiggedeelte waarin zich de vier toegangsdeuren bevinden, die ieder een wel zeer comfortabele breedte van 1,24 m hebben.

Boven de motordraaistellen voor en achter is de vloer vanzelfsprekend hoger. Dit niveauverschil wordt met één tussentrede bereikt.

Opvallend is de plaatsing van het door Vevey ontworpen dragende draaistel : dit bevindt zich niet onder, doch achter

de geleiding in de wagenbak en loopt op wieltjes van slechts 375 mm doormeter. De twee standaard Duewag motordraaistellen zijn uitgerust met één BBC motor van 150 kW, gevoed uit 600 V gelijkstroom.

Toegangsdeuren en geleiding zijn eveneens van het Duewag standaard type.

Tot de elektrische uitrusting behoort een BBC stroomhaker en een statische converter. Het remsysteem omvat een reostatische en regeneratie motorrem, een railrem met vier electromagnetische remschoenen, werkend op de motordraaistellen, een electrohydraulische rem, eveneens werkend op de aangedreven bogies en tenslotte een pneumatische directe rem op het dragende draaistel.

Deze metersporige tramstellen bieden plaats aan 53 zittende en 117 staande passagiers. Hoewel ze als éénrichtingswagens zijn opgevat, worden ze voorzien voor eventuele ombouw tot tweerichtingswagens.

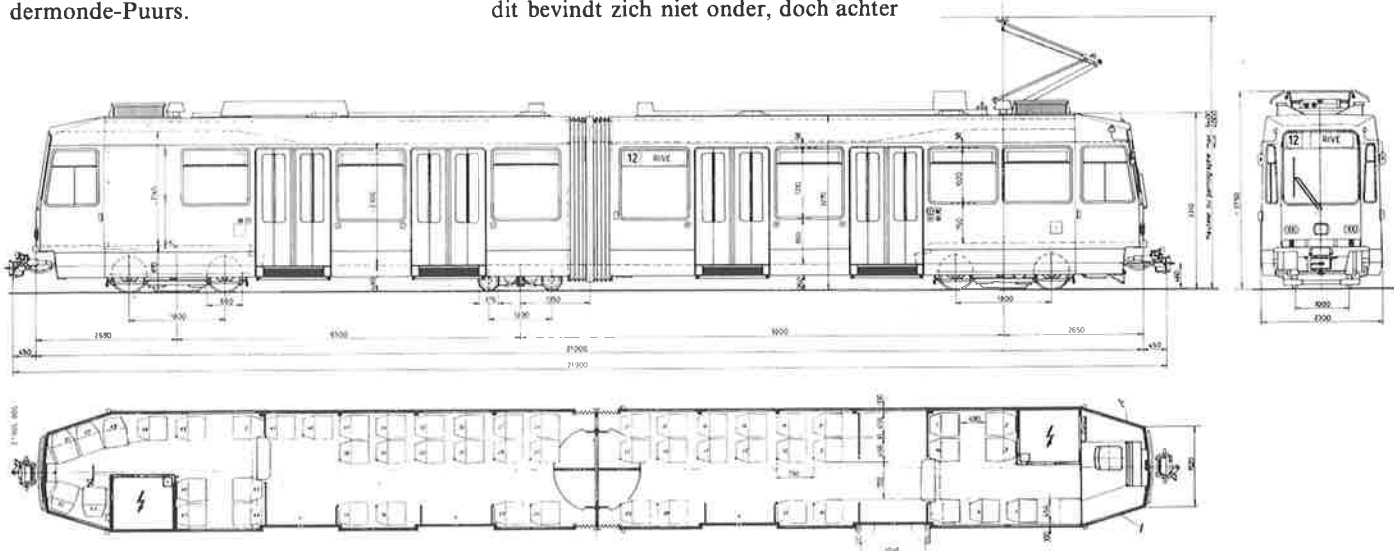
Ondanks de grote passagiers-capaciteit en een totale lengte van 21,9 m wegen ze slechts 27,5 t en kunnen „last but not least”, gekoppeld rijden.

SOVJET-UNIE

• Als iets tot de verbeelding van de spoorwegliefhebber spreekt, dan zijn het wel de grote intercontinentale spoorlijnen zoals die, voor het merendeel gedurende de tweede helft van de vorige eeuw, over 's werelds continenten werden aangelegd : de Trans-Amerikaanse, de Indian Pacific, de Trans-Canadese, de Trans-Siberische...

Deze laatste, met een lengte van 9.297 km (Moskou-Vladivostok), waarop de reiziger 7 dagen, 19 uur en 25 minuten onderweg is, heeft op 1 oktober 1984 een gedeeltelijke ontubbeling gekregen : de BAM.

De BAM, voluit de BAIKAL AMOER MAGISTRAAL, geheel op Aziatisch gebied aangelegd, vertrekt vanaf Oestj-Koet en eindigt in Komsomolsk. Tussen Tajsjet en Oestj-Koet splitst men van de Trans-Siberische af langs een reeds vroeger bestaande lijn, vanaf Komsomolsk



wordt Sovjetskaja Gavan bereikt, eveneens langs reeds voorheen aangelegd spoor. Drie dwarslijnen verbinden de BAM nogmaals met de Trans-Siberische : 1. Tynda-Bam; 2. Oergal-Izvestkovaja; 3. Komsomolsk-Volotsjajevka.

Dit schema levert een totaal op van 5.404 km spoorlijn, waarvan, ten behoeve van de BAM zelf, 3.145 km nieuw werden aangelegd. De bouw van de nieuwe lijn ging van start in 1974 en vond zijn oorsprong in de ontdekking van reusachtige voorraden aan mineralen, olie, gas en steenkool in het barre en praktisch onbewoonde Sibirië.

Het werk in het anderhalf miljoen vierkante kilometer grote BAM-exploitatiegebied was en is géén pretje. Temperaturen van minus 55 tot plus 35 graden zijn geen uitzondering. Onafgezien van deze wel zeer buitengewone temperaturen betekende de aanleg van de spoorlijn een voortdurende strijd tegen de overige grillen van Moeder Natuur.

De BAM is momenteel enkelsporig berijdbaar. Vanzelfsprekend werden op vele plaatsen uitwijksporen aangelegd. Teneinde in de energiebehoeften te kunnen voorzien werden enkele reusachtige hydro-elektrische centrales gebouwd. Tot in het begin van de jaren negentig heeft men nog de handen vol om de lijn gedeeltelijk dubbelsporig aan te leggen en om ze over een afstand van ongeveer 750 km te elektrificeren (25 kV-50 Hz). Verder dienen nog diverse werkplaatsen voor toezicht, herstelling en onderhoud van materieel en baan te worden gebouwd en uitgerust.

De elektrische traktie wordt toevertrouwd aan gelede machines met een vermogen van 7.600 kW (!) en men is reeds begonnen aan de bouw van een prototype met een vermogen van 11.400 kW (!!). Daar men rekent op het slepen van treinen tot 7.000 ton zullen, op het niet-geëlektrificeerde gedeelte van de lijn, zware diesels (ong. 5.500 kW) in driedubbele traktie rijden. Voorts wordt reeds gewerkt aan een machine van 9.000 kW, die liefst drie geledingen zal krijgen ! Het wordt ons, bij het lezen van deze cijfers, wel een beetje zwart voor de ogen. Met des te meer bewondering kunnen we terugblikken op de prestaties van de pioniers uit de vorige eeuw, die met zeer primitieve middelen het epos van de Trans-Siberische tot stand hebben gebracht.

A propos : Wist U dat het theoretisch mogelijk is om, mits éénmaal in Moskou over te stappen, van Oostende naar Vladivostok te sporen ? U bent, op dit tochtje van de Noordzee naar de Peter de Grote Baai aan de Japanse Zee, wel zo'n anderhalve week onderweg en hebt dan bijna één derde van de aardomtrek afgelegd !

Overigens hebben we in het station van Oostende nog niet geïnformeerd naar de mogelijkheid om een spoorkaartje naar Vladivostok te kopen...

Gegevens uit „Het spoor”, maandblad NMBS, 6/85 en O.S. Nock : „Encyclopedie of Railways”.

De Duitse BR93 van Roco wordt de NMBS 97.032

GESCHIEDENIS

Van deze ex-Pruisische T14, die in ons land onder het type 97 reed, is erg weinig bekend. Er is ook weinig fotomateriaal beschikbaar. Aan de hand van wat dan toch in te kijken is, valt het onmiddellijk op dat er onderling tussen de machines nog kleine verschillen bestaan. De loks van het type 97 hebben in hoofdzaak gereden op de hoofd- en zijlijnen tussen Luik en Herbesthal, in de omgeving van Brussel, en in omnibusdiensten op de lijnen van de Vesder en de Ourthe. Niettegenstaande het hier om een tenderlok gaat, is deze machine toch gebouwd geworden om lichte personentreinen te slepen, dit in tegenstelling tot de T16 (ons type 98) die een zuivere zware rangeerloek was.

De N.M.B.S. beschikte over 56 stuks van het type 97, allen uitgerust met een oververhitter doch zonder voorverwarmer. Ze hadden een vermogen van 1200 PK. Vermoedelijk hebben deze loks nog gereden tot in het begin van de zestiger jaren.

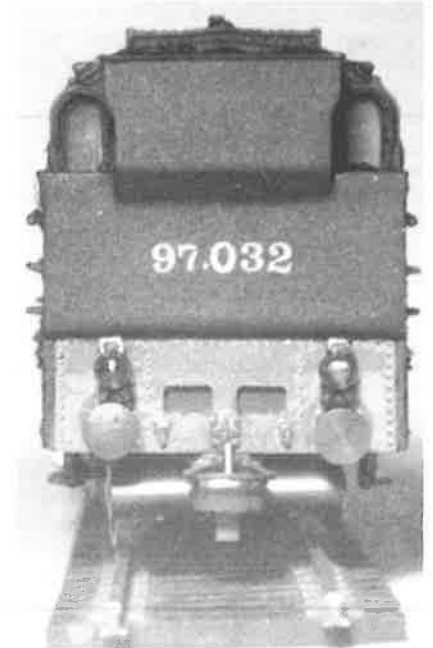
OMBOUW

1) DE KAST

Aan deze lok dient heel wat weggesneden en geplamuurd te worden. Het meest opvallende is wel de volledig gewijzigde tender. Hier heeft men de keuze tussen het gebruik van de kit van D.J.H., ofwel de zelfbouw in messing van een nieuwe tenderbak. Zelf heb ik de D.J.H.-kit aangewend. Sommige onderdelen hoeft men niet te gebruiken, daar deze zich reeds op het origineel van ROCO bevinden.

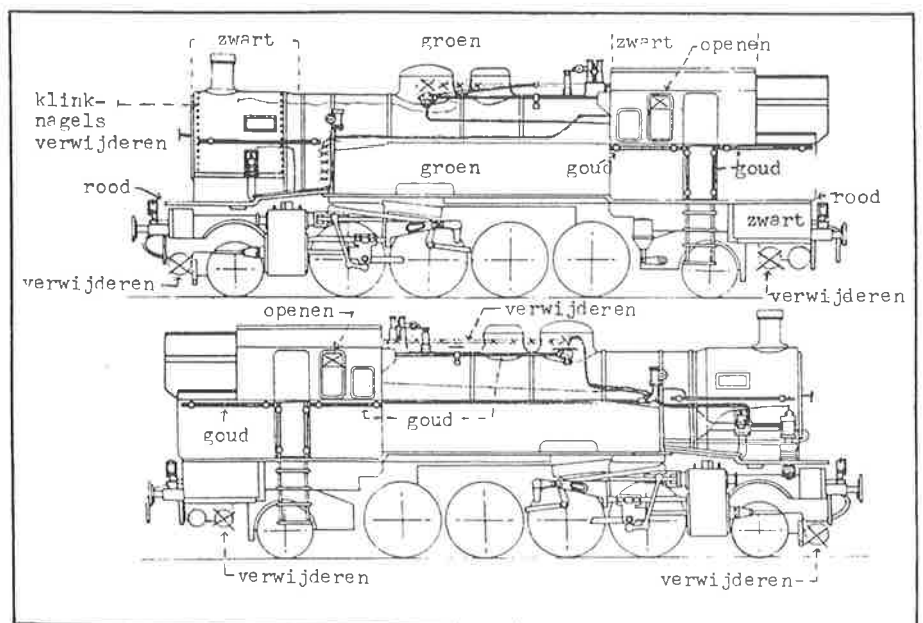
Het plan dat bij de kit gevoegd is kan dus beter niet slaafs gevolgd worden. Uit de foto's waarover ik heb mogen beschikken blijkt immers dat een en ander hele-

maal niet klopt. Wanneer we de foto's gaan bekijken, zien we immers dat er reeksen waren met gelaste waterbakken en rookkasten, en anderzijds reeksen met geklonken waterbakken en rookkasten. Ook verschilden de aangebrachte leidingen.



De keuze die ik op basis van de beschikbare foto's gemaakt heb, ging uit naar de lok 97032. Waarom : wel eenvoudig omdat ik van deze lok over foto's kon beschikken van de beide zijkanten, de achterkant, en de voorzijde. Onmiddellijk viel het me daarbij trouwens op dat deze lok wel geklonken waterkasten had, maar een volledig gelaste rookkast.

Laten we nu met de ombouw starten.



Bij het demonteren van kap en frame bemerkte men dat er zich in de tender een schroef bevindt. Deze tender moet nu volledig verwijderd worden. Dit verwijderen moet zeer nauwgezet gebeuren om geen schade aan te brengen aan het machinistenhuis en aan de onderkant van de lok. Eens de tender verwijderd, gaan we nu de versterkingsplaatjes wegsnijden, tot we een volledig gat bekomen. (over gans de breedte)

Verder schuren we de nieuwe tenderbakken van D.J.H. schoon en kleven de twee delen met cyanolit aan elkaar.

Nu gaan we de nieuwe tenderbak in de kap inpassen. De onderste rand van de tenderbak moet daarbij volledig in de kast passen.

Hiertoe dienen de afgesneden randen van het gat zodanig afgevlind te worden dat de nieuwe tenderbak volledig in het gat past. We kleven het geheel met cyanolit vast. Nu snijden we alle overtollige leidingen weg, we verwijderen de voorverwarmer en de pomp (links in de rijrichting gezien). Ook schuren we de klinknagels van de rookkast weg. Daarna verwijderen we de dynamo vooraan op de rookkast tezamen met de steunbeugel. Het ontstane gat wordt dichtgeplamuurd. Dit geldt ook voor de openingen op de ketel en op de zijkanten van het machinistenhuis.

Van de twee metalen leidingen die langs beide zijkanten van het machinistenhuis naar de stoomdom lopen, wordt langs de rechtse kant de bovenste leiding verwijderd, de middenste houder ingekort, evenals het bevestigingsstuk aan de dom dat ook ingekort wordt.

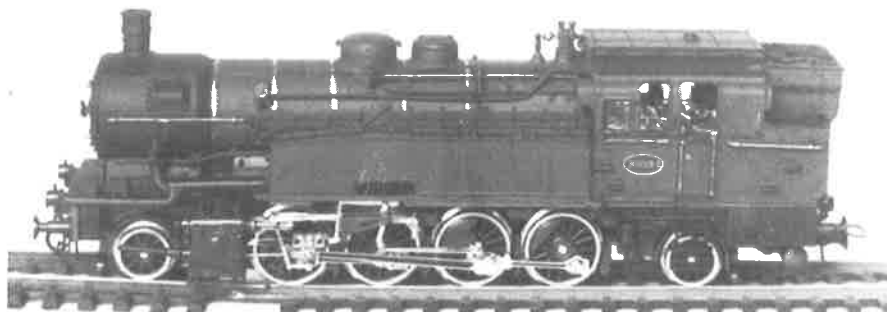
Aan de linkerkant wordt de bovenste leiding na het middenste steunpunt omgebogen totdat de twee leidingen samen komen aan het bevestigingsstuk aan de stoomdom, dat zelf ook tot de helft moet ingekort worden.

Verder snijden we de meegegoten leidingen weg. Men moet er evenwel op letten dat de ketelringen onbeschadigd blijven. De elektrische leidingen moeten normaal ook verwijderd worden, maar dit werk is niet mogelijk zonder alle ketelringen te beschadigen.

Ik heb er dus voor gekozen zulks niet te doen, teneinde de ketelbanden na het spuiten met goudverf te kunnen schilderen.

Het middenste raam dient vergroot te worden tot op deurhoogte.

Wanneer nu de ganse lok is ontdaan van de overtollige leidingen en handgrepen,



en de plamuur goed is uitgehard, kunnen we alles mooi gladschuren. Het is daarbij mogelijk dat het plamuren moet herhaald worden, vooral aan de verbindingen met de nieuwe tenderbak.

Wanneer deze behandeling klaar is, leggen we de in de D.J.H.-kit bijgevoegde nieuwe leidingen op de lok, en dit volgens wat de foto's ons leren. Ook boren we gaatjes voor de handgrepen en kleven we de bijgevoegde houders in deze gaatjes. Daarna drukken we een op maat gesneden draadje in de gaatjes van de houders.

Wanneer dit alles klaar is en goedgekeurd, kunnen we de kap nu spuiten met het donkergroen van de twee-kleurenperiode uit het Dacker-assortiment. Dit spuiten dient minstens drie maal te gebeuren om een goede bedekking te bekomen. Wanneer de verf goed droog is, schilderen we het dak, de rookkast, de leidingen en materiaalbakken in satijnzwart van Humbrol. Ook schilderen we de ketelbanden, de handgrepen en de sluihandel van de keteldeur in goudkleur.

De onderste randen worden rood geverfd.

2) HET ONDERSTEL

In de bouwbeschrijving in de D.J.H.-kit werd geen rekening gehouden met de bevestigingsschroef van de kap aan het frame. Gelukkig is er nog een centrale schroef in het midden van het frame die ruim voldoende is om de kast aan het onderstel vast te houden.

Wanneer men nu de kast met de nieuwe tenderbak op het frame plaatst, ziet men dadelijk dat de schroefhouder van het frame dient weggezaagd te worden. Het stuk met de lamphouder en de lichtgeleider dienen voorzichtig weggesneden te worden uit de printplaat. Daarna dient de achterkant afgevlind te worden

tot juist ter hoogte van de motor. Niet vergeten de motor te ontdoen van het ijzervijsel dat zich op de magneet zou kunnen vastgezet hebben.

De voorste en achterste bufferbalken worden rood geschilderd. De lampen blijven behouden, alvast bij de lok 97032. Dit geldt dus niet automatisch voor alle 97-en. Bij ons model zullen de achterste lampen evenwel niet kunnen branden. Wie er het geduld toe heeft, kan dan nog de drijf- en koppelstangen rood inleggen.

3) DE EINDAFWERKING

Nu kan men de kap terug op het onderstel plaatsen en de nummeringen aanbrengen. Op de zijkanten van het machinistenhuis gebruikt men de gele ovaal met donkere achtergrond. Voor het aanbrengen van de nummers vooraan kan men het voorstuk uit de kap duwen en zo gemakkelijker werken. Het is aan te raden de nummering zorgvuldig aan te brengen, daar de rookkastdeur niet vlak is en de vijf cijfers de volledige breedte in beslag nemen.

Om deze nummers zo juist mogelijk te kunnen plaatsen kan men als volgt te werk gaan.

Men plaatst eerst de 0 in het midden, en werkt zo verder in beide richtingen naar buiten toe.

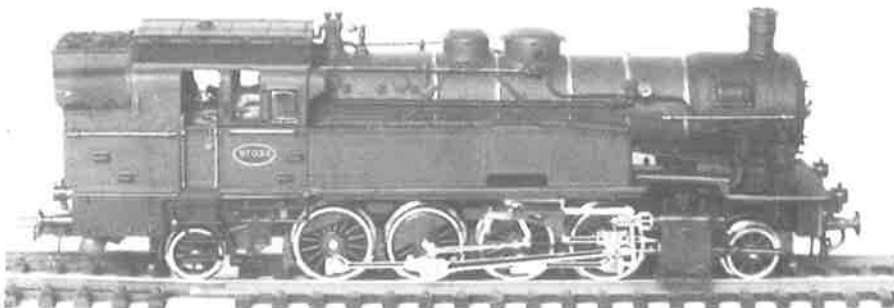
Als laatste werkje gaan we de kolenbakken nog vullen. Dit doen we ofwel met korrels, die er echter nogal gemakkelijk terug uit vallen, ofwel kleeft men een karton op ongeveer 3 mm van de bovenkant in de grote bak. Hierop komen dan de korrels. Vergeet ook niet de korrels in de twee zijbakken te plaatsen.

Ten slotte overspuiten we de machine nog met een vernislaag. Doe dit echter pas na een veertiental dagen, daar de goudverf nogal gemakkelijk terug losraakt en zich mengt met de vernis.

Ik vond en vind het de moeite waard om deze ROCO-machine om te bouwen. Het model mag er best zijn en zal in de verzamelkast zeker geen slecht figuur slaan.

Graag vernemen we meer over uw bevindingen en werkwijzen bij de ombouw van deze lok naar 'onze' 97.

Eddy Serneels



Deze bijdrage werd voordien gepubliceerd in „MOBOVARIA”.
Foto's : Jef Engels.

Bijdragen tot de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen
Lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout

Het Stationsgebouw van de Tramhalte Turnhoutse Poort te Borgerhout

Vanaf 1865 kon men het Antwerpse stadscentrum slechts bereiken langs de verschillende poorten van de Brialmontvesting. Deze vesting, gebouwd tussen 1860 en 1866, verving de Spaanse vesting (de huidige Leien) die in dezelfde periode werd afgebroken.

Een van de 17 doorgangen was de Turnhoutse Poort, gelegen aan een zeer drukke in- en uitvalsweg, namelijk de Turnhoutsebaan. Alle verkeer komende uit de Antwerpse Kempen gebruikte deze poort om de Scheldestad te bereiken.

Vanaf 1873 zou ook de onmiddellijke omgeving van de Turnhoutse Poort bediend worden door een paardetramlijn komende van het Kipdorp (later elektrische tramlijn 10).

Gezien de belangrijkheid van deze in- en uitvalsweg besloot de NMVB op 28 mei 1885, met het oog op de uitrusting van de stoomtramlijn Antwerpen - Hoogstraten aan de Turnhoutse Poort op het Foorplein er aanstonds een halte te voorzien. Deze halte zou uitgerust worden met een wachtzaal voor reizigers

en een bureau voor afgifte van klein reisgoed.

Het gebouwtje, opgetrokken in hout met grondvesten in baksteen, mat 12,55 m bij 3 m en werd geleverd door „La Métallurgique” te Tubize.

Door de bestendige aangroei van het aantal reizigers en het goederenvervoer, ondermeer door de op 31 oktober 1889 in gebruik genomen tramlijn naar Broechem - Zandhoven en naar Lier, was het noodzakelijk geworden een degelijk stationsgebouw aan de Turnhoutse Poort op te richten in de plaats van de te klein geworden wachtzaal en kantoorruimte.

De NMVB vroeg op 13 september 1894 de ministeriële machtiging om tot de oprichting van een gebouw te mogen overgaan. De afgeleverde toelating is gedateerd 16 oktober 1894. Daar het gebouw zou opgericht worden op krijgsgronden, diende ook de Militaire Overheid haar toestemming te verlenen. Dit gebeurde reeds op 31 juli 1894. Het ontworpen gebouw, in baksteen, met een lengte van 25,50 m en een breedte van 6 m was niet

voorzien van een verdieping en bevatte twee dienstlokalen, één buffetzaal, één wachtzaal 1ste klasse, een lokaal voor de bewaring van het reisgoed, een ontvangstenbureau met loket dat uitgaaf op een klein lokaaltje alwaar de reizigers hun plaatsbewijzen konden afhalen. Een magazijn voor het bewaren van de te verzenden of af te halen goederen was eveneens voorzien.

De Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen (ABS) formuleerde echter een aantal bezwaren: het ontworpen gebouw was niet voorzien van stromend water en er ontbrak eveneens een sanitaire installatie.

De NMVB hield rekening met de opmerkingen en voorzag een waterput met een pomp en gootsteen in een dienstlokaal, alsook een klein gebouwtje, groot 5 m op 2,25 m, voorzien van twee W.C.'s en vier waterplaatsen.

Een nieuwe tekening werd opgemaakt, doch niet aan de ministeriële goedkeuring onderworpen. Het is volgens deze laatste tekening dat het gebouw werd ingericht.



Borgerhout, Foorplein. NMVB-stationsgebouw. Zicht richting Turnhoutse Poort en kant perrons tramsporen NMVB (Verzam. v/d auteur).

Onze kleurenposter

Een van de weinige dagen, waarop de zon dit voorjaar van de partij was... Deze mooie opname van 12.004, tot stand gekomen in het station van Vilvoorde op 26 mei 1985, onderlijnt eens te meer het sierlijke silhouet van onze gestroomlijnde snelloper. Elders in dit nummer schrijft de eminente spoorwegfotograaf en -historicus Max Delie uitgebreid over deze kleine, doch merkwaardige lokomotievenreeks. Hij besteedt daarbij bijzondere aandacht aan 12.004 en laat zijn bijdrage vergezeld gaan door enkele exclusieve zwart-wit beelden, tijdens en na de tweede Wereldoorlog verwezenlijkt. Naast onze dank daarvoor, zijn we eveneens erkentelijkheid verschuldigd aan de Heer F. Vanhoey, die ons zijn prachtige dia voor reproductie ter beschikking stelde.

237, Borgerhout — Foorplein — Place du Champ de Foire.



G. Hermans, éd. Anvers.

Borgerhout, Foorplein. NMVB-stationsgebouw. Zicht richting Herentalse Poort. Zuidkant van het gebouw met de tramsporen van de elektrische tramlijn 10 van de stadstrammaatschappij (Verzam. v/d auteur).

Op donderdag 6 juni 1895 had de openbare aanbesteding plaats voor de oprichting van het stationsgebouw. Er waren vijf kandidaten.

De heer Jacques Verdonck, aannemer te Borgerhout, was de laagste inschrijver met een bedrag van 11.990,- fr, wat 6,32 % lager lag dan de raming.

Het werk werd hem toegewezen en hij startte op 11 juli 1895. De uitvoeringstermijn bedroeg drie maanden en op 25 oktober 1895 kon overgegaan worden tot de voorlopige oplevering en de ingebruikneming.

Het bestaande gebouwtje van 1885 werd nog begin juli, in afwachting van het nieuw stationsgebouw, verplaatst door hogervermelde aannemer voor de som van 200,- fr.

De definitieve oplevering van het stationsgebouw gebeurde in juli 1896 en tijdens de maand september werd het volledig interieur geschilderd door het personeel van de exploiterende maatschappij.

De heer Siret, Directeur van de Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen, vond het noodzakelijk dat aan het stationsgebouw een woning zou toegevoegd worden. Hij pleitte hiervoor op 11 januari 1897 bij de directie van de NMVB.

Deze ging akkoord op voorwaarde dat de vergroting zou uit-

gevoerd worden op kosten van de exploiterende maatschappij en door haar zorgen. De kosten van verplaatsing van de sporen ingevolge de vergroting dienden eveneens door de ABS te worden gedragen.

Een wijzigingsplan betreffende de verplaatsing van de sporen en de vergroting van het stationsgebouw werd aan de ministeriële goedkeuring onderworpen op 7 mei 1897 en verleend op 22 november van hetzelfde jaar. De bouw van de woning met verdieping en zadeldak werd door de zorgen van de Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen aange-

vangen op 18 juli 1898 en nog hetzelfde jaar beëindigd.

Het toegevoegde gebouw had een lengte van 9,73 m en dezelfde breedte als het bestaande stationsgebouw. Het bevatte een kelder, een keuken, een bureau en een traphal op het gelijkvloers. Vier kamers op de verdieping en een mansarde met zolder onder het dak.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog kwamen er regelmatig klachten binnen betreffende de vuile en ouderwetse sanitaire installatie van het station.

Ook was de maatschappij genoodzaakt bepaalde lokalen die gebruikt werden voor de goederdienst aan te passen, daar zij te klein waren geworden.

Vanaf 1919 werden een aantal ontwerpen opgemaakt, zowel voor de sanitaire installatie als voor de aan te passen lokalen. Verschillende bestekken werden opgemaakt maar de zaak bleef aanslepen en slechts op 8 mei 1925 kon een wijzigingsplan ter goedkeuring aan de minister worden voorgelegd, die machtiging verleende op 4 augustus 1925.

Het ontwerp voorzag de afbraak van de oude sanitaire installatie en het bouwen op dezelfde plaats van een nieuw laag gebouwtje van 9,28 m lengte en met dezelfde breedte als het bestaande gebouw.



Borgerhout, Foorplein. 24 april 1962. Standaardmotorrijtuig 10085 + aanhanger 19266 in dienst op lijn 40 naar Oostmalle. In de achtergrond het voorlopig NMVB-kantoor, dat opgericht werd in 1933 en meer dan dertig jaar bleef bestaan ! (Foto E. Bouwman, Verzam. v/d auteur)

Het op te richten gebouwtje was verdeeld in drie ruimtes. Een lokaal voor de goederendienst en twee sanitaire installaties, één voor de heren en één voor de dames.

De verwezenlijking bleef echter op zich wachten en op 2 juni 1927 schreef de Antwerpse NMVB-directie naar het Hoofdbestuur te Brussel : „Les installations sanitaires à la Porte de Turnhout (Borgerhout) ne répondent plus aux conditions hygiéniques qu'on peut attendre de pareils établissements.

Il a été projeté anciennement par feu Mr. Van Aken d'y établir une installation moderne dans le genre de celle de Zurenborg.

Nous estimons toutefois que la dépense d'un nouvel édicule ne devrait pas être à charge de la S.N.C.V. exclusivement.

En effet, ces lieux d'aisance servent surtout au public de Borgerhout et de Deurne ainsi qu'au personnel de la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers qui a un point terminus en cet endroit et plutôt rarement à notre personnel et aux usagers du vicinal.

Nous avons des raisons de croire que les administrateurs communales intéressés interviendront dans la dépense d'établissement de cette installation.

N'y aurait-il pas lieu de proposer à la commune de Borgerhout qu'elle prenne l'initiative de demander aux Tramways d'Anvers et à la commune de Deurne la participation dans ces frais ?”

Wij hebben echter geen documenten kunnen terugvinden waarin verklaard werd of de openbare besturen en de Antwerpse trammaatschappij bereid waren tussen te komen in de kosten.

Een feit is zeker dat de oude sanitaire installatie behouden bleef, echter niet voor lang meer, want door de geplande verbreding van de spoorwegbruggen (spoorlijn Antwerpen - Rotterdam) was de maatschappij genoodzaakt het stationsgebouw te slopen.

Onbewoond sinds 23 november 1929 en overgemaakt aan de NMBS startte een aannemer met

de sloping op maandag 6 juli 1931 en een goede veertien dagen later bleef er nog slechts een puinhoop over.

Terloops kunnen wij nog melden dat het stationsbuffet gedurende meer dan 35 jaar geëxploiteerd werd door de Weduwe J. Zaman. Door de afbraak van het stationsgebouw stelde zich de vraag van de oprichting van een nieuw lokaal ten dienste van reizigers en goederen.

Er werden in die periode aan de Turnhoutse Poort nog dagelijks een aanzienlijk aantal stukgoederen geladen, alsook wekelijks een groot aantal werkmansabonnementen afgeleverd. Ook de gemeente Borgerhout drong aan op een nieuwe schuilplaats voor de reizigers.

Op 8 oktober 1931 stelde de Antwerpse groepsdirectie voor om een voorlopig gebouwtje op te richten, voorzien van wachzaal, bureau en magazijn. Het voorlopig karakter was te wijten aan het feit dat er nog belangrijke wijzigingen gepland waren aan de plaatselijke wegenis, zodat aan een uiteenneembaar gebouwtje werd gedacht, wat de eventuele verplaatsing zou vergemakkelijken.

De tekening van het voorlopig wachthuisje met bureau en magazijn werd op 7 maart 1932 aan de ministeriële goedkeuring onderworpen en verleend op 9 september 1932.

Een beperkte aanbesteding werd uitgeschreven en het openen van de biedingen geschiedde op 15 maart 1933.

De laagste van de twee inschrijvingen kwam van de aannemers Janssens en Mees uit Antwerpen voor een bedrag van 39.220,85 fr. De raming bedroeg 34.000 fr.

Het werk werd hun toegewezen en zij kregen opdracht te beginnen op 8 mei 1933. De uitvoeringstermijn bedroeg drie maanden.

De voorlopige oplevering had plaats op 11 juli en van donderdag 17 augustus 1933 af werd het gebouwtje ten dienste gesteld van het publiek.

Het nieuwe stationsgebouwtje met een lengte van 12 m, een breedte van 4,40 m en een hoogte

van 3 m, stond op militair domein aan de rechterkant van de Buurtspoorweglei (richting Deurne) even voor de spoorwegbrug van de Turnhoutsebaan.

Vanaf 4 oktober 1948 werd het kantoortje gesloten, zowel voor de aflevering van werkmansabonnementen, als voor het verzenden of afhalen van stukgoederen.

Het gebouwtje werd door de gemeente Borgerhout van de NMVB overgenomen op 1 oktober 1949 voor de prijs van 7500,- fr.

De gemeente richtte het in als ontspanningslokaal voor de derde leeftijd. Bij de aanleg van de Binnensingel, in de periode 1964-1965, werd het gesloopt.

Niettegenstaande het werd opgericht als tijdelijk gebouwtje hield het toch ruim dertig jaar stand !

Eric Keutgens

Bronnen : Archief van de auteur.
Dossiers NMVB-gebouwen prov. Antwerpen.
(Gebouwen Turnhoutse Poort)

Puntstukjes

Onder deze titel publiceren wij ons door de lezers bezorgde kleine advertenties, evenals een aantal korte mededelingen van diverse oorsprong. Kleine advertenties worden opgenomen op basis van minimum drie regels van ongeveer 40 letters, leestekens en spaties per regel, tegen de prijs van 120 F, BTW inclusief. Bijkomende regels kosten 40 F per regel, eveneens BTW inclusief. Publikatie volgt na storting van het overeenstemmend bedrag op onze bank- of postrekening.

- De Public Relations van de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel (MIVB) deelde ons het volgende mede : Ongewenste omstandigheden hebben ons ertoe gedwongen tijdelijk de verschijning van de Info-M.I.V.B. te schorsen. Wij zijn evenwel niet van plan het spel gewonnen te geven en zullen een extra nummer opstellen dat U zou moeten ontvangen begin september.

- Tramarchief Ferray stelt zich nu ook open voor lezers van Rail-Revue. Foto-reeksen (6 foto's) van binnen- en buitenlandse trambedrijven. Volledige lijst te bekomen in ruil voor een postzegel van 20 F. Tramarchief Ferray, Richardstraat 6, 2008 Antwerpen.

- **Te koop** : Alle catalogussen van Fleischmann (1952-1985), compleet met opbergmappen, prijslijsten en aanvullingen, nieuwe staat ! Tel. (werkuren) : 02/251.42.08

„150 Jahre Deutsche Eisenbahn“

Zeven maanden na België, dus op 7 december 1835, werd de eerste Duitse spoorlijn tussen Nürnberg en Fürth in gebruik genomen, en dit over een afstand van 6 km.

In tegenstelling met België, waar de planning bestond om vanuit Mechelen het spoorwegnet sterfvormig uit te breiden, gingen de Duitse provincies elk hun weg. Hierdoor ontstonden er in het begin van de spoorweggeschiedenis afzonderlijke spoorlijnen die niet met elkaar verbonden waren.

Na Nürnberg-Fürth, in de deelstaat Bayern, werd in de deelstaat Saksen op 24 april 1837 het eerste deel van de spoorlijn Leipzig-Dresden in dienst genomen. Ongeveer twee jaar later, op 7 april 1839 was de volledige lijn voor gebruik gereed. Dan volgde Pruisen met de lijn Berlijn-Potsdam op 29 oktober 1838, en zo ging de uitbreiding verder.

Er dient echter opgemerkt te worden dat reeds 15 jaar na de opening van de eerste spoorlijn, de verschillende netten met elkaar verbonden waren en het reeds mogelijk was grote spoorreizen te ondernemen.

In 1876 ondernam de grote Bismarck een poging om de verschillende netten te verenigen tot één „Reichseisenbahn“. Deze onderneming strandde echter op lokaal patriotisme van de Zuid-Duitse Staten. Er moest tot 1896 gewacht worden vooraleer de Pruisische en Hessische netten samsensloten. Hun vereniging diende tot voorbeeld van de latere samsensmelting van alle Duitse spoorlijnen. Zo beschikte Duitsland, bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog in 1914, over een voorbeeldig spoorwegnet met probleemloze en betrouwbare exploitatie, een rijk voertuigenpark en prima geschoold personeel.

Echter, door het verdrag van Versailles moesten de Duitsers bijna 8.000 km spoorwegen afstaan aan de overwinnaars, zodat hun spoorwegnet, dat in 1915 een lengte bereikte van 62.410 km,



De oliegestookte 011100 in Hersbruck, op weg naar Bayreuth. Juni 1985. (Foto Max Delie)

gereduceerd werd tot 57.650 km in 1920.

Maar daar hielden de herstelbetalingen niet mee op. De Duitsers dienden bovendien meer dan 8.000 lokomotieven, 13.000 personenwagens en 280.000 goederenwagens, alles in perfecte staat, aan de overwinnaars af te staan. Op 1 april 1920 was het dan zo

ver : de spoorwegmaatschappijen van Pruisen, Bayern, Saksen, Württemberg, Baden, Mecklenburg, Oldenburg verenigden zich tot de „Deutsche Reichsbahn“.

Het samsensmelten van de verschillende Duitse maatschappijen bracht al snel aan het licht dat er een té grote verscheidenheid aan lokomotieven bestond. Het onderhoud hiervan bleek onbetaalbaar. De vele spoorweggenootschappen hadden inderdaad hun eigen technische normen welke verschillend waren van de naburige maatschappijen. Door de veelvuldige verscheidenheid aan lokomotieftypes diende men een ongeoorloofde stock aan wisselstukken te hebben. Een koppelstang van een Pruisische lok paste op geen enkele Saksische lok, om maar één voorbeeld van de zeer vele te geven...

Om hieraan een einde te maken besloten de vertegenwoordigers van de verschillende maatschappijen, voor hun verscheidene diensten telkens een éénvormig type lok te ontwikkelen. Deze gedachte voerde dan tot het ontstaan van de „Einheitslokomotieven“.

Om deze lokomotieven in te delen werd het volgende nummerpatroon opgesteld :

Dampfsonderfahrten

Dienstag, 18.06.85

Nix Dampf

Jubiläumausstellung in Nürnberg Ost, sowie Verkehrsmuseum Nürnberg
von 10:00 Uhr bis 19:00 Uhr geöffnet. (100% Fahrpreisrückgabe)

Mittwoch, 19.06.85

D 8800	Nürnberg - Amberg	-	Hersbruck Durchfahrt	-	10:00 Uhr
D 8804	Amberg - Nürnberg	-		-	12:00 Uhr
D 8807	Nürnberg - Amberg	-		-	14:00 Uhr
D 8816	Amberg - Nürnberg	-		-	17:00 Uhr

Donderdag, 20.06.85

D 8825	Nürnberg - Amberg	-	Hersbruck Durchfahrt	-	9:00 Uhr
D 8824	Amberg - Nürnberg	-		-	11:00 Uhr
D 8823	Nürnberg - Amberg	-		-	13:00 Uhr
D 8826	Amberg - Nürnberg	-		-	17:00 Uhr

Freitag, 21.06.85

Nix Dampf dafür

Fahrrad am Bahnhof pro Tag 5,- DM (mit Fahrradkarte)
(bei Voranmeldung bekommen für malteser Fahrrad) 10,- DM (ohne Fahrradkarte)

Het personeel van het stationnetje Hersbruck zorgde steeds voor een uitzonderlijke klantenservice. Regelmatig werden de uurroosters van de speciale treinen uitgehangen en zoals U ziet, ontbrak het zeker niet aan humor in de melding voor vrijdag 21.6. (Foto Max Delie)



De oude „Triebwagen VT 135“, met radiatoren op het dak, onderhield het pendelverkeer tussen Hersbruck en Neuhaus op 25 en 26 mei 1985. (Foto Max Delie)

Nummerschema der Duitse Stoomlokomotieven.

Sneltreinlokomotieven :	01-19
Personentreinlokomotieven :	20-39
Goederentreinlokomotieven :	40-59
Sneltrein- zowel als personen- treintenderlokomotieven :	60-79
Goederentrein- tenderlokomotieven	80-96
Tandradlokomotieven :	97
Lokaalbaanlokomotieven :	98
Smalspoorlokomotieven :	99

De eerste „Einheitslok” werd door Henschel in oktober 1925 aan de „Deutsche Reichsbahn” geleverd.

Het was de 02001, die de 4-cylinderoortvoering vormde van de gekende BR01.

Hier dient voor de niet-inge-wijde een beetje uitleg verschaft : om duidelijkheid te krijgen over welke uitvoering nu de beste was, bestelde men 10 lokomotieven in 2-cylinderoortvoering (BR01) en 10 lokomotieven in 4-cylinderoortvoering (BR02).

Dezelfde procedure werd gevolgd voor de goederentreinlokomotieven. Hier werden er ook 10 stuks 2-cylinderoortvoering gebouwd (BR43) en 10 stuks in 3-cylinderoortvoering (BR44).

Daar waar de 2-cylinderoortvoering het pleit won bij de sneltreinlokomotieven won de 3-cylinderoortvoering het bij de goederenmachines.

Er is rond deze beslissingen enorm veel polemiek ontstaan ! Daar waar sommigen beweerden

en nog beweren dat de proefcijfers tijdens de testen zouden gemanipuleerd zijn, gingen anderen zelfs zo ver te beweren dat sommige loks niet de juiste kolen kregen, waardoor ze hun maximum vermogen niet konden ontwikkelen en dus een slecht figuur sloegen tegenover de andere versie.

Wel dient aangestipt te worden dat, eenmaal de keuze bepaald, zowel de bovengenoemde als alle andere types in zeer grote aantallen werden besteld, en dat de vele onderdelen onderling uitwisselbaar moesten zijn tussen de verschillende types. Het is in het

raam van dit artikel onmogelijk in te gaan op de ontwikkeling van de verschillende types. Dit thema kan, op wens van de lezer, in een volgend nummer behandeld worden.

Van het uitgebreide spoorwegnet van ongeveer 55.000 km vóór de 2de Wereldoorlog gingen, als gevolg ervan, zo'n 24.000 km verloren.

Ongeveer 14.000 km, ten Oosten van de Elbe, gingen naar de huidige D.D.R., die voor haar spoorwegnet de naam „Deutsche Reichsbahn” behield.

Voorts kwamen ong. 9.950 km, in de gebieden ten Oosten van de Oder/Neisse-lijn, in handen van de Poolse en Russische spoorwegen.

Het overgebleven deel, dat zich in het Westen bevond, werd op 7 september 1949 de „Deutsche Bundesbahn”.

Om de ingebruikname van de eerste spoorweglijn in Duitsland te herdenken, vinden in de twee Duitse Staten afzonderlijke herdenkingsmanifestaties plaats, waarvan voor de „Deutsche Bundesbahn” het gebeuren gesitueerd is in en rondom Nürnberg, en bij de „Deutsche Reichsbahn” de manifestaties plaatsvinden in het schilderachtige Thüringen.

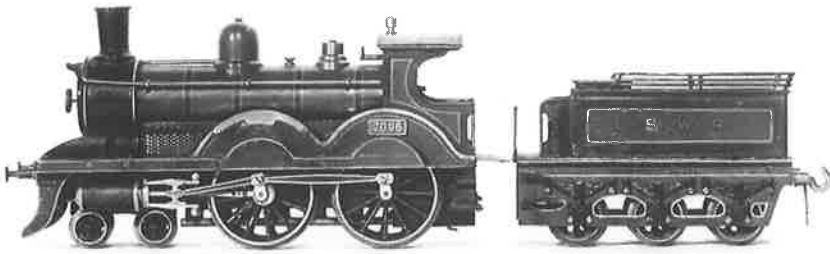
Het eerste deel van de fotoreportage is dan ook gewijd aan de „Deutsche Bundesbahn” !

Max Delie



De in originele uitvoering gerestaureerde V200002, zonder DB-embleem doch met de volledige maatschappij-benaming op de flanken. Juni 1985. (Foto Max Delie)

Het bekijken of het lezen waard...



LSWR „Adams Flyer”, een live steam model in schaal III, geproduceerd door Bing (Duitsland), omstreeks 1905. Verzameling London Toy & Model Museum.

Internationale tentoonstelling in het Speelgoedmuseum te Mechelen :

TREIN, TREIN, TREIN

Aansluitend bij de grote vieringen van 150 jaar spoorwegen in ons land, loopt nog tot zondag 3 november van dit jaar een internationale treinententoonstelling op de tweede verdieping van het Speelgoedmuseum, Nekkerspoel 21 te Mechelen.

Het Centrum voor Speelgoed en Volkskunde heeft van bij de opening van het Speelgoedmuseum getracht alle facetten van spel en speelgoed in het daglicht te stellen.

De woorden „TREIN, TREIN, TREIN,” van groot naar klein, omvatten de volledige inhoud en beantwoorden aan het opzet van deze tentoonstelling. Een tentoonstelling die niet alleen gericht is naar de specialist of de modelbouwer, maar ook een zo breed mogelijk publiek wil bereiken, waarvoor de trein soms bittere ernst, soms speelse ervaring is.

De meer dan 800 m² grote tentoonstellingsruimte laat de organisatoren toe, aan de hand van treinen, maquettes, stands, video enz. een breed beeld te brengen van wat de trein betekent in de samenleving.

- De echte trein en zijn historiek
- De model- en speelgoedtrein
- De modelbaan en de modelbouwer
- De trein als hobby
- De fabrikant
- De belegger
- De verzamelaar
- De clubs

Het mag gezegd dat deze tentoonstelling

echt internationaal is. Het London Toy & Model Museum en zijn directeur, de Heer Allen Levy, brachten een reeks treintjes naar Mechelen waar de kenner zich uren kan aan vergapen. Met medewerking van de Franse Spoorwegen kon de Franse firma Jouef een belangrijke ruimte vullen met een stand die zeker in het oog springt.

Uit Duitsland werd door Märklin en Preiser bewonderenswaardig materieel overgebracht. En de hedendaagse tendens van Lego bereikte ons uit Denemarken.

Maar niet alleen Engeland, Frankrijk, Duitsland en Denemarken zijn blikvangers. Vele fabrikanten zijn immers vertegenwoordigd op de tentoonstelling, o.a. Kibri, L.G.B., Vollmer, Faller, Dacker, Rivarossi, Trix, Fleischmann, Lima.

Niet alleen de handelsmerken pronken er met hun creaties, ook modelbouwclubs en privé-verzamelaars krijgen een grote ruimte toegemeten, zodat met recht en reden kan gesteld worden dat het Speelgoedmuseum er gedurende deze expo een attractie bij krijgt waarvoor de belangstelling enorm is.

WISSELEND

Het Speelgoedmuseum tracht van elke tentoonstelling een levend gebeuren te maken. Geen droge opsomming maar wel een aanschouwelijk geheel waar iedereen zich thuis voelt.

Deze internationale tentoonstelling loopt in dezelfde lijn.

Er zijn immers demonstraties, er zijn gedeelten die na enkele weken gewijzigd

worden, omdat de beschikbare ruimte voor sommigen te klein is en men het publiek alles wil laten zien. Er is ook een fototentoonstelling waar vooral de Belgische trein, zowel oud als nieuw, wordt belicht.

Overigens worden voor de duur van de manifestatie nog genoeg activiteiten i.v.m. trein en modelbouw gepland, zodat de toegemeten tijd vermoedelijk te kort zal zijn.

Zo heeft er een grote treinveiling plaats, zullen clubs hun modelbaan opstellen, wijzigen, afbreken en weer met wat anders komen.

Voor deze tentoonstelling werd ook een prachtige affiche ontworpen door Goedele Casteels.

KATALOGUS

Bij deze treinententoonstelling wordt door het Centrum voor Speelgoed en Volkskunde een prachtige catalogus uitgegeven, waarin een overzicht van alle facetten die tijdens de tentoonstelling aan bod komen.

De tentoonstelling is alle dagen open, behalve op maandag, van 14 tot 17 uur. Inlichtingen : Speelgoedmuseum, Nekkerspoel 21, 2800 Mechelen.

Tel. 015/20.03.86.

DE EERSTE ELEKTRISCHE TREINEN IN BELGIË.

Deel I : De Belgische Staatsspoorwegen en de elektrische tractie (1881-1926) door Jean-Pierre Schenkel.

De viering van 150 jaar Belgische Spoorwegen en van 50 jaar elektrische treinen op de lijn Brussel-Antwerpen was de gedroomde aanleiding om de geschiedenis van de elektrische tractie in België te boek te stellen.

En dan blijkt dat aan het uiteindelijke succes heel wat vingeroefeningen, mislukkingen en teleurstellingen vooraf zijn gegaan.

Want het was nog ten tijde van de Belgische Staatsspoorwegen dat de eerste experimenten met de elektrische tractie begonnen.

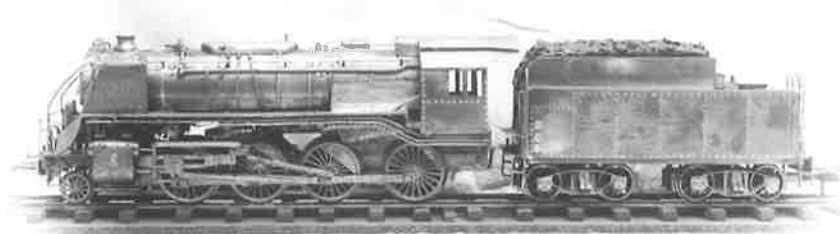
Dat in 1900 een volledig uitgewerkt plan voor een elektrische lijn Brussel-Antwerpen aan het parlement werd voorgelegd.

Dat in 1905 heel ernstig werd gedacht aan de bouw van een directe lijn tussen Brussel en Aken waarop elektrische treinen met zeer hoge snelheid zouden rijden.

Dat Koning Leopold II een lijn liet aanleggen tussen het station en het paleis van Laken en dat daarvoor een elektrische locomotief werd gebouwd.

Dit alles en veel meer vindt U in de studie die pas verschenen is. Ook het antwoord op de vraag waarom veel van die plannen toen (nog) niet werden gerealiseerd.

Het eerste deel behandelt de periode 1881-1926 en gaat dus tot aan de oprichting van de N.M.B.S. Het telt 232 blz.,



Een prachtig messing-zelfbouwmodel in schaal I van ons type 29, gerealiseerd door de Heer Fons Geeraerts. Verzameling Mechelse Miniatuur Spoorwegliefhebbers. (Beide foto's bereidwillig ter beschikking gesteld door het Speelgoedmuseum te Mechelen).

formaat A4 en is geïllustreerd met 95 foto's, plannen en kaarten. Het kan worden besteld door 550 fr. te storten op rekening 061-6614270-14 van de auteur, J.-P. Schenkel, Park Terlinden 12/4 te 9300 Aalst.

MOBOV

Op zaterdag 9 november van 12.30 uur tot 18 uur en op zondag 10 november van 10 tot 18 uur kan elke belangstellende in het 'grote' en 'kleine' spoor terecht op een tentoonstelling ingericht door de vereniging Modelbouw Openbaar Vervoer (MOBOV). Deze gaat door op de tweede verdieping van het Cultureel Centrum aan de Driekoningenstraat 126 in het Antwerpse district Berchem, op enkele minuten van het station van Berchem. Dit K.C. is overigens vlot bereikbaar zowel per auto als met het openbaar vervoer.

Voor een bescheiden toegangsprijs zal je er kunnen genieten van een tiental werkende trein-, smalspoor- en tramtafels of sfeervolle diorama's, kan je de geschiedenis van 150 jaar spoorwegen en 100 jaar buurtspoortram volgen aan de hand van schaalmodellen die in toonkasten opgesteld zullen zijn, kan je een doorlopende dia- en filmvertoning over modelspoorbouw en grootbedrijf volgen, en kan je tenslotte nog gezellig napraten in de bar.

Je kan er ook meer vernemen over de inrichtende vereniging MOBOV, die begin dit jaar opgericht werd, na reeds een drietal jaren bestaan te hebben als vriendenkring. Naast gezellige en wettenswaardige maandelijkse bijeenkomsten die zowel over het grootbedrijf als over de modelspoor- en -tramwegbouw handelen, worden er uitstappen en bezoeken ingericht aan spoorweginstallaties en modelbouwclubs, wordt er een tweemaandelijks tijdschrift, genaamd MOBOVARIA uitgegeven, en kan ieder meewerken aan de commissies die bestaan binnen de nationale en internationale federaties (Febelrail en Morop).

Voor meer inlichtingen over de tentoonstelling en/of de vereniging kan je schrijven naar het MOBOV-sekretariaat, De Oude Landen 94, 2070 Antwerpen, of bellen met een van de bestuursleden (03/237.27.64 ; 324.14.06 ; 455.53.17 en 239.05.38).

TENTOONSTELLING IN HET STATION LIÈGE-GUILLEMINS

Tot 31 oktober 1985 loopt in het station Liège-Guillemins een permanente tentoonstelling omtrent diverse aspecten van het spoor in de Provincie Luik, met deelname van de STIL en de NMVB.

TENTOONSTELLING TE NAMUR

Ter gelegenheid van haar twintigjarig bestaan en van 150 jaar spoorwegen in België richt Rail Miniature Mosan (RMM) een modelbouw tentoonstelling in, die plaats vindt in het Cultureel Centrum Belle-Vue, rue du Tréfle te Jambes/Namur. Op 12 en 13 oktober kan van 10 tot 19 u de grote HO clubbaan worden

bewonderd, naast diorama's, zelfgebouwd rollend materieel en gebouwen. Een audio-visuele animatie is eveneens voorzien.

Hoe komt U er? Vanaf het station van Namur met bus nr. 8 NMVB, richting Erpent (Belle-Vue) of via de N4, richting Marche (wegwijzers naar de tentoonstelling zijn aangebracht).

Verdere inlichtingen: RMM, route de Gembloux 46, 5840 Rhisnes - tel. 081/56.84.58

NIEUWE PUBLICATIES

Uitgeverij Ediblanchart, E. Masoinlaan 15, 1090 Brussel, kondigt de heruitgave aan van „Onze onvergetelijke Stomers” van Phil Dambly, evenals het fotoboek „Belgische Stoom in Beeld” door Max Delie.

Bestellingen kunnen geplaatst worden bij BVS-Shop, Vangramberenstraat 24, 3071 Erps-Kwerps en bij CFC, Chaussée de Mons 125, 7160 Haïne-St.-Pierre.

INTERNATIONALE MODEL-SPOOR EXPOSITIE 1985.

Deze expositie, die uniek mag worden genoemd voor West-Europa, wordt door Modelspoorgroep 's-Hertogenbosch georganiseerd in het kader van het 800-jarig bestaan van de stad 's-Hertogenbosch.

Aan de tentoonstelling nemen deel: individuele hobbyisten, modelspoorverenigingen, modulenbouwverenigingen, fabrikanten, leveranciers en importeurs uit Nederland, België, Frankrijk, Engeland en Duitsland. Verdeeld over vier tentoonstellingshallen met een oppervlakte van meer dan 6.000 vierkante meter tonen zij hun unieke verzamelingen, hun zelfgemaakte en/of verbouwde supergedetailleerde modellen. Op meer dan 30 plaatsen verspreid over de verschillende lokaties zijn compleet werkende, zelfgemaakte spoorbanen te zien. In alle voorkomende schaalgroottes zijn honderden modellen van lokomotieven, treinstellen, wagons en rijtuigen, waaronder museummodellen uit de aller-eerste produktieperiode, te bewonderen in vitrines of rijdend op kleine tot zeer grote modelspoorbanen.

Op verschillende plaatsen wordt uitgebreide informatie en dokumentatie verstrekt over alle facetten van deze veelzijdige en boeiende hobby.

Gezien onze ervaringen, opgedaan tijdens druk bezochte en alom geprezen exposities (totaal meer dan 35.000 bezoekers) heeft de Stuurgroep Den Bosch 800 ons gevraagd deze Internationale Modelspoor Expositie te organiseren op 4, 5 en 6 oktober a.s. in de Brabanthallen in 's-Hertogenbosch.

De tentoonstellingsruimte omvat drie grote hallen en bovendien nog de Hertogzaal, die als entree, ontmoetingsruimte, restaurant en expositieruimte voor kleine deelname zal fungeren.

HOBBY MET VEEL FACETTEN

De veelzijdigheid van de hobby komt tot uiting in de volgende facetten:

Verzamelen, banenbouw, zelfbouw van modellen, verbouw, rijden, elektro techniek en praten, kijken, lezen, schrijven.

Alle genoemde facetten van de hobby zijn meervoudig op de expositie aanwezig.

WERKENDE MODELBANEN

Op meer dan 30 plaatsen zullen - verspreid over de verschillende lokaties - werkende modelbanen in actie zijn.

Het publiek kan ook zelf actief deelnemen aan demonstraties.

Op diverse plaatsen wordt uitvoerig voorlichting gegeven en dokumentatie verstrekt omtrent de verschillende facetten van deze fascinerende hobby.

De expositie vormt een ontmoetingspunt voor allen, die deze hobby bedrijven en voor hen, die er kennis van willen nemen.

UNIEKE EXPOSITIE

Waarom is deze expositie zo uniek?

- Een gespecialiseerde expositie van alleen modelspoor op meer dan 6.000 vierkante meter vloeroppervlakte is in Nederland nog nooit gehouden.
- Slechts 25 % van de expositie wordt ingenomen door commerciële deelname: vakhandel, binnen- en buitenlandse fabrikanten en leveranciers, importeurs. 75 % wordt verzorgd door individuele hobbyisten, clubs en verenigingen.

Resumerend mag dus worden gezegd dat deze Internationale Modelspoor Expositie wat betreft omvang, deelname en specialisatie uniek is voor geheel West-Europa.

INFORMATIE

Voor het publiek zijn de openingstijden: vrijdag 4 oktober 14.00-21.00 uur zaterdag 5 oktober 10.00-18.00 uur zondag 6 oktober 10.00-17.00 uur

Toegangsprijs: volwassenen Fl. 5,-; gezinnen met kinderen: speciale tarieven groepen: speciale kortingsregeling op aanvraag! bejaarden: reductie

ANDERE AKTIVITEITEN

Op zaterdag 5 oktober is er een open dag in het station Den Bosch. Alle bewoners van het station presenteren zich. De N.V. Nederlandsche Spoorwegen houdt een show van modern reizigers- en vakantie materieel. Alle treinen en lokomotieven zijn vrij toegankelijk en er is deskundig personeel om vragen te beantwoorden.

Ook de P.T.T. heeft medewerking toegezegd aan deze open dag.

De B.B.A. laat op zaterdag 5 en zondag 6 oktober historische bussen rijden door de binnenstad en naar de Internationale Modelspoor Expositie in de Brabanthallen.

Het ligt in de bedoeling om met een aan-

tal oude rytuigen, getrokken door een stoomlokomotief een stoomrit te maken. Onderhandelingen hierover vinden momenteel plaats tussen de Stoomstichting Nederland en de Nederlandsche Spoorwegen.

Het loopt nog niet gesmeerd...

Wij verontschuldigen ons oprecht tegenover die lezers, die bij het verschijnen van Rail-Revue I, veelal vruchteloos, op zoek gingen teneinde een exemplaar van ons tijdschrift te vinden. Nu is het zo, dat wij reeds in april 1985 de voornaamste hobby-handelaars in het Nederlandstalig landsgedeelte, Brussel inkluis, op de hoogte stelden van het nakende verschijnen van ons blad. Alle ons bekende hobby-verenigingen (ook Frans-talige) werden eveneens verwittigd. Als uw hobby-handelaar zegt Rail-Revue niet te kennen of niet te kunnen leveren, kunt U hem wellicht ons adres doorspelen (Monopress, Vosstraat 43, 2200 Borgerhout). De eerlijkheid gebiedt ons echter, onze verwondering uit te drukken omtrent de weinige reacties, die wij op onze kennismakings-aktie vanwege de kleinhandel ontvingen, temeer daar aan vele handelaars achteraf ook nog een present-exemplaar van Rail-Revue I werd verzonden!

Indien U mensen kent, die Rail-Revue wensen aan te schaffen, kunt U hen verwijzen naar volgende handelaars of verenigingen: BVS-Shop, Vangramberenstraat 24, 3071 Erps-Kwerps (alléén abonnementen) - De Clercq, Budastraat 7, 8500 Kortrijk - Dellicour, Naamsestraat 49A, 1000 Brussel - Jocadis, Brusselstraat 53, 1390 Edingen - Kimar, Langestraat 75-77, 8000 Brugge (alléén abonnementen) - MOBOV, De Oude Landen 94, 2070 Antwerpen, MSTB, Harenssesteenweg 494, 1800 Vilvoorde - Orient-Express, Vlaanderenstraat 68, 8400 Oostende, Scaetrain, Campionlei 32, 1800 Vilvoorde - Antwerps Tram- en Autobusmuseum, Fort V, 2520 Edegem-Boekhandel Van den Bosch, Sint Jacobsmarkt 1, 2000 Antwerpen.

De verspreiding van Rail-Revue in Nederland wordt verzorgd door J. Oskam, Postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage, tel. 070-88.26.90.

Wij zoeken nog verdelers voor de in voorgaande lijst niet genoemde steden en gemeenten. Ook hobby-verenigingen komen in aanmerking en kunnen op die wijze de verenigingskas een beetje spijzen! Uw reacties graag aan hoger vermeld uitgever-adres.

Spooragenda

Wij trachten middels deze rubriek de lezer in te lichten omtrent zoveel mogelijk „happenings”. Gezien de soms zeer beperkte gegevens waarover wij beschikken, dienen wij uiteraard samen te vatten.

Verenigingen en clubs die ietwat ruimere belangstelling zouden op prijs stellen, worden verzocht Rail-Revue schriftelijk in te lichten. Eénmalige publikatie is gratis, doch Rail-Revue kan niet verantwoordelijk worden geacht voor eventuele vergissingen of weglatingen.

AMSAC (Artevelde Miniatuur Spoorwegclub): Tentoonstelling n.a.v. 150 jaar spoorwegen en 30 jaar Amsac. Van 27/9 tot 2/10 in het nieuwe seinhuis NMBS, station Gent St.-Pieters.

ASMOCO: Op 6/10 van 10 tot 15 u, ruilbeurs in Zaal „St. Raphaël” te

Aywaille.

KBVVS: Salon in station Brussel-Centraal van 15/11 tot en met 1/12, dagelijks van 10 tot 18.30 u, op 15/11 van 14 tot 18.30 u.

MVB (Modelspoorvrienden Brugge): Eerste modelspoorweg-tentoonstelling op 1, 2, 3/11, van 9 tot 20 u in de Gerard Davidstraat 3, Brugge.

Modelspoorvrienden van de Kust

(Märklin-Fans): Vierde Treinenweek-end van Oostende, op 9, 10 en 11/11.

Veiling van modeltreinen in Zaal Serwirte Sint-Niklaas op 3/11 en 15/12.

VMV: De Vilvoordse Modelspoorvrienden houden op zondag 13/10 hun tweede ruilbeurs in de Gemeentelijke School, Vestenstraat 14 te Vilvoorde. Toegankelijk van 10 tot 17 u.

Reservatie van tafels op nr. 02/251.42.08
TREIN-TRAM-BUS-DAG op 6 oktober 1985!

Nieuwigheden 1985

Onze modelbouwvrienden ter wille, laten wij hierna in kort bestek een (onvolledige) lijst volgen van nu reeds verkrijgbare nieuwigheden. Wij doen dit aan de hand van de catalogusnummers, zodat men, na raadpleging van deze drukwerken, weet over welke modellen sprake is. Wij dringen er bij invoerders, handelaars, modelbouwers en verzamelaars op aan, ons zo duidelijk en volledig mogelijk over alle aspecten van de modeltram en -trein te willen inlichten.

Eén in het oog springende en fraaie verkleining op 1/87 willen wij echter alvast apart vermelden: de „Gläserner Zug” of „Glazen Trein” van Roco, BR 491 DB. Asindeling Bo'2'. Dit model, met volledig interieur waarin zowel treinbestuurder als reizigers hebben plaats genomen, hoort thuis in tijdperk IV en oogt bij-

zonder mooi. De verzamelaars en modelbouwers naar Duits voorbeeld zullen begeesterd zijn. Wij hopen in een volgend nummer een spoortest aan dit Roco-model, nr 43525, te kunnen wijden. Een wisselstroomversie, onder nr. 43930, is eveneens op komst.

Bemo: 2265, 2268, 3261, 3290 - **Fleischmann**: 4173, 4239, 4349, 5010, 5020, 5021, 5029, 5298, 5362, 5365, 5386, 7239, 7349, 8123, 8124, 8125, 8211, 8362, 8365, 8511 - **Märklin**: 3308, 3313, 3326, 4412, 4436, 4481, 4675, 4679, 4680 - **Märklin**, speciale reeks: 3140, 4109, 4167, 4407, 4444, 4445 (Oostenrijk) en 3138, 4408 (Zweden) - **Roco**: 43522, 43525, 44484, 44566, 44567, 46291, 43535, 43536, 44333, 44334, 44563, 44564 - **Roco N**: 25055, 23251, 25072 - **Trix**: 2439, 2469, 3602, 3605, 3631, 3640, 3735, 3736.



De Gläserner Zug op bezoek in Oostenrijk. Jenbach, juli 1981. (Foto Rail-Revue)

Apoteker Happaers uit Vilvoorde is voor velen van ons, bewust of onbewust, geen onbekende. Toen hij ooit, waarschijnlijk ter gelegenheid van een St. Niklaasfeest, nr. 3012 uit de Märklin-catalogus cadeau kreeg (hij bezit deze SNCF BB-lok nog steeds), was de eerste stoot gegeven aan zijn passie: het verzamelen van speelgoed- en modeltreintjes. Vanaf omstreeks 1960 bleef niets wat met flenswielen was uitgerust nog voor hem veilig: hij verzamelde alles waarop hij de hand kon leggen, hield het bij en koesterde en catalogeerde zorgvuldig (dit zit hem vanzelfsprekend ook beroepshalve in het bloed). Resultaat, anno 1985: hij bezit een paar duizend stuks locomotieven en getrokken materieel!

Naast het mede-inrichten van ruilbeurzen en veilingen in het Vlaamse land - evenementen waarop ook een en ander van eigenaar verandert, richting Happaers - is hij oprichter en huidig voorzitter van de Vilvoordse Modelspoor Vrienden. Enige jaren geleden wijdde de BRT in haar „Terloops“-uitzending een reportage aan de verzameling van de Heer Happaers. Vanaf hier laten wij hem zelf aan het woord:

Verzamelen of... de eeuwige speelgoedtreintjes

De opbouw van een verzameling gaat gepaard met een aantal ervaringen die liefst aan collega's-verzamelaars kunnen overgedragen worden.

Het is ontegensprekelijk bewezen dat een dergelijk artikel best regionaal kan verspreid worden en welk blad kan hiervoor beter de mogelijkheid bieden voor Vlaanderen dan Rail-Revue? Het is mij dan ook een waar genoegen een aantal ideeën en doelstellingen, reeds voordien gepubliceerd in verscheidene clubblaadjes, hier te mogen groeperen en naar voren te brengen aan een breder lezerspubliek, met de stille hoop dat opvolging zeker geen uitzondering zal zijn.

I. Regelmatig wordt het grote publiek op de hoogte gesteld van allerlei soorten verzamelingen dankzij kranten, tijdschriften, tentoonstellingen en TV-uitzendingen.

a) Zowel de 'verzameling zelf' als de 'verzamelaar' worden beschouwd als een curiositeit en beide worden beschreven als bizar, zij het dat er tegenwoordig een lichte kentering gekomen is in deze zienswijze. Auto's, bierviltjes, meubelen, poppen, lucifersdoosjes, oude klederdacht, postzegels: alles wordt wel op

een of andere manier op een zolder of in een loods opgestapeld.

b) Uit hoofde van mijn beroep stelde mijn stadsgenoot, historicus dr. A. Verheyden, mij de vraag of het zou mogelijk zijn enkele oude recepten uit te voeren, die onlangs teruggevonden werden in een register van het O.L.V.-ten Troost klooster te Vilvoorde. Het bleek te gaan over een verzameling farmaceutische recepten van de 17^e tot de 19^e eeuw: meer dan 100 blz. tekst konden eruit samengesteld worden.

Een verzameling modeltreinen (de uitdrukking 'met treintjes spelen' wordt tegenwoordig niet meer gebruikt) zal alleen door een kleine hoeveelheid mensen gewaardeerd worden omdat er weinig beweging in zit, terwijl een kleine modelbaan in N- of zelfs Z-schaal, waarop een paar locomotiefjes rondtuffen, bewondering oproept bij omstaanders.

c) Hoe is het mogelijk met een dergelijke verzameling te beginnen? In West-Duitsland waren er in 1983 minstens 260 modeltreinverenigingen met ongeveer 17.000 leden.

Gemakkelijk kan men hieruit besluiten dat de meeste leden toch wel thuis één

of meer locomotieven hebben met bijzondere wagons. Tot..., tot er iemand in het gezin of een toevallige kennis op het idee komt om een trein samen te stellen met alleen koelwagens van allerhande brouwerijen. Dit is de geboorte van een verzameling, waarbij het volgende weekend heel de familie achter dergelijke wagons op speurtocht gaat in allerlei modeltreinwinkels.

II. Verschillende redenen hebben mij er toe aangezet een modeltreinverzameling aan te leggen, waarbij elke collega-verzamelaar wel een argument zal vinden om mij bij te treden, en waarin elke toekomstige verzamelaar een aanleiding zal zien om met een, al zij het bescheiden, collectie aan te vangen.

a) De droom over een stoomlocomotief in een landschap; gelukkig kon ik dit als jongetje beleven in een rustige, landelijke Haspengouwse omgeving.

b) Het bekijken van de detailafwerking - stoom die ontsnapt uit een vergulde rookpijp bij het vertrek van een stoomloc - aandrijving der wielen - verlichting van coupés en machinistenhuis.

c) De trein in zijn totaliteit achter een uitstalaam, verlicht met spots en de bijhorende blikken van een kind, wat ik mijzelf nog levendig kan voorstellen.

d) De erkenning van de nostalgie die uitstraalt bij elke oude loco, alhoewel ik in mijn eigen collectie niet de mogelijkheid heb, om de artisanale pronkstukken uit de beginjaren van de 'kleine ijzerenweg' uit te stallen.

e) Poëzie, charme, de express-trein, een Amerikaans station, het rode sein waar de trein stopt, een elektronische transfo, een bedieningspaneel: de modelbouwer, de modelamateur en de verzamelaar verzuchten, doen nieuwe energie op en keren terug naar hun eigen baantje of collectie waar de droom verder gaat. Toch moet ik toegeven dat naast deze lyrische bemerkingen een aantal economische, financieel gerichte aspecten van het onderwerp dienen belicht te worden.

Tot op heden zijn er ruim voldoende werken en publicaties gemaakt over wis-



Märklin HR700: Pacific 2C1 met metalen kast en blikken tender. L.o.b. 27 cm, gebouwd van 1937 tot 1939. Deze lok lijkt sprekend op de BR01 van de DRG. Let op de super-overmaatse klinknagels van de tender. Huidige waarde ong. 50.000 F.

sel- en gelijkstroom, spoorbreedte, internationale standaardisering, scenery, de themabaan, het baanontwerp, ondergrondse sporenplannen, schaduwstations e.d.; de informatie over verzamelaars, kopen en verkopen, identificatie van oude stukken zijn echter nog steeds spoken voor de beginnende modeltreinverzamelaar.

Het verzamelobject bij uitstek, het neusje van de trein-zalm, behoudens enkele uitzonderingen, zal altijd wel het merk Märklin zijn. We sommen nu een aantal basisregels op waaruit elke toekomstige treinenverzamelaar wel enig nut kan halen, om dan in volgende alinea's meer uit te wijden over het fenomeen Märklin in de modeltreinwereld.

III. Van zeven tot zevenenzeventig jaar, elke modeltreinfanaat is verschillend, doch uit de huidige verzamelaars kan gemakkelijk de grootste gemene deler gehaald worden.

a) Verzameling van een specialiteit of een 'complete' verzameling.

Het is mogelijk een collectie aan te leggen van alle modellen van een fabrikant, ofwel zijn verzameling op te splitsen tot bv E-locs van verschillende makelij, tankwagens, USA wagons e.d.

b) Literatuur.

In de voorbije jaren zijn er al heel wat verzamelbanden gepubliceerd over de belangrijkste merken, waarin aan de hand van overzichtelijke tabellen en juiste foto's een beeld wordt gegeven van het complete assortiment van een bepaalde firma sinds haar beginperiode.

c) Verzamelingen kunnen goedkoop zijn.

Niet alle stukken van een verzameling dienen 'spitsmodellen' te zijn. Het is nog steeds mogelijk een collectie samen te stellen uit vrijhandig geruilde locs en wagons en met een klein budget, zonder te moeten gebruik maken van gespecialiseerde bouwkits van dure firma's.

d) Originele verpakking, gebruiksporen. Een niet alledaags model in de originele kartonnen doos met gebruiksaanwijzing kan 10 % meer opbrengen dan een gelijkaardige loc met gebruiksporen, zoals deze meestal te vinden zijn op modelletjes uit onze kinderjaren waar werkelijk mee gespeeld is.

e) Een lovenswaardig initiatief van de 'Vilvoordse Modelspoor Vriendenkring' is het regelmatig inrichten van een **ruilbeurs**. Deze ruilbeurzen gebeuren regelmatig in binnen- en buitenland, zodat dit een niet te verwaarlozen manier is om aan ontbrekende stukjes te geraken.

Een **modeltreinveiling** biedt andere mogelijkheden, maar zal dan ook bekeken worden vanuit een ander standpunt. Alhoewel een veiling (vergeet de 15 % of 20 % toeslag niet welke door de veilingmeester geïnd wordt op het hoogste bod) heel wat stukken aan billijke prijzen onder de hamer laat gaan, kan de verzamelaar op het ogenblik van de veiling hoogtij vieren, zodat men zich, alvorens een bod te doen, toch een maximumprijs in het hoofd moet houden. Op

deze wijze wordt de aangename veilingfamilie-sfeer bij de ontuchtering niet verstoord door ergernis van huisgenoten bij een te hoge prijs.

f) Restauratie.

In een televisieuitzending van okt. '83 bij het programma 'Terloops' heb ik reeds verteld dat er allerlei moderne technieken bestaan om ontbrekende elementen aan een loco of wagon te 'lassen', om een volledige wagon in een nieuwe kleur te overspuiten enz., doch deze manier van werken is volgens mij niet eerlijk en kan geen verbetering aan het bestaand model brengen. Heel wat opmerkingen kreeg ik achteraf te horen van andere verzamelaars: „het is beter een overschilderd en bijgewerkt model te hebben in mijn verzameling dan helemaal geen”; „het is beter een gesuperd model te hebben dan een hele slechte uitvoering van een origineel” enz.

Toch blijf ik bij mijn stelling dat bij een te vertrouwen veilingmeester dergelijke ingrepen en manipulaties vermeld moeten worden in de catalogoog. Natuurlijk zal de doorwinterde koper elk element nauwkeurig inspecteren alvorens een bod te doen.

g) Gusspest.

In de periode 1935-50 werden een aantal slechte legeringen op de markt gebracht waardoor in de loop der tijden scheurtjes in de wand kwamen, wat tot de gehele aftakeling van het model kan leiden. Dit kan gedeeltelijk tegen gegaan worden door temperatuurschommelingen te vermijden. Van deze modellen bestaan wel versies op basis van goede legeringen.

IV. Elk gesprek, artikel of uiteenzetting over het verzamelen van modeltreinen geeft steeds aanleiding tot dezelfde discussiepunten en in aansluiting op een BRT-interview voor 'Geluiden uit de provincie' zal ik nu mijn ideeën weergeven over het 'Märklin-verzamelen'.

a) De Firma Märklin heeft sinds zijn bestaan al zoveel speelgoed geproduceerd dat een drietal schrijvers aan een Märklin-encyclopedie begonnen zijn die zeker meer dan tien delen zal beslaan, meer dan 3.000 blz tekst !

Vorig jaar vierde de firma zijn 125-jarig bestaan en nog steeds staat deze producent van modeltreinen aan de top, alhoewel andere firma's evenzeer beroemde modelletjes hebben. Denken we in dit verband maar aan de geroemde afwerking van locs en wagons bij de firma's Liliput en Roco. Ook Engelse merken als Mainline en Hornby hebben al heel wat treinengeschiedenis achter de rug. Märklin is alleszins de oudste fabrikant van kwaliteitsspeelgoed terwijl Lima op dit ogenblik het grootste assortiment heeft en ook de grootste productie.

b) Een verschijnsel dat in onze Westerse wereld uitgroeit samen met een klassenmerk is de 'verzamelwoede', en als dan het geheel van beide nog overgoten wordt met een laagje mistiek, dan zijn alle elementen aanwezig om een complete warboel te scheppen.

Hierin ga ik toch trachten een beetje orde te scheppen en om enigszins overzichtelijk te werk te gaan zal ik het Märklin-assortiment indelen :

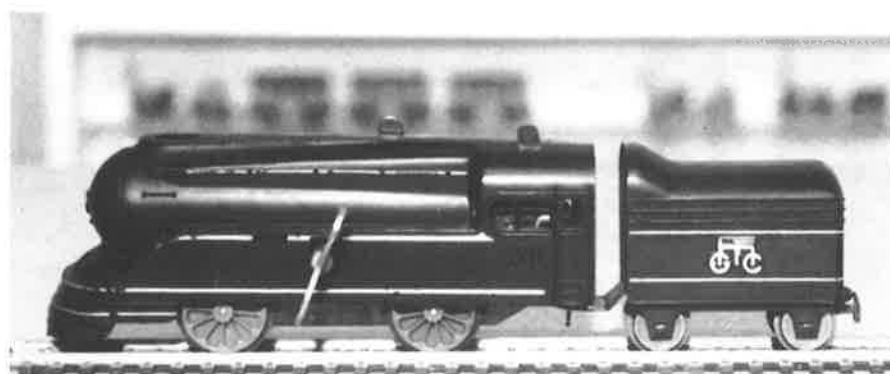
- speelgoed in blik : o.a. paardemolentjes, brandweerauto's enz.;

- treinen op schaal 00, h0, Z, 0 I, II, III.

De bedoeling van deze opsplitsing ligt niet alleen in het feit dat heel wat lezers van Rail-Revue overtuigd Märklinist zullen zijn, maar eerder om een aantal misverstanden weg te werken, want vele denken dat wanneer ze een locomotief bezitten met een sleper eronder, ze een waardevol collectiestuk in handen hebben. Dit is helaas niet altijd de werkelijkheid !

Anderzijds zal ook blijken uit een aantal voorbeelden die volgen dat mijn zienswijze niet altijd deze van de firma Märklin is en dat ik het zeker niet eens ben met de tendensen die zich de laatste maanden ontwikkeld hebben.

(Wordt voortgezet)



Märklin S870, het enige van een veerwerk voorziene model dat na de tweede Wereldoorlog werd geproduceerd (1953-1956). Onlangs dook op een veiling in ons land voor het eerst een originele verpakking op. Al is de kast van deze lok in kunststof, toch legt men voor dit stroomlijntje van 25.000 tot 42.000 F neer !



Natafelen bij een tramfestijn...

Deze pagina :
NMVB-TENTOONSTELLING TE
BOKRIJK
*Boven : stoomlokomotief type 18, nr.
1000 - midden : spoorauto ART40
met tram- en spoorwegkoppeling en
dito buffers - onder : standaard
motorwagen 10284.*



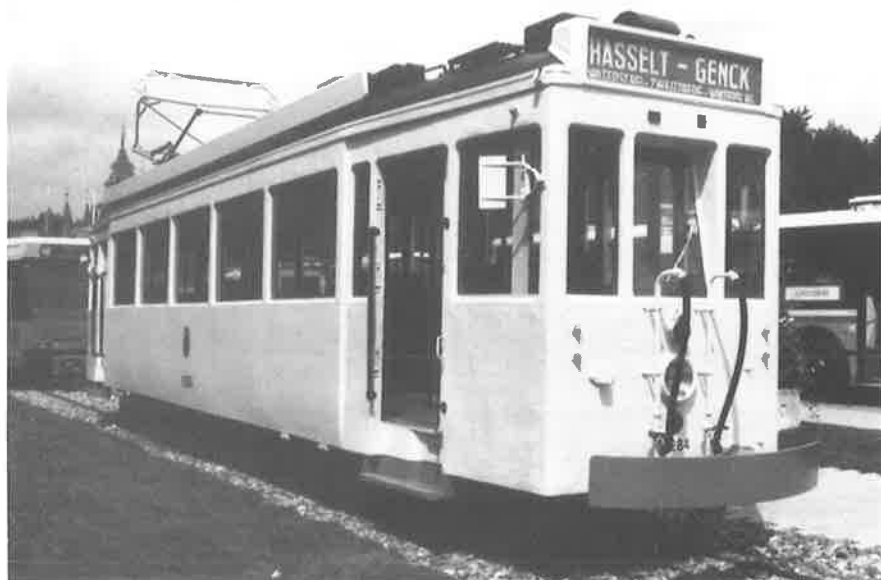
Pagina hiernaast :
TRAMSTOET TE BRUSSEL
21 juli 1985

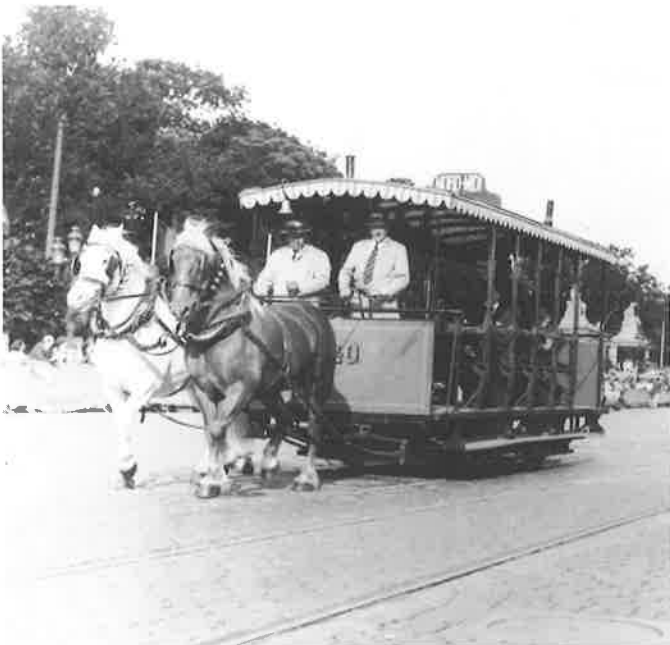
*Links boven : Paardetram 7 van de
Compagnie Morris. 1868. Gebouwd
door G. Starbuck & Co, Birkenhead
(Groot-Brittannië)*

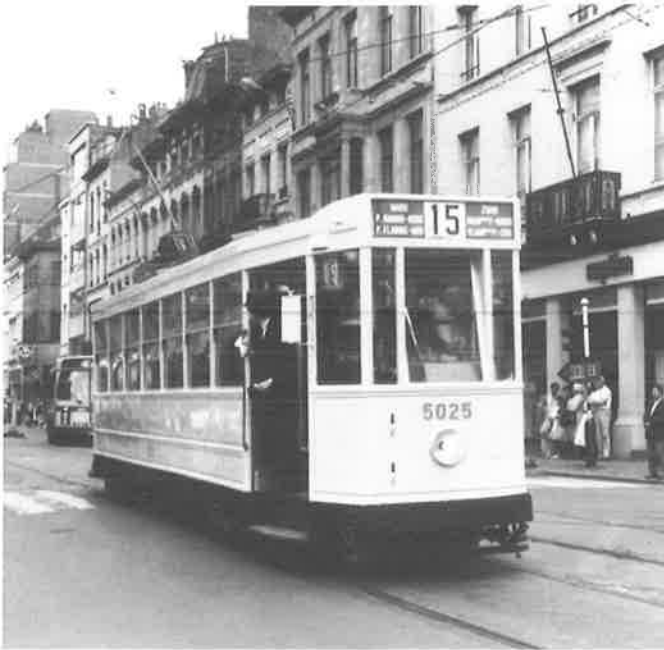
*Links midden : Paardetram 240 van
de N.V. Les Tramways Bruxellois.
1882-1884. Gebouwd door de
Tramways Bruxellois (Foto R. Tem-
merman)*

*Links onder : Tram-Car Nord-Midi 2.
Omnibuswagen. 1891. Gebouwd
door Heynadier, Avignon (Frankrijk).
Rechts boven : Motorwagen 346 van
de Société Générale de Chemins de
fer Economiques. 1903. Gebouwd
door de S.A. La Métallurgique, Nijvel.
(Foto R. Temmerman)*

*Rechts midden : Motorrijtuig 410 van
de Société Générale de Chemins de
fer Economiques. 1904. Gebouwd
door de S.A. La Métallurgique, Nijvel.
Rechts onder : Tweeassig motorrij-
tuig 9079 van de MIVB. Ex reeks
4000. 1931. Verbouwd in 1960-1961
door de MIVB.*







Deze pagina :
NMVB-FEEST TE OOSTENDE
 16 juli 1985

Boven : stoomlokomotief type 19, nr. 979 met de Koninklijke trein, bestaande uit de rijtuigen A2107, A10782, A11751, A1625 (Koninklijk rijtuig) en A2026 - *midden :* elektrische traktor 9965 met rijtuigen 11593 en 8768 - *onder :* motorrijtuig SO 9014 met bijwagens 9458 en 9538.



Pagina hiernaast :
TRAMSTOET TE BRUSSEL
 21 juli 1985

Links boven : Gemoderniseerde standaardmotorwagen 1505 van de MIVB. Ex standaardmotorrijtuig, 1934-1938. Oorspronkelijk gebouwd door de Tramways Bruxellois. Verbouwd in 1966-1967.

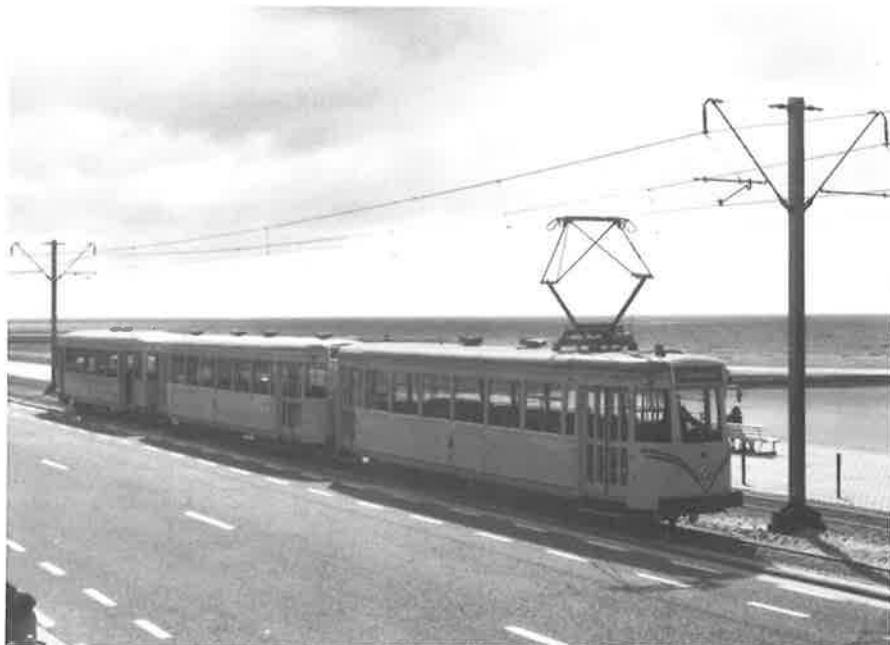
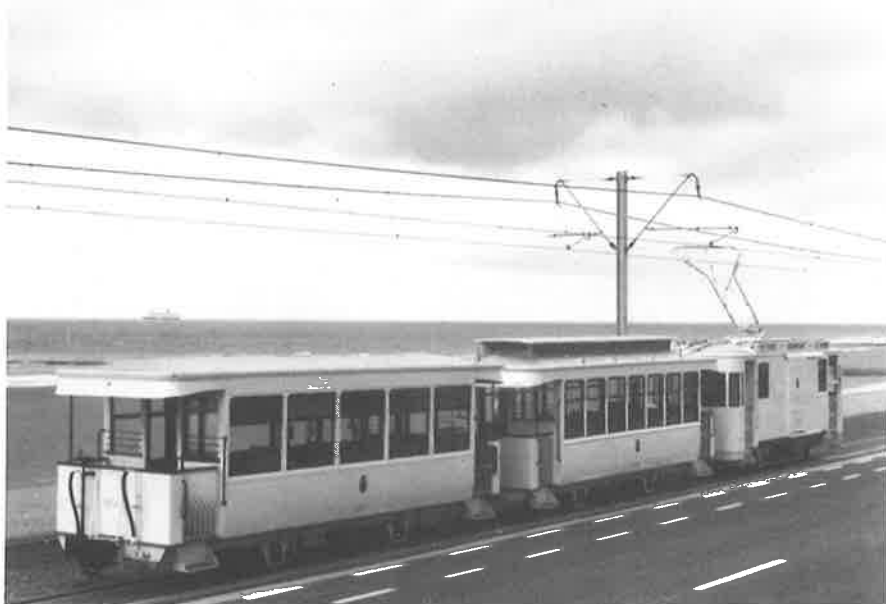
Links midden: Motorrijtuig met draaistellen 5025. 1935. Gebouwd door de Ateliers de la Dyle te Leuven. Herbouwd in oorspronkelijke staat.

Links onder : Trolleybus 6023. Gebouwd door de MIVB in 1956-1957 met gebruikmaking van onderdelen, geleverd door Brossel en d'Heure. *Rechts boven :* Motorrijtuig prototype 5018 (zie links midden). Deze 5000 werd in 1949 omgebouwd tot prototype voor de op komst zijnde PCC-reeks 7000.

Rechts midden : Autobus Brossel A96DAR 8024. 1956. Onderstel Brossel, motor Leyland en koetswerk Ragheno. Eerste MIVB-bussen met motor achteraan. (Foto R. Temmerman)

Rechts onder : Geleed motorrijtuig 7701. In 1971-1972 gebouwd door Brugeoise & Nivelles als type 7500, vormt het de gelede versie van de reeks 7000.

Alle foto's Rail-Revue, tenzij anders vermeld.



De autobusdiensten door privé-ondernemers



Autobussen Achiel Weyn en Zonen P.V.B.A. Kemzeke Dorp 20, 2781 Stekene (Kemzeke).

Autobus Nr. 2. Merk: Guy - Type Arab. Koetswerk: Jonckheere. Bouwjaar: 1947. Nummerplaten: 558.079, vanaf 1954: 3263.P. Bewijs van deugdelijkheid: 32-22.

Bij gebrek aan voor ons aangepaste voertuigen, werden na de 2de Wereldoorlog verschillende Britse onderstellen ingevoerd.

Bemerken we daarbij dat deze wagens meestal voorzien waren van een rechtse stuurpost zoals afgebeeld op deze foto.

Foto: Archief A. Weyn en Zonen PVBA, verzameling Ch. Smits.

TREKDIENST - ROLLEND MATERIAAL

Art. 20. - RIJTUIGEN. - De trekdienst zal geschieden door middel van motorrijtuigen (met luchtbanden) die al de verzekeringswaarborgen, al het gemak en al de verbeteringen aanbieden die ten huidige dage in de nijverheid gekend zijn.

De wielen moeten van een slijkweerder voorzien zijn, ten einde de voorbijgangers of gebouwen te beschutten.

De ondernemer zal al de nuttige maatregelen nemen om te verhinderen dat de openbare wegenis, vooral op de standplaatsen der autobussen, zou bevuild worden door olie of vet, voortkomende van het mechanisme der rijtuigen.

De rijtuigen mogen niet in dienst gesteld worden zoolang er niet is overgegaan tot onderzoek en proefnemingen, die hun goede werking hebben bewezen, in het bijzijn van een of meer afgevaardigden der Bestendige Deputatie. Zij moeten derwijze gebouwd zijn dat zij geen ernstige ongemakken aanbieden voor de reizigers, voorbijgangers, gelanden of voor het in goeden stand houden van de openbare wegenis.

Deze onderzoeken en de goedkeuringen die er het gevolg van zouden zijn, kunnen in niets de verantwoordelijkheid van den ondernemer wijzigen.

Voor aankondigingen op de buitenzijden der rijtuigen kan het bestuur dat de toelating verleent later bijvoeglijke voorwaarden en bepalingen opleggen; de aankondigingen binnen de rijtuigen mogen, te samen met de diensttafel, voor wat de hoogte betreft, niet meer dan het vierde gedeelte der ruiten beslaan.

Art. 21. - ONDERHOUD DER RIJTUIGEN. - De rijtuigen moeten gedurig in goeden staat onderhouden worden.

De ondernemer moet het rollend materiaal aan elk onderzoek of nazicht van de agenten van de besturen onderwerpen en daartoe de noodige lokalen, werklieden en gereedschappen verschaffen. Zulks zal geene verantwoordelijkheid vanwege deze agenten met zich dragen en zal diegene van den ondernemer in niets verminderen.

UITBATING

Art. 22. - AANVANG DER UITBATING. - De ondernemer is gehouden op straf van 25 (vijf en twintig) frank boete voor elken dag vertraging, den dienst in werking te stellen binnen de zes maanden te rekenen van het Koninklijk Besluit dat de toelating goedkeurt.

De toepassing dezer boete vermindert in niets de voorschriften van art. 35, aangaande het verval dat de ondernemer oploopt.

Art. 23. - SNELHEID. - De hoogste snelheid der rijtuigen zal door de algemene en plaatselijke policiereglementen vastgesteld worden.

Art. 24. - BIJKOMENDE VOORSCHRIFTEN. - Indien de bepalingen van het onderhavig lastenboek, later, in het belang der openbare veiligheid onvoldoende moesten blijken, zal het bestuur dat toelating verleent, alsook de Regeering, er andere kunnen opleggen. De ondernemer zal er zich aan onderwerpen, juist alsof zij in het onderhavig lastenboek voorzien waren.

Art. 25. - WIJZIGINGEN VAN DEN WEGWIJZER. - Bij dienstonderbreking tengevolge van tijdelijke orde- of policiemaatregelen, van werken uit te voeren op of onder den openbaren weg, door Staat, Provincie, gemeenten of bijzonderen, die daartoe toelating verkregen, kan de ondernemer gehouden worden den wegwijzer tijdelijk te wijzigen, volgens de aanduidingen die hem door de bevoegde overheid zullen gegeven worden.

Art. 26. - HOEDANIGHEID VAN HET VERVOER. - Het vervoer zal zorgvol, stipt, en vlug geschieden.

Art. 27. - DIENSTREGELING. - De hierboven vermelde dienstregeling is slechts als grondslag voor het begin der uitbating beschouwd.

Mits goedkeuring van den Minister van Landbouw en Openbare Werken, kan de Bestendige Deputatie, na den ondernemer gehoord te hebben, wijzigingen aan de dienstregeling brengen, wanneer de noodzakelijkheid ervan door de ondervinding of door bijzondere omstandigheden bewezen is.

De ondernemer is verplicht bij middel van platen of borden de stilstandsplaatsen aan te duiden, zoomede de regeling van den dienst.

PERSONEEL

Art. 28. - De provinciale overheid kan de voerders een beroepsexamen doen ondergaan, gelijk zij de vervanging kan eischen van de agenten die zich niet in de vereischte voorwaarden bevinden of onbeleefd zijn in hunnen omgang met het publiek.

Het personeel moet volstaan om, te allen tijde, den dienst te verzekeren.

Al de agenten en bedienden van den ondernemer moeten de Vlaamsche taal machtig zijn.

Zij die in aanraking komen met het publiek moeten de twee landstalen kunnen spreken. Zij zullen zich uitdrukken in de Vlaamsche taal, tenware zij door de bijzonderen in het Fransch aangesproken werden.

De uitbater is verplicht, op zijn kosten, zijn personeel tegen beroepsongevallen te verzekeren, bij eene gemeenschappelijke verzekeringskas of bij eene verzekeringsmaatschappij aan vaste premien.

Art. 29. - **MINIMUM VAN DAG-LOON.** - De ondernemer moet aan de werklieden, gedurende den ganschen duur der onderneming, een loon betalen dat in overeenstemming is met datgeen betaald in dergelijke uitbatingen of in nijverheden waar dezelfde stielmannen gebezigd worden.

TAKSEN EN VOORWAARDEN VAN VERVOER

Art. 30. - **TARIEF.** - De rijtuigen mogen slechts plaatsen hebben van eene zelfde klas. Kinderen beneden zes jaar, op de knieën gehouden, worden kosteloos vervoerd.

De reizigers mogen dragers zijn van pakken en reisgoed van kleinen omvang, die op de knieën gehouden worden, zonder de medereizigers te hinderen.

VERGOEDINGEN

Art. 31. - **VERGOEDINGEN.** - Gedurende het eerste uitbatingjaar zal er van den ondernemer geene vergoeding gevegd worden.

Van af het tweede jaar zal op de bruto-ontvangsten 2 % te betalen zijn als vergoeding, met eene vermindering van 1 % voor ieder bijkomende uitbatingjaar, met beperking tot een maximum van 5 %.

De Bestendige Deputatie zal den betaaltermijn vaststellen, evenals de verdeling der vergoeding tusschen Staat, Provincie en gemeenten, in verhouding van het aantal kilometers in bedrijf op de respectieve wegenis.

BORGTOCHT

Art. 32. - **BORGTOCHT.** - Binnen de maand, volgende op het Koninklijk Besluit waarbij de vergunning wordt goedgekeurd, zal de aanvrager ter Schatkist een borgtocht van fr. 1000.- minstens neerleggen, in dezelfde voorwaarden als opgelegd aan de aannemers van aanbestede openbare werken.

Zoo deze som van fr. 1.000.- lager is dan een bedrag berekend op 20 frank per kilometer in bedrijf en per rijtuig, dan zal voor de overtreffende som steeds een aanvullende borgtocht binnen de maand na aanmaning der vergunnende overheid, dienen gestort, het bedrag af te ronden voor breuken van honderd frank tot de volgende 100 fr.

De uitgaven voortspruitende uit de uitvoering van maatregelen ambtshalve uitgevaardigd en de opgelopen straffen zullen van den borgtocht afgehouden worden. Het bestuur kan alsdan, in geval de borgtocht in fondsen bestaat, deze titels op de beurs doen verkoopen door het ambt van een wisselagent.

Naarmate er over den borgtocht beschikt wordt, zal hij moeten volledig of hernieuwd worden, ten laatste binnen de 10 dagen, na het ontvangen bevel, op straf van verval.



Autobus d'Aubel, 44 Rue de Battice, 4580 Aubel.

In 1957 bracht de firma Van Hool & Zonen zijn eigen konstruktie, de „Van Hool Fiat 682” op de markt.

Autobus d'Aubel was een der eerste die in 1958 een V.H.F. 682 aankocht. Deze wagen droeg het konstruktienummer VHF 56.

Einde 1976 fusioneerde Autobus d'Aubel met de firma S.A.D.A.R. uit La Calamine.

Foto : Van Hool Magazine, verzameling Ch. Smits.

Bij verval zal de borgtocht of het beschikbaar blijvende gedeelte van den borgtocht verbeurd zijn ten voordeele Staat, Provincie of Gemeenten in verhouding met de lengte der lijnen in uitbating op hunne wederzijdsche wegenis.

EINDE DER ONDERNEMING

Art. 33. - **DUUR.** - De onderneming zal over.....achtereenvolgende jaren loopen, te rekenen met den datum van het Koninklijk Besluit dat de akte van toelating heeft goedgekeurd. Bij het eindigen der toelating zullen alle rechten van den ondernemer vervallen.

Art. 34. - De ondernemer mag zijne toelating niet overlaten dan met goedkeuring der bevoegde overheid, de betrokken gemeenteraden vooraf gehoord zijnde.

Art. 35. - **VERVAL.** - Al de rechten van den ondernemer vervallen :

1° Indien de uitbating gedurende zes achtereenvolgende dagen geschorst is, zonder wettelijke, door de bevoegde overheid, erkende oorzaak;

2° Indien de dienst niet is ingericht in het tijdsbestek vastgesteld in art. 22;

3° Ingeval van zware inbreuken op de bepalingen en voorwaarden door onderhavig lastenboek opgelegd. De toelating zal echter niet vervallen indien de ondernemer zijn verplichtingen niet kon volbrengen door heikracht of door werkstakingen, zoals voorzien in art. 19.

Art. 36. - **VERBEURTE VAN DEN BORGTOCHT.** - Bij verval zal de borg-

tocht of het beschikbaar blijvende gedeelte ervan verbeurd zijn overeenkomstig de eindbepaling van art. 32.

EINDBEPALINGEN

Art. 37. - **WIJZIGINGEN AAN HET ONDERHAVIG LASTENBOEK.** - Indien de tijdsomstandigheden het wenschelijk maken wijzigingen toe te brengen aan sommige voorschriften van het onderhavig lastenboek, kan zulks geschieden in gemeen overleg tusschen den ondernemer en de Bestendige Deputatie, mits Koninklijke bekrachtiging, de betrokken gemeenteraden vooraf gehoord zijnde.

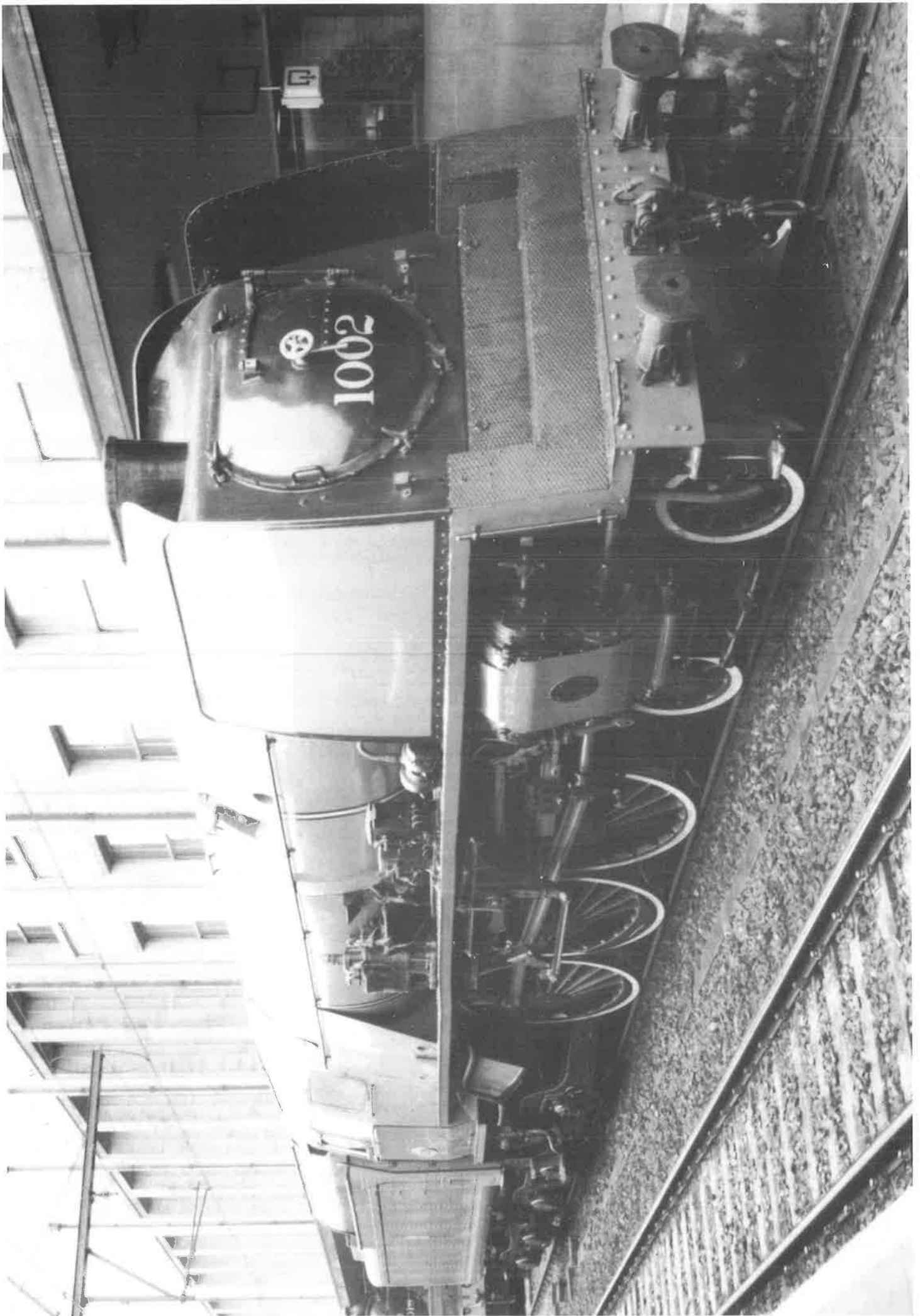
Gedaan te Antwerpen, door de Bestendige Deputatie des Provincieraads, in zitting van 14 maart 1924.

Bij verordening :

De Griffier der provincie,
J. SCHOBENS

De Gouverneur-Voorzitter,
G. HOLVOET

(Wordt voortgezet)





12004