



DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR DE TRAM- EN TREINHOBBY

Eerste jaargang - Nr. 3 - 1 december 1985 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 135 F

WAPENSTILSTANDSLOKOMOTIEVEN - OMBOUW FLEISCHMANN T16' -
TREINFERRYDIENSTEN TE ZEEBRUGGE - EEN INTERNATIONALE WED-
STRIJD IN 1885 - 150 JAAR „GREAT WESTERN RAILWAY” - TE BED OF NIET TE
BED - MODELBAAN-ELECTRONICA - KLEURENPOSTER

RAILREVUE

RAIL-REVUE

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

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

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

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

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

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurenposter :

Fotogravure Vergouts, Wommelgem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

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

Foto eerste bladzijde : afscheidsrit van lok 64.022 (Pruisische P8) te Dendermonde op 14 oktober 1966. In dit nummer starten wij met een reeks bijdragen, gewijd aan de zg. „Wapenstilstandslokomotieven”. In samenhang met deze bijdragen wordt de ombouw van fabrieksmodellen naar de Belgische uitvoering van deze lokreksen voortgezet. (Foto Max Delie)

Foto laatste bladzijde : Nog een afscheid. NMVB-spoorauto ART 40 gefotografeerd op de laatste exploitatiedag (26 juni 1970) te Mol „Zandputten”. Deze gebeurtenis betekende het definitieve einde van het NMVB-trambedrijf in de provincie Antwerpen. ART 40 is nu tentoongesteld in het Antwerpse tram- en autobuseum. (Foto Fr. Keutgens)

1985 : balans en waardering

Met de winter vlak voor de deur is het „buitengebeuren” (manifestaties, expo's, opendeurdagen, ruilbeurzen) praktisch geheel stilgevallen. Onze Spooragenda ziet er ditmaal dan ook enigszins schraal uit. Terwijl de modelbouwers zich in clublokalen en op zolders, in hobbykamers en -kelders hebben teruggetrokken en terwijl de liefhebbers van het zwart-wit of kleurenbeeld hun „rondslingerende” filmen monteren, hun onversneden dia's inramen, hun foto's klasseren of op een of andere wijze in de donkere kamer actief zijn, trachten wij een balans(je) te maken over het voorbije Jaar van het Openbaar Vervoer.

Na een onderbreking van ruim vier volle jaren waren er weer heel wat stoom- en rookwolken te bespeuren boven de sporen van de NMBS. Na 23 jaar was er het memorabele wederoptreden van onze 12, flink terzijde gestaan door de kranige, 40 jaar jonge 29013. Dank, NMBS en allen die erbij betrokken waren !

Tot en met 1984 was géén stoomtramlok van de NMVB nog rijvaardig. Nu zijn er in totaal reeds drie terug op de sporen. Dat de NMVB, om o.a. dit te kunnen bereiken, nauw samenwerkte met verenigingen en privépersonen bewijst : 1. dat het kan; 2. dat het noodzakelijk is; 3. dat het werk van voornoemde verenigingen en personen in de voorbije jaren niet vruchteloos is geweest. Dank, NMVB, AMUTRA, ASVI, TTA, CFV3V, heren Block, Rijckaert en alle andere bekende en onbekende zwoegers en wroeters !

21 juli 1985 was, met zijn Brusselse tramcavalcade, een onvergetelijke dag èn een wereldprimeur. Dank, MSVB, MIVB, NMVB en de vele stille werkers !

Dank, tenslotte, aan alle verenigingen en individuen die, door hun onophoudende discussies, pleidooien, vergaderingen, manifestaties, tentoonstellingen en niet in het minst door hun hard labeur, dit onnavolgbare en sublieme trein- en tramjaar hebben mogelijk gemaakt !

Wat zal de toekomst brengen ? In 1986 komen er vast nog vele en interessante activiteiten van onze verenigingen, wordt er met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid verder gestoomd door de NMBS en door de NMVB, komt er in ons land wellicht een museum-stoomspoorlijn bij en kunnen wij U, lezer, in onze eerste Rail-Revue van 1986 misschien zeer sensationeel nieuws mededelen !

Wij wensen U prettige eindejaarsdagen en een zinvol 1986 !

Rail-Revue

INHOUD

Wapenstilstandslokomotieven	blz. 67
Ombouw Fleischmann T 16' in Belgische 98	70
Treinferrydiensten te Zeebrugge	72
1885 : Internationale wedstrijd voor mechanische tractie	75
De CFV3V vierde feest !	77
150 jaar „Great Western Railway”	78
Te bed of niet te bed	82
Verzamelen of... de eeuwige speelgoedtreintjes	84
Spooragenda	85
Het bekijken of het lezen waard...	85
Modelbaan-electronica	87
Het verzamelen van prentkaarten	89
Lezerspost	93
De autobusdiensten door privé-ondernemers	94



98016 (T16¹), klaar om een trein op te duwen op de helling van Ans, te Liège-Guillemins. (Foto R. Vissers)

Wapenstilstandslokomotieven

Na de eerste wereldoorlog moest Duitsland ingevolge het verdrag van Versailles aan België 2000 lokomotieven leveren als herstelbetaling voor oorlogsschade.

Officiële Duitse documenten melden dat 2165 lokomotieven, waaronder 2044 Pruisische, afgeleverd werden.

In het overdrachtdepot van Welkenraedt werden in de maanden januari tot mei 1919, 120 lokomotieven aan Duitsland teruggegeven, daar ze op het Belgische net onbruikbaar waren.

Gezien de Pruisische lokomotieven het grootste deel uitmaakten van het ganse lot Wapenstilstandslokomotieven, gaan wij in dit eerste artikel deze loks bespreken.

Rekening houdend met de aanzienlijke kosten en de grote moeilijkheden om een lokomotievenpark te onderhouden dat uit al te veel verschillende typen bestond, zeker voor wat de voorziening in onderdelen voor herstellingen betreft, werden door de Belgische spoorwegen al zeer snel

ongeveer 400 van deze lokomotieven buiten dienst gesteld.

Het ging niet op dat men voor lokomotieven, waarvan slechts één of enkele stuks voorhanden waren, een arsenaal aan wisselstukken ging aanleggen.

Dit had natuurlijk voor gevolg dat enkele van de grootste en de modernste machines van de Bayerische, Badische en Saksische spoorwegen naar de afstelsporen werden verwezen.

Wij noemen hier slechts enkele zeer gekende types :

- 2 Bayerische S 2/5
- 3 Bayerische S 3/6
- 1 Saksische XII HV
- 1 Badische IVe

Van het grote lot aan Pruisische lokomotieven werden eerst dan de oudste machines buiten dienst gesteld, wanneer deze omvangrijke en dure herstellingen dienden te ondergaan.

Tabel van de voornaamste Pruisische lokomotieven die volgens het

verdrag van Versailles aan België werden afgestaan.

Pruisisch type	Belgisch type	Aantal
S 6	66	42
S 9	69	17
S 10	60	16
S 10 ¹	61	3
S 10 ²	62	15
P 8	64	168
G 5	74	198
G 7	70	
G 7 ¹	71	
G 7 ²	72	
G 7 ³	73	
G 8	80	316
G 8 ¹	81	70•
G 9	79	59
G 10	90	36•
G 12	92	10
T 9 ³	93	84
	95	
T 12	96	23•
T 13	99	18
	(oud)	
T 14	97	56
T 16 & 16 ¹	98	53

Opmerkingen

In deze tabel werden enkel de loks vermeld welke in het nummerschema zijn opgenomen.

• : verschillende bronnen vermelden afwijkende aantallen.

T 16 - T 16¹ der K.P.E.V. Königlich Preussische Eisenbahn Verwaltung

Geschiedenis

In het begin van deze eeuw ontstond bij alle spoorwegmaatschappijen de vraag naar sterkere lokomotieven, zo ook bij de KPEV.

Een sterkere ketel was op de 3- en 4-assig gekoppelde lokomotieven niet te monteren, daar de druk per as de voor de onderbouw toegelaten normen zou overschrijden (op de meeste lijnen was slechts 17 ton per as toegelaten).

Hierdoor was men verplicht aan een 5-voudig gekoppelde lok te denken om, binnen de gestelde normen, het gewicht over de assen te kunnen verdelen.

Daarbij dook natuurlijk het probleem van de inskriptie in de bochten op. Als eerste oplossing gaf men aan de eerste, derde en vijfde as zijdelingse speling, zodat de vierde as de aandrijfwas werd.

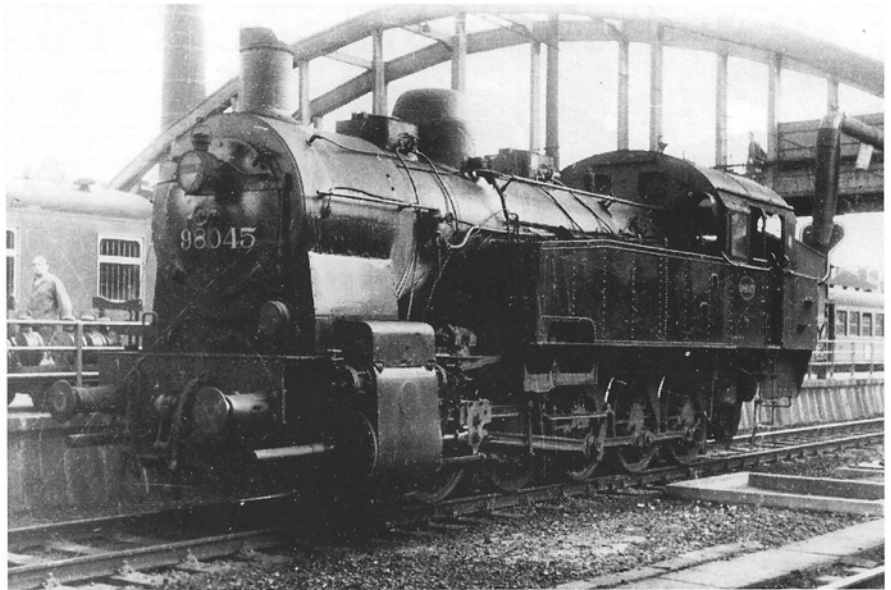
Alhoewel de eerste T 16 inzake trekkracht bevredigden, was men niet te spreken over de onrustige loop, veroorzaakt door de te korte vaste asstand. Vanaf 1909 werd hieraan verholpen doordat men de 3^e as vast monteerte, terwijl de flenshoogte met 10 mm verminderd werd. De 3^e as werd tevens de aandrijfwas.

In de jaren 1905-1913 leverde de Berlijnse firma Schwarzkopf 343 stuks T 16 aan de KPEV. Van 1913 tot 1924 werden 1236 stuks T 16¹ afgeleverd door de firmas Grafenstaden, Hanomag, Henschel, Linke-Hoffmann en Schwarzkopf.

Vermeldenswaard zijn de testritten welke op 27.6.1905 doorgevoerd werden met een T 15 en een T 16. Deze loks moesten 940 ton trekken over een afstand van 182 km, waarbij de T16 40 % minder water en 25 % minder kolen verbruikte dan de T 15! Hierdoor werd de grote spaarzaamheid van de T 16 tegenover de vroegere loks aangetoond.

De T 16¹ met voorverwarmer was tijdens testritten op de lijn Hirschberg-Grüntahl, met stijgingen van 25/1000 over een afstand van 24 km, in staat om een trein van 940 ton te trekken tegen 20 km/h.

In normale dienst trok deze lok 940 ton tegen 60 km/h, en zelfs 2530 ton tegen 35 km/h. Op hellingen van 25/1000 was het sleepgewicht vastgesteld op 120 ton tegen 45 km/h. De T 16 loste volkomen de verwachtingen in. Het lokomotiefpersoneel prees ze in het bijzonder voor haar goed „stoom maken” en haar bevredigend optrekken uit stilstand.



98045 (T16¹) in het station van Liège-Guillemins. De krasjes in de oorspronkelijke foto konden ons niet beletten, dit magnifieke document af te drukken. (Foto R. Vissers)

Alhoewel oorspronkelijk gebouwd als lijnlokomotief voor sterke hellingen, werd zij snel een onontbeerlijk werkpaard op alle grote rangeerstations waar zij, door haar probleemloze inzet, zeer geliefd was bij het personeel.

In lijndienst werd zij niet bijzonder gewaardeerd, daar zij bij hoge snelheden (50 à 60 km/h) aan het slingeren ging.

De T 16 was wellicht geen schoonheid doch een typisch Pruisische gebruikslok, die naast kolen en water, een juiste personeelsbezetting vroeg om, 24 u op 24, zowel in rangeer- als in lijndienst te kunnen presteren.

De T 16 en T 16¹ als type 98 in België

De BSM (Belgische Staatsspoorweg Maatschappij, want toen was de NMBS nog niet opgericht) bekam in totaal 53 stuks, waarvan 17 loks van het type T 16 en 36 loks van het type T 16¹. Dit waren toen natuurlijk nog zeer jonge lokomotieven (als wij 1920 als referentiejaar nemen, waren de T 16 10 jaar en de T 16¹ 4 jaar oud).

Voor de tenderloks van Duitse oorsprong waren de nummers 9100 tot 9999 voorzien. Onze T 16 en T 16¹ kregen de nummers 9800-9899 toegewezen. Een onderscheid tussen de twee types werd niet gemaakt.

Belgisch nr.	Pruisisch nr.	Type
9801	8102 Altona	T 16
9802	8102 Königsberg	T 16
9803	8103 Elberfeld	T 16
9805	8105 Halle	T 16
9809	8109 Hannover	T 16 ¹
9810	8119 Altona	T 16
9811	8117 Essen	T 16

9812	8112 Cöln	T 16
9813	8117 Hannover	T 16 ¹
9814	8114 Mainz	T 16
9815	8115 Altona	T 16
9816	8116 Hannover	T 16 ¹
9817	8117 Cöln	T 16
9818	8118 Hannover	T 16 ¹
9819	8119 Erfurt	T 16
9824	8124 Halle	T 16 ¹
9827	8127 Erfurt	T 16
9828	8128 Cöln	T 16 ¹
9829	8129 Breslau	T 16
9834	8134 Breslau	T 16
9835	8135 Breslau	T 16
9836	8135 Halle	T 16 ¹
9837	8137 Altona	T 16 ¹
9838	8138 Altona	T 16 ¹
9839	8138 Breslau	T 16
9840	8144 Essen	T 16 ¹
9841	8146 Cöln	T 16 ¹
9842	8142 Halle	T 16 ¹
9843	8143 Halle	T 16 ¹
9844	8144 Cöln	T 16 ¹
9845	8145 Cöln	T 16 ¹
9846	8146 Breslau	T 16
9847	8147 Cöln	T 16 ¹
9848	8148 Cöln	T 16 ¹
9849	8149 Cöln	T 16 ¹
9853	8153 Cöln	T 16 ¹
9854	8154 Essen	T 16 ¹
9856	8156 Essen	T 16 ¹
9858	8158 Breslau	T 16 ¹
9859	8159 Elberfeld	T 16 ¹
9862	8162 Elberfeld	T 16 ¹
9863	8163 Cassel	T 16 ¹
9864	8164 Essen	T 16 ¹
9865	8167 Essen	T 16 ¹
9866	8166 Essen	T 16 ¹
9867	8167 Elberfeld	T 16 ¹
9868	8168 Elberfeld	T 16 ¹
9870	8170 Essen	T 16 ¹
9876	8146 Essen	T 16 ¹
9880	8180 Essen	T 16 ¹
9887	8187 Essen	T 16 ¹
9895	8195 Essen	T 16 ¹
9896	8196 Essen	T 16 ¹

Er dient opgemerkt dat bij de omnummering, waar mogelijk, de laatste twee cijfers van het Pruisische nummer werden behouden. Was het oorspronkelijke nummer tweemaal voorhanden, dan werd het eerstvolgende vrije nummer gebruikt. (Alle loks Schwarzkopf, behalve 9863 = Grafenstaden.)

In het begin van de jaren dertig was er een merkbare vermindering van het verkeer, die haar oorzaak vond in de ernstige economische crisis.

Dit had voor gevolg dat men minder loks nodig had. Hierdoor verlieten 5 stuks T 16 het NMBS-bestand. Het waren de 9801, 9811, 9829, 9834 en 9835.

Begin 1942 was het bestand van 53 tot 42 loks geslonken, ingevolge afvoering naar Duitsland en het verdwijnen van de hierboven genoemde vijf machines. De verdeling per stelpplaats was de volgende :

Ans : 9839, 9845, 9862, 9876, 9895.

Antwerpen-Dam : 9840, 9849, 9863.

Latour : 9805, 9814, 9818, 9847, 9896.

Luik (Kinkempois) : 9802, 9803, 9809, 9810, 9813, 9816, 9819, 9828, 9837, 9841, 9842, 9844, 9846, 9848, 9868, 9870, 9880.

Mons (St.-Ghislain) : 9815, 9838, 9859, 9865.

Ronet : 9827, 9836, 9843, 9864.

Schaarbeek: 9824, 9854, 9858, 9867.

De zes in bovenstaande tabel niet opgenomen machines waren nummers 9812 (werd in 1941 aan de DR afgegeven, vermits zij zich in de streek van Eupen-Malmedy bevond, wat als Duits rijksgedebied werd beschouwd; de lok kreeg als nieuw DR nummer 94 489), 9817 (depot Latour), 9856 (depot Muizen), 9859 (depot Kinkempois), 9856 (depot Brugge), 9887 (depot Luttre). Zij werden tussen 9 november en 2 december 1940 naar Duitsland afgevoerd en kwamen alle terecht in het bestand van de Reichsbahn Direktion Halle.

Door de ontwikkelingen aan het oostfront ontstond er een tekort aan lokomotieven waardoor alle 98ers in verschillende golven tussen 1941 en 1942 uit België werden weggevoerd.

Met de 4^e golf (17.12.41 - 12.2.42) verdwenen 10 machines : 9802, 9805, 9818, 9837, 9844, 9847, 9864, 9865, 9868, 9880. Met de 5^e golf (tussen 26.2 en 31.3.1942) verdwenen 25 stuks: 9814, 9815, 9816, 9819, 9824, 9827, 9828, 9836, 9838, 9839, 9840, 9843, 9845, 9848, 9849, 9853, 9854, 9858, 9862, 9863, 9866, 9867, 9876, 9895, 9896. Met de 6^e golf (25.6 tot 31.7.42) verdwenen 7 loks : 9803, 9809, 9810, 9813, 9841, 9842, 9846. Deze zeven 98ers waren allen van het depot Kinkempois. Dit laat duidelijk blijken hoe belangrijk zij voor de dienst aldaar waren, vermits men ze als allerlaatsten heeft weggehaald. Over het verblijf van onze 98ers in het Duitsland van tijdens de 2^e Wereldoorlog uitweiden kadert niet in deze bijdrage. Een en ander kan in de Duitse spoorwegliteratuur terug gevonden worden.

Eén bijzonderheid dient nochtans opgemerkt : enkele zeer goed bewaarde T 16¹ kregen zelfs nog een DR nummer : 9818, 9837, 9838, 9844, 9847, 9856, 9864, 9865 en 9880 werden 941801 tot 941809 en 9802 kreeg het nummer 941811.

Onze 9802 viel de eer te beurt de laatste (Belgische) T 16 te zijn die dienst deed in Duitsland.

Bij het einde van de 2^e Wereldoorlog kwamen slechts 12 machines terug naar België en dit op volgende data :

15.02.46 9816, 9819, 9843

08.03.46 9840, 9845

11.03.46 9858

10.04.46 9854

05.47 9896

onbekend 9805, 9868, 9849, 9876

Van de niet naar België teruggekeerde 98ers zijn volgende gegevens bekend inzake hun verblijfplaats na de 2^e Wereldoorlog :

Belg. nr.	Duits nr.	Laatste Direktie	Uit geschr.
Deutsche Reichsbahn DDR			
9802	94 1811	Erfurt	18.11.68
9818	94 1801	Dresden	73
9837	94 1802	Dresden	07.08.65
9838	94 1803	Dresden	24.10.66
9844	94 1804	Dresden	12.03.68
9847	94 1805	Dresden	26.07.68
9848		Erfurt	20.12.51
9856	94 1806	Dresden	07.08.67
9859		Dresden	voor 52
9864	94 1807	Dresden	04.09.68
9865	94 1808	Dresden	02.11.65
9866		Dresden	voor 57
9867		?	voor 57
9880	94 1809	Dresden	01.10.58
9887		Dresden	voor 53
Polen PKP			
9809		Kattowice	opgetekend in 1945
9810			
9813			
9814			
9839			
9842			
9863			
9870		Gdansk	
Tsjecho-Slowakije CSD			
9803		Polanka	+ 08.51
Oostenrijk öBB			
9824		Amstetten	+ 05.53
9841		Hutteldorf	+ 04.53
Deutsche Bundesbahn DB			
9812	94 489	Mainz	+ 18.03.55

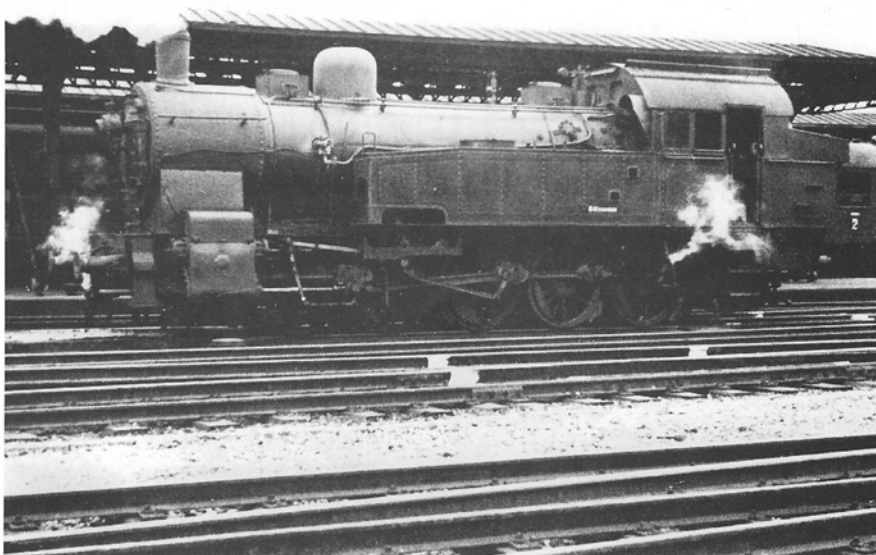
Loks waarvan na de 2^e Wereldoorlog geen spoor meer werd gevonden

Belgisch nr.	Laatste gekende verblijfplaats	datum
9811	RBD Oppeln	03/42
9817	RBD Halle	12/40
9827	RBD Königsberg	03/42
9828	RBD Königsberg	03/42
9836	RBD Oppeln	03/42
9846	RBD Oppeln	07/42
9849	RBD Königsberg	03/42
9853	RBD Königsberg	03/42
9862	RBD Königsberg	03/42
9895	RBD Königsberg	03/42

De laatste jaren bij de NMBS

Na de tweede wereldoorlog verschenen de 98-ers, in 1946, in Antwerpen-Dam. Het waren volgende machines : 98005, 98006, 98008, 98016, 98019, 98029, 98031, 98035, 98040, 98043, 98045, aldus een totaal vormend van 11 stuks, wat in tegenstelling is met sommige andere bronnen, die 12 stuks vermelden.

Alle 98-ers verbleven in dit depot tot 1947. Vervolgens werden ze, over een lange periode verspreid, over-



Lok 9824 (ex Pruisische T16¹), vermoedelijk gefotografeerd te Brugge in september 1940. Deze machine staat model voor de ombouwbeschrijving van de Fleischmann HO-uitvoering. (Foto K.J. Harder)

geplaatst naar de stelplaats Liège, tot, in oktober 1953, deze stelplaats werd overgenomen door Kinkempois.

In 1956 volgde dan, voor sommige 98-ers, de laatste stelplaats-wijziging en gingen volgende loks van Kinkempois naar Montzen : 98008, 98016, 98019, 98029, 98031, 98035, waar de laatste op 24.3.1961 afgeschreven werden.

De machines die in Kinkempois bleven was een ietwat langer leven beschoren, doch ook zij verdwenen uit de geschriften op 14.5.1964.

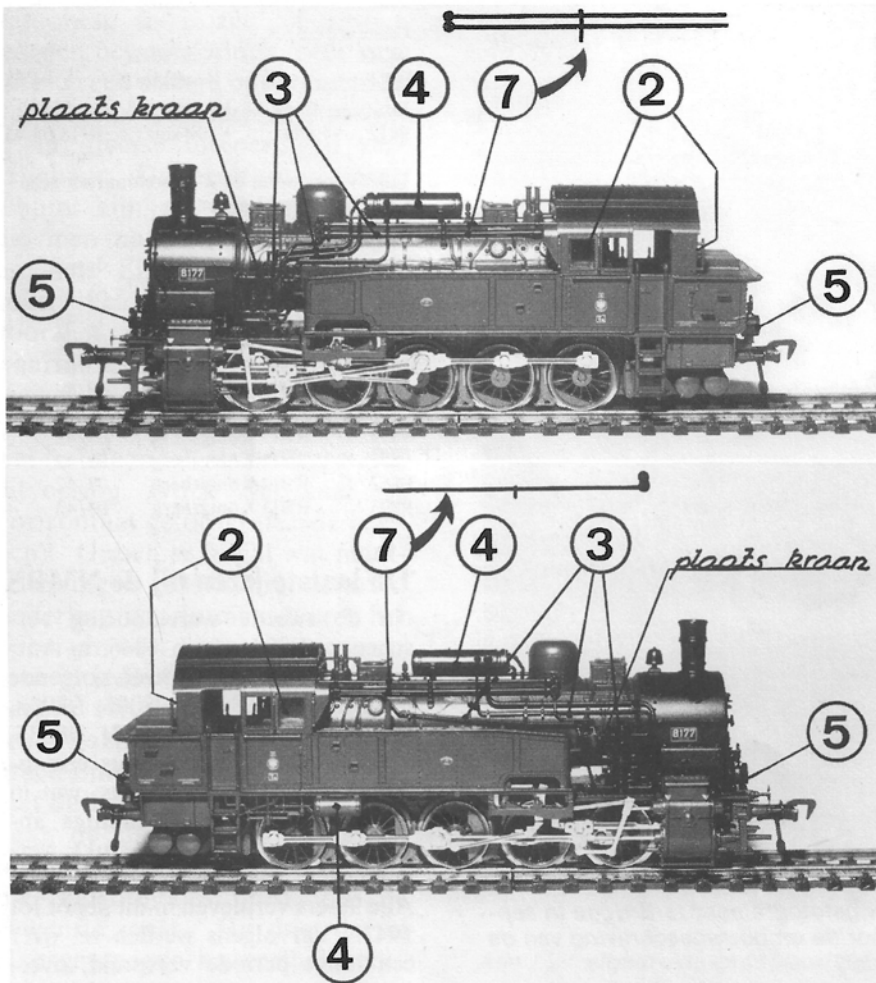
Volledigheidshalve dient nog vermeld, dat de loks van de stelplaatsen Liège en Kinkempois voornamelijk werden ingezet voor de zware rangeerdienst evenals voor het opduwen van treinen op de helling van Liège-Guillemins naar Ans. Voor de uitvoering van laatstgenoemde specifieke taak waren enkele van onze 98-ers voorzien van een automatische ontkoppelininstallatie.

Max Delie



En nog een T16' : 94548 van de Deutsche Reichsbahn in het depot van Wittenberge, augustus 1966. De twee overige machines die op de foto voorkomen, zijn eveneens in HO - Liliput en Märklin - te realiseren. (Foto Max Delie)

Ombouw van de Fleischmann T16' in een Belgische 98



Voorafgaande opmerking

Eerst dient de keuze gemaakt welk Fleischmann model voor de ombouw genomen wordt : de internationale versie met rond dak en zwart onderstel, ofwel de Pruisische versie 4810. Bij dit laatste model dient dan wel de schoorsteen ingekort en moeten andere buffers gemonteerd worden. Het plaatsen van de nieuwe kolenbak van de DJH-set gaat hier makkelijker en de rug van het machinistenhuis uit de DJH-set dient niet geplaatst. Daarentegen dienen onderstel en wielen zwart geschilderd te worden.

Ombouw

1. De bovenbouw van het onderstel scheiden (raadpleeg daarvoor de bijsluiter van Fleischmann).
2. Verwijder zeer voorzichtig de beglazing van het machinistenhuis. Dit moet langs de binnenzijde geschieden en kan uitgevoerd worden met een fijne schroevendraaier of een X-acto mes. De lichtgeleiders van de lampen zowel aan voor- als achterzijde dienen eveneens weggenomen.
3. De leidingen van de ketel verwijderen. Opelet : sommige zijn sterk, andere praktisch niet gelijmd ! Lucht- en waterpomp ver-



wijderen met hetzelfde gereedschap als onder 2.

4. Voorraadtank van de voorverwarmer verwijderen : voorzichtig afzagen en met mes afsnijden, vervolgens met schuurpapier fijn-schuren. Op dezelfde wijze de tank onder de rechtse waterkast wegnemen.
5. De lantaarns wegsnijden, restanten wegvijlen en finschuren. Opgepast ! Aan de achterzijde van lok, juist boven de bufferbak, is dit een moeilijke zaak, die veel geduld en voorzichtigheid vergt om zo weinig mogelijk klinknagels te verwijderen of te beschadigen. Wanneer de lantaarns aan de voorzijde zijn weggesneden of

weggezaagd, wordt de voorste lichtgeleider terug op zijn plaats gekleefd. Dit om te voorkomen dat later de opvulmassa de goede plaatsing van de bovenbouw op het onderstel zou bemoeilijken.

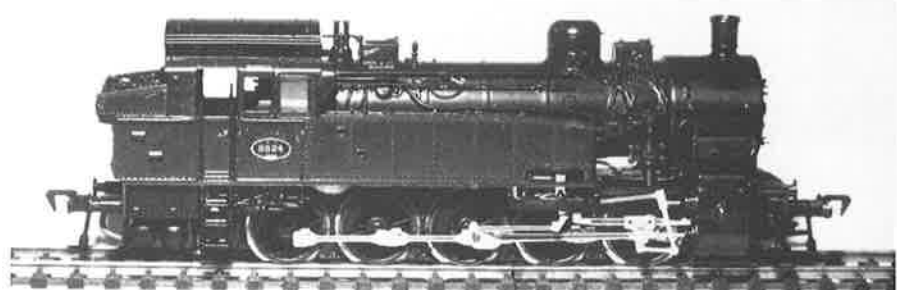
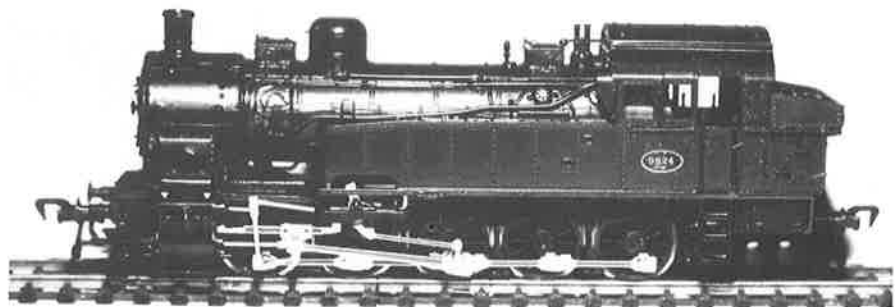
6. Alle openingen of beschadigingen opvullen met opvulmassa. Na uitharden (tijd afhankelijk van het gebruikte produkt - raadpleeg de handleiding !) gelijkvijlen en gelijkschuren tot alles één glad geheel vormt.
7. Vóór de opbouw dient beslist of men de D.J.H.-set nr. E 13010 gebruikt, of dat het bij een eenvoudiger konstruktie blijft. Voor de eenvoudiger uitvoering herbruikt men de leidingen met armaturen welke van het machinistenhuis tot aan de stoomdom lopen. Let wel : langs de rechterzijde wordt de bovenste stang afgesneden, er blijft dus enkel de onderste (zie foto). Er wordt langs elke zijde één kraan van het merk Günther (nr. 1231), geplaatst (zie foto). De hieraan verbonden leidingen worden geplooid uit koper- of messingdraad van 0,9 mm doormeter en aangehecht aan het draadgedeelte van de kraan. Zeer gemakkelijk te bewerken is wikeldraad voor transformatoren.
8. Voor de meer gedetailleerde uitvoering volgen wij grotendeels de tekening van D.J.H. Aan de achterzijde van de lok wordt de kolenbak voorzichtig met een figuurzaag weggezaagd (niet te nipt, zodat nabewerken met mes, vijl of schuurpapier mogelijk is). Het kan noodzakelijk zijn de treeplank achter de kolen-

bak aan te passen, zowel in de breedte als in de lengte, om een korrekte afsluiting te bekomen met de nieuw te plaatsen kolenbak. Vóór het vastlijmen de achterwand aanpassen. Wanneer alles precies past : vastlijmen. Men kan in de kolenbak met opvulmassa een basis leggen voor de later aan te brengen echte kolen. Terloops dient nog opgemerkt dat bij de hier beschreven ombouw het dak van de Fleischmann lok werd behouden, teneinde in volledige overeenstemming te zijn met het grote voorbeeld 9824 (zie foto).

De armaturen met leiding naar het machinistenhuis zijn nu beiden enkelvoudig. Aangezien de in de dom te monteren armatuur met één hechtpen vastzit, dienen de twee bovenste openingen voor de Fleischmann armatuur te worden gedicht met opvulmassa. Daarna met de dom gelijksnijden en gladschuren.

De handgrepen worden eveneens op de ketel geplaatst. Naast de rookkast worden wel eerst de bestaande, in relief aangegoten, handgrepen verwijderd op de reeds gekende werkwijze.

De handgrepen aan het machinistenhuis en aan de achterste watertank hebben wij niet vervangen, daar deze naar onze mening voldoende. Bovenop de zijdelingse watertanks zijn, zoals voorzien door DJH, twee beugels van draad met 0,4 mm doormeter aan te brengen. Aan elke bufferbalk wordt, na eerst voorgeboord te zijn, één remleiding gekleefd (boor 1 mm doormeter). Wie in het bezit is



van een draaibank kan de buffers aanpassen : vooreerst dienen er twee afgevlakt. In het grootbedrijf hebben wij steeds één bolle en één vlakke buffer op de bufferbalk.

Met de 3 R regel kan men dit makkelijk onthouden : met de Rug naar de lok is de **Rechtse** buffer **Rond**. Verder voorziet men de buffer in het midden van een gaatje met 0,8 mm doorsnede.

Hier is de handleiding voor de gewone modelbouwer ten einde. Wie nog meer kan en wil detaileren kan bv. de handgrepen op de voorzijde van de rookkastdeur wegsnijden en vervangen door opgemonteerde. Zo kan men ook

de rechthoekige, opgegoten nummerplaat verwijderen. Rangeerhandgrepen, zandstraalleidingen en ladders aan het machinistenhuis kunnen eveneens worden voorzien.

Wij hebben de ladders niet vervangen, daar de gegoten stukken van DJH fouten vertoonden.

9. Het schilderen van het model geschiedt volgens het hierna beschreven schema :

Zwart : rookkast, dak, binnenzijde kolenbak, trappen, gereedschapkasten, omloopplaten, buffers, onderstel, wielen.

Rood : bufferbalken, ingelegd drijfwerk.

Groen : de ganse opbouw en de zijkanten van de cilindres.

Benodigheden voor de ombouw

Lijm

Cyanolit nrs. 210 en 202, ofwel Nicrobond of om het even welke andere snelklever.

Opvulmassa

Stucco van Mo (veel gebruikt in de vliegtuigmodelbouw), ofwel Car-O-Plast van Protection, Aartselaar (gebruikt in de autocarosserie).

Kleuren

Zwart : Humbrol nr. 85.

Rood : Signal Red van Humbrol of Signaalrood van Dacker.

Groen : 0203 van Dacker of nr. 2 van Flexa.

Diversen

Schuurpapier en schuurlijnen nrs. 320 tot 600, zacht vijltje, X-acto mes of gelijkaardig.

H. De Bleser

The British Connection :

Treinferrydiensten te Zeebrugge

Sinds 1924 zijn de Belgische spoorwegen verbonden met deze van het Verenigd Koninkrijk door middel van een treinferrydienst tussen Zeebrugge en Harwich aan de Engelse oostkust. Tijdens de tweede Wereldoorlog werd deze dienst vanzelfsprekend onderbroken.

De verbinding werd, als privé-onderneming, begonnen en onderhouden door de „Great Eastern Train Ferries Limited”, die beschikte over twee laadbruggen en drie identieke schepen. Deze schepen, gebouwd in 1917, werden gekocht van het Britse Ministerie van Landsverdediging. Om in Zeebrugge te kunnen werken werd de „Société Belgo-Anglaise des

Ferry-boats” opgericht, die tevens als Belgische vertegenwoordiging optrad. Deze maatschappij is heden ten dage nog op dezelfde wijze actief en heeft haar aktierrein verder uitgebreid in de haven van Zeebrugge.

In 1933 werd de „Great Eastern Train Ferries Limited” overgenomen door de LNER (London & North Eastern Railway). Bij de nationalisatie van de Britse spoorwegen, in 1948, kwam de dienst zodoende bij „British Railways” terecht.

Gedurende de tweede Wereldoorlog werden de drie hoger vernoemde schepen ingelijfd bij de Britse Royal

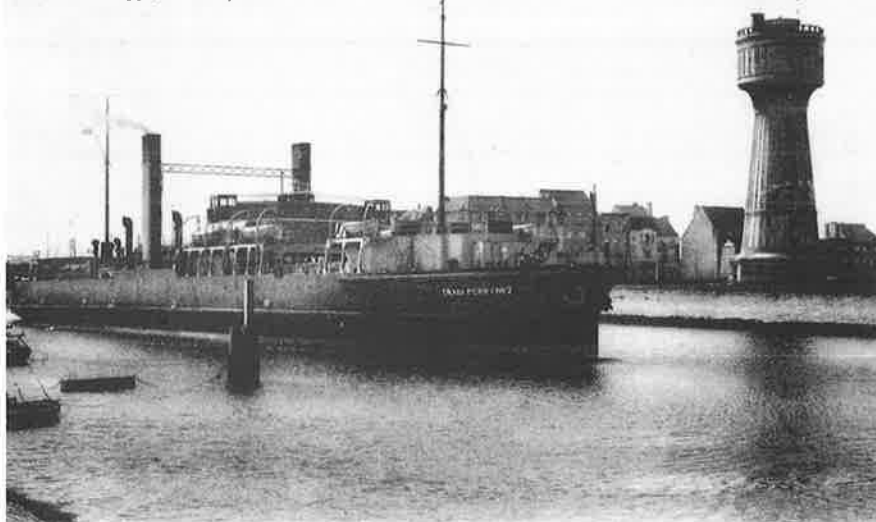
Navy. Twee ervan gingen verloren en alleen „Train Ferry No 1” keerde na de vijandelijkheden terug. Herdoopt als „Essex Ferry” heropende dit schip de treinferrydienst in augustus 1946. Het bleef in de vaart tot 1957 en werd vervolgens verschroot.

In 1947 werd het eerste van vier nieuwe schepen in dienst genomen. Deze „Suffolk Ferry” was de eerste van dieselmotoren voorziene eenheid van de ferry-vloot. In 1951 kwam het zusterschip „Norfolk Ferry” in de vaart, gevolgd door de „Essex Ferry” in 1957, die als plaatsvervanger kwam voor het oude, gelijknamige schip. De laatste van het viertal, de „Cambridge Ferry”, verscheen in 1963. Hoewel in afmetingen gelijk aan de drie voorgaande, was de „Cambridge Ferry” modern opgevat en beschikte o.a. over van de brug af controleerbare motoren en verstelbare schroeven.

Deze vier schepen onderhielden de dienst tot 1980. Toen werd het in 1973 gebouwde Zweedse schip „Stena Shipper” gecharterd, omgebouwd tot een dubbeldeks treinferry en herdoopt als „Speedlink Vanguard”. (Speedlink is British Rail's commerciële benaming voor zeer snelle vrachtdiensten.)

De „Speedlink Vanguard” verving de „Suffolk Ferry” en de „Norfolk Ferry”. Beide laatstgenoemde schepen zouden als schroot verkocht worden, alhoewel de „Norfolk Ferry” nog ongeveer een jaar als reserve behouden bleef. Ingevolg daling

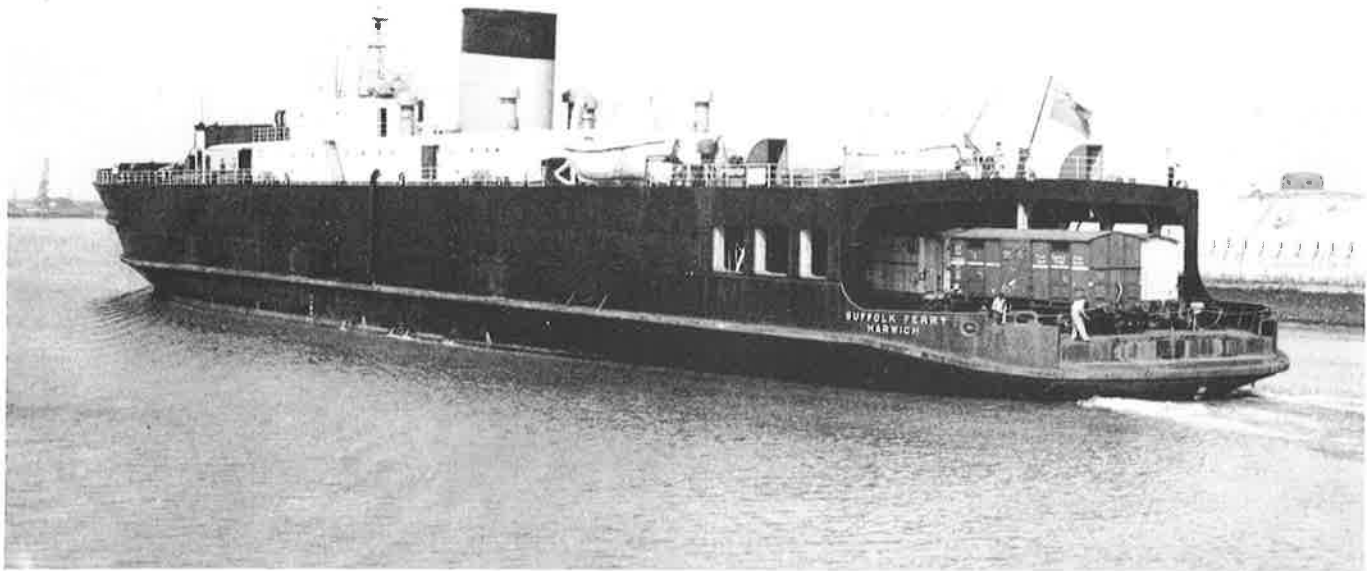
26 Zeebrugge. — Ferry-Boot



De „Train Ferry no 2” stoomt op naar de oude terminal in Zeebrugge. (Verzameling K. Hoggett)



9. Zeebrugge Le Suffolk Ferry



De „Suffolk Ferry” verlaat de haven van Zeebrugge. (Verzameling K. Hoggett)

van het verkeer werd ook de „Essex Ferry” eind 1981 uit de vaart genomen.

De hedendaagse treinferrydiensten worden dus door slechts twee schepen gevaren. De ruggegraat van deze dienst vormt de „Speedlink Vanguard” die, naargelang de verkeersbehoeften, dagelijks een heen en weer overtocht vaart, alhoewel verkeer op zondag vanuit Zeebrugge heden ten dage een uitzondering dan regel is. De tijdsduur van een overtocht is afhankelijk van de getijden. „Speedlink Vanguard” kan ongeveer vijftig tweeeassige ferry-goederenwagens aan boord nemen, waarvan er twintig op het bovendeck worden opgesteld. Ieder dek is uitgerust met vier sporen. Het op- en afrijden van de wagens gebeurt langs de achtersteven, waar twee sporen toegang verlenen tot het benedendeck. Wagens, bestemd voor het bovendeck, worden met twee tegelijk weggesleept door „Trackmobiles” (kleine diesellokomotieven, die zowel op het spoor als op de weg kunnen rijden) langs een parallel spoor om vervolgens via een hydraulische lift met een capaciteit van 80 ton het bovendeck te bereiken. Deze lift bevindt zich vooraan onder de bovenbouw van het schip. Alle wissels aan boord worden, ongebruikelijk, hydraulisch bediend.

Het tweede schip, de „Cambridge Ferry”, tevens het laatste overlevende van de vier oude schepen, doet

drie à vier dagen per week een over-en-weertje, met vertrek uit Zeebrugge omstreeks 8.30 u.

Bij een hoger verkeersaanbod worden meer vaarten ingelegd.

„Cambridge Ferry” heeft een capaciteit van ongeveer 26 tweeeassers en kan bovendien ongeveer 40 personenwagens opnemen op een nieuw achter-bovendek dat in 1977 werd aangebracht.

Beide schepen kunnen tot 12 passagiers vervoeren in kabinen met twee kooien. De overtocht naar Harwich

duurt ongeveer 6 uur met de „Speedlink Vanguard” terwijl de „Cambridge Ferry” er 7 uur over doet.

De huidige treinferry-terminal in Zeebrugge werd voor het verkeer geopend in 1953. Het originele eindpunt van de dienst was in de binnenhaven gelegen, wat aanzienlijk tijdverlies met zich bracht, daar de bedienende schepen bij in- en uitvaart telkens door de zeesluizen dienden te worden geschut. Van de oorspronkelijke terminal blijft niets meer over.



Lok 8207 brengt goederenwagens aan boord van de „Speedlink Vanguard”...



...waar ze door „Trackmobiles” worden overgenomen om op het spoordek te worden opgesteld...

De elektrisch bediende laadbrug is van een scharnierend gedeelte voorzien, teneinde de schepen te kunnen bedienen bij de meeste getijdestanden. Halfweg het brugdek bevindt zich een wissel, die het enkelspoor in dubbelspoor opsplijst, dubbelspoor dat op zijn beurt aansluit bij de sporen van het scheepsdek. In bepaalde omstandigheden wil dit systeem wel eens problemen opleveren in verband met de buffer-aansluiting van de wagens. De oudere, in Harwich gebruikte, laadbrug daarentegen bezit een volledig parallelspoor dat toelaat beide zijden van het schip simultaan te lossen of te laden. Daardoor worden problemen, veroorzaakt door onevenwichtige ladingen die resulteren in het overhellen van het schip, vermeden. Het bundel van de Zeebrugge-terminal beschikt over tien rangeerspooren, waarvan vijf zijn aangesloten op de laadbrug. Twee bijkomende, korte rangeerspooren onder een 20 tons mobiele kraan, worden gebruikt voor verladings en aanpassing van bepaalde lasten. Een kort spoor leidt, tenslotte, naar een laadsas onmiddellijk bij de laadbrug. Dit laadsas is reeds verscheidene malen vernield geworden door op hol geslagen goederenwagens ! Alle rangeerwerk, het laden en lossen van de schepen en het overbrengen van wagens naar Zeebrugge-Vorming wordt verricht door NMBS Type 82 0-3-0 diesel-hydraulische lokomotieven van de stelplaats Brugge. Bij lage waterstanden is het soms noodzakelijk twee gekoppelde 82-ers te gebruiken teneinde zware lasten van boord te halen. Tot ongeveer 1961 werd dit werk verricht door stomers van het Type 81 0-4-0.

Een van de grote problemen van het spoorwegvervoer tussen het vasteland en Groot-Brittannië is het Britse ruimteprofiel. Alhoewel de spoorwijdte dezelfde is, is het ruimteprofiel aan de andere zijde van het kanaal beduidend kleiner dan het onze. Daardoor dienen alle wagens die in de ferrydienst lopen speciaal te worden gebouwd om te voldoen aan de eisen van het Britse profiel.

Vermits Britse wagens op hun beurt niet voldoen aan de R.I.V.-normen, mogen zij niet zonder speciale toelating op het continent worden ingezet.

Al het in de ferrydienst ingezet materieel moet bovendien voorzien zijn van een handrem, die vanop de begane grond kan bediend worden en van speciale haken, teneinde de wagens aan boord van de schepen te kunnen verankeren. Tot in 1984 moesten de wagens ook nog over een doorgaande vacuum-remleiding beschikken. Van deze laatste vereiste is men inmiddels afgestapt, daar

nu de goederentreinen, rijdend op het net van BR, via luchtdrukremmen worden afgeremd. Alle R.I.V.-wagens die voor verkeer op British Rail worden geregistreerd zijn gemerkt met een anker in een rechthoekig hokje.

In uitzonderlijke gevallen wordt materieel met vastelands-ruimteprofiel toegelaten, doch slechts tot Harwich.

Gedurende de voorbije acht jaar werd een groot aantal privé-wagens in de ferrydienst ingezet. Tot dit materieel behoren o.a. grote 80 tons draaistelwagens die over hun gehele lengte zijdelings kunnen geopend worden. Grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden eveneens in speciaal privé-materieel vervoerd. Uit maritieme veiligheids-overwegingen worden zulke transporten opgesteld op de open achtersteven van de „Cambridge Ferry” of op het bovendeck van de „Speedlink Vanguard”.

Heden heeft méér dan 50 % van het treinferry-verkeer plaats door middel van privé-wagens. Meer dan 250 soorten ferrywagens zijn geregistreerd, ook in verderaf gelegen landen als Spanje, Joegoslavië en Zweden. Dit materieel krijgt men echter slechts uitzonderlijk in Zeebrugge te zien.

En de toekomst ?

Na vele jaren van onzekerheid en met de privatisering, in 1984, van British Rail's ferrydiensten, ziet een en ander er heden weer veel beter uit voor de treinferry's in Zeebrugge.

Laat ons hopen dat de speciale ferrywagens nog vele jaren een attractie mogen blijven vormen op het toneel van het Europese spoorgebeuren.

Kevin M. Hoggett
Vertaling : G. Cuyt



...om tenslotte middels handkracht te worden verankerd. (Foto's K. Hoggett)

Ook honderd jaar geleden !

De internationale wedstrijd voor mechanische traktie en trammaterieel tijdens de Wereldtentoonstelling van 1885 te Antwerpen

Bij het verschijnen van deze bijdrage in Rail-Revue zijn de manifestaties en historische stoom- en tramritten, naar aanleiding van honderdvijftig jaar spoorwegen en honderd jaar buurtspoorwegen, voorgoed achter de rug en ontelbare spoor- en tramliedhebbers hebben ongetwijfeld kunnen genieten van deze soms onvergetelijke gebeurtenissen.

We menen er echter goed aan te doen even een belangrijk feit in herinnering te brengen. Een gebeurtenis die honderd jaar geleden plaats vond te Antwerpen en eveneens een grote menigte op de been bracht, namelijk de Wereldtentoonstelling van 1885 met de daaraan verbonden internationale wedstrijd voor mechanische traktie en trammaterieel.

Een internationaal publiek kwam toen kijken naar de nieuwste verwezenlijkingen op spoor- en tramgebied.

Voornamelijk het stedelijk vervoermaterieel en de lokaalspoorwegen stonden in de kijker. Immers, de opgerichte stadstrammaatschappijen stonden nog in hun kinderschoenen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen was amper één jaar oud.

Het was dan ook begrijpelijk dat de spoor- en trambouwers uit die tijd hun beste produkten lieten zien aan de stadstrambedrijven en de Buurtspoorwegen. Dit waren immers de toekomstige klanten.

De Wereldtentoonstelling werd officieel geopend door Koning Leopold II en Koningin Maria Hendrika op 2 mei 1885. Het ganse gebeuren vond plaats op de gronden van het Zuiderkwartier en duurde tot einde oktober. De hoofdingang van de expo was aan het einde van de Zuiderlei (nu Amerikalei), ter hoogte van de Belegstraat en de Hornestraat (nu Graaf van Hoornestraat). De internationale wedstrijd voor mechanische traktie en trammaterieel werd georganiseerd onder de auspiciën van het Commissariaat-Generaal van de Regering voor de Wereldtentoonstelling van Antwerpen, onder het ere-voorzitterschap van Z.K.H. de Graaf van Vlaanderen en de Commissaris-Generaal Graaf A. d'Oultremont. De Heer V. Lijnen, Antwerps gemeenteraadslid, was voorzitter van het uitvoerend comi-



De heer Charles Dupuich, diensthoofd van Traktie en Materieel bij de Société Générale des Chemins de fer économiques te Brussel, werd belast met de organisatie van de internationale wedstrijd.

té. De S.A. des Tramways Anversois verleende een aktieve medewerking. De heer Charles Dupuich, een jong ingenieur, diensthoofd van Traktie en Materieel bij de Société Générale des Chemins de fer économiques te Brussel, werd belast met de organisatie van de wedstrijd.

Deze wedstrijd stond open voor twee categorieën van voertuigen :

I. Motorrijtuigen of tramlokomotieven erkend als traktiemiddel voor stadsdiensten;

II. Motorrijtuigen of tramlokomotieven erkend als traktiemiddel voor lokaal- of buurtspoorwegen.

Buiten de eigenlijke wedstrijd voor

mechanische traktie diende de jury nog een oordeel uit te spreken over het tentoongesteld of rijdend reizigersmaterieel. Dit materieel werd ook ondergebracht in twee soorten :

I. Reizigersrijtuigen speciaal gebouwd voor tram- of buurtspoorweg-exploitatie;

II. Rijtuigen gebouwd met het oog op paardetraktie, maar die ofwel alleen, of in een stel van twee, gekoppeld konden worden aan een tramlokomotief of een ander mechanisch aangedreven rijtuig.

De volgende konstruktoren schreven in voor deze internationale wedstrijd :

I^e Reeks-Traktiematerieel

a) voor de categorie I (stadsdiensten)
- de heer W.-R. Rowan uit Berlijn met een stoomrijtuig;

- de firma „L'Electrique” te Brussel met een accu-tram en aanhanger;

- de Beaumont Compressed Air Locomotive Company uit Londen met twee rijtuigen aangedreven door samengeperste lucht;

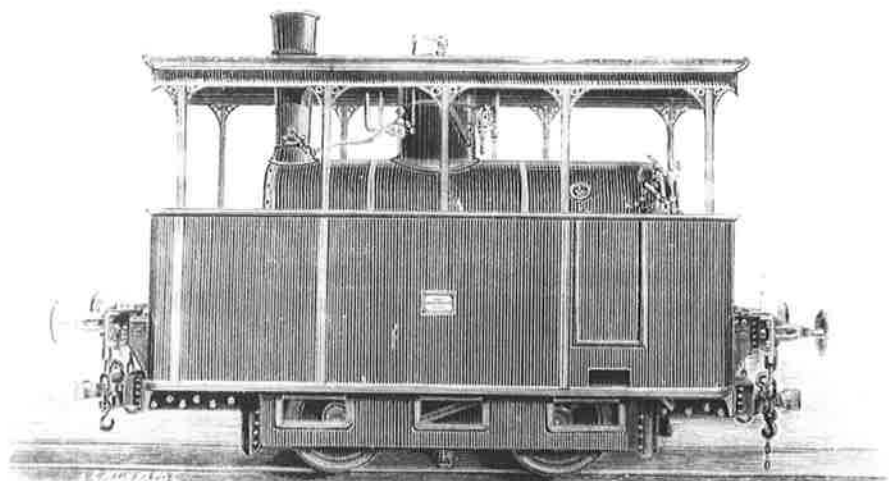
- de heren Black, Hawthorn en C^o uit Gateshead-on-Tyne (Newcastle) met een lokomotief, systeem Wilkinson, en gebouwd in eigen werkhuizen;

- de heren Krauss en C^o uit Munchen met een lokomotief.

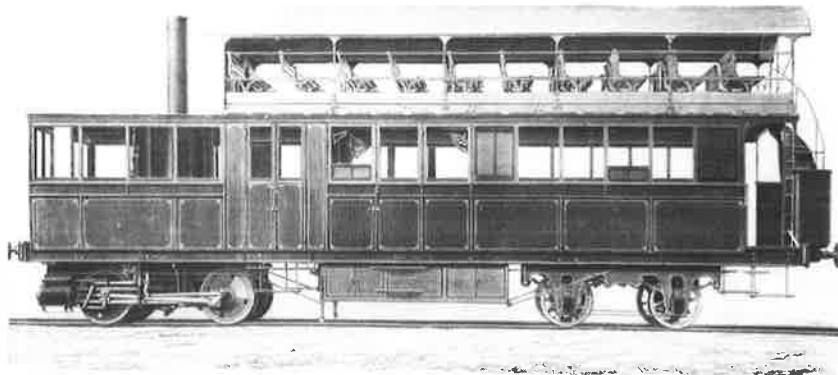
Al deze voertuigen waren gebouwd voor een spoorwijdte van 1,435 m.

b) voor categorie II (lokaal- of buurtspoorlijnen)

- de heren Krauss en C^o uit Munchen



De buurtspoorweglokomotief van de heren Henschel en Zonen te Kassel, voor een spoorwijdte van 1,435 m.



Het stoomrijtuig van de heer W.-R. Rowan, voor stadsverkeer, voor normaalspoor gebouwd door Borsig te Berlijn.

met een lokomotief;

- de firma „La Métallurgique” uit Brussel met een lokomotief.

Deze lokomotieven waren gebouwd voor een spoorwijdte van 1 m.

- Henschel en Zonen, bouwers te Kassel, met een lokomotief;

- Maschinenfabrik Esslingen, met een lokomotief;

- de firma „La Métallurgique” uit Brussel, met een lokomotief;

- de Société Franco-Belge de Construction de Matériel de Chemins de fer et de Tramways, te Raisnes (Frankrijk) met een stoomwagen van het type Rowan.

Deze laatste vier lokomotieven werden gebouwd voor normaalspoor.

IIde Reeks - Reizigersrijtuigen

a) Groep I (Rijtuigen voor buurtspoorwegen)

- de Société Internationale de construction et d'entreprises de travaux publics, te Braine-le-Comte, met drie open rijtuigen;

- de firma „La Métallurgique” te Brussel met drie gesloten rijtuigen met grote balkons;

- de heren Nicaise en Delcuve, konstruktoren te La Louvière, met een open rijtuig;

- de heren A. en V. Halot, konstruktoren te Leuven, met een open rijtuig. Deze rijtuigen werden gebouwd voor een spoorwijdte van 1 m.

- de S.A. des Ateliers de Construction de Malines, met drie rijtuigen;

- mevrouw A. Verhaghen te Mechelen (Ragheno) met een gesloten rijtuig.

Deze rijtuigen werden gebouwd voor normaalspoor.

b) Groep II (stadstramrijtuigen)

- de Société Franco-Belge de Construction de Matériel, met een open en een gesloten rijtuig;

- de maatschappij „Les Tramways Bruxellois”, eveneens met een open en een gesloten rijtuig;

- de heer W.-R. Rowan uit Berlijn, met een open rijtuig gebouwd in de werkhuizen van de heren Herbrand en C^o te Ehrenfeld (Keulen).

Tijdens de maand september 1885 vroeg de bouwer Cockerill te Seraing nog de toelating om een buurtspoorweglokomotief in dienst te stellen op de proefbaan. Het verzoek werd ingewilligd onder voorbehoud dat de lok niet zou deelnemen aan de wedstrijd, gezien de late levering.

Niettegenstaande het stoomrijtuig voor buurtspoorwegen Rowan (Franco-Belge) een regelmatige dienst heeft gereden werd het buiten wedstrijd gesteld, ingevolge het ontbreken van passende rijtuigen die er konden aan gekoppeld worden.

Van de twee Beaumont-rijtuigen met samengeperste lucht kwam er slechts één in dienst.

Door de zorgen van de Tramways Anversoïes en met de toelating van

het Antwerps stadsbestuur werd een drierailspoor (1,435 m en 1 m) aangelegd tussen de ingang van de Wereldtentoonstelling en het Ooststation (nu Centraal station). Het drierailspoor lag langs de westkant van de middenbaan van de Leien (Zuiderlei, Nijverheidslei, Handelslei), vervolgens over de Gemeenteplaats (nu Fr. Rooseveltplein) en door de Gemeentestraat en de Van Schoonhovenstraat tot aan de ingang van het Ooststation.

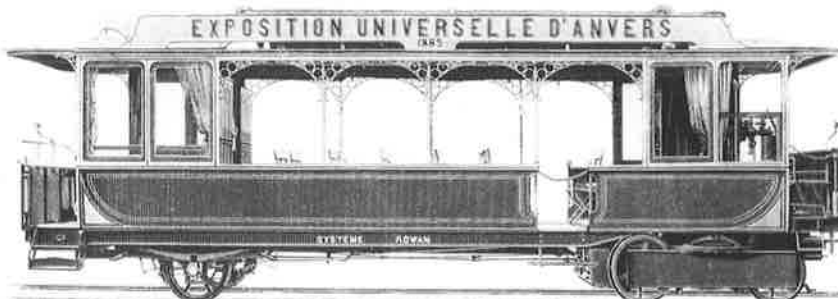
Op 15 april 1885 werd de stadsingenieur ervan in kennis gesteld dat de trammaatschappij gestart was met de aanleg van de drierailbaan, maar dat, zowel voor de spoorstaven als voor de dwarsliggers, gebruik werd gemaakt van oude en in slechte toestand verkerende materialen. Verder meende de verslaggever dat het spoor niet sterk genoeg zou zijn om een degelijke exploitatie toe te laten met zware traktievoertuigen. De geleverde materialen waren afkomstig van de spoorwegmaatschappij „Grand Central Belge”.

Door de Tramways Anversoïes en de Heer Squilbin, ingenieur bij de Grand Central Belge, werd ter plaatse een onderzoek ingesteld. Er werd inderdaad vastgesteld dat bij de geleverde materialen er een aantal waren die te wensen overlieten. Niettegenstaande dat, was de Heer Squilbin van oordeel dat er geen bezwaren waren voor het gebruik ervan, daar de Grand Central Belge regelmatig aan aannemers van grote openbare werken dergelijk materiaal verhuurde en hierop door de aannemers stoommachines van veertig tot vijftig ton werden ingezet. Het officieel verslag van de juryleden vermeldde: „La voie qui, d'ailleurs, devait être démolie après le concours, avait été posée hâtivement et laisse à désirer”.

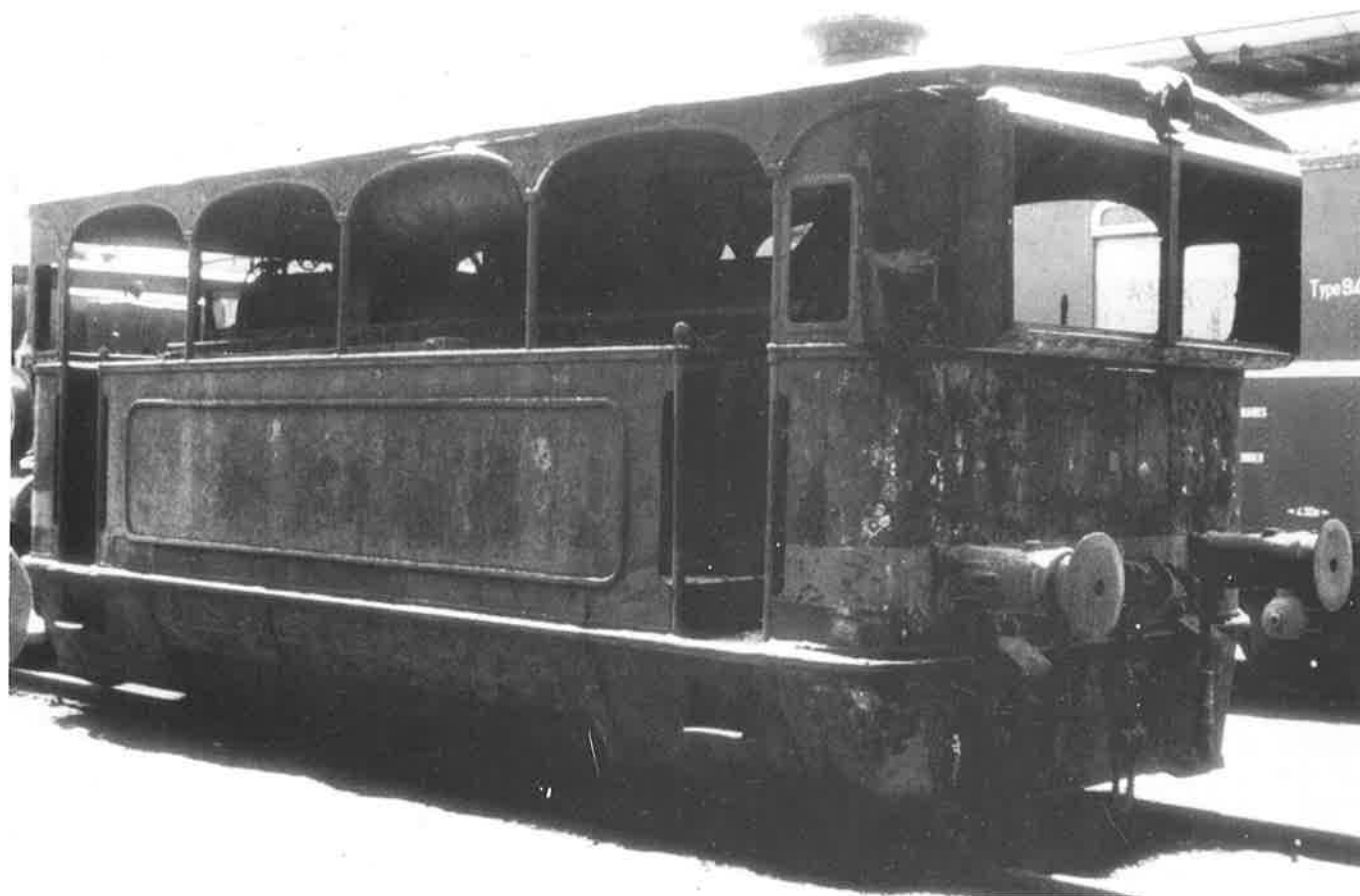
Op de lijn lagen drie wisselplaatsen en een veiligheidsgarage. Aan het vertrekpunt - kant tentoonstelling - was er een keerdriehoek en een wisselplaats. Een tweede keerdriehoek lag in de Gemeenteplaats. Aan het Ooststation was er eveneens een wisselplaats.

De lengte van de lijn bedroeg 2.797 m (keerdriehoeken inbegrepen). Zij bestond uit 2.295 m in rechte lijn, 313 meter in bochten met een straal tussen 20 en 35 m en 189 m in bochten met een straal groter dan 35 m. Er was een lichte helling van 4 mm per meter over een lengte van 45 m.

(wordt voortgezet)



Het stoomrijtuig voor buurtspoorwegen systeem Rowan. Voor normaalspoor gebouwd door Franco-Belge te Raisnes in Frankrijk. (Alle afbeeldingen: verzameling E. Keutgens).



NMVB-lokomotief 808 zoals wij haar, in meelijwekkende toestand, aantreffen in het NMBS-bundel te Kessel-Lo gedurende de winter 1981-1982. (Foto Rail-Revue)

Wederoptreden van NMVB-lok 808 :

De CFV3V vierde feest !

Aansluitend bij de diverse spoor- en trammanifestaties die gedurende het jaar 1985 in ons land plaats vonden, vierde de CFV3V (Chemin de fer à Vapeur des Trois Vallées) zijn tienjarig bestaan. Op de festiviteiten, die doorgingen op 21, 22 en 23 september ll. waren, naast de treinen van de CFV3V, ook NMBS-lok 29013 en NMVB-stoomtramlok 808 aanwezig.

Voorafgaand aan dit stoomfestival werd op 19 september, ten behoeve van de pers, van de deelnemers aan het 32^e Morop-Congres (die met 29013 werden aangevoerd) en van een talrijk publiek, stoomlok MF 83 „officieel” gedoopt, werd MF 73 voor de gelegenheid getooid met de NMVB-identiteitsplaat van lok nr 823 (deze machine, reeds lang geleden gesloopt, was identiek aan MF 73) en werd de normaalsporige buurtspoorwegtrein voorgesteld. In het station van Olloy-sur-Viroin werd een buurtspoorweg-tentoonstelling geopend en in de nabijheid van het stationsgebouw werd spoor-

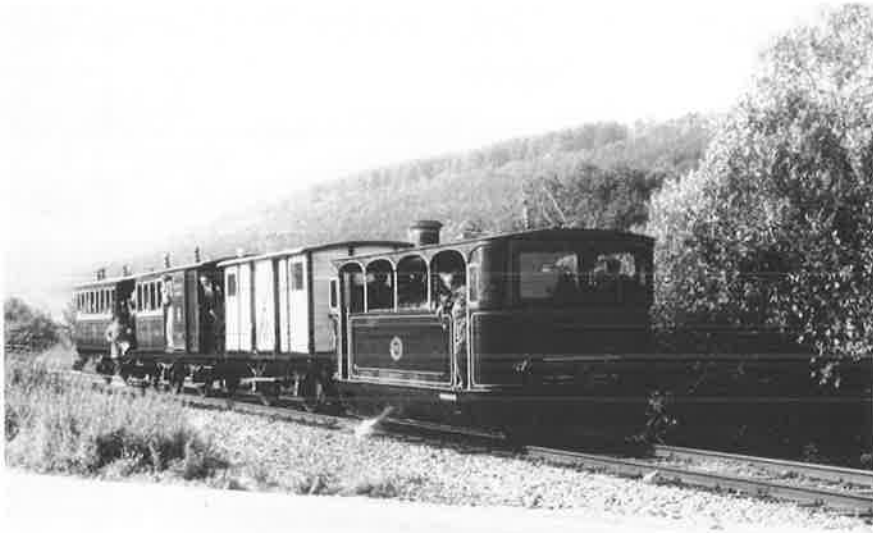
auto 266, afkomstig van het grottenlijntje te Han-sur-Lesse, tezamen met een open zomerrijtuig opgesteld.

De buurtspoorwegtrein, die een aantal genodigden van Mariembourg naar Olloy bracht, verdient onze bij-

zondere belangstelling, vooral gezien het feit dat hier na lange jaren weer normaalsporig materieel van de NMVB actief was. De trein was samengesteld uit twee reizigersrijtuigen, overgebracht uit het museum van Schepdaal en een goederenwagen die sedert vele jaren te Kessel-Lo stond te verkommeren, doch voor de gelegenheid in een nieuwe jas was gestoken. Het geheel werd



MF83, voor de nakende doopplechtigheid extra opgepoetst, naast Buurtspoorweg-normaalspoorlok 808. Mariembourg, 19 september 1985. (Foto Rail-Revue)



Lokomotief 808, met „gemengde” trein, gaat het station van Olloy-sur-Viroin binnenlopen. 19 september 1985. (Foto Tramarchief Ferray)

gesleept door de fraai gerestaureerde tramlok nr. 808, die, alvorens te worden hersteld, eveneens te Kessel-Lo (Leuven) stond weg te roesten.

808 was de laatste machine van een driedelige reeks (806-808), gebouwd in 1892 door Saint-Léonard te Liège onder het konstruktienummer 941.

Zoals alle NMVB-tramlokomotieven is zij voorzien van twee stuurposten. Haar vuurkist is van het Belpaire-type en de machine beschikt over een Walschaerts-stoomverdeling. Zij kwam in dienst op 12 juli 1894. Bestemd voor het slepen van zware gemengde en goederentreinen, beëindigde zij haar carrière

op de NMVB-lijn Overijse-Groenedaal. Tussen 1966 en het begin van de jaren tachtig stond zij afgesteld in het NMBS-bundel te Kessel-Lo. In oktober 1983 kwam zij de verzameling van de AMUTRA vervoegen. De lok werd intussen voor restauratie overgebracht naar de firma Broeckx te Munsterbilzen. Na het overlijden van de heer Broeckx werd zij op transport gesteld naar de stelpplaats Haine-St.-Pierre van de NMBS. Daar werd de restauratie door leden van de CFV3V beëindigd, waarna de machine, zoals intussen bekend is, op 19 september 1985 te Mariembourg haar wederoptreden deed.

808 is, voor zover ons bekend, de oudste rijvaardige stoomlokomotief die in ons land werd gebouwd.

Wij hopen deze typische vertegenwoordigster van het stoomtramtijdperk ooit nog eens in het Vlaamse land te zien rijden en wij hopen bovendien dat nr. 808 nog vele jaren stoomvreugde moge verschaffen aan menig tram- en treinviend !

G. Cuyt

Gegevens : J. Block en E. Keutgens

150 jaar „Great Western Railway”

Ook in Groot-Brittannië wordt in 1985 een belangrijke spoorwegverjaardag gevierd : 150 jaar geleden werd aldaar de beroemde „Great Western Railway” opgericht.

Op zichzelf lijkt het nogal vreemd uitgerkend het ontstaan van deze spoorwegmaatschappij te gaan herdenken, aangezien in 1835 in Groot-Brittannië reeds verschillende spoorweglijnen gedurende meerdere jaren in bedrijf waren (vermelden we in het kort enkele belangrijke data van de Engelse spoorweggeschiedenis : 1825 - opening van de Stockton and Darlington Railway / 1830 - opening van de Liverpool and Manchester Railway). De Great Western Railway (G.W.R.) was evenwel een zeer aparte spoorwegmaatschappij, die haar tijd in alle opzichten ver vooruit was en ongetwijfeld een bijzondere invloed heeft uitgeoefend op de algemene ontwikkeling van de spoorwegen tijdens de eerste helft van de 19de eeuw.

De Great Western Railway was door de beroemde en geniale ingenieur Isambard Kingdom Brunel ontworpen en gebouwd als een soort superspoorweg, en onderscheidde zich duidelijk van de op dat ogenblik

reeds bestaande spoorwegen: uiterst beperkte hellingen, zeer grote boogstralen, prachtige en grootse stationsgebouwen (London Paddington, Bristol Temple Meads,...), uiterst gedurfde kunstwerken zoals tunnels, bruggen en viaducten (met als hoogtepunt uit de carrière van Brunel de „Royal Albert Bridge” over de rivier Tamar op de grens van Devon en Cornwall), het enorme ruimteprofiel en vooral de spoorwijdte van 7ft 1/4in (omgerekend 2,140 m, of ongeveer 70 cm breder dan het normaal spoor !)

Niet voor niets heeft men het in Engeland dikwijls over de „Grand Western Railway” of „God’s Wonderful Railway”...

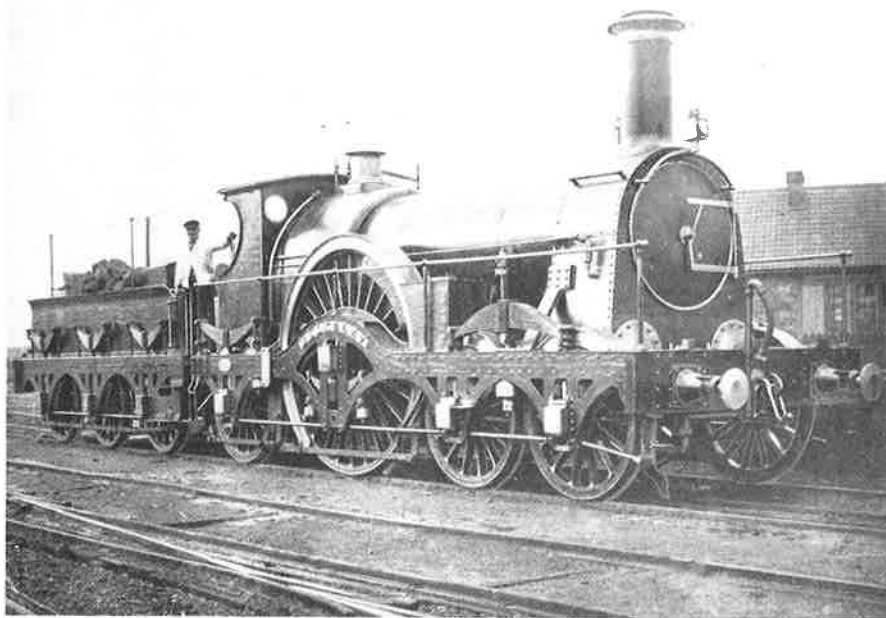
In 1836 werd gestart met de bouw van het eerste baanvak van de lijn Londen - Bristol. Brunel nam de verantwoordelijkheid op zich voor het ontwerpen van de spoorbanen, de rijtuigen, de wagons, de bruggen, viaducten en tunnels, de stationsgebouwen, enz., enz. ... een onmenselijk zware opgave !

De eerste stoomlocomotieven liet hij (op zijn aanwijzingen) bouwen door de „gevestigde” locomotiefabrieken. Toen in 1838 het eerste baan-

vak Londen-Maidenhead voor het verkeer werd geopend, bleken de aanvankelijke resultaten helemaal niet „Gréat” te zijn : problemen met de ligging van de sporen (er was gekozen voor een nieuw soort lichte rails, bevestigd op houten langsliggers die onderling op vaste afstanden met elkaar verbonden waren), problemen met de rijtuigen en vooral... met de locomotieven, die totaal onbetrouwbaar bleken. Brunel kreeg enorm veel kritiek te verwerken; de directeuren van de nieuwe spoorwegmaatschappij begonnen te twifelen aan de kunde van hun „super”-ingenieur.

Gelukkig verdwenen de kinderziekten na enkele jaren, vooral nadat Brunel enige zeer bekwame assistenten als medewerkers had aangehouden. De meest bekende is wel Daniel Gooch (op het einde van zijn carrière „Sir” Daniel Gooch, voorzitter van de G.W.R.) die als jong ingenieur de verantwoordelijkheid op zich nam voor het onderhoud, de herstellingen, het ontwerpen en het bouwen van de locomotieven van de Great Western.

Het net van de G.W.R. breidde zich vervolgens geleidelijk uit naar het



Expresstreinlokomotief „Bulkeley”, een typische G.W.R.-breedspoor-machine. (Verzameling J. Caebergs)

Westen. De bouw van nieuwe spoorlijnen werd versneld na het oprichten van afzonderlijke spoorwegmaatschappijen, die door de G.W.R. gecontroleerd werden, zoals de „Bristol and Exeter Railway Company” en de „South Devon Railway Company”. In 1859, toen Brunel overleed, reden de breedspoor treinen reeds via Bristol en Plymouth tot Penzance in Cornwall, tot Haverfordwest in Wales en tot Wolverhampton in de Midlands. Het net omvatte reeds meer dan 1600 km spoorlijnen, die alle onder rechtstreeks toezicht van Brunel aangelegd waren.

Op de belangrijke hoofdlijnen exploiteerde de G.W.R. in de eerste helft van de 19de eeuw reeds een echt net van expres treinen, die toentertijd de snelste treinen ter wereld waren (snelheden van 100 km per uur waren niet ongewoon; de gemiddelde reissnelheden - halte inbegrepen - bedroegen bijv. meer dan 90 km per uur op korte trajekten zoals Londen-Didcot, en meer dan 70 km per uur voor lange ritten zoals Londen-Exeter...; voor die tijd waren de Great Western-treinen ware T.G.V.'s !) Brunel beschouwde zijn sneltreinen naar het Westen van Groot-Britannië in feite als schakels in langeafstands-verbindingen zoals Londen-New York (!) en Londen-Dublin. Vele treinen gaven dan ook aansluiting met zeeschepen, bijv. te Plymouth (Brunel was overigens ook een expert in de scheepsbouw, en ontwierp drie stoomschepen die in die tijd als maritieme wereldwon-

deren beschouwd werden: de „Great Western”, de „Great Britain” en de „Great Eastern”).

Het succes van de G.W.R.-snel-treinen was evenwel voornamelijk te danken aan de nieuwe stoomlocs die Daniel Gooch vanaf 1840 ontworpen en gebouwd had voor de Great Western : locomotieven met asindeling 2-2-2 (1A1) met drijfwielen die een diameter hadden van 2,14 m (overeenstemmend met de spoorwijdte !) een nieuw type stoomverdeling en een enorme ketel met relatief hoge toegelaten keteldruk -

de beroemde machines van de „Firefly”-reeks. Later ontwierp Gooch 4-2-2 (2A1)-mastodonten met 2,44m hoge drijfwielen (de locs van de „Iron Duke”-, later de „Rover”-reeksen); deze machines bleken uitermate geslaagd en werden tot aan het einde van de breedspoorperiode nagebouwd.

Na het overlijden van Gooch in 1889 en het overschakelen op het normaalspoor in 1892 begon het tijdperk van de „moderne” G.W.R. Ingenieurs zoals W. Dean (zeer bekend voor zijn geslaagde goederentreinmachine, de „Dean Goods”) en G.J. Churchward ontwierpen locomotieven die toentertijd tot de meest geslaagde ter wereld mochten beschouwd worden op het vlak van design, constructie, brandstofverbruik en prestaties. Meerdere snelheids- en prestatie records werden door G.W.R.-machines gebroken tijdens de eerste jaren van de 20ste eeuw (één vermelding: de 4-4-0 expressloc „City of Truro” behaalde in 1904 reeds een snelheid van 100 mijl - 160 km - per uur met de post-trein „Ocean Mail Special”).

De Great Western verrichtte evenwel ook baanbrekend werk op het vlak van de verbetering van de veiligheid van het spoorwegverkeer : reeds zeer vroeg werden vrij geperfectioneerde signalisatiesystemen ingevoerd, en werd een efficiënt vacuümremstelsel op punt gesteld. Vanaf 1908 werd geleidelijk een elektromagnetisch beveiligingssysteem ingevoerd („krokodil”-contacten in



Breedspoor-lokomotievenkerkhof van de Great Western in 1892. (Verzameling J. Van Olmen)

het spoor ter hoogte van de waar-schuwingseinen, automatisch afremmen van de trein wanneer de machinist niet tijdig reageert na het voorbijrijden van een onveilig voorsein, belsignalen in de cabine ter „herhaling” van het seinbeeld. De machinisten van de andere Britse spoorwegaansluitingen hadden het aanvankelijk over de „ting-aling boys” van de Great Western, maar ze moesten al gauw toegeven dat het nieuwe systeem de veiligheid wel degelijk ten goede kwam; de ongevalstatistieken van de

Great Western zagen er na enkele jaren reeds veel gunstiger uit dan deze van de overige maatschappijen...

Het spoorwegnet van de Great Western breidde zich nog uit tijdens de eerste jaren van onze eeuw. Uiteindelijk reikte het tot Birmingham in de Midlands. Bij de „grouping” van vele kleine privé-spoorwegaansluitingen in „the big four” in 1923 (nl. de „Great Western Railway”, de „London, Midland and Scottish Railway”, de „London and North Eastern Railway” en de „Southern

Railway”), was de G.W.R. de enige maatschappij die haar identiteit en haar naam kon behouden. Het spoorwegnet van de G.W.R. bereikte toen een totale lengte van meer dan 3.500 mijl (5.600 km).

Nog voor W.O.I had de „chief mechanical engineer” Churchward de eerste 4-6-0 (2C) - locomotieven ontworpen voor de Great Western, de machines van de „Saint”-reeks (tweecilinderlocs) en de „Star”-reeks (viencilinderlocs). De „Stars” werden in feite ontworpen op basis van de ervaringen die Churchward verzameld had met de inzet van drie Franse deGlehn-compound Atlantics die de G.W.R. (eerder als studie-object) had aangekocht in 1903 en in 1905. Churchward kwam onder de indruk van de prestaties van de Franse machines en hun viencilinderdrijfwerk, zodat hij het waagde een dergelijk drijfwerk in te bouwen in zijn „Stars” (evenwel met enkelvoudige uitzetting, geen compoundwerking); de binnenliggende cilinders dreven de eerste drijfjas aan en de buitenste cilinders de middelste drijfjas. De „Stars” bleken een groot succes en deze machines vormden dan ook de inzet van een ware traditie in de locomotiefbouw van de Great Western. Deze traditie werd na W.O.I tot een hoogtepunt gebracht door de opvolger van Churchward, C. Collett. Deze was verantwoordelijk voor ontwerp en bouw van de wereldberoemde locomotieven van de „Castle”-reeks (die gedurende meerdere jaren de „blauwe wimpel” voerden met de „Cheltenham Spa Express”, de snelste reizigerstrein ter wereld), en de niet minder succesvolle locs van de „King”-reeks. Al deze 4-6-0 (4-cilinder-)machines werden eerst in de jaren '60, na 30 tot 40 jaar trouwe dienst, uitgerangeerd. Opmerkelijk is wel, dat bij de G.W.R. nooit ernstig overwogen werd de „moderne” Pacific-asindeling (4-6-2 of 2C1) in te voeren (nochtans nam de G.W.R. in 1908 de eerste Engelse „Pacific”-loc in dienst, de „Great Bear”. Deze loc werd evenwel niet in serie nagebouwd) en dat de bouwstijl en de

Het Breedspoor van de Great Western.

Brunel verkoos het breedspoor boven het „smalspoor” van 1,435 m, dat volgens hem te veel beperkingen inhield en dat „tenslotte slechts geschikt was om gebruikt te worden op terreinen van koolmijnen, omwille van het plaatsgebrek aldaar...”. Brunel moet zijn breedspoorproject wel met veel overtuigingskracht verdedigd hebben, zodat de directeuren van de nieuwe Great Western Railway geloofden dat het breedspoor op lange termijn het „smalspoor” in Groot-Brittannië zou verdringen.

Toen in 1838 het eerste baanvak van de Great Western voor het verkeer werd opengesteld (van London naar Maidenhead), ontstonden evenwel onmiddellijk discussies tussen voor- en tegenstanders van het breedspoor. Deze discussies werden heviger, naarmate het spoorwegnet van de G.W.R. zich uitbreidde vanaf Londen naar het Westen en het Noordwesten, waar op verschillende plaatsen smalspoorlijnen werden gekruist of waar deze lijnen aansloten bij het G.W.R.-net (het smalspoornet breidde zich tijdens de eerste helft van de 19de eeuw snel uit). Het verplichte overladen van goederen en het noodgedwongen overstappen van de reizigers bracht tijdverlies met zich en verhoogde in belangrijke mate de transportkosten. Uiteindelijk leidde de situatie tot een echte „gauge war” (spoorwijdteoorlog), zodat het Britse Parlement in 1845 een koninklijke commissie belastte met een grondig onderzoek i.v.m. de voor- en nadelen van beide spoorssystemen. Alle belangrijke spoorwegingenieurs (waaronder pioniers zoals Robert Stephenson, die een hevig voorstander was van een eenvormig smalspoornet...) werden door de commissie om hun mening gevraagd. Brunel en zijn medewerkers werden eveneens ondervraagd, en ze verdedigden hun spoorstelsel met veel brio, waarbij ze aanvoerden dat het breedspoor boven het smalspoor te verkiezen was op technisch en economisch vlak: het breedspoor liet grotere snelheden toe, een grote stabiliteit van de konvooien (en dus meer veiligheid en meer comfort voor de reizigers), een grotere capaciteit van de rijtuigen en wagons en lagere kosten per vervoerde ton of vervoerde reiziger.

Er werd zelfs een programma van testritten opgezet om de prestaties van breedspoor- en smalspoortreinen en -locomotieven grondig met elkaar te kunnen vergelijken. De verslagen van deze testen en de drukke correspondentie die in spoorwegkringen hieromtrent werd gevoerd, vormen een van de meest interessante dossiers uit de Britse spoorweggeschiedenis. De testritten bewezen de absolute superioriteit van de breedspoorstechniek, maar toch beval de commissie in haar eindrapport van 1846 „om reden van de uniformisatie van het toekomstig spoorwegnet” aan, voortaan de spoorwijdte van 4ft 8 1/2 in (1,435 m) als standaardspoorwijdte te kiezen voor alle nieuw te bouwen openbare spoorlijnen in Groot-Brittannië. Het lot van het breedspoor was hiermee bezegeld, wat zeer veel spoorvrienden en -historici in het Verenigd Koninkrijk, zelfs tot op de dag van vandaag, sterk betreuen...

De G.W.R. was gedoemd tot een geïsoleerd breedspoor-bestaan, en vanaf ongeveer 1870 begon men noodgedwongen bepaalde spoorlijnen om te bouwen naar het normaalspoor en andere spoorbanen te voorzien van een derde rail, wat de normaalspoortreinen toeliet geleidelijk het G.W.R.-territorium in te palmen. Op 20 mei 1892 verliet de laatste breedspoor-trein het station van Londen Paddington... Duizenden spoorwegaanbidders uit gans Engeland werkten een gans week-einde lang om de overblijvende baanvakken om te bouwen naar normaalspoor. Er zijn van deze laatste dagen verschillende sfeervolle foto's bekend: beelden van stationspersoneel dat poseert voor de laatste breedspoor-trein, foto's waarop men tientallen locomotieven en honderden rijtuigen en wagons ziet, uitgerangeerd om omgebouwd te worden voor het normaalspoor of om verschromp te worden, opnamen van troepen spoorwegaanbidders die in sneltempo kilometers spoor ombouwen, enz.

Onze kleurenposter: één van de hoogtepunten bij de viering van 100 jaar Buurtspoorwegen vormde het optreden van de te Merksem geres-taureerde stoomlokomotief 979. De fraaie kleurenprent van deze machine met haar typische rijtuigjes werd gerealiseerd te Lobbes op 17 augustus 1985, tijdens het NMVB-ASVI tramfestival. Dia: Dirk Stroobants, archief Raymond Poot.

livrei van de G.W.R.-machines in al die jaren praktisch niet werden gewijzigd. Geen enkele ingenieur waagde het te tornen aan de legendarische G.W.R.-tradities op dit vlak, wat verklaart waarom de locomotieven van de Great Western tot aan het einde van het stoomtijdperk een soort van „Victoriaans” uiterlijk bewaarden...

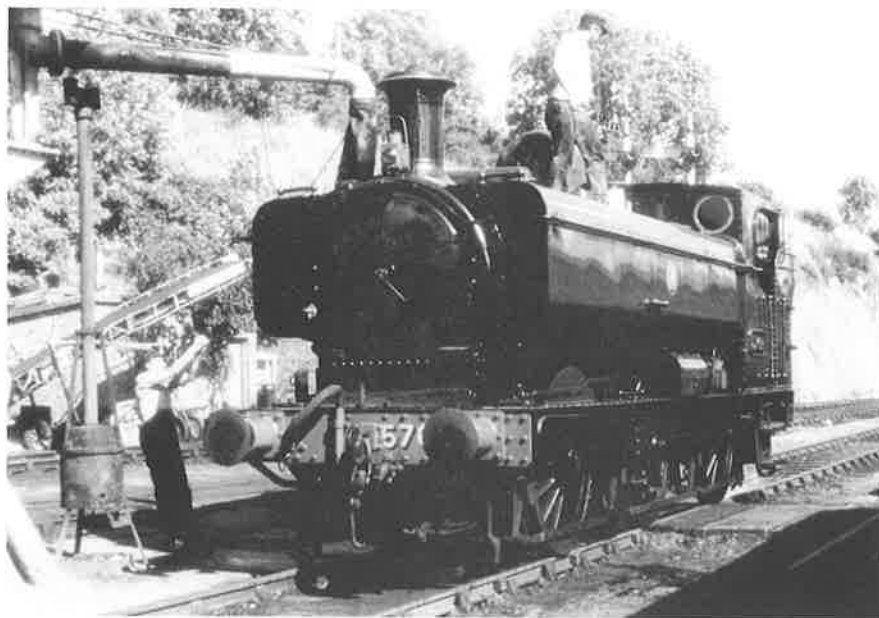
Een prachtige donkergroene „Castle” zien voortsnellen over Brunel's racebaan van Londen naar het Westen, aan de kop van de „Cornish Riviera Limited” met 10 tot 15 (!) chocoladebruin-en-gele rijkstrijtuigen..., volgens vele oudere Britse spoorwegvrienden : „a truly magnificent sight...”.

Het is onmogelijk hier alle locomotieftypes te bespreken die Collett voor de G.W.R. ontwierp en die gebouwd werden in de eigen constructiewerkplaatsen te Swindon. Vermelden we enkel de honderden (in zekere mate gestandaardiseerde) 4-6-0-tweecilindermachines van de „Grange”-, de „Manor”- en de „Hall”-reeksen, de meiden-vooralle-werk van de Great Western tot aan de komst van de diesels. Verdienen eveneens een vermelding : de 853 uiterst geslaagde 0-6-0-tenderlocomotieven van de reeks 57, de bekende „pannier tank engines” met binnenliggende cilinders en met de typische zijdelingse watertanks.

In 1948 werden de spoorwegmaatschappijen in Groot-Britannië genationaliseerd. De Great Western Railway werd opgenomen in de nieuw opgerichte „British Railways”, maar behield toch nog een zekere identiteit als „Western Region” van de nieuwe maatschappij.

Langzaam (en in de jaren '60 in versneld tempo) werd het spoorwegnet van de Great Western gesaneerd. Honderden km zijlijnen en minder belangrijke hoofdlijnen werden opgebroken, zodat het huidige net eigenlijk nog slechts een skelet is in vergelijking met het net bij de „grouping” in 1923. De meeste hoofdlijnen die Brunel ontworpen had bleven evenwel in dienst.

Op het einde van de jaren '50 trad de verdieseling in, waarbij de Great Western zich opnieuw liet opmerken als „buitenbeentje” in Groot-Britannië. Er werden inderdaad meerdere reeksen diesel-hydraulische locomotieven in dienst gesteld (terwijl men elders in het Verenigd Koninkrijk dadelijk de voorkeur gaf aan de diesel-elektrische tractie). De diesellocs van de „Western”, de



„Pannier Tank”-tenderlok van de G.W.R. te Bewdley (Severn Valley Railway) op 21 augustus 1979. (Foto J. Van Olmen)

„Hymek” en de „Warship”-reeksen werden bij het treinminnend publiek minstens even beroemd als hun stoom-voorvaderen. Ze bleven echter slechts een korte tijd in dienst; alle diesel-hydraulische locs van de Western Region zijn ondertussen uitgerangeerd en diesel-elektrische machines hebben hun taken overgenomen.

Sedert de tweede helft van de jaren '70 is de High Speed Train een vertrouwd beeld op de hoofdlijnen van de Western Region. De diesel-elektrische „HST 125”-treinstellen bereiken een snelheid van ongeveer 200 km per uur in normale dienst. Onnodig te vermelden dat ze zich goed thuisvoelen op de racebanen van Brunel...

Manifestaties ter gelegenheid van „G.W.R. 150”

Tentoonstellingen, opendeurdagen, stoomtreinritten op het net van British Rail, speciale vieringen op de museumspoorlijnen enz. : een indrukwekkende reeks van manifestaties heeft er dit jaar voor gezorgd dat de 150ste verjaardag van de Great Western niet onopgemerkt is voorbijgegaan.

Maar toch..., niettegenstaande men in Engeland reeds heel wat ervaringen heeft opgedaan met het inrichten van stoomtreinritten en spoorwegtentoonstellingen waarbij de museumspoorlijnen en de Britse spoorwegmaatschappij gewoonlijk vlot met elkaar samenwerken, is er in 1985 heel wat mis gegaan ! Er werden blijkbaar allerlei coördinatiefouten gemaakt, er waren herhaaldelijk technische problemen met de stoomlocs, maar wat vooral hard aankwam was de af-



„Lydham Manor” te Kingswear (Torbay Steam Railway) op 21 juli 1977. (Foto J. Van Olmen)



„HST 125" in het Londense Paddington Station op 4 april 1983. (Foto J. Van Olmen)

gelasting van de geplande reusachtige tentoonstelling die gedurende de maand augustus in de grote locomotiefwerkplaatsen te Swindon had moeten plaatsvinden. De tentoonstelling ging niet door, nadat de vakbonden van spoorwegpersoneel hadden aangekondigd iedere medewerking bij de organisatie van de expo te zullen weigeren aangezien er volgens hen geen enkele reden was om feest te vieren. In de lente van dit jaar had British Rail Engineering namelijk aangekondigd dat de beroemde „Swindon Works" (nog door Brunel en Gooch zelf opgericht !) binnen afzienbare tijd zouden gesloten worden ! Men had best wel even kunnen wachten tot na de tentoonstelling om deze - voor 1985 - zeer ongepaste en provocerende beslissing mee te delen... Men kan zich de ontgoocheling en de verbijstering voorstellen bij het spoorminnend publiek in

Engeland, nu de tentoonstelling te Swindon niet heeft plaatsgevonden en tegelijk vaststaat dat de beroemde werkplaatsen van de Great Western zullen worden gesloten.

„G.W.R. 150"-hoogtepunten

Naast de talrijke (gelukkig toch) geslaagde stoomtreinritten met „Castles", „Kings", „Manors", enz., moeten hier toch twee opmerkelijke hoogtepunten vernoemd worden :

- in april van dit jaar werd te Londen de replica-breedspoorloc „Iron Duke" aan het publiek voorgesteld; de machine is volledig rijvaardig, en is een getrouwe nabouw op ware grootte van één der 4-2-2-machines van Gooch; de loc (met bijhorende rijtuigen en demonteerbare breedspoorbaan) werd gebouwd in opdracht van het Science Museum;

- in september werd de beroemde 4-4-0-locomotief „City of Truro" na een succesvolle restauratie (verricht door de Severn Valley Railway) terug onder stoom gebracht. De machine is opnieuw in de staat gebracht waarin ze zich in 1904, het jaar van haar snelheidsprestatie, bevond.

De oude Great Western Railway leeft nog !

Verschillende Engelse spoorwegmusea, museumspoorlijnen en stoomcentra hebben zich gespecialiseerd in de restauratie van locomotieven, rijtuigen, wagons, seinhuizen, stationsgebouwen, locomotieven-depots, enz. van de oude Great Western Railway. Bijgaand een lijstje van de voornaamste centra, die een bezoek overwaard zijn :

- Birmingham Railway Museum, Tyseley/Birmingham, Midlands
- Didcot Railway Centre - Great Western Society Ltd., Didcot, Oxfordshire
- Great Western Railway Museum, Swindon, Wiltshire
- Torbay and Dartmouth Railway, Paignton, Devon
- Dart Valley Railway, Buckfastleigh, Devon
- West Somerset Railway, Minehead, Somerset
- Vale of Rheidol Narrow Gauge Railway (B.R.), Aberystwyth, Wales
- ... en last but not least :
- Severn Valley Railway, Kidderminster/Bewdley/Bridgnorth, Shropshire

Inlichtingen omtrent alle Engelse museumlijnen (adressen, telefoonnummers, ritdagen, enz.) kunnen bekomen worden bij de Engelse federatie van museumspoorlijnen, de Association of Railway Preservation Societies Ltd., Sheringham Station, Norfolk, NR26 8RA, England (internationale antwoordcoupon bijvoegen !)

J. Van Olmen

Te bed of niet te bed

Bij het bekijken en bestuderen van allerlei modelspoorbanen, zowel „life" als in tijdschriften, heb ik reeds dikwijls de vraag gesteld : „Waar is het ballastbed ?". Echte treinen rijden toch ook niet op sporen die zomaar op de grond liggen, en evenmin op een blinkende metalen steenslagimitatie. Willen we de werkelijkheid zo natuurgetrouw mogelijk nabouwen - wat m.i. toch de bedoeling is en moet zijn van iedere modelbouwer - dan moeten ook onze miniatuurtreinen op een van steenslag voorzien ballastbed rijden.

Diverse fabrikanten van modelspoorreinen en dito toebehoren zijn blijkbaar reeds tot eenzelfde

conclusie gekomen, en bieden ons allerlei middelen om onze sporen zo „echt" mogelijk aan te leggen.

Mössmer of Peco schuimrubber onderleggers, Roco-styroplast, Fleischmann Profi-Gleis, Ade en Conrad rails zijn enkele van de vele commerciële realisaties die alle wel twee zaken gemeen hebben : mooi en duur.

Aangezien de modelspoororderij reeds duur genoeg is, en we toch voor iets modelbouwer zijn, ben ik dan ook op zoek gegaan naar een alternatieve (lees goedkopere) methode om toch een realistisch ballastbed te construeren. In diverse tijdschriften werden over dit onderwerp reeds menige ar-

tikels geschreven, en uit de verschillende mogelijkheden heb ik de hiernavolgende methodes gedistilleerd.

Vooreerst moeten, zoals in het grootbedrijf, onze rails op een lichtjes verhoogde berm worden gelegd. Een goedkoop materiaal om deze berm te maken is dun isimo (piepschuim), zoals dit als isolatiebehang in rollen wordt verkocht.

Dit materiaal, met een dikte van 2 millimeter, kan makkelijk met een schaar of hobbymesje worden gesneden, is met gewone behangerslijm te lijmen, en is spotgoedkoop (ongeveer 60 F voor een rol van 10 meter lang en 60 cm breed).

Omdat deze rol isimo nogal moeilijk te hanteren is, wordt best eerst het railtracé in krantenpapier uitgeknipt. Dit „patroon" wordt dan op

de isimo gelegd en wordt vervolgens met een scherp mesje uitgesneden. De breedte van het uit te snijden tracé mag gerust enkele centimeters groter zijn dan het uiteindelijk geplande spoorbed. Nadat we drie lagen (6mm hoogte) boven elkaar hebben gekleefd, kunnen de sporen op het ruwe ballastbed worden bevestigd. Vervolgens wordt het spoorbed met een mesje op ongeveer 5 millimeter van de buitenkant van de dwarsliggers schuin afgekant.

Thans moeten de ballaststeentjes worden aangebracht. Hiervoor kan men diverse materialen gebruiken, zoals gemalen kurk, gezeefd vogelzand of de speciale in de handel verkrijgbare modelsteentjes. Aangezien ik noch koffiemolen noch parkiet bezit, heb ik gekozen voor modelsteentjes, en wel de gemengde kleur van Busch, nummer 7125. Alhoewel het hier in feite gaat om steenslag voor schaal Z, vind ik ze het best geschikt voor schaal HO. Deze steentjes, of ieder ander geschikt materiaal, kunnen op twee wijzen worden aangebracht.

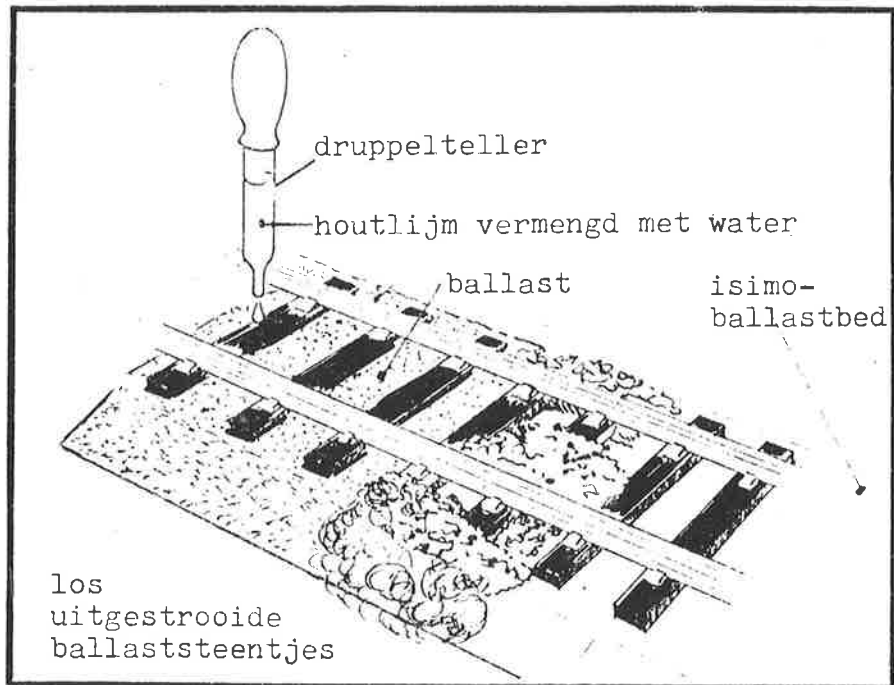
1. Methode met houtlijm

(zie illustratie)

Na zorgvuldig met een stijf penseeltje de steentjes tussen de biels en sporen te hebben aangebracht, waarbij goed moet worden opgepast voor het vrijhouden van de binnenkant van de rails, wordt het geheel vochtig gemaakt (verstuiver of druppelteller) met ontspannen water (water met druppeltje afwasproduct).

Daarna wordt met een druppelteller - een oud dopje van een neusdruppelflesje is hiervoor zeer geschikt - een verdunde lijmoplossing van 1 maat witte houtlijm op 4 maten water aangebracht, a rato van één druppel tussen elke dwarsligger en meerdere druppels op de zijwanden van het ballastbed. Door de steentjes eerst te bevochtigen met het ontspannen water vloeit de lijmoplossing mooi tussen de steentjes. Het is tevens aanbevolen onmiddellijk daarna even proef te rijden met een wagon om eventuele hinderende steentjes te verwijderen, want na een dag drogen zit alles muurvast.

Deze werkwijze dient uiteraard met de grootste voorzichtigheid te worden toegepast in de buurt van de bewegende delen van wissels. Hier is het beter de isimo-onderlaag eerst met verdunde lijm te bestrijken, dan de wissel op zijn plaats te leggen en vervolgens in de nog vochtige lijm de steentjes met een pincetje tussen de biels te drukken. Het vooraf invetten van de bewegende delen van de



wissel zal bovendien vermijden dat de lijm zich hierop vastzet.

Eerlijkheidshalve dient evenwel te worden vermeld dat bij deze methode het achteraf terug verwijderen van de ballast geen sinecure is, en niet zelden resulteert in quasi onbruikbaarheid van de sporen. Het spreekt dan ook voor zich dat deze werkwijze eerder aangewezen is voor goed doordachte modelbanen die niet alle twee jaar dienen te worden afgebroken !

2. Methode met behangerslijm

De steentjes worden in een potje vermengd met **droge** behangerslijm (korrelig poeder) a rato van 1 maat behanglijm op 8 maten steenslag. Dit mengsel wordt tussen de biels aangebracht, en wordt vervolgens met ontspannen water bevochtigd. Na het bevochtigen ziet het geheel er nogal papperig uit, doch na een nachtje drogen zit ook dit ballastbed muurvast.

Deze tweede methode gaat iets vlugger dan de eerste, en biedt het bijkomend voordeel dat bij eventuele wijziging van de modelbaan de ballast relatief makkelijk van de sporen te verwijderen is. Best wacht je hier mee tot moeder de vrouw uit winkelen is. Leg dan alle sporen met ballast en al enige tijd te week in een lauw sopje in de badkuip, en na enige tijd kan de ballast worden verwijderd en zijn de sporen klaar voor hergebruik. Vergeet evenwel niet het bad uit te spoelen, niemand wil immers een ballastbad.

Sporen en ballastbed zijn thans klaar, doch zien er nog te nieuw, te kunstmatig uit, en missen nog het

verweerde en vervuilde uitzicht van een echte spoorweg. Voor het weatheren van de rails is een verspuitje uiteraard zeer handig, en een combinatie van enkele zeer dunne laagjes Humbrol HS 215 Track Color en HS 216 Rust doen onze sporen en ballastbed er helemaal echt uitzien. Als finishing touch wordt tenslotte met een bijna droog penseeltje in het midden van de rail een zwartgrijs oliespoor getrokken. Na het drogen van alle verf wordt deze van de bovenzijde en de binnenkant van de rails verwijderd met bijvoorbeeld de Roco-railcleaner of zelfs met een gewone blauwe inktgom.

Zoals uit de beschrijving blijkt vergen deze methoden wel heel wat tijd, doch het resultaat is een uitermate werkelijkheidsgetrouw modelspoor. En wat valt dan op ? Juist, het rollend materieel, zo recht uit de doos, contrasteert ontzettend met de realistische sporen, en vereist dus ook een aangepaste nabehandeling. Het vervuilen en verweren van rollend materieel is evenwel een geschikt onderwerp voor een afzonderlijk artikel.

Guy Van Meroye

Spoorwegfilms op video

Stuur 3 int. antwoordcoupons voor catalogus.

(NL : f 1,40 aan postzegels)

O. Schouwstra
P. Campersingel 31/45
9713 AD Groningen -
Nederland

Verzamelen of... de eeuwige speelgoedtreintjes

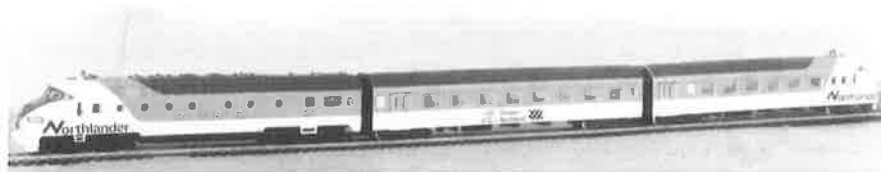
c) Märklin heeft, zoals de meeste grote firma's, onder allerlei handelsnamen locs en wagons geproduceerd, die we als volgt kunnen indelen : Märklin, Hamo, Primex, Minex, Antex, Werbemodellen, Sonderseries. In het kort enige verklaring. **Hamo** is de gelijkstroomversie van locs zonder verandering van de uitvoering. Onder de naam **Primex** verkoopt Märklin rijdend materieel in vereenvoudigde versie bij grootwarenhuizen. Met **Minex** in schaal 0m trachtte Märklin de markt van peuters en kleuters te bereiken daar ze aldus volumineuzer locs en wagons kregen, doch geschikt voor dezelfde spoorbreedte als h0. Onder **Werbemodellen** verstaan we het assortiment wagonnetjes (meestal op basis van de gekende Märklin-koelwagon) dat Märklin op bestelling maakt, met de passende reclame erop. Sinds 1982 maakt Märklin dit nog bij grote uitzondering, want wegens teveel werk wordt dit thans uitgegeven aan een drukkerij. Onder eigen naam brengt Märklin voortdurend **sonderseries** uit : modelletjes die niet in de jaarlijkse catalogo verschijnen en die ook niet voor elk Europees land gemaakt worden. Met de naam **Antex** lanceerde Märklin in Nederland een startset. Minex en Antex zijn ondertussen gestopt.

Nu we de verschillende groepen naast elkaar gesteld hebben zal de verzamelaar zijn aanwinst op de juiste plaats rangschikken en daarbij worden we geholpen door allerlei catalogi, die rijk geïllustreerd zijn, tot de computercatalogo toe.

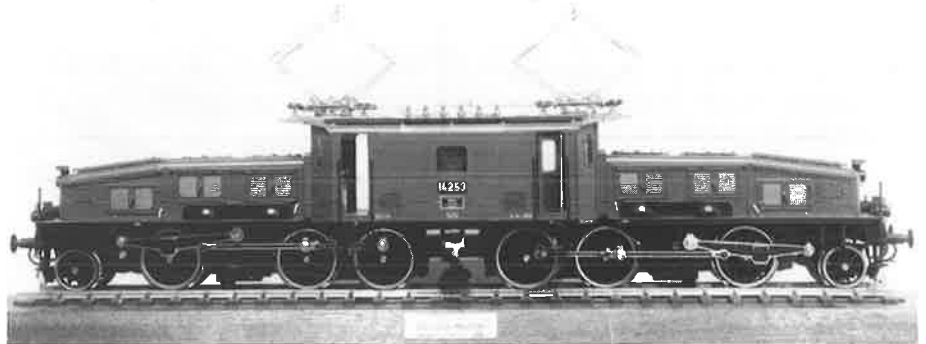
V. Zijn treinen een goede geldbelegging? Het wordt steeds moeilijker oude modelletjes op de kop te tikken, zeker omdat de markt in de jaren 1960-70 afgeschuimd is door handelaars, bij wie de huidige verzamelaar een stukje met veel moeite tracht los te peuten. Volgens mijn bescheiden mening is het antwoord op de vraag, hoger gesteld : geen ja, geen nee. Aan de hand van een drietal voorbeelden wil ik mijn bedenkingen hieromtrent naar voren brengen.

a) The Northlander.

In de tweede helft van de zeventiger jaren verkochten de Nederlandse Spoorwegen een aantal TEE-stellen aan de Canadese maatschappij Ontario-Railway. Ze werden in Canada overschilderd van geel-rood naar een combinatie geel-blauw.



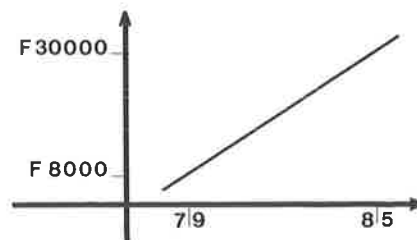
Märklin 3150, de beruchte/beroemde Northlander. De origineel vierdelige set kwam anno 1978 in een genummerde oplage van 5.000 stuks op de markt en haalt nu reeds het ronde sommetje van 38.000 F.



1984 : de felbesproken jubileums-krokodil werd in drie versies uitgebracht : 1. een bruine luxe-uitvoering in een genummerde oplage van 3.300 stuks; 2. een groene, minder luksueuze doch eveneens genummerde reeks op 3.300 exemplaren; 3. een „gewone” groene in onbegrensde oplage, die U en ik misschien nog net kunnen betalen. Deze laatste versie heeft dan ook slechts twee opengaande deuren !

(Alle foto's in deze bijdrage van Th. Heylen)

In 1978 maakte Märklin een beperkte oplage van 5.000 stuks, telkens vierdelig en elk stel werd onderaan genummerd. Het verloop van de verkoopprijs (of veilingprijs) i.f.v. de tijd kunnen we best aantonen met een grafiek :

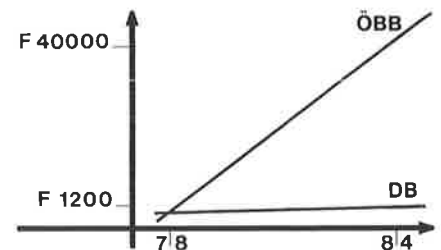


Na één jaar was de prijs reeds verdubbeld, en nog komt er elk jaar een paar duizend franken bij.

De firma Schweiger in Nürnberg maakte privé een vijftigtal identieke stukken, zij het anders beschrift en met een andere bel. Op dit ogenblik bereiken deze namaakstukken toch ook al een verzamelwaarde van 18.000 fr.

b) Model 3052 (ÖBB) en model 3022 (DB).

In een vergelijkende grafiek zetten we hun prijsverloop uit en we zien dat de waarde van het Oostenrijkse model, dat slechts kort gemaakt is, in zes jaar tijd 33 maal gestegen is.



Modelisten die in het bankwezen werkzaam zijn kunnen ons best vertellen of dit een goede geldbelegging geweest is... ?

c) Märklin nieuwigheid 5766 ('84) Krokodil spoor I.

Onder dit nummer bracht Märklin ons een groene krokodil in spoor I en een bruine en groene versie met beperkte oplage van 3.300 stuks. Hiervan gaan er telkens 1300 modellen naar het buitenland, zodat er 2000 overblijven voor Duitsland, waar er 3000 erkende Märklin-dealers zijn. Kunt u hieruit verklaren dat een model aangekondigd voor ongeveer 43.000 fr. thans voor méér dan 100.000 fr. verhandeld wordt ??

Hier voeg ik nog drie vragen aan toe :
- hoeveel bruine krokodillen zijn er voor België afgeleverd ?

- bij welke dealers kwamen ze terecht en welke was de hoeveelheid per dealer ?
- hoeveel verzamelaars in België kregen een bruine krokodil toebedeeld aan de normale verkoopprijs ?

Alleen op de laatste vraag kan ik het antwoord geven : zeer weinig verzamelaars zijn aan hun stukje geraakt tegen de normale prijs ! Ook ik heb mijn protestbrief naar Märklin geschreven, doch nooit een antwoord teruggekregen.

Dit is géén verzamelen meer !

Dit is het kunstmatig creëren van een tekort op de markt, zodat enkele tussen-

handelaars fikse winsten kunnen opstrijken en de firma Märklin steeds in het middelpunt van de belangstelling blijft. Worden de Märklin locs en wagons die gewoon in catalogoog staan echter nog verzameld?

Ik zal dan ook besluiten met één zin : „Ook wij zoeken verder naar vijvertjes om krokodillen te laten overleven. Aan allen nog veel succes bij de uitbreiding van de verzameling.”

Apr C.C.V. Happaers
juni 1985

Spooragenda

9^e Internationale ruilbeurs voor miniatuurtreinen, ingericht door de vzw MSTB, in zaal „Star” te Vilvoorde, op 1 december 1985.

23^e Internationale veiling van oude speelgoedtreinen in Hotel Serwir te Sint-Niklaas, op zondag 15 december 1985 om 10 u. Bezichtiging op 14/12 van 18 tot 21 u en op 15/12 van 8 tot 10 u. Info : A. Vercauteren, Kan. De Meyerlaan 8, 9160 Hamme. Tel. 052/47.84.02.

Railtheater Amsterdam, Leeuwendaalweg 38 (ingang zijde ringspoorbaan) te Amsterdam-Bos en Lommer. Tram 13 en bussen 21 en 68, halte Akbarstraat.

12.12.85 : Duitse spoorwegen in de jaren '50 - Compilatie spoorjournaal 1945-1981 (NS) - Amsterdam-Zandvoort met de NZH.

9.1.86 : Rail '85, dia-jaaroverzicht.

6.3.86 : Rail-journaal 1985, film-jaaroverzicht.

Aanvang te 20 u, zaal open vanaf 19.40u. Toegang f 3.50 per persoon.

Unieke treinreis Charleroi-Venetië met de Venice Simplon Orient-Express gedurende de week van 2 tot 8 februari 1986, ingericht door de „Lion's Club de Gosselies Airport”. Maximum 240 personen kunnen mee. Info : M. Lebrun, tel. 071/35.72.91; M. Lescalier, tel. 071/32.89.82 en M. Bochart, tel. 071/51.90.39.

Modeltreinmuseum van Antwerpen : op zaterdagnamiddagen van 14 tot 17 u en op afspraak. Ongeveer 600 lokomotieven en treinstellen in diverse schalen. Info : Van Diepenbeekstraat 17, 2018 Antwerpen. Tel. 03/239.44.04.

Spoorwegmuseum Brussel Noord : maandag tot vrijdag van 9 tot 16.30 u, gans het jaar. Toegang gratis. Kosteloze geleide bezoeken aan te vragen aan Museum van de NMBS, station Brussel Noord, Vooruitgangstraat 76, 1000 Brussel. Tel. 02/218.60.50, toestel nr. 1279.

Gegevens : Febrail en de diverse verenigingen. Rail-Revue is niet verantwoordelijk voor eventuele vergissingen of weglatingen.

Het bekijken of het lezen waard...

Instappen A.U.B.! Honderd jaar Buurtspoorwegen in België

Dit „officiële” herdenkingsboek, uitgegeven naar aanleiding van 100 jaar Buurtspoorwegen in België, is over de ganse lijn een voltreffer geworden. Het is uitgebreid, het geeft een zo volledig mogelijk overzicht van de NMVB, het leest prettig, het bevat ware schatten aan zwart-wit en kleurenillustraties, het is perfect gedrukt en bovenal... het is goedkoop. Dit laatste aspect is waarschijnlijk te danken aan het feit, dat ieder personeelslid van de Maatschappij met een exemplaar werd bedacht, waardoor er een grote oplage in de beide landstalen kon worden gedrukt.

De tramiefhebber kan de NMVB slechts dankbaar zijn voor het gegeven, dat deze uitgave ook te koop is voor het publiek.

Hoewel voordien pogingen werden ondernomen om de „geschiedenis” van de NMVB te schrijven, was nooit iemand erin geslaagd om in zulke, op zich nog immer beperkte, ruimte een zo uitgebreid beeld van de Buurtspoorwegen te schetsen. De inhoud : oorsprong en structuur, van stoom naar stroom en bus, rollend materieel, infrastructuur, de NMVB en haar personeel, van sectie naar zonetaarif, musea en toeristische lijnen, hoopvol de toekomst in - dit zijn de acht hoofdstukken waaruit het werk is opgebouwd. Het boek kon slechts tot stand komen door beroep te doen, in binnen- en buitenland, op de ervaringen, geschriften, getuigenissen en (foto)verzamelingen van tientallen medewerkers. Alle lof verdienen trouwens de tekstherwerker en de eindredakteur, wier niet geringe taak erin bestond, deze uitgave tot een homogeen geheel te bundelen. Wat nogmaals mag aantonen, dat door onderlinge verstandhouding en samenwerking en met vrij eenvoudige middelen aan de lezer/liefhelber zeer interessante zaken kunnen worden geboden.

Onze mening over dit boek : géén tramiefhebber zou het mogen missen !

„Instappen a.U.B.! Honderd jaar Buurtspoorwegen in België”. Uitgave van de Nederlandsche Boekhandel, Antwerpen-Amsterdam. 232 blz., formaat 22 x 29,5 cm. Prijs 590 F.

Belgische Stoom door Max Delie

Met ongeduld werd uitgekeken naar dit fotoboek dat geheel is gewijd aan de stoomtraktie bij de Belgische spoorwegen. De stoomiefhebber in het algemeen en de modelbouwer naar Belgisch voorbeeld in het bijzonder krijgen in dit werk niet minder dan bijna tweehonderd grootformaat zwart-wit foto's aangeboden. Het grootste gedeelte van deze verzameling werd nooit eerder gepubliceerd. De auteur wijst er in zijn voorwoord op, dat enkele van de foto's niet

kunnen beoordeeld worden naar de hendaagse normen inzake kwaliteitsfotografie. Wat niet belet dat door zijn authenticiteit en door zijn zeldzaamheid al het in dit boek opgenomen materiaal borg staat voor uren kijkgenot !

De typografische vormgeving van het boek, waarin werk van fotografen als Crinquand, Delie, Harder, Hutois, Fr. Keutgens, Overbosch, Paix, Pastiels, Renard en Vissers, waarbij werd geput uit de verzamelingen Brenders, Dambly en Delie, is zonder meer onberispelijk.

Voor de modelbouwer biedt het boek een unieke bron aan detailinformatie, temeer daar diverse lokomotieven of wel langs beide zijden, ofwel in voor- en achteraanzicht worden getoond.

Zowel ons unieke T3-tje (59001) als onze enige BR44 (25021) zijn aanwezig. Spijtig evenwel is het ontbreken van de reeks 27001-003 (BR52 condens).

Waar we niets dan lof kunnen opbrengen voor de presentatie van het boek als geheel, vinden wij het bijzonder jammer dat het taalgebruik in de drietalige ondertiteling van de foto's (Nederlands, Frans, Duits) schromelijk te kort schiet.

Deze steen kunnen wij werpen in de richting van de uitgever: vergeleken met de enorme kosten die zulke uitgave met zich brengt, moet het honorarium voor wie zou gezorgd hebben voor een behoorlijk taalgebruik o.i. te verwaarlozen zijn. Uitdrukkingen als „windblekken” waar windleiplaten of kortweg leiplates worden bedoeld zouden, naast een groot aantal taalfouten in de drie talen, gewoon onbestaand zijn geweest !

Afgezien van deze schoonheidsfout kunnen wij niet anders dan het boek ten zeerste aanbevelen !

„Belgische stoom” van fotograaf Max Delie is een uitgave van G. Blanchart & Cie te Brussel. Verkoopprijs : 1180 F.

Het stoomtijdperk bij de buurtspoorwegen door Jos Block

De NMVB publiceerde in eigen beheer een uitgebreide brochure (112 blz.), samengesteld door de Heer Jos Block, die een volledig overzicht verschaft omtrent al het stoomtraktie-materieel dat ooit bij de maatschappij bedrijvig was, evenals over het getrokken reizigers- en goederenmaterieel.

De Heer Block, onder wiens kundige leiding stoomtramlok 979 te Merksem werd gerestaureerd (zie onze kleurenposter), heeft met deze brochure voor de tramiefhebber én voor de stoomvriend een fraai werkstuk afgeleverd. Na enkele hoofdstukjes, gewijd aan de eerste stappen van de stoomtraktie, het ontstaan van de buurtspoorwegen, de algemene kenmerken van de NMVB-lokomotieven, de speciale toestellen gebruikt op stoomloks en de richtlijnen voor machinist en stoker, komt de auteur tot de be-

spreking van de in totaal 23 (!) types stoomloks die ooit bij de NMVB werden ingezet, evenals van de stoommotorrijtuigen type Rowan.

Van ieder type wordt een korte historiek geschetst, aangevuld door een lijst met technische kenmerken. Bij ieder type wordt een foto afgedrukt. Deze foto's (en die m.b.t. het getrokken materieel) behoren tot het allerbeste, wat uit archieven en verzamelingen kon worden opgediept en zijn op zich reeds de aanschaf van de brochure meer dan waard. Tot grote vreugde van de modelbouwers publiceert de auteur bovendien een uitgebreide reeks plannen van stoomtramlok type 7, die onze technische bollebozen in staat moet stellen deze machine in model na te bouwen.

Wij kunnen de Heer Block terecht feliciteren met zijn publikatie!

Het stoomtijdperk bij de Buurtspoorwegen. 112 blz., formaat 21 x 29,5 cm. Uitgave NMVB, Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel. Prijs 330 F. Te bestellen door overschrijving op rekening 000-0003227-26. De prijs is te verhogen met 60 F voor een gewone, met 110 F voor een aangetekende zending.

GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT VAN HET OPENBAAR VERVOER IN DE PROVINCIE WEST-VLAANDEREN.

Sinds vele jaren heeft Daniël De Volder zijn hobby gemaakt van deze geschiedenis. Verschillende brochures werden samengesteld. In hun zakelijke presentatie bevatten zij een massa gegevens, die alleen dank zij de enthousiaste inzet van een liefhebber op zo'n volledige wijze konden samengebracht worden.

Ziehier de lijst der beschikbare titels met vermelding der prijzen:

1. Vanaf 1838 tot 1914 in de streek van Brugge en Knokke - 45 blz, 260 fr.
2. Vanaf 1853 tot 1914 in de streek van Ieper, Poperinge en Diksmuide - 48 blz, 270 fr.
3. Vanaf 1847 tot 1914 in de streek van Roeselare, Izegem en Tielt - 24 blz, 150 fr.
4. Vanaf 1839 tot 1914 in de streek van Kortrijk, Moeskroen en Menen - 21 blz, 140 fr.
5. Vanaf 1838 tot 1914 in de streek van

Oostende en Veurne - 32 blz, 190 fr.

6. Vanaf 1914 tot 1918 in de provincie West-Vlaanderen - 38 blz, 270 fr.

7. Vanaf 1919 tot 1939 in de streek van Izegem, Kortrijk, Menen en Moeskroen 40 blz., 260 fr.

8. Vanaf 1919 tot 1939 in de streek van Diksmuide, Ieper, Poperinge, Roeselare en Tielt - 44 blz, 280 fr.

9. Vanaf 1919 tot 1939 in de streek van Brugge, Knokke, Oostende en Veurne - 56 blz, 340 fr.

10. Vanaf 1940 tot 1944 in de provincie West-Vlaanderen - 44 blz, 290 fr.

11. Vanaf 1945 tot 1963 in de provincie West-Vlaanderen - 105 blz, 590 fr.

De brochures kunnen besteld worden door storting op rekening 001-0072239-50 van Daniël De Volder, Eigen Heerdlaan 26, 8200 Brugge.

Ieder deel bevat minstens 1 tekening en 3

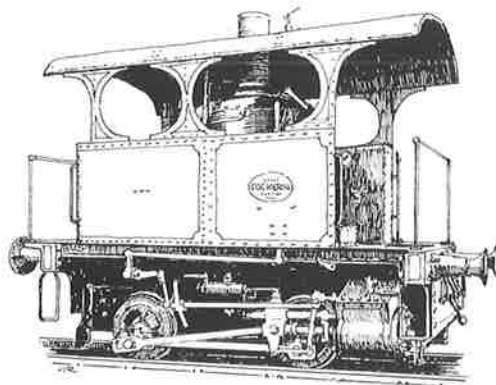
kopies van foto's betreffende rollend materieel. Voor meer inlichtingen kan men zich wenden tot de auteur (gelieve postzegel bij te voegen).

In de periode vanaf 1846 tot 1905 waren er, buiten de „Belgische Staat”, nog 10 andere maatschappijen die in de provincie West-Vlaanderen spoorweglijnen exploiteerden op spoorwijdte 1,435 m. Toch verdween de ene na de andere, en kwamen alle lijnen in het bezit van de „Belgische Staat”. Over de oprichting van deze maatschappijen, samenstelling, notariële akten en nog andere gegevens, zal men veel inlichtingen vinden in hoger vermelde brochures.

In West-Vlaanderen werden de tramlijnen van de NMVB tot op 4 augustus 1914 door 7 verschillende maatschappijen geëxploiteerd. Men kan daar nog de maatschappij, die de paardetramlijn op 0,6 m spoorwijdte exploiteerde tussen De Panne en Adinkerke, bijvoegen.



„Brief Encounter” (Kortstondige Ontmoeting) is een filmtitel, die in meerdere opzichten op bovenstaand beeld van toepassing is. SNCF 230G353, die een hoofdrol speelde in „Murder on the Orient Express”, bracht op 15 september 1985 een trein met Franse spoorwegliefhebbers via Lille naar Doornik. Daar vond een korte ontmoeting plaats met NMBS 29013, die de volgende dag voor filmopnamen in Adinkerke werd verwacht. Hier de beide filmsterren in het station van Doornik. (Foto Max Delie)



De hierboven afgebeelde Cockerill-lokomotief, door BVS-leden gerestaureerd, zal in 1986 rijden op de lijn Dendermonde-Puurs.

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 zaterdagen 7, 14 en 21 dec. 1985 van 14 tot 19 uur. In 1986: in principe op de eerste en derde zaterdag van de maand, zelfde uren.

Correspondentieadres:

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

Vraag onze catalogus tegen 2 postzegels van 12 F

Modelbaan-electronica (I)

De tijd waarin wij onze treintjes in cirkels of ovalen lieten rondtoeren tegen snelheden, waarbij vergeleken de TGV een armzalig boemeltje zou zijn, ligt ver achter ons. Iedere modelbouwer met hart voor zijn hobby zal trachten, zijn spoorbaan zo getrouw mogelijk conform de werkelijkheid te laten functioneren. Aan dit streven naar perfectie zitten vele aspecten vast: landschap, treinenloop, signalisatie, inrichting van stations, opbouw van werkplaatsen enz., enz.

De voorbije jaren hebben we bij het oplossen van vele problemen, die opdoemen bij het feilloos werken van onze installaties, de hulp gekregen van de steeds verder oprukkende electronica. Diodes, relais, geïntegreerde schakelingen, chips... het is alles langzamerhand gemeengoed aan het worden op onze banen.

Voor velen van ons is diezelfde electronica echter nog steeds een gesloten boek. Wij zijn reeds gelukkig indien we, met behulp van de gebruiksaanwijzingen, ons verstrekt door de fabrikanten, elektrische of elektronische onderdelen van onze banen naar behoren kunnen laten functioneren.

De mogelijkheden zijn nochtans veel uitgebreider en wij kunnen zelf ontzettend veel bouwen, omvormen en laten werken, waarbij niet alleen onze creativiteit een woordje meespreekt, doch waarbij bovendien heel wat geld kan worden bespaard.

Met de bijdragenreeks die we heden starten ligt het in de bedoeling, de lezer stap voor stap in te wijden in die aspecten van de electronica die voor onze modeltreinen- en banen van belang kunnen zijn.

Electr. Ing. M. Peeters, die deze reeks verzorgt, zal ons geleidelijk confronteren met een eerste onderwerp, dat veel belangstelling geniet: „Hoe laten wij een gelijkstroommotor draaien op een wisselstroomsysteem of vice-versa?”

De behandelde materie zal wellicht bij sommigen eerder „droog” en misschien ook een ietsje ingewikkeld overkomen: laat U daardoor niet ontmoedigen.

Interessante vragen in verband met de behandelde stof worden via Rail-Revue beantwoord, zodat ieder geïnteresseerde er wat van opsteken kan.

1. Inleiding

Gelijkstroom of wisselstroom? Voor of tegen? Soms lijkt het erop dat de modeltreinliefhebbers in twee kampen verdeeld zijn. Een kamp pro-wisselstroom en een kamp pro-gelijkstroom. En wie pro-wisselstroom is, is contra-gelijkstroom en omgekeerd.

Is dit nu een indruk of is dit werkelijk zo? In elk geval hoeft het zo niet te zijn.

Want waar spreken we eigenlijk over? Over lokomotieven. Over lokomotieven die op gelijk- of wisselspanning rijden. Maar hoe komt het dan dat een lokomotief van het ene merk op gelijkstroom rijdt en niet op wisselstroom maar een lok van een ander merk dan weer wel?

Het antwoord hierop is eenvoudig: alles hangt af van de gebruikte en de omringende electronica. Er bestaan namelijk gelijkstroommotoren, wisselstroommotoren en motoren die geschikt zijn voor beide systemen. En met een beetje electronica kan men gelijkstroommotoren op een wisselstroomsysteem laten draaien. Omgekeerd kan ook.

Als je dat weet, moet je toch beamen dat de discussie ge-

lijkstroom versus wisselstroom volkomen zinloos is!

Jamaar, zult U zeggen, hoe kom ik aan die nodige electronica? Is er plaats in mijn lok om die konversie uit te voeren? Hoeveel kost dat dan, kan ik dat wel, loont het wel de moeite?

Op deze vragen zullen we trachten een zo volledig mogelijk antwoord te geven. Het is de bedoeling om op een bevattelijke wijze de volgende onderwerpen aan te snijden:

1. Wisselspanning
2. Gelijkspanning
3. Werking van verschillende elektronische componenten
4. Ombouwen van lok's, met bespreking van de verschillende mogelijkheden, met schema's en schakelingen.

2. Wisselspanning

Laat ons dan beginnen bij het begin: **wisselspanning**.

Eerst en vooral: voortaan zullen we „AC” schrijven voor al wat met wisselspanning of wisselstroom te maken heeft. AC is de afkorting van **A**lternative **C**urrent en betekent „alternerende (wisselende) stroom”. Current (stroom) is hier eigenlijk slecht gekozen, maar we hebben hier te maken met een internationale afspraak.

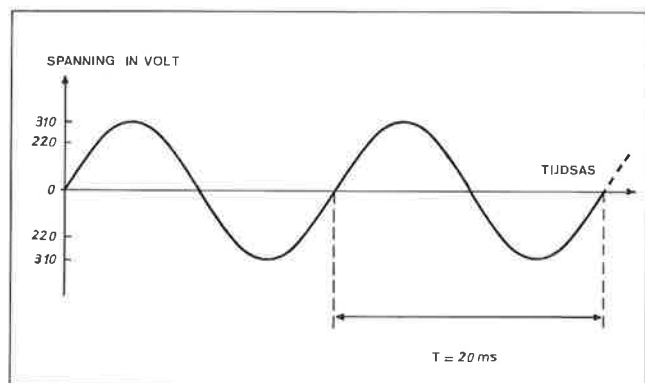
Voor al wat met gelijkstroom en -spanning te maken heeft zullen we „DC” gebruiken. DC is de afkorting van **D**irect **C**urrent.

Een wisselspanning is een spanning die in de tijd een aantal keren van teken verandert. Van teken veranderen wil zeggen positief worden t.o.v. een referentiespanning (meestal de aardpotential) en daarna negatief, terug positief, negatief enz...

Dat aantal keren wisselen per seconde noemt men de frequentie. De frequentie van het Belgische net bedraagt 50 Hz (de eenheid van frequentie is de „Hertz”, afgekort „Hz”).

De wisselspanning heeft de vorm van een sinus (dat is wiskunde maar figuur 1 maakt alles duidelijk).

1 wisseling duurt $1/50 = 20$ ms (20 milliseconde) en noemt men periode (meestal afgekort met „T”).



De eenheid van elektrische spanning is de volt. Symbool: V. De netspanning thuis bedraagt 220 V, effectieve waarde.

Effectieve waarde of RMS-waarde is opnieuw wiskunde, maar praktisch betekent dit dat de piekspanning (de maximale waarde van de sinusvormige spanning) $220 \text{ V} \times \sqrt{2} = 310 \text{ V}$ bedraagt. Dat is dan de waarde die we meten met behulp van een oscilloscoop (daarover later meer). Met een multimeter echter meten we de effectieve waarde van 220 V.

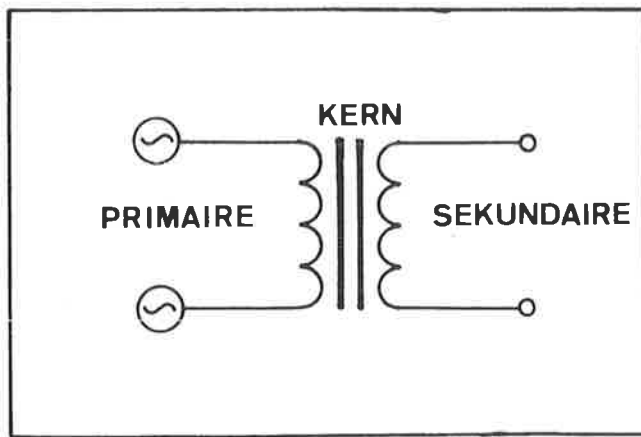
Merk op dat we hier alleen over spanning spreken. Stroom is iets anders. Een elektrische stroom is een stroom van elektronen die door een belasting vloeit, vergelijkbaar met water dat door een buis stroomt waarbij dan spanning overeenkomt met een hoogteverschil en stroom met een debiet.

De eenheid van elektrische stroom noemt men de ampère. Symbool : A.

3. Spanningstransformatie

De spanning waarop Märklinloks rijden is natuurlijk niet de 220 V van het net, doch ligt veel lager nl. maximaal zo'n 16 V.

Dat wil zeggen dat de netspanning omgezet (getransformeerd) wordt naar een lagere spanning door een transformator. Een transformator transformeert evengoed spanningen omhoog, m.a.w. hij werkt in twee richtingen. De zijde van het net noemt men de primaire, de zijde van de modelbaan noemt men de sekundaire.

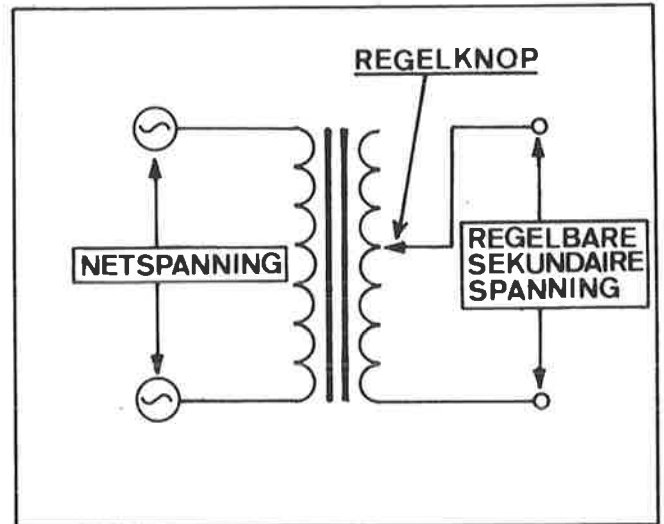


Een transformator bestaat, in zijn eenvoudigste vorm, uit een primaire wikkeling, een magnetische kern en een sekundaire wikkeling.

De stroom in de primaire wikkeling doet een magnetische flux in de (magnetische) kern ontstaan die op zijn beurt een spanning creëert in de sekundaire wikkeling.

De spanningsverhouding tussen primaire en sekundaire (bv 220/16) hangt af van het aantal windingen en wel zo dat hoe meer windingen hoe hoger de spanning. Zo is het mogelijk dat men bij Märklin (maar ook bij de andere merken) de sekundaire spanning (rijspanning) kan regelen.

Figuur 3 zal dit duidelijk maken.



4. De diode

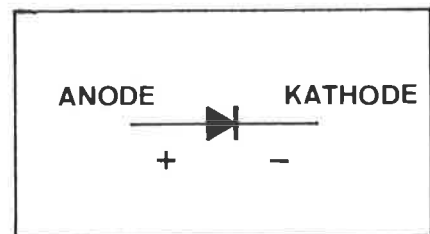
De elektronische component die als basis dient voor gelijkrichters en elektronische voedingen is de diode.

Een gelijkrichter is een schakeling die ervoor zorgt dat wisselspanning omgezet wordt in gelijkspanning.

Een diode is een halfgeleider die als eigenschap heeft de elektrische stroom in één zin door te laten (men zegt dat de diode geleidt) en in de andere zin tegen te houden (men zegt dat de diode spert of zich in spertoestand bevindt).

De kant die met de positieve spanning moet verbonden worden opdat de diode zou geleiden noemt men de **anode**, de andere kant is dan de **kathode**.

Hoe weten we nu welke kant de anode en/of de kathode is? Eerst en vooral de symbolische voorstelling (zie figuur 4): de diode wordt voorgesteld door een pijl en een streepje. De zin van de pijl duidt de doorlaatzin van de stroom aan, de pijl wijst dus naar de kathode. Het streepje staat dan aan de kathode en het is dat streepje dat op de component gedrukt is.



(wordt voortgezet)
M. Peeters

Greep U er naast ?

Nummers 1 en 2 van Rail-Revue zijn nu nog verkrijgbaar !

Stort 135 F per gewenst exemplaar op KB 402-6008751-83 (Monopress, Borgerhout) en geef naam en adres op.

Toezending volgt langs de post !

In de marge van ons hobby :

Het verzamelen van prentkaarten

GESCHIEDENIS EN TECHNIEK

Onze spoor-liefhebberij is heden ten dage nauwelijks denkbaar zonder fotografie. Het is voor de meesten onder ons dan ook doodgewoon, er met het fototoestel of met de film- of (voor de meer begoeden), de videocamera op uit te trekken, teneinde onze geliefde treinen en trams in al hun doen en laten, in al hun wel en wee, voor onszelf, voor onze hobby-genoten en... voor het nageslacht op de gevoelige plaat vast te leggen.

Kortom, fotografie in al haar vormen is de laatste decennia een populair en overigens soms vrij goedkoop middel geworden om onze creativiteit vorm te geven.

Op het einde van de 19e en in het begin van de 20e eeuw lagen de zaken wel enigszins anders. Hoewel de fotografie toen reeds zeer "volwassen" was, kon er van het populaire "plaatjes schieten" zoals wij het kennen, geen sprake zijn. Apparatuur en lichtgevoelig materiaal waren toen nog peperduur en foto's maken was een zaak van de beroepsfotograaf. Onze grootouders lieten zich door deze vakman "vereeuwigen" bij gelegenheid van geboortes, communies of trouwpartijen, soms ook bij het vervullen van de militaire dienstplicht en... daarmee was de kous dan ook ongeveer af.

In het licht van het voorgaande zal het dan ook niemand verwonderen, dat wij van ons voorgeslacht van rond de eeuwwisseling in de familie-archieven slechts foto's zullen terugvinden van groot-tante Marie in haar eerste communicleed of van overgrootvader Jef in zijn plechtstatig cavallerie-uniform, voorzien van een stijf opstaande "col" en, wat Jef zelf betreft, getooid met een vervaarlijk uitzierende doch uiterst verzorgde snor.

Gelukkig bleef het, wat de beroepsfotograaf betreft, niet bij deze portretten. 's Zomers, en bij mooi lente- of herfstweer trok die man er op uit, beladen met zijn

zware glasplatencamera en met een al even robuust houten statief, teneinde zijn stad of gemeente in beeld te brengen.

Dankzij zijn werk "te velde" werd de prentkaart geboren.

Daar wij omtrent deze materie geen historische gegevens voorhanden hebben, valt het ons moeilijk te bepalen, wanneer precies de eerste prentkaarten werden gepubliceerd. (Het korrekte nederlandse woord "ansichtkaart" ligt bij ons niet zo gemakkelijk in de mond. Over het algemeen spreken wij, volkomen foutief overigens, van "postkaarten".)

Naast katedralen, paleizen en andere indrukwekkende gebouwen en mooie pleinen, waren stations, tramhaltes en stadspoorten de voor ons bijzonder interessante objekten die door de fotograaf "onder vuur" werden genomen. Onder vuur, nou ja, eventjes in de zoeker kijken en de sluiters indrukken was er toen nog niet bij. Daar het lichtgevoelig materiaal aan de trage kant was, waren goed weer, een stevig statief en tot standbeelden bevroren medeburgers (die zich in die dagen maar wat al te graag lieten "kijken") een dwingende vereiste. Na-

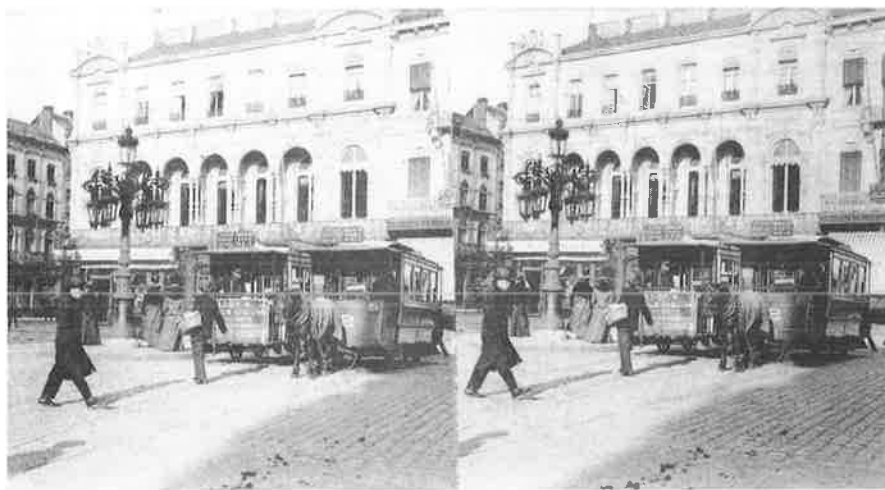


Zeker is, dat de fotografie te laat is gekomen om de eerste spoorwegfenomenen, zoals die zich vanaf 1835 bij ons manifesteerden, vast te leggen. Wel moet de prentkaart ongeveer gelijktijdig zijn ontstaan met de allereerste vormen van openbaar vervoer in onze steden, misschien enkele jaren vroeger. Deze voor ons gelukkige omstandigheid laat ons toe, nog heden te genieten van het zicht van een oude diligence, een gammele dubbeldeks-omnibus of een gezapig paardetrammetje, zoals die door onze steden dokkerden, voorzien van één of twee levende 1 PK-motoren.

dat het beeld gekadreerd en scherp gesteld was, werd de cassette met de lichtgevoelige glasplaat in de camera gebracht en kon de over het algemeen vrij langdurige belichting aanvangen. De fotograaf maakte daarbij gebruik van een instrumentje, dat heden ten dage is vervangen door de draadontspanner : door middel van een gummipeer en dito slangetje werd de sluiters geactiveerd (dit gebeurde a.h.w. met perslucht - door in het peertje te knijpen opende samengeperste lucht de sluiters, door het peertje te lossen werd de sluiters weer gesloten - zo simpel was dat !).

Als wij tegenwoordig, voor zover dit nog mogelijk is, een foto nemen vanuit hetzelfde standpunt als toen, en met hetzelfde onderwerp voor ogen, blijkt, dat de toentertijd gebruikte objektieven van het matige groothoek-type waren : ergens in de buurt van onze moderne groothoeklens met 35 mm brandpuntsafstand.

Wanneer onze fotograaf, terug thuis gekomen, zijn glasplaten had ontwikkeld, gefixeerd, gespoeld en gedroogd en nadat de nodige proefafdrukken waren gemaakt, kon hij met het resultaat van zijn werk naar de drukker.



15. ANVERS - Place de Meir, une Station de Tramways

Albums K. Le Dées, Paris

Série N° 3

Vues Stéréoscopiques Julien Damoy

De prentkaart werd aanvankelijk uitsluitend in het diepdruk-procédé gerealiseerd. Nog steeds vormen de op deze wijze gedrukte kaarten de pareltjes van een verzameling. Wij kunnen slechts diepe bewondering opbrengen voor de fijne details die men in deze opnamen terugvindt. Zij zijn het resultaat van het gedegen vakmanschap van zowel de fotograaf als van de drukker.

Jammer genoeg is men, tussen de twee wereldoorlogen in, geleidelijk van de "heliogravure" als reproductiemiddel afgestapt.

Hoogdruk (typo) won toen veld, wellicht omdat dit drukprocédé goedkoper uitviel. Heden ten dage worden praktisch alle prentkaarten in vierkleuren-offset (vlakdruk) vervaardigd.

Wij dienen nog enige aandacht te besteden aan twee rand-fenomenen van de prentkaart, namelijk het retoucheren en het inkleuren. Retouche was voor de fotograaf een middel om onvolkomenheden in zijn beeld weg te werken. Waar velen echte meesters waren in deze aartsmoeilijke techniek, brachten anderen het weinig verder, dan van een ronduit slechte foto een afschuwelijk lelijke potloodtekening te maken ! Om leven in de brouwerij te brengen ging deze laatste categorie van "vakmensen" soms zelfs zo ver, denkbeeldige trams en andere voer-

cent als velen wellicht zouden menen. Reeds omstreeks de eeuwwisseling dienden stereo-foto's voor de vervaardiging van chromo's en prentkaarten. Door middel van speciale kijkers werd, bij het beschouwen van zulke beelden het driedimensionale effect opgewekt.

Er is voorwaar niets nieuws onder de zon !

HANDEL

Handel in prentkaarten is tegenwoordig blijkbaar een zeer winstgevend bezigheid. Waar men in advertentiebladen, week na week, aankondigingen leest in de trant van "Verzamelaar koopt alle postkaarten van voor 1920 en geeft de hoogste prijs", kan met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden gesteld, dat men met een opkoper te doen heeft. Wij kunnen niemand het recht op een behoorlijke broodwinning ontzeggen, doch anderzijds stellen wij maar al te vaak vast, dat handel in regelrechte zwendel onttaardt.

Waar zit nu de adder onder het gras ?

De waarde van een prentkaart kan op tweeërlei wijze worden geïnterpreteerd : de commerciële en de sentimentele. Hoe diep wenst een verzamelaar in zijn portemonnee te tasten, om een kaart te verwerven waarvan, hoe mooi zij overigens ook moge zijn, de eventuele zeldzaamheid op geen enkele wijze te achterhalen is ? Vele andere factoren spelen hierbij ook nog een rol : is de kaart in goede staat, is zij nieuw (d.w.z. "ongebruikt"), is zij gefrankeerd en zijn in dit laatste geval de postzegels duidelijk of slordig gestempeld, is zij écht (betreft het soms geen hedendaagse, met de modernste technieken verwezenlijkte nadruk) ?

Het zal duidelijk zijn dat een mooi gestempelde frankering veel belang heeft : de kaart kan precies "gedateerd" worden. De namaakwoede gaat gelukkig nog niet zo ver, dat men vervalste prentkaarten ook nog eens van dito postzegels en -stempels voorziet. Hoewel ?...

Om de echtheid van een werkelijk oude kaart vast te stellen, beschik-

vaartuigen in het beeld in te tekenen. Ook zijn gevallen bekend, waar, door foto-montage, het aantal rijtuigen op mirakuleuze wijze werd vermenigvuldigd. Vergat men dan echter het rijtuignummer te wijzigen, dan stond en staat het vrij gek om bijvoorbeeld tweemaal rijtuig nummer 3 op éénzelfde kaart aan te treffen ! Dat perfectie niet altijd van deze wereld is, wordt tevens aange-toond door de techniek van het inkleuren, waarbij doorgaans gebruik werd gemaakt van waterverf. Naast echte pareltjes op dit gebied zijn er vele, overigens goede prentkaarten, voor immer verknoeid geworden.

Om het gedeelte geschiedenis en techniek te besluiten : de stereoskopische foto is lang niet zo re-

ken we over een goedkoop instrumentje : het vergrootglas. Wij hebben reeds gezien dat tot na de eerste wereldoorlog prentkaarten in heliogravure werden gedrukt. Bekijkt men zulke kaart onder de loupe, dan ontbreekt elk spoor van "raster". Het beeld van een gedrukte foto, als het wordt gereproduceerd in hoogdruk of in vlakdruk, is altijd samengesteld uit een veelheid van punten. Hoe kleiner de gebruikte puntgrootte, hoe scherper de details van een foto worden weergegeven. Afhankelijk van de bij het drukken gebruikte papiersoort, kan die puntgrootte (wij zouden beter spreken van **puntkleinte**) oplopen tot liefst ong. 10.000 puntjes per cm² !

Dit is dan het fameuze raster. Hoe fijn de structuur ervan ook is, met een goed vergrootglas zijn de beeld-samenstellende punten altijd te onderscheiden, bijzonder in de zg. "middentonen" van de foto (bij de witte partijen kan men de punten geheel laten verdwijnen, bij de zwarte partijen laten "dichtlopen" - bekijk dus de grijze schakeringen !).

Een en ander houdt natuurlijk niet in, dat niet in heliogravure gedrukte prentkaarten waardeeloos zouden zijn. Verre vandaar ! Doch het zal de lezer wel duidelijk zijn, dat het bij de andere drukprocédés zeer moeilijk wordt om het kaf van 't koren te scheiden. Om het nog moeilijker te maken : sommige fabrikanten zijn tot op het einde van de zwart-wit kaart toe, hun produkten in helio blijven drukken, dus zelfs tot na 1945. Met dit type van kaarten is dus niets aan de hand. Het dateren van een bepaald beeld is, bij het ontbreken van poststempels, moeilijk - doch niet onoverkomelijk. Daar het meestal niet de bedoeling is de preciese opnamedatum van een foto te achterhalen, kan men zich laten leiden door het al of niet aanwezig wegverkeer in het beeld: géén verkeer (afgezien natuurlijk van tram of trein), of uitsluitend verkeer van hand- en hondekaren en door paarden getrokken wagens, situeert een beeld al gauw voor 1914. Na 1918 verschijnen geleidelijk steeds meer auto's. De

kenner kan aan de hand van wagentype en eventuele nummerplaten - al of niet voorzien van één, twee of drie letters - vrij nauwkeurig bepalen wanneer een dergelijk beeld op zijn vroegst kan ontstaan zijn. Tenslotte spelen wijzigingen aan het stadsbeeld en het verschijnen of verdwijnen van bepaalde gebouwen ook nog hun rol in de datering van een prentkaart.



Het zal na lezing van wat voorafgaat wel iedereen duidelijk zijn, dat de handelswaarde van een kaart uiterst moeilijk te bepalen is. Precies daarop wordt door sommige handige jongens ingespeeld, om lustig aan het zwenden te slaan. Eén praktijkvoorbeeld moge volstaan om aan te tonen dat deze terminologie niet overdreven is. De bij dit artikel afgedrukte kaart van het tramstation Santvliet werd schrijver dezès in 1983 "aangeboden" tegen de ronde som van... 3.500 F ! In 1984 werd een zelfde kaart, in perfecte staat, van een andere **handelaar** gekocht tegen... 250 F ! Een gewaarshuwd man is er nog immer twee waard : men bijte niet te vlug en te onnadenkend in het verlokkelijke aas !

Ten slotte nog deze tip : kaarten betreffende een bepaalde stad, gemeente, streek of land zal men doorgaans daàr veel goedkoper vinden, waar zij normaal niet

thuis horen. In Antwerpen werden prachtige kaarten voor een prikje gekocht - het waren alleen geen Antwerpse kaarten !

VERZAMELEN

Een verzameling bouwt men op uit "stukken" die men koopt of ruilt. Soms komt er ook diefstal bij te pas, doch deze mogelijkheid lijkt ons niet direkt de meest aantrekkelijke methode ! Krijgt men

een interessante prentkaart ten geschenke, dan is dat vanzelfsprekend mooi meegenomen.

Bepaal - zoals bv. bij een postzegelverzameling - om te beginnen uw onderwerp. In ons geval zal dat meestal het openbaar vervoer zijn. Stel dan vast of U zich wilt beperken tot eigen stad en/of streek of dat U ook verder van huis wilt. Veel zal afhangen van het oorspronkelijk gekozen onderwerp. Zo zal bijvoorbeeld de verzamelaar van Brusselse trams dienen te onderzoeken, of geen prentkaarten bestaan met Ascunçion, de hoofdstad van Paraguay (Zuid-Amerika) als onderwerp. Daar rijden immers ook ex-Brusselaars !

De kaarten met intacte frankeringen (zegels, stempels) worden, wat dat betreft, ongemeid gelaten. NOOIT zouden postzegels van kaarten mogen worden verwijderd. Dat dit gebeurde en nog gebeurt, is een na-

tuurlijk gevolg van het postzegels verzamelen, doch een prentkaartenverzamelaar blijft met zijn handen van frankeringen af ! Een gefrankeerde kaart is een onvervangbaar dokument : er bestaan er geen twee precies dezelfde !

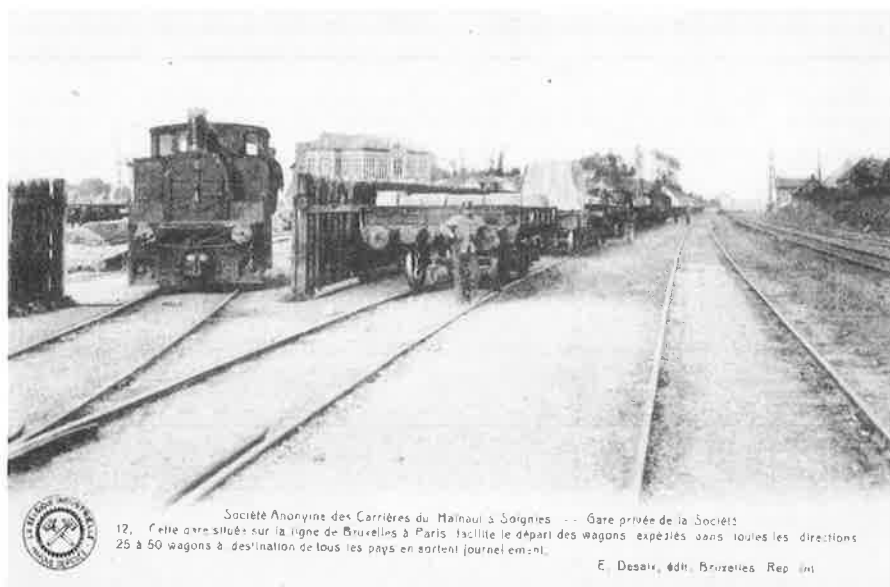
veel sneller en zuiverder dan het met de schaar kan gebeuren. Kleef **NOOIT** kaarten op kartonnen vellen. In vroeger jaren was het wellicht niet anders mogelijk, doch vele kaarten zijn op die wijze voor altijd verprutst.

familieleden, vrienden en kennissen steeds met veel aandacht en bewondering uw verzameling zullen inkijken. Voor uzelf vormt deze kollektie een voortdurende bron van intens kijkgenot. Met een beetje geluk en doorzicht bouwt U als het ware een kijkboek op omtrent de evolutie van een stadsbeeld, een vervoersmaatschappij, een leefmilieu. U volgt de ontwikkeling van de mode op de voet. U ziet wijzigingen optreden in het sociale gedragspatroon van de mens.

Kortom : prentkaarten verzamelen is, in de marge van uw trein- of tramhobby, een boeiende en leerzame bezigheid.

Wij wensen er U alle succes mee en... stuur ons eens een kaartje !

G. Cuyt



Het begin van een verzameling kan best in dozen of kistjes worden bewaard, doch reeds snel zal zich een andere opbergmethode opdringen. Verzamelalbums zijn er in diverse uitvoeringen verkrijgbaar. De meest interessante albums zijn o.i. de ringbanden, die men naar believen kan uitbreiden. Zij worden gevuld met vellen helder plastic, ieder vel voorzien van zes "pochettes", waarin men dus rug aan rug twaalf kaarten per vel kan opbergen. Deze vellen bestaan zowel in "staande" als in "liggende" uitvoering (voor vertikaal of horizontaal gefotografeerde beelden). Gezien er nogal wat maatafwijkingen tussen prentkaarten onderling voorkomen, wordt het opbergen veel verfraaid, wanneer men in ieder "zakje" van het opbergvel een niet te dik, wit karton schuift, zo gesneden dat het zo precies mogelijk past. Liefst niet met de hand snijden : loop even naar de drukker en neem een opbergvel mee. Die man snijdt uw kartonnetjes juist op de gewenste maat. Hij doet dat in elke gevraagde hoeveelheid en...

Deel uw onderwerpen op in "hoofdstukken", zodat als vanzelf een logische klassering ontstaat. Stel uw kaarten, tenslotte, niet zeer langdurig bloot aan daglicht en zorg ervoor dat uw albums op een koele en vooral droge plaats worden opgeborgen.

Wij verzekeren U, dat uw



Alle hier afgedrukte prentkaarten zijn afkomstig uit de verzameling G. Cuyt.

Lezerspost

Wij kunnen niet voorspellen of deze rubriek een „vaste waarde” in ons tijdschrift zal worden. Wij hopen het alleszins van harte. Indien U zich de moeite getroost, de hiernavolgende lezersbrieven door te nemen, zal U duidelijk worden waarom wij deze hoop koesteren. Wij verwachten ook uw lezenswaardige reacties !

Mijnheer,

Naar aanleiding van uw bericht over het N.M.B.S. type 97 wens ik op deze manier enkele bevindingen mee te delen (Rail-Revue nr 2, p 46-47).

De levering van de wapenstilstandslocomotieven omvatte 56 machines van de Baureihe 93 (ex-Pruisische T 14). Dat deze lokomotieven bij hun aankomst in België nog steeds hun oorspronkelijke kleur hadden - zwart/rood voor de DR en misschien nog groen/rood van de KPEV - behoeft geen verdere uitleg. Bij het ombouwen en aanpassen van deze machines aan de Belgische vereisten kregen ze weliswaar de gekende groene livree voor de bovenbouw, maar wat gebeurde er met het chassis en de wielen ?

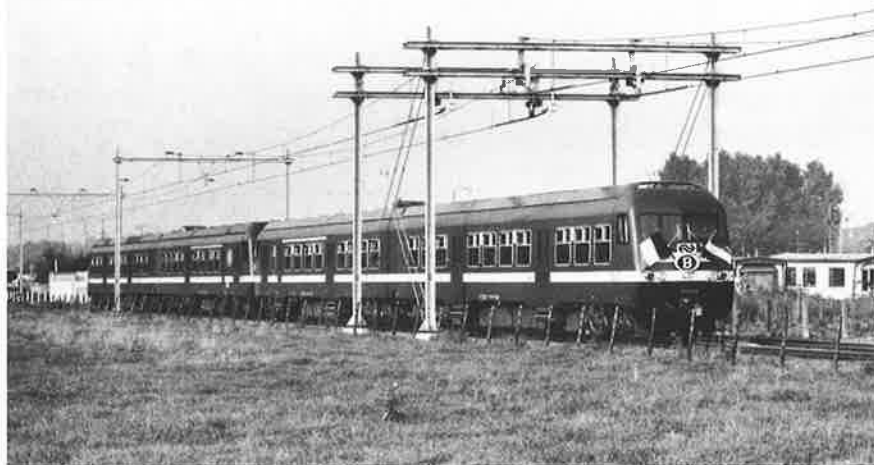
Een antwoord hierop lijkt me noodzakelijk temeer omdat er in het bericht hierover geen enkele informatie verstrekt wordt. Is het dan zo, dat verschillende machines volledig herschilderd werden terwijl andere enkel een nieuwe livree kregen voor de bovenbouw ? Dit zou mogelijk zijn temeer daar de situatie van na de eerste wereldoorlog de spoorwegaansluitingen ertoe noopte de verkregen machines zo snel mogelijk in te zetten.

Terug naar het model. Roco levert de BR93 in de versies van verschillende maatschappijen. Daar de zwarte verf moeilijk houdt op de rode wielen en het chassis van de DB en DR versie lijkt het aangeraden de voorkeur te geven aan de „zwarte” versies zijnde : öBB, cat.nr. 4122C - SNCF, cat. nr. 4122B en de CFL versie indien ze nog te vinden is. Deze drie uitvoeringen verschillen enkel door het al dan niet ontbreken van enkele details zoals klok, dynamo enz. Deze zijn echter niet belangrijk, ze dienen toch te worden verwijderd bij de ombouw in een type 97.

Spijts de weinig over dit type gekende/vindbare documentatie en informatie, is een ombouw van de Roco BR93 in „ons” type 97 zeker en vast de moeite waard. Met vriendelijke groeten,

Denis Van Belle
St. Stevens Woluwe

Antwoord van de redactie : Het schrijven van de Heer Van Belle sluit aan bij onze bijdragenreeks over de wapenstilstandslocomotieven. Daar de gewetensvolle modelbouwer behoefte heeft aan zoveel mogelijk informatie en detail-



Gronsveld, 25 september 1985. Stellen 426 + 437 als speciale trein voor genodigden bij de officiële ingebruikneming van de elektrificatie. De bovenleidingsluis wordt uiteraard met neergelaten pantografen gepasseerd. (Foto A. Hermans)

kennis, verzoeken wij zowel de auteur van de bijdrage m.b.t. het NMBS type 97, als alle overige lezers die bijkomende inlichtingen (en eventuele foto's) omtrent deze lokreksen bezitten, deze aan de redactie te willen doorspelen. Te zijner tijd wordt dan al het wetenswaardige feitenmateriaal in één of meerdere speciale artikels gebundeld en gepubliceerd.

LS.

Bijgaand doe ik u ten behoeve van uw tijdschrift „Rail-Revue” een foto toekomen van de speciale trein voor de genodigden ter gelegenheid van de officiële ingebruikneming van de elektrificatie van het baanvak Wezet-Maastricht. De speciale trein bestond uit de treinstellen 426 en 437. De (bovenleiding)-sluis, zichtbaar op de foto, ligt even ten noorden van het dorpje Gronsveld.

De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Nederlandse Spoorwegen toestemming gegeven in Maastricht een tweede station te realiseren. Dit nieuwe station, Maastricht Randwyck, komt bij de gelijknamige wijk in aanbouw ten zuiden van de stad. In deze wijk is onder andere het Gouvernement (provinciehuis) in aanbouw en de nieuwe huisvesting van de Rijksuniversiteit Limburg. Het station komt ten noorden van de sluis, en is voor Nederlands elektrisch materieel bereikbaar.

Het station krijgt een derde spoor, dat met name bedoeld is als wachtspoor voor de treinen Kerkrade - Heerlen - Maastricht en Roermond - Sittard - Maastricht, die tot het station Maastricht Randwyck zullen doorrijden en daar van rijrichting veranderen. De hoofdsporen Maastricht - Wezet - Luik blijven voor het overige verkeer beschikbaar. De treinen Knokke - Luik - Maas-

tricht zullen te zijner tijd, als het station gerealiseerd is, ook te Maastricht Randwyck stoppen.

Antoon T.J. Hermans
Ubach over Worms (NL)

Reactie van de redactie : Wij danken de Heer Hermans oprecht voor zijn interessante brief en voor zijn knappe foto en wij hopen nog meermaals op zijn spontane medewerking (en op die van andere lezers) te mogen rekenen !

Puntstukjes

• **Ik ben op zoek** naar (groen) synthetisch stro, dat gebruikt wordt als wegwerpverpakking. Dit materiaal is bruikbaar voor het zelf-vervaardigen van boompjes enz. Schrijven : L. Vermeyen, Catershoflaan 36, 2060 Merksem-Antwerpen.

• **Te koop :** diverse reizigers- en goederenwagens (Liliput, Roco, Jouef, Lima) evenals spoorstukken, flex-rail en dkw's plus „Unterflur-antrieb” 4555A (Roco), diverse gebouwen en een bekolingsinstallatie (Faller en Vollmer). Tenslotte twee sets overweg-slagbomen, gemotoriseerd (Brawa 1190). Alles nieuw of zeer weinig gebruikt HO-materiaal. Belangstellenden kunnen tijdens wekdagen telefoneren op 03/449.10.37 ná 19 u.

Deze kleine advertenties worden opgenomen op basis van minimum drie regels van ongeveer 40 letters, leestekens en spaties per regel, tegen de prijs van 120 F, BTW inclusief. Bijkomende regels kosten 40 F per regel, eveneens BTW inclusief. Publikatie volgt ná storting van het overeenstemmend bedrag op onze bank- of postrekening.

De autobusdiensten door privé-ondernemers

Dit lastenboek, uitgegeven in 1924, werd in de jaren 1929 en 1934 aangepast aan de toenmalige behoeften.

De vergunning kende een duurtijd van 10 jaar. Zoals elk beroep een beroepsvereniging heeft, werd ook voor de autobus en autocarondernemers in 1928 een beroepsvereniging opgericht. Deze bestaat nog steeds onder de benaming F.B.A.A.

2. De verdere ontwikkeling

Vanaf de beginperiode gaf iedere ondernemer zijn respektievelijke voertuigen een volgnummer.

Bij sommige firma's kregen de autobussen zelfs een meisjesnaam (vandaar nog steeds deze traditie bij Garage Du Perron S.C. te Petit Rechain).

Dit volgnummer, dat thans nog gebruikt wordt, kende verschillende wijzigingen, zowel wat de nummering als de naam van de nummering betreft. In 1930 kregen al de rijtuigen een nieuwe nummering die men noemde het "provinciaal volgnummer". Dit nummer werd voorafgegaan door een letter. Die letter had betrekking op de provincie waar het voertuig ingeschreven was. Zo kreeg Antwerpen een A, Brabant een B, Oost Vlaanderen O VI, West Vlaanderen W VI, Luik Lieg. enz. voor zijn nummer. Wat de provincie Antwerpen betreft werd de nummering met A.101 begonnen, en bij het afsluiten van de eerste lijst, op 23 mei 1930, was het hoogste toegekende nummer A. 236.

Op 1 april 1932 werden door het Ministerie van Verkeerswezen volgende vergunningen uitgereikt : 211 rechtstreeks aan privé-ondernemers.

73 aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, welke de vergunning aan een privé-onderneming verpachtte.

14 aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, welke de vergunning in eigen beheer uitvoerde, wat betrekking had op 21 lijnen.

Verder werden nog 38 vergunningen uitgereikt door de Posterijen.

Zowel door de N.M.B.S. als door de N.M.V.B. werd bij het Ministerie van Verkeerswezen erop aangedrongen, dat bij het verstrijken van de vergunningen, de nieuwe machtigingen aan de N.M.B.S., en de N.M.V.B. zouden toegekend worden, en niet meer aan de privé firma's.

Dit voorstel werd na vele onderhandelingen aangenomen.

Voor de ondernemers welke dienden samen te werken met de N.M.B.S. verliep dit doorgaans op een vlotte manier.

Voor de ondernemingen die de N.M.V.B. als machtigingshouder kregen, werden er soms talloze discussies gevoerd aangaande het samenlopen van bepaalde autobuslijnen met tramlijnen.

Die discussies werden gewoonlijk gevoerd op het Provinciaal Bestuur met vertegenwoordigers van de Provincie, de N.M.V.B. en de betreffende privé-ondernemingen, de verschillende partijen al dan niet in gezelschap van een verdediger.

Meestal werd een compromis-oplossing bereikt en

konden zowel de tramlijn al de autobusdienst blijven rijden.

3. De Tweede Wereldoorlog en zijn gevolgen

Bij het begin van de tweede Wereldoorlog werden bijna alle voertuigen door het Belgische leger opgeëist. Zowel de autobussen van de privé firma's als deze van de N.M.V.B. en de stadstrambedrijven kwamen voor de opeising in aanmerking.

Vele voertuigen keerden echter nooit naar de betreffende firma terug. Het gebeurde dat firma's in de oorlogsjaren en zelfs nadien vragen kregen uit Rusland en Polen op welke wijze een of ander voertuig onderhoud diende te krijgen.

Na 28 mei 1940 diende voor elke autobus door de bezettende overheid een gebruiksvergunning te worden afgeleverd.

Gedurende de bezetting werden benzine, gasolie en banden uiteraard schaars, zodat naar vervangproducten diende uitgekeken te worden.

Om benzine en gasolie te besparen werden vele motoren omgebouwd op gas en houtskool.

Voor de wagens welke op gas gingen rijden werden het lange wachttijden aan erkende bevoorradingsstations.

De wagens die uitgerust werden met een "gazogène" installatie kregen een lading hout of kolen mee, om de grote kachel te stoken. Deze kachel werd soms voraan in de autobus gebouwd, maar meestal op het achterplatform.

De ontvanger diende hier eveneens de taak van stoker te vervullen. De installatie die hier het meest in trek was, was deze van het merk "Imbert".

Verscheidene ondernemingen hadden hun voertuigen, totaal gedemonteerd, ergens verstopt, om bij het einde der vijandelijkheden deze terug te monteren, van een koetswerk te voorzien en een nieuwe start te nemen.

4. Een nieuw begin

Na de bevrijding kwam het autobusvervoer slechts traag op gang, mede door het gebrek aan voldoende voertuigen.

Door de privé-ondernemers werd vaak beroep gedaan op legerstocks en recuperatiemateriaal om een onderstel te monteren.

Na enige tijd kenden merken als Mack en Guy een geweldig succes, totdat onze "eigen" Miesse en Brosseel weer aan de vraag konden voldoen.

Mede door het gebrek aan materieel werden sommige lijnen maar over een beperkte afstand bediend.

Gewoonlijk werd er gereden vanop "den buiten" tot aan de rand van de stad, die door een stadstrambedrijf of door goed openbaar vervoer bediend werden.

Voor wat de provincie Antwerpen betreft werden de lijnen Lier-Antwerpen en Kontich-Antwerpen slechts gereden tussen Lier en Mortsel Oude-God en tussen Kontich en Mortsel Oude-God, om vanaf september 1947 terug tot Antwerpen-stad door te rijden. Het provinciaal volgnummer werd vanaf 1946 ver-

vangen door een "Bewijs van deugdelijkheid".

Dit bewijs van deugdelijkheid bestond uit 2 getallen. Het eerste getal bestond uit 2 cijfers, het eerste cijfer gaf de provincie aan, het tweede cijfer het arrondissement, b.v. 43 - ... (de 4 geeft de provincie Antwerpen aan, terwijl de 3 op het arrondissement Mechelen slaat).

Zo kregen we volgend overzicht :

Brabant 1, West-Vlaanderen 2, Oost-Vlaanderen 3, Antwerpen 4, Limburg 5, Henegouwen 6, Namen 7, Luxemburg 8 en Luik 9, terwijl voor de provincie Brabant het arrondissement Brussel verdeeld werd in Brussel (stad) 10 - ... en Brussel (arrondissement) 11 -

Vandaar dat elke autobus van de N.M.V.B. het nummer 10 - ... droeg.

Het 2de getal was gewoon een volgnummer.

Volgende tabel geeft een overzicht van de N.M.V.B.-lijnen, zowel deze in eigen beheer als deze door pachters gereden en dit op datum van 31 december 1949.

	Eigen beheer		Pachters	
	Km	Aantal lijnen	Km	Aantal lijnen
Antwerpen	52,990	2	305,720	11
Oost Vlaand.	75,000	3	143,900	5
West Vlaand.	110,940	5	328,500	14
Henegouwen	133,800	5	193,100	8
Namen	186,400	7	181,900	7
Luxemburg	442,100	12	55,100	4
Luik	380,120	9	361,950	16
Limburg	469,331	11	45,120	4
Brabant	90,710	5	283,970	12
	1.941,390	59	1.899,260	81

In 1952 gaat de lijn Boom-Mechelen als een der laatste over in handen van de N.M.B.S.

De ondernemers Emiel Nuyens uit Willebroek en Florent Cannaearts, eveneens uit Willebroek, konden zich beroepen op het feit dat zij geen rechtstreekse concurrenten van de N.M.B.S. waren, vermits de spoorlijn die hun lijnen kruiste eigendom was van de maatschappij "Malines-Terneuzen".

Op aandringen van de heer P.W. Segers, Minister van Verkeerswezen, begint de N.M.B.S. haar deficitaire spoorlijnen om te vormen in autobuslijnen. Alzo werden bij de N.M.B.S. twee soorten autobuslijnen in bedrijf gehouden, namelijk de "aanvullende autobusdiensten" en de "vervangingsdiensten".

De N.M.V.B. gaat ook voor de N.M.B.S., als pachter, met groene autobussen "vervangingsdiensten" rijden.

Door het opkomen van het privé (eigen) vervoer, en het invoeren door de N.M.B.S. van de "vervangings-autobusdiensten" kon de privé-ondernemer bijna niet meer op zijn eigen ontvangsten rijden.

Daarom werd naar een formule gezocht, die het rijden aan vooraf bepaalde kostprijzen zou mogelijk maken.

Deze formule zou tot stand komen in 1954, door de goede samenwerking tussen de Federatie van Autobusondernemers en het Ministerie van Verkeerswezen.

De heren J. Vrebos, Minister van Verkeerswezen,

G. Miry en Fr. Driessens voor de Federatie van Autobusondernemers, werkten een formule uit bestaande uit 10 verschillende punten.

Heden is deze formule, zij het met enkele aanpassingen aan de noden van de tijd, nog steeds in voege. Gedurende vele jaren reden de groen-gele autobussen van de N.M.B.S. naast de rood-gele van de N.M.V.B.

Dikwijls werd er gesproken over een samenslaan van de verschillende autobus-vergunningen bij één machtigingshouder.

Dit plan kreeg vaste vorm onder het beleid van de heer J. Chabert, Minister van Verkeerswezen.

Daardoor werden vanaf 1 september 1977 de autobussen van de N.M.B.S. overgedragen aan de N.M.V.B., die deze "autobussen 77" noemde. Tevens legde de heer Minister J. Chabert de km-verhouding tussen de N.M.V.B.-regie en de privé-ondernemers vast.

Deze verhouding voorziet 60 % voor de N.M.V.B.-regie en 40 % voor de pachters.

Op 7 augustus 1984 beschikten de privé-ondernemers, die voor rekening van de N.M.V.B. openbare autobusdiensten uitvoeren, over een totaal van 1.328 autobussen, wat neerkomt op 61.055 zit- en 47.709 staanplaatsen.

Ch. Smits



In 1977 bracht Van Hool & Zonen N.V. zijn nieuw type autobus, de A.120, op de markt en om een onderscheid te kunnen maken tussen de standaard-NMVB bus en een privé-bus kwam nadien de A.120.P.

Hier de persvoorstellingsfoto van de A.120.P., voorzien van een M.A.N. motor.

Foto : Archief Van Hool & Zonen, verzameling Ch. Smits.



