

# RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



**Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby**

Tweede jaargang - Nr. 6 - september 1986 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 135 F

DE BUURTSPOORWEGSTELPLAATS TE TURNHOUT - HET EINDE VAN DE  
STOOMTRACTIE IN BELGIE - DE VENNBAHN IN 1986 - SUPER-DETAILLERING :  
JA OF NEE ? - WAT IS ER TE KOOP IN HO ? - RAIL-AKTUEEL - SPOORAGENDA

# RAIL- REVUE

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

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

**Prijs per nummer** : België 135 F, Nederland f 8, Luxemburg 165 F, andere landen 175 F

**Abonnementen** : België 500 F, Nederland f 30, Luxemburg 620 F, andere landen 650 F per 4 nummers

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

**Nederland** : bankrekening 17.99.68.815 (voor postrekeninghouders giro 45544 t.n.v. Rabo-Bank 's Gravenhage, ten gunte van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's Gravenhage

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

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

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

**Redaktieraad** : M. Delie, P. Jacops, J. Van Olmen (spoorwegen), E. Keutgens (tram), J. Engels (modelbouw), C. Smits (autobus)

**Medewerkers** : H. De Bleser, M. Delie, C. Happaers, K. Hoggett, P. Jacops, E. Keutgens, J. Mahieu, E. Morbé, M. Peeters, E. Serneels, C. Smits, G. Van Meroye, J. Van Olmen, A. Veys, R. Vissers

**Fotografen** : G. Cuyt, M. Delie, J. Engels, A. Hermans, T. Heylen, E. Keutgens, R. Mardaga, G. Van Meroye

**Coördinatie** : G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotogravure Vergouts, Wommelgem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

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

## Lering getrokken ?

*Een van onze medewerkers merkte volkomen terecht op, dat wij onze fotografen, ons blad en onszelf onrecht hebben gedaan. In de vorige inleidende bijdrage vermeldden wij dat 13% van onze lezers de zwart-wit fotografie matig vond, terwijl 58% oordeelde dat de kwotering „goed” hier van toepassing was. De resterende 29%, die ons een „uitstekend” toekende, bleef echter in de pen steken, waardoor het resultaat van de totale beoordeling ten zeerste in het gedrang kwam. Dit weze dan hierbij rechtgezet - met onze oprechte verontschuldigen.*

*De kwaliteit van de modellen- en de modelbaan-fotografie zal er in de toekomst met reuzeschreden op vooruit gaan - dit kunnen we nu alvast verklappen.*

*De kleurenfoto op de voorpagina wordt door alle lezers geestdriftig onthaald : wij doen voort en we pogen steeds beter te doen.*

*Nogmaals een verontschuldiging, alhoewel deze eigenlijk door de posterijen zou dienen uitgesproken te worden : ingevolge de poststakingen in juni hebben vele lezers het nummer 5 zeer laatstijdig ontvangen. Dit spijt ons ten zeerste. Gezien de grote hoeveelheid aktualiteit-gebonden bijdragen in het nummer 5 bleef de rubriek „Lezerspost” achterwege. In dit nummer lopen wij deze achterstand in.*

*Onze modeltreinvrienden die „Belgisch” rijden of verzamelen wijzen wij, m.b.t. deze Rail-Revue, nadrukkelijk op het uitgekende overzicht van wat op heden aan Belgisch rollend materieel (nog) verkrijgbaar is.*

*Onze vakantie zit er op - de uwe waarschijnlijk ook. Ons bood ze de gelegenheid, het spiksplinternieuwe trambedrijf te Nantes (Frankrijk) te bezoeken.*

*De tramliedhebber kan in het volgende nummer uitkijken naar een uitgebreide reportage omtrent dit onderwerp.*

*De vakantie is voorbij : dit betekent echter geenszins dat nu ook meteen alle activiteiten in het „buitengebeuren” zijn stil gevallen, wel integendeel.*

*Onze „Sporagenda” biedt U uitsluitel omtrent de manifestaties die nog in september en nadien plaats vinden.*

*Hebt u uit uw vakantie een knappe foto, een schitterende dia of een interessante bijdrage overgehouden ? Laat het ons weten. Wellicht is er iets bij wat ook de overige lezers-hobbyvrienden kan boeien !*

Rail-Revue

### INHOUD

Lering getrokken ?	blz. 34
De Buurtspoorwegstelplaats en het overladingsstation te Turnhout (I)	35
Het einde van de stoomtractie in België (I)	40
De Vennbahn en haar zijlijnen in 1986	43
Autobus De Polder N.V. zet een parel op de kroon	44
Super-detaillering : ja of nee ?	48
Sinterklaas ?	50
Modelbaan-electronica : rijlichtenschakelaar	52
Verenigingen in de kijker	53
Het bekijken of het lezen waard	55
Rail-aktueel	56
Sporagenda	60
Lezerspost	62





Turnhout, de Antwerpsesteenweg (nu De Merodelei) rond de eeuwwisseling. Zicht richting Turnhout-Stad, met links tussen de twee gebouwen (niet NMVB) de stelplaats met enkele goederenwagens op het wijkspoor.

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

## De Buurtspoorwegstelplaats en het overladingsstation te Turnhout (I)

*In Rail-Revue nr. 5/1986 hebben wij een bijdrage geschreven over het voormalig werkhuis van de NMVB te Turnhout. Ditmaal bespreken wij de eigenlijke stelplaats of „tram-statie” en het vroegere overladingsstation, gelegen aan de De Merodelei.*

*Precies honderd jaar geleden kwam deze stelplaats in gebruik. Een reden om eens wat meer te vertellen over de ontwikkeling van dit buurtspoorwegcomplex, gelegen aan de inkom van de hoofdstad der Kempen.*

### Het terrein

In de gemeenteraadszitting van Turnhout van 2 augustus 1886 werd de overeenkomst goedgekeurd, afgesloten tussen de NMVB en de Commissie der Burgerlijke Godshuizen (OCMW), voor de verhuring door laatstgenoemde van een terrein voor een periode van drie jaar.

Het in huur genomen terrein, met een oppervlakte van 1h 25a 55ca was gelegen aan de Antwerpsesteenweg (1) op het gehucht Bouwschen Pad, volgens kadaster : sektion P - nr. 143a.

De huurprijs bedroeg voor het eerste jaar 1200 F, voor het tweede jaar 1000 F en voor het derde jaar 800 F. De maatschappij had het recht elk

jaar de huur op te zeggen. Zij betaalde eveneens een schadevergoeding van 2 F per are, daar het terrein beplant was.

Vier jaar later zien we dat de Gemeenteraad van Turnhout, op 4 augustus 1890, de beslissing van de Commissie der Burgerlijke Godshui-

zen goedkeurde om een oppervlakte van 79a 73 ca van hogervermeld terrein te verkopen aan de Belgische Staat voor de Nationale Maatschappij (2).

Deze beslissing werd bekrachtigd bij KB van 25 september 1890. Ondertussen was op 14 augustus 1890 een



Turnhout, de Antwerpsesteenweg met de inrij van de stelplaats. Uiterst rechts het eerste stationsgebouw met bureaus en magazijn (opgericht in 1891) met eraan het goederenmagazijn (opgericht 1896). De gebouwen in de achtergrond zijn geen NMVB-installaties.

verkoopsofbelofte ondertekend tussen de maatschappij en de Commissie voor de aankoop door eerstgenoemde van vermeld terrein voor de som van 14.203,50 F. De definitieve akte, verleden voor notaris L.A. Dierckx te Turnhout, is gedateerd 5 oktober 1891 (3).

Door het stijgend reizigers- en goederenvervoer, alsook door de aanleg van de buurtspoorweglijnen Turnhout-Arendonk (1893), Turnhout-Mol-Meerhout (1895), Turnhout-Merksplas (1904) en de geplande uitbouw van de lijnen naar Poppel (1906) en Geel (1906), was de maatschappij genoodzaakt bijkomende gronden te verwerven voor de vergroting van de bestaande stelplaats. Voor deze vergroting diende, in naam van de Belgische Staat, in het totaal 1ha 16a 28ca aan gronden verworven te worden (4). De gronden op de wijk Bouwschen Pad waren gelegen achter de stelplaats tot aan de buurtweg nr. 222, genaamd Kemeldijk. Twee terreinen, respectievelijk 1a 80ca en 12a 19ca (5) werden op 1 september 1906 aangekocht tegen de som van 2.798 F van het echtpaar P.J. Dierckx-Hendrickx, notaris te Turnhout (6).

Voor een deel van de tuin, groot 6a 72ca (7) van de heer J. Luyten-Van

Oosten, brouwer te Turnhout, kon de maatschappij met de eigenaar tot geen aanvaardbare regeling komen, zodat zij genoodzaakt was een ont-eigeningsprocedure voor openbaar nut in te stellen.

Bij vonnis van 14 november 1906 van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Turnhout werden experten aangesteld voor het bepalen van de ont-eigeningsvergoeding. Deze werd bepaald bij vonnis van 27 juni 1907 (8). Een terrein van 71a 05ca (9) werd bij akte, verleden voor notaris A. Van Genechten op 13 maart 1907, aangekocht tegen de som van 14.920,50 F van de Commissie der Burgerlijke Godshuizen (10).

Een huis met grond, groot 1a 16ca (11) werd op 17 augustus 1907 gekocht van de heer F.H. Keersmaekers-Dierckx, beenhouwer te Turnhout, voor de som van 356,09 F (12). Ten slotte nog een stuk bouwland, groot 23a 36ca (13), door de Nationale Maatschappij gekocht tegen de som van 6.163,72 F van juffrouw Octavia Van Genechten, begijn te Turnhout. Akte nr. 2383 verleden op 16 augustus 1907 voor notaris A. Van Genechten.

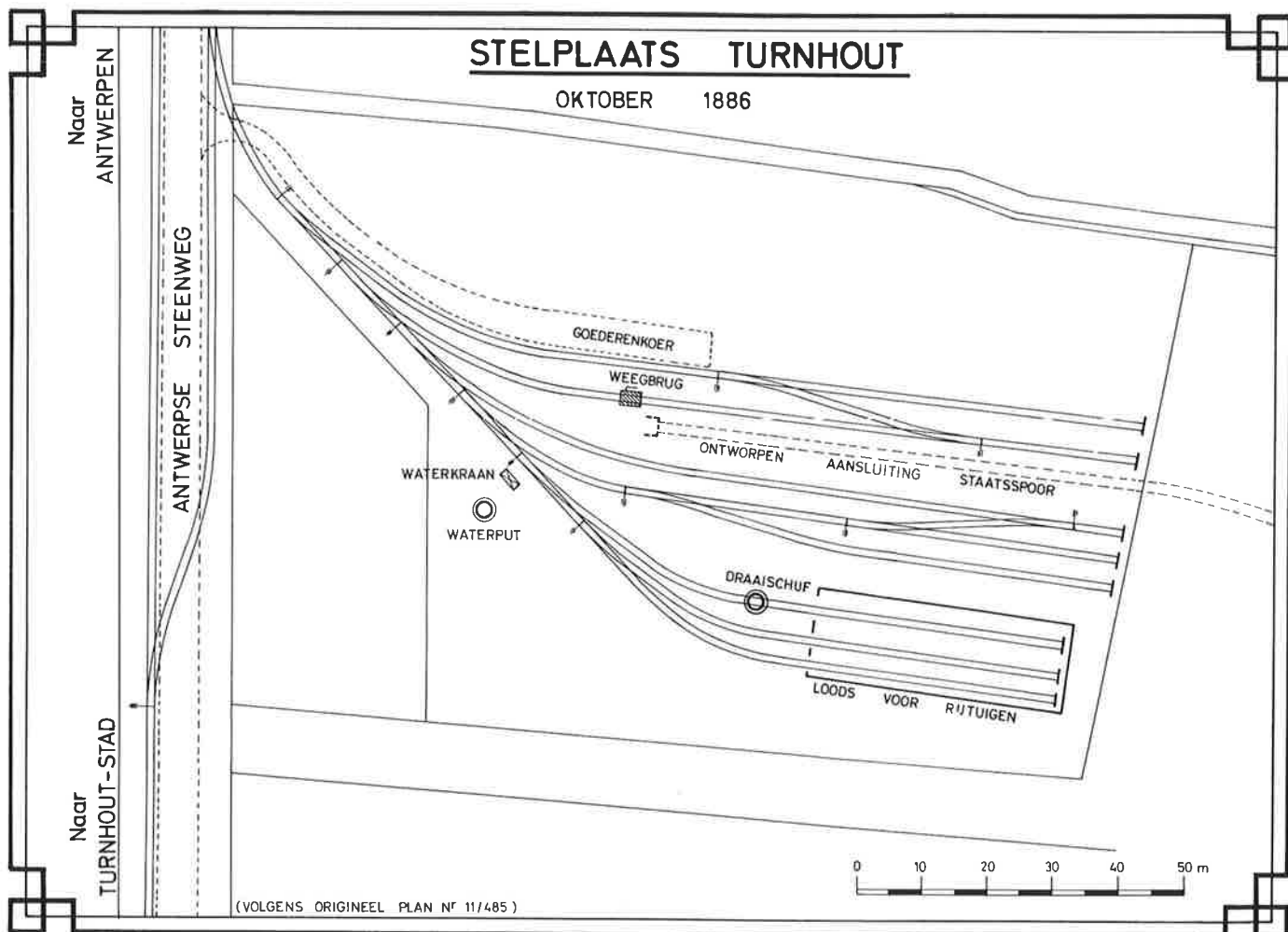
Met het oog op de aanleg van het overladsingsstation diende de maatschappij, in naam van de Belgische

Staat nieuwe gronden te verwerven. Zij was genoodzaakt, bij gebrek aan een minnelijke schikking, een ont-eigeningsprocedure voor openbaar nut in te stellen tegenover de heer P.J. Dierckx-Hendrickx en kinderen, ere-notaris te Turnhout.

De totale oppervlakte van het aan te hechten terrein bedroeg 81a 59ca (14) en was gelegen enerzijds tussen de De Merodelei en de buurtweg nr. 222, genaamd Kemeldijk en anderzijds tussen het tramstation en het spoorwegstation.

Bij vonnis van 8 mei 1912 van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Turnhout werden experten aangesteld voor het bepalen van de ont-eigeningsvergoeding. Bij vonnis van 27 maart 1913 mocht de Nationale Maatschappij de gronden aanhechten en de rechtbank bepaalde de te betalen vergoeding aan de eigenaars op 39.156,08 F.

Na de Eerste Wereldoorlog was een derde vergroting van de stelplaats noodzakelijk, zodat uitgezien werd naar een nieuw terrein. De keuze viel op een grond achter de stelplaats, tussen de buurtweg nr. 222, toen genaamd Diksmuidestraat (15) en de staatsbaan van Turnhout naar Hoogstraten (16), volgens kadaster gelegen op het gehucht Bouwschen





Pad, sectie P - nr. 165 f (Grondinneming nr. 57).

Bij gebrek aan een minnelijke schikking tussen de maatschappij en de eigenaars, nl. de heer A.J. Dierckx-Dierckx, onderzoeksrechter te Turnhout en de kinderen van het eerste en tweede huwelijk, werd een onteigeningsprocedure voor openbaar nut ingezet.

Bij vonnis van 4 maart 1926 van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Turnhout werden experts aangesteld, die op 5 april 1927 verslag uitbrachten. Bij vonnis van 31 mei 1928 van dezelfde rechtbank werd de onteigeningsvergoeding bepaald en kon de maatschappij de grond, groot 1ha 32a 23ca, aanhechten.

Op 21 januari 1938 werd bij akte, verleden voor notaris J. Boone te Turnhout, een stuk ongebruikte grond, groot 21a 18dm<sup>2</sup> deelmakende van de grondinneming nr. 1 en grenzend aan de De Merodelei, verkocht aan de heer César Daems-Nuyts, woonachtig te Turnhout. Wederafstand van de grond goedgekeurd bij MB van 2 augustus 1937 (18).

De weduwe C. Daems-Nuyts verwierf op 12 september 1957 nog een naastliggend terrein van 38ca van de grondinneming nr. 1 en eveneens palend aan de De Merodelei, bij akte verleden voor Meester J. Boone.

Wederafstand van de grond goedgekeurd bij MB van 23 juli 1957 (19). Op 28 oktober 1953 vroeg de Nationale Maatschappij aan de Minister van Verkeerswezen de toestemming om de grondinneming nr. 57 (terrein tussen de Diksmuidestraat en de Guldensporenlei) te mogen vervreemden. De ministeriële goedkeuring volgde op 13 november 1953 (20).

Het terrein werd verkocht aan de heer T.H.J. Beyens-Lauwens, ingenieur te Turnhout, bij akte verleden op 25 maart 1954 voor Meester F. Dierckx, notaris te Turnhout.

Bij Ministerieel Besluit van 11 januari 1967 (21) kreeg de maatschappij de toestemming om de grondinnemingen nrs. 50 (deel), 51 en 52, t.t.z. een deel van het terrein, groot 42a 60ca, van het overladingsstation te vervreemden.

Dit deel van het terrein werd verkocht aan de N.V. Atelfond te Turnhout, bij akte verleden voor Meester A. Boone, notaris te Turnhout, op 10 maart 1967.

Bij Ministerieel Besluit van 23 oktober 1970 (22) werd de toestemming verleend om de grondinnemingen nrs. 48, 49 en 50 (deel) te



Turnhout, de „Tramstatie”, gefotografeerd na 1909. V.l.n.r. oud stationsgebouw (1891) met het eraangehecht magazijn (1907). Tussenin de wachtzaal (1909) en het nieuwe stationsgebouw opgetrokken in 1907. De bakstenen afsluiting met traliewerk dateert van 1908.

vervreemden, zijnde het overige deel van het terrein van het overladingsstation, groot 33a 09ca.

Bij akte, verleden op 11 oktober 1971 voor Meester Romain Coppin, notaris te Antwerpen, werd de N.V. Foresco de nieuwe eigenaar.

Op de niet vervreemde gronden van de grondinnemingen nrs. 1, 34 tot en met 39, bevindt zich nu de huidige autobusstelpplaats.

#### De dienstgebouwen

Het weekblad „De Kempenaar” (23) schreef op 7 augustus 1886 : „De loodsen welke naast den Antwerpischen Steenweg op een perceel van de godshuizen werden opgericht, schijnen ons te voorspellen dat men van Turnhout het centraal punt der Kempische buurtspoorwegen maken wil”.

Het was een voorspelling die door de aanleg van meerdere lijnen vanuit

Turnhout werkelijkheid zou worden.

Niettegenstaande het terrein in huur genomen was, stellen we vast dat er één loods van 40m lengte en 13,50m breedte werd opgericht. Uit welke materialen deze loods opgetrokken was is ons onbekend, maar we vermoeden dat het om een houten loods ging, gezien in 1891 op dezelfde plaats een bakstenen loods werd gebouwd.

Daar er op 14 augustus 1890 een verkoopsoferte ondertekend werd kon de Nationale Maatschappij overgaan tot de degelijke uitbouw van de stelplaats door de oprichting van de nodige gebouwen voor de exploitatie.

Op 25 oktober 1890 onderwierp zij dan ook een volledig nieuw ontwerp van sporen en gebouwen voor de stelplaats aan de ministeriële



Turnhout. Tramstelplaats. Links de afspanning „In den Nieuwen Buiten”. Rechts verlaat een goederentram de stelplaats.

goedkeuring. Deze werd verleend op 18 november 1890 (24).

Dit nieuw ontwerp voorzag de oprichting van een stationsgebouw, een watertoren met kolenpark, een W.C.-gebouwtje en een loods voor twaalf rijtuigen en zes lokomotieven. De tekeningen van het stationsgebouw, van de watertoren met kolenpark, alsook van het W.C.-gebouwtje werden op 18 november 1890 aan de ministeriële goedkeuring onderworpen en verkregen op 13 december 1890 (25).

Het bakstenen stationsgebouw, in L-vorm met een totale lengte van 20,80m, bevatte op het gelijkvloers een magazijn (26), twee burelen en een woonhuis (keuken, leefkamer, wasplaats). Op de enige verdieping een zolder en vier kamers.

Voorname gebouwen werden in de eerste helft van 1891 opgetrokken door de zorgen van de exploitierende maatschappij.

De ministeriële goedkeuring voor de rijtuigen- en lokomotievenloods werd op 17 april afgeleverd (27). Deze bakstenen loods met een lengte van 48,00m en een breedte van 14,50m werd in de tweede helft van 1891 gebouwd op dezelfde plaats als de loods opgericht in 1886.

De afdeling waarin zes lokomotieven konden geplaatst worden was voorzien van een schouwput.

Op 15 oktober 1894 legde de Nationale Maatschappij een tekening ter ministeriële goedkeuring voor om de lokomotieven- en rijtuigenloods te vergroten met twee sporen, zodat er 12 rijtuigen meer in konden geplaatst worden.

De goedkeuring volgde op 6 november 1894 en de oprichting van het bijkomend deel geschiedde in de loop van 1895 (28).

In december van hetzelfde jaar gingen men over tot de afbraak van het kolenpark.

Gezien de nabijheid van de werkhuisen van de exploitierende maatschappij aan de Antwerpsesteenweg gebeurde de bevoorrading van de lokomotieven overwegend aldaar.

De Nationale Maatschappij onderwierp op 21 februari 1896 een nieuw ontwerp voor een stelplaats aan de ministeriële goedkeuring.

Hierin voorzagen men de afbraak van het kolenpark (toen reeds uitgevoerd), de verplaatsing van de draaischijf, de oprichting van een magazijn en de aanleg van een bijkomend spoor langsheen en tussen de afsluiting van de Antwerpsesteenweg en de goederenkoer.

De machtiging volgde op 15 mei 1896 (29).

Ondertussen was de aannemer Faes uit Turnhout reeds begonnen

met de bouw van het magazijn (30). Dit magazijn (31), opgetrokken in baksteen, werd geplaatst tussen het stationsgebouw en de Antwerpsesteenweg.

Ter regularisatie werd de tekening eerst op 16 januari 1897 aan de goedkeuring van de minister onderworpen, die ze verleende op 12 februari 1897 (32).

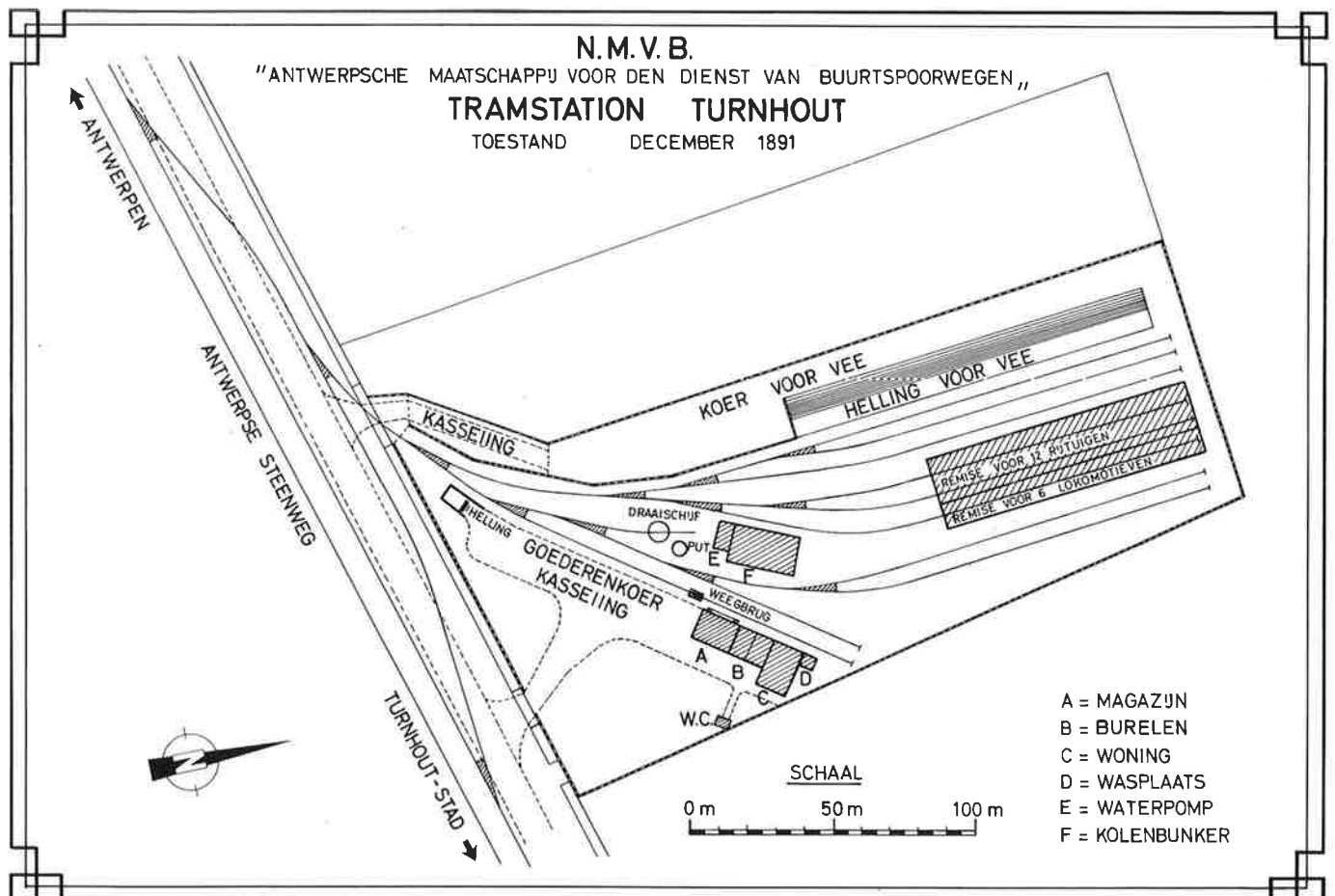
Voor de geplande vergroting van de stelplaats werden de tekeningen van de op te richten gebouwen (loods en brandstoffenmagazijn) en aan te leggen sporen door de minister goedgekeurd op 22 augustus 1906 (33).

Voor de aanleg en aanpassing van de sporen in de bestaande en de nieuwe stelplaats en voor de oprichting van voornoemde gebouwen had op 31 oktober 1906 een openbare aanbesteding plaats (34). In vermelde openbare aanbesteding was ook, tegen een forfaitaire prijs van 6000F, de afbraak begrepen van de nog bestaande watertoren en van de remise die opgetrokken werd in 1891.

Het totale bedrag van het bestek bedroeg 88.377,84 F.

De aannemer J. Bertaux uit Anderlecht kreeg de werken toegewezen. Eind 1906 startte hij met de aanvullingswerken van het terrein.

In mei-juni 1907 zien we dat de grondvesten van de nieuwe remise en van de draaischijf van 3,10m door-



meter gelegd zijn. Eind november waren de werken, beheerd door de aanbesteding, beëindigd, op uitzondering van het brandstoffenmagazijn dat niet werd opgericht zoals oorspronkelijk gepland (35).

Tijdens de uitvoering van de werken zien we dat de maatschappij op 20 juli 1907 opnieuw een tekening ter goedkeuring aan de minister voorlegt om aan het bestaande stationsgebouw een magazijn toe te voegen, alsook voor de oprichting van twee gebouwen, nl. een voor de burelen en een voor de schrijnwerkerij met lampenplaats.

De ministeriële goedkeuring volgde op 16 augustus 1907 (36). Daar de aannemer Bertaux toch in de stelplaats aan het werk was, werd met hem een regeling getroffen voor de oprichting van de bijkomende gebouwen (37).

Deze werken namen een aanvang op 12 augustus 1907 en de voorlopige oplevering gebeurde op 20 december 1907.

Het bakstenen magazijn (38) werd tegen het bestaande stationsgebouw aangebouwd.

Wordt voortgezet

E. Keutgens  
juli 1986

- (1) Nu de De Merodelei.
- (2) Turnhout. Grondinneming nr. 1.
- (3) Akte nr. 161.
- (4) Turnhout. Grondinnemingen nrs. 34 tot en met 39.
- (5) Kadaster : Sektie P - nr. 147 en Sektie P - nr. 146.
- (6) Akte verleden voor notaris A. Van Genechten te Turnhout.
- (7) Kadaster : Sektie P - nr. 142 i.
- (8) Bedrag : 10.187,03 F.
- (9) Kadaster : Sektie P - nr. 144, bouwland.
- (10) Goedgekeurd bij K.B. van 6 november 1906.
- (11) Kadaster : Sektie P - nr. 148 x.
- (12) Akte nr. 2387, verleden voor notaris A. Van Genechten.
- (13) Kadaster : Sektie P - nr. 145.
- (14) Turnhout. Grondinnemingen nrs. 48 tot en met 52.
- (15) Voordien Kemeldijk of Bouwschen Pad.
- (16) Nu Guldensporenlei.
- (17) Turnhout. Grondinneming nr. 57.
- (18) Ministerieel Besluit nr. 15982/61 V/11.
- (19) Ministerieel Besluit nr. 6868/61



Turnhout. Spoorwegstation. Links een celwagen op het aansluitingsspoor met de spoorwegen. Dit spoor werd aangelegd in februari 1892.

- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>(20) Ministerieel Besluit nr. 22916/61 V/11.</li> <li>(21) Ministerieel Besluit nr. 22329/61 V/24 U 1.</li> <li>(22) Ministerieel Besluit nr. 25127/61 V/28.</li> <li>(23) Nummer 32 van zaterdag 7 augustus 1886.</li> <li>(24) Tekening 57-18/2079 (6-90). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Oostmalle - Turnhout. Installations de Turnhout. Plan d'ensemble”. Goedkeuringsnummer 47.</li> <li>(25) Tekening 22/2194 (10-90). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout. Installations de Turnhout. Bâtiment</li> </ol> | <p>pour bureaux, logement et magasin”.<br/>Goedkeuringsnummer 48.<br/>Tekening 173/1641 (avril:89). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout. Installations de Turnhout. Château d'eau et Parc au charbon”.<br/>Goedkeuringsnummer 49.<br/>Tekening 34 (mars:87). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout. Installations de Turnhout. Lieux d'aisance”.<br/>Goedkeuringsnummer 50.<br/>(26) Lengte 7,91 m en breedte 4,24 m.<br/>(27) Tekening 21/2180 (9-90). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Oost-</p> |
|--|---|



Turnhout. Het stationemplacement tijdens W.O.I. In de achtergrond het NMVB-overladingsstation met rechts de ingang tot het emplacement en het spoorwegdomein. Het overladingsstation ziet er nog vrij nieuw uit. Aankomst van Duitse soldaten ?

Alle dokumenten behoren tot de verzameling van de auteur.



- malle - Turnhout. Installations de Turnhout. Remises pour 6 locomotives et 12 voitures".  
Goedkeuringsnummer 54.
- (28) Tekening 32/3981 (10-94). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout et ligne de Turnhout - Moll - Westerloo. Dépôt de Turnhout. Extensions. Agrandissement de la remise à voitures".  
Goedkeuringsnummer 70.
- (29) Tekening 127/4500 (30-01-96). Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout et de Turnhout - Moll - Westerloo. Dépôt commun de Turnhout. Plan d'exécution".  
Goedkeuringsnummer 77.
- (30) Marché Spécial nr. 9. Goedgekeurd op 18 maart 1896. Bedrag: 2.442,53 F.
- (31) Lengte 8,90 m en breedte 4,70 m.
- (32) Tekening 155/1345 (oct:88). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout. Section d'Oostmalle - Turnhout. Magasin à Marchandises au dépôt commun de Turnhout".  
Goedkeuringsnummer 79.
- (33) Tekening 185/10620 (1-6-06). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout. Dépôt de Turnhout. Bâtiment pour remises aux voitures et aux locomotives".  
Goedkeuringsnummer 114.  
Tekening 65/8210 (16-12-02). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout. Dépôt de Turnhout. Magasin aux combustibles".  
Goedkeuringsnummer 115.
- (34) Lastenkohier nr. 23 van 1906.
- Goedgekeurd op 4 oktober 1906.
- (35) Carnet d'attachements nr. 226.
- (36) Tekening 192/11455 (29-06-07). Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout, de Turnhout à Arendonck (frontière), de Turnhout à Poppel (frontière), de Turnhout - Moll - Westerloo - Sichem et de Turnhout - Merxplas - Hoogstraeten (frontière) - Rijckevorsel. Dépôt de Turnhout. Agrandissement du magasin et construction d'un bâtiment pour bureaux et d'un bâtiment pour atelier de menuiserie avec lampisterie".  
Goedkeuringsnummer 122.
- (37) Marché Spécial nr. 43. Goedgekeurd op 7 augustus 1907. Bedrag : 18.023,36 F.
- (38) Lengte 14,60 m en breedte 3,90 m.

## Het einde van de stoomtractie in België (I)

### Ten geleide

Op 20 december e.k. zal het precies 20 jaar geleden zijn dat in België de laatste reizigerstrein in de normale dienstregeling door een stoomlocomotief werd gesleept. Bij deze gelegenheid leek het ons dan ook gepast om deze twee „beroemde" jaren, 1966 en 1967, even te beschrijven, onze laatste stomers te volgen in hun diensten, een overzicht te geven van de inzetlijnen en de evolutie in de buitendienststellingen op te tekenen. Al vlug bleek dat dit geen gemakkelijke opdracht was. Er diende bij deze opzoekingen in de officiële documenten rekening te worden

gehouden met de officieuze, niet op papier vermelde diensten. We hebben getracht een zo volledig mogelijk overzicht te brengen, hierbij echter gehinderd door het feit dat vele tijdsdocumenten, zoals de beurtregelingen, voor een groot deel verloren zijn gegaan.

We beginnen deze bijdrage met de start van de winterdienstregeling 1965-1966 op 26 september 1965. Op dat moment waren er nog 324 stoomlokomotieven in het effectief van de N.M.B.S. Daarvan waren er slechts 196 voorzien in het dienstenboek. De verdeling van het effectief is in onderstaande tabel weergegeven :

type	effectief	in dienst	netreserve	diensten voorzien in dienstboek
29	75	72	18	57
29X	17			
50X	3	3		2
53	20	40	9	31
53X	32			
58X	11	6	5	4
64	30	42	10	34
64X	23			
81	50	86	24	68
81X	63			
Tot.	324	249	66	196

Uit deze tabel kunnen we afleiden dat er op 26 september 1965 nog slechts 6 lokomotieftypen in dienst waren en dat de meeste diensten werden voorbehouden voor de typen 29 en 81. Op het totaal van de lokomo-

tieven zien we dat slechts 60 % van het effectief en 78 % van de in dienst zijnde lokomotieven werden voorzien in het dienstenboek. De diensten die door de stoomlokomotieven werden gereden waren verdeeld over

de verschillende depots volgens de onderstaande verdeling. Omwille van de eenvoudigheid vermelden we enkel de traktiewerkplaats. Er dient in dit verband echter wel rekening te worden gehouden met de aanhorigheden die ook lokomotieven konden inzetten. Ter informatie vermelden we hier deze stelplaatsen met hun aanhorigheden :

Monceau + Walcourt  
Kortrijk + Oudenaarde  
Merelbeke + Dendermonde - Aalst - St.-Niklaas  
Kinkempois + Statte

De diensten van het type 29 waren verdeeld onder Kortrijk (6), Merelbeke (14), Leuven (4), Herbestal (9), Haine St.-Pierre (10), Ronet (13) en Stockem (1). De twee diensten van het type 50 werden vanuit Merelbeke voorzien. Het type 53 werd ingezet vanuit Monceau (10), Kortrijk (2), Merelbeke (5), Hasselt (2), Leuven (2), Haine St.-Pierre (2), St.-Ghislain (4), Ronet (1), Stockem (3) en Monceau (1). Hasselt zette de 4 lokomotieven type 58 in in een reeks van 3 diensten. De diensten van het type 64 waren verdeeld onder de stelplaatsen Kortrijk (9), Merelbeke (14), Kinkempois (4) en Tournai (7). Voor het type 81 tenslotte werden er diensten voorzien vanuit Monceau (23), Merelbeke (2), Hasselt (4), Kinkempois (21), Gouvy (7), Herbestal (2) en St.-Ghislain (9). Wanneer we nu het totaal optellen van het aantal ingezette diensten vanuit deze verschillende depots krijgen we het volgende resultaat : Merelbeke (37), Monceau (34), Kinkempois (25), Kortrijk (17), Ronet (14), St.-

Ghislain (13), Haine St.-Pierre (12), Herbestal (11), Hasselt (9), Gouvy (7), Tournai (7), Leuven (6) en Stockem (4).

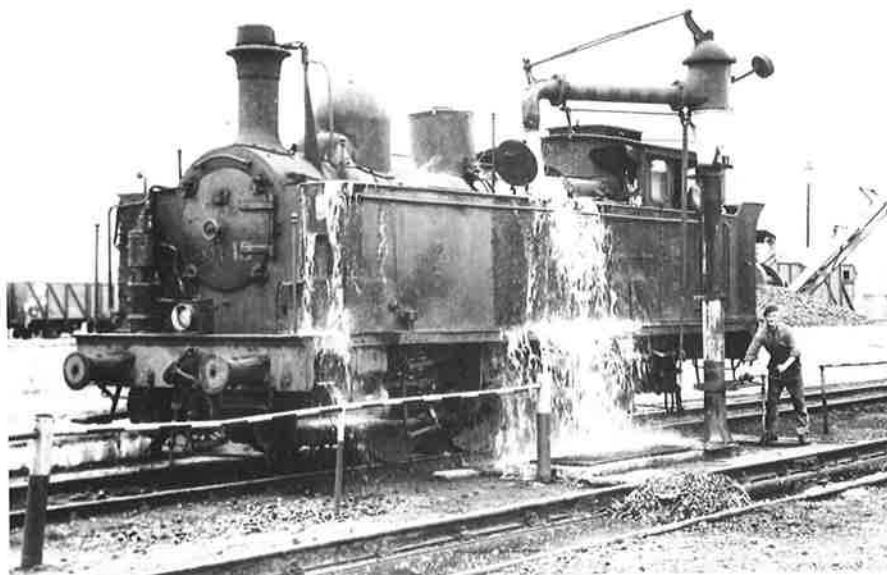
Voor 1 januari 1966 zouden er echter nog 18 lokomotieven worden afgesteld. Het betreft hier 2 lokomotieven type 29, nl. 29.151 van Ronet (PV 497 van 22.10.1965, uit geschriften op 24.11.1965) en 29.022 van Merelbeke die uit de geschriften ging op 24.12.1965 (PV 557 van 3.12.1965). De 16 overige lokomotieven behoorden alle tot het type 81 : 4 werden er buiten dienst gesteld met het PV 497 van 22.10.1965. Het waren de 81.478 en 81.371 van Monceau, de 81.366 van Kinkempois en de 81.549 van Hasselt. Al deze lokomotieven gingen op 24.11.1965 uit de geschriften. De 12 andere lokomotieven type 81 werden met de PV 557 van 3.12.1965 buiten dienst gesteld. Op 24.12.1965 gingen ze definitief uit de geschriften. Monceau diende hiervoor de lokomotieven 81.046, 81.054, 81.069, 81.260, 81.344 en 81.522 af te staan. Uit de stelplaats Kinkempois werden de lokomotieven 81.288, 81.269, 81.418 en 81.505 afgevoerd. St.-Ghislain leverde de loks 81.340 en 81.469 in.

Op 1.1.1966 bleven er nog 306 lokomotieven in dienst, verdeeld als volgt : type 29 : 90, type 50 : 3, type 53 : 52, type 58 : 11, type 64 : 53, type 81 : 97. Voor het begin van de zomerdienstregeling op 22.5.1966 werden er nog 99 lokomotieven buiten dienst gesteld. In detail geeft ons dit 35 loks van het type 29, 3 loks van het type 50, 10 loks van het type 53, 6 loks van het type 58, 9 loks van het type 64 en 40 loks van het type 81.

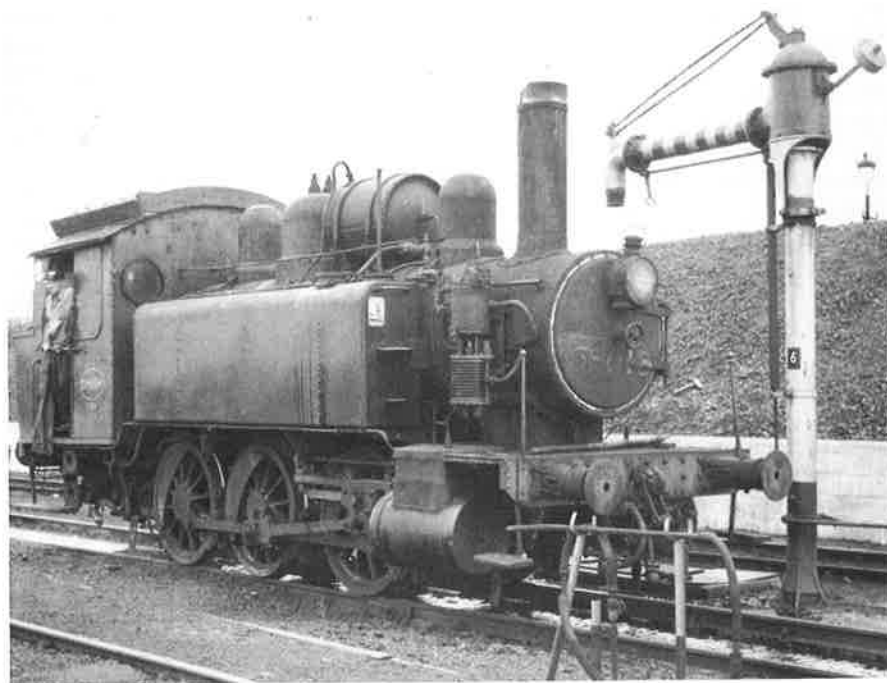
Het zwaarst getroffen was dus het type 81, waarvan er 40 verdwenen. Het effectief in dienst, netreserve en voorzien in het dienstboek kan u in de onderstaande tabel vinden.

#### Effectief op 22.5.1966

type	effectief	in dienst	netreserve	diensten voorzien in dienstboek
29	20	31	16	21
29X	35			
53	10	24	6	17
53X	32			
58X	5	5		3
64	10	30	7	22
64X	34			
81	20	31	13	17
81X	41			
Tot.	207	121	42	80

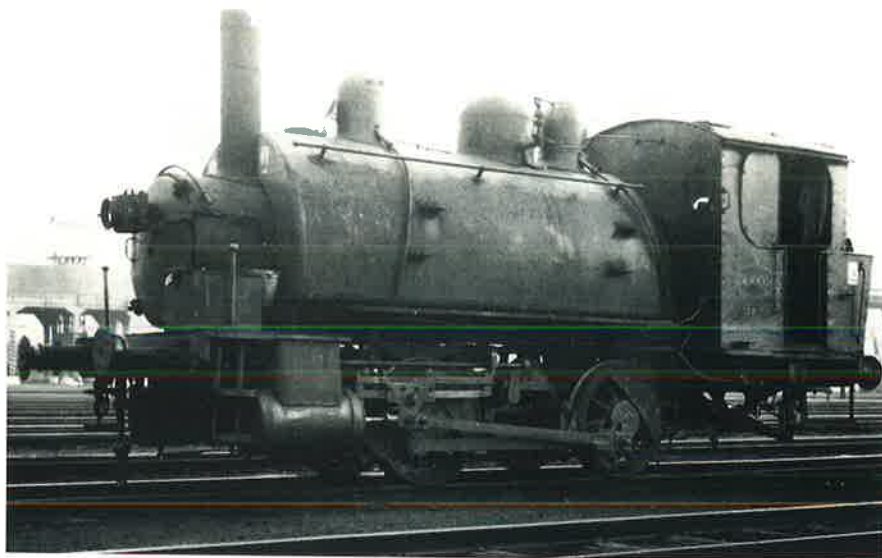


Tijdens een bevoorrading werd lok 53149 bedolven onder een fraaie waterval. Hasselt, augustus 1966. Foto Max Delie.



58018, eveneens te Hasselt. Let op de asbest-dichting van de rookkastdeur. Opname van september 1965. Foto Max Delie.

We stellen dus vast dat op 22.5.1966 er een ongeveer evenredige verdeling van lokomotieven 29, 53, 64 en 81 was. De 3 lokomotieven type 50 werden met het PV 115 van 14 maart 1966 te Merelbeke buiten dienst gesteld. Ze gingen op 31 maart uit de geschriften. Het betrof de loks 50.002, 50.003 en 50.005. Wanneer het aantal loks „slechts” met 99 verminderde, wat 32 % betekent, werden de diensten die voorzien waren met 61 % verminderd (van 196 tot 80). Per lokomotieftype kunnen we de volgende verminderingen vaststellen : type 29 : 36 (57/21),



50003, een der laatst overgebleven zadeltank-lokomotieven, in mei 1964 nog te zien in de stelplaats Merelbeke. Foto Max Delie.

de 2 diensten van het type 50 verdwenen, type 53 : 14 (31/17), type 58 : 1 (4/3), type 64 : 12 (34/22), type 81 : 51 (68/17). Hieruit blijkt dus dat het type 81 de meeste diensten moest inleveren. Dit verklaart namelijk ook het aantal buitendienststellingen van dit type, die in de winter 1965 uitgevoerd werden. Tevens heeft het type 81 de meeste gestandaardiseerde loks in het effectief (40) en in verhouding tot het aantal effectieve loks (20) geeft ons dit 1 op 2X.

De depots die de meeste diensten van het type 81 dienden af te schaffen waren Monceau (van 23 naar 3 diensten) en Kinkempois (van 21 naar 5 diensten). Kortrijk diende zijn laatste 6 diensten met de loks type 29 af te schaffen en ook Ronet diende zijn reeks van 13 diensten type 29 te laten vallen. Deze stelplaats

moest trouwens ook zijn enige rangeerdienst met het type 53 opgeven, waardoor Ronet „stoomvrij” werd. Er werd zelfs niet meer tot aan het begin van de zomerdienstregeling vanuit de stelplaats Ronet met stoomtractie gereden : de laatste twee aanwezige loks type 53 gingen officieel, op 3.5.1966 uit de geschriften. Ook de schuilplaats Walcourt (Monceau) kreeg geen stoomlokomotieven meer in zijn instelling. Hetzelfde gold voor de schuilplaats St.-Niklaas (Merelbeke). In deze dienstregeling komt Merelbeke niet voor. Deze stelplaats onderhield alleen nog de in Aalst en Dendermonde aanwezige stoomloks.

In de winterdienst 1966 krijgt Merelbeke echter terug enkele diensten om, meer bepaald, de uit de geschriften gezette loks naar de

schroothandel te brengen.

Tenslotte is er, ingevolge de elektrificatie naar Duitsland, het stoomvrij worden en zelfs het verdwijnen van de stelplaats Herbetal. Na gedurende vele jaren grote lokomotieftypes zoals het type 1 te hebben geherbergd, diende deze stelplaats nu haar laatste reeks van 9 diensten type 29 en 2 diensten type 81 af te schaffen. Nochtans ging de laatste lok van deze grensstelplaats pas op 24.10.1966 uit de geschriften.

De zwaarst getroffen stelplaatsen waren dus het reeds vermelde Monceau, dat door de vermindering van de diensten type 81 zijn effectief zag inkrimpen van 34 tot 10 diensten en Merelbeke, waar nog slechts 17 diensten overbleven (Dendermonde - Aalst) tegenover de 37 van de winterdienstregeling.

Er bleven nog alleen diensten over met types 29 en 64. De reeksen van het type 50, 53 en 81 verdwenen, terwijl de reeks van het type 64 werd gehalveerd.

We besluiten dit eerste deel met een overzichtstabel van de 2 stelplaatsen die stoomvrij werden. In het volgende deel zullen we de zomerdienstregeling 1966 bespreken en vanzelfsprekend ook de historische rit van 20 december 1966.

#### STELPLAATS RONET

lok nr.	uit geschriften
29.072	
29.215	
29.252	
29.261	
29.147	
29.043	
29.286	08.3.1966
29.192	31.3.1966
29.266	29.4.1966
29.247	29.4.1966
29.078	29.4.1966
29.062	29.4.1966
53.045	03.5.1966
53.105	03.5.1966

#### STELPLAATS HERBESTAL

lok nr.	uit geschriften
81.430	
29.239	08.3.1966
29.254	08.3.1966
81.503	31.5.1966
29.258	20.6.1966
81.483	23.9.1966
81.148	24.10.1966
81.086	24.10.1966
81.155	24.10.1966
81.247	24.10.1966

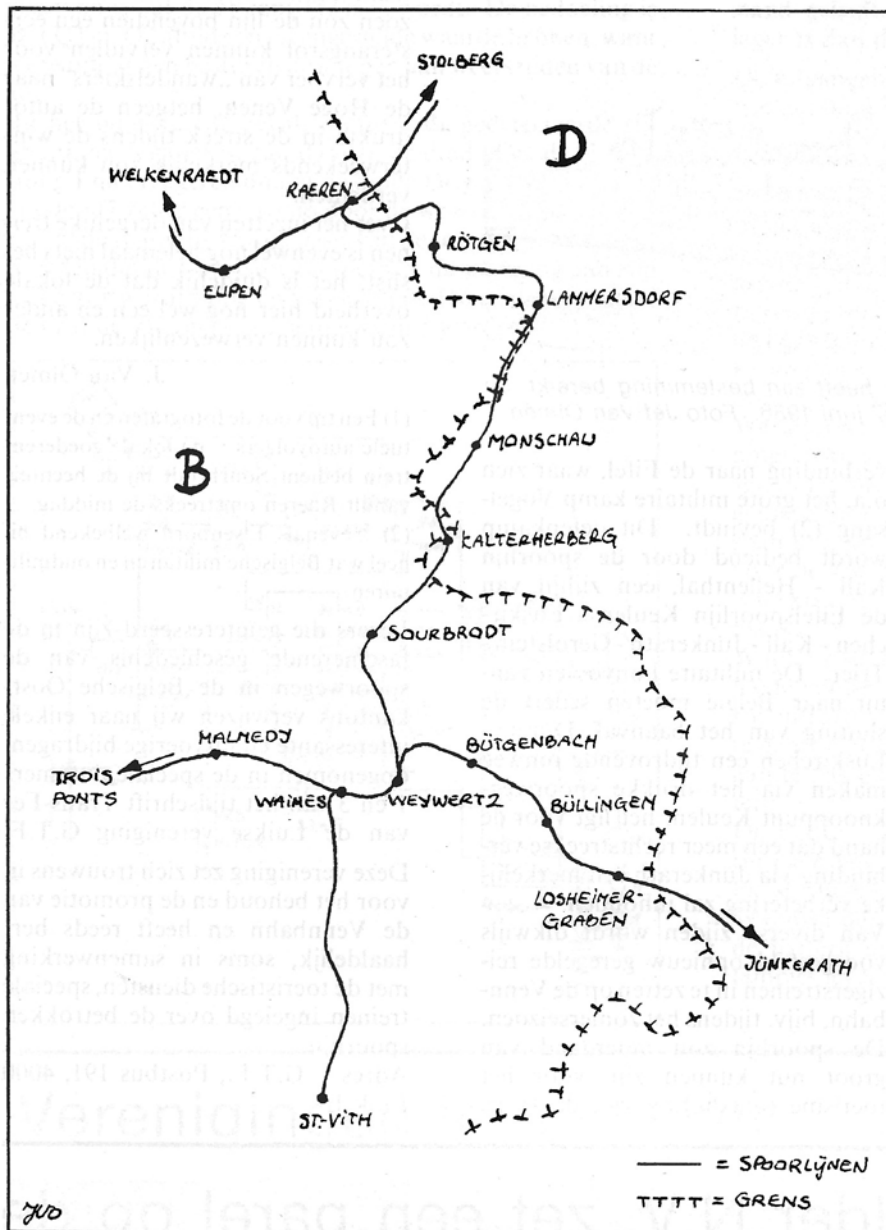


81430 bij het rangeerwerk te Herbetal, juli 1965. Foto Max Delie.



Er rijden nog steeds treinen tussen Raeren en Büllingen :

## De Vennbahn en haar zijlijnen in 1986



De spoorlijnen in de Belgische Oostkantons hebben steeds een speciale aantrekkingskracht uitgeoefend op de spoorwegvrienden, wellicht omwille van hun Duitse oorsprong maar ook om reden van het prachtige landschap waarin ze gesitueerd zijn.

De meest bekende spoorlijn is wel de (in 1985 honderdjarige !) „Vennbahn” Raeren - Weywertz - Waimès - St. Vith, die tussen Raeren en Kalterherberg voor een deel de grens vormt tussen de Bondsrepubliek Duitsland en België, en voor een deel een Belgische enclave uitmaakt op Duits grondgebied. Op dit ogenblik (zomer 1986) is de Vennbahn (lijn 48) nog steeds in dienst tussen Raeren en Weywertz.

Een tweede spoorwegverbinding in de Oostkantons wordt gevormd

door de dwarslijn Trois-Ponts - Malmédy - Waimès - Weywertz - Büllingen - Losheimergraben (lijn 45). Deze lijn is op het ogenblik nog open voor het spoorwegverkeer tussen Weywertz en Büllingen.

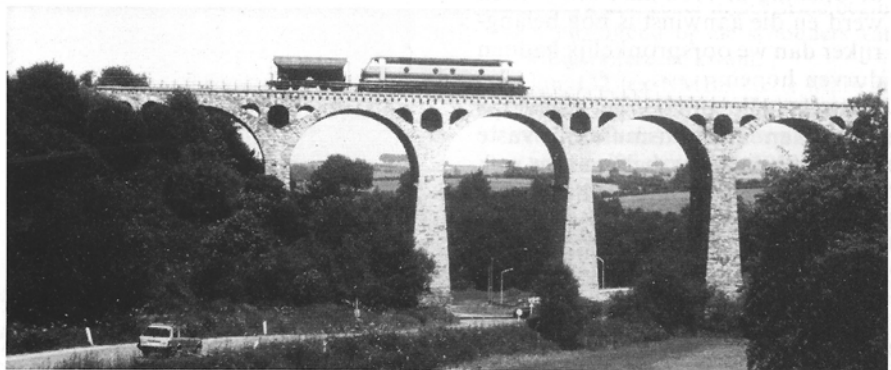
Tussen Büllingen en Losheimergraben en tussen Trois-Ponts en Weywertz blijft de spoorweginfrastructuur (sporen, seinen, overweginstallaties, kunstwerken, enz.) evenwel nog steeds behouden op verzoek van het leger.

Het baanvak Waimès - St. Vith is daarentegen definitief opgeheven (bij Koninklijk Besluit van 19/4/1985 werd het opbreken van dit gedeelte van de Vennbahn toegestaan). Stationsgebouwen (en stationspersoneel !...) vindt men nog steeds in Rötgen, Sourbrodt, Weywertz en Büllingen.

Sourbrodt is het belangrijkste station van de lijn en beschikt over omvangrijke spoor- en seininstallaties; dit station is gelegen nabij het militaire kamp Elsenborn.

Het belangrijkste kunstwerk op de nog in dienst zijnde verbinding is wel de prachtige viaduct te Bütgenbach. Dagelijks worden de nog in dienst zijnde baanvakken bereiden door een lokale goederentrein Raeren - Weywertz - Büllingen, die de nog resterende goederenkoeren bedient te Rötgen, Sourbrodt, Bütgenbach en Büllingen. De goederenkoer te Weywertz is gesloten; hier dient de trein van richting te veranderen (1). De trein wordt in de regel gesleept door een machine van de reeks 55. Deze zware loc lijkt nogal buitensporig groot voor de enkele wagonnetjes naar/vanuit Bütgenbach of Büllingen, maar geregeld betreft het toch een vrij zware trein bestaande uit een lange reeks platte wagens met pantservoertuigen met bestemming/herkomst Sourbrodt of een reeks wagens geladen met hout, bij vertrek uit Büllingen.

Merkwaardig is wel, dat er op de locomotief een radio aanwezig is, waarmee in geval van nood contact kan opgenomen worden met het



Bütgenbach-viaduct : superpower voor één stortwagen. 27 juni 1986. Foto Jef Van Olmen.



*Sourbrodt : de gesloten goederenwagen heeft zijn bestemming bereikt, de stortwagen gaat door naar Bütgenbach. 27 juni 1986. Foto Jef Van Olmen.*

stationspersoneel langsheen de lijn (er zijn nl. geen vaste telefoons aanwezig langs de spoorbaan, die gedeeltelijk toch door een vrij eenzame streek loopt...).

Voor het overige rijden er sporadisch extra-treinen, meestal militaire konvooien met bestemming/herkomst Sourbrodt en excursietreinen, ingelegd door (dikwijls Duitse !) verenigingen of toeristische diensten.

De toekomst van de resterende baanvakken lijkt voorlopig verzekerd dank zij de militairen. Opmerkelijk is overigens, dat het baanvak Büllingen - Losheimergraben (en verder naar Losheim en Jünkerath in Duitsland) binnenkort, na het uitvoeren van diverse werken, opnieuw zal geopend worden voor het treinverkeer. De militairen wensen inderdaad te beschikken over een betere

verbinding naar de Eifel, waar zich o.a. het grote militaire kamp Vogel-sang (2) bevindt. Dit oefenkamp wordt bediend door de spoorlijn Kall - Hellenthal, een zijlijn van de Eifelspoorlijn Keulen - Euskirchen - Kall - Jünkerath - Gerolstein - Trier. De militaire konvooien vanuit/naar België moeten sedert de sluiting van het baanvak Düren - Euskirchen een tijdrovende omweg maken via het drukke spoorwegknooppunt Keulen; het ligt voor de hand dat een meer rechtstreekse verbinding via Jünkerath een merkelijke verbetering zal inhouden.

Van diverse zijden wordt dikwijls voorgesteld opnieuw geregelde reizigerstreinen in te zetten op de Vennbahn, bijv. tijdens het zomerseizoen. De spoorlijn zou inderdaad van groot nut kunnen zijn voor het toerisme (ontsluiting van de Hoge

Venen, bediening van Bütgenbach, alwaar de halte vlak naast het bekende watersport- en recreatiecentrum ligt). Tijdens het winterseizoen zou de lijn bovendien een eesterangsrol kunnen vervullen voor het vervoer van „wandelskiërs” naar de Hoge Venen, hetgeen de auto-drukte in de streek tijdens de winterweekends merkkelijk zou kunnen verlichten.

Over het inzetten van dergelijke treinen is evenwel nog helemaal niets beslist; het is duidelijk dat de lokale overheid hier nog wel een en ander zou kunnen verwezenlijken.

J. Van Olmen

(1) Een tip voor de fotografen en de eventuele autovolgers : de lokale goederentrein bedient Sourbrodt bij de heenreis vanuit Raeren omstreeks de middag.

(2) ...evenals Elsenborn welbekend bij heel wat Belgische militairen en oudmilitairen...

Lezers die geïnteresseerd zijn in de fascinerende geschiedenis van de spoorwegen in de Belgische Oostkantons verwijzen wij naar enkele interessante en uitvoerige bijdragen, opgenomen in de speciale nummers 1 en 3 van het tijdschrift Trans-Fer van de Luikse vereniging G.T.F.

Deze vereniging zet zich trouwens in voor het behoud en de promotie van de Vennbahn en heeft reeds herhaaldelijk, soms in samenwerking met de toeristische diensten, speciale treinen ingelegd over de betrokken spoorlijn.

Adres : G.T.F., Postbus 191, 4000 Luik 1.

## Autobus De Polder N.V. zet een parel op de kroon

Vanaf Pasen 1986 kreeg het Antwerps Tram- en Autobusmuseum een aanwinst, waar reeds sinds de opening in 1982 naar uitgekeken werd en die aanwinst is nog belangrijker dan we oorspronkelijk hadden durven hopen.

Toen de plannen voor het Antwerps Tram- en Autobusmuseum vaste vorm kregen, was het meteen ook duidelijk dat een autobusonderneming als de firma „De Polder” hier zeker niet mocht ontbreken. Oorspronkelijk werd gedacht aan een „Auto-Miesse”, Type ARL 6 11.114D, uit 1962, voorzien van een Jonckheere-koetswerk.

Bij Autobus De Polder werd ons verzoek onmiddellijk zéér gunstig ont-



*Autobus De Polder N.V. - Autobus 52, zoals ze lange jaren lijndienst verzekerde. Hier klaar voor het dagelijkse werk op lijn 36, Antwerpen Centraal Station-Linkeroever. 1974. Foto Charles Smits.*

haald en men beloofde de restauratie van de reeds uit dienst genomen autobus tegen Pasen 1983.

Door een samenloop van omstandigheden werd het een uitstel voor Pasen 1983. Alhoewel uitstel gewoonlijk als afstel wordt aanzien, kunnen we thans heel gelukkig zijn met ons geduldig wachten.

Toen in september 1984 een groep Nederlandse autobusliefhebbers een bezoek bracht aan het Antwerps openbaar vervoer, waaronder de N.M.V.B., de M.I.V.A. en Autobus De Polder, werd zij door deze laatste in het „Antwerp Docks Hotel” met een heerlijke koffietafel verwelkomd.

Tijdens het hierop volgende bedrijfsbezoek kreeg de toekomstige museumbus veel belangstelling en zij werd veelvuldig op de gevoelige plaat vastgelegd.

Toen werd mij door de heer François Driessens, medebeheerder van Autobus De Polder, het voorstel gedaan om autobus 52 te restaureren, een voorstel waarmee ik het onvoorwaardelijk eens was.

Er werd afgesproken dat dit voor de liefhebbers een verrassing moest blijven.

Het voertuig, dat omstreeks 1974 omgebouwd was tot deparagebus, was aan vervanging toe.

Deze autobus, eveneens een „Auto-Miesse”, doch van het Type VG. 610.110, met Gardner motor, in 1957 gebouwd en voorzien van een Jonckheere-koetswerk, heeft een uitgang achteraan (voorbij de achteras), is voorzien van een dubbele achterdeur en heeft een achterbalkon.

Dit voertuig, samen met nog drie andere van Autobus De Polder, maakte deel uit van een reeks wagens (meestal Van Hool Fiat 682) die dienst zou doen tijdens de Wereldtentoonstelling van 1958 te Brussel.

De bij deze exploitatie betrokken lijnen werden toegewezen aan de „Samenwerkende Vennootschap Nationale Maatschappij van Belgische Autobussen en Autocars”, een S.V. die opgericht was in de schoot van de „Nationale Federatie van Autobus- en Autocarondernemers”.

De lijnen, vergund onder nummer 101.C., hadden volgende bestemmingen :

- Vilvoorde Camping - Expo '58
- Melsbroek Luchthaven - Expo '58
- Wilrijk Eden complex - Expo '58.

Na Expo '58 werden de vier voertuigen op de gewone autobuslijnen van Autobus De Polder in dienst gesteld.



*Autobus De Polder N.V. - Autobus 52 tijdens haar allerlaatste opdracht : het naar de garage slepen van een onfortuinlijke collega. Berchem station, 17 september 1985. Foto Luc Couscheir.*

Omstreeks 1 november 1985 werd gestart met de restauratie van autobus 52, onder de persoonlijke en kundige leiding van de heer Fr. Driessens.

Zoals de foto's van de restauratie aantonen, werd het koetswerk geheel ontmanteld. De profielen kregen een anti-roest-behandeling en het binnenwerk werd bijna volledig vernieuwd. Er zijn onvoldoende woorden van lof voorhanden, als men ziet hoe van een deparagebus opnieuw een mooie lijnbus werd gemaakt.

Er werd niets onverlet gelaten wat betreft het zoeken naar originele onderdelen. Het magazijn van de Carrosserie Jonckheere werd meermaals doorzocht teneinde de nodige stukken te vinden. Verscheidene „autoparken” werden afgespeurd en

collega-autobusuitbaters werden verzocht één of ander stuk op te zoeken.

Mogen we tenslotte vermelden dat de bus op eigen kracht en via de reisweg van lijn 32 naar het Antwerps Tram- en Autobusmuseum werd gereden op maandag 24 maart 1986 ?

Tijdens een persconferentie, gehouden op 27 maart, naar aanleiding van de opening van het 5de seizoen van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum drukten we reeds onze welgemeende dank uit tegenover Afgevaardigde-beheerder Jacques Driessens en tegenover Beheerder François Driessens. Toch willen we dit langs deze weg nog graag eens extra overdoen.

Ch. Smits



*Garage Autobus De Polder N.V. - Autobus 52 tijdens de restauratie. De bus werd ontdaan van het plaatwerk, teneinde ook het koetswerkgeraamte een grondige beurt te kunnen geven. 4 februari 1986. Foto Eric Keutgens.*





*Ter gelegenheid van de Trein-Tram-Busdag 1986 brengen wij op deze twee bladzijden enkele „primeurs” en/of „speciale” gevallen. Hierboven : Lok 1201 NMBS tijdens haar eerste proefrit, Brussel-Zuid, 10 juni 1986. Foto Max Delie.*

*Dubbele zeldzaamheid : een lok van de reeks 55 in dubbeltraktie met een machine van de reeks 52, op tegenspoor op de lijn naar Athus. Wiesme, 11 juli 1986. Zulke vorm van dubbeltraktie werd mogelijk door de stationering van drie 55'ers te Latour, sinds juni 1986. Foto Max Delie.*





Een „toevallige” ontmoeting tussen de eerste Antwerpse PCC 2000 en de 2050, het testrijtuig met wisselstroommotoren en een electronische uitrusting voor de toekomst. De op het dak van de 2050 ondergebrachte apparatuur bezorgde dit rijtuig de bijnaam „Kamel” (kameel). Hoboken, Lelieplaats, 20 december 1984. Foto Eric Keutgens.

Transports Penning S.A. : Autobus 563238, op Volvo B10M onderstel en met standaard Van Hool-koetswerk, rijdend op NMVB-lijn 155B kruist de ex-overweg „Croix Rouge” van de voormalige spoorlijn 155 Marbehan-Virton-Lamorteau-Montmédy, die reeds omstreeks 1952 voor de reizigersdienst werd opgeheven. 4 juli 1986. Foto Charles Smits.





Mijmeringen bij het Belgische trein- en trammodel

# Super-detaillering : ja of nee ?

Zeer onlangs werd ik de trotse bezitter van mijn eerste echt-Belgische lokomotief : een replica van de prachtige museummachine 1002, schaal HO, door de uiterst handvaardige Antwerpse modelbouwer Frans Van Visschel gebouwd uit een DJH-kit van Britse oorsprong. Het in ontvangst nemen van dit model riep bij mij, bescheiden verzamelaar en - bij gebrek aan voldoende ruimte - niet-bezitter van een modelbaan, enkele bedenkingen op die aan de basis liggen van deze bijdrage.

De Belgische miniatuurtrein- en zeker de dito tramliedhebber worden door de fabrikanten van modelspoomaterieel niet direkt in de watten gelegd. De grootste oorzaak van dit fenomeen is bekend, namelijk de veel te kleine markt met, daaruit voortvloeiend, de te beperkte afzetmogelijkheden. Op het gebied van rollend materieel, t.t.z. rijtuigen en goederenwagens, wil het nog wel loslopen (van een rijtuig of een wagen wordt door de modelspoorder slechts zelden één exemplaar gekocht), doch wanneer het over lokomotieven gaat, ziet de toestand er zeker niet zo best uit.

algemeen té veeleisend op het gebied van het uitzicht, in casu de detaillering, van zijn modellen. In enkele gevallen is die veeleisendheid terecht, in de meest voorkomende omstandigheden echter onterecht. Twee voorbeelden mogen volstaan om dit te illustreren.

1. Enkele jaren geleden verscheen op de Belgische markt een bouwdoos van het NMVB-standaardmotorrijtuig.

Afgezien van het feit, dat men een reeds uiterst ervaren modelbouwer diende te zijn om de bouw tot een goed einde te brengen, werd bij deze kit een afschuwelijk lelijke en uiterst kwetsbare pantograaf geleverd. Terecht had ieder koper van deze toch dure bouwdoos kunnen eisen dat genoemd onderdeel, in niet geringe mate bijdragend tot het karakteristieke uitzicht van het rijtuig, zou worden vervangen door iets gelijkends en iets degelijks. Bij gebrek aan beter hielden wij echter onze mond en betaalden.

2. Omstreeks 1979-1980 kwam Liliput met een Belgische uitvoering van de NMBS-stomer reeks 64, wat vanzelfsprekend een „verbel-

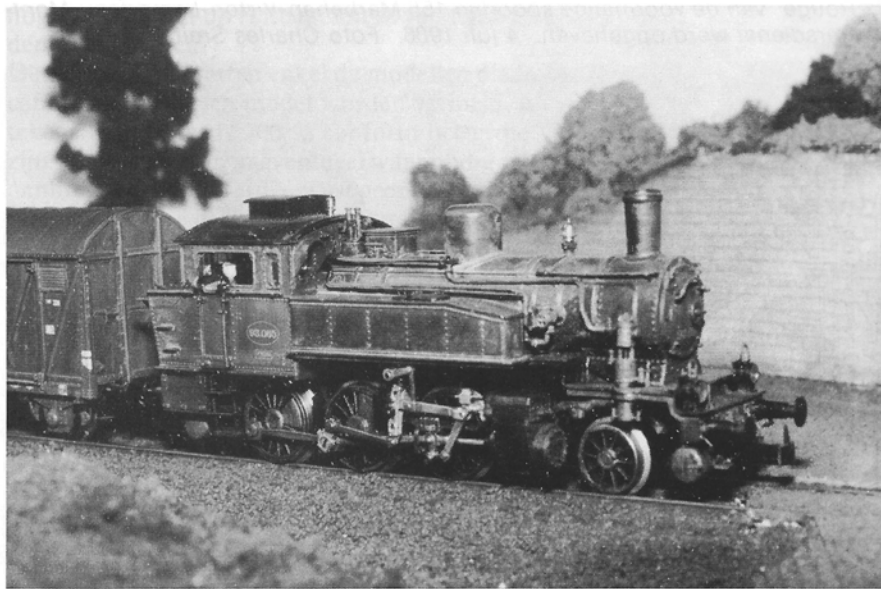
het oog, nl. a) dat iedere Belgische 64 in werkelijkheid ook een omgebouwde „Pruis” was geweest; b) dat van de oorspronkelijk 168 op onze sporen aanwezige 64-ers er niet één volkomen identiek was aan de ander; c) dat de fabrikant heel wat méér zorg aan het detail kan besteden indien hij een reeks van 20.000 modellen kan verkopen, dan wanneer hij dient te denken in termen van enkele honderden, hooguit een paar duizend exemplaren. Wat met de prijs van zulk model, indien super-natuurgetrouwheid naast super-detaillering wordt geëist ?

(Vraag : waarom, beste lezer, kan Rail-Revue je onmogelijk hetzelfde aantal bladzijden, dezelfde periodiciteit, dezelfde hoeveelheid kleuren- en afbeeldingen leveren als sommige grote buitenlandse tijdschriften ?)

De vraag naar super-detaillering wordt overigens in niet geringe mate beïnvloed door de uiteindelijke bestemming van het model : baan of verzameling. Bij de „rijder” onderscheidt men twee categorieën, nl. zij die niet in het minst geïnteresseerd zijn in het grootbedrijf (dit zijn er heel wat meer dan men op het eerste gezicht zou vermoeden !) en die tengevolge daarvan geen hoge eisen stellen op het vlak van het detail; zij, wier belangstelling uitgaat naar zowel grootbedrijf als naar miniatuurexploitatie. Deze laatsten zullen graag beschikken over zo natuurgetrouw mogelijke replica's van de werkelijkheid in verleden en heden. Voor deze categorie van modelspoorders liggen de zaken het moeilijkst. Hun modellen dienen in de eerste plaats te beschikken over zeer goede rij-eigenschappen (snelheid, trekkracht, rustige loop enz.). Daarnaast dienen zij een behoorlijk korrekte weergave te bieden van het materieel uit het grootbedrijf.

Voor beide categorieën van spoorders is de super-detaillering o.i. echter uit den boze. Bij „spoorwegongevallen”, gaande van een ontsporing via een botsing tot een tegen de grond duiken van algaauw 70, 80, 90 centimeter hoge tafels zal, in de meeste gevallen, onherstelbare schade worden aangericht.

De modelspoorder zal zich dus terdege dienen te bezinnen over de beveiliging van zijn baan, teneinde



Overigens staat de Belgische model-tramliedhebber al helemaal nergens : afgezien van enkele tamelijk dure „kits” (bouwdozen) van binnenlands materieel is er totaal niets Belgisch verkrijgbaar.

Zo komen we tot een tweede en minstens even belangrijke oorzaak van het nagenoeg geheel ontbreken van Belgisch traktiematerieel. De Belgische model-liedhebber is over het

gische” versie van een Pruisische P8 bleek te zijn. Al dadelijk steeg in de kringen van de modelliefhebbers een storm van protest op : onze 64 leek nergens op, onderdelen ontbraken, andere stonden op de verkeerde plaats, er was geen specifiek Belgische schoorsteen enz.

Onze brave modelbouwers verloren met hun protest echter wel enkele uiterst belangrijke zaken geheel uit



zulke „rampen”, die tevens zware financiële gevolgen kunnen hebben, zoveel mogelijk te vermijden of geheel uit te sluiten.

Bij de verzamelaars liggen de zaken echter geheel anders. Ook zij kunnen, grosso modo, in twee reeksen worden opgedeeld: dezen die zich richten op echt of vermeend trainspeelgoed en de modellen-verzamelaars. Dat hier de ene reeks in sommige gevallen de andere niet uitsluit of zelfs „overlapt” is vanzelfsprekend.

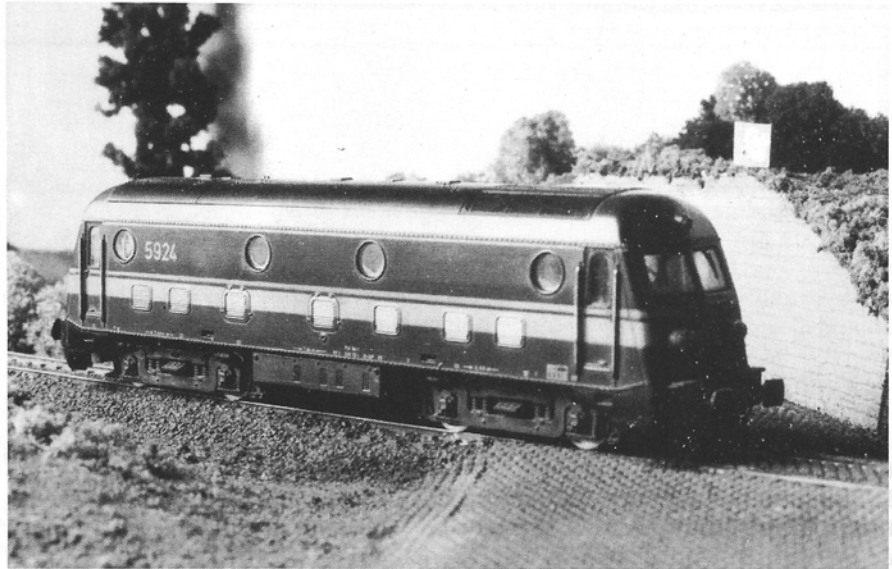
Nochtans zal bij de eerste reeks de detaillering van een stuk geheel van ondergeschikt belang blijken, terwijl juist bij de tweede reeks het detail een zeer vooraanstaande rol speelt. Een modellen-verzamelaar hoeft geen grote ongevallen te vrezen. Het uit de winkel meegebrachte lokomotiefje of rijtuigje wordt uiterst omzichtig uitgepakt en in de vitrine geplaatst, vitrine die het model hooguit een enkele keer per jaar verlaat om met veel zorg te worden afgestoft of om, met nog meer zorg, te worden vervoerd naar een of andere gelegenheidstentoonstelling.

Uit het voorgaande mag duidelijk blijken, dat het echte super-model in feite alleen voor de verzamelaar in aanmerking komt.

Wanneer we nu, in verband met detaillering van modellen, over de meest gebruikelijke schaalverhoudingen willen praten, stellen we enkele hoogst eigenaardige fenomenen vast.

Het ligt voor de hand dat Märklin in zijn schaal Z (1/220) niet die details kan weergeven die het brengt in schaal I (1/32). Hier dient echter onmiddellijk aan toegevoegd, dat sommige details m.b.t. de treintjes op 1/220 aan het ongelooflijke grenzen! Nochtans mag men zich niet laten misleiden door de zogenaamd vanzelfsprekende vuistregel dat, hoe groter de schaalverhouding, hoe mooier de detaillering zou zijn. Nemen we, wat de commerciële schaalverhoudingen betreft, het andere uiterste: LGB op schaal 1/22,5. Elk onderdeel wat tot de detaillering van een model bijdraagt, wordt groter naarmate de gebruikte schaalverhouding groeit. Dit zou voor gevolg moeten hebben, dat LGB-modellen a.h.w. automatisch supermodellen worden. Niets is minder waar. Nog afgezien van het fenomeen dat bij LGB alle oorspronkelijke smalspoorwijdtes, gaande van 600mm tot 1067mm een standaard-spoorwijdte van 45mm krijgen (wat nog het dichtst bij me-

terspoor aanleunt) is bij LGB van werkelijke detaillering, altijd in verhouding tot de toch wel zeer grote schaal van 1/22,5, nauwelijks sprake. Eén voorbeeld uit de praktijk moge dit illustreren. LGB bracht een model van de „krokodil” van de Rhätische Bahn. Bemo deed hetzelfde met - toevallig - dezelfde lokomotief nr. 413. Resultaat: het Bemo-product, op schaal HO-m, is veel nauwkeuriger en oneindig mooier gedetailleerd dan dit van LGB!



foto's in deze bijdrage van Guy Van Meroye.

Daar staat tegenover, dat met het robuuste LGB-materieel weinig schade te vrezen valt bij „zware” ongevallen, terwijl de geheel voltooide Bemo-lok noodgedwongen nauwelijks verder dan in de vitrine zal geraken. (Bemo levert, evenals bv. Roco, heel wat losse onderdelen mee, die door de koper naar eigen goeddunken al of niet kunnen worden gemonteerd.) Tussen haakjes: persoonlijk vind ik het jammer dat verzamelaars dit schitterende Bemo-lokje geheel onafgewerkt in hun vitrine plaatsen - het verdient beter. Ik ben van oordeel dat in het Roco-, resp. Bemo-systeem de oplossing ligt voor het probleem van het supergedetailleerd fabrieksmodel. De fabrikant laat de koper zodoende de mogelijkheid zelf al of niet over te gaan tot het opbouwen van een supermodel, al naargelang het gebruik dat de eigenaar van zijn model wenst te maken. In het fabricatieproces vervallen aldus heel wat arbeids-intensieve handelingen, die uiteindelijk het eindproduct een behoorlijk stuk goedkoper maken.

Tenslotte wens ik nog even het

rijtje af te gaan van de mogelijkheden, al dan niet in super-uitvoering, die de modelliefhebber naar Belgisch voorbeeld ter beschikking staan.

### Fabrieksmodellen

Het kant-en-klare fabrieksmodel zal uiterst zelden voldoen aan de eisen van de modelbouwer. Op te merken valt, dat dit fenomeen zich zeker niet uitsluitend tot Belgische modellen beperkt. Dientengevolge zien ook onze buitenlandse modelvrien-

den zich dikwijls genoodzaakt er, zij het wellicht met pijn in het hart, het mes in te zetten.

### Ombouwmodellen

De ombouw van een fabrieksmodel sluit, alhoewel meestal een verder gaande ingreep met zich brengend, onmiddellijk aan bij het „superen” van een in de handel verkrijgbaar model. Denken wij hier bv. aan de grote mogelijkheden geboden door Duitse lokomotieven, in aanmerking komend voor ombouw tot een zg. „Wapenstilstands-lok”. Rail-Revue heeft reeds enkele van deze ombouw-mogelijkheden besproken. Opgelet: men moet reeds heel wat modelbouwervaring hebben, alvorens tot zulke klus te besluiten. Zoniet: laten doen, uiteraard tegen vergoeding.

### Bouwdozen (kits)

De kit vormt welhaast de enige mogelijkheid om in het bezit te komen van een stoomlokomotief- of trammmodel naar specifiek Belgisch voorbeeld. De nadelen van dit systeem zijn echter velerlei: de prijs (gezien de beperkte oplage), de qua-

si-onmogelijkheid een goed functionerend rijdend model te bekomen (enkele eerder zeldzame uitzonderingen niet te na gesproken), het vele en akkurate werk eraan verbonden. Indien men geen doorwinterd modelbouwer is, laat men het bouwen van een kit, bestaande uit metalen onderdelen, liefst over aan de zeer ervaren knutselaar. De vergoeding die daarvoor wordt betaald weegt niet op tegen het risico, de bouwdoos naar de vuilnisemmer te moeten verhuizen. Er is in kits nochtans wel wat „echt

Belgisch" te verkrijgen : een fraai ouwerwets GCI-rijtuig (Jocadis), een Brusselse PCC en een NMVB-slijpwagen (Mupdofer), stomers van de reeksen 1, 10, 12, 29... (DJH), dit alles naast nog andere reeds gerealiseerde of op handen zijnde projecten. Raadpleeg je handelaar doch bedenkt, dat je diep tot zeer diep in je portemonnee zal moeten tasten.

### Zelfbouw

Een laatste mogelijkheid, tevens de meest originele, is het zelf ontwerpen en bouwen van Belgische mo-

dellen. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van creatieve fantasie en/of van heuse plannen van konstruktors en maatschappijen. Je eigen handigheid en bekwaamheid zullen bepalend zijn m.b.t. doel en resultaat. In het uiterste geval kan dit echter leiden tot sublieme meestermodellen die, na lange voorstudie en vele jaren intense arbeid, resulteren in schitterende echte stomers, trams en rijtuigen op schaal. Doch daarover zal ik het bij een andere gelegenheid hebben.

S. Cuyt

## Sinterklaas ?

Wanneer U deze regels leest, kan U hopelijk nog volop genieten van een stralend laat-zomer-zonnetje en is het nog te warm om U terug te trekken op zolder of in andere hobbyruimtes. Doch de zomer vliegt snel en over luttele maanden is het weer volop modelbouwtijd. Dan doet hopelijk de H. Nicolaus, beter bekend als Sinterklaas, weer zijn ronde. Vandaar nu reeds een overzicht van wat op heden in schaal HO in België in de handel te verkrijgen is aan rollend materieel naar NMBS-voorbeeld. Zo kan U tijdig uw verlanglijstje voor de goede Sint samenstellen. In onderstaande tabellen werd een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de rijklare NMBS-modellen en anderzijds de bouwdozen. Volledigheidshalve worden ook nog die modellen of kits vermeld die in een recent verleden werden vervaardigd en thans uit productie zijn, doch hier en daar nog in winkels of op ruilbeurzen en veilingen kunnen worden aangetroffen.

Deze tabellen bevatten enkel de modellen die in de diverse catalogi als Belgisch model worden vermeld, wat niet betekent dat ze steeds 100 % conform het grote voorbeeld zijn. Puristen kunnen eventueel waar nodig zelf correcties aanbrengen. Ook werd bewust geen melding gemaakt van de modellen die in aanmerking komen voor een ombouw tot Belgisch model. Dit is immers een onuitputtelijk onderwerp en het valt buiten het bestek van dit artikel. Ook de rijklare modellen die door sommige buitenlandse winkeliers worden vervaardigd werden niet in deze lijst opgenomen.

Tenslotte laat ik opmerken dat naast de grote treinmerken ook enkele artisanale Belgische fabrikanten worden vermeld, wier produkten zeer beperkt of in het geheel niet in de normale detailhandel te verkrijgen zijn, doch die wel rechtstreeks bij de fabrikant zelf kunnen worden betrokken. Hun adressen vindt U dan ook als voetnoot bij dit artikel.

### 1. Electriche locomotieven

#### a. rijklaar

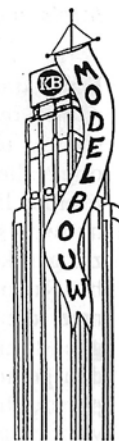
Reeks nr.	Merk	Cat. nr.	Systeem	Opmerkingen
11	Lima	20.8021 L	G	
		20.8021 LAC	W	
15	Lima	20.8027 L	G	verouderd model, te hoog op wielen
16	Märklin	3163	W	normaal enkel in wisselstroomversie
18	Lima	20.8121 L	G	
21	Jocadis		G/W	ombouw op Lima basis

25	Lima	20.8182 L	G	
		20.8182 ACL	W	verschijnt pas in oktober '86
27	Lima	20.818 L	G	zeer goed model
	Jocadis		W	wisselstroomversie van Lima 27
29	Roco	43.510	G	genummerd of ongenummerd verkrijgbaar
b. uitloopmodellen				
22				
23	Dacker		G	bouwdozen in wit metaal
25				

### 2. Diesellocomotieven

#### a. rijklaar

52	Fleischm.	4270	G	verouderd model, niet correct op schaal
----	-----------	------	---	---



in  
het  van  
Antwerpen

EXCLUSIEVE FABRICATIES  
SPECIALE UITVOERINGEN  
EIGEN OMBOUW  
RESERVATIES VOOR VASTE  
KLANTEN

SPECIALIST  
NMBS



OOK ZELDZAME SPECIALITEITEN

**WINKELGALERIJ  
EIERMARKT  
14**



**Herman verschooten**  
UW PARTNER VOOR  
EEN BLIJVENDE SERVICE

54	Märklin	3066	W	oude nummering, reeks 204, normaal enkel in wisselstroomversie
59	Roco	43.452	G	verkrijgbaar met verschillende nummers
60	Jocadis		G/W	verkrijgbaar in verschillende versies
80	Märklin	3149	W	
90/91	Jocadis		G	
231.0	Jocadis		G/W	eigen ombouw op Trix/Märklin basis

## b. bouwdoos

60	Jocadis		G/W	
90/91	Jocadis		G	

## 3. Electriche en dieseltreinstellen

## a. rijklaar

reeks				
800	Lima	14.974 P	G	geen 1 <sup>e</sup> klasse afdeling !
43	E.T.	D25/4300	G/W	verscheidene versies
46	Jocadis		G	verscheidene versies

## b. bouwdoos

46	Jocadis		G	verscheidene versies
----	---------	--	---	----------------------

## c. uitloopmodellen

Brossel Keyser			G	Bouwkit in wit metaal
----------------	--	--	---	-----------------------



## 4. Stoomlocomotieven

## a. rijklaar

type				
64	E.T.	D25/64130	W	
93	Liliput	9.190	G	
96	Roco	43.273	G	verschijnt pas in oktober '86
16	Jocadis		G	
(64)	Fleischm.	4161	G	deze Fleischm. modellen, in
(25)	Fleischm.	4178	G	zwarte livrei, zijn voorzien
(81)	Fleischm.	4146	G	van afwijfletters voor een
(98)	Fleischm.	4095	G	NMBS-nummering

## b. kits

type				
1	DJH		G	Deze DJH bouwdozen zijn
10	DJH		G	slechts aanbevolen voor de
16	Jocadis		G	gevorderde modelbouwer.
29	DJH		G	Sommige gespecialiseerde
40	DJH		G	treinwinkels zijn wel bereid,
48	DJH		G	mits vergoeding, de bij hen
72	DJH		G	aangekochte kits voor U te
90	DJH		G	bouwen

## c. uitloopmodellen

type				
26	Liliput		G	
64	Liliput		G	

64	Märklin	W
81	Piko	G
90	Roco	G

## N.B. :

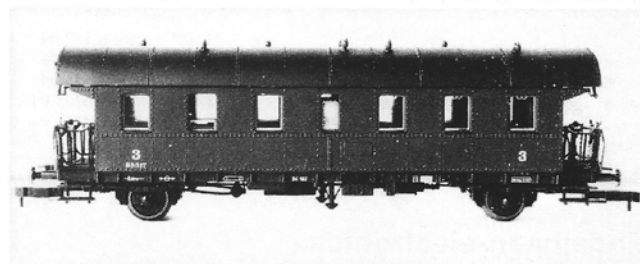
G : gelijkstroom

W : wisselstroom

## 5. Rijtuigen

## a. rijklaar

M1	A/B	Hobby 2000		
	B/D	Hobby 2000		
M2	A/B	Lima	30.9108	
	B/D	Lima	30.9303	
	stuurstand	Jocadis		zowel in diesel als in elektrische versie
M4	B	Lima	30.9134	
	A	Lima	30.9132	verschijnt in oktober '86
Eurofima 1 <sup>e</sup> Kl		Roco	44.657	exact op 1/87
		Roco	44.307	slechts op 1/100
		Fleischmann	5151	idem
		Märklin	4148	idem
Eurofima 2 <sup>e</sup> Kl		Roco	44.661	exact op 1/87
		Roco	44.311	slechts op 1/100
		Märklin	4166	idem
Benelux 1 <sup>e</sup> Kl		Lima	30.9279	verschijnt in oktober '86
Benelux 2 <sup>e</sup> Kl		Lima	30.9280	idem
	stuurstand	Lima	30.9282	idem
Donderbussen 1 <sup>e</sup> Kl		Roco		modellen uit catalogus, maar nog
Donderbussen 2 <sup>e</sup> Kl		Roco		volop leverbaar in België



Donderbussen 3 <sup>e</sup> Kl	Roco		
bagagewagen	Roco		
GCI	Jocadis		
I 3 Blauwe slaapwagen	Märklin	4116	slechts op 1/100
I 5 Groene Railtour	Märklin	4119	idem, is in feite omgeschildeerde I 3
dienstwagen personeel			
Schaarbeek	Liliput	285.94	ex-DR rijtuig
idem, Zeebrugge	Liliput	285.93	idem

## b. bouwdoos

M1	A/B en B/D	Hobby 2000
GCI		Jocadis

## c. uitloopmodellen

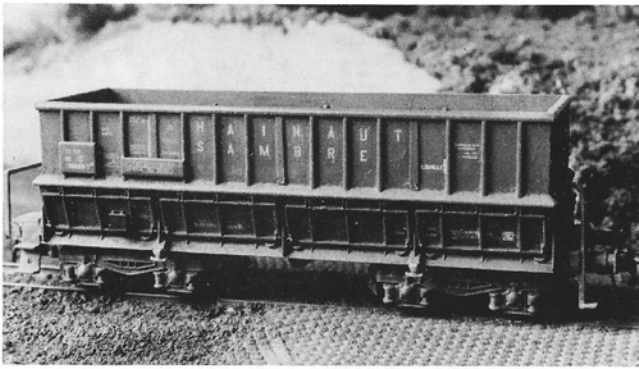
ex-Pruisisch rijtuig met compartimenten	Liliput	290.93
ex-Pruisisch rijtuig 1 <sup>e</sup> Kl	Liliput	295.91
	Liliput	295.92
	Liliput	294.90
ex-DR rijtuig 2 <sup>e</sup> Kl	Liliput	28.590
bagagewagen met uitkijk	Liliput	83.990
Donderbussen 2 <sup>e</sup> /3 <sup>e</sup> Kl	Märklin	4113
	Märklin	4114
	Märklin	4115
Blauwe Railtour	Märklin	4118
Groen 13 rijtuig	Märklin	4069

## 6. Goederenwagens

## a. rijklaar

type en omschrijving	merk	catalogus nr.
Eaos stortwagen met platte bodem en draaistellen	Rivarossi	2417
	Liliput	24490
Gbs gewone gesloten wagen met twee assen	Roco	46414
Fads zijlosser met draaistellen	Jocadis	
Fds zijlosser met twee assen	Märklin	4656
Hbis gesloten wagen met schuifwanden	Electrotren	
Ks tweessigge platte wagen met rongen	Roco	46319
Rs platte wagen van het gewoon type, met draaistellen	Liliput	20190
Shis schuifdakwagen voor het vervoer van rollen plaatstaal (coils)	Roco	46290





Shs	open wagon met draaistellen voor vervoer van coils	Roco	46304
Taes	stortwagens met draaistellen en rolluikdak	Jocadis	
		E.T.	D25/1416
Tds	zelflosser met opengaand dak	Roco	46431
Ucs	silowagen met lossing door middel van perslucht (twee versies)	E.T.	D25/2000
TRW-Huckepackwagens voor vervoer van trailers		Roco	46354
Vierassige zwaar transportwagen		Roco	46383
Zesassige zwaar transportwagen		Liliput	21.290
Gietvatwagens voor transport vloeibaar gietijzer		E.T.	D25/7571
Open goederenwagens, gebruikt als afstandswagens tussen gietvatwagens		E.T.	D25/1215
Open goederenwagens, vervoer van zand ter bevoorradig van locomotiefstelplaatsen		E.T.	D25/1212
Tweeassige open bakwagens, groen		Fleischm.	5207
		Rivarossi	2428
		Piko	5/139-04
		Piko	5/127-04
		Piko	5/123-04
		Piko	5/6408-04
		Märklin	4447
		Liliput	234 90
		Liliput	234 84

idem, versie NMBS-colli	Liliput	234 84
Tweeassige gesloten wagon, type 2212, visvervoer	Liliput	227 91
idem, rood, postvervoer	Liliput	227 95
Tweeassige koelwagens, type 2000 C4 visvervoer	Liliput	221 95
Set tweeassige postwagens ABC 2212 A1	Liliput	9922795
	E.T.	D 25/2212
Set koelwagens Interfrigo en Visvervoer	E.T.	I 40/221
Ertswagens met draaistellen, verscheidene versies	E.T.	D 25/1000
Graanwagens met draaistellen, verscheidene versies	E.T.	D 25/9341
Set werkwagens dienst baan, Namen	E.T.	D 25/4012
		/13
Metalen pakwagens, verscheidene versies	E.T.	D 25/4012
Werktrein dienst bovenleidingen, Schaarb./Antw. O.	E.T.	D 25/4012
		/01

**b. bouwdozen**

Metalen pakwagens, verscheidene versies	E.T.	D 25/4012
Graanwagens met draaistellen, idem	E.T.	D 25/9341
Ertswagens met draaistellen, idem	E.T.	D 25/1000
Gietvatwagens	E.T.	D 25/7571

**c. uitloopmodellen**

Tweeassige gesloten wagon, type 2211, verscheidene versies	Liliput
Tweeassige gesloten wagon, type 2212, idem	Liliput
Tweeassige koelwagens, type 2000, idem	Liliput
Tweeassige ketelwagens, Shell	Liliput
Vierassige ketelwagens Algeco Trading	Liliput

**Nuttige adressen :**

- E.T. Europa Trading, Luitenant Lippenslaan 19, 2200 Antwerpen
- Jocadis, Brusselstraat 53, 1390 Edingen
- Hobby 2000, Avenue F. Cornesse, 4070 Aywaille

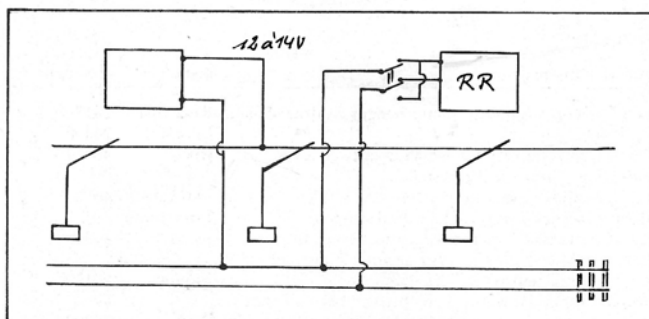
1 augustus 1986  
G. Van Meroye

**Modelbaan-electronica**

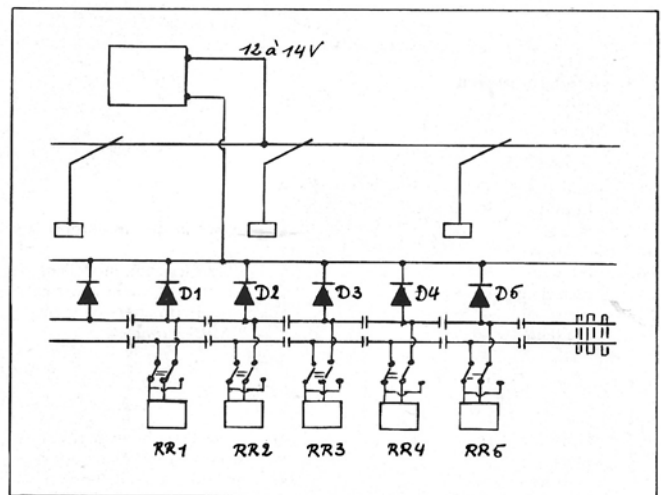
**Rijlichtenschakelaar**

Deze keer bespreken we een schakelingetje dat in een locomotief of in een wagon kan worden ingebouwd en dat het mogelijk maakt, de koplampen van een loc te laten branden wanneer deze stilstaat en om het oplichten van de rode en de gele lichten samen met de rijrichting om te wisselen. De moeilijkheid bij dergelijke schakelingen is, dat er op één of andere wijze moet worden voorzien in een voeding. Bij een modelspoorweg zijn er daarvoor drie mogelijkheden: voeding langs de rails, via de bovenleiding of met batterijen. Elk van deze mogelijkheden heeft zo zijn voor- en nadelen.

Een voeding via de rails is één mogelijkheid, maar die laten we buiten beschouwing omdat de loc zijn rijstroom uit de rails betreft. Een voeding door een batterij vereist véél ruimte die niet altijd voorhanden is in een loc, doch het blijft een mogelijkheid die we niet helemaal verwerpen. Blijft dus een voeding langs de bovenleiding - hetgeen helaas enkel de elektrische locs in aanmerking doet komen. Voorlopig althans.



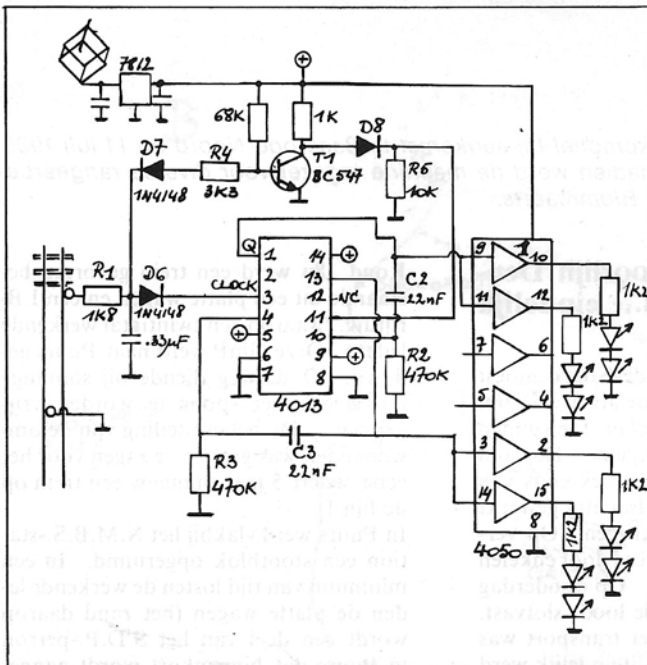
Aan de bovenleiding schakelen we de positieve pool van een voeding die een spanning levert van 12 à 14 V, de negatieve pool schakelen we aan één van de rails. De rijregelaars (RR) of andere gelijkspanningsvoedingen - met wisselspanning werkt ons systeem niet - schakelen we op de bekende manier aan de rails. Figuur 1 toont een blok-schema van de opzet met één bovenleidingsvoeding en één rijspanningsvoeding of rijregelaar. In figuur 2 is een opstelling geschetst voor een blokstelsel waarbij alle secties wel volledig van elkaar moeten zijn gescheiden. De diodes D1....D5 beletten dat de rijregelaars elkaar kortsluiten.



Onze schakeling detecteert of de rijspanning aan één van de rails positief of negatief is ten opzichte van de andere rail (of middengeleider). Via de weerstand R1 (zie figuur 3) en de diode D6 wordt de rijspanning de klokingang 1 van het IC 4013 aangelegd. Zodra de rijspanning die de vorm kan hebben van een gelijkgerichte sinus, een blok-golf of een zaagtand, groot genoeg is om als kloksignaal

te dienen voor de flip-flop 1 van IC 4013 wordt de uitgang Q1 hoog. Door het plots hoog worden van uitgang Q1 wordt via de weerstand R2 en de condensator C2 een pulsje aan de resetingang 2 van het IC aangelegd. Het gevolg daarvan is dat de uitgang Q2 laag wordt. De bedoeling is dat Q1 en Q2 altijd een tegengestelde waarde hebben, want deze uitgangen besturen de lampen aan weerszijden van de loc.

In het omgekeerde geval, wanneer de gedetecteerde rijspanning negatief is, zal, dankzij de diode D6, de klokingang 1 niet reageren omdat de diode D6 gesperd is. Via de diode D7 zal er een stroom door de weerstand R4 vloeien en zal de spanning aan de basis van de transistor T1 zo laag worden dat de transistor zal sperren, de spanning aan zijn collector wordt hoog en via de diode D8 en de weerstand R5 zal de klokingang 2 aangestuurd worden.



De uitgang Q2 wordt dan hoog, via R3 en C3 wordt een pulsje aangelegd aan de resetingang 1 en Q1 zal laag worden.

De transistor T1 is zo ingesteld, dat hij in normale toestand geleidt, waardoor de spanning aan zijn collector lager is dan de drempelspanning van de klokingang 2.

De uitgangen Q1 en Q2 zijn verbonden met de ingangen van het buffer-IC 4050. De zes uitgangen van dit IC kunnen elk 8mA leveren, hetgeen genoeg is om een LED helder te doen oplichten. Via een weerstand kunnen we dan de rode en de gele LED's aansturen. Een andere mogelijkheid is om vermogenstransistoren of reed-relais te bedienen als we geen LED's maar lampjes willen doen branden.

In ons geval gebruiken we vier van de zes buffers. De twee niet gebruikte buffers kunnen worden gebruikt om andere componenten te bedienen in de loc of elders in de trein, eventueel via een verbinding naar de volgende wagon.

We kunnen de schakeling nog uitbreiden met een spanningsstabilisator. Deze zal de iets te hoge voedingspanning op de bovenleiding omvormen in een konstante gelijkspanning van 12V. Deze 12V dient als voedingspanning voor onze schakeling, doch kan ook dienen voor de konstante verlichting van rijtuigen. Wel zal dan een extra verbinding naar de rijtuigen moeten worden gemaakt.

Wanneer we nu locs, die niet zijn voorzien van stroomafname via de bovenleiding, toch met deze schakeling willen uitrusten, zijn we verplicht een batterij als voeding te gebruiken. Het is onze bedoeling om later dit ontwerp aan te passen aan een voeding door een oplaadbare batterij.

De batterij zou de lampjes (of LED's) in de loc en de rijtuigen van stroom voorzien, vanaf het ogenblik dat de loc stilstaat tot wanneer hij bijna op volle snelheid rijdt. Wanneer de loc op volle snelheid komt, kan de rijregelaar de batterij opladen en tegelijkertijd de stroom voor de lampjes leveren. Maar dit alles is nu nog toekomstmuziek.

M. Peeters

## Verenigingen in de kijker



Amtra (NMVB)-lok 808 in dubbeltraktie met MF 73 van de CFV3V tijdens een speciaal voor de pers georganiseerde rit op 26 maart 1986. Aan boord van de GCI-rijtuigen was zelfs een gratis stortbad, veroorzaakt door lekken in het dak, voorzien! Foto S. Cuyt.

### CFV3V - Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées

Het is niet eenvoudig de historiek van de nu reeds ruim twaalf jaar bestaande CFV3V v.z.w. in het korte bestek van een bijdrage als deze samen te vatten.

De „Stoomtrein der Drie Valleien” is ongetwijfeld de grootste museumspoorexploitant in België. De oprichting van deze vereniging, bekend gemaakt in het Belgisch Staatsblad van 20 december 1973, betekende de aanvang van een titanenwerk dat, zeker in het prille begin, haast uitsluitend op de schouders van vrijwilligers terecht kwam.

De lijn 132 (ex-NMBS sectie Mariembourg-Treignes van de lijn Charleroi - Vireux-Molhain) is een normaalsporige lijn waar op 28 september 1963 de laatste reizigerstrein om 21u16 het station Treignes verliet. Een tijdlang was er nog sporadisch goederenvervoer, doch in het Staatsblad van 10 april 1975 werd de volledige buitendienststelling van het gedeelte Nismes-Treignes aangekondigd.

Tijdens de twee jaar die volgden op de oprichting van de CFV3V werd de lijn vrijgemaakt van struikgewas en heesters, die gedurende de voorbije tien jaar alles



overwoekerd hadden. Sporen en wissels werden vervolgens opgebroken en herlegd, terwijl men ondertussen over het gehele land op zoek ging naar nog bruikbaar materieel en materiaal.

Op 14 mei 1975 werd tussen de NMBS en de CFV3V een conventie ondertekend, waarbij de vereniging een 15 jaar durende concessie bekam om het lijngedeelte Nismes-Treignes toeristisch te exploiteren.

Op 27 december 1975 bereikte een stoomlokomotief van de vereniging, de MF91, voor het eerst het station van Mariembourg, onder applaus van een talrijke menigte. Het enthousiasme was zo groot, dat besloten werd maar meteen door te stomen naar Treignes.

Dit was het begin van het nu ruim tien jaar durende avontuur van de CFV3V. Intussen is er veel gebeurd en is men niet bij de pakken blijven zitten.

Inhuldiging van lijn en exploitatie vond plaats op 27 maart 1976.

In 1978 kreeg de CFV3V eveneens de toelating om het lijngedeelte Mariembourg-Nismes te berijden.

Toen was het hek pas goed van de dam. Het typische rotonde-gebouw van de stelplaats Mariembourg werd onlangs door de vereniging aangekocht en op voortreffelijke wijze opgeknapt.

Het verloop van het reizigers-aanbod biedt de duidelijkste illustratie van het succes van deze onderneming. In 1978 werden 20.973 betalende reizigers vervoerd. In 1985 waren er dit reeds 61.256, waarbij een totale afstand van 13.441 km werd afgelegd, waarvan 5.816 met stoom- en 7.625 met dieseltractie. Het materieelpark omvat op heden 25 lokomotieven, waarvan 10 rijklaar, naast 10 diesel-motorwagens (spoorauto's) waarvan er 4 mede de exploitatie verzekeren. Bovendien beschikt de vereniging over meerdere wagons en diverse types rijtuigen.

Verder werd, over een langere periode gespreid, gewerkt aan grondige herstellingen aan de lijn, aan de oprichting van een onthaalpaviljoen-stationsgebouw te Mariembourg, aan de herstelling van talrijke bruggen (op de 14 km lijnlengete bevinden zich 26 bruggen !), aan het opnieuw in werking stellen van een seininstallatie te Mariembourg, aan het herstel van de koepel in glas en smeedijzer aan het station van Olloy-sur-Viroin enz.

Het traditionele stoomfestival vindt dit jaar plaats op 27 en 28 september en wordt deze maal omkaderd door een reusachtig militaire voertuigendéfilé (méér dan 100 stuks geallieerde voertuigen uit de tweede wereldoorlog). Valschermspringers en wellicht ook oldtimer vliegtuigen zijn eveneens van de partij.

De NMBS verleent medewerking door de verkoop van gecombineerde biljetten „Een mooie dag in de Viroinvallée” en door het inleggen van de „Viroinval-Express” die Brussel met Mariembourg zal verbinden met behulp van onze goeie ouwe 29.013.

S.C.



De BVS Cockerill-lokomotief bij aankomst te Baasrode-Noord op 11 juli 1986. Reeds enkele uren nadien werd de machine ingezet voor diverse rangeerbewegingen. Foto Luc Blommaerts.

## BVS : Stoomspoorlijn Den-dermonde-Puurs... eindelijk onder stoom !

De lokloods te Baasrode-Noord moest eerst en vooral voldoende afgewerkt zijn om de B.V.S.-lokomotief nr. 1 te kunnen overbrengen uit Maldegem. Daarom werd, tijdens de laatste week-ends van juni en begin juli, koortsachtig gewerkt om de loods klaar te krijgen. Op verschillende weekdagen werd door enkelen zelfs 's avonds gewerkt. Op donderdag 10 juli om 23u30 was de loods slotvast. Op de valreep, want het transport was gepland voor 12 juli. Uiteindelijk werd de lokomotief één dag vroeger, dus op vrijdag 11 juli, met een dieplader naar Baasrode gebracht. Het transport kwam aan om 14u30. Een halfuurtje later stond de lokomotief te pronken op de rails van Baasrode-Noord.

Mr. Alan Burton kon niet langer wachten en begon meteen met het opstoken van de machine. Met enkele kgr. druk bleek een dichting van een der injecteurs niet geheel af te sluiten. Het euvel was gauw verholpen. Dan werd de machine op bedrijfsdruk gebracht en begonnen rond 17u omvangrijke rangeerbewegingen, teneinde het rollend materieel van B.V.S. een andere plaats te geven dan deze die het sedert zijn aankomst op de lijn 52 (14 december 1985) had gekregen. Bij sommige rangeringen werden door de Cockerill 5 L-rijtuigen en 2 GCI-rijtuigen gesleept, wat neerkomt op ruim 250 ton ! De lokomotief had er deugd van : na haar buitendienststelling bij de A.B.R. te Petit-Enghien in 1971 mocht ze na 15 jaar opnieuw eens echt aan een trein sleuren ! En dit in een conditie, vergelijkbaar met deze toen ze in 1907 bij John Cockerill te Seraing uit de werkplaatsen rolde !

Op zaterdag 12 juli werd de machine in de namiddag weer onder druk gezet en gingen de rangeerbewegingen verder.

Rond 18u werd een trein gevormd bestaande uit een platte wagen en een LB-rijtuig, (waarop een twintigtal werkende leden). Deze GmP werd naar Puurs geduwd. Onderweg diende bij sommige overwegen het spoor te worden vrijgemaakt. De belangstelling van de omwonenden was groot : ze zagen voor het eerst sedert 5 jaar opnieuw een trein op de lijn !

In Puurs werd vlakbij het N.M.B.S.-station een stootblok opgeruimd. In een minimum van tijd losten de werkende leden de platte wagen (het zand daarop wordt een deel van het S.D.P.-perron te Puurs dat binnenkort wordt aangelegd).

Vervolgens werd met de lokomotief vooraan de terugreis aangevat. De snelheid bedroeg soms 35 à 40 km/uur, wat voor een industrieel met wielen van slechts 700 mm diameter en een last van 50 ton een hele prestatie is. De machine doorstond deze „vuurproef” met glans. Geen enkele noemenswaardige tekortkoming werd vastgesteld, wat bewijst dat het restauratie- en herstellingswerk degelijk en grondig werd uitgevoerd.

Degenen die de Cockerill in januari 1981, voor de aanvang van de werkzaamheden, hebben gekend als een totaal beroest en tot op de draad versleten wrak, weten pas goed wat werd gepresteerd.

Het is op dit ogenblik nog niet mogelijk een precieze kalender met rijdagen mede te delen. Zodra de dienstregeling vastligt, zal de nationale dagbladpers worden ingelicht. Belangstellenden kunnen voor informatie telefoneren op het nummer 053/70.38.37 (niet voor 8u en niet na 23u) of zijn welkom elke zaterdag van 9u tot 19u in het station Baasrode-Noord. Daar is tevens elke eerste en derde zaterdag van de maand de shop (boeken, tijdschriften, diapositieven, postkaarten enz. over spoorwegen en openbaar vervoer) van 14u tot 18u voor het publiek geopend.

Luc Blommaerts



# Het bekijken of het lezen waard

Jean-Pierre Schenkel :

## DE EERSTE ELEKTRISCHE TREINEN IN BELGIË, deel II

### De invoering van de elektrische tractie bij de NMBS (1926-1935)

Het eerste deel gaf een boeiende beschrijving van de talrijke elektrificatieplannen die rond de eeuwwisseling in België hebben bestaan en die in het vergeetboek waren geraakt.

Ook de eerste hoofdstukken van dit tweede boekdeel zijn nog gewijd aan plannenmakerij. Het allereerste elektrificatieplan van de in 1926 opgerichte N.M.B.S., het zogenaamde L.O.B.A.-ontwerp, betrof in hoofdzaak het drukke goederenverkeer op de Luxemburger lijn (met de ervan aftakende Ourthelijn richting Luik) en de verbinding Brussel-Antwerpen. Het zal voor vele lezers een verrassing zijn te vernemen hoever de voorbereiding wel was gevorderd: de N.M.B.S. hoefde eigenlijk alleen nog maar de bestelbon te tekenen voor het rollend materieel en de vaste installaties voor de elektrische tractie!

Hiertegenover stond een ontwerp voor elektrisch reizigersverkeer in een ruime straal rond Brussel dat, gegeven het succes van de elektrische tractie op de kleine voorstadslin Brussel-Tervuren, vooral in kringen van politiek opgang maakte (reizigers zijn nu eenmaal kiezers). Dit plan kreeg bekendheid onder de naam „Belgische Elektrische Metro”.

Naar goede Belgische gewoonte werd een compromis gevonden en koos men een lijn die in beide eerder genoemde ontwerpen voorkwam: de reizigerslijn Brussel-Antwerpen.

De volgende hoofdstukken van het boek zullen liefhebbers van elektrische treinen in hoge mate boeien. Zij zijn geheel gewijd aan de eerste elektrische treinstellen die de N.M.B.S. in 1935 in dienst stelde. Hun technische beschrijving wordt gevolgd door het relaas van hun levensloop, rijkelijk geïllustreerd en compleet met uittreksels uit de spoorboekjes en de beurtregelingen. Verdere elektrificatieplannen van de N.M.B.S., voor zover die een weerslag hadden op de inzet van „materieel 1935”, worden in deze hoofdstukken eveneens kort toegelicht.

Tot slot volgen de lotgevallen van deze eerste elektrische rijtuigen na hun verdwijnen uit de reizigersdienst. De lezer zal hier ongetwijfeld worden getroffen

door de vele punten van overeenstemming met de oude „blokkendozen” van de N.S.

Het gerestaureerd stel uit 1935, dat vorig jaar historische ritten reed ter gelegenheid van de viering van 150 jaar Belgische spoorwegen en 50 jaar elektrische treinen op Brussel-Antwerpen, ontbreekt natuurlijk evenmin.

Wie het eerste deel van de studie over de elektrische treinen in België bezit, heeft lang moeten wachten op dit tweede deel. Wie deel 1 nog niet bezit, zal het, na deel 2 te hebben gelezen, zeker willen aanschaffen om meer te vernemen over de plannen uit de tijd voor de oprichting van de N.M.B.S. en aldus het volledige antwoord te vinden op de vraag waarom de elektrische tractie zo laat werd ingevoerd bij de Belgische spoorwegen.

Deel 2 telt 248 bladzijden en is geïllustreerd met 160 foto's, tekeningen en tabellen. In België en Luxemburg kan het worden besteld door 650 fr. te storten op rekening nr. 061-6614270-14 van de auteur J.-P. Schenkel, Park Terlinden 12/4 te 9300 Aalst, met de vermelding „Elektr. NMBS Deel 2”. Nederlandse lezers kunnen f 38,50 overmaken op postgiro 4746687 ten name van J.P.J.F. Schenkel, Koningsdijk 10, 4585 RX Hengstdijk. Lezers uit andere landen bestellen door middel van een internationale postwissel ten bedrage van 750 Bfr. Alle prijzen zijn inclusief verpakings- en verzendkosten.

### 100 Years of the Belgian Vicinal -

NMVB 1885-1985 door W.J.K. Davies. Uitgave van de „Light Rail Transit Association”, London 1985.

Formaat 21 x 29,5 cm, 224 blz.

Het samenstellen en schrijven van dit boek moet voor zijn auteur geen kleine opgave zijn geweest. Wanneer men zich even voorstelt, dat een Vlaming de taak op zich zou nemen, een zo volledig en akkuraat mogelijke geschiedenis te schrijven omtrent het tramgebeuren in Groot-Brittannië, wordt het al snel duidelijk dat men voor een welhaast onmogelijke opgave zou worden geplaatst. Desondanks is W. Davies er o.i. in geslaagd, zij het met overigens door de auteur graag toegegeven en dankbaar erkende hulp, deze onmetelijke berg werk te verzetten! Dat er hier en daar al eens iets mis loopt bij de opsomming van gegevens en toestanden is daarbij zonder meer onvermijdelijk.

De verdienste van deze uitstekende publicatie, waarin, naast het voortreffelijke tekstgedeelte, honderden prima foto's, situatieschetsen en overzichts-tabellen zijn opgenomen, ligt besloten in de grote hoeveelheid voor het merendeel weinig of niet bekende gegevens omtrent de NMVB. Toegegeven: de speurneuzen onder ons zouden deze geschiedkundige aspecten, hier of elders, ook wel uit vele verslagen en technische of commerciële dossiers kunnen oplezen. Wij vermoeden echter dat zij (de zeldzame uitzonderingen daargelaten) ver te zoeken zullen zijn, waar het erop aankomt, dit met dezelfde liefde voor het onderwerp en met hetzelfde gevoel voor akkuraatheid te presteren.

Het interessantste aspect van dit boek is wel, dat het geenszins een eindeloze herhaling vormt van reeds eerder met betrekking tot de geschiedenis van de NMVB verschenen publikaties. De grote verdienste van Davies' werk ligt integendeel besloten in het feit, dat hier een prachtige aanvulling wordt geleverd met andere publikaties.

Het is gewoon onbegonnen werk, de levensloop van een zo complexe honderdjarige als onze NMVB in één standaardwerk samen te vatten, zelfs al zou zulk boek desnoods een paar duizend bladzijden beslaan.

Prettig is wel, te kunnen vaststellen dat de geïnteresseerde op dit ogenblik enkele publikaties ter beschikking staan, die mekaar voortreffelijk aanvullen en op die wijze een quasi „volledige” geschiedenis van de Buurtspoorwegen vormen. (We denken hier terloops aan „Instappen a.u.b”, „Een eeuw mobiel met tram en bus”, „Het stoomtijdperk bij de Buurtspoorwegen” - om slechts de meest recente te vermelden.) Het boek van Davies heeft, zo blijkt, in grote mate bijgedragen om het beeld van de honderdjarige NMVB te vervolledigen. Eén (voor de nederlands- en franstalige lezer echter belangrijk) aspect mag in verband met dit mooie en uiterst interessante boek evenwel niet onbesproken blijven. Het is immers geheel in het engels geschreven en dit, alhoewel achteraan een drietalige (engels, frans, nederlands) lijst van regelmatig in het boek weerkerende uitdrukkingen werd opgenomen, zal wel de grootste hinderpaal van dit werk blijven. Men moet immers al zeer goed met het engels overweg kunnen om het vlot te lezen en te begrijpen.

S. Cuyt

Greep U er naast ?

## Vroegere nummers 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 !

# Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel



Antwerpen-Centraal met torenkraan. Merk op, dat het glas reeds werd verwijderd uit het front van de stationsoverkapping. De „Kempenland-special“ vertrekt naar Zolder. 29 juni 1986. Foto Staf Cuyt.

## NMBS

- De restauratiewerken aan de metalen perronoverkapping van het stationsgebouw Antwerpen-Centraal werden aangevat, tijdens het weekeinde van 21 en 22 juni ll., met het monteren van een torenkraan. Behoudens de lokettenzaal was Antwerpen-Centraal op die twee dagen verboden terrein voor reizigers en bezoekers. Tussen station Centraal en Berchem werd een twintig-minuten-pendeldienst ingelegd, daar alle overige treinen slechts tot Berchem reden. De reizigers dienden spoor 10 te Antwerpen te bereiken via een houten noodtrap, opgesteld in de Ploegstraat. De „wandeling“ tot de Ploegstraat, het beklimmen van de trap, het eventuele wachten op het vertrek van het pendelstelletje en het ritje tot Berchem konden, in het slechtste geval, zo'n 30 à 40 minuten in beslag nemen. Voor bejaarden en gehandicapten waren helemaal geen voorzieningen getroffen. Wij vragen ons af, of het niet eenvoudiger (en goedkoper) ware geweest, een pendelbus in te leggen tussen het Koningin Astridplein en het station te Berchem...

- De eerste elektrische lokomotieven reeks 12 zijn aan de NMBS afgeleverd. Deze machines, die o.a. het grensoverschrijdend verkeer met Frankrijk zullen verzekeren, vormen de laatste reeks van 12 stuks in het huidige NMBS-nieuwbouwprogramma. Wij komen in een volgend nummer van Rail-Revue uitgebreid op de reeks 12 terug.

- **Overzicht van de verplaatsingen op 1.06.1986 bij de baandiesellokomotieven**

**Van Kinkempois naar**  
St.-Ghislain : 6045, 6047, 6069

### Van Hasselt naar

St.-Ghislain : 6012, 6060, 6014, 6089

Merelbeke : 6027, 6073, 6075

### Van Merelbeke naar

Hasselt : 6291, 6295, 6297

### Van Kortrijk naar

Hasselt : 6294, 6296, 6298, 6299, 6318, 6319

Kinkempois : 6325

Monceau : 5139, 5140, 5142, 5145, 5147, 5151, 5153

Antwerpen-Dam : 5173, 5174, 5177

### Van Monceau naar

Antwerpen-Dam : 5170, 5172, 5175

Hasselt : 5178, 5180, 5186

### Van St.-Ghislain naar

Monceau : 5129, 5130, 5143



AR 4302 nog in lijndienst te Kortrijk, zomer 1984. Reeds vele spoorauto's van de reeks 43 hebben intussen het strijdtoneel verlaten. Foto Staf Cuyt.

**Van Haine St.-Pierre naar**  
Merelbeke : 5907, 5917, 5922, 5929

### Evolutie van het lokomotiefpark aanwezig in de werkplaatsen

#### Uit onderhoud sinds 1.1.1986 :

Kortrijk :

6301 en 6328 naar Kortrijk

Haine St.-Pierre :

6217, 6218, 6224, 6231, 6234, 6243, 6248, 6249, 6271 naar Monceau

6274, 6289, 6323, 6324, 6329 naar Kortrijk

Monceau :

5103, 5105 naar Schaarbeek

5108, 5117, 5120, 5127, 5131, 5135, 5138, 5141, 5144 naar Monceau

Latour :

5501, 5502, 5503 naar Latour

#### In onderhoud sinds 1.1. 1986

Latour :

van Kinkempois : 5511, 5512, 5513, 5514, 5517

### Lokomotieven reeds langer in onderhoud

Te Kortrijk :

6247, 6278, 6282, 6286, 6287, 6288, 6290, 6292, 6293, 6333

Te Latour :

5504, 5506, 5507, 5508, 5509

### Lokomotieven in park geplaatst (stand op 1.6.1986)

te Antwerpen-Dam :

5901, 5902, 5921 van Antwerpen-Dam

5923, 5931 van Haine St.-Pierre

te Merelbeke :

5906, 5933 van Merelbeke

5927, 5935 van Haine St.-Pierre

### Buitendienststellingen sinds 1.1.1986

6059 van Hasselt PV van 6.2.1986

6280 van Merelbeke idem

6029 van Kinkempois idem

5943 van Merelbeke PV van 15.1. 1986

5408 van Ronet (I) PV van 11.3.1986

5911 van Merelbeke PV van 14.4.1986

### Verplaatsingen bij de motorwagens (1.6.1986)

#### Van Kortrijk naar

Latour : 4407, 4408, 4409, 4410

#### In park geplaatst

##### Te Kortrijk :

4302 van Kortrijk

##### Te Bertrix :

4315, 4316, 4319, 4324, 4336 van Bertrix

#### Reeds aanwezig op 1.6.1986 in park

##### Te Haine St.-Pierre :

4613, 4614, 4616, 4617, 4618, 4619, 4620

#### Buitendienststelling sinds 1.1.1986

(alle AR werden buiten dienst gesteld met het PV van 27.1.1986 van de CW Mechelen)

4305 van Kortrijk

4306, 4308, 4309, 4313, 4320, 4326, 4328

uit het park van Kortrijk

4312, 4318, 4321, 4322, 4330, 4332, 4334

uit het park van Bertrix.

(1) zie in dit verband ook Rail Revue nr. 5. Van deze reeks blijven er te Ronet nog 4 lokomotieven in dienst : 5401, 5403, 5404 en 5407.

### Stelplaatsverdeling van het elektrisch rollend materieel op 1 juni 1986

Op 1 juni ging de nieuwe dienstregeling van start. Terzelfdertijd komen er een aantal nieuwe geëlektrificeerde lijnen in dienst. Zo kan men nu elektrisch sporen van Kortrijk naar Brugge via Roesele (lijn 66). Ook de geëlektrificeerde

naar	FSD	FHS	FKR	GT	FEO	NK	MKM	ATS FSR	FBM	LK
van										
FHS		207						230/243		
FBM		2101/2130								
ATS FSR		722/734		630/636 518/525 527/532 534/539		665/676 697/700	510/517			637/840
FEO						055 060/086				
MKM					142/150					
FSD						677/696				
NK	2701/2720						337	244/247		248/270 663/664
FKR									2501/2514	

FHS Hasselt  
FBM Brussel-Zuid  
ATS FSR Werkplaats Elektrische Traktie Schaarbeek  
FEO Ronet  
MKM Stockem



Een zopas hernummerd poststel in de stelplaats Stockem op 11 augustus 1986.  
Foto Max Delie.

lijnen 94 en 123 (Halle - Ath - Geraardsbergen) kwamen in dienst. Deze indienststelling noodzaakte een reorganisatie van de stelplaatsverdeling.

Hierna publiceren wij een tabel waarin een overzicht van de verschillende stelplaatswijzigingen.

Ter verduidelijking volgt achteraan een lijst met de betekenis van de gebruikte afkortingen.

FSD Oostende  
NK Kinkempois  
FKR Merelbeke  
GT Haine St. Pierre  
LK Kortrijk

• De acht rode poststellen worden ingezet om het postvervoer tussen verschillende triercentra zo vlug mogelijk te laten verlopen. Ze worden in deze taak bijgestaan door motorstellen uit de normale reeksen, zo o.a. op de lijn Brussel-Antwerpen, waar geen enkel rood poststel meer rijdt. Op welke lijnen en in welke samenstelling deze poststellen sinds 1 juni 1986 rijden kan u hieronder lezen. De opgestelde beurtregeling bestaat uit 6 plandagen. Op zaterdag dient opge-

merkt te worden dat de diensten zich situeren tussen 0 en 6.15u, terwijl het stel van plandag 5 reserve staat te Merelbeke. Op zondag zijn er enkel diensten voorzien tussen 18.35u en 24u. De poststellen rijden op de volgende verbindingen : Oostende - Brussel, Brussel - Luxemburg, Brussel - Welkenraedt en Kortrijk - Gent St.-Pieter - Antwerpen. Tenzij anders vermeld beschrijven we in de volgende regels enkel de plandagen, niet zaterdag - zondag. De

plandag 6 is in deze reeks een afzonderlijk geval, daar deze plandag steeds opnieuw op 6 overspringt. Dit betekent dat het ingezette stel steeds dezelfde diensten rijdt, nl. tussen Namur en Luxemburg. 's Nachts komt het om 23.10u wel in Brussel-Zuid, van waaruit het om 1.45u terug richting Namur en Luxemburg vertrekt. Het is te Brussel-Zuid dat de enige mogelijkheid bestaat om het stel eventueel te vervangen door een ander, zonder vele extra losse ritten te moeten afleggen. Dit stel gaat dagelijks tussen 6.30u en 17u in de werkplaats van Stockem binnen voor een nazicht.

Een gelijkaardige toestand doet zich voor in plandag 5 waar een stel dagelijks vanuit Gent St.-Pieter 3 H/T ritten doet naar Antwerpen. 's Zaterdags blijft dit stel, zoals vermeld, in reserve te Merelbeke en 's zondags doet het in de vroege vooravond in plandag 5 een H/T rit vanuit Gent St.-Pieter naar Antwerpen. Voor dagelijks onderhoud in de werkplaats van Merelbeke wordt ook hier gezorgd. Wat de andere plandagen betreft is er een onderlinge wisseling voorzien evenals een dagelijks nazicht. Vermelden we ook nog de ritten waarin twee poststellen gekoppeld rijden. Op werkdagen is er tussen Gent St.-Pieter en Leuven een rit die in Gent vertrekt om 11.20u en te Brussel-Zuid een dienststilstand heeft (van 11.55u tot 12.55u), de aankomst te Leuven is voorzien om 13.20u. Het eerste stel komt in plandag 1 van Oostende en rijdt verder naar Liège. Het tweede stel komt van Kortrijk en rijdt verder naar Hasselt in plandag 3. Een tweede samenstelling is er met de stellen van plandag 2 en 4. Het eerste stel komt in plandag 4 van Hasselt tot Leuven, het tweede komt in plandag 2 van Liège. De gezamenlijke rit gaat van Leuven naar Gent St.-Pieter (Leuven 11.20u - Brussel-Zuid 11.48u/12.50u



- Gent St.-Pieter 13.41u). Het eerste stel rijdt verder naar Kortrijk, het tweede gaat naar Oostende van waar het terugkeert naar Gent St.-Pieter om het eerste stel te vormen van een nieuwe samenstelling, het tweede stel is het stel van plandag 4 dat van Kortrijk terugkeert. De gekoppelde stellingen rijden dan van Gent St.-Pieter (17.19u) naar Brussel-Zuid (18.02u/19.02u) en Leuven (19.30u), het stel van plandag 2 rijdt door tot Liège en dit van plandag 4 naar Hasselt. Ook de plandagen 1 en 3 rijden nog een gezamenlijke rit van Leuven (17.28u) naar Gent St.-Pieter (19.10u). Rond middernacht komen al deze stellingen nogmaals tussen Gent St.-Pieter en Leuven tot inzet in een gekoppelde samenstelling (plandagen 1 en 3, 2 en 4). Voor de fotografen onder onze lezers vermelden we ook nog dat op wekdagen (maandag-vrijdag) er tussen 10.40u en 11.20u maar liefst 3 poststellen te Gent St.-Pieter aanwezig zijn.

Tussen 11.50u en 12.50u kan men te Brussel-Zuid zelfs 4 poststellen samen fotograferen. Dit herhaalt zich nog eens tussen 16.40u en 17.09u. De mogelijkheid om 4 poststellen te fotograferen doet zich nogmaals voor te Brussel-Zuid tussen 18.20u en 18.30u.

N.B. De poststellen rijden nu onder de nieuwe nummering 001 tot 008.

P. Jacobs

- De Picasso-spoorauto's van de SNCF (zie de magnifieke sluitfoto van Max Delie in ons nummer 4) zullen nog tot het einde van dit jaar de reizigersdienst verzekeren tussen Dinant en het op Frans grondgebied gelegen Givet. Het lijntje Dinant-Givet vormt, bij ons weten, het enige toneel in België waar dit eigenaardige materieel in dienst te fotograferen is. Met de namiddag-zon zijn knappe opnamen te verwezenlijken in de diverse stationnetjes (Dinant, Waulsort, Hastière, Hermeton, Heer-Agimont en Givet), doch ook langs de lijn zelf zijn diverse mooie plaatsen te vinden. Wij noemen er slechts twee: vertrekkend uit Dinant is er de tunneluitgang in de buurt van Waulsort - waar het dieseltje van onder een indrukwekkende rotspartij komt - en de voetgangersbrug over de lijn bij het verlaten van hetzelfde Waulsort: het spoor ligt er in een mooie bocht temidden van het overvloedige groen, wat fraai contrasteert met de rood-crème schildering van het materieel. Prettige bijkomstigheden zijn, dat de karakteristieke stuurcabine van de Picasso's blijkbaar steeds richting Frankrijk gekeerd staat en dat af en toe ook een bijwagen wordt gesleept. Het oude seinhuis buiten Dinant (nog te zien op hoger genoemde foto) is intussen echter gesloopt. Voorts treft men, onmiddellijk voorbij de overweg na het station van Heer-Agimont, een seinplaat aan die duidelijk maakt waar het domein van de NMBS ophoudt en dit van de SNCF begint.

Een besliste aanrader voor onze vrienden fotografen, doch zij mogen niet te lang meer uitstellen!

## NMVB

- Ten behoeve van talrijke toeristen en kustbewoners startte de NMVB voor de eerste maal een nieuwe dienstregeling op de kusttramlijn.

Deze dienstregeling die op 1 juli begon en die tijdens de vakantie maanden juli en augustus in voege bleef, zorgde ervoor dat tussen Westende, Oostende en De Haan om de 7,5 minuten gereden werd. Gemakshalve sprak men van een 7 minuten-dienst. Op de baanvakken De Panne - Westende en De Haan - Knokke werd er om de vijftien minuten gereden. De eerste doelstelling van deze verdubbeling van de frekwentie tussen Westende en De Haan was bijkomende reizigers aantrekken.

Een stijging van de hoogseizoenontvangsten met 10% zal de meerkost, die het laten rijden van bijkomende trams meebracht, ruimschoots dekken.

Op de tweede plaats wilde de maatschappij een achteruitgang van het aantal reizigers voorkomen, door een comfortabeler vervoer aan te bieden: een tram om de 7 minuten, i.p.v. om de 15 minuten, is heel wat aantrekkelijker voor wachtende vakantiegeangers.

Blijkbaar werd de nieuwe dienstregeling gunstig onthaald, want tijdens de eerste veertien dagen van de maand juli stelde men reeds een aanzienlijke verhoging van de ontvangsten vast, ten opzichte van dezelfde periode in 1985.

- Tussen Knokke en De Panne rijdt sinds vrijdag 18 juli het geleed tramrijtuig 6037 als Belgische Tiercé-tram, die publiciteit voert voor de Tiercé te Oostende.

De cartoonist Ronald Libin beschilderde met vaardige hand de rijtuigflanken. Op de ene flank van de tram lopen de paarden in draf, op de andere flank in galop.

## MIVA

- Sinds dinsdag 13 mei 1986 rijdt er op het M.I.V.A.-net een Flandria-tram (PCC 2163) en een Flandria-bus (AB 625). De fraai beschilderde voertuigen moeten

de Antwerpenaars en de bezoekers van de Scheldestad aanzetten om met Flandria eens op ontdekking te gaan op de Schelde en in de haven.

- Op dinsdag 8 juli 1986 kwam de ZOO-tram (PCC 2087) in dienst. Deze felgekleurde „Beestentram”, beschilderd door Sandy Nijs (een medewerkster van het dierenmuseum) maakt alzo publiciteit voor onze nationale en wereldvermaarde ZOO.

Autobus 628, met op de flanken eveneens gevarieerde dierenmotieven, kwam begin augustus in lijndienst.

- Premetro. Sinds begin juli 1986 staat in de Schelde, ter hoogte van afdak 21, zuidwaarts van de Suikerrui, het boorplatform TIJL opgesteld. Als na de vakantie het boorschild in aktie treedt voor het graven van de tramtunnels onder de Schelde, bestaat het potentieel gevaar dat door het zetten van de ondergrond de stabiliteit in het gedrang zou komen. Om mogelijke verzakkingen van de kademuur te voorkomen en bij wijze van voorzorgsmaatregel wordt de kademuur met horizontale verankeringen versterkt.

Omdat men bij alle standen van het getij wil doorwerken hangt onder het boorplatform een soort batyskaaf, van waaruit het boren van de ankers wordt geleid. Dit is wel een technisch hoogstandje dat verwezenlijkt wordt door de firma Smet uit Dessel, in opdracht van de tijdelijke vereniging ROLO en in samenwerking met de Bijzondere Studiediensten Premetro Antwerpen.

## MIVB

- De MIVB gedenkt in 1986 het tienjarig bestaan van de Brusselse metro (geopend op 20 september 1976) en schrijft bij deze gelegenheid relativerend: „De MIVB stelt er prijs op deze 10<sup>e</sup> verjaardag te vieren. Daarom zullen het hele jaar 1986 door manifestaties en tentoonstellingen niet alleen de inwijding herdenken, maar eveneens de tien jaar exploitatie van de metro, het vervoermiddel



MIVB metro-stelplaats Delta, 1982. De door BN te Brugge gebouwde stellingen bewijzen de Brusselse openbaar vervoer-gebruiker uitstekende diensten. Foto Staf Cuyt.

dat steeds bijzonder gewaardeerd wordt maar waarvan de uitbreidingen soms ook betwist worden."

Intussen is het niveau -2 van het metrostation Simonis in gebruik genomen, wat voor de MIVB aanleiding was om te stellen dat „de reiziger veel zal winnen bij deze indienststelling. Enerzijds zal er tijdswinst zijn door de doorsteek onder het Simonisplein en anderzijds zal de verbinding tussen de lijnen 1 en 2 veel vlotter verlopen, zonder opnieuw naar het grondniveau te moeten gaan en drukke verkeerswegen te moeten oversteken. Zo zal de reiziger voortaan op de tram kunnen wachten, beschermd tegen het lawaai en tegen weer en wind." (Beide citaten uit MIVB-Info nr. 36, 1986).

#### MIVG

• **Tramlijn 1.** De uitbouw van de tramlijn 1, werd zowel in de binnenstad als ten noorden en ten zuiden ervan doorgezet. Op 20 maart 1985 gaf het Ministerie van Verkeerswezen zijn akkoord voor tussenkomst in de herprofileringwerken van het E. Braunplein en de Cataloniëstraat, waarbij voor de trams, de trolleybus en de dieselmotoren een gemeenschappelijke eigen baan zal worden aangelegd. De uitvoering zal in overleg met de stadsdiensten plaatshebben. Op 17 oktober 1985 kon van Verkeerswezen het akkoord verkregen worden voor tussenkomst in de herprofileringwerken in de Nederkouter en de Kortrijksepoortstraat; ook hier is de uitvoering afhankelijk van de planning van de werken door de stadsdiensten. Eind 1985 werd ook het principiële akkoord gevraagd van het Ministerie van Verkeerswezen met het project Rabot/Griendeplein, waarbij de tram door de Rabotstraat zou worden gevoerd en één gemeenschappelijke halte zou worden aangelegd voor de lijnen 1 en 10/4. De principiële bouwaanvraag voor de verlenging van tramlijn 1 naar Zwijnaar-

de via de Sint-Denijslaan, de Sint-Pietersaalstraat, de Galgelaan en de Zwijnaardsesteenweg werd ingediend op 22 augustus 1985. Een voorstel tot kostenverdeling tussen de Stad, het Ministerie van Verkeerswezen en de Vlaamse Waterzuiveringsmaatschappij (voor de meteen aan te leggen collectoren Sint-Denijslaan) opgemaakt in december 1985, is thans ter goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde instanties.

Wat de verlenging van tramlijn 1 naar Evergem betreft, werden op basis van het Koninklijk Besluit van 16 september 1985, de nodige procedures tot ontginning ingezet door het Comité tot Aankoop. De bouw van de kokerbrug onder de spoorlijn Gent-Eeklo - ten behoeve van tramlijn 1 - werd door de N.M.B.S. aanbesteed in het voorjaar 1986. Anderzijds voorziet het Ministerie van Openbare Werken eveneens in de loop van 1986, de aanbesteding van de Rijksweg 56 tussen de Ringvaartbrug en het Brielen te Evergem; hierin is de aanleg begrepen van het weggedeelte dat voorbehouden wordt aan de trambaan voor lijn 1.

• **Trolleybus.** Aan de verdere uitbouw van de in oost-west richting verlopende trolleylijn 3 werd in 1985 heel wat energie gependend. De tractiestations Meersemdries en Dampoort van de oostelijke lijntak Gentbrugge/Korenmarkt waren afgewerkt op 4 januari, respectievelijk 9 mei 1985; de elektrotechnische uitrusting werd opgeleverd op 17 oktober 1985. De bouwaanvragen voor de tractiestations Malpertuus en Brugsepoort van de westelijke lijntak Korenmarkt/Mariakerke werden ingediend op 20 september, respectievelijk 12 december 1985.

De installatie van de bovenleiding voor de oostelijke lijntak tussen de remise te Gentbrugge en de Sint-Michielskerk werd besteld bij Fabricom/Kummeler & Matter op 23 januari. De installatie tus-

sen de remise en Sint-Jacobskerk was voltooid op 28 oktober 1985. Inmiddels werd ook het voorontwerp aangevat voor de westelijke lijntak tot Mariakerke.

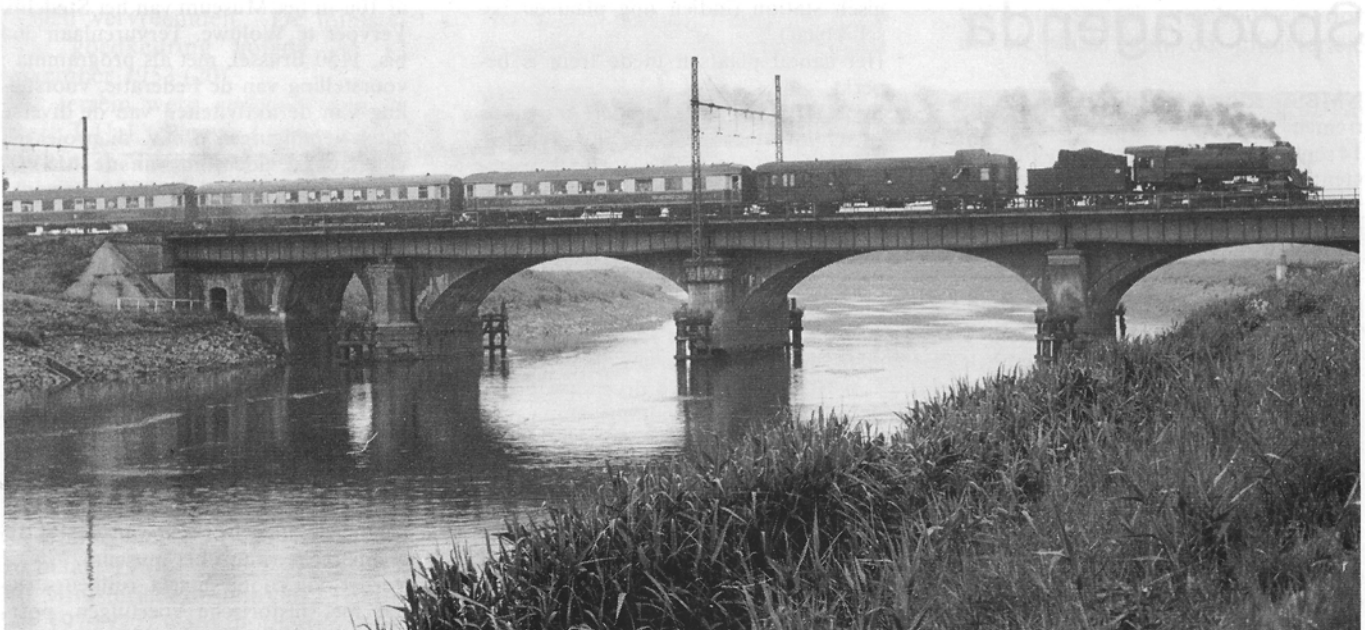
Ten behoeve van de 20 gelede trolleybussen die vanaf september 1987 zullen geleverd worden dient een trolleyloods gebouwd. Op 6 september 1985 werd een principiële akkoord bereikt met het Ministerie van Verkeerswezen voor het ten laste nemen van de bouwkosten en de uitrusting van deze loods. Anderzijds werden eerst door het College en nadien door de Gemeenteraad in november 1985 een aantal overeenkomsten goedgekeurd met betrekking tot het verkrijgen van eigen busbanen voor de trolleylijn 3.

(Overgenomen uit M.I.V.G. Krant nr. 9, zomer 1986.)

#### FRANKRIJK

• Een studiegroep van de SNCF bestudeert de mogelijkheid en de eventuele noodzakelijkheid om goederentreinen tegen 160 km/u te laten rijden. Voor sommige Franse goederendiensten werd de snelheid sedert 1 juni 1986 reeds verhoogd tot 100 km/u, en dit zowel voor geladen als voor ledige wagons. Sedert het begin van dit jaar worden proeven genomen met een nieuw type draaistel, dat aanzienlijk hogere snelheden voor dit soort vervoer moet mogelijk maken. Het project zou tegen het einde van 1987 moeten worden gerealiseerd.

• De intussen in ons land berucht geworden TGV (ingevolge het TGV-plan van verkeersminister De Croo) heeft in zijn geboorteland reeds meer dan 50 miljoen passagiers vervoerd sedert zijn indienstname in september 1981. Indien wij dit cijfer op de bevolking van ons land zouden kunnen toepassen, had ieder inwoner, van jong tot oud, reeds



Fraaie opname van 29.013 met historische Rheingoldwagens op de brug over de Nete te Duffel. 20 juni 1986. Foto Ronald Mardaga.



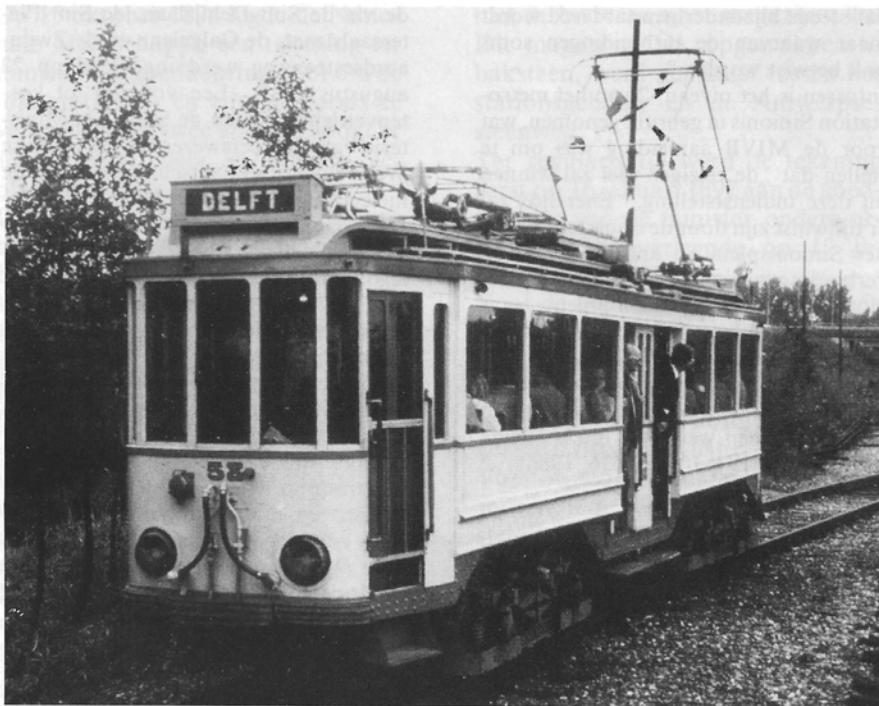
vijf ritten met de TGV achter de rug gehad.

Tegen deze bekende trein zijn inmiddels ook reeds minstens twee bomaanslagen gepleegd, doch dit is een heel wat minder fraaie geschiedenis...

## NEDERLAND

• Het Rotterdamse metronet is, na 26 jaar van intense arbeid, voltooid. In 1968 werd de eerste lijn, met een lengte van nagenoeg 6 km, ingereden. Heden is de Rotterdamse metro meer dan 40 km lang, vervoert dagelijks zo'n 200.000 reizigers en beschikt daartoe over 142 rijtuigen. Evenals te Brussel is het systeem gedeeltelijk als sneltramlijn (of moeten we, in Belgische diplomatieke termen, spreken van „pre-metro“?) uitgevoerd. Het hele project heeft een slordige 250 miljard gekost, omgerekend in lichte Belgische franken. Alhoewel op 25 april 1986 het laatste stuk van het oorspronkelijke opzet werd in gebruik genomen, wordt reeds gedokterd aan een inmiddels door de „bevoegde instanties“ goedgekeurde zijlijn naar Capelle aan de IJssel.

• Onze vrienden van de Electricische Museumtramlijn Amsterdam hebben er in mei 1986 twee Boedapestse stadstramwagens bijgekregen. Met terechte trots kunnen zij spreken van de EMA-vloot: in de nu minstens 36 motorwagens tellende verzameling bevinden zich 25 Nederlandse, 3 Duitse, 3 Belgische, 3 Oostenrijkse en nu dus ook 2 Hongaarse „machines“. Bij de bijwagens tellen wij 1 Duitser, 2 Oostenrijkers, 1 Belg en 19 Nederlanders. Veel van het hiervoor opgesomde materieel is rijklaar en verkeert, zoals dat ook met de tramlijn zelf het geval is, in een prima staat van onderhoud. Een apart (probleem)geval vormt de destijds wellicht iets te ondoordacht aangekochte Antwerpse motorwagen



De Haagse „buitenlijner“ 58, sinds 10 juni 1984 op het spoor van de EMA, hier gekiekt op 22 september 1985. Er zit vier jaar restauratiewerk achter deze prachtige motorwagen verscholen. 's-Gravenhage zelf bezit nog een „volledige“ buitenlijner: motorwagen 57 en bijwagens 118. Foto Staf Cuyt.

6403 (ex-403), die met zijn metersporige assen slechts weinig op de normaalsporige lijn kan uitrichten. Verkoop van de wagen aan een buitenlandse vereniging werd dan ook reeds meermaals overwogen...

• In het kader van de viering van haar eerste lustrum heeft de Railclub Utrecht een opmerkelijk record gevestigd. Met maar liefst vier verschillende serieproductie-locomotieven, schaal 1:87, van het oostenrijkse fabriekaat Roco (DB V 200, DB BR 150, DB BR 194 en öBB 1189) werd het vorige wereldrecord van

de firma Fleischmann in één klap verbeterd. Elke locomotief bleek in staat een trein van 1500 assen op gang te brengen en te houden. Eén van de locomotieven trok uiteindelijk nog een trein van 1000 twee-assige goederenwagens, totale lengte ca. 102 meter, 2000 assen, gewicht ca. 41 kg. Deze trein werd over een afstand van 25 meter weggesleept. Deze nieuwe wereldrecordhouder is de DB BR 194 van het merk Roco.

Het wereldrecord is uitgevoerd volgens de regels van en aangemeld bij het „Guinness Book of Records“.

## Spooragenda

### NMBS - Ritten met historische stoomtreinen

**14 september 1986:** Oostende - Brugge - Gent - Dendermonde - Mechelen - Muisen - Vilvoorde - Jette - Dendermonde - Gent - Brugge - Oostende. 12.004 + 5 LB + 1 LAD.

**28 september 1986:** „Viroinvallexpress“ naar Mariembourg. Brussel-Zuid 9u20 - Baulers 9u55 - Luttre 10u27 - Marchienne-au-Pont 10u56 - Mariembourg 12u18 - Mariembourg 17u00 - Charleroi-Sud 17u56 - Jemeppe-sur-Sambre 18u22 - Gembloux 18u54 - Brussel-Zuid 20u36. 29.013 + L.

Prijs 545 F (traject op CFV3V inbegrepen), kinderen van 6 tot 12 jaar 295 F (traject op CFV3V inbegrepen), kinderen van minder dan 6 jaar gratis, zonder verzekerde zitplaats.

Verkoop: in voorverkoop tot 14 september bij de erkende spoorwegverenigingen, vanaf 15 september in elk Bel-

gisch station (indien nog plaatsen beschikbaar).

Het aantal plaatsen in de trein is beperkt.

De NMBS voorziet meerdere fotostops en schijnvertrekken.

**11 oktober 1986:** Welkenraedt - Brussel-Zuid. 12.004 + 29.013 + LB

**NMVB - Deelname aan manifestaties:**  
**September 1986:** „Onze dynastie en haar geschiedenis“ - City 2, Grote zaal, 3<sup>e</sup> niveau, Brussel.

**Van 4 tot 31 oktober 1986:** „Liège de main“ in het stadhuis te Luik

**Van 17 oktober tot 20 december 1986:** „Les transports en commun au pays de Liège“, op de zetel van de ASLK, Rue Ste-Marie 5, Luik.

**TREIN-TRAM-BUSDAG 1986** op 5 oktober, met deelname van de NMBS, de NMVB, de MIVB, de MIVA, de STIL, de STIC, de MIVG, de STIV.

**Febelrail** organiseert een eerste forum voor Belgische spoorwegliefhebbers op zaterdag 20 september 1986 van-

af 10u in het Museum van het Stedelijk Vervoer te Woluwe, Tervurenlaan 364 bis, 1150 Brussel, met als programma: voorstelling van de Federatie, voorstelling van de activiteiten van de diverse leden-verenigingen d.m.v. diaprojectie, video enz., videofilm van de MSVB-tramoptocht op 21 juli 1985, diaprojectie over het MOROP-kongres 1985, gedachtenwisseling over de geplande activiteiten in 1987, discussie over de Belgische norm voor de modulaire modelbaan, gedachtenwisseling over nog gewenste Belgische modellen.

Verdere activiteiten gedurende de ganse dag evenals op zondag: stand van de Federatie, museumactiviteiten van het MSVB, modulaire modelbaan van de CFC, modelbaan HO van MOBOV, stands en kasten van verschillende verenigingen, medewerking van de RTBF rechtstreeks vanuit het museum.

Verder nog koopjesmarkt, ruilbeurs, ritten met historische voertuigen, postkaartenverkoop.

Inlichtingen: Febelrail, postbus 44, 1040 Brussel 42.



**Antwerps Tram- en Autobusmuseum** - Naar aanleiding van de Elsdonkfeesten te Edegem, op zaterdag 20 en zondag 21 september 1986, wordt er in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum voor de eerste maal een brocante gehouden van oude en minder oude tram- en busvoorwerpen, alsook van boeken, documenten, richtingsfilms enz.

Deze brocante loopt op zaterdagmiddag van 14u tot 18 u en 's zondags van 10u tot 18u.

Misschien de gelegenheid om uw verzameling uit te breiden tegen matige prijzen!

**Asmoco** - 11<sup>e</sup> internationale ruilbeurs voor verzamelaars van automodellen, oud speelgoed en treinen op zondag 5 oktober van 10u tot 15u in de zaal Saint-Raphaël te Aywaille.

**Asvi** - Speciale ritten met historische trams te La Louvière op 13 en 14 september. De voor juni voorziene ritten te Courcelles hebben eveneens plaats in september.

**BVS** - De Cockerill-lokomotief van de vereniging is op 11 juli te Baasrode aangekomen. Eventuele nog in 1986 in te richten ritten zullen in de nationale pers worden aangekondigd. De BVS-Shop is elke eerste en derde zaterdag van de maand geopend van 14u tot 18u in station Baasrode-Noord.

**CFV3V** - Stoomfestival met o.a. militaire treinen op 27 en 28 september. Zie ook de „Viroinvalexpress”, ingelegd door de NMBS.

**Club Ferroviaire du Centre** - Grote spoorwegtentoonstelling van 12 tot 15 september in de Cercle Horticole, Chaussée Paul Houtart te Houdeng-Goegnies. Miniaturbanen, schaalmodellen en spoorwegdocumenten. Tevens rijdt de „kleine stoomtrein” in het park van de gemeente-kribbe, gelegen aan dezelfde voornoemde straat. Op 13 en 14 september ritten met historische trams tussen La Louvière en Houdeng. Zie ook onder Asvi.

**De Geit, Lierse Modelspoorwegen** - Modelbouwtenntoonstelling „De trein vroeger en nu” in het Vleeshuis, Grote Markt te Lier op 6, 7, 10, 13 en 14 september.

**De Mijlpaal, Vereniging voor Spoorweghistoriek** - Het permanente museum van „De Mijlpaal” is vanaf september toegankelijk telkens op de laatste zaterdag van de maand tussen 10u en 17u (gratis toegang). Groepsbezoeken mogelijk op de eerste en derde donderdag van de maand, tussen 13.30u en 17u. Deze bezoeken dienen schriftelijk aangevraagd.

**De Pijl, Miniatuurspoorwegclub Mechelen** - Grote tweejaarlijkse tentoonstelling op 1, 2, 8, 9, 10 en 11 november, van 10u tot 19u, Leuvensesteenweg 443 te Muizen. Clubbaan in nieuw decor, tweedehandsmarkt, schaal I en live steam. Thematentoonstelling „De modeltrein vroeger en nu”.

**KBVVS - ARBAC** - 37ste Internationaal Spoorwegsalon in de expositielokalen van station Brussel Centraal, van 25 oktober tot 9 november, open van 10u tot 18.30u, op 25 oktober van 14u tot 18.30u. Vrije toegang.

**Li Trimbleu - Blegny** - Op ontdekking in het land van Herve met de toeristische trein, tot 15 oktober (alle dagen). Tevens mogelijkheid tot een bezoek aan de koolmijn.

**Leuvense Modeltreinclub** - De jaarlijkse ruilbeurs voor miniatuurtreinen is voorzien op 2 november, vanaf 9.30u in de zaal Thier-Brau te Leuven.

**MOBOV** - De nieuwe tentoonstelling voor 1988 is nu reeds in voorbereiding! Overigens wordt nu ook de modulebouw ernstig aangepakt.

**Modelbouwmuseumstichting van Antwerpen** - Treinbeurs op 23 november van 9.30u tot 16u, met St.-Niklaas voor de kinderen en tombola. Prijskamp voor de sterkste HO-lok tot 1 december.

**Modelspoorclub van de Kust** - 5de treinweekend van Oostende op 8 en 9 november van 10u tot 19u in de grote feestzaal van het Vrij Technisch Instituut te Oostende.

**MSTB** - Belangrijk : het begin- en eindpunt van de reis met de museumstoomtrein wordt de halte Intercom-park aan de J.F.Willemsstraat te Vilvoorde. Vertrek om 14.30u en om 16.30u. Op 30 november 12de ruilbeurs voor miniatuurtreinen in zaal Star, N. De Brauwerestraat 21, Vilvoorde, van 9u tot 13u. Bijkomende gastronomische rit op 11 oktober, inschrijven vereist.

**Stoomgroep Turnhout** - Tot eind september wordt nog gereden met ministoomtreinen op spoorwijdtes 5” en 7 1/4” op het parcours in het stadspark te Turnhout, van 13u tot 19u, telkens op zater-, zon- en feestdagen (bij gunstige weersomstandigheden).

**TTA - Tramway Touristique de l'Aisne** - Er wordt met stoomtractie gereden op 7 en 14 september en op 5 oktober. Vertrek : 14, 15, 16 en 17u (dit laatste vertrek onder voorbehoud). Het Koninklijk rijtuig A165 rijdt mede en is toegankelijk mits reservatie en toeslag.

**Veilingen van oude speelgoedtreinen** - 26ste veiling schalen OO-HO op 21 september om 10u, 27ste veiling op 6 december schalen O-I-II om 15u en op 7 december schalen OO-HO om 10u. Kan. de Meyerlaan 8, 9160 Hamme.

Gezien het grote aanbod werden wij verplicht, de diverse manifestaties a.h.w. in „telegramstijl” aan te kondigen. Reeds eerder vermelde gebeurtenissen werden niet herhaald. Voor de meeste adressen kunnen onze lezers terecht in vorige nummers van ons tijdschrift.

Gegevens : NMBS, Febelrail en de diverse verenigingen.

Rail-Revue is niet verantwoordelijk voor eventuele vergissingen of weglatingen.

## NAGEKOMEN BERICHTEN

### Herfst-fotorit met de spoorauto's 551.48 en 4614

Op zaterdag 8 november 1986 organiseren de verenigingen TTZ en MOBOV gezamenlijk een unieke fotorit door het herfstgekleurde Limburgse landschap. Reisweg : Leuven-Hasselt-Zolder-Genenbos-Zolder-Mol en terug over Hasselt naar Leuven. Deelnameprijs 550 F, met opstapmogelijkheid te Leuven en te Hasselt. Inlichtingen en inschrijvingen (tot 15 oktober 1986) bij TTZ, Radiostraat 19, 3700 Tongeren - Tel. : 012/23.76.61 en bij MOBOV, De Oude Landen 94, 2070 Antwerpen - Tel. : 03/647.13.82.

**Grote modellen- en modelbouwtenntoonstelling** in het Anspach Centrum te Brussel van 22 tot en met 26 oktober 1986, met deelname van de belangrijkste Belgische invoerders van modelspoormaterieel.



De tweeassige spoorauto 551.48, terug op het spoor tijdens het TTZ-festival te Zolder, na een lange rustperiode in de Leuvense museumloods, 15 augustus 1986. Foto Max Delie.

# Lezerspost

Onze attente lezer-medewerker Thierry Heylen laat opmerken, dat de in Rail-Revue 4, blz. 109 gepubliceerde cijfers omtrent het M4-rijtuigen-bestand niet kloppen. Rail-Revue ontleende deze gegevens aan „Het Spoor” nr. 2/1980. De huidige verdeling van het M4-park is als volgt : 50 stuks A, 430 B, 65 AD en 35 BD. Het totale aantal van 580 eenheden is dus korrekt, evenals de cijfers aangaande de tot stuurstandrijtuigen omgebouwde AD's en B's. Waarvan graag akte.

*Mijnheer,*

*In navolging van uw artikel in Rail-Revue 3 over het verzamelen van prentkaarten, wil ik hieraan toevoegen dat het ook mogelijk is om een uitgebreide collectie postzegels met spoorwegmotief aan te leggen.*

*Dit kan zowel een verzameling Belgische of buitenlandse postzegels betreffen.*

*Een interessant onderwerp vormen misschien wel de zgn. „spoorwegzegels” uitgegeven door de NMBS. Naar mijn inziens is dit feit nog te weinig bekend. Ook op deze zegels worden veelvuldig lokomotieven en wagons van eigen bodem afgebeeld.*

*Mocht dit onderwerp u interessant lijken, dan ben ik graag bereid hieraan één (of meerdere) artikels te wijden, ter publicatie in Rail-Revue. Zelf beschik ik over een tamelijk volledige verzameling „spoorwegzegels” waaruit eventueel afbeeldingen bij de artikels kunnen gekozen worden.*

*Graag ontvang ik een antwoord van uwentwege.*

*Vriendelijke groeten,  
E. Cassiers, Hoboken*

## Antwoord van de redactie :

Het staat buiten kijf, dat post- en spoorwegzegels een interessante visie kunnen bieden op het spoorgebeuren in binnen- en buitenland en dit zowel wat het verleden als het heden betreft. Wijzelf, alhoewel geen verzamelaars, bezitten diverse postzegels met spoorwegmotieven en wij zijn ervan overtuigd, dat nog vele lezers in dit geval verkeren. Indien er voldoende belangstelling voor dit onder-

## Spoorwegfilms op video

Stuur 1 internat. antwoord-  
coupon voor catalogus  
(NL : f 0,70 aan postzegels)

O. Schouwstra  
P. Campersingel 83  
9713 AE Groningen  
Nederland

werp mocht blijken te bestaan (dit kan wellicht worden opgelezen uit de resultaten van onze opiniepeiling) dan zullen wij met genoegen uw bijdrage(n) over dit onderwerp in Rail-Revue publiceren !

*Mijne heren,*

*Rail-Revue is ongetwijfeld het tijdschrift waar elke Belgische spoorweghobbyist jaren op gewacht heeft. Eindelijk eens iets écht Belgisch.*

*Er moet duidelijk hier en daar nog wat geschaafd worden, maar ja dat weet jullie redactie ook, vandaar de opiniepeiling.*

*Wat meer info over goederenwagens en diesellocomotieven zou welkom zijn vooral met goede detailfoto's van het grote voorbeeld, een zeer nauwkeurige en volledige lijntekening op schaal HO (1/87) - offer er desnoods een heel blad aan op - met zijzicht, bovenzicht en voorzicht en koppel daaraan, indien het onderwerp zich leent een superdetailering of ombouw van een model naar dat onderwerp.*

*Een baanontwerp in HO of N volgens een echte NMBS zijlijn met de nodige foto's van gebouwen, industrieën, landschap, e.d. zou ook voor een keer niet mis zijn. Het kan met een simpel onderwerp beginnen.*

*Natuurlijk mag het geen puur modelbouwblad worden, er moet ook ruimte zijn voor de grote spoorweg.*

*Waarom eens geen biografie over onze knappe spoorwegfotograaf Max Delie en zijn werk ? In één klap kan je er wat fototips voor spoorwegfotografie bij inlassen.*

*Het is echt niet nodig om al snel een blad van 200 blz. aan te bieden zoals zoveel andere buitenlandse tijdschriften dat doen. Rail-Revue moet stilaan groeien en stevig gefundamenteerd worden, zodat „ons” blad nog vele jaren informatie kan verschaffen over het Belgische railgebeuren.*

*P. Dielen, Hoboken*

Uw simpatieke brief vormt a.h.w. een samenvatting van de verzuchtingen van veel modelbouwers/modelbaanliefhebbers. De opmerking omtrent de tekening(en) leggen wij hierbij voor aan hen, die zulke opdracht technisch kunnen waarmaken (wellicht één of meerdere van onze lezers ?). Uw interessante suggestie m.b.t. Max Delie wordt aan betrokkene doorgespeeld. Wij danken U overigens voor uw heldere inzicht betreffende de problemen, waarmee een beginnend tijdschrift als het onze, dat overigens nu nog geen duizenden lezers heeft, wordt gekonfronteerd.

*Zeer geachte heer Keutgens,  
Ik reageer gaarne op Uw bespreking van het boekje Trams 86 door Gerard Stoer in Rail-Revue 4/86 pag. 123.*

*U betwijfelt daarin de mededeling van Stoer dat het Brussels paardetramrijtuig 31 uit Den Haag afkomstig was. Die*

*bewering is echter niet zonder grond, maar is gebaseerd op artikels van mijn hand over de historie van het Haagse paardetrammaterieel.*

*Wat is het geval ? Sedert 16 oktober 1873 werd het Haagse trambedrijf geëxploiteerd door een Belgische maatschappij, de S.a. des Tramways de la Haye, waarvan de zetel was gevestigd te Brussel. Deze stelde nieuw materieel van Belgische makelij in dienst, waaronder - in 1874 - 8 wagens (nrs. 4-11) van precies hetzelfde uiterlijk als de nog bestaande Brusselse 31. In juli 1875 wordt - in een door mij gevonden keuringsrapport - gemeld dat het Haagse rijtuig 11 „verwisseld” is met een dicht rijtuig 11, eveneens uit België afkomstig. Dit gegeven, gecombineerd met de solitaire verschijning van de Brusselse 31, is de grond van mijn mening dat de 31 in Den Haag heeft dienst gedaan. De Brusselse fabrikant (Evrard) staat daarbij buiten kijf.*

*Het zou aardig zijn als U t.a.v. dit punt nog een aanvulling zou kunnen maken op Uw recensie in Rail-Revue.*

*Inmiddels verblijf ik,  
met vriendelijke groeten,*

*Mr. R.G. Klomp, Duiven (Nederland)*  
(N.v.d.r. : bovenstaand schrijven werd iets ingekort)

Zeer geachte Heer Klomp,  
Om een eerste misverstand - waarvoor mijn excuus - uit de weg te ruimen : niet de heer Keutgens doch ondergetekende is auteur van de bespreking van „Trams 86”. De tegenspraak die is ontstaan over de afkomst van rijtuig 31 vindt haar oorsprong in de ondertiteling van de foto : „... Mogelijk stamt dit voertuig uit Den Haag”. Stammen = afkomstig zijn van of uit. Afkomstig = geboortig uit, oorspronkelijk thuis behorend in - (cfr. Van Dale 1984, pag. 91-92). Indien de heer Stoer had geschreven „Mogelijk heeft dit voertuig in Den Haag gereden - dienst gedaan”, dan was aan die tekst geen andere interpretatie te geven geweest.

Tenslotte dank ik U voor uw zeer interessante toelichtingen omtrent het Haagse paardetrammaterieel.

Met eveneens vriendelijke groeten,  
Staf Cuyt

*In 1904 bouwde La Métallurgique te Nivelles 34 vierassige motorrijtuigen met twee motoren à 55 pk naar een Amerikaans ontwerp t.b.v. de ESM op de lijn Haarlem-Amsterdam.*

*Is het bekend hoe dit Amerikaans ontwerp er uitzag ? Zijn er meer voorbeelden bekend van Amerikaanse invloeden omstreeks 1900 op Europees (Belgisch) tramwegmaterieel ? Misschien kan over dit onderwerp t.z.t. in Rail-Revue een artikel verschijnen ?*

*ir. H.A. Stiphout, Scheveningen*

Wie onder onze lezers weet hier meer over ? Reacties graag aan het adres van Rail-Revue.

Zou graag artikelen lezen over de geschiedenis van de particuliere spoorwegen die nu deel uitmaken van de NMBS, zoals de GCB (Grand Central Belge), de Nord Belge, enz...

J.F. Muller, Amsterdam

Antwoord als boven. Dit lijkt ons al helemaal een kluit voor „specialisten”.

Een vraagje als modelspoorder : is het aanbrenge van Belgische beschrifting (zie foto p. 118) een doenbare zaak ? Zoja, hoe wordt dat gedaan ?

J. Van den Bulcke, Merelbeke

In de handel (bv. firma Joadis te Edingen, verschooten te Antwerpen) is wel een en ander verkrijgbaar onder de vorm van afrijfmateriaal.

Letraset brengt uiterst kleine letters, cijfers en lijnen in witte uitvoering. Het overbrengen van de opschriften is niet zo moeilijk. Werk naar foto's uit het grootbedrijf, bereken de grootte van cijfers en letters aan de hand van de schaalverhouding die uw voorkeur heeft en zorg ervoor, bij het werk beide handen vrij te hebben (model vastzetten - opletten voor beschadiging !). Werk op droge, vetvrije ondergrond.

Is het niet mogelijk art. in te lassen aangaande seingeving NMBS, heden en verleden ?

Fr. Engelen, Borsbeek

Een uitgebreide bijdragereeks met betrekking tot dit onderwerp is in voorbereiding doch vergt, zoals U zal begrijpen, heel wat voorstudie, opzoekingswerk en fotografie. Verder dient deze reeks aan de NMBS voorgelegd, opdat die zou kunnen vaststellen, of individuen met minder eerlijke bedoelingen geen misbruik van bepaalde gegevens en inlichtingen zouden kunnen maken.

Graag een rubriek over industriële smalspoorweg, bv. 60, 75 en 90 cm-spoor (type zandtreinen gebruikt bij het graven van kanalen en bij de aanleg van snelwegen).

J. Vandeborne, Vilvoorde

Indien iemand gevonden wordt die over het door U gewenste onderwerp bijdragen kan leveren, zullen wij deze graag opnemen. Het benodigde illustratiemateriaal dient eveneens te worden opgepoord.

Graag beschrijving in HO : stoomlok type 69, G.C.I.-rijtuig, K1-rijtuig, M2-rijtuig, rijtuigenpark uit tijdperk II periode B en C - inz. I- en L-rijtuigen.

E. Nyssens, Berchem-Antwerpen

Wij leggen uw verzoek voor aan de „deskundigen” en wachten op hun reakties !

Tracht zoveel mogelijk objectieve historische achtergrond-informatie te brengen (infrastructuur : aanleg lijnen, ontwerp, keuze trajekt, architectuur, aspecten technische ontwikkelingen enz). Vermijd in ieder geval tegemoet te komen aan cijfervreters die zich niet bekommeren om het sociaal-ekonomisch kader waarin het openbaar vervoer moet gezien worden.

F.A. Cresens, Tielt

Over de door U geciteerde onderwerpen zijn hele boeken vol te schrijven. Waar mogelijk zullen wij echter aan uw wensen tegemoet komen.

#### Tot slot nog enkele kritische opmerkingen :

tekst is veel te zwaar (lettertype) zou gerust kleiner mogen zijn zodat er meer artikels of tekeningen, schema's en foto's bijkunnen. De algemene lay-out vind ik niet geslaagd.

P. Peeters, Hoboken

Het gebruikte lettertype wordt door één lezer afgewezen en dat bent U. Wil a.U.b. ook eens rekening houden met die lezers waarvan de ogen niet meer zo schitterend functioneren als de uwe. Wat de lay-out betreft : inderdaad eenvoudig, duidelijk en zonder fantasietjes. Indien de opmaak „hedendaagser” wordt gewenst, zou U wellicht voor enkele honderden lezers méér kunnen zorgen, zodat de hiermee gepaard gaande extra-kosten ook daadwerkelijk kunnen worden betaald.

Voor zijn prijs zou er in het tijdschrift meer te lezen moeten zijn. Meer kleurenfoto's om modelbouw getrouwer te kunnen nabootsen.

L. Voet, Edegem

In Rail-Revue is naar verhouding evenveel te lezen als in „dikkere” tijdschriften die uitpuilen van de publiciteit. Het aantal bladzijden wordt uitgebreid van zohaast dit ingevolge een groeiend publiciteitsaanbod noodzakelijk wordt. Wat kleurenfoto's aangaat, zie ons antwoord op vorige brief.

- lay out en opmaak zijn ouderwets en onverzorgd
  - de stijl (= schrijfstijl) hoort thuis in gestencilde vlugschriften
  - artikels éénvormig ondertekenen (dwz voornaam + naam - voluit)
- NIET: Apotheke C.C.V. Happaers  
Bakker Jozef Peeters
- beknopte en keurige taal
  - wie is de redactie ?

Johan L. Vanderhoeven, Bonheiden

De presentatie van het nr. 4 is prachtig. Ik denk dat het op deze wijze in een uitstraam beter in het oog valt voor verkoop. Doe zo voort !!!

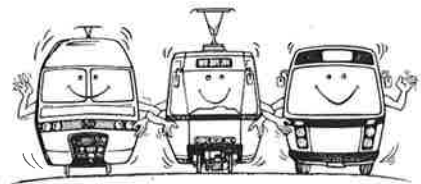
K. Dierckx, Hoboken

Afzender is meer in tram geïnteresseerd, vandaar sommige subjectieve antwoorden. Proficiat voor de objectiviteit en taal van het tijdschrift.

E. Morbé, Borgerhout

Votre revue est excellente. Elle contente une majorité d'amateurs de chemins de fer belges et étrangers, modélistes et autres. Continuez dans cette bonne voie!

B. Dieu, Mons



Trein-Tram-Bus dag zondag 5 oktober '86

## Puntstukje

### Aan alle LGB-liefhebbers

Mag ik U verzoeken uw naam, volledig adres en telefoonnummer kenbaar te maken, door middel van een gele briefkaart, te verzenden aan mijn adres. Ik ben geen handelaar in speelgoed of heb niet de bedoeling een club op te richten. Ik zal aan de hand van de ontvangen inlichtingen een lijst opstellen en toezenden aan alle medewerkers, zodat individueel contact mogelijk is i.v.m. LGB-ideeën, problemen en verkoop van tweedehands materiaal.

Vermeyen Lucas, Catershoflaan 36,  
2060 Merksem-Antwerpen.

**Foto voorpagina :** Twintig jaar geleden hield de NMBS de stoomtraktie voor gezien. Paul Jacops vertelt, vanaf dit nummer, over de laatste stoomdiensten (jaren '65, '66 en 67-!) bij onze nationale maatschappij. Lok 53133 (het „keukenfornuis”) sleept een goederentrein te Hasselt op 7 september 1966. Dia Max Delie.

**Onze kleurenposter :** Voor éénmaal (en dan nooit weer !?) een autobus. De door Autobus De Polder N.V. prachtig gerestaureerde bus 52 tijdens haar rit - op eigen kracht - naar het Antwerps Tram- en Autobusmuseum. 24 maart 1986. Dia Robert Boogaerts.

**Foto achterpagina :** De TTZ (Toeristische Trein Zolder) heeft reeds een mooi lokomotievenpark uitgebouwd. Onze foto geeft een uitstekend stoom-sfeerbeeld, zoals dat te ervaren was op het TTZ-festival. 17 augustus 1986. Foto Max Delie.



