

RAIL-REVUE

nu met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Achtste jaargang - Nr. 29 - juli 1992

Prijs per nummer 200 F - f 11,5

VAN IJZEREN RIJN NAAR VLAAMSE VERVOERSAS ? - BUURTSPOORWEGMUSEUM SCHEP-
DAAL - ANTWERPEN : KADESPOOR EXIT - GOEDERENVERVOER BIJ DE NMBS - BELGI-
SCHE BANEN BOUWEN - BELGISCHE MODELLEN 1991 - RAIL-AKTUEEL - LEZERSFORUM

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

Verantwoordelijk uitgever : Staf Cuyt, Meidoorn 2 - bus 9, (B-)2640 Mortsel.

Redactie en publiciteit : Jan Mahieu, Diksmuidelaan 6, (B-)2600 Berchem, tel. 03/235.39.18.

Abonnementendienst : Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, (B-)3920 Lommel.
Prijs per nummer : België 200 F, Nederland f 11,50, andere landen 225 F.

Abonnementen : België 730 F, Nederland f 42, andere landen 830 F per 4 nummers.

België : rekening KB 453-9102561-74 van de v.z.w. Rail-Revue, Mortsel.

Nederland : rekening Rabobank 13 06 08 491, 't Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening) van de v.z.w. Rail-Revue;

Documentatiebureau NVBS te Leiden, giro 9080.

Andere landen : door middel van in Belgische franken uitgeschreven Eurocheques of internationale postmandaten, te richten aan hoger vermelde abonnementendienst. Abonnementen worden automatisch verlengd, tenzij door de abonné schriftelijk wordt opgezegd, ten laatste één maand voor het verstrijken van zijn abonnement.

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

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

Redactie : Robert Boogaerts, Staf Cuyt, Mark De Schutter, Paul Jacops, Eric Keutgens, Jan Mahieu, Ronald Mardaga, Eric Morbé, Charles Smits, Walter Temmerman, Hubert Van den Bergh, Guy Van Meroye, Jef Van Olmen.

Coördinatie : Staf Cuyt, Jan Mahieu.

Lay-out : Staf Cuyt.

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten.

Druk :

Drukkerij Govaerts n.v., Schoten.

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

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

Vertrokken op het goede spoor...

Beste trein-, tram- en busvriend,

Het nummer 29 dat u nu in de hand hebt is het eerste produkt van de nieuw opgerichte v.z.w. Rail-Revue. Het zal u ongetwijfeld reeds zijn opgevallen dat qua uitzicht en vormgeving van het tijdschrift er (bijna) geen verschil met vroeger te zien is. Daar is zeer bewust voor gekozen, want Rail-Revue gaat, op zijn enigszins eigenzinnige wijze, gewoon door!

De redactie wil allereerst haar oprechte dank uitspreken tegenover Staf Cuyt en zijn echtgenote Thérèse. In de voorbije zeven jaar hebben zij er immers voor gezorgd Rail-Revue te laten uitgroeien tot wat het tijdschrift op dit ogenblik geworden is.

Zoals u in het vorige nummer kon lezen bereikte het „leeftijds-meetinstrument” van onze oprichter-uitgever het streefcijfer waarop men volgens de wet (en verdiend) „op rust” mag gaan...

De zegswijze alleen al doet afbreuk aan de persoonlijkheid van Staf!

Het redaktieteam was dan ook bijzonder verheugd en vereerd toen Staf en Thérèse bereid bleken de wissel te trekken die ons moet toelaten op het goede spoor te vertrekken.

Bij de oprichting van de nieuwe v.z.w. Rail-Revue mochten wij tot onze geruststelling vernemen dat Staf en Thérèse klaar stonden om ons ook in de toekomst verder met woord en daad te blijven steunen. Staf's jarenlange ervaring in de drukkerijwereld heeft ons ongetwijfeld het voordeel opgeleverd, dat bij de soms moeizame onderhandelingen een aanvaardbare en vooral betaalbare formule uit de bus is gekomen, formule waarin alle betrokken partijen zich kunnen vinden.

Staf werd bovendien bereid gevonden de taak van voorzitter van de nieuwe vereniging op zich te nemen. Samen met zijn echtgenote neemt hij, tenslotte, een lang niet te verwaarlozen gedeelte van de realisatie van het tijdschrift voor zijn rekening.

Sommige lezers merkten op dat in vroeger verschenen editoriaalen de ondertoon soms eerder pessimistisch klonk. De redactie van Rail-Revue heeft het echter steeds als haar plicht beschouwd, de feiten niet te verdoezelen en de lezers naar waarheid in te lichten. Dit geldt bv. niet alleen de inhoud van de gepubliceerde artikelen, maar ook - en zeer zeker niet in het minst - het (over)leven van het tijdschrift zelf.

Gesteund door uw vertrouwen neemt de hele redactieploeg de uitdaging aan om de achtste jaargang zeer gemotiveerd te starten.

De v.z.w. is vertrokken en - hoeft het te worden herhaald? - Rail-Revue wordt... voortgezet!

Jan Mahieu

INHOUD VAN DIT NUMMER

Vertrokken op het goede spoor	_____	blz. 2
Van IJzeren Rijn naar Vlaamse vervoersas ?	_____	3
Het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal	_____	9
Het Steen in Antwerpen is niet meer per trein te bereiken...	_____	14
Werkwagens van toen (XI)	_____	16
Ongevallen van toen	_____	17
Het goederenvervoer bij de NMBS (II)	_____	18
Beginners bouwen beter(e) Belgische banen	_____	20
Modellen van het jaar 1991	_____	25
Normen Europese Modelspoorwegen : NEM 010	_____	26
Rail-aktueel	_____	27
Lezersforum	_____	37
Evenementen op en om het spoor	_____	39

Werkten, naast de redactie, mee aan de totstandkoming van dit nummer : de NMBS, L. Bosschaert, L. Couscheir, D. Eveleens Maarse, W. Henderikx, F. Jacquet, P. Kevers, L. Koenot, W. Moréllis, W. Pinet, P. Possemiers, J. Schuermans, B. Vancraeynest, B. van Reems.

Van IJzeren Rijn naar Vlaamse vervoersas ?

De IJzeren Rijn

Gezien de enorme betekenis van de Oost-West trafiek vanaf Antwerpen en de kusthavens naar het Duitse industriegebied werd vanaf het einde van de vorige eeuw de naam „IJzeren Rijn” gegeven aan de spoorverbinding van Antwerpen via Hamont en Roermond naar Mönchengladbach, welke op 2 juni 1879 in gebruik genomen werd.

Het Ontstaan

Al vanaf de 16e eeuw werden plannen gemaakt om de Schelde met de Maas en de Rijn te verbinden, maar tot aan het einde van de 17e eeuw was men nog niet verder dan wat plannen gekomen.

De aanhechting van België en vooral van de provincie Limburg bij Frankrijk bracht hierin enige verandering. Het was Napoleon die Antwerpen wou uitbouwen tot een aanvalbasis tegen Engeland, en die het idee van de Schelde-Maas-Rijnverbinding weer aktueel maakte. Hij wou een kanaal bouwen om de drie rivieren met elkaar te verbinden. In het najaar van 1806 werd er gegraven aan het „Grand Canal du Nord”. De werken werden in 1811 gestopt omdat Napoleon andere „zaken” de voorrang wou geven. Het kanaal is maar gedeeltelijk afgewerkt. Er resten nog enkele sporen in de buurt van Kaulille en Lozen, en op Nederlandse bodem aan het einde van de Noordervaart te Beringen. Toen Napoleon in 1815 verslagen werd, was het met de Franse overheersing in onze streken gedaan, en evenzeer met het „Grand Canal du Nord”.

Omstreeks 1830 was er weer sprake van een Schelde-Rijn-verbinding. Ditmaal waren het de ingenieurs Pierre Simons en Gustave De Ridder die een tracé uitdokterden, op last van dhr. Teichmann, toen Minister van Binnenlandse Zaken. Simons en De Ridder waren twee jonge ingenieurs van Bruggen en Wegen. Zij ontwikkelden drie ontwerpen : een scheepvaartverbinding, een scheepvaart-spoorwegverbinding en een volledige spoorwegverbinding. De spoorlijn kreeg de voorkeur.

Aangezien men de spoorverbinding rechtstreeks van het Belgisch grondgebied naar Pruisen wou leggen, lag het voor de hand dat men dit zou doen via Luik - Verviers - Aken, om zo via Düren Keulen te bereiken. De lijn Antwerpen - Luik - Keulen werd in 1843 geopend.

In 1856 werd de privé-lijn via Landen - Hasselt - Maastricht geopend, in 1864 de lijn Antwerpen - Lier - Aarschot - Diest - Hasselt.

In 1845 had de Brusselse maatschappij „A. Desfosses & Cie” een ontwerp ingediend voor een spoorlijn tussen Antwerpen en Mönchengladbach, via Herentals, Mol, Peer, Bree, Maaseik

en Roermond. De Nederlanders zetten zich toen, hoewel in het verdrag van 1839 de vrije doorgang door Nederlands Limburg gegarandeerd was.

In 1869 werd opnieuw een aanvraag ingediend door de „Société des Chemins de Fer du Nord de la Belgique”, een maatschappij gespecialiseerd in het verwerven van concessies en het aanleggen van lijnen.

Op 13 januari 1873 werd tussen België en Nederland een verdrag gesloten waarin het kortere noordelijke traject via Herentals - Neerpelt - Roermond werd toegestaan, met de „Société des Chemins de Fer du Nord de la Belgique” als concessionaris en de „Grand Central Belge” als exploitant, ook van het Nederlandse gedeelte. Het verdrag voorzag ook een regeling voor de doorgaande treinen.

De „Grand Central Belge”, verder als G.C.B. aangeduid, was een bestuursorgaan dat de drie netten uitbaatte die door hun concessionarissen waren bij mekaar gebracht : de „Entre-Sambre-et-Meuse”, de „Est-Belge” en de „Anvers-Rotterdam”, die in 1864 samen één vervoersmaatschappij vormden.

Het Duitse gedeelte werd toegewezen aan de Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft.

De lijn Antwerpen - Mönchengladbach had een totale lengte van 162 km, waarvan 48,2 km in Nederland en 25,4 km in Duitsland.

Ter vergelijking hierbij de lengte van de drie spoorlijnen die Antwerpen met de Rijn verbonden, met tussen haakjes de lengte op Belgisch grondgebied :

Belgische Staat : via Mechelen - Luik -



Anvers — Avenue de Keyser — La luxueuse et quasi écrasante gare centrale d'Anvers a été érigée en 1905 sur les plans de l'architecte Dr. la Censerie. Les proportions énormes et la richesse excessive de l'ornementation apparentent cet édifice au fameux et si discuté Palais de Justice de Bruxelles. E. Desaix, édit. Brux. — Rep. int.



De „IJzeren Rijn”, tot aan de eerste wereldoorlog een belangrijke Schelde-Rijn-spoorverbinding tussen Antwerpen en Mönchen-Gladbach (-Düsseldorf). Op deze bladzijde drukken wij twee nostalgische prentkaarten af uit de verzameling van Staf Cuyt. De beelden ontstonden omstreeks 1910 en tonen stadsgezichten van Antwerpen en Mönchen-Gladbach in een tijd toen „stress” nog een onbekende ziekte was...



DB-lok 215019-1 met Huckepack-trein in Lier op 9 oktober 1986.

Aken - Keulen 245 km (159);
 G.C.B. : via Hasselt - Maastricht -
 Aken - Keulen 217 km (106);
 G.C.B. : via Herentals - Hamont -
 Weert - Roermond - Mönchenglad-
 bach - Düsseldorf 190 km (89).

Beschrijving van de lijn

De spoorweg Antwerpen - Mönchengladbach maakte voor het gedeelte Antwerpen - Herentals gebruik van de lijnen van de Staatsspoorwegen Antwerpen - Hasselt en Lier - Turnhout.

De G.C.B. bouwde het stuk tussen Herentals en de Pruisische grens, de Bergisch-Märkische spoorwegmaatschappij nam het gedeelte vanaf de grens tot aan het station van Rheydt voor haar rekening. In het station van Rheydt werd aangesloten op de spoorlijn Aken - Düsseldorf.

Het gedeelte gebouwd door de G.C.B. had een totale lengte van 102,2 km, waarvan 54 km in België en 48,2 km in Nederland.

De spoorlijn begon op 231 meter voorbij het station van Herentals, waar de lijn Lier - Turnhout verlaten werd met een rechtse bocht van 500 m straal. Enige kilometer verder werd het Kempisch kanaal gepasseerd. Verder liep de lijn voorbij de dorpskernen van Olen, Geel (km 12), Mol (km 21) en Balen, kruiste ten noorden van deze laatste de aftakingskanalen naar Hasselt en Leopoldsburg, en liep ten zuiden van de gemeente Lommel (km 35). In het station van Neerpelt (km



De spoorwegverbindingen Antwerpen - Duitsland (bron : NMBS).

44) werd met een linkse bocht van 500 meter straal ingevoegd in de spoorlijn van Hasselt naar Eindhoven.

De nieuwe lijn liep dan over een lengte van 1340 meter met een afzonderlijk spoor naast het spoor van de lijn Hasselt - Eindhoven tot voorbij de kruising met het Kempisch kanaal. Hier werd met een rechtse bocht van 500 meter afgeweken, dan tussen de dorpskernen van St.-Huibrechts-Lille en Achel, waarna Hamont (km 53) bereikt werd even ten zuiden van de wallen.

Vanaf Hamont ging het verder over de Nederlandse grens (km 54) naar Weert, waar eerst het kanaal Maastricht - 's Hertogenbosch gekruist werd. Vanaf Weert (km 64) liep de lijn naar de Maasvallei en passeerde achtereenvolgens de gemeenten Baexem en Haelen (km 81).

Na Haelen werd de Maas gekruist even ten zuiden van Buggenum, waar met een bocht van 1000 meter straal de lijn Maastricht - Venlo vervoegd werd, met een afzonderlijk spoor tot in het station Roermond (km 88). Aan het einde van het station Roermond volgde een linkse bocht van 500 meter, richting grens. De gemeente Herkenbosch (km 95) werd ten noorden gepasseerd. De Pruisische grens (km 102,2) werd bereikt in de omgeving van de molen van Dalheim.

Van het tracé was 87.179 m in rechte lijn gelegen en 15.052 m in bochten waarvan de straal varieerde van 500 tot 4000 meter.

De hellingen waren praktisch : maximaal 5 mm/m bij de kruising van de kanalen en van Roermond naar de Pruisische grens.

De kanaalbruggen in Herentals, Balen (2) en Neerpelt waren vaste bruggen voor enkel spoor, in Weert lag een draaibrug met dubbel spoor. De vaste enkelsporige Maasbrug te Buggenum had twee landhoofden en drie gemetste pijlers.

Tussen Herentals en de Pruisische grens waren er 125 overwegen, waarvan 107 voorzien van een glijhekken bediend door een overwegwachter(es), en 16 op afstand bediend door een seinhuis.

De verdere ontwikkeling

De IJzeren Rijn was ontworpen als goederenspoorlijn en door de korte afstand tussen de havens en het Duitse hinterland, was de G.C.B. al gauw verplicht extra goederentreinen in te leggen. Het personenvervoer was eerder summier, uitgenomen enkele extra treinen voor landverhuizers uit Centraal Europa die via Antwerpen de grote plas overstaken. Na overname door de Staat in 1897 volgde er een explosieve uitbreiding. Gronden werden aangekocht, stations en wachterswoningen werden nieuw gebouwd. De spooreplacements werden aanzienlijk uitgebreid. Hamont werd van dan af een echt grensstation vermits het Nederlands gedeelte overgenomen en uitgebaat werd door de Nederlandse Spoorwe-



Lange tijd vóór de machines van reeks 51 de traktiepaarden van WDT Antwerpen Dam werden, waren zij reeds regelmatig op de IJzeren Rijn te zien : 5171 met een kolentrein te Herentals op 3 augustus 1983.

gen. Terwijl er aanvankelijk maar 2148 meter spoor voorzien was, werd dit uitgebreid tot ongeveer 12000 meter, met een 50-tal sporen en 90 wissels. De volledige lijn werd op dubbel spoor gebracht, uitgenomen een stuk van 100 meter in Hamont, in de uitrit kant Budel.

Tot 1914 verzekerden dagelijks zes treinen per richting de reizigersverbinding Antwerpen - Mönchengladbach, waarvan drie stoptreinen en drie semi-directe treinen. Deze laatste, waarvan er één in Oostende vertrok, hadden koerswagens voor Dortmund, Düsseldorf en Leipzig. Tijdens de 1e wereldoorlog was Nederland neutraal en was er vanaf Hamont geen treinverkeer meer mogelijk. De bezetter bouwde de lijn Aken - Visé via de Voerstreek als vervanging...

Enkele dagen na de Wapenstilstand, op 18 november 1918 's avonds, was er een enorme ontploffing in het station van Hamont, waarbij de hele zuidelijke bundel werd vernield. Hij werd nooit meer heringericht, na amper 10 jaar dienst te hebben gedaan.

Na de eerste wereldoorlog is de spoorverbinding Antwerpen - Ruhr nooit meer geheel op gang gekomen, mede doordat de verschuiving naar Visé - Montzen in de hand gewerkt werd door de tarievenpolitiek van de Nederlandse Spoorwegen.

Toch reden er dagelijks zes goederentreinen Antwerpen - Ruhr en terug, drie goederentreinen Rotterdam - Ruhr en terug en drie lokale goederentreinen Roermond - Dalheim en terug. Het reizigersverkeer was zeer beperkt als gevolg van de gespannen interna-



De reeks 59 zong op de IJzeren Rijn met haar karakteristiek motorgeluid een aardig deuntje mee. 5919 passeert op een onbekende datum met een laadkistentrein het stationsgebouwtje van Olen.



Neerpelt station, 2 februari 1983 : NMBS 6283 met K-rijtuigen en de toen nog rode DB 215024-1 met een korte Huckepack-trein wachten op een veilig uitrijsein.

tionale politieke toestand : slechts één D-trein Mönchengladbach - Antwerpen en terug, vanaf 1938 twee. In de periode 1920-1925 werd het tweede spoor tussen Mol en Hamont verwijderd. Volgens de plannen van de NMBS gebeurde dit in 1936 voor het gedeelte Mol - Neerpelt en in 1942 voor het gedeelte Neerpelt - Hamont. Op stafkaarten van 1935 staat evenwel al enkelspoor aangegeven. In Nederland bleef het dubbelspoor tot Weert liggen tot in de 50-er jaren.

Tijdens de tweede wereldoorlog werd door de bezetter geen hinder ondervonden voor het gebruik van de lijn omdat zowel België als Nederland onder de voet gelopen waren. De IJzeren Rijn kende een Renaissance die aanhield tot bij het einde van de oorlog. Toen bleven de Duitsers hem op...

De Amerikanen hadden in Antwerpen hun eerste bevoorradingshaven waarvoor de lijn zeer belangrijk was, zodat die snel weer hersteld werd. Daarna kwamen de oude tegen-

stellingen weer naar boven en werd het stil rondom de IJzeren Rijn. In 1960 schafte de NMBS het reizigersverkeer tussen Mol en Neerpelt af. Tot 1970 bleef de internationale goederendienst beperkt tot overgaveverkeer en treinen buiten profiel. Vanaf 1970 reden er weer beperkt internationale treinen : de GM-treinen van Bochum naar Antwerpen, de zouttreinen uit Nederland, de Huckepacks.

In het voorjaar van 1972 werd het baanvak Neerpelt - Hamont voorzien van nieuwe ballast, dwarsliggers en gelaste U.I.C-spoorstaven.

Heropleving kwam er in 1978 toen de reizigerstreinen weer tot Neerpelt reden. Aanvankelijk werd de opening tot Hamont gevraagd, maar de NMBS gebruikte als tegenargument : te oude bruggetjes tussen Neerpelt en Hamont. Deze moesten hernieuwd worden en als prijs werd 45 miljoen BEF opgegeven. Tot op heden rijden er dagelijks ertstreinen met een aslast van 22,5 ton over dezelfde oude bruggetjes...

Het volledig einde van de IJzeren Rijn als doorgaande verbinding tussen België en Duitsland kwam op 31 mei 1991, toen de laatste Huckepack gepasseerd was.

Het enige internationale verkeer wordt thans gevormd door de ertstreinen van Antwerpen naar Budel.

De huidige situatie

Sinds 1991 gaat alle goederenverkeer tussen Antwerpen en Duitsland via Hasselt - Montzen - Aken. Voor Aken, Keulen en alle bestemmingen in Zuid-Duitsland geeft dit ongeveer dezelfde reistijd en -afstand als via Mönchengladbach.

Voor het Ruhrgebied, Noord- en Oost-Duitsland, Centraal- en Oost-Europa betekent dit een omweg van 50 km en drie kwartier extra reistijd, afgezien van technische stops aan de grens; bovendien is het profiel van de lijn zwaarder.

De interesse van de drie maatschappijen is evenwel bijzonder gering.

De NMBS heeft in haar „STAR 21”-plan een stijging van de goederenverkeer voorzien van 35 miljoen ton in 1988 naar 68 miljoen ton in 2010, waarvan 12 miljoen ton in gekombineerd ladingsverkeer. Om dit te verwerken worden hogere snelheden en hogere aslasten voorzien op de bestaande hoofdlijnen, dus de lijn via Montzen voor het verkeer naar Duitsland. Over Antwerpen - Mönchengladbach wordt nauwelijks ge-rept.

NS voorziet in „RAIL-CARGO 21” de nodige maatregelen voor het verstevigen van de positie van Rotterdam als voornaamste Noordzeehaven. De eerste fase voorziet een uitbouw van de Brabant-lijn (R'dam - Dordrecht - Breda - Tilburg - Eindhoven - Venlo) tegen 1995. De tweede fase stelt realisatie van de Betuwe-lijn voorop (via Zevenaar en Emmerich) die voor een belangrijk gedeelte een volledig

ZEER BELANGRIJK

Vanaf heden dient **alle** voor de redactie bestemde briefwisseling (bijdragen en rubrieken, illustraties, publiciteit enz.) te worden gericht aan het **Redaktiesekretariaat Rail-Revue**, de heer Jan Mahieu, Diksmuidelaan 6, (B-)2600 Berchem, tel. 03 / 235 39 18

Abonnementsaanvragen, opzeggingen, adreswijzigingen, nabestellingen van vroeger verschenen nummers zijn te zenden naar de **Abonnementendienst Rail-Revue**, de heer Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, (B-)3920 Lommel

Te beginnen met het nr. 29 van juli 1992 zijn de prijzen voor Rail-Revue als volgt vastgesteld :

België : los nummer 200 F, jaarabonnement (4 nummers) 730 F;

Nederland : los nummer f 11,50, jaarabonnement f 42;

andere landen : los nummer 225 F, jaarabonnement 830 F.

BETALINGEN :

België : uitsluitend op rekening KB 453-9102561-74 van de v.z.w. Rail-Revue, Mortsel

Nederland : op rekening 13 06 08 491 bij de Rabobank, 't Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening) van de v.z.w. Rail-Revue of via het Documentatiebureau NVBS te Leiden

andere landen : door middel van in **Belgische franken uitgeschreven** Eurocheques of internationale postmandaten (postwissels), te richten aan hoger vermelde abonnementendienst.

nieuw tracé volgt; deze lijn zou moeten klaar zijn tegen ongeveer 2000. NS heeft geen enkele voorziening weerhouden voor de concurrerende lijn Antwerpen - Mönchengladbach, die tussen Weert en Roermond dezelfde spoorlijn gebruikt als het drukke IC-verkeer, wat met IC/EC 2000 nog maar plaats zou laten voor twee goederentreinen per uur en per richting, die duidelijk tweede prioriteit zouden krijgen.

De DB wil de lijn Mönchengladbach - Dalheim sluiten omdat het nog bestaande goederenverkeer zal wegvallen en het openhouden van de lijn dan veel te duur is; men verkiest concentratie via Aken-West omdat hier het verkeer gedurende de hele dag mogelijk is. Bovendien zou een modernisering van het stuk naar Dalheim veel geld kosten, wat in het Duitsland van na de hereniging elders dringender nodig is.

Toch is de lijn Duinkerke/Zeebrugge - Gent - Antwerpen - Mönchengladbach de geografisch meest aangewezen Oost-West as voor het toekomstige goederenverkeer, wetend dat de kanaaltunnel en het wegvallen van het IJzeren Gordijn belangrijke verkeersstromen zullen genereren.

Overigens is men het er wel over eens dat het wegverkeer nog erger in de knoop gaat geraken dan nu al het geval is, wat samen met milieuoverwegingen vraagt om een verschuiving van wegtransport naar vervoer per spoor, waarvoor het langeafstandsvervoer als eerste in aanmerking komt.

Blijft er tenslotte het on-Europees beleid van de spoorwegmaatschappijen met het Hamburger Abkommen, de grensterminals en het Ingrid-tarief...

De Europese Gemeenschap dringt al langer aan op uitbouw van de spoorlijn naar Mönchengladbach. Het Zwitserse studie bureau Prognos bracht in 1991 verslag uit van de studie die haar door de EEG was opgedragen. In het verdere deel van dit artikel wordt hier op gesteund.

De technische vergelijking

De Vlaamse vervoersas via Antwerpen - Mönchengladbach moet het al 75 jaar afleggen tegen de lijn via Montzen, hoewel de technische situatie intrinsiek andersom is.

De lijn via Montzen heeft enkele grote nadelen :

- zwaardere hellingen, vooral die tussen Aken-West en de tunnel van Botzelaer, waar een opdruklokomotief moet gebruikt worden;

- de lijn is niet geëlektrificeerd vanaf de tunnelingang kant Aken tot in Montzen; vanaf Aken moet dieseltrektraktie worden gebruikt tot Montzen : voor doorgaande treinen betekent dit tweemaal lokwisselen; van Aken tot de tunnel is de lijn wel geëlektrificeerd voor opdruklokomotieven;

- het tunnelprofiel is beperkt : om dit te verhelpen werd een derde spoor gelegd in het midden van de tunnel, waardoor containervervoer mogelijk



In Achel legde de fotograaf op 12 februari 1983 één van die typische Nederlandse zouttreinen vast, gesleept door de nog in z'n oude NS-livree gestoken 2514.

wordt, maar waardoor de dubbelspoortunnel gedegradeerd wordt tot een enkelspoorlijn wanneer er dergelijke treinen moeten passeren;

- de treinen uit Montzen moeten stoppen vóór de tunnelingang om de remmen te testen voor ze aan de afdaling naar Aken mogen beginnen;

- de omweg van 50 km voor Noord- en Oost-Duitsland.

De lijn Antwerpen - Mönchengladbach is nagenoeg vlak. In dieseltrektraktie kan met één lokomotief van Duitsland tot Antwerpen gereden worden. Ter vergelijking : een NMBS-type 51 mag er 2000 ton slepen, tegenover slechts 800 ton via Montzen !

Elektrifikatie van de IJzeren Rijn zou kompleks zijn, gezien de drie verschillende spanningsystemen. Twee spanningswisselingen onderweg zou-

den nodig zijn, hetzij met lokwissel, hetzij met meerspanningsloks.

De vervoersvraag

Ook al is de technische situatie gunstiger voor een Vlaamse vervoersas dan voor de omweg via Montzen, de politieke situatie en het tarievenbeleid hebben er in het verleden - en nog steeds - voor gezorgd dat laatstgenoemde werd uitgebouwd tot volwaardige internationale spoorlijn.

Hier een tweede lijn aan toevoegen kan slechts als er voldoende verkeersvraag is die de financiële inspanning verantwoordt.

Van Montzen naar Aken kunnen treinen rijden met tenminste 9 minuten tijdsafstand; omgekeerd is dat 13 minuten. Voor een gelijkmatig verkeer mag men dus stellen dat de lijn capaciteit thans 4 treinen per



De op 24 maart 1991 door het ABBV ingelegde speciale trein Brugge - Antwerpen - Mönchen-Gladbach v.v. reed in Budel (NL) niet onopgemerkt voorbij. Lok 5144 sleepte bij deze gelegenheid een generatorwagen en een aantal I6-rijtuigen.



Zelfs de IJzeren Rijn-„klanten” trachtten de politici te sensibiliseren voor deze belangrijke Antwerpen - Duitslandverbinding : op 12 en 19 september 1987 legde de firma Emgo uit Lommel een directe promotietrein Lommel - Düsseldorf v.v. in. De foto toont het Belgische „K”-gezelschap, aangevoerd door de Duitse rode 215031-6 in Dalheim (D) op 12 september 1987. Alle foto's in dit artikel : Ronald Mardaga.

uur per richting is, afgezien van een capaciteitsvermindering door het gebruik van het middenspoor. Deze capaciteit wordt slechts voor ruim de helft gebruikt.

Het goederenvervoer tussen België en Duitsland bedroeg in 1988 26 miljoen ton, waarvan 6,7 miljoen ton per spoor. In 2010 verwacht men een stijging tot 51 miljoen ton, waarvan 8,4 miljoen ton per spoor.

De NMBS is optimistischer en schat dit laatste op 10 tot 14 miljoen ton. Indien de meest optimistische waarden gehaald worden, zou de Montzen-lijn volgens de huidige normen overbelast zijn.

Op kortere termijn kan men bekijken hoeveel trafiek er van Antwerpen per spoor naar Duitsland gaat. Dit was in 1988 2,6 miljoen ton, men verwacht in 2010 4,7 miljoen ton. Het potentieel dat dit inhoudt voor vervoer via de Vlaamse vervoersas kan men eenvoudig gelijk nemen aan het gedeelte voor Noord- en Oost-Duitsland, en dat was 1,15 miljoen ton in 1988, men verwacht 2,2 miljoen ton in 2010. Dit alleen lijkt niet voldoende voor een tweede internationale lijn.

Enkele jaren geleden werd reeds geïnterpreteerd dat een volwaardige lijn Antwerpen - Mönchengladbach onmiddellijk in aanmerking zou komen voor 17 treinen per dag, beide richtingen samengeteld.

Op langere termijn moet rekening gehouden worden met voldoende capaciteitsreserve en reserve tegen storingen, die thans alleen aanwezig is via de drukke reizigerslijn Aken - Verviers - Luik, waar de hellingen nog zwaarder zijn dan via Montzen.

Korterbij ligt misschien al een structurele wijziging in het spoorgebeuren : indien de privatiserings- of

opsplitsingsbeweging zich doorzet, zou het kunnen dat gegroepeerde bedrijven gegarandeerde vervoerscapaciteit vastleggen, waarvoor de kortste afstand wél belangrijk is.

De Vlaamse vervoersas moderniseren ?

Een volledige uitbouw tot volwaardige geëlektrificeerde internationale lijn, van Herentals tot Rheydt, wordt in het Prognos-rapport geschat op ruim 5 miljard BEF. Een uitbouw tot moderne diesellijn wordt geschat op 3 à 3,5 miljard BEF. Dergelijke lijn zou 10 extra treinen per uur en per richting aankunnen.

Mede door de verschillende spanningssystemen van de drie spoorwegnetten geeft het Prognos-rapport de voorkeur aan dieseltractie.

Als eindconclusie wordt geadviseerd, de spoorlijn tenminste nu intact te houden en de uitbouw opnieuw te bezien in het jaar 2000 in het licht van de gewijzigde situatie.

Ook andere instanties dringen aan op het blijvend gebruik van de Vlaamse as. De Antwerpse haveninstanties zien hun goederen liever via de kortste weg naar Noord-Duitsland sporen en argumenteren hier reeds jaren voor.

De bedrijven uit de Noorderkempen zouden hun goederen sneller ter bestemming krijgen indien de omweg Mol - Hasselt - Montzen kan vermeden worden. Typisch voorbeeld is Emgo te Lommel, dat dagelijks gloeilampballonnen verstuurt naar Berlijn. Als promotiestunt legde Emgo op 12 en 19 september 1987 een directe trein Lommel - Düsseldorf v.v. in, naar de Bundesgartenschau.

Het ABVV en de Socialistische Partij lieten zich niet onbetuigd en mobiliseerden talrijke politici die op 24 maart 1991 met een speciale trein van Brugge via Antwerpen en de „IJze-

ren Rijn” naar Mönchengladbach en terug spoorden.

Tijdens het TTB-weekend van 5 en 6 oktober 1991 legde de WOVK (Werkgroep Openbaar Vervoer Kempen) een pendeltrein Neerpelt - Weert in, met twee lokomotieven type 51 en 5 internationale wagens, die 17 ritten per dag reden en ongeveer 6000 reizigers vervoerden. De WOVK beperkt zich niet tot deze stunt en tracht een aantrekkelijke goederen- en reizigersdienst op de lijn te brengen.

Voor het eerste weekend van oktober 1992 (al dan niet TTB-weekend) wordt getracht, in nauwe samenwerking met de NMBS, treinen Antwerpen - Mönchengladbach te laten rijden*. Wij houden u op de hoogte...

J. Schuermans en H. Van den Bergh

* Meer inlichtingen over WVOK en haar activiteiten bij : J. Vanderoye, Toemaathoek 52, 2400 Mol; tel. 014-317629.

Referenties

- 125 jaar spoorwegen in Noord-Limburg, 1991, M. Van der Eycken, H. De Bot, J. Schuermans;
- Antwerpen op het spoor, 1986, H. Welter;
- Comte rendu de l'Exercice 1879, G.C.B. 1880, E. Despret;
- De Zuid-Willemsvaart, 1968, J. Gielen;
- De IJzeren Rijn : een potentiële vervoersas tussen Antwerpen en West-Duitsland, 1989, C. Kippers;
- The „IRON RHINE” Railway link between Antwerp and the Rhine-Ruhr Area, 1991, E. Mark en R. Chaumet, PROGNOS.

Rail-Revue in Brussel

Er zijn, door omstandigheden onafhankelijk van onze goede wil, in het Brusselse bevoorradingsmoeilijkheden ontstaan met Rail-Revue nr. 28 van april 11. Dientengevolge hebben meerdere losse nummer-lezers het tijdschrift niet op het hun vertrouwde adres aangetroffen noch kunnen kopen. Daar deze door ons geheel ongewenste toestand vermoedelijk nog geruime tijd dreigt voort te duren, raden wij onze Brusselse vrienden aan Rail-Revue te kopen op één van de volgende adressen :

- Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel (Woluwe);
- Spoorwegmuseum, station Brussel Noord;
- firma Brand, Grasmarkt 60, 1000 Brussel.

Onzerzijds zullen wij, indien dit noodzakelijk mocht blijken, deze verkooppunten een extra-voorraad van het nr. 28 en volgende bezorgen.

Abonné's die losse nummer-kopers onder hun vrienden tellen, kunnen deze regeling wellicht aan die hobbyisten mededelen.

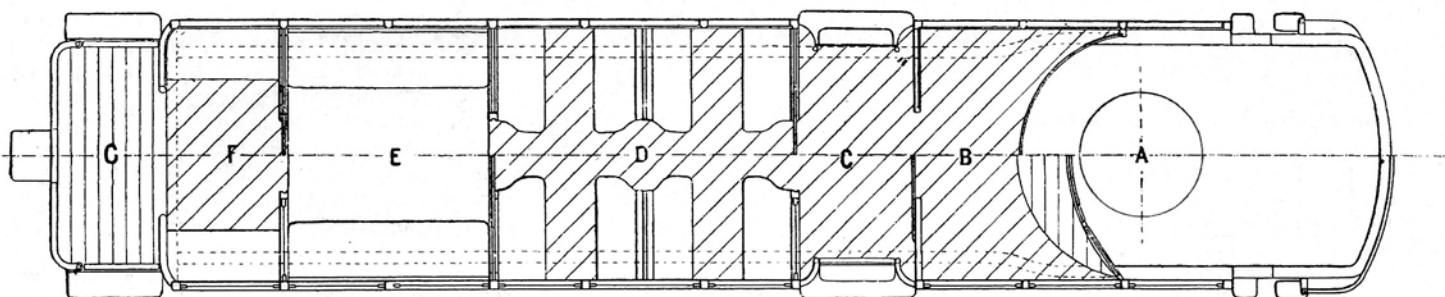
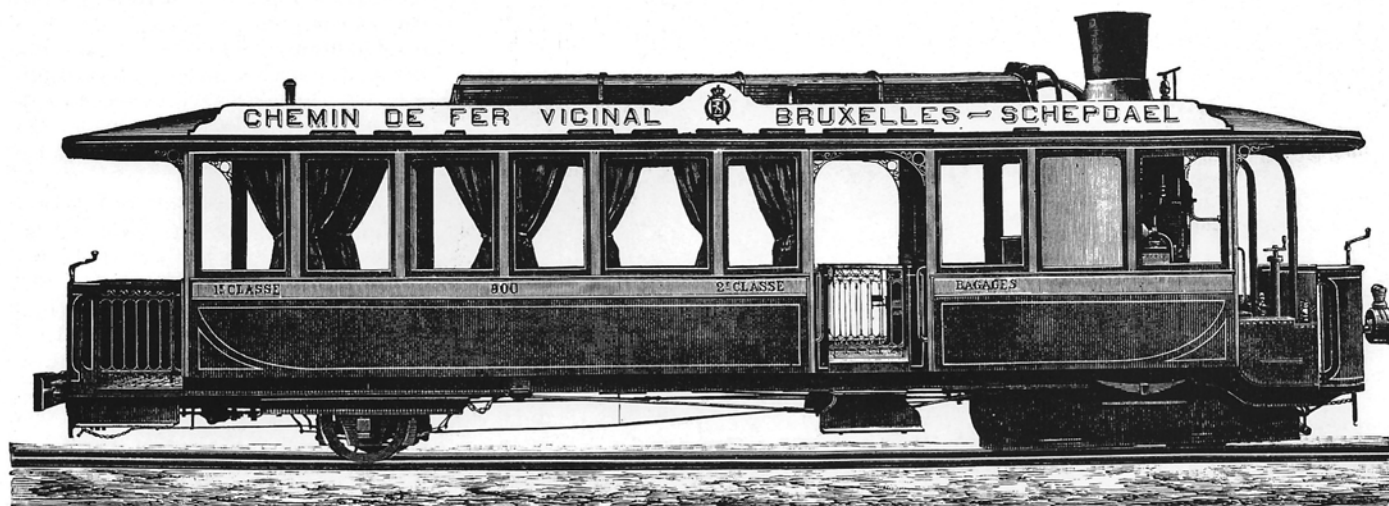
Met onze verontschuldigingen en onze dank.

De redactie

Het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal

Type de la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

Type der Belgischen National-Nebenbahn-Gesellschaft.



A	Compartiment de la machine.	Maschinenraum.
B	" pour colis.	Raum für Eilgut.
C C	Plates-formes.	Perrons.
D	II. classe.	Coupe II. Classe.
E	I. " fumeurs.	" I. " Raucher.
F	I. " fumeurs.	" I. " Raucher.

In 1887 werden door Franco-Belge te La Croyère twee „Rowan“-stoommotorrijtuigen aan de NMVB geleverd. Zij kwamen vanaf 1888 in proefdienst op de lijn Brussel (Ninoofse Poort) - Schepdaal, met standplaats in de stelplaats Schepdaal. Reeds na korte tijd werden zij buiten dienst gesteld, om in 1898 te verhuizen naar de lijn Antwerpen - Lillo, waar zij nog dienst deden tot in 1910.

Op 18 november 1991 plaatste Louis Waltiel, toen nog Gemeenschapsminister voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en o.a. bevoegd voor Monumentenzorg, het Trammuseum van Schepdaal op de voorontwerplijst van „voor bescherming vatbare monumenten, stads- en dorpsgezichten“.

Een aanleiding om even terug te blikken op de geschiedenis van deze oude Buurtspoorwegstelplaats.

De eerste Buurttramlijnen

In 1885 startte de toen pas opgerichte „Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen“ met de aanleg van een uitgebreid net van buurttramlijnen. Deze lokaal- of buurtspoorweglijnen moesten het platteland verder ontsluiten en waren vooral gericht op het vervoer van landbouwproducten en personen naar de steden toe.

Door een snelle uitbouw bereikte het Buurtspoorwegnet einde 1900 reeds een lengte van 1830 km; bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog was dit al meer dan 4000 km. Op zijn

hoogtepunt kende dit net 5000 km streek- en stadstramlijnen.

In de provincie Brabant was de lijn Brussel - Schepdaal de eerste buurttramlijn die in dienst kwam. De stoomtrams reden er vanaf 8 september 1887.

Voor het stallen en het onderhouden van het rollend materieel van deze lijn bouwde de NMVB in 1887-1888 een stelplaats te Schepdaal (sinds 1977 een deelgemeente van Dilbeek).

Deze tramstelplaats, die nog steeds bestaat, werd gevestigd aan het kruispunt van de baan Brussel - Ninove (Ninoofsesteenweg) met de buurtweg nr. 6 van Schepdaal naar St-Martens-Bodegem (nu Wijngaardstraat geheten), langs de noord-westzijde van dit kruispunt.

In de beginjaren omvatte de stelplaats een zestal gebouwen, namelijk :

- een loods voor 4 stoomlocomotieven, tegen deze loods aangebouwd een kleine werkplaats met smidse en een lampenmagazijn of „lampisterie“ (gebouw 1);
- een gebouwtje met toiletten (ge-

bouw 2);

- een gebouw met bureel en dienstwoning (gebouw 3);

- een goederenmagazijn (gebouw 4);

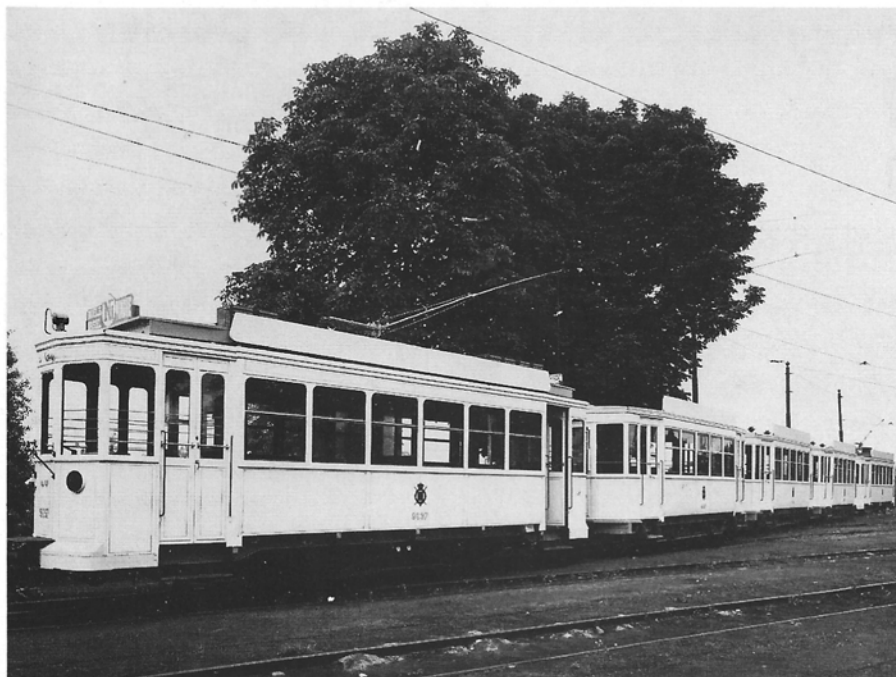
- een kolenmagazijn met daartegen aangebouwd een watertoren (gebouw 5);

- een loods voor de 12 stoomtramrijtuigen (gebouw 6).

Het voor deze stelplaats aangekochte terrein was 69 a 74 ca groot. De door de zes gebouwen ingenomen oppervlakte bedroeg 902,2 m².

In 1888 werd Brussel - Schepdaal ook uitgekozen als testlijn voor twee door de NMVB aangekochte stoommotorrijtuigen type „Rowan“. Voor het stallen van deze twee speciale trams werd in 1889 naast de rijtuigenloods een nieuwe kleine loods opgericht (gebouw 7). De proeven met deze rijtuigen kenden echter weinig succes en werden reeds na enkele jaren stopgezet.

Wegens problemen met de waterbevoorrading werd in 1890-1891 een nieuwe pomp geïnstalleerd voor het bijvullen van de watertoren. Deze



Stelplaats Schepdaal omstreeks 1928 - 1929. Tramstel 9697 + 19190 + 19188 + 19187 + 9701 werd toen als „pendeltram” uitgetest op de lijn Brussel - Ninove. Foto NMVB, verzameling Keutgens.

gemotoriseerde pomp werd ondergebracht in een nieuw gebouwtje nabij de watertoren (gebouw 8).

Uitbreiding

Vanaf 28 november 1890 werd de tramlijn Brussel - Schepdaal verlengd tot Eizeringen. Op 3 november 1898 volgde een nieuwe verlenging tot Ninove (Burchtdam), waarbij de tramlijn een tweede stelplaats kreeg te Meerbeke.

Om de drukkere trafiek op de lijn te kunnen opvolgen werd het gebouw met het bureel en de dienstwoning (gebouw 3) vergroot en verbouwd.

Dit gebeurde een eerste maal in 1894 en een tweede maal in 1904-1905. Bij deze tweede verbouwing werd het oorspronkelijke toiletgebouwtje (gebouw 2) gesloopt en vervangen door nieuwe toiletten aanleunend tegen het dienstgebouw. Tevens werd de interne verdeling bureel/woning volledig herschikt. Door deze aanpassingen werd het bouwvolume van dit gebouw meer dan verdubbeld.

In 1908-1909 werden ook de loodsen uitgebreid.

De locomotievenloods (gebouw 1) werd zowel voor- als achteraan verlengd, waardoor de capaciteit werd opgevoerd tot 8 locomotieven. Hierbij verdween wel de nabij deze loods gelegen draaischijf.

Voor het stallen van de rijtuigen kwam er een nieuwe loods (gebouw 9)

met een capaciteit van 24 rijtuigen naast de reeds bestaande loods voor 12 rijtuigen (gebouw 6). Hiervoor werd het terrein van de stelplaats uitgebreid langs de noordzijde (bijkomende oppervlakte van 10 a 7 ca). Dit nieuwe terrein diende voor de bouw van deze grote loods aanzienlijk opgehoogd. De grote loods werd daarom ook op speciale versterkte funderingen gebouwd.

De eertijds speciaal voor de „Rowan”-rijtuigen gebouwde loods (gebouw 7) bevond zich deels op de plaats van de nieuwe rijtuigenloods en werd daarom gesloopt.

Na deze verschillende uitbreidingen bereikte de stelplaats een totale oppervlakte van 79 a 81 ca waarvan 1987,7 m² bebouwd.

Elektrificatie

In 1910 werd het vak Brussel - Dilbeek van de lijn Brussel - Schepdaal - Ninove geëlektrificeerd. Voor de elektrische trams werd toen een nieuwe en aanzienlijk grotere stelplaats met bijbehorende onderhoudswerkplaatsen gebouwd te Dilbeek.

Door de indienstname van deze en andere nieuwe stelplaatsen nam het belang van het depot Schepdaal stilaan af en kende het geen verdere uitbreidingen of belangrijke verbouwingen meer.

Een laatste opvallende verbouwing kwam er in 1926. In het vooruitzicht

van de verdere elektrificatie van de lijn Brussel - Ninove (vanaf 1927 tot Eizeringen en later tot Ninove) diende de stelplaats aangepast voor het stallen van elektrische trams. Hiervoor werden alle sporen voorzien van een bovenleiding. Omdat de elektrische tramrijtuigen ook een stuk hoger waren dan de stoomtramrijtuigen werden de poorten van alle loodsen verhoogd (van 3,7 tot 4,5 m) en de frontgevels van deze loodsen enigszins verbouwd.

Het depot van Schepdaal bleef daarna in quasi ongewijzigde vorm verder in gebruik als tramstelplaats tot bij het begin van de jaren zestig.

Op het einde werd het vooral gebruikt voor het stallen van buiten dienst gesteld rollend materieel of van werktreinen van de spoordienst.

In de loop van de jaren verloren ook enkele uit de periode van de stoomtractie daterende gebouwen hun oorspronkelijke functie, waardoor zij in onbruik raakten of werden verbouwd voor een nieuwe functie. Zo werd bijvoorbeeld in het vroegere kolenmagazijn (gebouw 5) een droogoven geïnstalleerd voor het drogen van remzand voor de elektrische motorrijtuigen.

In 1951 tenslotte, werd voor de verbreding van de Wijngaardstraat nog een zowat 4 m brede strook grond afgestaan, waardoor de huidige oppervlakte van 74 a 50 ca werd bereikt.

Trammuseum

Omstreeks 1960 startte de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen met het bewaren en restaureren van een aantal representatieve oude tramrijtuigen. Deze historische trams werden ondergebracht in de stelplaats Schepdaal, waar dan op 26 mei 1962 officieel het „Trammuseum” geopend werd. Het was het eerste Belgisch Openbaar Vervoermuseum.

Ter gelegenheid van deze herinrichting als trammuseum werden alle gebouwen min of meer hersteld of opgefrist door de NMVB.

Diverse gebouwen werden ook enigszins heringericht :

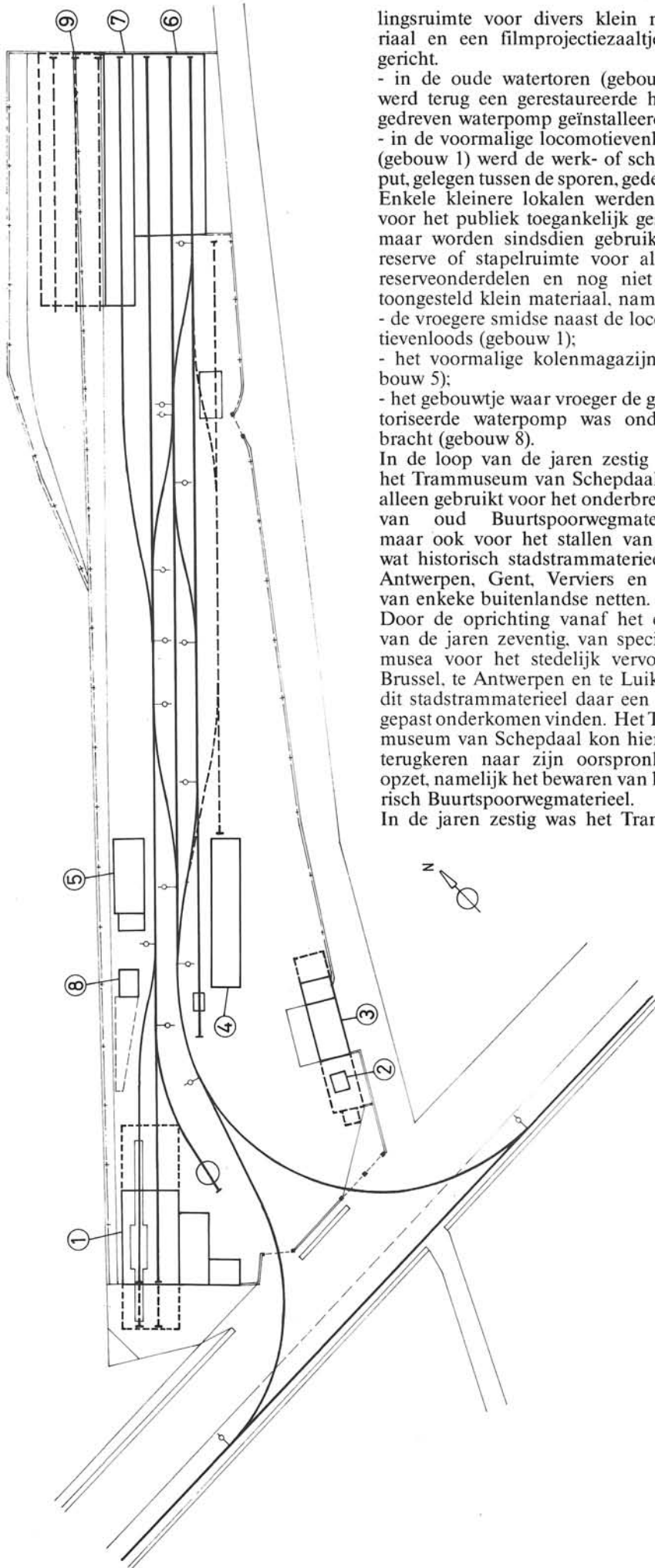
- de burelen in het dienstgebouw (gebouw 3) werden omgevormd tot verkoopruimte met ontvangstbalie, ten behoeve van de „Vereniging voor het Trammuseum” (Vetramu/Amutra) die vanaf 1962 instond voor de exploitatie van het museum. Het overige deel van dit dienstgebouw bleef verder (tot in 1989) in gebruik als woning voor een (gepensioneerde) NMVB-werknemer.

- in het voormalig goederenmagazijn (gebouw 4) werden een tentoonstel-

De „Ost-West Express” Moskou - Warschau - Berlin - Oostende (met ook naar Charleroi en Frankrijk een stam rijtuigen), samengesteld uit Russische, Poolse en Franse wagens en hier gesleept door lokomotief 2740, passeert op 5 juli 1987 het indrukwekkende industriële complex van de sinds lang gesloten mijn van Tergnez (Tamines) in de provincie Namen. Dia Ronald Mardaga.

CIWL-rijtuigen betekenen steeds een feest voor het oog van toeschouwer en fotograaf. Op 24 en 25 januari 1992 organiseerde de Franse vereniging C.V.G. een persrit van Paris Nord naar Brussel Zuid v.v. Lok 2233 trok de sleep - bestaande uit één „service-wagen” (douche-rijtuig), één bar-, twee restauratie- en één Pullmanrijtuig - op zaterdagmorgen terug richting Frankrijk. Ronald Mardaga legde dit sfeervolle beeld vast te Neufvilles (provincie Henegouwen).





lingsruimte voor divers klein materiaal en een filmprojectiezaaltje ingericht.

- in de oude watertoren (gebouw 5) werd terug een gerestaureerde handgedreven waterpomp geïnstalleerd.

- in de voormalige locomotievenloods (gebouw 1) werd de werk- of schouwput, gelegen tussen de sporen, gedempt. Enkele kleinere lokalen werden niet voor het publiek toegankelijk gesteld, maar worden sindsdien gebruikt als reserve of stapelruimte voor allerlei reserveonderdelen en nog niet tentoongesteld klein materiaal, namelijk:

- de vroegere smidse naast de locomotievenloods (gebouw 1);

- het voormalige kolenmagazijn (gebouw 5);

- het gebouwtje waar vroeger de gemotoriseerde waterpomp was ondergebracht (gebouw 8).

In de loop van de jaren zestig werd het Trammuseum van Schepdaal niet alleen gebruikt voor het onderbrengen van oud Buurtspoorwegmaterieel, maar ook voor het stallen van heel wat historisch stadstrammaterieel uit Antwerpen, Gent, Verviers en zelfs van enkele buitenlandse netten.

Door de oprichting vanaf het einde van de jaren zeventig, van specifieke musea voor het stedelijk vervoer te Brussel, te Antwerpen en te Luik kon dit stadstrammaterieel daar een meer gepast onderkomen vinden. Het Trammuseum van Schepdaal kon hierdoor terugkeren naar zijn oorspronkelijk opzet, namelijk het bewaren van historisch Buurtspoorwegmaterieel.

In de jaren zestig was het Trammu-

seum nog aangesloten op het buurttramnet, net dat in diezelfde jaren echter in hoog tempo werd afgebouwd. Door de verbussing, vanaf 21 februari 1970, van het toen nog resterende tramtraject Brussel - Dilbeek - Schepdaal, is de stelplaats Schepdaal niet langer meer verbonden met een tramlijn.

Ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in 1985, werden meerdere rijtuigen van de verzameling van Schepdaal gerestaureerd of opgefrest voor „herdenkingsritten” op de enkele nog resterende NMVB-tramlijnen. Spijtig genoeg keerde niet al dit materieel na deze vieringen terug naar Schepdaal, maar bleven vele voertuigen achter in de betrokken exploitatiegroepen.

Door de regionalisering van ons land werd de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen vanaf 1990 opgesplitst in een Vlaamse en een Waalse regionale vervoermaatschappij.

Bij de hieraan voorafgaande besprekingen werd in 1989 door bepaalde Waalse „museumtramlijn”-verenigingen ook de verdeling van de historische verzameling van het Trammuseum van Schepdaal geëist. Hoewel meer dan de helft van het nog bewaarde historisch Buurtspoorwegmaterieel zich reeds in Wallonië bevond, werd deze onredelijk te noemen eis onvoorwaardelijk door de NMVB-directie ingewilligd, zodat een belangrijk deel van het tot de verzameling van Schepdaal behorende trammaterieel in eigendom werd overgedragen aan de nieuw opgerichte Waalse regionale vervoermaatschappij. Dit materieel bevindt zich momenteel nog te Schepdaal, maar zal in de loop van 1992 door Wallonië worden weggehaald.

Na het vertrek van dit materieel zullen er te Schepdaal nog 28 oude Buurtspoorwegtrams overblijven, waarvan 20 stuks daterend van voor de Tweede Wereldoorlog.

Nieuwe exploitatie

Sinds 1962 stond de Vereniging voor het Trammuseum (Vetramu/Amutra) in voor de exploitatie van het museum te Schepdaal. Na meerdere jaren van gematigd succes begon het bezoekersaantal echter langzaam af te nemen naar zowat 8000 à 9000/jaar in het begin van de jaren tachtig. De laatste twee jaren liep het aantal bezoekers, afgeschrikt door de vele geruchten omtrent een eventuele sluiting, pijnsnel verder terug.

Als gevolg van de regionalisering van de NMVB werd de overeenkomst tussen deze maatschappij en de Vetramu/Amutra opgezegd op 5 juni 1990.

Om het voortbestaan van de site Schepdaal te verzekeren en het museum ver-

Plan : overzicht van de stelplaats Schepdaal omstreeks 1890. Latere uitbreidingen van sporen en gebouwen (1, 3 en 9) zijn in stippellijn aangegeven.

der te exploiteren en nieuw leven in te blazen werd, na ruim overleg tussen de verschillende deelnemende partijen, een nieuwe vereniging „v.z.w. Buurtspoorwegmuseum” opgericht. Deze vereniging is uitsluitend uit rechtspersonen samengesteld en omvat momenteel volgende leden :

- de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM - De Lijn);
- de Provincie Brabant;
- de gemeente Dilbeek;
- de Vereniging voor het Trammuseum v.z.w. (Vetramu/Amutra);
- de Gewestelijke Vereniging voor Vreemdelingenverkeer Zuid-West-Brabant v.z.w.;
- de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie v.z.w. (VVIA);
- de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer v.z.w. (VeBOV).

Deze vzw Buurtspoorwegmuseum heeft tot doel „te zorgen voor de propaganda voor het Buurtspoorwegmuseum, voor het onthaal, het beheer en de exploitatie van het museum, voor het onderhoud en de verdere uitbouw ervan”.

In een beginfase zal, voor het herstellen en restaureren van de gebouwen, evenals voor het opruimen van de verzameling historisch trammaterieel, grotendeels beroep worden gedaan op de Investeringsbudgetten van de Vlaamse Vervoermaatschappij en op toelagen van het Vlaamse Gemeenschapsministerie van Openbare Werken en Verkeer.

In een latere fase wordt gestreefd naar een min of meer zelfbedruipende exploitatie.

Toekomstplannen

De tramstelplaats van Schepdaal onderging na 1926 (elektrificatiewerken) geen ingrijpende verbouwingen meer. De actuele uiterlijke vorm van de verschillende gebouwen stemt daardoor in grote lijnen overeen met deze van omstreeks 1927. Bijgevolg wordt voor de onmiddellijke toekomst geventureerd voor een herstelling van de gebouwen naar de huidige toestand. Pas in een latere fase wordt de reconstructie van enkele door de elektrificatie in onbruik geraakte en daardoor verdwenen elementen overwogen.

Voor de verschillende herstellings- en restauratiewerken werd door de nieuwe vzw Buurtspoorwegmuseum een planning opgesteld waarbij geopteerd werd voor een aanpak in drie fasen :

- Grondige herstelling van enkele kleinere gebouwen waarvan de inrichting de aantrekkelijkheid van het museum op korte termijn sterk kan verhogen.
- Herstelling van de daken, ramen en poorten van de drie loodsen waarin de verzameling van historisch rollend materieel is ondergebracht. Deze herstellingen zijn nodig om het oude trammaterieel adequaat te beschermen tegen de weersinvloeden en tegen inbraak.
- Grondige restauratie van de drie



Schepdaal, 21 juli 1970. Op de koer staat overwegend stadstrammaterieel in weer en wind tentoongesteld. Met uitzondering van het later ontmantelde motorrijtuig 85 van Verviers werden de overige trams gerestaureerd en in andere musea tentoongesteld of, in afwachting van hun restauratie, onder dak gebracht. De foto werd genomen vanaf Seneffe-ladderwagen 44602 (ex-9714). Foto Eric Keutgens.

loodsen met eventuele reconstructie van enkele na de elektrificatie verdwenen elementen. Grondige restauratie van het dienstgebouw. Vernieuwing van sporen en dwarsliggers en herstelling van de diverse spoortoestellen.

Slotwoord

De oprichting van de nieuwe vzw Buurtspoorwegmuseum betekent niet dat het morgen plotsklaps zo veel beter zal gaan met het Trammuseum te Schepdaal. Er liggen dit museum zeker nog enkele moeilijke jaren voor de boeg.

Zo is er het reeds aangekondigde vertrek van het materieel dat aan de Waalse Vervoermaatschappij werd toegekend.

Ook de voor de (broodnodige) renovatie- en herstellingswerken benodigde centen liggen niet zo maar klaar. Het afwerken van de beschermingsprocedure en het opstellen en indienen van investerings- en restauratiedossiers vraagt immers heel wat tijd en mankracht, en soms nog veel meer geduld.

Toch hoopt de vzw Buurtspoorwegmuseum om tegen het seizoen 1993 de verzameling van het museum terug enigszins op peil te brengen, en te starten met de eerste grote vernieuwingswerken.

De wil en de inzet om het museum een tweede jeugd te bezorgen en het terug uit te bouwen tot een wat „historisch” getint visitekaartje van het Openbaar Vervoer, zijn alleszins aanwezig. Laten wij hopen dat zowel de „tramliefhebbers” als het grote publiek de nieuwe vzw Buurtspoorwegmuseum het nodige krediet geven om deze opdracht tot een goed einde te brengen.

Robert Boogaerts



FERIVAN TRAMMODELBOUW

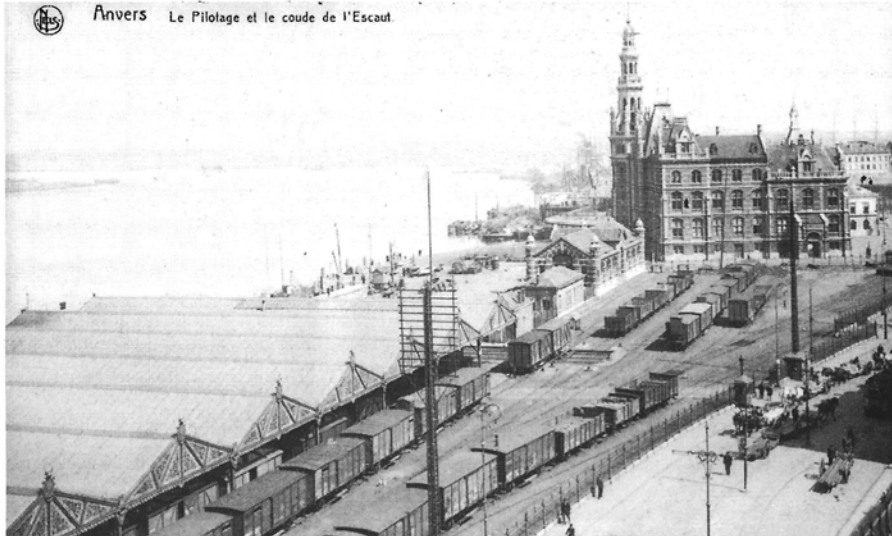
verdeelt Bec-kits, Fairfield Models, Hamann, International Hobby Corp., Keilkraft, Prefo, Sedlacek, Tower Models, „Wiener Verkehrs-betriebe”, Dapol Models, SB Modellbau, Günther, Spieth, Elfer-Lemaco, Kehi, G-K Modellbau.

BOEKEN van Motor Buch Verlag; BOEKEN en VIDEO'S van Alba en Eisenbahn Kurier

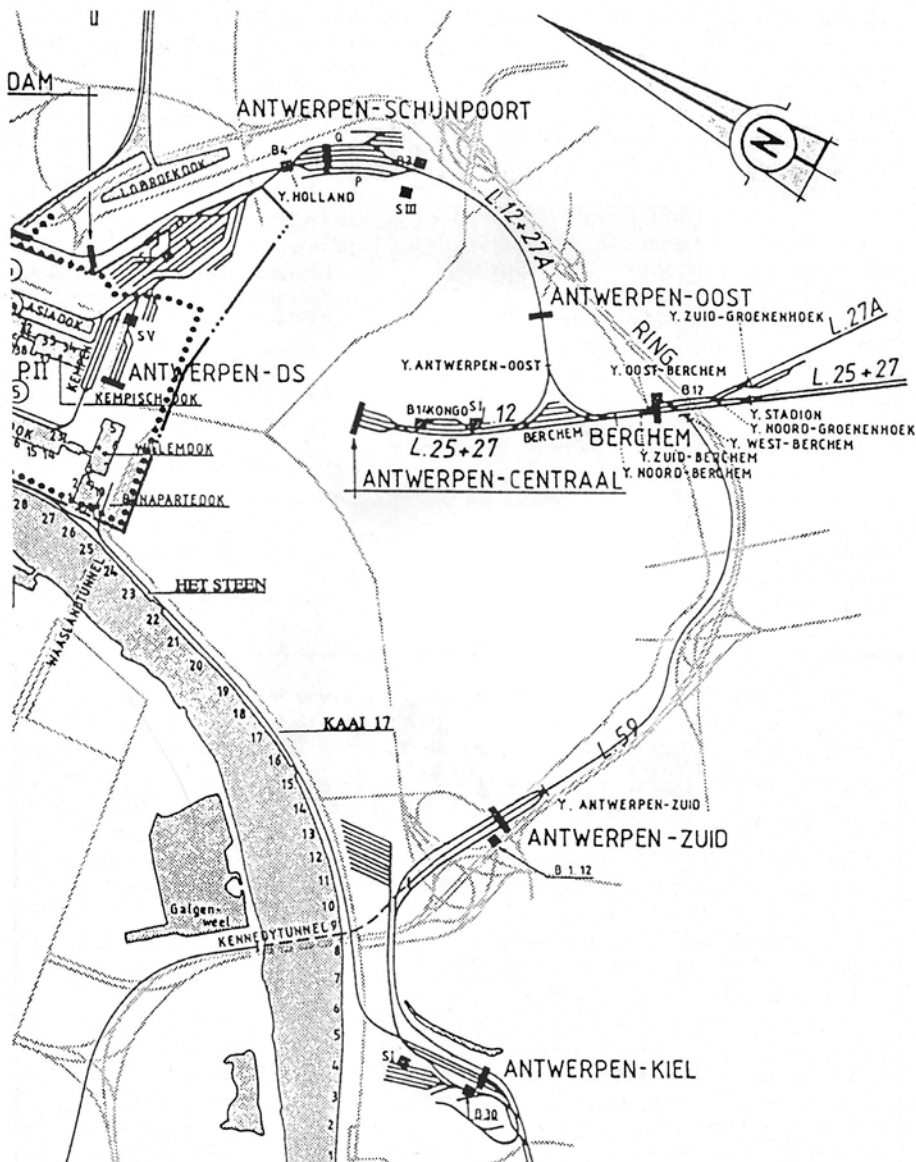
NU : de NMVB 6100 op HO !

Open : woensdag 18.30 tot 21 u, zaterdag 13.30 tot 17.30 u en na afspraak
VRIJGEWEIDE 26, B-2980 ZOERSEL (St.-Antonius). Tel. 03 / 383 11 17

Het Steen in Antwerpen is niet meer per trein te bereiken...



Zicht op de Tavenierkaai in Antwerpen, ter hoogte van Scheldekaai nr. 25, met in de achtergrond het gebouw van het Loodswezen. Het beeld ontstond vermoedelijk kort voor de eerste wereldoorlog. Het spoorlijntje liep hier uit in een heuse bundel, die in de hoogdagen van het scheepvaartverkeer op de Antwerpse rede intens werd gebruikt (let ook even op het materieel onder de hangars). Midden in het beeld bevindt zich één van de rolbruggen, waarmede de goederenwagens heen en weer tussen het eigenlijke kadespoor en de spoorlijn werden verplaatst. Prentkaart Nels, verzameling Staf Cuyt.



Plan : NMBS (toestand op 1 november 1990).

Het bekende spoorlijntje aan Het Steen in Antwerpen is niet meer! Op 1 januari 1992 werden alle nog bestaande spoorinstallaties langsheen de Scheldekaaien vanaf kaai nr. 9 buiten dienst gesteld, behalve deze die nodig zijn voor de bediening van de kaaien nr. 9 en nr. 17, waar zich volgens de NMBS de enige overblijvende trafiek concentreert. De overbodige sporen werden intussen reeds grotendeels opgebroken. In de praktijk betekent dit, dat het spoorverkeer voortaan beperkt is tot aan Scheldekaai nr. 17.

Omdat de activiteiten van de Antwerpse haven zich steeds meer naar het Noorden verplaatst hebben, is de scheepvaarttrafiek aan de oude Scheldekaaien nog slechts een fractie van wat deze vroeger geweest is. Als gevolg daarvan is het vervoer over het oude spoorlijntje dan ook fors gedaald, zodat de beslissing om tot sluiting over te gaan enigszins te begrijpen is.

Toch is het bijzonder spijtig, dat dit uniek stukje spoorlijn verdwenen is. Het had volgens ondergetekende toch moeten mogelijk zijn, dit interessant baanvak te behouden, met het oog op het inleggen van een occasionele speciale trein (die weliswaar de Scheldekaaien slechts zou kunnen bereiken via het station Antwerpen Kiel omdat de verbinding naar Antwerpen D.S. reeds sedert jaren definitief onderbroken is) of voor het organiseren van pendelritten langsheen de kaaien met historisch materieel (zoals in 1973, toen men zelfs paardetramritten over deze lijn heeft ingericht!).

Bovendien kan toch niet ontkend worden, dat de ligging van de spoorlijn aan Het Steen, een van de meest bezochte toeristische plaatsen van België waar tijdens het toeristisch seizoen duizenden en duizenden binnen- en buitenlandse bezoekers passeren (waaronder vele niet-treinreizigers) voor de NMBS enorm interessant had kunnen zijn voor de promotie van haar produkten, meer bepaald door er op geregelde tijdstippen nieuw materieel of exporijtuigen of -treinen tentoon te stellen.

Dat bovenvermelde ideeën niet nieuw zijn, bewijzen vroegere persberichten i.v.m. excursietreinen met bestemming Het Steen in de jaren '50 en i.v.m. het tentoonstellen van exporijtuigen aan het Steen in de jaren '30!

Het District Noordoost van de NMBS wijst erop, dat de kaaien vanaf nr. 13B tot aan nr. 25 in 1993 sterk in de kijker zullen lopen als gevolg van de manifestaties „Sail 93” en „Antwerpen Culturele Hoofdstad van Europa” en dat de Stad Antwerpen daarom de kadevlakte dringend wenst te herstructureren door :

- Het Steen meer „vrij” te maken om het zijn historisch belangrijke rol beter te kunnen laten vervullen,

- het parkeren te organiseren,
- een aantal functies te herschikken,
- een maritiem park aan te leggen.

Nog steeds volgens de NMBS zullen door deze herstructurering geen onomkeerbare ingrepen gebeuren, zodat een toekomstig ontwerp van de plangroep „Stad aan de Stroom” niet gehypothekeerd wordt. Het opmaken van een plan voor de definitieve herinrichting van de kaaien werd toevertrouwd aan de Spaanse architect M. de Solà Morales, in het raam van het project van bovenvermelde plangroep, waarin ook de NMBS participeert. De Maatschappij bevestigt dat „gezien de valabele intenties die de Stad en de plangroep „Stad aan de Stroom” hebben voor de herwaardering van de Scheldekaaien de niet meer nodige installaties dan ook vrijgegeven werden voor opbraak”.

Wij hopen dat de Maatschappij via haar deelneming aan het project „Stad aan de Stroom” zal kunnen bedingen dat de spoorweg in de toekomst toch nog op één of andere (bescheiden) manier aan de Scheldekaaien zal kunnen aanwezig zijn. Het is evenwel zeer twijfelachtig of de „laatste” speciale ritten langsheen de Scheldekaaien, die door de vereniging GTF op 7 en 14 augustus 1991 georganiseerd werden, ooit nog zullen kunnen overgedaan worden...

Jef Van Olmen



Antwerpen, 23 september 1973. Naar aanleiding van „100 jaar openbaar vervoer” in de Scheldestad werd een paardetram-pendeldienst georganiseerd over de NMBS-spoorlijn tussen Het Steen en het einde van het Zuiderterras. Het paardetramrijtuig nr. 132 is afkomstig van de Tramways Liégeois (bouwjaar 1886) en behoort tot de verzameling van de Vereniging voor het Trammuseum (Amutra/Vetramu). Het staat thans tentoongesteld in het museum voor het stedelijk vervoer te Luik (Natalis). Foto Eric Keutgens.



Rangeerlocomotief 8451 naast Het Steen op 14 augustus 1991.. Dia Walter Pinet.



Diesellocomotief 5109 met enkele platte wagens, bestemd voor het ophalen van de overbodige sporen en dwarsliggers. De opname dateert van midden maart 1992, toen de opbraakwerkzaamheden bezig waren. De trein bevindt zich ter hoogte van kaai nr. 18B. Dia F. Jacquet.

JOCADIS P.V.B.A.

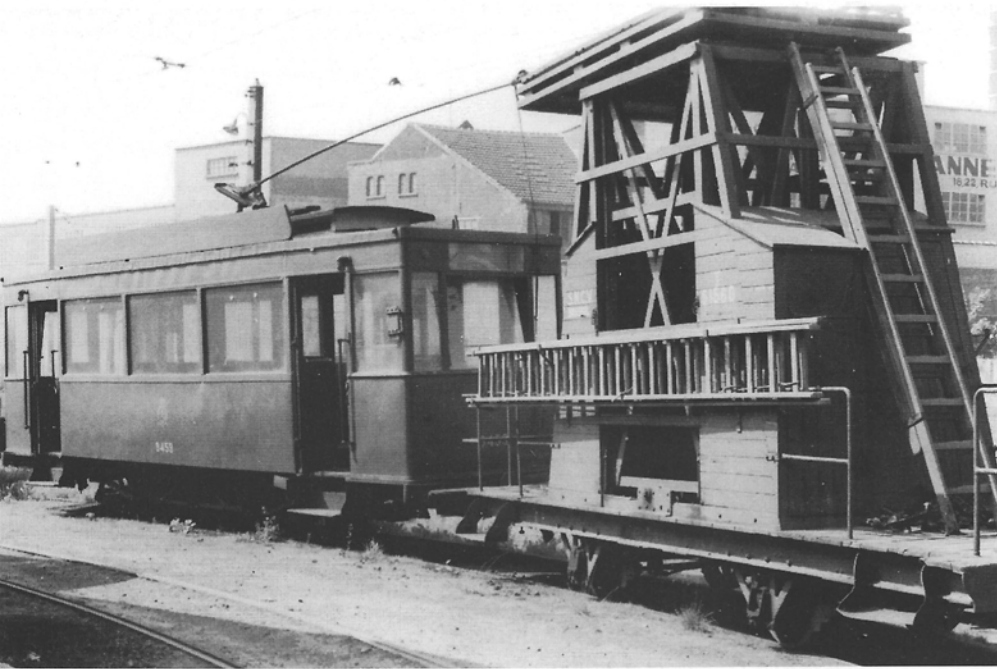
BRUSSELSTRAAT 53
7850 EDINGEN

Tel. (02) 395 71 05

GROTE KEUS N.M.B.S.
ROLLEND MATERIEEL -
SIGNALISATIE -
VRACHTWAGENS

BESTE PRIJZEN !

ALLE MERKEN VAN ROLLEND
MATERIEEL EN TOEBEHOREN
OKKASIES - BOEKEN - FOTO'S



Werkwagens van toen (XI)

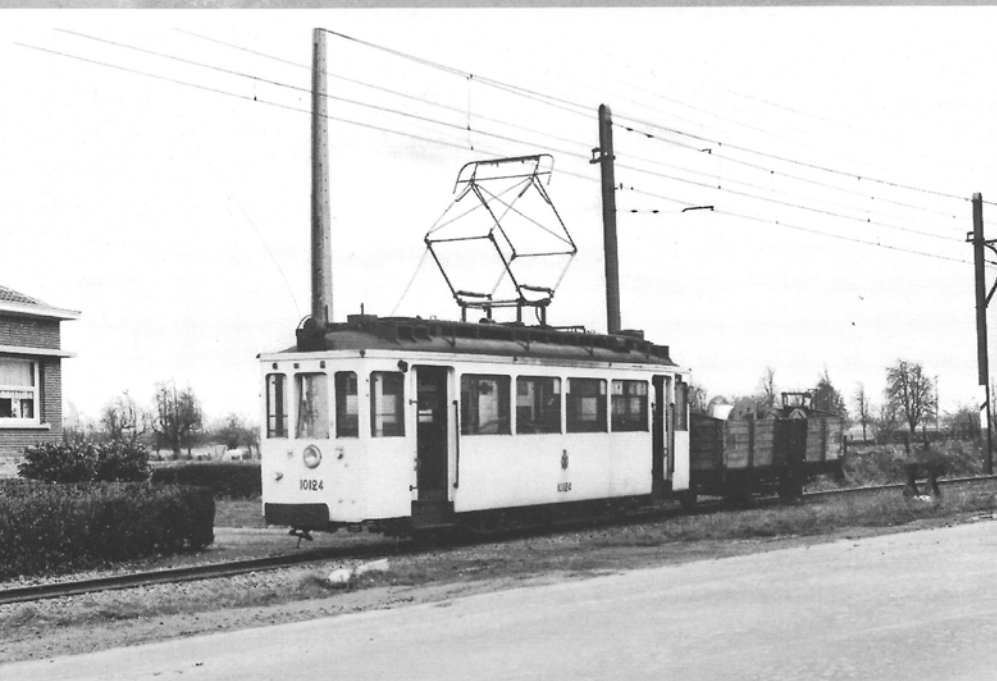
Tekst en foto's : Jacques Cohn

Aansluitend op hoofdstuk X komen hier nog enige twee-assige mws aan de beurt, die op het einde van hun loopbaan hun soortgenoten als werkwagen mochten overleven.

Foto 1 : mw 9459, in het bruin geschilderd, met ladderwagen 51560 in augustus 1959 op het afstel terrein „Vandermeeren” in Anderlecht (Brussel). De 9459 was afkomstig uit de reeks 9450-9459, in 1912 gebouwd door de Ateliers du Rœulx voor de lijn Brussel - Haacht. Enkelen kwamen later naar de stadlijnen van Leuven en naar het voorstadsnet van Brussel. De 9453, 56-57 en 59 kregen in de jaren '30 een nieuwe wagenbak van het type „Brussel”. Ik heb ze nog in reizigersdienst gekend op de lijnen A, B, D, F, M, N, R, V en Z, soms zelfs op de O en de wit/groene S (Zuid - Dilbeek).

Foto 2 : mw 9464, in het crème, met een vier-assige platte wagen in maart 1956 tijdens spoorwerken aan het Brusselse Rouppeplein, het toenmalige kopeindpunt van een tiental NMVB-lijnen. De reeks 9460-9469 werd eveneens in 1912 gebouwd door Nicaise & Delcuve voor Brussel - Haacht. De 9460 en 63-65 verhuisden naar de Brusselse voorstadslijnen, waar ze in de jaren '30 van een nieuwe bak werden voorzien. 9461 en 68 kwamen tijdens W.O. II naar Namen, waar de 9461 uitbrandde en vervolgens als goederen-mw werd herbouwd, met behoud van zijn oorspronkelijk nummer.

Foto 3 : mw 10124 met een open goederenwagen in februari 1955 te Heusden, op de gedeeltelijk geëlektrificeerde lijn Hasselt - Beringen. Dit traject (lijnummer 2 van het Hasseltse net), werd tijdens W.O. II beetje bij beetje vanuit Hasselt onder draad gebracht, doch reeds in het midden van de jaren '50 geleidelijk verbust, alvorens de bovenleiding Beringen ooit bereikte. De reeks 10111-25 werd in 1935 door Braine-le-Comte voor de diensten naar Expo '35 gebouwd. Het waren bij de NMVB de laatste nieuwbouw-tweeassers voor reizigersdiensten - Ik ben nochtans niet zeker of ze wel op tijd werden afgeleverd om de Expodiensten te verzekeren. In 1936 gingen deze wagens naar Luik en Eupen en later ook naar Hasselt.



Ik herinner mij, dat de Hasseltse lijn 2 in de jaren '50 meestal door twee vierassers werd bediend : de 10063 met filmkast, die vanuit Gent naar Hasselt was overgebracht en bij deze gelegenheid, als enige van de houten standaarden „type Vlaanderen”, van remslangen werd voorzien; de houten standaard 10093 uit Eupen (met kopborden). Deze laatste was in werkelijk

heid de 9986, die bij zijn herbouwing (na een zwaar ongeval met 5 doden, in 1933, op de lijn Eupen-Verviers) een nieuw nummer toegewezen kreeg (bijgeloof?). De 10093 reed tijdens W.O. II op het Akense net met het Akense nummer 41, later 7201. Hij droeg dus achtereenvolgens de nummers 9986, 10093, 41, 7201 en opnieuw 10093. Beide mws (10063 en 10093) werden uiteindelijk nog tot type „S” voor de groep Luik verbouwd en verhuisden tenslotte naar Henegouwen.

BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

Open op de eerste en de derde zaterdag van de maand van 14 tot 18 uur

Ruime keuze aan spoorweglitteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,
PRENTKAARTEN

Ongevallen van toen

Tekst en foto's : Jacques Cohn

Foto 1 : Brussel, april 1969 : mw 1359 op lijn 23, onderweg naar Schaarbeek Station, is op het kruispunt Lambertmontlaan/Demolderlaan in onzachte aanraking gekomen met een vrachtwagen die, zonder op de tram te letten, naar links heeft willen afslaan. Op deze nog steeds zeer gevaarlijke plaats gebeurden in de loop van de jaren talrijke ongevallen.

Foto 2 : Antwerpen, januari 1958 : mw 131 (ex-333) op lijn 11 heeft vermoedelijk met een asbreuk te kampen en wordt vanaf het Astridplein, langs lijnen 2 en 9, naar de werkplaats Draakplaats gesleept. Een werkmans rijdt op de rechter treeplank van de kraanwagen mee om de 131 beter in het oog te kunnen houden. Achteraan bemerkt men mw 193 (ex-286) op lijn 18.

Foto 3 : Gent, januari 1960 : mw 383 is gesneuveld aan de splitsing van de lijnen 1 en 9 in Gentbrugge. Een lange rij vastgelopen trams is achter de pechvogel te zien.



Het goederenvervoer bij de NMBS (II)

EEN WAGEN VOOR ELK VERVOER

De NMBS heeft steeds rekening gehouden met de noodzaak om niet alleen te vervoeren, maar om ook **goed** te vervoeren. Onze buurnetten hebben hierover eenzelfde idee waardoor een gelijkaardig beleid kan worden gevoerd. In de Europese conventie van goederenwagens (EUROP) worden heden steeds meer gespecialiseerde voertuigen aan de deelnemende netten ter beschikking gesteld. Wij denken hier bijvoorbeeld aan zelflossers van het Eds-type... Sedert talrijke jaren spant de NMBS zich in om deze evolutie van het goederenpark op de voet te volgen. De behoeften van nijverheid en handel worden steeds maar groter, als gevolg van een steeds stijgend aantal produkten. Deze ontwikkeling leidt automatisch tot een meer uitgebreide verscheidenheid aan wagens, teneinde deze produkten in optimale omstandigheden te kunnen vervoeren. Omdat er terzelfdertijd naar gestreefd wordt de kostprijs van het vervoer te drukken en de produktiviteit te verhogen, dient men te kunnen beschikken over uiterst gespecialiseerd materieel. De steeds toenemende technische uitrusting van de wagens moet een optimaal gebruik waarborgen.

De „klassieke” goederenwagens, zoals de platte wagens en de open en gesloten goederenwagens zullen uiteraard nooit verdwijnen. Deze categorieën vormen immers nog steeds het overgrote deel van het wagenpark. Doch voor het vervoer van goederen, waaraan voor en tijdens het transport speciale eisen worden gesteld, zijn aangepaste wagens nodig. Meest bekend zijn in die categorie de wagens voor het vervoer van rollen plaatstaal (coils), die in open of gesloten wagens dienen vervoerd; de grootvolumewagens, waarin lichte stoffen worden vervoerd en de verschillende soorten ketelwagens, waarin vloeistoffen en gasvormige produkten kunnen getransporteerd worden.

Momenteel is men op Europees niveau doende met het opvoeren van de aslast. Het streefdoel is, 22,5 ton per as mogelijk te maken. Voor het wagenpark heeft dit tot gevolg dat de assen in de meeste gevallen door draaistellen moeten vervangen worden. Het spreekt vanzelf dat de goederenwagens hiervoor ofwel moeten uitgerust zijn ofwel uitgerust worden. Ook de spoorinfrastructuur dient aan deze grotere belasting te worden aangepast.

Met deze artikelenreeks hebben wij de bedoeling u een algemeen overzicht te bieden van de verschillende soorten goederenwagens, zonder daarbij tot in de kleinste details te treden.



De komst van de laadkisten luidde een grondige hervorming van het goederenvervoer in. Niet alleen de spoorwegen, ook het wegvervoer en de scheepvaart volgden van zeer nabij deze evolutie. De overslag van goederen, verzonden in containers, gaat veel vlotter en de kans op beschadigingen of verlies is vrijwel onbestaande. Niet te verwonderen dat de spoorwegen, massavervoerders bij uitstek, zich in hun nopjes voelen en in het containervervoer dan ook maximaal presteren !

HET GOEDERENMATERIEEL

Het goederenmaterieel kan in de eerste plaats worden onderverdeeld in drie grote groepen, die verschillende wagentypes kunnen omvatten. Deze groepen zijn :

- 1) het commerciële wagenpark, eigendom van de NMBS;
- 2) de privaat-wagens die eigendom blijven van een niet tot de spoorweg behorende vervoerfirma of constructeur, maar die wel worden ingeschreven bij een spoorwegmaatschappij;
- 3) de dienstwagens.

Wij zullen het hier alleen hebben over de eerste groep, nl. het commerciële wagenpark van de NMBS. De tweede en de derde groep laten we in het raam van deze artikelenreeks buiten beschouwing. Niet omdat deze

wagens oninteressant zouden zijn - zeer zeker niet ! -, maar dit materieel is over het algemeen zo verregaand gespecialiseerd dat iedere wagen een geheel aparte beschrijving noodzakelijk zou maken. De dienstwagens komen niet aan de orde omdat deze voor het overgrote deel betrokken worden uit verouderde types van wagens die voor commerciële doeleinden buiten gebruik worden gesteld.

In hoofdzaak kunnen we de wagens van het commerciële park indelen in open wagens, gesloten wagens en platte wagens. In elke van deze wagentypes onderscheiden we de gewone en de speciale wagens. De verschillende wagentypes worden ingedeeld volgens welbepaalde categorieën. In sommige van deze



Silowagens worden soms ook „pneumex”-wagens genoemd. Zij dienen voor het bulk-vervoer van poedervormige produkten zoals kalk, cement, soda, meststoffen enz., die door middel van perslucht worden gelost.

kategorieën kunnen dan nog verdere verdelingen worden onderscheiden. De categorieën worden aangeduid met hoofdletters, die ook op de wagens zelf worden aangebracht.

KATEGORIEËN VAN GOEDERENWAGENS

E : stortwagens van het gewone type met assen of met bogies, kipbaar op de kop en zijdelings, platte bodem

F : stortwagens van het speciale type, zelflossers

G : gesloten wagens van het gewone type met min. 8 verluchtingsgaten

H : gesloten wagens van het speciale type, bv. met schuifwanden

I : koelwagens met thermische isolatie, luchtkoeling met tralievloer en ijsbak

K : platte wagens van het gewone type, neerklapbare wanden en korte rongen

L : platte wagens van het speciale type op assen, bv. autotransportwagens

R : platte wagens van het gewone type op draaistellen, met neerklapbare kopwanden en rongen

S : platte wagens van het speciale type op draaistellen

T : wagens met opengaand dak

Z : ketelwagens met metalen reservoir voor het vervoer van vloeistoffen of gassen

U : andere speciale wagens, niet categorie F, H, L, S of Z

Naast deze „hoofdletters” (soortletter) komen er op de wagens nog „kleine letters” voor. Dit zijn de reeksletters, waaraan men de voornaamste gebruikskennmerken van de wagen kan herkennen. Ze krijgen hun betekenis al naargelang de hoofdletter waarbij ze behoren. Zo kan eenzelfde reeksletter een volledig verschillende betekenis krijgen wanneer deze letter bij een andere soortletter wordt geplaatst.

In de volgende en wellicht nog talrijke afleveringen zullen wij ons (gezien de enorme uitgebreidheid van de materie a.h.w. noodzakelijk) in hoofdzaak beperken tot die types van NMBS-goederenwagens, die door modelfabrikanten werden of worden vervaardigd in de schalen HO en N. De gegevens omtrent de gebruikte schaalverhouding en de fabrikant(en) worden bij ieder behandeld wagentype vermeld, zonder dat daarbij enige waardebeoordeling wordt uitgesproken.

De eigenlijke technische beschrijving van de verschillende wagentypes zal, indien maar enigszins mogelijk, bestaan uit een maatschets en een foto van de behandelde wagen. Indien sommige wagentypes werkelijk markante details vertonen, zal worden getracht deze details door middel van één of meer aparte foto's te illustreren.

Wij hopen zodoende aan de verzuchtingen van zowel de grootbedrijfs als de modelliefhebber tegemoet te kunnen komen !

Jan Mahieu



Bij frigowagens kan men drie grote groepen onderscheiden : de isothermwagen, de koelwagen en de machinekoelwagen, waarin aan bederf onderhevige goederen worden vervoerd onder „gecontroleerde temperatuur”.



Speciale ketelwagens met warmte-isolering zijn nodig voor het vervoer van extra-zware stookolie (pitch).



Voor het bulk-vervoer van granen wordt gebruik gemaakt van speciale wagens van het type „zelflosser”. Meestal zijn dit privé-wagens en namen als Cita en Transcéréales zijn op dit gebied zeker geen onbekenden.

Alle foto's in dit artikel : Jan Mahieu.

Beginners bouwen beter(e) Belgische banen

Uit de commentaren bij onze enquête bleek dat meer lezers dan wij konden vermoeden nood hadden aan een inwijdende bijdrage. In afwachting dat ook de koning klant wordt van RR gaan we er van uit dat de klant koning is en trachten we in de mate van het mogelijke tegemoet te komen aan de wensen van onze lezers.

Gezien het beperkt aantal beschikbare bladzijden zullen handleidingen in de aard van „Bouw lange gebogen tunnels” niet voorkomen in deze bijdrage. Mits een beetje zoeken is dergelijke literatuur in de handel te vinden. Wel zal getracht worden, via een logische benadering, een aantal tips te geven die het een beginner moeten toelaten tijd en geld te sparen en tevens een paar ontmoedigende desillusies te voorkomen.

EERST WAT PRAKTISCHE THEORIE

De grote hamvraag van de modelspoorhobby is altijd: „Waar blijf ik met mijn baan?” Feitelijk is er maar één dwingende voorwaarde: de ruimte waar de baan tijdens de niet-actieve periodes bewaard wordt moet **droog** zijn. Is de temperatuur in het lokaal ook nog zonder grote schommelingen dan zijn de ideale voorwaarden aanwezig. Hebben alle lokalen reeds een andere bestemming zoals slapen, eten enzoverder dan moet er verbeelding

aan te pas komen. Zoals je later nog zult ervaren is deze hobby bij uitstek geschikt voor creatieve geesten. Een baan in een vals plafond, uit een kast neerklappend, in een tafel of in een zitmeubel, op een reeks lage kasten langs de vier wanden van een kamer, op een smal rek boven de deuren en vensters, het bestaat allemaal. De zwaarste opgave is niet de technische problemen oplossen die een dergelijke installatie meebengt maar het weerleggen van de tegenwerpingen van je huisgenoten. Wanneer de ontegeningsprocedure tot een goed einde gebracht is moet de plaats in kaart gebracht worden. Het voorafgaandelijk uitvoeren van deze deelopdracht kan je eventueel argumenten verschaffen om te verwachten bezwaren te ontzenuwen. Maak tevens één of meer isometrische zichten (fig. 1 - een soort technisch perspectief met gelijke hoeken voor de horizontale lijnen). Zij zorgen er voor dat je mogelijke obstakels niet vergeet en geven tevens een helder beeld hoe de kamer er zal uitzien na de (ongewone) inplanting van je treinbaan.

- Koop geregeld enkele tijdschriften: zij houden je op de hoogte van de algemene evolutie in de modelbouwwereld. De nationaliteit heeft minder belang, maar je moet wel de taal voldoende machtig zijn.

Voor de Belgische aspecten moet je (natuurlijk) bij RR zijn, daar deze in buitenlandse tijdschriften zelden aan bod komen. Bewaar deze tijdschriften, zelfs na jaren kan je er nog praktische tips in vinden.

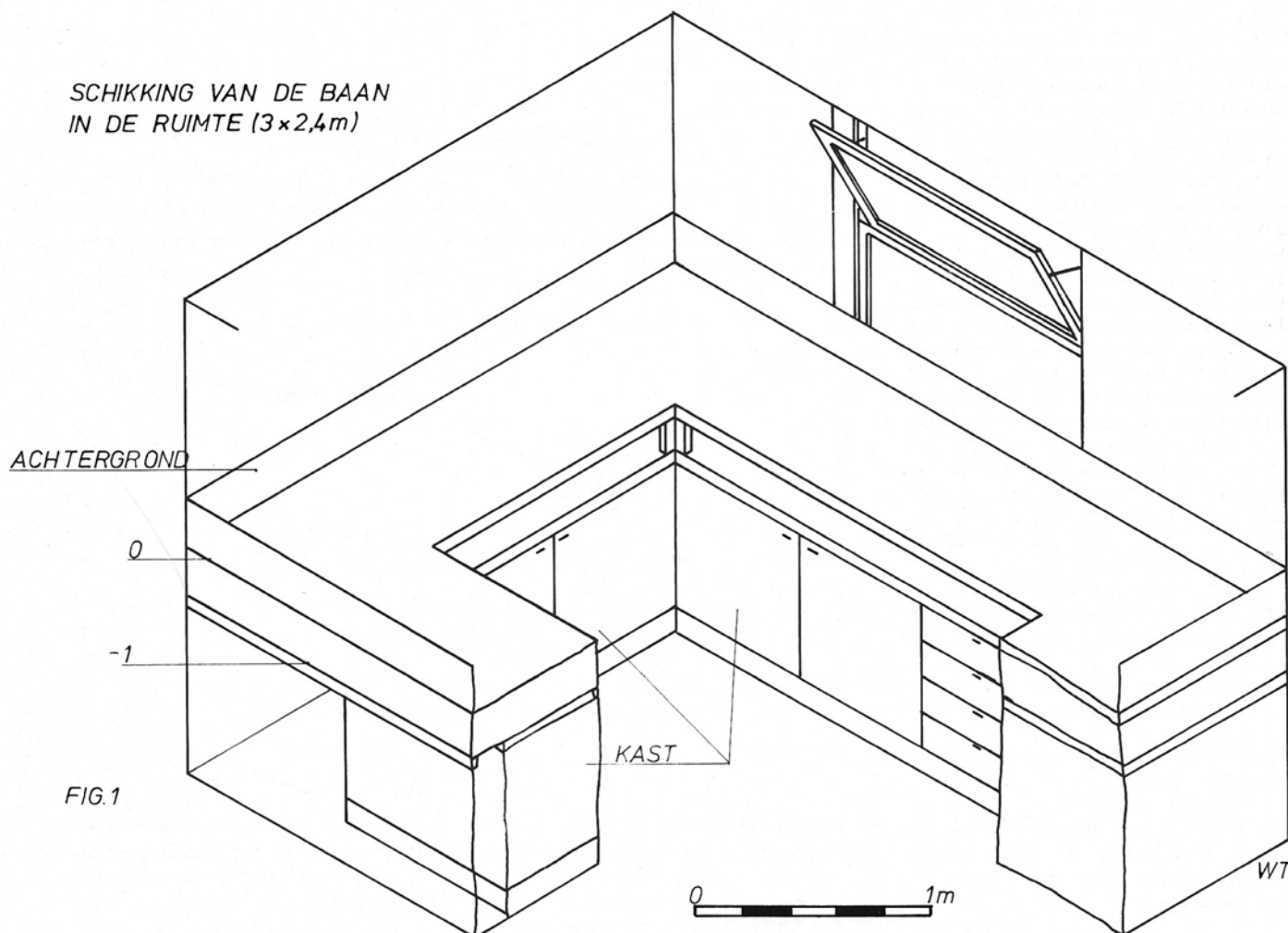
- Laat je niet verleiden tot het aankopen van om het even wat, tenzij je reeds een vastomlijnd idee hebt wat het moet worden (zit maar niet te zelfzeker ja te knikken). Natuurlijk kan de aankoop ook gebeuren op tactische gronden (nu heb ik zo'n mooie trein, ik zou toch een baan moeten hebben om hem te laten rijden).

- Verzamel zoveel mogelijk documentatie, niet alleen over de producten van de modelindustrie (van alle fabrikanten) maar ook over alle aspecten van het grootbedrijf die op je baan aan bod kunnen komen, over het landschap en het tijdperk waarin je baan gesitueerd zal zijn.

GOED KIEZEN IS SOMS MOEILIK

Vooraleer je om het even welke beslissing neemt dien je jezelf ervan te doordringen dat je met geen enkele fabrikant gehuwd bent en dus vrij te nemen of te laten. Je mag je zonder meer beperken tot de producten uit één catalogus, maar het is veel beter uit de hele markt te selecteren wat het meest in je kraam past.

SCHIKKING VAN DE BAAN
IN DE RUIMTE (3x2,4m)



1) Welke schaal ?

Nog een grote hamvraag die voor spontane karakters tevens de valstrik is. Immers, men denkt dat de keuze definitief gemaakt is en begint dingen te kopen waarvan achteraf blijkt dat men ze beter niet gekocht had. Beschouw in deze fase je keuze zonder meer als basis voor het ontwerp van je baan. De schalen II, I en O vragen zoveel ruimte dat ze buiten de mogelijkheden van de meesten vallen. Niettemin, wie de typen 64 en 81 van Jan Ghijs zag rijden tijdens een tentoonstelling van de Lierse modelbouwclub heeft geen uitleg meer nodig om te begrijpen waarom deze grote schalen steeds hun aanhangers zullen hebben.

De kleinere schalen HO, TT en N geven de beginners nog genoeg stof tot nadenken. Twee (soms tegenstrijdige) criteria zouden doorslaggevend moeten zijn :

a) De beschikbare plaats : de langste trein moet toch eens gezien kunnen worden zonder gedachten aan slangen of kurketrekkers op te roepen.

b) Je eigen handvaardigheid : hoe kleiner het model, hoe moeilijker een herstelling of verbouwing uit te voeren is.

Schaal Z komt voor mij niet meer in aanmerking als model. Er zijn teveel dingen weggelaten (zoals de schuifbediening op stoomloks) en de massa is te gering. Zelfs in de rechte baan doet een trein nog altijd denken aan een postkoets die over een 19e-eeuwse kasseiweg hobbelt. Ook de afhankelijkheid van één fabrikant is een nadeel en de relatief enorme koppelingen verbeteren noch het realisme noch de schoonheid.

2) Welk systeem ?

Deze vraag stelt zich voornamelijk voor HO, waar zowel 2-rail gelijkstroom als 3-rail wisselstroom wijd verspreid zijn.

Het eerste oogt beter en is realistischer, maar in bepaalde gevallen complexer en ook gevoeliger voor stof. Doorgaans is het aanbod groter

en is voor vergelijkbare modellen de prijs lager.

Het tweede systeem is meer geschikt als je een „elektrische leek” bent of het aksent meer legt op treintje rijden dan op de juiste schaalverkleining.

De meeste fabrikanten volgen één bepaald systeem maar hebben toch een beperkt aanbod in het andere (dat éne model dat jou interesseert hebben ze doorgaans echter niet). Voor de bouwers van een Belgische baan is de keuze groter in het 2-railsysteem. De succesnummers onder de Belgische lokmodellen worden in een beperkt aantal door sommige handelaars omgebouwd voor wisselstroom, maar dat heeft uiteraard zijn prijs.

Een aantal „gevorderden” gebruikt hybride systemen omwille van de technische mogelijkheden (o.a. beveiliging).

3) Welke sporen ?

Heb je geopteerd voor het 3-railsysteem dan hoef je het volgende niet persé over te slaan. Een middengeleider aanbrengen is geen heksen-toer, zelfs niet bij wissels en kruisingen. Persoonlijk vind ik een dunne draad tussen de sporen minder storend dan te korte wissels.

Gedwongen door te kleine boogstralen hebben parallelbochten een grote centerafstand. Daar overgangsbogen en industriële fabricage nu eenmaal niet samengaan kan het niet anders of deze grote tussenafstanden worden ook onnodig toegepast in de rechte baan evenals bij grote(re) stralen. In de realiteit is het tussenspoor niet overal gelijk maar wordt o.a.

bepaald in functie van de toegelaten snelheid op het baanvak. Beperk de tussenafstanden op een emplacement tot 50 mm en in de rechte baan tot 50 à 55 mm*. Voor verborgen trajekten zijn deze maten best iets ruimer te nemen.

Ga bij wissels steeds na of de werkelijke straal van het afbuigspoor groot genoeg is en controleer ook of er na de boog nog een recht stuk is of niet. Nu de trend naar de juiste schaal zich ook doorzet naar de profielhoogte der spoorstaven zul je ook hier een keuze moeten maken. Is deze niet in overeenstemming met je eisen i.v.m. het voorgaande, ga dan na hoe en wat er moet/kan aangepast worden. Denk er aan dat gebruikte zijanten de spoorstaven lager doen schijnen; een te kleine straal stuurt de trein echter altijd „om de hoek.”

4) Welke voeding ?

Door de grote prijsverschillen loont het echt de moeite eerst grondig te vergelijken en te overwegen alvorens te kopen. Op baanvakken waar de treinen altijd met gelijke snelheid rijden is er geen behoefte aan een gesofistikeerde voeding met progressief aanlopen en remmen, bewaar deze

* NEM 112 beperkt de minimumafstanden op de emplacementen tot 52 mm en in de rechte baan tot 46 mm, terwijl voor de bogen verschillende afstanden opgegeven worden in functie van straal en wagenlengte.

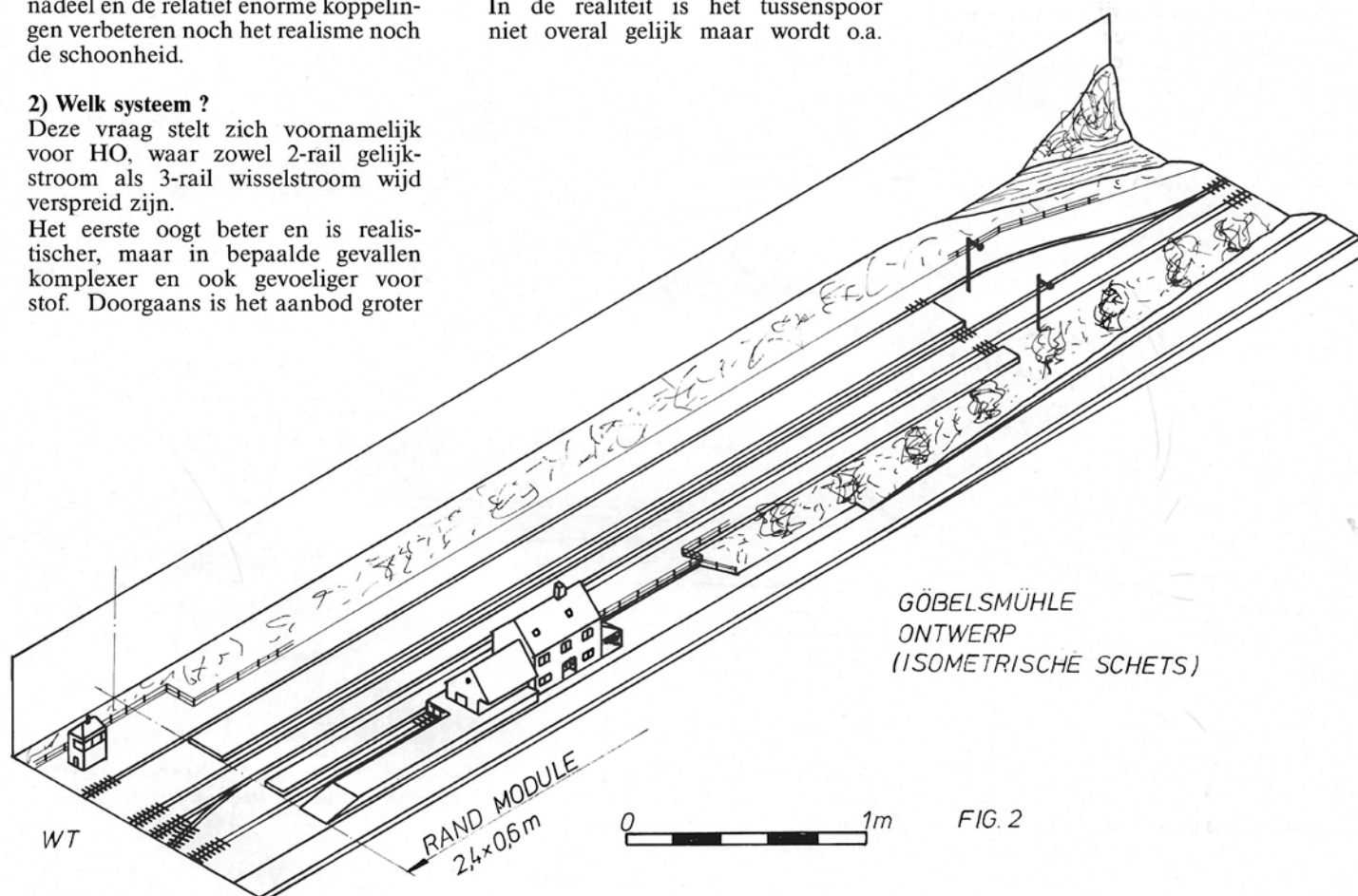


FIG. 2

krachtbron voor uw emplacements waar deze eigenschappen tot hun recht komen. Als gescheiden circuits nodig zijn voldoen meerdere kleine voedingen beter dan één grote.

Voor beginners die niet met elektriciteit vertrouwd zijn: schakel nooit de wisselstroomuitgangen van twee trafo's aan op eenzelfde kring. Als ze in antiparallel staan is het euvel verholpen met één der stekkers 180 graden te draaien. Gevaarlijker is het als van één transfo de stekker uitgetrokken is terwijl de secundaire uitgangen verbonden blijven. Er staat dan op de blootliggende pennen van de uitgetrokken stekker een spanning van 220 V!

Is meer vermogen nodig dan één transfo kan leveren, dan ofwel:

- één andere voeding met voldoende vermogen gebruiken;
- verdelen in strikt gescheiden kringen;
- de stekkers verwijderen en de aansluitingen maken in een aftakdoos waaruit één leiding met stekker vertrekt.

5) Welk onderwerp ?

Dit hangt o.a. af van

- de gekozen schaal
- de beschikbare ruimte
- het beschikbare budget
- je persoonlijke smaak en belangstelling
- je kwalificaties en vaardigheden.

Maak het als beginner in geen geval te complex en prop je baan niet vol met allerlei dekorelementen. Een baan van een paar vierkante meter waarop een stadswijk, een haven, een rangeerterrein, een lokdepot, een olieraffinaderij en een camping voor-

komen is een onding. Een sobere aankleding geeft een indruk van ruimte (die er op een modelbaan altijd te weinig is) en laat je baan veel beter tot zijn recht komen.

EN NU THEORETISCHE PRAKTIJK

Het uitwerken van een baan op papier is wel de meest eenvoudige en tevens de goedkoopste manier om te weten waar je voor staat. Wijzigen, herbeginnen, vergelijken, het kan allemaal zonder dat het je geld kost. Maak een plattegrond van sporenplan met omgeving en aan de hand hiervan een aantal isometrische schetsen. Een isometrische schets, hoe rudimentair ook, geeft een goed beeld van wat het kan/zal worden. Het is wel van belang dat de schaalverhoudingen gerespecteerd worden om geen vervalst beeld te krijgen. In fig. 2 zie je als voorbeeld een ontwerpschets voor het projekt Goebelsmühle (RR 22). Merk de indruk van ruimte op, ontstaan door het geringe aantal gebouwen en beperkt decor. Nogmaals, hou je ontwerp sober! Een spaghettihotel en gruyèrekaas zijn best lekker maar op een modelbaan onverteerbaar.

Ook in de werkelijke spoorwegwereld wordt soms noodgedwongen van de regels afgeweken, maar als je baan een grote verzameling wordt van speciale gevallen is het teveel.

Wees nog kritischer voor het decor, waar naast het aantal gebouwen ook nog de stijl (geen Zwitsers chälet in de Kempen) en de schaal moeten in het oog gehouden worden. Er bestaan kleine huisjes, maar een HO-deur van 20 mm (1,74 m) is wel erg laag.

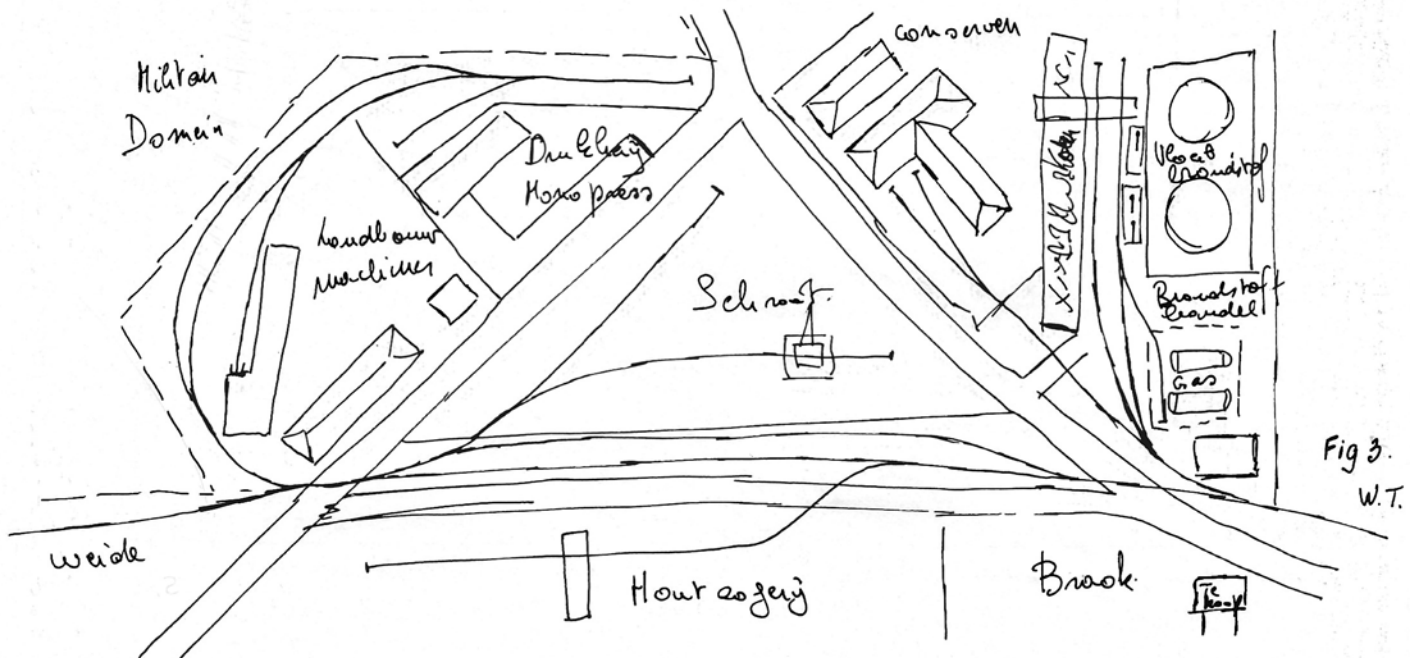
Hellingen en korte bochten verslinden de trekkraft van de loks op alle schalen (ook 1/1), vooral als de twee gekombineerd worden. Streef dus altijd naar de kleinst mogelijke helling en de grootst mogelijke straal. Als vuistregel raad ik aan maximaal 3 % helling te geven bij een straal van 600 mm (HO). Een type 93 van Liliput kan hier nog juist drie twee-assige rijtuigen bovenbrengen.

Kontroleer of uw vloer horizontaal ligt! Hellende vloeren komen voor en kunnen de werkelijke helling van het spoor te steil maken. Gebruik wissels met de grootst mogelijke straal bij de kleinste wisselhoek. Beter langere wissels en een spoor minder op uw emplacement dan een trein die bij het uitwijken de indruk geeft om de hoek te draaien, want daarmee gaat ook het realisme het hoekje om.

Bekijk de zg. „Spoorplannenboeken” met een dosis wantrouwen, vooral als ze van een fabrikant uitgaan. Deze verkoopt graag en tracht steeds een zo groot mogelijk aantal wissels, seinen enz. te slijten.

De spoorwegmaatschappijen zijn zeer kritisch bij de aanleg van een complex. Wissels zijn enorm duur, vragen onderhoud en beveiligingen, beperken de snelheid en staan vooraan in de rij van potentiële oorzaken van storingen. Wissels worden bijgevolg slechts gelegd als er een functionele noodzaak is. Wanneer jij ook dit criterium hanteert doe je een stevige besparing die bovendien het realisme verhoogt.

Voorzie, zeker bij „ondergrondse” emplacements, na elke wissel in de rijrichting de zg. „herspoorders”.



Drukkerij: rollache
 landbouw mach: - gesloten
 - plat / ronfien

Schnoot: open (Eaas)
 Zagerij: ronfien (4as.)

Conserven: - loel (gesloten ketelc.)
 (vles, vis, fruiten) - open
 - ketelc
 Brandstofferij: - open (zelfbrenn?)
 - ketelc (olie / gas)

Deze beperkte investering zal je nadien bij de exploitatie veel ergernis besparen, want ontsporingen geschieden altijd strikt volgens de wetten van Murphy.

Van al deze tips en raadgevingen zal je waarschijnlijk ook diverse redenen veel naast je neerleggen. De beste raad die ik kan geven is dan ook: begin eenvoudig, zodat vergissingen een minimale weerslag hebben op je spaarvarken.

Een naar opzet of afmetingen bescheiden baan kan best een groot resultaat geven. Immers, per m² baan en per stuk rollend materieel heb je meer tijd en geld ter beschikking en dus ook meer gelegenheid om het grondiger af te werken. Stel een inventaris op van **alle** elektrische aansluitingen van de baan, in de vorm van een klemmenlijst (zie RR 12, 14 en 17).

De plattegrond, de isometrische schetsen en de klemmenlijst vormen samen de kapstok waaraan je toekomstige modelbaan gaat hangen. Op de plattegrond (zo groot mogelijk!) worden de plaatsen aangeduid van eventuele bovenleidingmasten, wissel- en seinaandrijvingen, ontkoppelaars en andere zaken die geheel of gedeeltelijk door de montagebasis gaan.

De draagstructuur van de tafels of van de modules wordt op de plattegrond geprojecteerd en brengt aan het licht waar skelet en bovengenoemde onderdelen in mekaars vaarwater dreigen te zitten. De nodige (papier-)aanpassingen kunnen nu nog zon-

der kosten en moeite aangebracht worden.

Ben je met of zonder hoofdpijn door al het voorgaande gekomen dan kan je een stuklijst opstellen voor trein-, spoor- en dekormateriaal. Met deze lijst heb je een leidraad en kunnen aankopen gedaan worden (of cadeau-tips gegeven) in functie van wat je nodig hebt.

Nog ben je niet door het papierwerk, want de verschillende tafels of modules moeten getekend worden. Zelfs als je niet de bedoeling hebt om aan tentoonstellingen deel te nemen is het een aanrader je baan modulair op te bouwen. Het is veel eenvoudiger, zowel in de bouwfase als bij aanpassingen of herstellingen, om maar te zwijgen van verhuizingen. Denk je aan een dekormet belangrijke hoogteverschillen t.o.v. het spoor, dan is een open raamstructuur aangewezen. Het spoor ligt met al wat er bij hoort op een gepast stuk plaat, terwijl de rest van het dekormet op een volgens behoeften gebouwd skelet aangebracht is. Op deze manier voorkomt men het storend klankkasteffect, veroorzaakt door holle bergingen op een spaanplaat. Als de hoogteverschillen gering zijn kan je beter een andere techniek aanwenden, want een open skelet bouwen is niet altijd simpel.

Enkele voorbeelden

In fig. 3 is een voorbeeld gegeven van een handschets met een **eerste*** idee van een denkbeeldige baan, waarbij de klemtoon op rangeren ligt.

Een enkelsporige lijn gaat door een

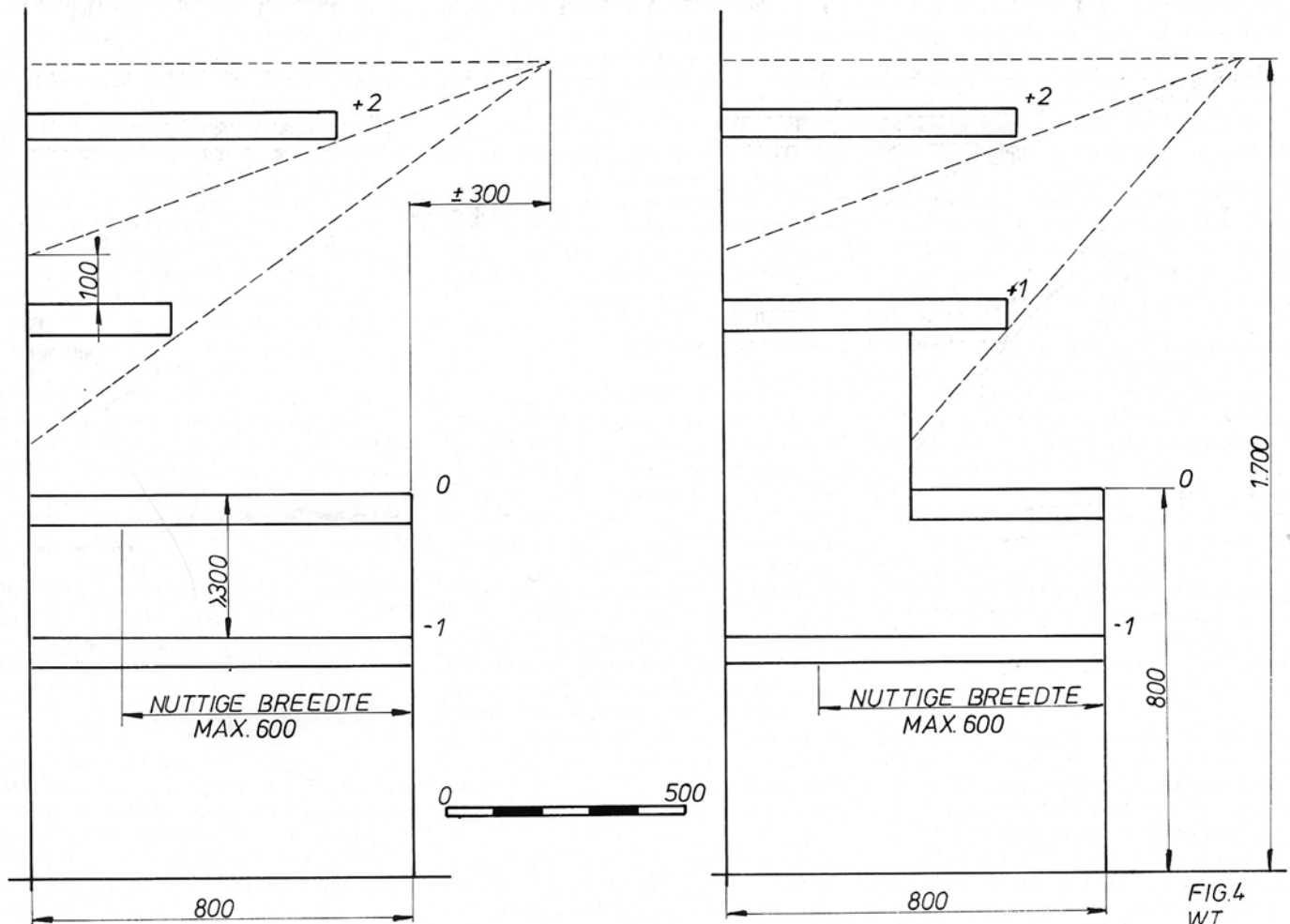
zone van lichte industrie. Op elke aansluiting (vergeet de ontspoorstellen niet!) moeten één of meer wagons afgehaald worden en nieuwe geleverd. Om het moeilijker te maken is er reizigersverkeer met een spoorauto of een korte trek/duwtrein. De reizigerstreinen pendelen tussen twee (spook)stations. De goederentrein, waarvan de lok moet kunnen rangeren, rijdt terug in de richting van waar hij gekomen is.

Variaties in de samenstelling van de goederentreinen kunnen bekomen worden door „mengen” achter de schermen of door het in reserve houden van een aantal verschillende treinen met overwegend gelijke loks. In het eerste geval kunnen de opstelsporen „doodspoor” zijn, maar de bereikbaarheid ervan is een must.

Als het lokaal er zich toe leent biedt een zg. „etagerebaun” (fig. 4) met meerdere zichtbare niveaus fantastische mogelijkheden. Lange trajekten en evenredige rijtijden zonder gryuèrkaas- of spaghetti-effecten zijn eigen aan deze modelbaanvorm, die echter zeer grondig moet voorbereid en gepland worden. Ontwerp en bouw van de etagères en de nodige ondersteuning voor een stabiele en stevige konstruktie vragen vooral veel aandacht.

Uitgaande van de ooghoogte van de toeschouwer, die moet kunnen waar-

* Een kolenopslag inplanten naast een conservenfabriek is bepaald niet de beste voorstelling van de realiteit.



nemen tot bijv. 100 mm boven het grondvlak, worden minimum- en maximumhoogte bepaald waaruit dan de breedte van de etagères en de tussenafstanden volgen. De in fig. 4 vooropgestelde ooghoogte van 1,7 m behoort tot een persoon van meer dan de gemiddelde lichaamslengte. Deze is echter gekozen om een voorbeeld te kunnen geven met drie verdiepingen, ruime tussenafstanden en het „gelijkvloers” op normale tafelhoogte. Er is trouwens niets dat je belet een opstapje te maken van ong. 30 cm breed dat de baan volgt, maar maak het niet hoger dan een normale traprede.

EN NOG WAT TIPS

Het is van groot belang dat je baan in opbouw blijft boeien. Zorg er daarom voor dat er al in een vroeg stadium op de deeltrajecten kan gereden worden. De belangstelling blijft, fouten kunnen opgespoord en hersteld worden zonder hinder of beschadiging van andere delen.

De kopvlakken van aangrenzende modules moeten volkomen recht en glad zijn. Smeer ze bij voorkeur in met parafine zodat bij een opgestelde baan een willekeurige module moeiteloos kan tussenuit geschoven worden.

Afhankelijk van de vloer-(bekleding) zijn poten met vilten of teflon glijvoetjes of op wielletjes zeer handig. Ook kan dan tijdens de opbouw de module gedraaid worden, wat altijd gemakkelijk is. Voorzie de nodige pennen en aanslagen zodat de aangrenzende modules steeds een identieke positie t.o.v. elkaar hebben. De sporen liggen zodoende steeds perfect in lijn. Als bij het sporen leggen het overlappend gedeelte gelijktijdig op de aangrenzende (en juist gepositioneerde) modules geplaatst wordt en na fixeren doorgeslepen, kunnen zelfs verbinders achterwege blijven (niet volgens de normen maar wel praktisch voor je **eigen** baan). Snij-schijfjes hebben echter ook een dikte. Afhankelijk van het merk kan deze dikte en de eraan gekoppelde groefbreedte verschillen. Is de snijgroef te breed, dan plaatst men tussen de modulekoppen stroken die iets minder dik zijn dan de groef breed is. Eens de sporen doorgeslepen, worden deze stroken verwijderd en liggen de spoorstaven met een minimale onderbreking tegenover elkaar (niet voor schuin lopende sporen!).

Maak voor de verborgen „verdiepingen” de montageplaat slechts weinig breder dan nodig voor het aantal voorziene sporen. Zo kom je niet in de verleiding de resterende oppervlakte te gebruiken als stapelplaats voor allerlei dingen die vroeg of laat in het vrije-ruimteprofiel dringen, met alle gevolgen vandien. Zet wel achteraan een „muur” van ca. 70 mm hoog en vooraan een „vangdoek” van minstens 100 mm breed.

Behoor je zoals ik tot de categorie der „smalle beurzen” dan zal je budget waarschijnlijk niet toelaten, alle

nodige wissels en sporen ineens aan te kopen. Om de installatie probleemloos te laten groeien zijn een paar voorzorgen nodig. Om het ondergrondse deel te kunnen uitbreiden moet de bovenplaat gemakkelijk afneembaar zijn. Eenvoudiger en beter is ze scharnierend te maken. Vastzetten in open stand zoals bv. de motorkap van een auto. De gaten voor de bevestiging van wissels en sporen op de ondergrond steeds voorbereiden!

De in een later stadium te vervangen wissels en spoorstukken dienen ontdaan te worden van de vaste verbinders. Vervang deze door nieuwe welke volledig onder de spoorstaaf kunnen geschoven worden, zodat wissel of spoor gewoon vertikaal uitgenomen kunnen worden.

In de verborgen gedeelten de spoorverbinders overbruggen met een gesoldeerde draadverbinding. Het spanningsverlies wordt beperkt en de mettertijd toch optredende oxydatie tussen de lassen kan de stroomvoorziening niet storen.

Kontroleer steeds onmiddellijk of de sporen langs en dwars goed liggen, er geen „haken” zijn bij de voegen en de wissels probleemloos werken. Bouw aansluitend telkens het gedeelte van beveiliging en bediening dat nodig is om een module in gebruik te nemen.

Eventuele fouten komen dan vlug aan het licht en er moet slechts een beperkt gedeelte tegelijk gebouwd en gecontroleerd worden. De modules waaraan tijdelijk niet gewerkt wordt **grondig** afschermen tegen stof. Na vocht is stof de grootste vijand die de mooiste realisaties een roemloos einde bezorgt als geen voorkomende maatregelen genomen worden.

Fotografeer geregeld de vorderingen van de zichtbare baan en vergelijk de foto's met de realiteit.

Deze praktijk zal je meer leren dan een uiteenzetting van 1000 blz. Voer de nodige verbeteringen onmiddellijk uit en wees niet ontmoedigd als het eens anders uitvalt dan verwacht: niemand is groot geboren!

IS BELGISCH BETER ?

Natuurlijk niet per definitie. Een modelbaan naar Belgisch voorbeeld bouwen is een keuze die men maakt en daar kleuren en smaken verschillen...

Het voordeel van je op eigen land te baseren is dat je de realiteit bij de hand hebt en onze onvolprezen RR hierover bericht in eigen taal. Het marktaanbod is sedert enkele jaren voor HO voldoende groot om een realistische baan op te bouwen. De aanhangers van N moeten noodgedwongen hun wijn verdunnen. Als de evolutie verloopt zoals voor HO (ongeveer een halve eeuw), dan is de kans groot dat je eerst rond 2010 in N een vergelijkbaar aanbod hebt.

Voor seinen en bovenleiding kun je geen vreemde modellen gebruiken, maar het rollend materieel hoeft niet

puur Belgisch te zijn om de realiteit te volgen. Nochtans kan niet om het even wat meelopen. Zo moet er op 1/1 overeenkomst zijn voor:

- spoorwijdte
- trek- en stootwerk
- remsysteem
- vrije ruimteprofiel
- elektrisch systeem

De **spoorwijdte** sluit alle netten uit die geen normaalspoor (1435 mm) voeren: de meeste (RENFE-)modellen van Electrotren of Ibertren zijn dus taboe.

Het **klassieke trek- en stootwerk**, in gewone mensentaal koppelingen en buffers genoemd, is nog altijd het meest voorkomend. De Henricot- en de Scharfenbergkoppeling, voor het koppelen van treinstellen, blijven in de minderheid. De Europese automatische koppeling, waar men twintig jaar geleden al van sprak, is nog steeds niet „doorgebroken”. Bijgevolg horen wagens zonder buffers nog altijd niet op een B-baan.

Het **remsysteem** (Westinghouse) is op het Europese continent veralgemeend en geeft dus geen problemen voor een moderne baan. Zoek je het in een vroeger tijdperk, dan moet je wel in de gaten houden dat het aantal afgeremde wagens gelijkmatig verdeeld is over de hele trein.

Het **vrije ruimteprofiel** van de buurnetten kan op diverse punten afwijken van het Belgische. De spoorwegmaatschappijen hebben (o.a.) dit probleem reeds lang opgelost door diverse overeenkomsten. Wanneer rijtuigen of wagens respectievelijk de vermelding „RIC” of „RIV” dragen kunnen zij gebruikt worden, want dan voldoen ze aan alle dwingende voorwaarden van de aangesloten netten.

Het **elektrisch (voedings)systeem** van de lok moet uiteraard ook overeenstemmen. Daar de omringende landen een ander en onderling verschillend systeem voeren kunnen alleen vreemde meerspanningslokomotieven of diesels op onze modelbaan rijden. De SNCF, die zelf met twee systemen geplaagd zit, heeft met de CC44000 een machtige elektrische ambassadeur, de DB en de CFL sturen diesels. Er is mij één geval bekend van een Luxemburgs 25kV-treinstel dat een Belgisch station bedient en waar ook Franse elektrische loks verschijnen (Athus). Dit station is **niet** aangesloten op het Belgisch 3000 V-net.

REAKTIES GEVRAAGD

Artikels schrijven is zoiets als telefoneren met een antwoordapparaat: door het ontbreken van reacties weet men niet of de boodschap wel zal doorkomen.

Heb je iets goeds of origineels gemaakt, laat het ons weten. Besccheidenheid is goed, maar moet niet overdreven zijn. Het is door zich met velen als Belgisch modelbouwer te manifesteren dat de industrie impulsen krijgt om Belgisch materieel te produceren.

Walter Temmerman

Modellen van het jaar 1991

Op 15 februari 1992 vond in de lokalen van de vereniging „De Pijl” te Muzen/Mechelen voor de eerste maal in België een „Verkiezing van het model van het jaar” plaats. Het betreft hier een nieuw initiatief van de federatie Febelrail, met de bedoeling aan te knopen bij een traditie die in andere landen reeds sedert jaren bestaat. De voor de verkiezing gehanteerde procedure en het systeem m.b.t. de puntenverdeling werden trouwens grotendeels overgenomen van de Oostenrijkse federatie „Voemec”.

Negen representatieve modelbouwverenigingen uit Vlaanderen, Brussel en Wallonië namen aan de verkiezing deel; 23 leden van deze clubs beoordeelden, maten, vergeleken en testten in totaal 21 modellen, waarvan 11 in de categorie Tractiematerieel, 7 in de categorie Getrokken materieel en 3 in de categorie Decorelementen.

Een kleine bemerking vooraf : laat u niet misleiden door het aantal vermelde procenten; het gehanteerde systeem hield inderdaad in, dat er een zeer groot onderscheid optrad in het aantal toegekende punten (en procenten) naargelang het model „zeer goed” of gewoon „goed” werd bevonden. Een kleine afwijking in de afmetingen, de kleur of de maximumsnelheid van het model leidde onvermijdelijk tot zeer grote verschillen. Ziehier de resultaten van de verkiezing :

- Tractiematerieel : de titel „Model van het jaar 1991” ging hier naar de diesellocomotief type 212 van Roco, met 81,7 % der punten. Op de tweede en de derde plaats volgden de stoomlocomotief type 96 van Roco met 78,0 % en de stoomloc type 50 van Hünerbein met 76,7 % der punten.

- Getrokken materieel : hier ging de titel met zeer grote eensgezindheid naar de roldakwagen TS van Kleinmodellbahn die de hoogste score van de verkiezing behaalde, nl. 91,1 % der punten. Een waardig model van het jaar ! De tweede en derde plaats werden ingenomen door de glas-transportwagen zonder zeil Elo van Kleinmodellbahn met 85,3 % en het



De diesellocomotief type 212 (de huidige reeks 62/63), door Roco in miniatuur vervaardigd, werd het Belgische „Model van het Jaar 1991” in de categorie traktiematerieel. Hier de „herboren” 212.144 te Graide op 11 maart 1989. Foto Ronald Mardaga.

rijtuig I6Bc van Roco met 85,1 % van de punten.

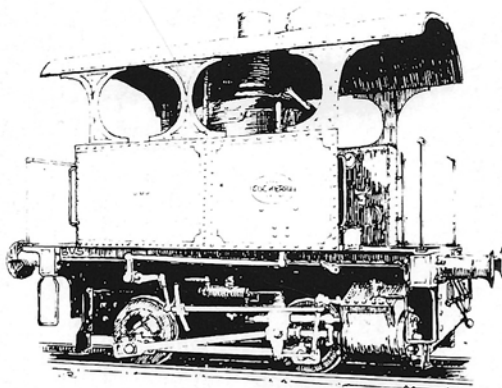
- Decorelementen : hier werden slechts modellen van één fabrikant aangeboden. De jury besloot het geheel van het station én de goederenloods van Jocadis te bekronen als „Model van het jaar” en het wachthokje van dezelfde fabrikant als eervolle tweede te klasseren...

Hoewel was afgesproken, slechts aan drie modellen (nl. één model per categorie) de titel „Model van het jaar” toe te kennen, kwam er tijdens de discussies een moment waarop men een model besprak dat men op geen enkel punt kon beoordelen bij gebrek aan objectieve criteria, en dat toch in de smaak viel van de aanwezigen... De jury besloot dan ook aan dit model een bijkomende prijs, nl. de „Originaliteitsprijs” toe te kennen. Deze prijs viel te beurt aan de „Micheline” van Märklin...

Op 28 maart 1992 werden, opnieuw in de lokalen van „De Pijl”, de oorkonden onder grote belangstelling van de hobbyers en de modelbouwwereld uitgereikt.

Wij menen dat het hier een zeer geslaagd initiatief van Febelrail betreft en kijken reeds uit naar de bekendmaking van de uitslagen van de verkiezing van het „Model van het jaar 1992”. Toch een kleine suggestie : de verkozen modellen zouden onmiddellijk na de officiële bekendmaking van de „verkiezingsuitslag” moeten kunnen getoond worden aan de aanwezigen en meer bepaald aan de persmensen, bijv. in een vitrinekast die in afwachting van de overhandiging van de oorkonden weggeborgen of op een discrete wijze afgedekt wordt. Op die manier zouden de uitverkoren modellen nog eens extra in de kijker kunnen geplaatst worden.

Jef Van Olmen



BVS-SHOP

Spoorwegboekhandel van BVS

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

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

Correspondentieadres :

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

Normen Europese Modelspoorwegen
Schaalverhoudingen, schaal aanduidingen en spoorwijdten
 NEM 010
 vertaling: FEBELRAIL en de NEDERLANDSE MODELSPOR FEDERATIE.
 blad 1/2

Norm maten in mm uitgave 1987 vertaling 1991

1. Deze norm bepaalt de indeling en de aanduiding van de schalen en spoorwijdten voor modelspoorwegen.

2. De verkleiningsfactor van modelspoorwegen en -voertuigen wordt met het begrip schaal aanduiding uitgedrukt. De schaal aanduiding wordt met een hoofdletter of Romeins cijfer (tabel 1) aangegeven. De vele, bij het voorbeeld gebruikelijke spoorwijdten zijn in vier groepen onderverdeeld. De schaal aanduiding zonder extra letter heeft betrekking op een werkelijke spoorwijdte van meer dan 1250 mm. Bij smaalspoor met een spoorwijdte van minder dan 1250 mm wordt aan de schaal aanduiding de letter m, e of i toegevoegd. Deze gecombineerde schaal aanduiding en spoorwijdte noemen we "spoor".

voorbeelden:

Nabootsen van een spoorweg met normaalspoor in schaal 1:87
 schaal aanduiding H0 (half-nul) spoor H0, (spoorwijdte 16,5 mm)
 Nabootsen van een spoorweg met meterspoor in schaal 1:45
 schaal aanduiding 0 (nul), spoor Om. (spoorwijdte 22,5 mm)

tabel 1

schaal-verhouding	model meter	schaal-aanduiding	modelspoorwijdte die overeenkomt met een spoorwijdte van: 1250 tot 1700	850 tot 1250	650 tot 850	400 tot 650
1:220	4,5	Z	6,5	-	-	-
1:160	6,3	N	9	6,5	-	-
1:120	8,3	TT	12	9	6,5	-
1:87	11,5	H0	16,5	12	9	6,5
1:64	15,6	S	22,5	16,5	12	9
1:45	22,2	0	32	22,5	16,5	12
1:32	31,3	I	45	32	22,5	16,5
1:22,5	44,4	II	64	45	32	22,5
1:16	62,5	III	89	64	45	32
1:11	90,9	IV	127	89	64	45
1:8	125,0	V	184	127	89	64
1:5,5	181,8	VI	260	184	127	89
aanvullende letter			m	e	i	i

Opmerkingen:

- Indien afzonderlijk vastgelegd, kunnen enkele onderdelen in verband met juist functioneren van de schaal afwijken.
- Bij breedspoorwegen (spoorwijdte meer dan 1435 mm) kan de schaal globaal uit de verhouding van de spoorwijdten worden herleid. Dit geldt vooral bij weergave van schaal I en groter.
- In sommige landen wordt in plaats van schaal 1:45, schaal 1:43,5 aangehouden. Een modelmeter bedraagt dan 23,0 mm.

3. De in tabel 1 genoemde spoorwijdten zijn afgeleid van de vroeger gebruikte inch.

mm	32	45	64	89	127	184	260
inch	1 1/4	1 3/4	2 1/2	3 1/2	5	7 1/4	10 1/4

4. Behalve de in tabel 1 genoemde spoorwijdten worden, voornamelijk ten behoeve van normaalsporige tentoonstellingsmodellen, de model spoorwijdten 72 en 144 mm gebruikt. Dit komt overeen met de schaalverhouding 1:20 respectievelijk 1:10.

5. De in tabel 1 genoemde schaal aanduidingen zijn voor het merendeel niet gelijk aan die welke vroeger werden gebruikt. Bovendien werd destijds niet altijd de afstand binnenkant spoorstaaf gemeten (spoorwijdte), maar de hartafstand tussen beide spoorstaven (spoorbreedte).

De schaal aanduiding H0 werd tot 1950 met 00 aangeduid. Tegenwoordig is 00 in Groot Brittannië de gebruikelijke schaal aanduiding voor 1:76, spoorwijdte echter 16,5 mm.

De vroegere schaal aanduiding II met een spoorwijdte van 51 mm, schaalverhouding 1:27, is niet meer gangbaar.

6. In Angelsaksische landen wordt de schaal ook wel aangegeven in de verhouding "mm per voet".

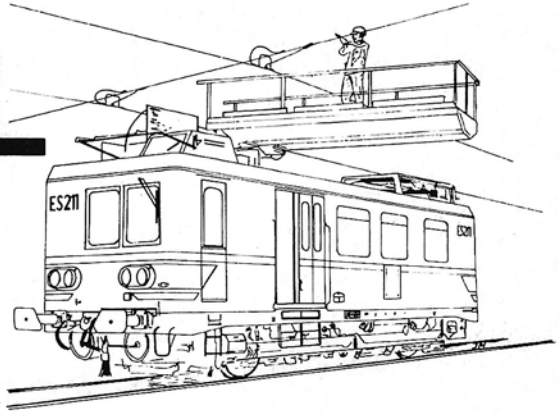
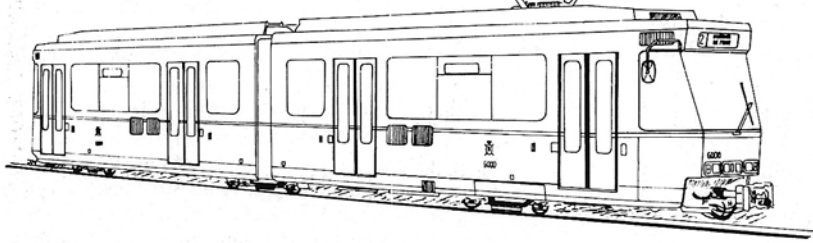
Zo betekent bijvoorbeeld:

- 3,5 mm scale de schaalverhouding 1:87
- 4 mm scale de schaalverhouding 1:76
- 7 mm scale de schaalverhouding 1:43,5

Voor het herleiden van maten op tekeningen die in een andere dan de gewenste schaal zijn gemaakt, wordt de schaal van de tekening vermenigvuldigd met de verhouding van beide schalen.

voorbeeld: schaal van de tekening 1:45
 schaal van het model 1:87
 omrekeningsfactor = $\frac{45}{87} = 0,517$

RAIL-AKTUEEL



• De laatste 59 voor de TGV-werf operationeel

Als laatste lokomotief kwam uiteindelijk ook de 5950 gereed om te worden ingezet op de TGV-werven in Frankrijk. Door gebrek aan wisselstukken werd de heropbouw enigszins vertraagd. Op 12 maart 1992 kon tenslotte de testrit plaatsvinden. Ook dit keer werd gekozen voor de zware ertstrein 48911 om de traktieproeven te houden. Met deze laatste telg uit de reeks is de volledige vloot van tien machines nu aan de SNCF overgedragen. In tegenstelling tot de lokomotieven van de andere spoorwegmaatschappijen worden onze 59'ers door de SNCF gehuurd.

• Dieselmotorwagens reeks 46

Na de sluiting van de traktiewerkplaats Haine-St.-Pierre, begin van dit jaar (zie RA-RR28), was het desondanks de bedoeling twee van de overblijvende motorwagens reeks 46 (4601 en 4603) hier te stationeren. Dit leverde echter problemen op met het onderhoud en de gasoil-bevoorrading, gelet op de ontmanteling van de werkplaats. Daarom werd besloten, deze sympathieke dieseltjes effectief over te dragen aan de onderhoudswerkplaats Montzen. Zodoende beschikt Montzen nu over alle overgebleven motorwagens uit deze reeks (4601, 4603, 4608 en 4609).

De 4619, 4617 en 4606 werden als eersten afgebroken. Vele van deze motorwagens werden gelukkig gered, daar vooral museumbedrijven ten eerste in de aankoop van deze wagens geïnteresseerd waren.

• Het einde van de „bolle neuzen” ?

Het is nu definitief. De nog overgebleven originele kabinen van de lokomotieven uit de reeksen 52, 53 en 54 verdwijnen. De Centrale Werkplaats Salzinnes werd opgedragen, de resterende lokomotieven bij hun eerstvolgend verblijf in de werkplaats onder handen te nemen. Tijdens de uitvoering van de grote revisie zullen de originele kabinen worden vervangen door de zogenaamde „vlottende” exemplaren. Op 11 maart ll. reed 5403 in de werk-



De laatste overblijvende diesellokomotief reeks 53 met een oude stuurcabine is de •5320. Nu ook de reeks 54 weldra wordt „geknipt”, verdwijnt eerlandig dit typisch Amerikaans silhouet uit ons spoorweglandschap. De foto toont ons de •5320, gekoppeld met de als eerste omgebouwde lokomotief •5306. Met vereende krachten hebben zij zojuist de zware ertstrein ZZ49910 vanuit Athus het vormingsstation van Ronet binnengesleept. Ronet, 21 mei 1992, foto Jan Mahieu.

plaats binnen voor grote revisie en verbouwing. Deze lokomotief wordt dus de eerste machine uit de reeks 54 die met een nieuwe stuurcabine wordt uitgerust. Voor vele spoorvrienden-fotografen is het nu de hoogste tijd om machines als 5209, 5320, 5401, 5404 en 5407 niet te laten „ontsnappen” wanneer zij voor de lens verschijnen! Wel wordt verwacht dat tenminste één machine de originele „bolle neus” mag behouden: vermoedelijk wordt dit lokomotief 5404, aangeduid als museum-eksemplaar.

• Nog een „blauwe” 55'er ?

Daar in de beurtregeling van de „blauwe” reeks 55 alle IR-treinen Liège Guillemens - Luxembourg voorkomen, ontstaat een tekort aan lokomotieven, uitgerust met een generator voor elektrische treinverwarming. Op dit ogenblik zijn er immers slechts zeven dergelijke machines (5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5540 en 5542). Daarom wordt er aan gedacht een bijkomende lokomotief met een generator uit te rusten. Dit zou zonder grote bijkomende kosten mogelijk wor-

den, wanneer men de enige soortgelijke lokomotief uit de reeks 62, de 6215, opnieuw tot een gewone reekslokomotief zou omvormen. Zodoende zou een generatoruitrusting vrijkomen, die dan kan worden ingebouwd in een lokomotief reeks 55. Als alles volgens plan mag verlopen, wordt de 5509 voor ombouw in de Centrale Werkplaats Salzinnes verwacht omstreeks oktober van dit jaar.

De 6215 werd reeds vorig jaar (april '91) van Merelbeke overgeplaatst naar de traktiewerkplaats Kinkempois om daar mee te draaien in de reeks 55.

• Rangeerdiesel 9206 terug in dienst gesteld!

Het gebeurt niet zo dikwijls dat een in de „geschriften” geschrapte lokomotief terug in dienst wordt genomen. Dat zeldzame lot overkwam wél de 9206! Nadat deze rangeerdiesel in november 1991 uit de documenten verdween, kwam de machine begin 1992 terug in dienst op de terreinen van de C.W. Salzinnes. De reeks 92 (25 eenheden), die in 1960



Rangeerdiesel 9206 verbleef sinds 20 maart 1991 in de C.W. Salzannes, nadat de machine door de Dienst Baan van Kinkempois buiten dienst werd gesteld. Alhoewel de lokomotief zou afgebroken worden, werd zij terug opgeknapt en is heden druk in de weer met rangeerwerk op de terreinen van de werkplaats. Op de foto is de „FAZ 9206” bezig met het „verplaatsen” van de elektrische lokomotief 1206. A.C. Salzannes, 19 mei 1992, foto Jan Mahieu.

in gebruik werd genomen, werd in 1976/77 overgedragen aan de „Dienst Baan” (nu Infrastructuur) voor het slepen van werktreinen. Omdat de onderhoudskosten steeds maar toenamen en er een tekort ontstond aan vervangstukken, werd een begin gemaakt met de buitendienststelling van deze machines. Deze beslissing betekende het einde voor 9203 (feb. '92), 9206 (maart '91), 9223 (feb. '92) en 9224 (juni '90).

De 9206 werd door de werkplaats

Salzannes terug opgeknapt en doet daar nu uitsluitend rangeerwerk, echter zonder het terrein van de werkplaats te verlaten. Er dient nog aan toegevoegd dat, niettegenstaande de lokomotief terug het nummer „9206” draagt, de machine niet ingeschreven werd als „traktievoertuig”, maar wel als „zwaar gereedschap”. Dit is trouwens ook het geval met gedeklasseerde goederenwagens die nadien een bestemming krijgen als magazijn of als kleedruimte...



De SNCF houdt sedert 18 mei 1990 opnieuw het wereldrecord snelheid op het spoor. TGV-A-stel 325 reed die dag immers tegen 515,3 km/u op het baanvak Courtalain - Tours. Stel 325 (24 049) van stelplaats Chatillon werd nadien getooid met een gedenkplaat en niet zonder trots tentoongesteld wanneer de gelegenheid daartoe zich voordoet. Schaarbeek, 25 april 1992, foto Willy Henderikx.

Van 27 tot 29 april 1992 werd in Brussel het eerste internationale congres over de hoge snelheid per spoor georganiseerd. De doelstelling van dit congres was in de eerste plaats een allesomvattende studie in verband met hoge snelheden op het spoor. Konkrete verwezenlijkingen en behaalde resultaten werden bekend gemaakt en studies voorgesteld, met als doel een uitwisseling van technische gegevens om een onderlinge harmonisering te bevorderen. Daarnaast diende deze bijeenkomst zowel de gezagsdragers, de media en het grote publiek in deze materie te betrekken om hen op de hoogte te brengen van de ontwikkelingen terzake. Daarom werd besloten om „Eurailspeed '92” niet te beperken tot gespecialiseerde beschouwingen, maar er een tastbare dimensie aan toe te voegen.

Gelijktijdig met het colloquium liep er te Schaarbeek van 28 april tot en met 3 mei een uitzonderlijke tentoonstelling over de hogesnelheidstreinen. Voor deze manifestatie werden (bijna) alle snelste treinen van Europa op één plaats samengebracht.

Wanneer heden ten dage wordt gesproken over hoge snelheid per spoor wordt nog te vaak gedacht aan de Franse oranje TGV-stellen, die reeds ruim tien jaar een commerciële treindienst onderhouden tussen Paris en Lyon. Ondertussen is er reeds heel wat veranderd, niet alleen in Frankrijk zelf, maar ook in een aantal andere landen waaronder Duitsland en Spanje.

We kunnen hier, om te beginnen, alvast vermelden dat een tweede generatie TGV-stellen in dienst werd genomen, de TGV-Atlantique, die reeds enkele jaren de verbindingen onderhoudt met Bretagne en het Zuidwesten van Frankrijk. Plannen om een dubbeldeks-TGV te bouwen zijn intussen reeds zeer ver gevorderd;

In Duitsland werden sinds vorig jaar een aantal baanvakken ingericht voor de ICE-hogesnelheidstreinen. Deze onderhouden dagelijks meerdere verbindingen op de trajekten tussen Hamburg en München, Fulda, Frankfurt, Mannheim en Stuttgart. Dit jaar zal ook een baanvak via Hannover, Fulda, Würzburg en Nürnberg in gebruik worden genomen.

Ook in Spanje werkt de RENFE, de Spaanse Spoorwegmaatschappij, in hoog tempo aan de hogesnelheidslijnen. De plannen voor de aanleg van een dergelijke infrastructuur dateren reeds van 1986. Met het oog op de Wereldtentoonstelling 1992, die plaats vindt in Sevilla, had de RENFE haast met het aanleggen van een eerste lijn, die de

hoofdstad Madrid met Sevilla verbindt. Reeds in 1987 werd met de konstruktie van deze 471 kilometer lange hogesnelheidslijn begonnen.

Voor een aansluiting op het Europese hogesnelheidsnet moet de RENFE wel overschakelen op normaalspoor.

Op 20 april 1992 werd de eerste hogesnelheidslijn Madrid - Sevilla in gebruik genomen. De tweede geplande hogesnelheidslijn zal Madrid verbinden met Barcelona, via Zaragoza. Met de werken wordt nog dit jaar of ten laatste begin 1993 begonnen. Reeds nu is geweten dat de nieuwste „AVE”-treinstellen (AVE : Alta Velocidad Espanola - Spaanse hoge snelheid) een ware race zullen ontketenen met die andere Spaanse luxe-treinen voor lange afstanden, de „Talgo”.

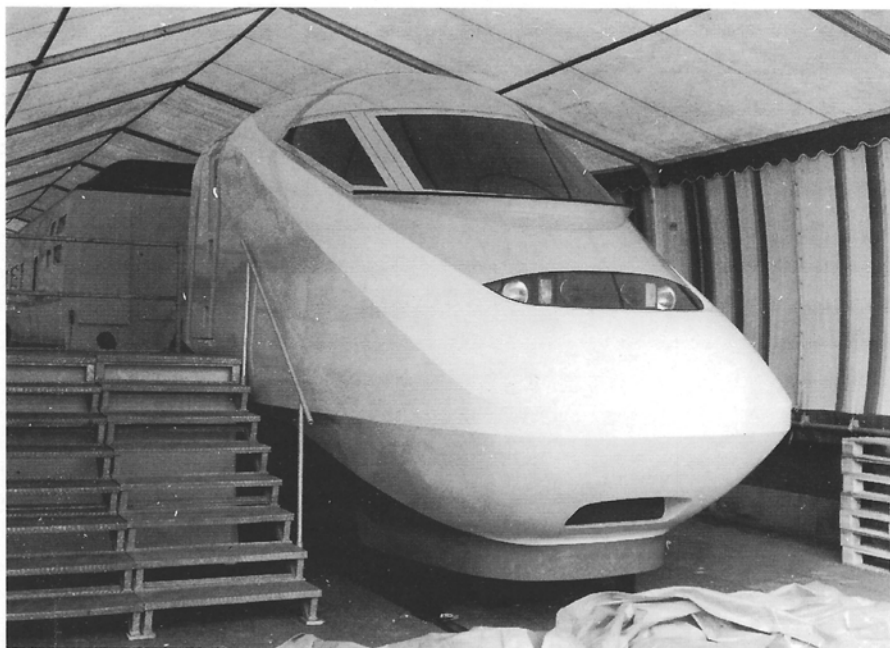
In België maakt men zich klaar om op de hogesnelheidstrein te springen...

Gedurende de tentoonstelling in het station van Schaarbeek bestond ruimschoots gelegenheid, de treinen van binnen en van buiten te bewonderen. De bezoekers werden vergast op maquettes van de IC250 (Britse Spoorwegen), de AVE (Spaanse Spoorwegen) en de TGV-2N (dubbeldeks-TGV, Franse Spoorwegen). Naast deze maquettes stonden er „echte” treinen aan de perrons. Even op een rijtje : de ETR500 (Italiaanse Spoorwegen), de ICE (Duitse Spoorwegen), de TGV-A (Franse Spoorwegen), de IC3 (Deense Spoorwegen) en de elektrische lokomotief RE 4/4 met een panorama-rijtuig (Zwitserse Bondsspoorwegen). Alleen de Zweedse kantelbaktrein X2000 was niet op de afspraak verschenen.

Na de sluiting van de tentoonstelling kon men, niet zonder trots, meedelen dat niet minder dan 110.000 bezoekers het de moeite hadden gevonden, even van naderbij kennis te maken met het materieel van de snelle treinen van heden en toekomst, de treinen voor Europa!

• Nieuwe onderhoudswerkplaats Vorst

Op 18 maart 1992 werd de werf voor de bouw van de nieuwe onderhoudswerkplaats voor de HST (hogesnelheidstrein) officieel geopend door de heer Eerste Minister Dehaene, in aanwezigheid van Verkeersminister Coëme en leden van de Spoorwegdirectie. Bij deze plechtigheid werd een gedenksteen voor de nieuwe werf onthuld. Verder werden de plannen voor de onmiddellijke toekomst bekendgemaakt. In 1993 zal een begin worden gemaakt met de werken voor de lijn London - Brussel en London - Paris. Tegen die tijd zal ook het eerste deel van het nieuwe HST-station Brussel-Zuid bedrijfsklaar moeten zijn. De reizigershal van deze nieuwe „HST-Terminal” komt onder de huidige sporen 3, 4 en 5.



Op de Expo Eurailspeed werden een aantal maquettes op ware grootte tentoongesteld, zoals hier de stuurcabine van de toekomstige IC250 van de Britse Spoorwegen. Schaarbeek, 25 april 1992, foto Willy Henderikx.

In 1996 komt dan de verbinding Brussel - Paris aan de beurt. Vooral ter hoogte van het station Halle zijn de werken indrukwekkend. De bestaande vier sporen zullen worden uitgebreid tot zes en allen ondergronds worden aangelegd. Op beide HST-trajekten zullen wel verschillende types treinen worden ingezet. Na Brussel zal worden doorgereden naar Liège, Köln en Frankfurt enerzijds en naar Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam anderzijds.

• Het spoorboekje op diskette

Dit jaar wordt het spoorboekje, naar het voorbeeld van de NS (Nederlandse

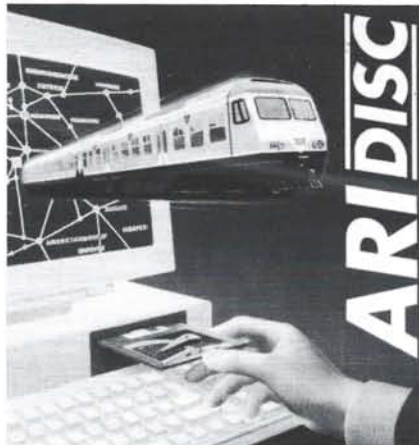
Spoorwegen), op diskette uitgebracht en aan het grote publiek te koop aangeboden. Het elektronisch spoorboekje is verkrijgbaar sinds de tweede helft van mei. De NMBS-reisplanner werd uitgebracht in vier verschillende diskette-versies (3,5" DD of HD/5,25" DD of HD) met handleiding. Precies zoals het klassieke spoorboekje zal de diskette 150 frank kosten. Met deze prijs wil de NMBS voorkomen dat men ongebreideld aan het kopiëren slaat. Het produkt wordt verkocht onder de naam „ARIDISC”. In vergelijking met het eerste proefontwerp (alleen ter beschikking



In tegenstelling tot de andere elektrische hogesnelheidsstellen kan de ETR500 van de Italiaanse Spoorwegen bij ons rechtstreeks via de bovenleiding worden gevoed. Bij de FS is immers een gedeelte van het net geëlektrificeerd onder 3000 V gelijkstroom. Het ontwerp van het stel werd ondermeer toevertrouwd aan Pininfarina, een bekende naam in de autowereld. Schaarbeek, 25 april 1992, foto Willy Henderikx.



gesteld van het stationspersoneel van de infobureaus) is een hele reeks verbeteringen aangebracht, naast een aantal bijkomende mogelijkheden die best wel handig zijn. Als voorname verschil is te vermelden dat de door de reiziger af te leggen reisweg op een kaartje wordt uitgeprint. Bij het opvragen van de dienstregelingen kunnen ook opties worden ingevoerd. De reiziger kan te kennen geven dat hij zo mogelijk niet of slechts éénmaal wenst over te stappen. De reisplanner geeft dan wel aan dat de reisduur eventueel wordt verlengd. Tevens is in het overzicht van de stations vermeld met welke faciliteiten deze zijn uitgerust, bv. of er een verhuurdienst „trein + fiets” betaalt, er liften voor gehandicapte reizigers en rolstoel-gebruikers ter beschikking staan enz. Een knappe realisatie, die de reiziger zeker naar waarde zal weten te schatten. Al dit moois kan natuurlijk slechts gebruikt worden wanneer men beschikt over een PC volgens het principe MS-DOS (IBM of IBM-compatible).



• Onderhoudswerkwagens Dienst Bovenleidingen

Een zestal motorwagens uit de reeks ES-400, gebruikt door de dienst Infrastructuur-ES als onderhoudswerkwagens, zal een nieuwe motor ontvangen. Later kunnen ook de overige motorwagens eventueel worden gewijzigd. In deze ex-43'ers zullen MERCEDES-BENZ-dieselmotoren worden ingebouwd van het type MTV 12V183 TA12 (vroegere OM444). Een soortgelijke motor is als krachtbron gebruikt bij de DB-motorstellen type VT628. De overbrenging wordt geleverd door de eveneens Duitse firma VOITH. Het geheel van motor en overbrenging zal onderaan de kast, in



ES403 (ex-4328) van ES-Tournai, tentoongesteld tijdens de opendeurdagen te Mons, 19 mei 1992, foto Jan Mahieu.

het midden van het rijtuig, worden opgehangen. De originele motordraaistellen zullen, na het uitbouwen van de oude motoren, behouden blijven. De loopdraaistellen zullen worden vervangen door exemplaren van het type „Schlieren”. Deze bogies zijn afkomstig van oude I1-rijtuigen die buiten dienst werden gesteld. Deze aanpassingen zijn nodig omdat het totale gewicht van de motorwagen zal toenemen.

De nieuwe aandrijving zal tevens worden voorzien van een krachtiger koelaggregaat. De verbouwing aan de motorwagens ES werd toevertrouwd aan de Centrale Werkplaats Mechelen, die reeds begon met de ES401.

• Geluidsinstallatie vierledige motorstellen

De vierledige elektrische motorstellen reeks 08 zijn uitgerust met een geluidsinstallatie waarmee het mogelijk is, mededelingen tot de reizigers te richten. Dit waardevol hulpmiddel functioneert echter per apart treinstel. Wanneer vierledige stellingen onderling worden gekoppeld, moet men ook de geluidsinstallatie van beide stellingen verbinden, zoniet zal het systeem alleen werken in het stel van waaruit de boodschap wordt verzonden. Van bij de levering van de stellingen 833 tot 844 (derde schijf, 1977) werd op de kopwanden een stekkerdoos gemonteerd. De vroeger geleverde stellingen werden in de kortste tijd eveneens aangepast. Toch werkt het systeem niet feilloos. Men

werkt immers steeds met losse kabelverbindingen. Deze kunnen beschadigd raken of bij een ontkoppeling in het verkeerde motorstel worden weggeborgen. Het probleem duikt dan op bij een volgende koppeling, wanneer blijkt dat geen sonorisatiekabel op het motorstel aanwezig is. Om daaraan te verhelpen werd beslist, alle motorstellen uit te rusten met een vaste „sonorisatie-koppelaar”. Nog dit jaar wordt begonnen met het plaatsen van de uitrusting. De werken zijn gespreid over meerdere jaren, daar ze zullen worden uitgevoerd bij doorgang van de stellingen in de centrale werkplaats bij gelegenheid van een grote revisie. Een vaste „rustdoos” met koppelkabel zal links bovenaan worden aangebracht; op dezelfde hoogte rechts wordt een koppeldoos voorzien.

• Station Beveren in het nieuw

In het raam van het plan STAR 21, waarin ook de stationsgebouwen en hun omgeving worden betrokken kreeg, als eerste pilotoprojekt, het station Beveren een volledig vernieuwd interieur. Dit station zal model staan voor een klantvriendelijke inrichting. In minder dan een jaar tijd werd het gebouw geheel opgeknapt. Er werd een flinke inspanning geleverd en het resultaat mag gezien worden. Vooral de lokettenzaal kreeg een buitengewoon fris uitzicht. Naast een gezellige zithoek treft de reiziger hier duidelijke trein-informatie

Het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal is de enige NMVB-stelplaats in ons land die haar oorspronkelijk karakter vrijwel ongeschonden wist te bewaren. In gebruik genomen in 1888, werd zij in het jaar 1962 geopend als eerste trammuseum in België. In het begin werd daar ook nog veel stadstrammaterieel tentoongesteld, doch sindsdien bestaat de verzameling, mede door de opening van de openbaar vervoermusea in Brussel, Antwerpen en Liège, nog uitsluitend uit materieel van de voormalige NMVB, wat het authentieke karakter van dit méér dan bezienswaardige museum beslist ten goede komt! Dia Robert Boogaerts.

Het ATAM (Antwerps Tram- en Autobusmuseum) bestaat 10 jaar! Alles begon op 17 februari 1982, wanneer het allereerste rijtuig 6451, vervoerd op de bekende MIVB-dieplader, werd afgeleverd in de toen nog lege loods op het Domein Fort V in Edegem. De verzameling rollend materieel, die naast stads- en NMVB-motorrijtuigen, bijwagens en autobussen ook een NMVB-stoomtram en een stads-trolleybus toont, is intussen zo explosief gegroeid dat nijpend plaatsgebrek dreigt te ontstaan. Dia Staf Cuyt.



Voor een vlotte afwikkeling van het goedertransport worden steeds meer rechtstreekse treinen ingelegd. Niet alleen „gesloten” treinen worden op deze wijze overgebracht; ook gemengde treinen komen in aanmerking wanneer onderweg geen bewerkingen nodig zijn. Trein Z45004 is net in Antwerpen Noord aangekomen, nadat hij enkele uren voordien vertrok in Aachen West. Antwerpen Noord, 20 mei 1992, foto Jan Mahieu.

aan, werd het geheel in heldere kleuren gestoken en werd in de wandelzaal zelfs een mooie plant geplaatst. Station Beveren kan dan ook gerust als voorbeeld dienen!

• Driedelige „break”-motorstellen reeks 03

De werf voor het ombouwen van de elektrische motorstellen reeks 03 draait nu op volle toeren. De eerste motorstellen met tussenrijtuig verlieten de Centrale Werkplaats en werden onmiddellijk in dienst genomen. Zij rijden gewoon mee in de beurtregeling, waardoor in feite een „gemengde” dienst ontstaat. Het is technisch mogelijk om een tweeledige break gewoon te koppelen met een driedelig motorstel. Op dit ogenblik zijn reeds volgende stellingen afgeleverd: 311 (27.3.92), 328 (27.3.92), 316 (3.4.92), 323 (13.4.92), 309 (22.4.92), 327 (29.4.92), 320 (12.5.92) en 305 (13.5.92).

Wij drukken hierbij een beschrijvende fiche af met de technische gegevens van deze omgebouwde motorstellen.

J.M.



ANTWERPEN

• In het raam van de studie voor de eventuele inzet van BN-motorrijtuigen op het Antwerpse tramnet werden, tijdens de nacht van 30 op 31 maart 1992, de eerste proefritten op tramlijn 3 gereden met PCC 2105, voorzien van wegklapbare schorten op de kop van het rijtuig en op de draaistellen. Er zullen bij verdere proeven nog nauwkeuriger metingen worden uitgevoerd.

• Sinds maandag 4 mei 1992 heeft tramlijn 11 haar normale reisweg via de Provinciestraat naar de Melkmarkt hernomen. Door de herinrichting van de Provinciestraat werden twee haltes definitief verplaatst:

- richting Melkmarkt: de halte Ommeganckstraat, voorbij Provinciestraat, werd verplaatst naar Provinciestraat t.h.v. de Tuinbouwstraat;

- richting Eksterlaar: de halte Ommeganckstraat, voor Provinciestraat, werd verplaatst naar Provinciestraat t.h.v. de Ploegstraat.

• In de nabije toekomst starten de werken voor de aanpassing van de halte-accommodatie en de aanleg van voorsorteerstroken in de Brederodestraat (tramlijnen 4, 12 en 24). Deze werken werden toegewezen aan de N.V. Frateur-De Pourcq. Het betreft de halte Brederodestraat/Montignystraat

(beide richtingen), de halte Brederodestraat/Broederminstraat (twee richtingen) en de halte Brederodestraat/Amerikalei (twee richtingen).

• Op 20 juni 1991 is De Lijn, Entiteit Antwerpen, overgegaan tot de opening van de inschrijvingen van de openbare aanbesteding voor de aanleg van een verkeersdriehoek tussen de premetrostations Diamant, Opera en Astrid. Er waren vier inschrijvers. Op 11 mei 1992 werden de werken aan deze verkeersdriehoek toegewezen aan de laagste conforme inschrijver, de N.V. Frateur-De Pourcq, voor een bedrag van 16,250 miljoen (BTW inbegrepen). De aanleg kan eerstdaags starten.

• Op 19 mei 1992 begonnen de werken voor de aanleg van een ondergrondse parking op de Groenplaats.

Het uitzicht van de Groenplaats zal hierdoor ingrijpend gewijzigd worden. De in- en uitgang van de premetro (kant Kathedraal) en een deel van de koker tot aan de Kiosk verdwijnen. De in- en uitgang kant GB (thans reeds opgebroken) zal in de toekomst toegang verlenen tot het geplande ondergronds commercieel centrum. De in- en uitgang kant Nationalestraat blijft behouden.

Een onmiddellijk gevolg van deze werken was de buitendienststelling, op 18 mei, van de keerlus rond de Groenplaats. Of deze keerlus nog zal heraangelegd worden in haar vroegere vorm is op dit ogenblik nog niet beslist. Er zijn voor- en tegenstanders. PCC-rijtuig 2017 (lijn 8) was voorlopig de laatste tram die de Groenplaats bereed.

Vanaf 19 mei (aanvang dienst) keert tramlijn 4 terug richting Hoboken op de Marnixplaats. Hiervoor werd een nieuwe verbindingsboog zonder aansluitwissels aangelegd tussen de sporen naar en komend van de Geuzenstraat/Nationalestraat.

Ook tramlijnen 7 (Mortsel-Tolhuis) en 8 (Eksterlaar-Lambermontplaats) werden op dezelfde dag ingekort en keren nu terug vanaf de Komediplaats, met eindhalte in de Lange Gasthuisstraat/Oudaan.

Tussen de Groenplaats en de Lambermontplaats werd een buspendel 8 in gebruik genomen met als reisweg Kammenstraat, Nationalestraat, Geuzenstraat, Marnixplaats, Scheldestraat, Volkstraat, L. De Waelplaats, Lambermontplaats. Om een vlotte overstapmogelijkheid voor de reizigers op tramlijn 4 aan te bieden maken de buslijnen 18, 25 en 26 een ommetje langs de Marnixplaats en de Geuzenstraat. Een bijkomende halte voor de overstap op tramlijn 4 is voorzien in de Geuzenstraat 39/41 (richting Groenplaats) en Geuzenstraat 30/32 (richting Wilrijk). Om de reizigers degelijk in te lichten werd een meerkleurige folder ter beschikking gesteld.

• Aansluitend op de bijdrage „De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen is niet meer...” (RR

28/92, blz. 142) kunnen wij nog melden dat in het Belgisch Staatsblad van 7 maart 1992 (blz. 4876 tot 4899) het Koninklijk Besluit van 31 december 1991 werd gepubliceerd, houdende verdeling van het vermogen en de maatschappelijke aandelen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen aan het Vlaamse Gewest en aan het Waalse Gewest en afsluiting van de ontbinding. E.K.

• **De spoorwerken in het stadscentrum**
Wij zullen trachten de reeds in RR 27 en 28 aangekondigde spoorwerken in het Antwerpse stadscentrum zo goed als mogelijk op de voet te volgen.

Na de start van de eigenlijke grondwerken, op 2 maart 1992, schoten in een eerste fase de activiteiten in de Lange Gasthuisstraat zo goed op, dat reeds einde maart, begin april een behoorlijk stuk nieuw dubbelspoor was aangelegd. Van de verwijdering van sporen en wegbedekking in de St.-Katelijnevest werd in eerste instantie gebruik gemaakt om de rioleringen te vernieuwen, waarna ook daar met het plaatsen van nieuwe rails en bovenleiding kon worden begonnen. Buslijn 9 wordt voor de duur van deze werken vanaf de Nationale Bank langs de Leien en de Paardenmarkt naar haar normale terminus omgelegd.

In geen geval wordt bij de heraanleg van het spoor in de Lange Gasthuisstraat/St.-Jorispoort nog gebruik gemaakt van dwarsliggers: de rails worden via een elastische en geluiddempende verbinding op stevige, over de hele lengte doorlopende betonnen onderplaten bevestigd.

De aanstaande en definitieve verwijdering van de tram in de Leopoldstraat (één der oudste „tramstraten” van de stad) zal ook het opbreken van het voorlopig weer in dienst zijnde verbindingsspoor Komedieplein-Lange Gasthuisstraat

voor gevolg hebben, waardoor een „lus” verdwijnt die tot in 1940, bij het begin van de oorlog in ons land, in normale dienst werd bereiden door de zuidelijk georiënteerde NMVB-lijnen naar Boom, Rumst en Mechelen.

Tenslotte zou dus ook de grote lus rond de Groenplaats kunnen verdwijnen (zie hoger). Lijnen 4 en 8 krijgen dan in beide richtingen een tussenhalte ter hoogte van het hoofdstation, zodat een sinds vele jaren verdwenen toestand opnieuw in het leven zou worden geroepen (zij het dan dat de halte Groenplaats-Post destijds werd bediend door de lijnen 2, 3, 4, 5 en 8 - in die volgorde toen precies het telefoonnummer van een oude kennis en op de klassieke rood/witte haltebordjes afgebeeld als „HALT 23458 !). S.C.

• **Lijninfo**

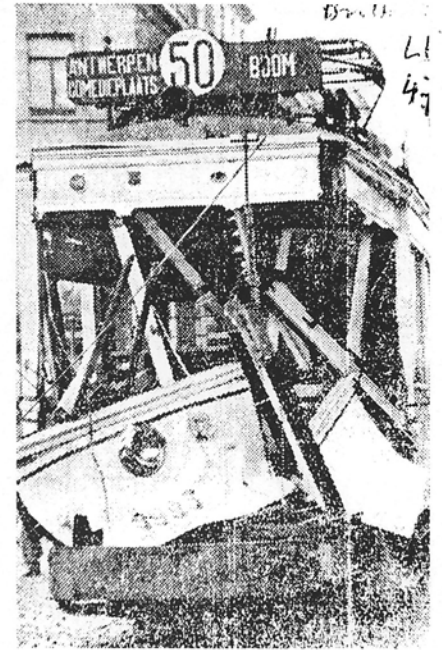
De lijninfo-borden, zoals reeds enige jaren in dienst op de lijnen 2 en 15 en op een deel van lijn 7, werden nu eveneens in dienst genomen voor lijn 7 tussen de Meirbrug en de Harmonie en voor lijn 8 tussen Meirbrug en Nationale Bank. De lijnnummers zijn op een „De Lijn”-logo geplaatst en dubbelzijdig uitgevoerd, zodat ze van twee kanten uit zichtbaar zijn.

• **Reisweginwijziging**

Het traject van buslijn 31 werd tussen kaai 172 en 190 gewijzigd. De vroegere straatweg (Vosseschijnstraat) is ingenomen door haveninstallaties. De nieuwe reisweg loopt nu langs de Bremen- en Malagastraat.

• Van de ex-NMVB busreeks 4500-4824 worden geen wagens meer herschilderd in de kleuren van De Lijn. Deze autobussen worden meestal nog slechts gebruikt voor spitsuur- en extra-diensten.

• Alle „gebanaliseerde” PCC-



Foto's m.b.t. de NMVB-aanwezigheid op het Komedieplein in Antwerpen zijn uiterst zeldzaam: slechts een paar door liefhebbers zorgvuldig bewaarde en gekoesterde oude krantenknipsels tonen soms een beeld, zoals het hier afgedrukte plaatje van houten standaard 9993, die op de Britse Lei in een zo te zien zwaar ongeval werd betrokken. Let op het koersbord! Verzameling Ludo Bosschaert, negatief Paul Possemiers.

rijtuigen (bediening van de deuren door de reizigers), ook de intussen reeds verbouwde exemplaren, werden als gevolg van reizigers-klachten vooraan en achteraan opnieuw voorzien van de bekende „blauwe ruiten”. Dit heeft niets te maken met een nieuwe trend in het gebruik van vensterglas: de ruit is immers ook een meerkundige figuur en als zodanig in het lichtblauw op de rijtuigen aangebracht. L.C.

• **Publiciteitstrams Antwerpen: overzicht**

Het zijn drukke tijden voor de schilder- en plakploegen van „De Lijn”, getet op de niet aflatende reclame- en themaversierselen op onze trams en bussen.

Hier volgt een overzicht tot 10 mei 1992:

1. Trams

- 2038: „Sterrentram Radio 2” (geel met sterren en solsleutels) - zelfklever van ong. 20.2.1992 tot heden

- 2087: „10 jaar Century Center” (grijs baksteen) - zelfklever

van begin september 1991 tot 31.12.1991

„Lonka” snoepjes (groen) - zelfklever

van ong. 15.2.1992 tot heden

In de periode tussen de twee reclamebeurten in heeft deze wagen in een eigenaardige livrei rondgereden: rood-wit zonder zwarte en witte scheidingsband op de flanken en ter hoogte van de buffers. Het betrof een „vlugge” overschil-



Antwerpen, 4 april 1992. Aanleg van de eigen bedding met dubbelsporige trambaan in de Lange Gasthuisstraat. Links PCC-rijtuig 2123, met „Technics”-publiciteit. Foto Eric Keutgens.

Rail-Revue

behandelt uw en ons Belgisch spoorhobby met
 - minder (overbodige) „luxe”
 - méér diepgaande en korrekte informatie
 - ter zake doende kwaliteitsfoto's

Rail-Revue

is gemaakt door en voor spoor- en tramiefhebbers

Rail-Revue

is bestemd voor de groot- en kleinbedrijfshobbyist

Rail-Revue

DAAR HEB JE WAT AAN !

dering van de NEO-reclame uit 1990/'91 !

- 2088 : „FNAC”

van 19.5.1990 tot ong. 20.12.1991

„Lipton” (geel) - schildering (cfr. 2090)

vanaf 10.1.1992 tot heden

- 2121 : „SKM” (Succes Kleding Meyers)

van 22.8.1989 tot 12.1.1992, vervolgens in ombouw

- 2125 : „Elvea” (blauw) - zelfklever

van begin september 1991 tot ong. 15.3.1992

„Fristi” (rose) - zelfklever

van ong. 24.3.1992 tot heden

- 2163 : „Fristi” (rose) - zelfklever

van ong. 21.6.1991 tot ong. 26.12.1991

2. Bussen

- 611, 640, 642, 643, 645 : „Hollywood Chewing Gum” (groen) - zelfklever

van ong. 8.2.1992 tot ong. 15.4.1992

- 641 : „ARDO” diepvriesprodukten - witte zelfklever

van ong. 6.1.1992 tot ong. 15.4.1992

- 639 : „Elvea” (blauw) - zelfklever

van maart 1991 tot ong. 15.4.1992

E.M.

OOST-VLAANDEREN

De komende maanden en jaren beloven boeiend te worden in Gent. Na jaren van getalm is men tijdens de voorbije maanden op velerlei fronten aan de slag gegaan.

• Sint-Pietersstation

Maandag 11 mei is een dag om te onthouden voor de Gentse tramgeschiedenis : aannemer A. Moens uit Meise stak de symbolische eerste spadesteek voor de tramkoker aan het Sint-Pietersstation en gaf meteen de aanzet voor de toekomstige verlenging van tramlijn 1 naar Zwijnaarde. In functie van de werken werden enkele dagen voordien

reeds sporen 1 en 2 van het station tijdelijk buiten dienst gesteld.

In een eerste fase zal van de bouw nog relatief weinig te merken zijn omdat de koker aangelegd wordt van binnen naar buiten toe.

De werken zullen 27 maanden duren en dus beëindigd zijn tegen september 1994. Verrassend is wel, dat tegen dan - volgens planning en naar de uitspraak van bepaalde politici (cfr. in oktober 1994 zijn er gemeenteraadsverkiezingen !) - ook de verlenging van tramlijn 1 tot aan de Ringvaart een feit zou moeten zijn.

• De in februari ingevoerde verkeersregeling aan het station bleef behouden, maar medio maart werden de verkeerslichten wel weer ingeschakeld. Hoewel minder gunstig dan voordien, blijft de nieuwe regeling toch nog heel wat beter dan de oude toestand.

• Rabot

Een tweede werf die ons in de komende tijd zal bezighouden ligt in de ruime omgeving van het Rabot. De bedoeling is, tussen Pasen 1992 en augustus 1993 lijn 1 te vernieuwen tussen het Rabot en het Gravensteen en lijn 40 tussen het Rabot en de Tolpoort. Let wel : de tram is niet de oorzaak van deze werken; hij maakt van de nodige wegen- en rioleringswerken gebruik om de eigen infrastructuur te vernieuwen en te verbeteren. Hoewel dit op lange termijn ongetwijfeld een goede investering is, zullen deze werken gedurende 15 maand ernstig reizigers-ongemak en -verlies betekenen.

Op 21 april, de dinsdag na Pasen, begon de aanpak van het Griendeplein, waarbij tijdens de wegenwerken nog oude dwarsliggers werden opgegraven van de in de jaren vijf-

tig opgedoekte tramlijnen naar Zomergen en Evergem - Bassevelde. Na twee weken werd vanaf maandag 4 mei het tramverkeer onderbroken ter hoogte van het Rabot. Tramlijnen 1 en 40 worden hierdoor voor lange tijd „geamputeerd”. Met het uitbreken van de rails gingen ook een aantal zichtbare Buurtspoorweg-overblijfselen verloren (bv. kasseien die loop en ligging van de vroegere sporen verraadden).

Door de onderbreking is lijn 1 voorlopig in twee geknipt. Tussen het Sint-Pietersstation en de Lange Sloopstraat (na 19 u beperkt tot de Korenmarkt) rijdt lijn 12. Het volledig noordelijk stuk wordt, gezien het totaal afgesneden is van de rest van het net, uitgebaat met bussen van vnl. de ex-NMVB : alvast een eerste duidelijk teken van integratie van de ex-NMVB en de ex-MIVG. Deze bussen vertrekken echter niet van de Korenmarkt, maar vanaf Guislain (Brugsepoort) aan het kruispunt van tram 40 (voor reizigers komende van het station) en trolleybuslijn 3 (voor reizigers komende van de Korenmarkt).

Lijn 40 is eigenlijk in drie stukken gehakt. Tussen Moscou, Korenmarkt en Muidebrug rijdt lijn 40 normaal (maar onder nummer 42). Tussen Muidebrug en het Rabot rijdt een zg. pendeltram. Het stuk van lijn 40 tussen Rabot en Sint-Pietersstation is gekoppeld aan de hierboven vermelde lijn 12.

Het noordelijk deel van tramlijn 1 komt opnieuw in dienst tegen de bouwvakantie. Tegen dan zal een gewone verbindingsboog zijn aangelegd tussen lijn 40, komende van het station en lijn 1 richting Evergem.

• Verlenging tramlijn 2

De precieze aanvangsdatum voor de verlenging van tramlijn 2(1) van het Arsenaal naar Melle (Leeuw) staat blijkbaar nog niet helemaal vast. Sommige bronnen spreken van mei 1992, andere spreken dit dan weer tegen. De alledaagse werkelijkheid zal moeten aantonen wie gelijk krijgt

BVC

WEST-VLAANDEREN**• Actieplan „Hart van Brugge”**

Sinds zondag 29 maart 1992 is er in Brugge één en ander ten goede veranderd. Op die dag werd immers het „nieuwe verkeerscirculatieplan” ingevoerd, dat auto's uit de binnenstad bant en meer ruimte schept voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Vijfendertig fonkelnieuwe Van Hool A508 stadsbusjes bedienen zestien lijnen, waarvan acht het station en

Bezoek het ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM, Rekreatiedomein FORT V, Fort V-straat, 2650 Edegem. Open van Pasen tot het laatste weekeinde van oktober, elke zaterdag, zondag en wettelijke feestdag van 14 tot 18 u. **Te kijk : de boeiende geschiedenis van tram en bus in de provincie Antwerpen, door middel van woord, beeld en rollend materieel !**

acht het stadscentrum als vertrekpunt hebben, uitzwermend over het hele Brugse stads- en voorstadsgebied. In de eigenlijke stadskern en op drukker lijngedeelten wordt een tienminutendienst verzekerd; op het overige net kan om de twintig minuten op de bus worden gestapt. Een schoolvoorbeeld van hoe het in onze kleinere (en vooral grotere) steden zou moeten zijn; voorbeeld dat ongetwijfeld heel wat moed en doorzettingsvermogen heeft vereist. Aan deze eigenschappen wil het vele stadsbesturen nogal eens ontbreken...

• **De kusttram : gedaan met slingeren !**

Teneinde het hinderlijke slingeren van de BN-motorrijtuigen op de kustlijn uit de wereld te helpen werden door de Oostendse werkplaats van De Lijn een aantal wijzigingen uitgevoerd, w.o. de verandering van het wielprofiel, de verhoging van de stijfheid van de primaire vering, de vergroting van de horizontale veerweg en de vermindering van de stijfheid der horizontale schokdempers.

Noch BN noch onderhoudstechnici konden iets abnormaals aan de rijtuigen vaststellen; desondanks werd de buitengewone slijtage aan de spoorstaven duidelijk door de tram zelve veroorzaakt.

De in Oostende tot op heden aan motorrijtuigen 6011, 6013, 6016, 6018, 6024, 6035, 6036, 6038, 6102 en 6020 uitgevoerde wijzigingen leidden tot een spectaculaire verbetering van het rijgedrag.

S.C. Bron : „Tussen de Lijnen”, krant van de VVM, nr. 14, april 1992.

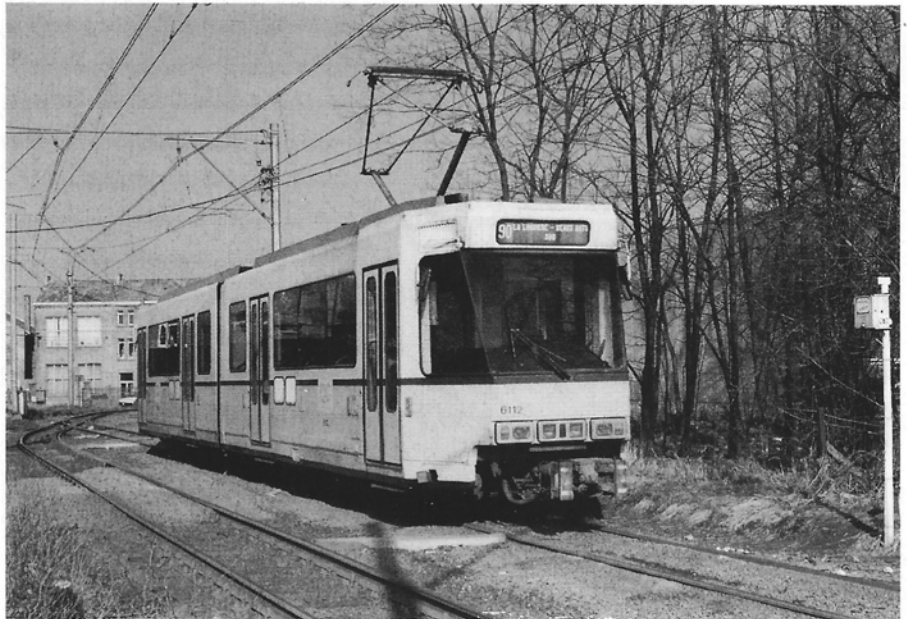


HENEGOUWEN

• BN-motorrijtuig 6121 is als tweede tram in de nieuwe TEC-livrei geschilderd. Bij diverse andere BN-rijtuigen werden de oude NMVB-emblemen met TEC-zelfklevers overplakt, waarbij (eindelijk ?!) ook de „100 jaar NMVB”-stickers uit 1985 werden verwijderd, wat soms duidelijk zichtbare sporen op de rijtuigkasten heeft achtergelaten.

• Naast SJ's 9173 en 9174 is nu ook SJ-motorrijtuig 9175 als „nieuwe” werkwagen-depanneur in dienst gekomen. Bovendien werd op 10 juni 1992 ook SJ 9179 tussen Anderlues en La Louvière opgemerkt tijdens een „Ecolage”-rit, zodat nu af en toe - rekening houdend met de 9180 - opnieuw vijf SJ's op het Henegouwse „net” rondtoeren.

• Sprekend over Anderlues - La Louvière : dit intussen rijkelijk omstreden baanvak zou op vrijdag 28 augustus 1992 definitief gesloten worden, luidens op de viering van het tienjarig bestaan van het MSVB in Woluwe cir-



BN-motorrijtuig 6112 met TEC- en zonder „100 jaar NMVB-stickers”. Anderlues Grande Couture, 1 maart 1992. Foto Wim Moréls.

culerende berichten; berichten die ten andere door ASVi-„officiëlen” werden bevestigd. Lijn 62 Charleroi - Gosselies zou omstreeks die tijd terug in dienst moeten komen; zo ook de intussen voor regulier tramverkeer in orde gebrachte lichte metro-gedeelten.

Wait and see ?...

• Gedurende de derde week van de maand mei werden 5 à 7 van de aan Wallonië toegewezen ex-NMVB-rijtuigen naar Gosselies overgebracht, waaronder het interessante vierassige nr. A.1853 met eerste- en tweede klasse- en pakwagenafdeling.

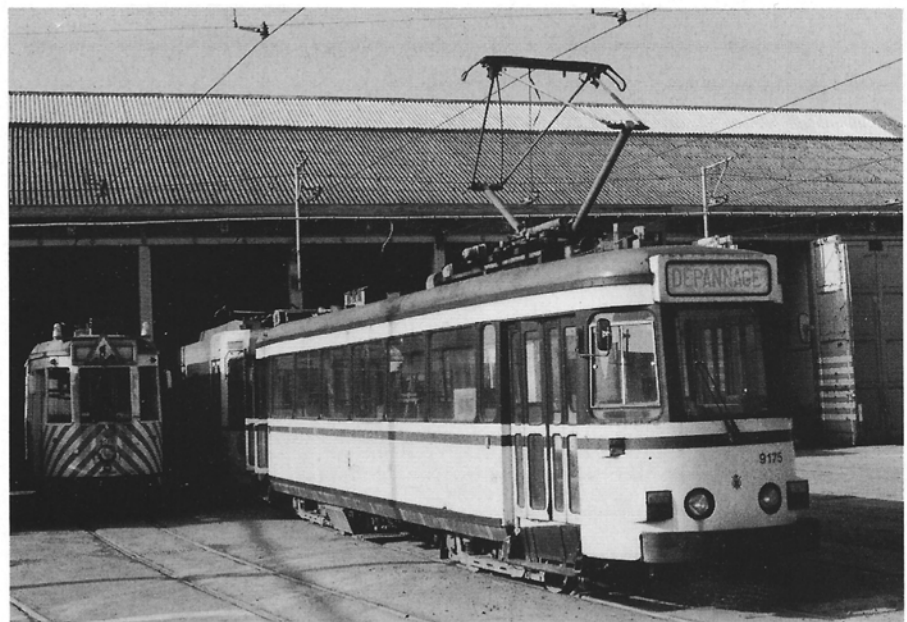
W.M.

Correspondenten gezocht

Voor onze door de lezers zeer gewaardeerde rubriek „Rail-aktueel” zoeken wij een aantal taalvaardige correspondenten, die bereid zijn

ons regelmatig te berichten (en eventueel illustraties te bezorgen) omtrent de voor de liefhebbers interessante nieuwtjes m.b.t. het spoorweg-, tram- en busgebeuren in hun stad, streek of provincie. Wij zoeken **ernstige** berichtgeving, dus géén geruchten, verzinsels of wensdromen. Zoals ook de gewone redactieploeg werken onze correspondenten voor „de eer en het genoegen”, met de bedoeling hun medehobbyvrienden van dienst te zijn. Slechts voor de provincies Antwerpen, Henegouwen en Oost-Vlaanderen hebben wij op dit ogenblik vaste „berichten-leveranciers”, zodat er voor kandidaat-correspondenten alleszins mogelijkheden genoeg overblijven om een aantal belangrijke leemtes op te vullen.

De redactie



Anderlues-depot : de „nieuwe” depannage-motorwagen SJ 9175. Links dienstwagen bovenleiding S 9055 uit de voormalige NMVB-groep Liège, reeds sinds september 1961 in Henegouwen. Foto Wim Moréls, 1 maart 1992.

Lezersforum

Reactie op een reactie : de diesel-hydraulische tractie

Allereerst wil ik u mijn blijdschap met het voortbestaan van Rail Revue melden. Ik ben abonnee vanaf het eerste uur en lees het blad iedere keer met veel plezier. Staf Cuyt verdient dan ook alle respect voor al het werk dat hij voor ons lezers heeft verricht.

Naar aanleiding van het voortreffelijk artikel over de reeks 64 volgde een reactie van Robert Morren. In zijn brief treft hij de spijker op zijn kop. Het is inderdaad waar dat de DH-tractie voor wisselende belasting, waarmee lokomotieven onvermijdelijk worden geconfronteerd, nooit echt een succes is geweest. De Engelse „Western Region” experimenteerde hiermee uit een soort eigenwijsheid, zoals daar ook al geld was verspild aan een project met Gasturbinettractie. De Engelse DH-loks hadden veel onderhoud nodig van gespecialiseerd onderhoudspersoneel. Reparaties en afstellingen aan vloeistofkoppelingen en koppelvormers moeten met de grootste zorgvuldigheid gebeuren om alles optimaal te laten werken. Een ander probleem vormt de snellopende dieselmotor welke onlosmakelijk verbonden is aan een DH-krachtverbinding. Zo'n motor heeft ruwweg twee maal zo veel onderhoud nodig als een GM-motor met vergelijkbaar vermogen. Deze eigenschappen maakten de DH-tractie ongeschikt voor export naar landen met een minder ontwikkelde onderhoudsstructuur. Derhalve is het aandeel van de DH-tractie in het totale dieselverkeer in de wereld op 20 % blijven steken, wat voor het grootste deel rangeerloks zijn. Het Duitse succes met de DH-tractie vloeit voort uit de grootscheepse begeleiding die de DB van Voith, later MTU, mocht genieten. Het was er Voith alles aan gelegen om de DH-tractie tot een succes te maken, om te kunnen concurreren met GM/EMD, Westinghouse, Alco, Alstom, GEC en Brush.

Dat de DH-tractie in Engeland geen succes was komt omdat British Rail het onderhoud aan de dieselmotoren trachtte te verminderen door het brandstofdebiet te beperken. Dat resulteerde in een slechter rendement van de koppelvormers en leidde uiteindelijk tot schade. De motoren van de Westerns liepen ook schade op door toepassing van een verkeerd type koelers, waardoor de dieselmotoren niet op bedrijfstemperatuur kwamen. De werkwijze van BR leidde er toe dat de ingenieurs van Krauss Maffei en Voith, die het project begeleidde, zich terugtrokken en het Engelse DH-avontuur een fiasco werd.

Dat de SNCF niet geëxperimenteerd zou hebben met de DH-tractie, zoals Robert Morren in zijn brief stelt, is pertinent onjuist. De SNCF liet in 1963 door Creusot twee zware DH-loks bouwen om deze te kunnen vergelijken met

de serie A1A A1A 68000. Het gaat om de BB 69001 en 69002 die wel een succes genoemd mogen worden. Ze reden beiden 1 miljoen km alvorens in 1984 buiten dienst te worden gesteld. Dat de SNCF deze loks niet in serie bouwde hield verband met het feit dat ze twee motoren hadden en de SNCF met de CC 72000 inmiddels een voldoende sterke éénmotorige diesellok had verkregen.

Dat de DH-tractie onbruikbaar zou zijn is een onjuiste stelling. De DB heeft voldoende bewezen dat DH-tractie goed bruikbaar is, met als voordeel de hydro-dynamische rem en een kleinere massa. DE-tractie stelt daar probleemloos en weinig frequent onderhoud tegenover. De makkelijk te realiseren vermogensregeling, de startprocedure en de ideale tractie-karakteristiek van de seriegelijkstroommotor zijn andere voordelen. Nu de DE-tractie door de moderne elektronica en draaistroommotoren lichter en energievriendelijker is geworden, is het pleit definitief beslecht en zal ook de DB, in de vorm van de DE 1024 van MaK, kiezen voor de DE-tractie die zich in de loop van de tijd als zeer betrouwbaar heeft bewezen.

Bert van Reems, Dirksland

TEPCE-motorrijtuigen reeks 400 in Gent

Geachte redactie,

Aansluitend op de interessante artikelenreeks over de Stadstram van Charleroi van de heer Jean de Meurs, zend ik U hierbij drie fotokopieën uit het archief van de vroegere Electriche Tram van Gent. Uit deze briefwisseling van mei 1943 blijkt dat tenminste 14 van de in Oostende gebouwde motorrijtuigen reeks 400 enige tijd in het Gentse hebben doorgebracht alvorens Charleroi te bereiken. Hieruit blijkt de invloed van ELECTRORAIL, eigenaresse van zowel de MEBOBB te Oostende, de ETG te Gent en de TEPCE te Charleroi.

Wat betreft de reden van dit verblijf wordt genoemd bescherming tegen bombardementsgevaar in de streek van Charleroi, hoewel het misschien ook mogelijk is dat de rijtuigen niet onmiddellijk te Charleroi inzetbaar waren doordat de benodigde tractiemotoren niet beschikbaar waren.

Ook is tekenend voor de oorlogstoestand dat de ETG de TEPCE zoekt middels een „truuk” de terugkomst van haar gesloten wagen A.7984 (lijn Gent - Zomergem) zeker te stellen.

Welke rijtuigen de genoemde nummers 10 en 11 zijn, die als bestemming Oostende schijnen gehad te hebben, is mij niet duidelijk. Bij geen van de Belgische ELECTRORAIL-dochters (MEBOBB, ETG, TEPCE, RELSE) kan ik deze nummers plaatsen, maar wellicht kan iemand hier duidelijkheid geven.

Ik meen dat deze drie documenten interessant genoeg zijn om in een volgende uitgave van Rail-Revue openbaar gemaakt te worden.

Tenslotte een kleine bijdrage tot de ontsluiting van het mysterie rond SJ 9180. Uit aantekeningen van een Belgische tramvriend, overigens zonder datum, noteer ik dat de zes SJ rijtuigen op het sloopspoor van Jumet de volgende nummers droegen: 9171, 9175, 9179, 9178, 9170, 9172. Ook was hier aanwezig de Spm 9157. De 9180 stond zo nu en dan ook in de buurt van dit zestal, echter nooit geklasseerd voor sloop of verkoop.

Wanneer wij dus niet twifelen aan de eerdere opgave in Rail-Revue, moet de conclusie luiden dat het rijtje van 6 JS's in de loop van de maanden zeker éénmaal van samenstelling is gewijzigd (en waarom niet? We hebben wel meer vreemde zaken gezien in Henegouwen) en dat de 9180 hier zo nu en dan stond „geparkeerd”, maar zeker niet in de beschadigde toestand zoals sommige andere rijtuigen.

De voorzichtige en wellicht voor de hand liggende gevolgtrekking kan zijn dat de 9180, evenals de twee „erkende” werkwagens 9173 en 9174 steeds dienstvaardig is gebleven. In ieder geval is destijds, voor het onfortuinlijke bezoek aan Gent, de 9180 van „normale” (dus conventionele) type S (Zwanenhals/Pennsylvania)-bogies voorzien, in verband met zijn inzet als werkwagen!

Met hartelijke groet,

Dirk W. Eveleens Maarse, Arnhem

Wij drukken hierna de drie, inderdaad belangwekkende en ons door de heer Eveleens Maarse bezorgde documenten integraal af, waarbij de gebruikte taal en schrijfstijl nauwlettend worden gerespecteerd.

Wat het SJ-motorrijtuig 9180 aangaat beschouwen we, bij deze laatste uiteenzetting van de heer Eveleens Maarse, dit hoofdstuk als - definitief? - afgesloten.

De redactie

...

Gand, le 17 mai 1943;

Monsieur G.J.

Directeur aux Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions Gilly

Cher Monsieur J.,

Nous avons l'honneur de vous informer de ce que nous vous avons adressé samedi dernier par voie vicinale le wagon fermé 7984 appartenant à notre ligne Gand-Zomergem, chargé du petit matériel de quincaillerie, des portes et chassis latéraux avec glaces des 4 voitures motrices, numéros 420 - 421 - 422 - 423, destinées à votre réseau et nous adressées en dépôt provisoire par les Tramways d'Ostende.-

Comme en pareil cas le retour des wagons vicinaux de notre groupe n'est pas assuré, nous vous prions de bien vouloir nous renvoyer le wagon en question avec un chargement quelconque; par exemple : mettons 2 T. de sable pour sablières.-

D'autre part nous vous prions de bien vouloir faire parvenir aux ACEC la caisse dans laquelle est enfermé

la quincaillerie, et qui leur appartient en mentionnant qu'elle leur est adressé par nous.-

Veillez agréer, Cher Monsieur J., nos salutations distinguées.-
Le Directeur d'Exploitation,

...

Gand, le 20 mai 1943;

S.A. Tramways Electriques de Gand
59, rue de l'Association,
Bruxelles,

Messieurs,

Remise des motrices T.E.P.C.

Nous avons l'honneur de vous informer de ce que nous avons pu garer dans les remises de Zomergem 8 des 14 motrices de ce type, séjournant actuellement en notre exploitation; 2 ont également pu être garées au dépôt de Mariakerke, de sorte que 4 motrices doivent rester garées dans nos remises à Gentbrugge.- Nous vous signalons la chose pour le cas ou vous pourriez trouver un emplacement mieux approprié pour ces 4 dernières motrices.-

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.-

...

Gent, 20 mei 1943.

den Heer T-

In de Buurtstatie van

Gent-Rabot.

Mijnheer,

De Maatschappij tot Exploitatie der Buurtlijnen van Oostende en de Belgische Badplaatsen laat ons weten dat op Zondag a.s. 23 dezer twee rijklijnen „T.E.P.C.” Nrs 424 en 425 naar Gent zullen verzonden worden om er geborgen te worden. Er zal van de gelegenheid worden gebruik gemaakt om de twee rijklijnen Nrs 10 en 11 terug naar Oostende te brengen. Deze twee rijklijnen werden U vandaag naar de Stelplaats van Mariakerke gezonden.- De twee motorrijklijnen Nrs 424 en 425 zullen in de Stelplaats van Mariakerke geborgen worden.-

De rijklijnen in kwestie waarschijnlijk rond 11 u. te Zomergem aankomen. Gelieve U nochtans bij de N.M.V.B. van het juiste uur van aankomst te verzekeren.-

Ontvang, Mijnheer, de verzekering onzer achting.-

De uitbatingsdirecteur.

Nog steenkoolmijn-spoorwegen

L.S.,

Met belangstelling las ik in RR 27 p. 103 en in RR 28 p. 158 over het elektrische privéspoor van Bernissart naar de steenkoolmijnen van Hensies Pommerœul. In „Het Spoor” van maart 1979 verscheen ook een stukje over die spoorlijn, in een artikel van G. Finet over lijn 78. Ik stuur u hierbij een fotocopie van de betreffende bladzijde, voor het geval dat u het artikel niet zou kennen. Ik ben indertijd (± 1980) eens op verkenning geweest in de streek van Bleton en herinner mij toen die spoorlijn gezien te hebben, met nog duidelijke sporen van de elektrificatie.

Er waren nog andere steenkoolmijnen in Henegouwen die zelf het vervoer van hun arbeiders per spoor orga-

niseerden. Zo bv. de mijn „Bois du Luc”, die nu als museum is ingericht. Op het binnenplein van het mijnatelier waren in 1985 een stoomloc en een reizigersrijtuig te zien, die voor dat vervoer gediend hebben. De CFV3V bezit eveneens twee ex-„Bois du Luc” rijklijnen. De verbinding liep van het mijnterrein naar het station van Houdeng-Goegnies. Het systeem functioneerde tot in 1973.

Met vriendelijke groeten,

Paul Kevers,

Nieuwkerken-Waas

Geén „onbekende” lijn 40 !

Beste,

Deze morgen ontving ik het nummer 28 van Rail-Revue, met de voor de 10de verjaardag van het Brusselse trammuseum zeer toepasselijke voorpagina !

Na het lezen van lezersforum wou ik echter niet langer wachten om u enige toelichting te geven bij het in Henegouwen in 1985 geplande tramlijnnummer 40, lijn die dhr. Morélis terecht opmerkte in de NMVB-dienstregelingen.

In 1985 lag er inderdaad een nieuwe filmrol op de tekentafel in Charleroi (place des Tramways). Deze was bestemd om de dan gebruikte film van de S/Spm/SJ's te vervangen. Op deze nieuwe rol waren volgende lijnen voorzien : DEPOT, SPECIAL, 30, 31, 40, 41, 57, 62, 63, 80, 87, 88, 89, 90 en 93.

Volgende elementen waren nieuw :

- lijnnummer 40

Dit lijnnummer was volkomen nieuw en bedoeld om een nummer te geven aan enkele, steeds vaker voorkomende beperkte diensten van lijn 30 tussen Anderlues en Morlanwelz.

- lijnnummer 41

Deze lijn werd ingekort tot Roux. Dit was ook de aanleiding tot het tekenen van een nieuwe film.

- lijnnummer 43 en 57

Lijnnummer 43 werd logisch niet meer opgenomen en 57 terecht ingekort tot Courcelles.

- lijnnummer 82

Minder duidelijk is waarom lijnnummer 82 niet meer werd opgenomen, terwijl nog steeds diensten dit nummer konden gebruiken.

- lijnnummer 88

Een korrekte aanpassing van de westelijke eindbestemming van deze spitslijn zou de naam „Maurage” vervangen door „Bracquegnies”.

- lijnnummer 93

Voor de eerste keer zou dit nummer op de S/Spm/SJ-films komen

- kleurencombinaties

Deze stemden niet altijd overeen met de dan gebruikte kleuren. Wit was daarbij bedoeld om de ingekorte diensten aan te duiden (lijnnummers 40, 57, 62, 87 en 88).

Deze filmrol kwam echter nooit verder dan de place des Tramways te Charleroi, waar tevens de dienstregelingboekjes werden samengesteld. GEEN ENKELE TRAM HEEFT LIJN-NUMMER 40 OOK KUNNEN INFILMEN !!

Hoe kwam het nummer 40 dan

terecht in de dienstregelingboekjes ? De personen die deze boekjes samenstelden gebruikten de dan meest gevorderde voorstellen voor nieuwe films en dus ook de nieuwe rol voor de S/Spm/SJ-wagens. En zo kwam lijn 40 alléén in de dienstregelingboekjes te voorschijn. De gewijzigde kleuren voor lijnen 30, 57, 62 en 87 zijn ook in dat bewuste boekje nr. 34 terug te vinden.

Waarom werd deze film nooit in productie genomen ? Voorrang werd, zeer logisch, gegeven aan de bussen die toen ook al zeer lang geen nieuwe films hadden gekregen. In plaats van de nieuwe filmrol in 1985 te maken werd de rol van mei '84 voor een tweede maal gewijzigd, ditmaal betreffend lijn 41. In mei '85 werd immers de eindbestemming in Roux veranderd. Een nieuwe filmrol kwam er wel ruim een jaar later, in november '86, bij de verbussing van de lijnen 30, 63 en 80. Een bijkomend element dat het „niet-bestaan” van lijn 40 benadrukt, is dat op de dan gemaakte rol (1986) wel de „tijdelijk” afgeschafte lijnen 30, 31 en 87 voorkwamen, maar in geen geval de één jaar eerder „verzonden” lijn 40.

Lijnnummer 40 is dus in feite een tekentafellijn, zoals veel andere nooit uitgevoerde plannen. Deze dienst werd steeds met film „SPECIAL” gereden. De onnauwkeurigheid van de dienstregelingboekjes wordt eens te meer bewezen door de afwezigheid daarin van wel bestaande lijnen, zoals lijnen 88 en 93, die overigens niet enkel op de bestaande films terug te vinden waren, maar ook op de tekentafelfilm anno 1985.

Welke regel heb ik gevolgd bij het opstellen van de tekst voor Terminus Jumelet ? Die van de echt gebruikte films. Daarom werd tekentafellijnnummer 40 verzwegen... Misschien was het toch beter geweest ook alle nooit uitgevoerde plannen op te nemen ? Of minstens had ik u van dit stilzwijgen moeten inlichten. Maar dat kan ik alleen mijzelf verwijten.

Genegen groeten,

Luc Koenot, Brussel

Geachte heer Koenot,

Ik dank u oprecht voor de wel zeer duidelijke uiteenzetting m.b.t. lijn 40. U hoeft zich m.i. niets te verwijten : het reeds zeer ingewikkelde - en desondanks helder geschreven - relaas omtrent de NMVB-lijnstructuur in Henegouwen was, indien u ook nog alle nooit uitgevoerde plannen had opgenomen, wellicht zo goed als onbegrijpelijk op de lezer overgekomen. Toch blijft het, zij het als anekdote, interessant te vermelden dat het personeel dat de „niet-bestaande” lijn 40 bediende - vooruitlopend op de nooit gerealiseerde film die dit lijnnummer zou vermelden - zich behielp met middels grove viltstiften en/of verfkwasen zelf gefabriceerde koersborden „Anderlues 30 Morlanwelz” of „Morlanwelz”, die achter het windscherm werden gede-

poneerd en waarbij gereden werd als „Spécial”, als lijn 30 of gewoon met blanco film ! Verschillende door de heer Morelis ter beschikking gestelde maar jammer genoeg onpubliceerbare foto's tonen deze typische staaltjes van Henegouws improvisatietalent. S.C.

Bussen en trams in nieuwe huisstijl (RR 27, blz. 115)

De „statistiek” overgenomen uit „Tussen de Lijnen” is enigszins misleidend, omdat het totaal van het reeds herschilderd materieel zowel op de ex-MIVG als op de ex-NMVB slaat. Verwarring ontstaat helemaal bij de volgende zin, waarin de herschildering van enkele oudere bussen van de ex-MIVG wordt vermeld.

Wat de opgegeven nummers 06 en 07 betreft heb ik enkele bedenkingen : de 73 is korrekt; deze heeft inmiddels (1.3.92) ook haar zussen 71, 72 en 74 met nieuwe jassen naast zich gekregen. Wat echter 06 en 07 aangaat : het zijn precies deze autobussen uit de reeksen 1-16 en 17-34 die gaan vervangen worden door de op dezelfde bladzijde aangekondigde drieëndertig stuks A300 bussen. Wat speciaal de 06 betreft : deze bus is sinds 1990 gedegradeerd tot vrachtwagen en dient als ontijzingswagen voor de trolleybuslijn.

Nog een kleine algemene opmerking : beter ware het, niet meer te schrijven over oude of nieuwe autobussen of trams, tenzij tussen aanhalingstekens. De huidige „nieuwe” MIVG-autobussen (reeks 77-115) stammen inmiddels ook reeds uit de jaren 1979-80 en dat is toch ook alweer 12 à 13 jaar geleden. Krijgen de te verwerven A300 autobussen dan het stempel „nieuwe” nieuwe autobussen mee ? Beter lijkt het me, hier de typebenaming van de autobusreeksen te gebruiken.

Met beleefde groeten,
Luc Couscheir, Wilrijk

„Stoomcentrum Maldegem - laatste berichten”

Wij hebben uw artikel over Maldegem en de overdracht van een gedeelte van ons patrimonium naar deze vereniging met de grootste aandacht gelezen.

U zult best begrijpen dat wij, na de onzin die in sommige andere tijdschriften en clubbladen verschenen

is en de roddel die wij spijtig genoeg moeten ondergaan, zeer achterdochtig geworden zijn.

Daarom houden wij eraan, nu de zaken door u in hun juiste toedracht gepubliceerd werden, U te danken voor het artikel.

De vzw T.H.T. (Trein Hobby Trains) streeft er verder naar om in de stelplaats te Vilvoorde restauratiewerken uit te voeren, zolang het Stoomcentrum Maldegem niet zelf behoefte heeft aan de werktuigen en machines.

De vzw T.H.T. heeft echter niet alles van de hand gedaan. De loodsen zijn nog steeds haar eigendom evenals volgend rollend materieel : Diesellok DEUTZ, pakwagens, goederenwagens. Bovendien kopen wij opnieuw eigen werktuigmachines aan om restauratiewerken te kunnen uitvoeren. Maar opnieuw met een museumlijn starten ? Neen, dank U...

De vzw T.H.T. organiseert bovendien eens per jaar een reis voor een beperkt aantal spoorwegvrienden en de gekende ruilbeurzen.

U nogmaals dankend voor het artikel verblijven wij intussen, met vriendelijke groeten.

Voor de vzw T.H.T.

Karel Vander Perren,
Voorzitter;
Jean Duvivier,
Secretaris

Evenementen op en om het spoor

Op **Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs** worden in 1992 diensten gereden op 21 juli (Nationale Feestdag), 15 augustus (Hemelvaartdag), 19 september (Puurse Kermismarkt), 3 en 4 oktober (TTB-Weekend). Naast deze speciale diensten wordt eveneens gereden op de zondagen 12, 19 en 26 juli en 2, 9, 16, 23 en 30 augustus.

Principieel wordt tijdens elke ritdag met stoomtraktie gereden. Meestal zijn ook een diesellok en een dieselmotorrijtuig in dienst. Even herinneren : sinds vorig jaar wordt het NMBS-station Dendermonde door SDP bediend, waardoor ritten met museummaterieel mogelijk werden over de hele afstand Dendermonde - Puurs en overstappen op de normale NMBS-diensten al bij-

zonder eenvoudig is geworden !

Info : vzw BVS, p.a. Ten Berg 101, B-9300 Aalst, tel. 053/70.38.37; tijdens exploitatiedagen : station Baasrode Noord, tel. 052/33.02.23.

Museumspoorlijn 58 Eeklo - Maldegem

organiseert in 1992 volgende ritdagen : 12, 19, 21 en 26 juli; 2, 9, 15, 16, 23 en 30 augustus; 6, 13, 19, 20 en 27 september; 3 en 4 oktober. Vertrek uit Eeklo om 11, 13.45, 15 en 17.20 uur; uit Maldegem om 10.15, 12.30, 13.40, 16.10 en 17 uur (dit laatste vertrek uit Maldegem vindt slechts plaats indien er nog reizigers terug moeten naar Eeklo).

Er wordt gereden met stoom- en dieseltraktie. Gezien de vermelde dienstregeling als louter indicatief moet worden beschouwd, behoudt Stoomcentrum Maldegem zich het recht voor, diensten te wijzigen of te schrappen of andere traktievormen in te zetten.

Foto voorpagina : De dag na de eerste proefrit met drieledig „Break”-motorstel 311 werd het tweede verbouwde exemplaar 328 in het station van Mechelen tentoongesteld. Elders in dit nummer vindt de lezer de aangepaste technische steekkaart van de drieledige „Breaks”.

Mechelen, 7 maart 1992. Foto Jan Mahieu.

Foto achterpagina : in het raam van het in Brussel gehouden congres „Eurailspeed 92” stelden diverse buitenlandse spoorwegmaatschappijen van 28 april tot 3 mei 1992 hogesnelheidsmaterieel tentoon in het station van Schaarbeek. Ons beeld toont SBB-lokomotief RE 4/4 460004-5 met één der prachtige Bondsspoorweg-panoramarijtuigen, die zomer 1991 in een reeks van 12 in dienst werden genomen. Bij ons is dit type rijtuig onbekend; in zijn thuisland biedt het 54 reizigers de mogelijkheid, tenvolle van de overweldigende Zwitserse landschappen te genieten. Foto Willy Hendrikx.

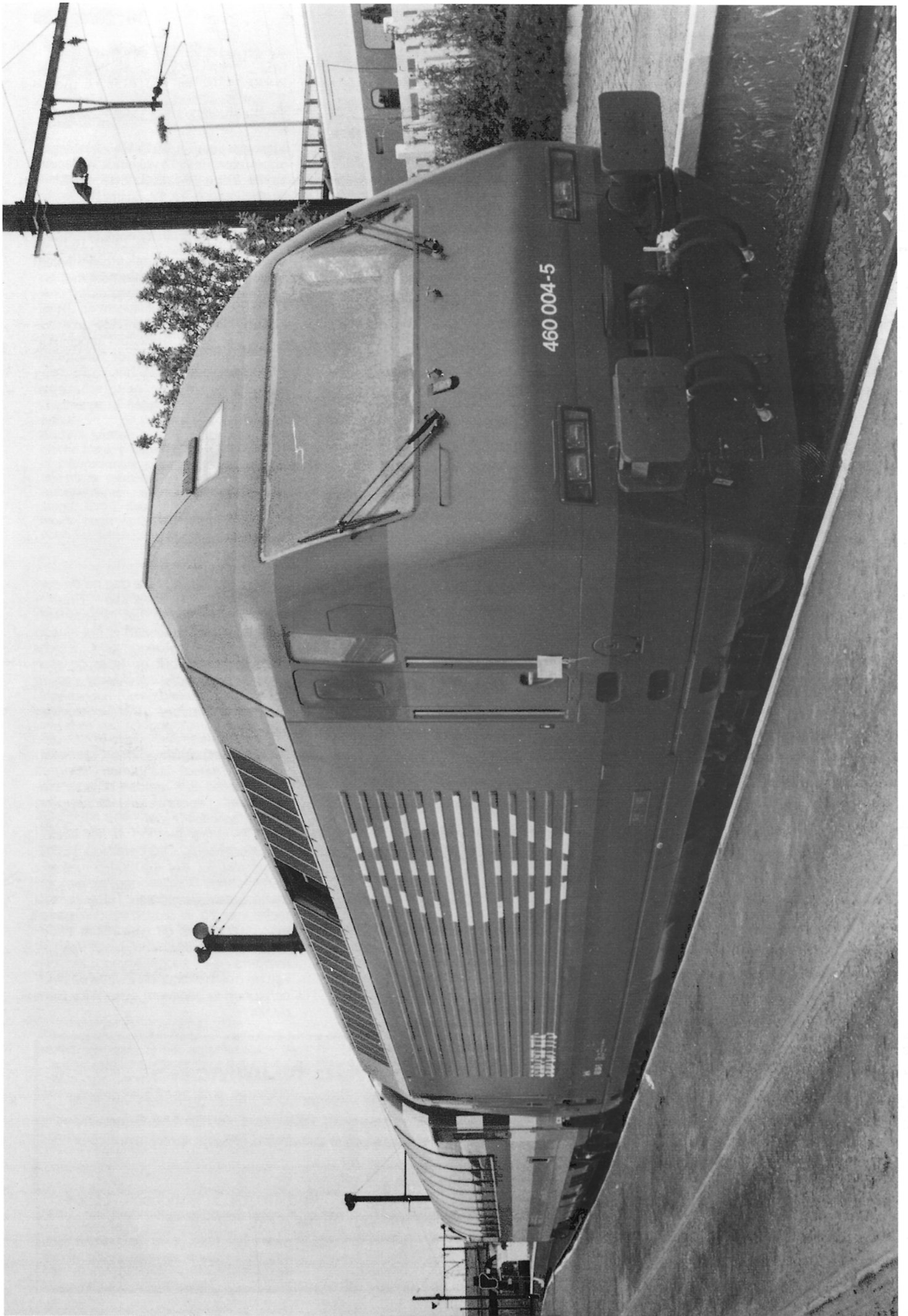
VERZAMELAARS EN ONTBREKENDE NUMMERS...

Met uitzondering van de nummers 1, 2, 3, 4, 12, 13 en 14 zijn **alle** vroeger verschenen nummers van Rail-Revue nog **beperkt** verkrijgbaar. Prijs per nummer : 135 F (nrs. 5-8); 150 F (nrs. 9-16); 165 F (nrs. 17-24) of 185 F (nrs. 25-28). U kunt nabestellen, onder vermelding van de gewenste exemplaren, door overschrijving van het overeenstemmend bedrag.

België : rekening KB 453-9102561-74 van de v.z.w. Rail-Revue, Mortsel

Nederland : (prijs per nr. resp. f 8, f 8,5, f 9 of f 10,5) : rekening 13 06 08 491 bij de Rabobank, 't Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening) van de v.z.w. Rail-Revue.

Toezending volgt langs de post !



460 004-5

100-1000000