

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Tweede jaargang - Nr. 7 - december 1986 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 135 F

HET EINDE VAN DE STOOMTRACTIE IN BELGIE - DE BUURTSPOORWEGSTELPLAATS
TE TURNHOUT - HUCKEPAK EN KANGOEROE - NIEUW TRAMBEDRIJF TE NANTES -
NIEUWE MODELLEN '86-'87 - RAIL-AKTUEEL - SPOORAGENDA - LEZERSFORUM

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. Jacobs, J. Van Olmen (spoorwegen), E. Keutgens (tram), J. Engels (modelbouw), C. Smits (autobus)

Medewerkers : H. De Bleser, M. Delie, C. Happaers, K. Hoggett, P. Jacobs, 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.

Zorgenkinderen...

Met uw goedvinden, beste lezer, willen wij het deze maal even hebben over twee „zorgenkinderen” van Rail-Revue, te weten de bijdragen over modelbanen en modelbouw enerzijds en onze rubriek „Lezerspost” anderzijds. Dat het ene veel te maken heeft met het andere zal hierna mogen blijken.

De in miniatuurspoorwegen geïnteresseerde medewerkers aan ons blad hebben van in den beginne getracht, U naar best vermogen in te lichten en op de hoogte te houden over wat in de modelspoorwereld reilt en zeilt. Dat daarbij in de eerste plaats aandacht werd en wordt geschonken aan het Belgische „gebeuren” ligt o.i. voor de hand.

Het is echter, voor de enkele medewerkers op dit terrein, gewoon onmogelijk ALLES op de voet te volgen.

In een vroeger hoofdartikel hebben wij er trouwens reeds op gewezen, dat wij ons voornamelijk zouden bezig houden met specifiek binnenlandse onderwerpen dienaangaande, eerder dan ons te laten verleiden tot het publiceren van reeds in overvloedige mate aanwezige algemene gegevens met betrekking tot de (om)bouw van modellen en banen. De modelspoorwegliteratuur biedt hier, ook in het nederlands, ruim voldoende informatie.

Een uitzondering op de regel vormen de bijdragen over modelbaan-electronica. Daar het hier gaat om persoonlijke en niet eerder gepubliceerde experimenten van de betrokken medewerker, zullen wij deze graag blijven publiceren. Wij zijn van oordeel dat de in deze materie geïnteresseerde lezers, alhoewel ze wellicht voorlopig nog een minderheid vormen, er recht op hebben.

Voor het overige zijn wij ervan overtuigd, dat vele van onze lezers zich bezig houden met het ontwerpen en bouwen van specifiek Belgische „toestanden” (banen, sporenplannen, gebouwen, landschappen, materieel enz.). Tot hen richten wij de dringende oproep, hun ervaringen terzake mede te delen, teneinde andere hobby-beoefenaars eventueel een handje toe te steken. Vanzelfsprekend is niet iedereen fotograaf, tekenaar of schrijver, doch dit mag onze lezers niet weerhouden, iets van zich te laten horen. Onze taak bestaat er o.a. in, middels hun gegevens, te zorgen voor lezenswaardige bijdragen.

Dit brengt ons, tenslotte, op onze rubriek „Lezerspost”. Vanaf heden zullen wij daarvoor de titel „Lezersforum” gebruiken, vermits het onze wens is, middels deze bijdragen een vruchtbare dialoog te doen ontstaan onder onze lezers. Regelmatig ontvangen wij brieven met vragen om inlichtingen omtrent de meest verscheidene onderwerpen m.b.t. onze hobby. Afgezien van de harde realiteit die zegt dat ons gewoon de nodige tijd ontbreekt om ieder schrijven persoonlijk te beantwoorden, moeten wij bovendien deemoedig bekennen dat wij niet alles (kunnen) weten. De meest logische oplossing voor dit probleem lijkt ons dan ook zulke brieven, in zoverre hun inhoud voor meerdere lezers van belang kan zijn, in „Lezersforum” te publiceren. Wij hopen dat zij, die een sluitend antwoord op de gestelde vragen kunnen leveren, dit ook daadwerkelijk zullen willen doen.

Dit zijn, met 1987 voor de deur, onze wensen. Of zijn het dagdromen? Aan U om het tegendeel te bewijzen!

Rail-Revue

INHOUD

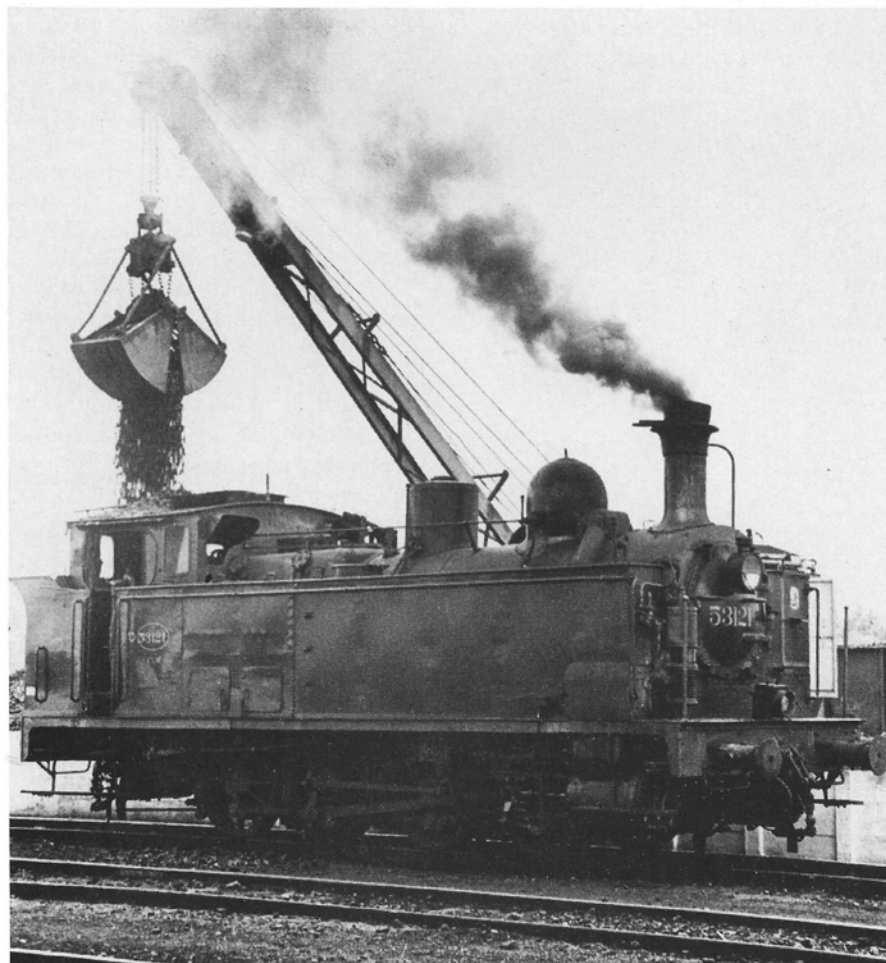
Zorgenkinderen...	blz. 66
Het einde van de stoomtractie in België (II)	67
De buurtspoorwegstelpplaats en het overladingsstation te Turnhout (II)	72
Fotobladzijde spoorwegen	78
Het gekombineerde spoor- en wegvervoer	
Hückepack/Kangoeroe	79
Het nieuwe trambedrijf te Nantes	83
Fotobladzijde tram en bus	87
Autobusbedrijf Dauwe en Cie p.v.b.a.	88
Nieuwe modellen '86-'87	89
Modelbaan-electronica : rijlichtenschakelaar (II)	94
Rail-aktueel	95
Spooragenda	98
Lezersforum	99

Het einde van de stoomtractie in België (II)



Een korte rustpauze voor 81134 in het depot St.-Ghislain, juni 1965.

53121 vult haar kolenvoorraad bij met behulp van een „grote” kraan.



We hebben het eerste deel afgesloten op 22.5.1966, bij het in voege treden van de zomerdienstregeling 1966. Zoals daarin gezegd bleven er op dat moment nog 207 effectieve stoomlocomotieven over voor een totaal van 80 diensten. In dit deel gaan we de verdere evolutie na in verband met de buitendienststellingen en de toestand van het stoomlocomotievenpark op 20.12.1966. Tenslotte beschrijven we in deze bijdrage ook de historische rit van de 29.013 op 20.12.1966.

Op 30 mei 1966 werden, met uitzondering van het allerlaatste PV, het grootste aantal locs buiten dienst gesteld. Het betrof PV 236 waarvan de „slachtoffers” op 20 juni uit de geschriften gingen. De samenstelling en verdeling van dit PV kan U in onderstaande tabel vinden.

	29	53	64	81
Merelbeke	2	5	7	
Kortrijk	4		2	
Herbestal	1 (★)			
Kinkempois	4		1	8
Monceau		1		
Hasselt				1
Gouvy				2
Totaal	11	6	10	11 38

Tussen 20 juni en 3 oktober (begin van de winterdienst) werden er nogmaals 44 locomotieven afgesteld. Met het PV 275 van 28 juni werden er 7 loks type 29, 8 type 53, 2 type 64 en 5 type 81 buiten dienst gesteld. Ze werden uit de geschriften verwijderd op 25 juli 1966. Deze locomotieven waren afkomstig uit de depots Leuven (5), Haine-St.-Pierre (1), Merelbeke (4), Monceau (1), St.-Ghislain (9) en Tournai (2). Met het PV 379 van 18.8.1966 verdwenen er nogmaals 22 stomers van de Belgische sporen. Het betrof hier 8 stuks type 29 (5 van Haine-St.-Pierre en 3 van Stockem), 4 type 53 (1 van Kortrijk en 3 van Monceau), 8 type 64 (1 Merelbeke, 1 Kinkempois en 6 Tournai) en ook nog 2 type 81 (1 St.-Ghislain en 1 Herbestal - reeds sinds de zomerdienst niet meer opgenomen in een planreeks-).

Op 3.10.1966 ging de winterdienst 1966 van start. Het was meteen de laatste dienstregeling waarin stoomlocomotieven in een planreeks werden opgenomen.

Op 3 oktober bleven er nog 113 locomotieven in het effectief over; hiervan werden er slechts 32 in het dienstplan voorzien. In de onderstaande tabel hebben we deze toestand per locomotiefstype samengevat :

type	effectief	in dienst	netreserve	diensten voorzien in dienstboek
29	27	15	4	10
53	22	8	6	6
58	5		5	
64	23	10	6	6
81	36	15	9	10
Totaal	113	48	30	32

Wanneer we deze aantallen vergelijken met de effectieven op 22.5, zien we een vermindering met 94 locomotieven, verdeeld als volgt : type 29 : 28, type 53 : 20, type 64 : 21, type 81 : 25. Ook het aantal diensten werd met 48 verminderd. Met het type 64 werden er 16 afgeschaft, met types 29 en 53 waren er dat 11 en met het type 81, tenslotte, 6. De 3 diensten met het type 58 kwamen niet meer voor in de winterdienst. Opmerkelijk is wel dat het aantal locomotieven wat in het effectief staat, veel meer bedraagt dan de loks in dienst en in netreserve. Dit feit zou er kunnen op wijzen dat nog veel lokomotieven „koud”, buiten de netreserve, stonden afgesteld.

Hoe was nu de toestand per depot ? Bij het begin van deze winterdienstregeling werden er 6 depots stoomvrij. We zullen deze ieder afzonderlijk in de volgende lijnen bespreken.

Er moet hier echter onmiddellijk vermeld worden, dat het stoomvrij worden enkel betekende dat er geen diensten meer werden voorzien in het dienstboek.

Laten we eerst de overlevende bespreken. Monceau diende 2 diensten met het type 53 af te schaffen en behield nog 5 diensten type 53 en 3 diensten type 81. Kortrijk zag zijn 2 diensten met het type 53 gehalveerd en behield ook nog slechts 1 dienst van de 6 met het type 64.

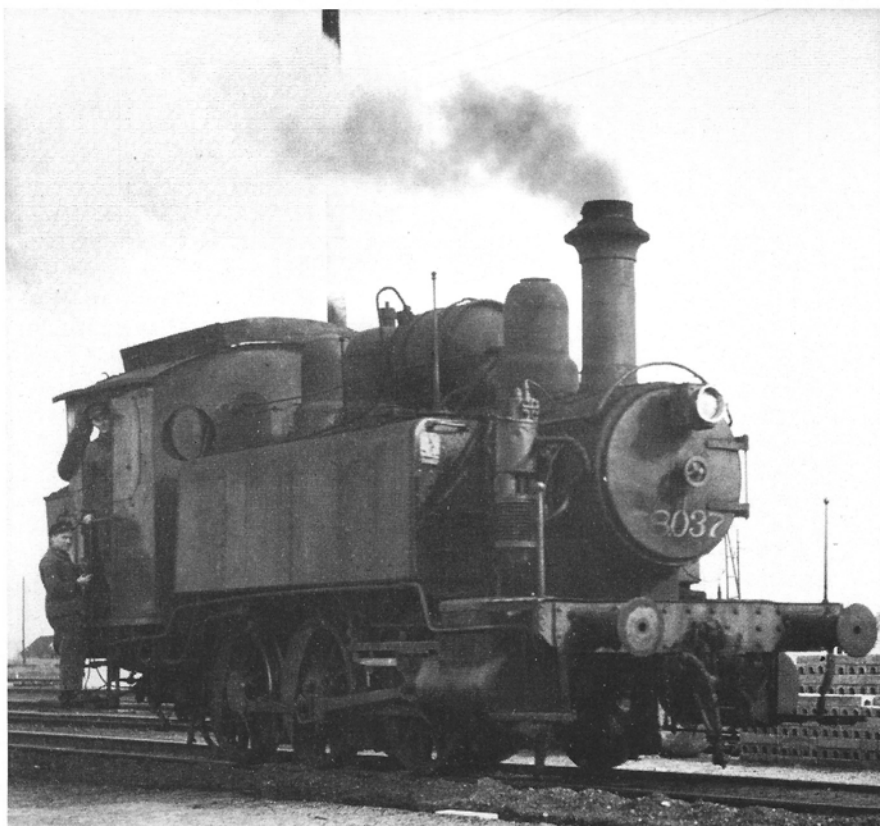
Waar in de zomerregeling 1966 Merelbeke eigenlijk geen diensten meer had, werd het in de winterdienst 1966, samen met de schuilplaatsen Aalst en Dendermonde, terug vermeld. Merelbeke was, mede door het stoomvrij worden van Haine-St.-Pierre, de enige stelplaats die, en dit zonder verlies van één dienst, de enige reeks van 10 diensten met het type 29 inzette. Merelbeke diende echter wel 3 van de 7 diensten type 64 af te schaffen.

Kinkempois behield zijn diensten met het type 64 en 81; wel dienden er respectievelijk 3 van de 4 en 2 van de 5 diensten afgeschaft. Enkel Gouvy diende geen enkele dienst „in te leveren” en behield dus zijn 4 diensten met het type 81. Als overzicht geeft dit per type : 29 : 10, 53 : 6, 64 : 6, 81 : 10; per depot : Monceau : 8, Kortrijk : 2, Merelbeke : 14, Kinkempois : 4, Gouvy : 4.

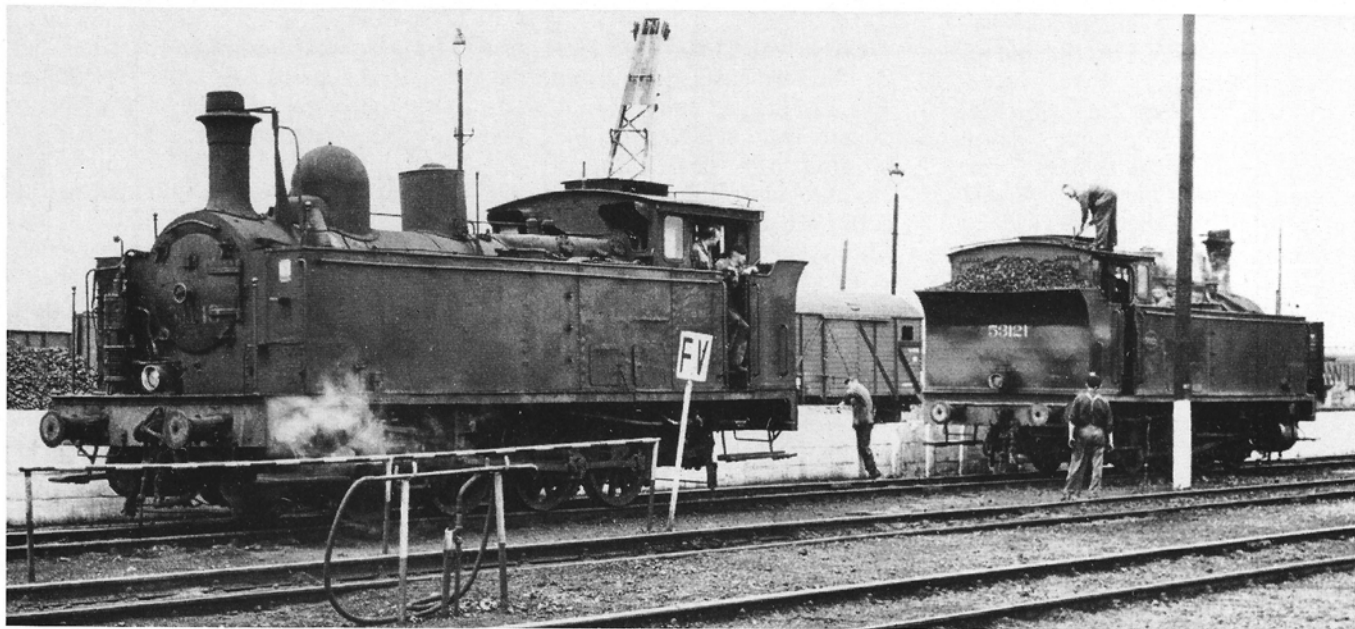
STOOMVRIJE DEPOTS

HASSELT

Hasselt zag zijn laatste 2 diensten met het type 53 en de laatste 3 diensten met het type 58 afgeschaft. Op 6 oktober werden er, met het PV 471, 5 locomotieven buiten dienst gesteld. Het betreft hier de nummers 53121, 53133 (zie de omslagfoto van RR 6), 58006, 81454 en 81467, die sinds de zomerregeling 1966 niet meer in een dienst voorkwamen. Zij gingen op 24 oktober uit de geschriften. Met het PV 554 van 21.11.1966 werden 53149, 58037, 58012 en 58005 buiten dienst gesteld. Deze loks werden op 9 december uit de geschriften verwijderd.



Lok 58037 van stelplaats Hasselt nog volop bedrijvig in juni 1964.



53149 en 53121 worden bevoorrad om zo dadelijk de rangeerdienst aan te vatten. Hasselt, juni 1966.



LEUVEN

Leuven diende zijn laatste twee locomotieven type 53 af te stellen. Het betrof hier 53001 en 53055. Zij werden pas op 29.3.1967 met het PV 232 buiten dienst gesteld en verdwenen op 20.4.1967 uit de geschriften. Over dit PV zullen we het in ons volgend deel nog uitvoerig hebben, daar dit het „historisch” laatste PV was, waarmee stoomlocomotieven buiten dienst werden gesteld. In die bijdrage zullen we ook

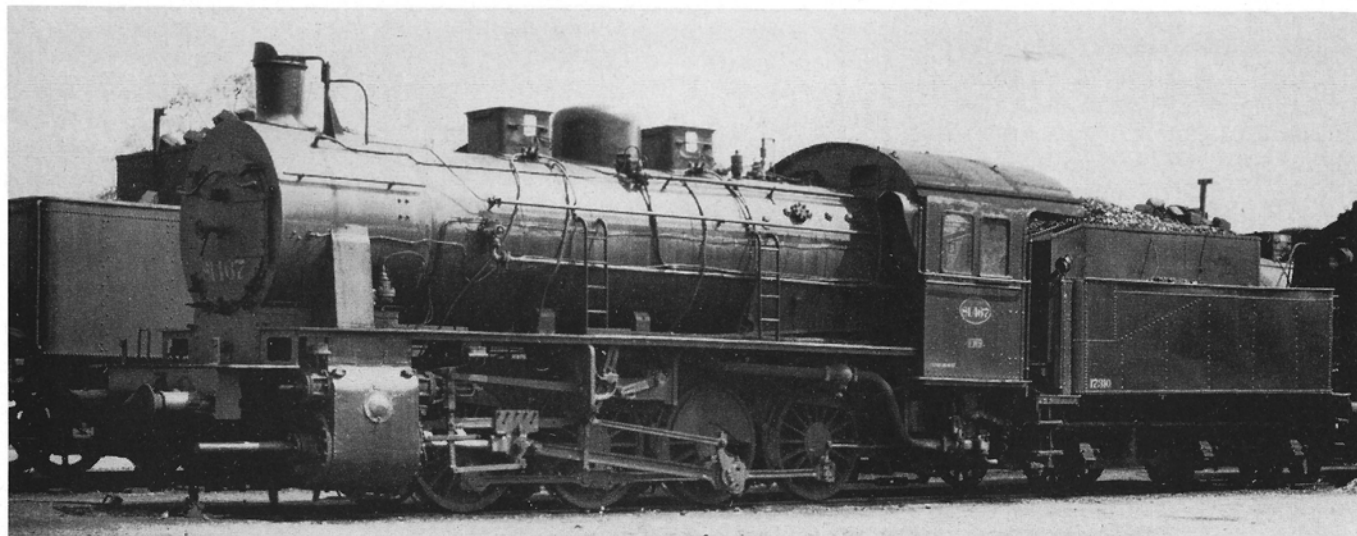
De opschriften op het machinistenhuis van Belgische stoomlocomotieven waren uiterst bescheiden in vergelijking met bv. deze op Duitse locomotieven. Dit gegeven vormt een positief element voor de modelbouwer, die daardoor een deel moeilijkheden bespaard blijft.

kunnen lezen dat Leuven, in die laatste maanden van de Belgische stoom, administratief nog stoomlocomotieven in depot kreeg. Het waarom daarvan is eveneens te lezen in dit volgende artikel. Met het PV 471 van 6.10.1966 werd locomotief 29158 buiten dienst gesteld. Zij ging op 24.10.1966 uit de geschriften. Locomotief 29029, die sinds 20.6.1963 te Leuven gestationeerd was, ging met het PV 232 van 29.3.1967 uit de geschriften.

HAINES-ST.-PIERRE

Haines-St.-Pierre bezat tijdens de zomerregeling 1966 nog een reeks van 10 diensten type 29, die met de winterdienstregeling volledig opgeheven werd. Deze reeks werd echter niet tot op het einde geheel met stoomtractie gereden. Met het PV 275 (28.6.66) ging reeds de 29152 uit de ge-

81467 van stelplaats Hasselt, september 1965. Deze machine stond model voor de HO-versie van Piko.



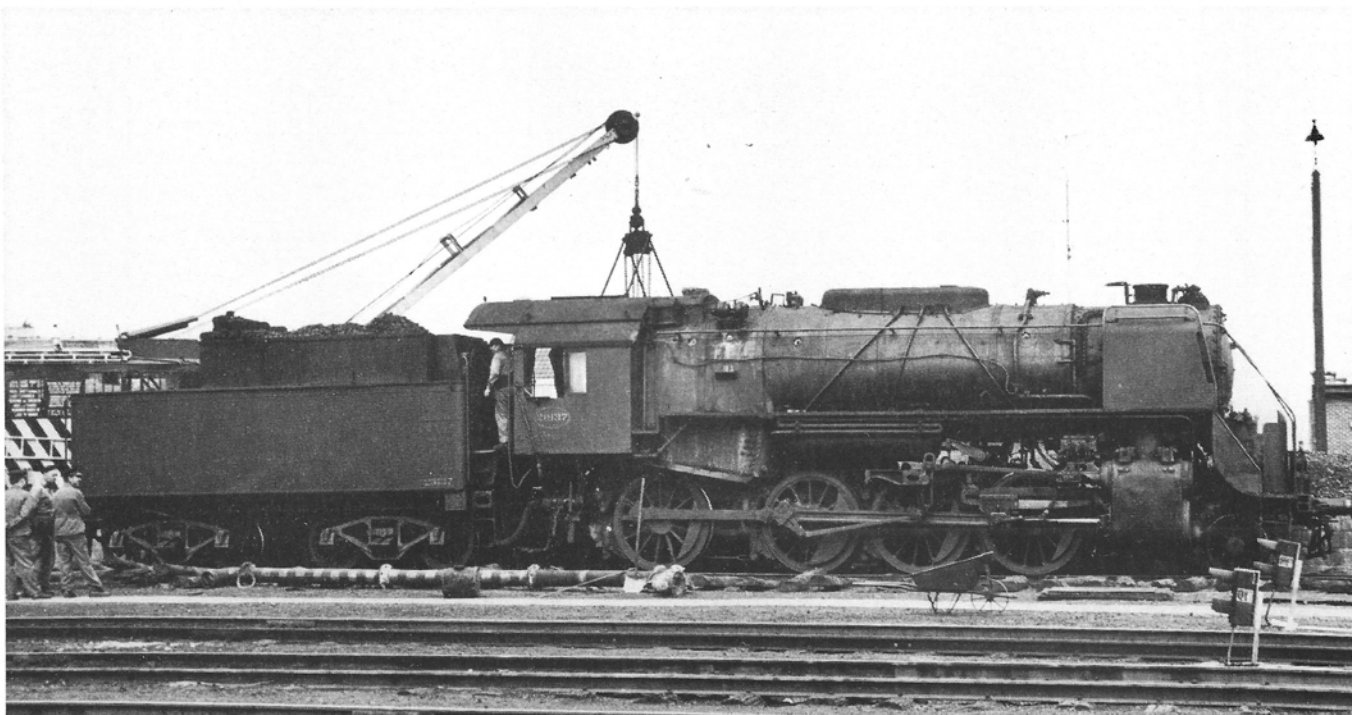
schriften (25.7). 5 andere loks verdwenen met het PV 379 (18.8.66) uit de geschriften (23.9).

Het waren de loks 282, 096, 135, 064 en 047. Zodoende bleven er nog slechts 7 machines over. 6 ervan werden met het PV 471 van 6.10 buiten dienst gesteld en gingen uit de geschriften op 24.10.1966. Het waren de 29130, 29234, 29236, 29220, 29204 en 29219. Met het PV 057 van 11.1.1967 (buiten dienst op 24.2) werd tenslotte ook 29164 afgesteld.

TOURNAI

De reeks van 5 loks type 64 werd met de winterdienst 1966 opgeheven. Evenals Leuven zou Tournai, in de laatste maanden van de Belgische stoom, nog een administratief stoomlocomotiefdepot worden. Op 3.10.1966 bleven er officieel nog 2 loks type 64 in depot te Tournai, echter zonder in een planreeks voor te komen. Het betreft hier de 64103 die met het PV 57 van 17.1.1967 buiten dienst ging (uit geschriften 24.2.1967) en de legendarische 64.045, die

terdienst heeft stand gehouden. Deze reeks bestond reeds vanaf 26.9.1965. De laatste 3 loks type 29 van Stockem werden met het PV 379 van 18.8 buiten dienst gesteld (uit geschriften 23.9). Aan te nemen valt dat ook deze reeks tot dan toe afwisselend met één van de 3 loks 29222, 29050 en 29280 werd gereden. De reeks met de 3 diensten type 53 overleefde echter wel de zomerregeling 1966. De laatste 5 loks type 53 van Stockem werden met het PV 471 van 6.10.1966 buiten dienst ge-



29137 bij de bevoorrading in stelplaats Kortrijk voor wat wellicht een van haar laatste opdrachten zou worden. Juni 1966.

ST.-GHISLAIN

De reeksen met 1 lok type 53 en met 5 loks type 81 werden bij de aanvang van de winterdienst officieel opgeheven. De winterdienst 1965 voorzorg nog 9 loks type 81. 3 werden met het PV 205 van 10.5.1966 afgesteld, ze gingen op 31.5 uit de geschriften (81256, 81091, 81334). De loks 81525, 81134, 81510, 81332 en 81075 werden met het PV 275 van 28.6.66 buiten dienst gesteld (uit geschriften op 25.7.1966). 81211 werd met het PV 379 (18.8.1966) buiten de dienst gesteld (uit geschriften : 23.9). Het laatste type 81 van St.-Ghislain, 81338, werd met het PV 232 van 29.3.1967 te Leuven buiten dienst gesteld. Met het hoger vermelde PV 275 werden de laatste 4 loks van het type 53 (53205, 53228, 53293 en 53073) buiten dienst gesteld. Zodoende werd de door het type 53 gereden reeks reeds voor de ingang van de winterdienst officieel verdiseld.

met het historische PV 232 buiten dienst ging. Beide loks waren respectievelijk vanaf 10.9.1959 en 19.5.1965 in het depot Tournai aanwezig. Tijdens de zomerregeling 1966 gingen er van het depot Tournai 8 loks type 64 buiten dienst. Met het PV 275 van 28.8.1966 (uit geschriften 25.7) werden de 64023 en 64086 buiten dienst gesteld. Met het PV 379 van 18.8, tenslotte, werden de 64097, 64131, 64143, 64146, 64158 en 64147 buiten dienst gesteld. Al deze loks gingen op 23.9 uit de geschriften waardoor te Tournai ook deze laatste reeks van het type 64 niet tot het einde toe kon behouden blijven.

STOCKEM

Stockem bezat tijdens de zomerregeling 1966 nog twee reeksen van stoomlokomotieven. De eerste reeks was een planreeks type 29 met 1 dienst, terwijl de tweede een reeks van 3 loks type 53 was. We kunnen veronderstellen dat de reeks met het type 29 niet tot het begin van de win-

steld. Deze loks gingen op 24.10.1966 uit de geschriften. Het betrof hier de 53094, 53182, 53241, 53299 en 53312.

HOE WAS DE TOESTAND OP 20 DECEMBER 1966 ?

Op 21.11.1966 werden met het PV 554 3 loks 53, 4 loks 58 (de laatsten van deze reeks : 58037, 012, 005 van Hasselt en 001 van Merelbeke), 7 loks 64 en 1 lok 81 buiten dienst gesteld. Al deze loks gingen op 9 december uit de geschriften. Zodoende bleven er op 20 december 1966 nog slechts 66 stoomlokomotieven in dienst. Per loktype geeft dit de volgende verdeling : 20 loks type 29, 11 loks type 53, 10 loks type 64 en 25 loks type 81. Deze loks waren volgens onderstaande tabel bij de verschillende depots verdeeld :

	29	53	64	81
Merelbeke	16		2	
Haine-St.-Pierre	1			
Leuven	1	2		
Kortrijk	2	1	4	
Monceau		2		6
Tournai		6	2	
Kinkempois			2	11
St.-Ghislain				1
Gouvy				7

(Volledigheidshalve dient te worden vermeld dat de 6 loks type 53 van Tournai niet van uit dit depot werden ingezet maar hier slechts verzameld waren voor de nakende buiten-dienststelling. De juiste standplaats op 20.12.1966 kon niet worden achterhaald.)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat verschillende depots de opgestelde reeksen niet volledig meer met stoomtractie konden uitvoeren. Dit was onder meer het geval te Merelbeke voor de reeks type 64 (4 diensten met 2 loks) en te Monceau voor de reeks type 53 (5 diensten met 2 loks). Anderzijds kunnen we opmerken dat in het stoomvrije depot Haine-St.-Pierre lok 29164 nog in de geschriften voorkwam. In het depot Leuven bleven, van de eigen loks type 29, de 29029 en van het type 53, de 53001 en 53055 nog in dienst. Te St.-

Ghislain bleef de 81338 nog dienst doen. Tournai behield de 64103 en 64045. Kortrijk bezat naast zijn loks 53 en 64 ook nog 2 loks type 29 (29137 en 29289) die in geen dienst meer voorkwamen. Ze werden met het PV 232 te Leuven buiten dienst gesteld. Merken we hier ook de grote concentratie van het type 29 te Merelbeke en van het type 81 te Kinkempois op.

DINSDAG 20 DECEMBER 1966

Dinsdag 20 december 1966 is in de geschiedenis van de Belgische Spoorwegen een historische dag. Om 14.07 uur diende uit het station Ath de omnibustrein 8155 met bestemming Denderleeuw (aankomst 15.15 uur) te vertrekken. Op zichzelf niets bijzonders, ware het niet dat deze trein de laatste reizigerstrein was die in de normale dienstregeling door een stoomlokomotief werd gesleept. Deze „eer” viel te beurt aan de 29.013 van het depot Merelbeke, standplaats Aalst. Hiermee bewees het type 29 nog maar eens zijn mogelijkheden als meid voor alle werk.

Op de lokomotief stond een 3-mans ploeg, bestaande uit de heren Van Dessel (hoofdinspecteur), Van Oost (machinist) en D'Hoker (stoker). De trein zelf was samengesteld uit 5 M2 rijtuigen. De toegestane last bedroeg 290 ton, terwijl de werkelijke treinlast slechts 212 ton was. De maximumsnelheid die door de lokomotief werd gehaald, was 80 km/u. Het vertrek uit Ath vond plaats om

14.18 u, met 11 minuten vertraging. De aankomst in Denderleeuw was om 15.26 u.

Zelfs het weer had zijn „straaltje” willen bijdragen tot het welslagen van deze manifestatie. De grijze regenwolken van de vorige dagen waren weggewaaid en een heldere zonneschijn verlichtte het schouwspel. Als een goede stoptrein floot onze „boemel” een laatste maal in elk station waar hij doorreed. Heelwat mensen vergaten een ogenblik hun machines en hun akkers om hem voorbij te zien trekken. In hun vriendelijk gewuif lag wellicht een tikkeltje spijt om de vervlogen tijd. Op het feestprogramma stonden twee plechtigheden : één voor het vertrek te Ath, een andere na de aankomst in Denderleeuw, opgeluisterd respectievelijk door de harmonies van Cuesmes en Brussel. Het vertrek te Ath werd voor de gelegenheid gefloten door de H. Bertrand, toenmalig minister van Verkeer.

Met deze rit werd bij de Belgische Spoorwegen een periode afgesloten. In de komende maanden kan men nog alleen stoomlokomotieven opmerken voor het slepen van een goederentrein. Over deze laatste maanden, over het definitief uitdoven van de laatste stomers en over het stoomvrij worden van de laatste depots zullen we het in het volgende nummer hebben.

(Wordt voortgezet)
Paul Jacops

(*) Zie RR nr. 6 „het einde van de stoomtractie in België” (deel I).

20 december 1966 : „het vonnis is voltrokken”. Nadat 29013 de laatste door een stomer gesleepte reizigerstrein heeft afgehaakt, begeeft ze zich naar haar stelplaats te Aalst. Alle foto's in deze bijdrage : Max Delie.



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

De Buurtspoorwegstelplaats en het overladingsstation te Turnhout (II)

Het gebouw voor de burelen (39), zonder verdieping, werd opgericht langs de kant van de De Merodelei en bestaat thans nog. Volgens de bouwtekening was de binnenruimte onderverdeeld in vijf plaatsen en een gang waarin het publiek toegang had. Er was een bureel voor de stationschef, voor de boekhouding, voor de klerken, een lokaal voor de treinwachters en een archievenmagazijntje.

Het bakstenen gebouwtje, dienstdoende als schrijnwerkerij en lampenplaats had een lengte van 9,60m, een breedte van 4m en werd aan de oostkant, achter het stationsgebouw, opgetrokken. Gedurende de maanden augustus-september 1908 bouwde de S.A. Etablissement Janssens-Van Hooydonck uit Turnhout de bakstenen afsluitingsmuur met traliewerk langs de kant van de De Merodelei, alsook langs de oostkant (115m) en de achterkant van de stelplaats (40).

In het laatste trimester van 1908 bouwden de diensten van de exploitierende maatschappij nog een kolenpark (41) door middel van afgedankte dwarsliggers (42).

Op 19 april 1909 kreeg de aannemer Ch. Weyler uit Hoogstraten de opdracht aan te vangen met de bouw van een wachtzaal, een lampenplaats en een W.C.-gebouwtje (43). De wachtzaal (44), deels opgetrokken in hout en deels in steen, werd geplaatst naast het dienst-

gebouw, kant stelplaats. Het kleine W.C.-gebouwtje kreeg zijn plaats achter de wachtzaal en het bestaande gebouw voor de schrijnwerkerij werd verlengd met ongeveer zes meter om dienst te doen als lampenplaats. De eerste lampenplaats werd in december 1907 omgeschakeld tot een lokaal voor dynamo's, die de electriciteit leverden voor de verlichting van de stelplaats.

Voor de bouw van de wachtzaal diende het afzonderlijk gebouwd magazijn, opgetrokken in 1896, te worden afgebroken. Hogervermelde werken waren uitgevoerd op 26 juni 1909. De ministeriële goedkeuring werd afgeleverd op 17 juni 1909, op het ogenblik dat de werken zo goed als beëindigd waren (45). In hetzelfde jaar werden ook twee keldertjes gebouwd voor petroleum en oliën, volgens een ontwerp van de heer R. Keutgens, grootvader van de schrijver (46).

De vloer van deze magazijntjes (47) lag ongeveer één meter onder het grondniveau van de stelplaats. De muren en het dak staken eveneens één meter boven de grond en het geheel was bedekt met aarde. Deze keldertjes lagen aan de westkant van de stelplaats.

Tijdens de maanden november-december 1913 bouwde de heer J. Van Steenberg, aannemer uit Beerse, aan de westkant van de stelplaats een bakstenen gebouwtje (48), dat ingericht werd als schrijnwerkerij en

lampenplaats (49). Het bestaat nog steeds. De tekening van vermeld gebouwtje kreeg de ministeriële goedkeuring op 14 augustus 1913 (50). Buiten de plaats van de dynamo's werden in die periode de eerste schrijnwerkerij en lampenplaats langs de oostkant van de stelplaats aangepast voor het onderbrengen van accumulatoren voor de verlichting van de stelplaats en de gebouwen.

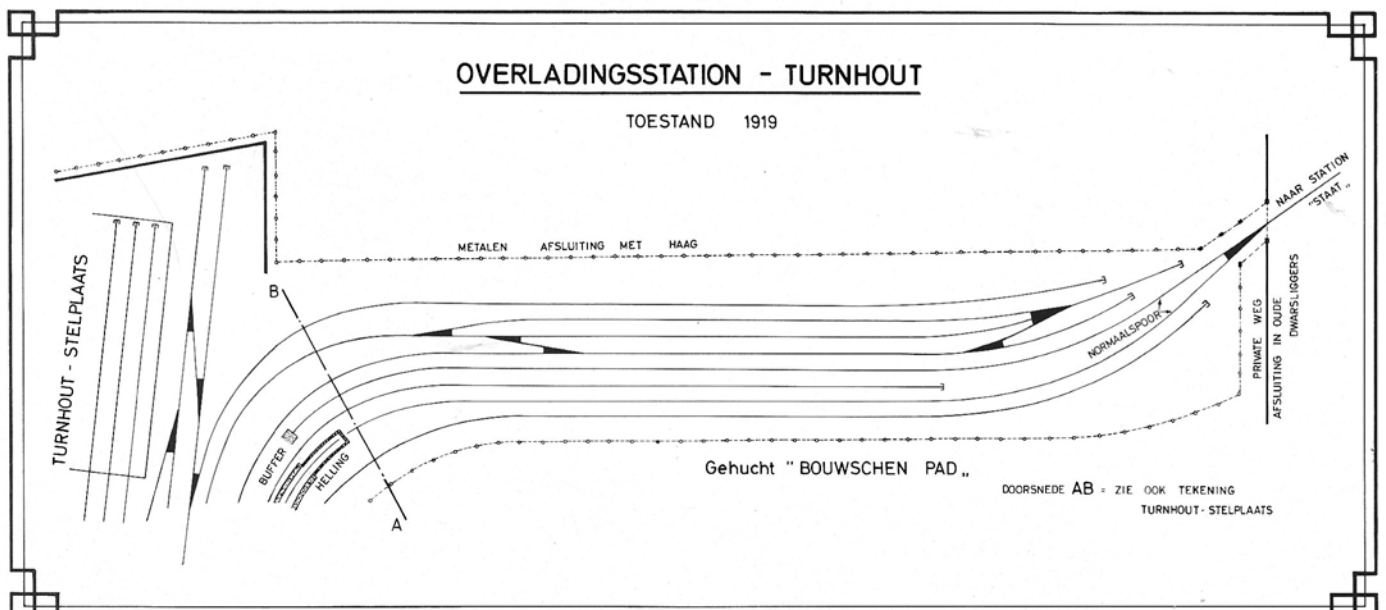
In de tweede helft van 1919 zien we de oprichting van een zanddrooginstallatie langsheen de lokomotieven- en rijtuigloods (51).

Half januari 1927 werd de elektrische installatie voor de verlichting van de stelplaats en gebouwen aangesloten op het openbaar elektriciteitsnet.

Met de komst van de spoorauto's vormde men in de loop van 1935 de lokomotieven- en rijtuigloods om voor het bergen van deze nieuwe spoorvoertuigen.

Op 14 september 1942 startte de heer J. De Vries, aannemer te Hallaar, met de bouw van een loods voor elektrische rijtuigen met materialen afkomstig van de sloping van een deel van de loods van de elektrische rijtuigen te Zurenborg. Dit werk werd hem toegewezen ingevolge de aanbesteding van 8 juni 1942 (52).

De voorlopige oplevering had plaats op 2 juli 1943.



De loods met een lengte van ongeveer 69 m en een breedte van 16 m werd achterin en langs de westzijde van de stelplaats opgericht. Deze loods bestaat thans nog, maar werd in 1963-1964 aangepast voor autobusexploitatie.

De Sekretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen keurde de tekeningen aangaande deze loods goed op 8 juni 1942 (53).

Het traktiestation van Turnhout, dat ondergebracht was in een ex-magazijn van de werkhuizen aan de Antwerpsesteenweg werd, in gevolge het slopen van deze instellingen, overgebracht naar de stelplaats en aldaar in dienst gesteld op 8 februari 1955.

Tijdens de maand juli 1957 begon de bouwonderneming Janssens te Turnhout met de omvorming van de lokomotieven- en rijtuigloods in garage voor autobussen, magazijn, sociale instellingen, smeerstation en toebehooren.

Deze werken waren omstreeks maart 1958 beëindigd.

Dezelfde aannemer startte in december 1957 met de herinrichting van het dienstgebouw, het moderniseren van de burelen en de sanitaire installaties.

Voor de aanpassing van laatstgenoemde installaties diende de in 1909 opgerichte wachtzaal naast het dienstgebouw te worden gesloopt.

De gewijzigde inrichtingen werden in dienst genomen tijdens de maand mei 1958.

Tijdens de jaren 1963-1964 onderging de stelplaats een volledige herinrichting, gedeeltelijk verwezenlijkt in eigen beheer



Turnhout. Het stationemplacement tijdens W.O.I. In de achtergrond nogmaals het overladingstation, maar reeds degelijk in gebruik, o.m. als stapelplaats (bomen). Op de voorgrond Rode Kruisrijtuigen voor het wegvoeren van gewonden!

en gedeeltelijk door aannemers, zodat de laatste tekenen van een tramverleden verdwenen.

Wat betreft de gebouwen, gingen men over tot de volledige omvorming en modernisering tot woning van het in 1891 opgerichte stationsgebouw.

De bestaande bergplaatsen, vroeger dienstig voor de tramexploitatie, werden aangepast als bergplaatsen voor fietsen en bromfietsen.

De loods voor elektrische rijtuigen werd omgevormd in garage voor autobussen en het traktiestation aangepast voor de plaatselijke behoeften.

Verder werd het rangeerplein volledig ingericht. Aanleg van

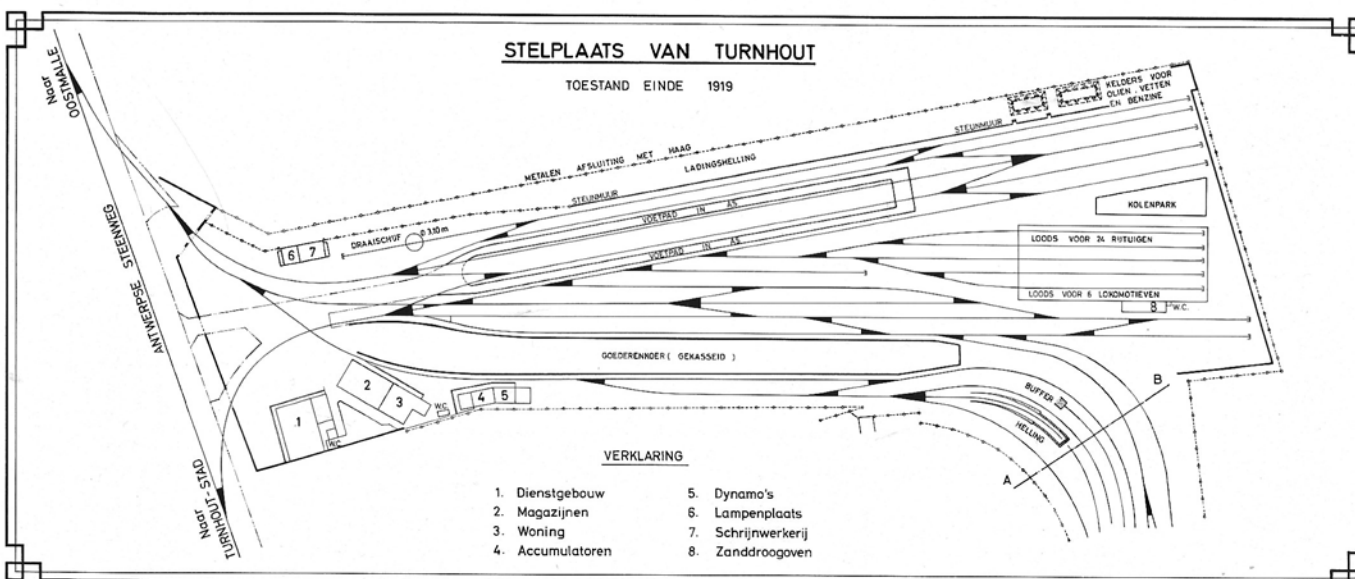
riolering. Aanleg van rijbanen en parkeerplaatsen in bestrating. Totale oppervlakte, ongeveer 9.600 m². Aanleg van dienstkaden in rode oliewerende betontegels en van voetpaden in grijze betontegels.

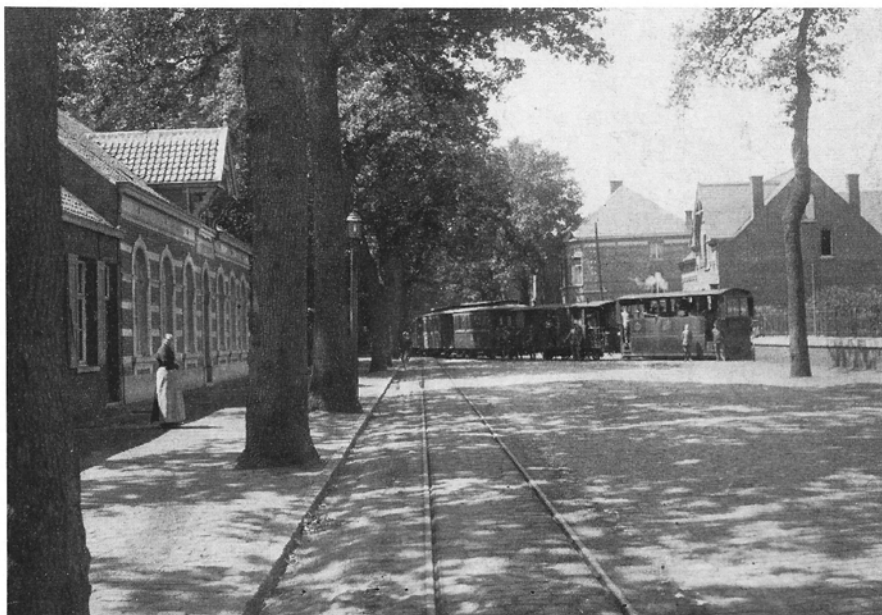
Een installatie voor de voorverwarming van de autobussen, voltooid in de maand december 1963, werd in gebruik genomen op 15 januari 1964.

Tot slot nog de oprichting van een overdekte automatische wasinstallatie voor autobussen.

Het stationemplacement en het overladingstation

Een situatieschets van de stelplaats, gedateerd oktober 1886,





Turnhout, omstreeks 1925-1926. Een reizigerstrein rijdt de stelplaats binnen.

geeft ons een duidelijk beeld van de sporentoestand.

Buiten de aangelegde acht doodlopende sporen en nodige wissels was de stelplaats ook nog voorzien van een weegbrug, een waterkraan voor lokomotieven en een draaischijf.

In diezelfde periode bestond er ook reeds een ontwerp om het tramstation te voorzien van een overladingstation met het groot spoor.

Het ontwerp voorzag de aanleg van een normaalspoor, vertrekkende vanuit het spoorwegemplacement ter hoogte van de steenweg naar Merksplas (54) en lopende over de gronden van het Bouwschen Pad tussen hogervermelde steenweg en de Antwerpsesteenweg.

De verwezenlijking ervan geschiedde om verscheidene rede-

nen slechts in 1912-1913, waarover verder meer.

In de nieuw uitgebouwde stelplaats van 1891 was geen ruimte meer voorzien voor een overladingplaats met het groot spoor. De Nationale Maatschappij had voorlopig de idee laten varen om een aansluitingspoor aan te leggen over de gronden van het Bouwschen Pad en op 13 november 1891 legde zij een ontwerp-tekening aan de ministeriële goedkeuring voor om een overladingsspoor te mogen aanleggen in het spoorwegstation van Turnhout. De machtiging werd verleend op 16 december 1891 (55).

Dit aansluitingspoor, van het hoofdspoor in de Antwerpsesteenweg (richting stad) naar links afbuigend en tussen het bareelwachtershuisje en de over-

weg aangelegd, werd op het stationsterrein naast een verlengd normaalspoor gelegd (56).

Aangelegd in februari 1892 werd het spoor op 25 mei van hetzelfde jaar nog met 18 meter verlengd.

Een uitgegeven postkaart van het stationemplacement van Turnhout geeft ons een duidelijk beeld van dit aansluitingspoor (RR 6/86, blz. 39).

In 1894 zien we dat in de tramstelplaats een bijkomend spoor aangelegd werd naast de goederen-koer (57).

Van de twee sporen gelegen naast de lokomotieven- en rijtuigloods werd het buitenste spoor (kant terreinafsluiting) opgebroken.

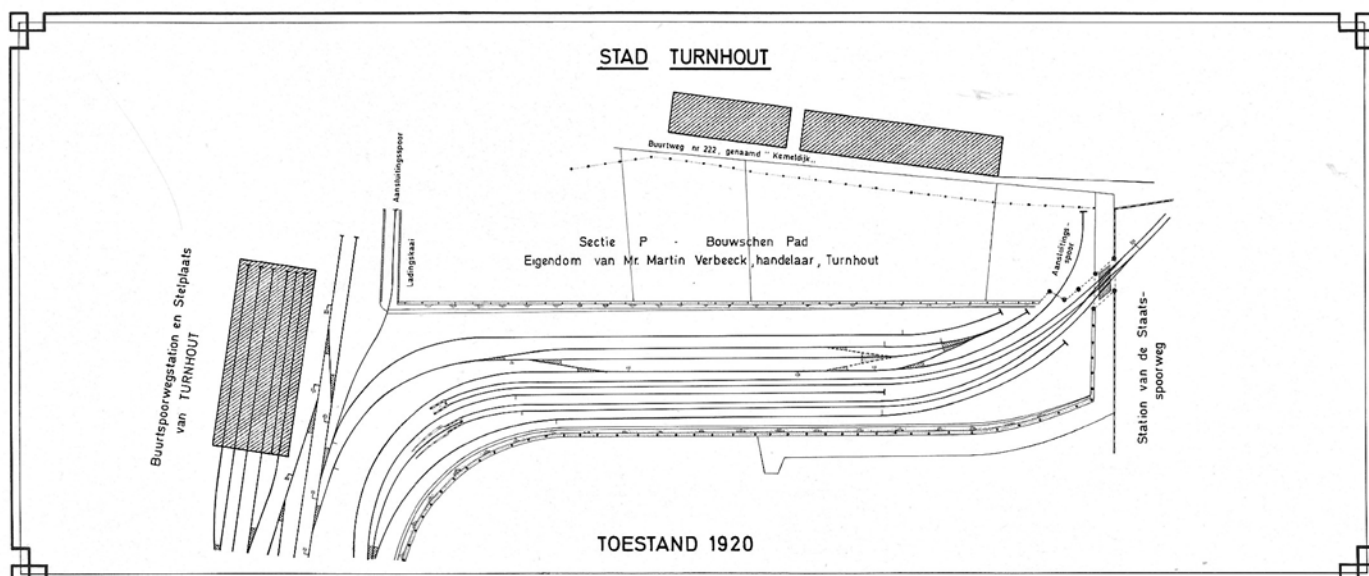
Met het oog op de vergroting van de stelplaats werd op 25 november 1905 een ontwerp-tekening aan de ministeriële goedkeuring onderworpen en goedgekeurd op 31 juli 1906 (58).

Reeds op deze goedgekeurde tekening stellen we vast dat de Nationale Maatschappij terug de idee opvat om een overladingstation aan te leggen op de gronden van het Bouwschen Pad. Met dit doel diende zij op 6 oktober 1911 een ontwerp-tekening ter goedkeuring in voor de aanleg van een nieuw overladingstation.

Het kreeg de ministeriële goedkeuring op 20 december 1911 (59).

Het Ministerieel Besluit van 29 juli 1912 (60) bepaalde de voorwaarden tot aansluiting met het staatspoor en de exploitatie ervan.

Het personeel van de Antwerpse Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen startte op



1 september 1913 met de opbouw en de aanleg van de sporen op het verworven terrein van het overladingstation.

De werken waren op 30 maart 1914 in het stadium van de voorlopige oplevering en het overladingsspoor in het spoorwegstation werd in diezelfde periode buiten gebruik gesteld.

Met betrekking tot de aanleg van de sporen in de stelplaats en het overladingstation werd het hoogtepunt bereikt tijdens de Eerste Wereldoorlog.

We geven daarom ook een overzichtstekening van de stelplaats en het overladingstation in 1919.

De spoorversmalling van 1,067 m naar één meter werd doorgevoerd tijdens de maand augustus 1920.

Ingevolge plaatsgebrek in de stelplaats moest het rangeren van goederenwagens dikwijls doorgaan op de De Merodelei voor de stelplaats, wat gepaard ging met grote moeilijkheden en klachten, zowel van het Stadsbestuur als van de omwonenden. De maatschappij hoopte hieraan te verhelpen door het verwerven van een terrein tussen de Diksmuidestraat en de Guldensporenlei (61).

Met dit doel voor ogen onderwierp zij op 6 juni 1924 een ontwerp tekening aan de ministeriële goedkeuring voor de aanleg van bijkomende sporen op het te verwerven terrein. De tekening kreeg de goedkeuring op 12 januari 1925 (62).

Het ontwerp voorzag de aanleg op het terrein van een normaalspoor, aftakkende van het bestaande N.M.B.S.-spoor in de Guldensporenlei dat het dok aan de Nieuwe Kaai bediende.

Het lag tevens in de bedoeling om vanuit de bestaande stelplaats twee sporen aan te leggen die de Diksmuidestraat kruisten en op het nieuwe terrein zouden uitwaaien in twee sporenbundels, waarvan een naast het normaalspoor zou komen te liggen. Door de lang aanslepende ontegeningsprocedure van het terrein kende het ontwerp geen verwezenlijking.

Op 28 oktober 1930 werd een nieuw ontwerp ter goedkeuring voorgelegd. Ditmaal zag de maatschappij het echter veel grootser (63).

Dit ontwerp voorzag de volledige herinrichting van de sporen in de



Turnhout-stelplaats. Mei 1947. De stoomtraktie heeft nog niet afgedaan. Links de tramloods, opgericht in 1942-1943 met materialen afkomstig van de sloping van een deel van de tramloods voor elektrische rijtuigen te Berchem, Zurenborg. Rechts de oude loodsen voor de stoomtraktie. Foto A.G. Nymeyer.

stelplaats, de afbraak van de lokomotieven- en rijtuigenloods en de oprichting van een nieuwe remise voor 14 loks en 28 rijtuigen aan de westkant van de stelplaats.

Op het vormingsstation, tussen de Diksmuidestraat (feitelijk een smalle weg) en de Guldensporenlei, een bundel van 8 sporen met een mogelijke uitbreiding tot 11 sporen en in het overladingstation voorzag men de aanleg van een bijkomend normaalspoor en de nodige aanpassingen van de buurtspoorwegsporen.

Een gevolg van dit alles was dat de maatschappij de Diksmuidestraat wenste af te schaffen, ge-

zien er acht sporen deze straat zouden kruisen, maar voorzag wel een voetgangersbrug over de sporen en rolbarelen.

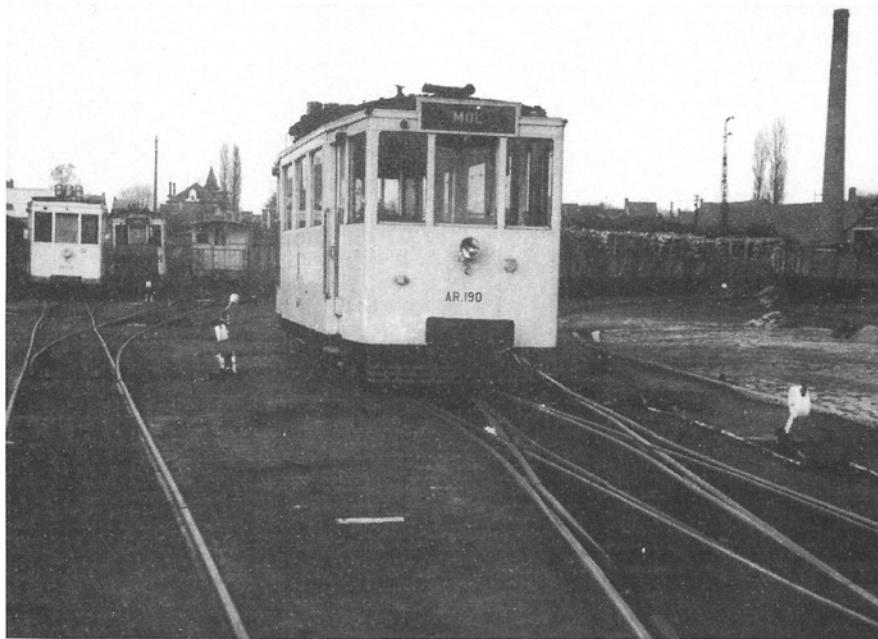
De Stad Turnhout ging echter niet akkoord met de afschaffing van de Diksmuidestraat (64).

Op 28 december 1931 besloot de maatschappij de schikkingen te behouden die voorzien waren op de tekening nr. 288/18.246, goedgekeurd onder het nr. 176, wat betrof de kruising van de Diksmuidestraat (eenvoudige doorgang van 2 sporen, waarvoor noch barelen, noch loopbrug nodig waren).

Zij onderwierp op 30 januari 1932 een nieuwe tekening aan de ministeriële goedkeuring en



Turnhout-stelplaats tijdens de nachtelijke uren (1952-1953). Foto Fr. Keutgens.



Turnhout-stelplaats/overladingstation. AR 190 in dienst op de lijn naar Mol. In de achtergrond een reeks goederenwagens geladen met mijnhout en wachtend op vertrek in het overladingstation. November 1955. Foto Fr. Keutgens.

kreeg deze op 11 juli 1932 (65). Op vermelde goedgekeurde tekening, alsook op de ingediende tekening van 28 oktober 1930, was een nieuw tracé voorzien voor de lijn Turnhout-Merksplas-Hoogstraten. Inderdaad, sinds geruime tijd vroeg de Stad Turnhout ook de omlegging van deze lijn, waarvan het tracé gedeeltelijk langs de De Merodelei liep, vervolgens rechts afboog om over een onbebouwd terrein de Tramstraat te bereiken, alwaar de lijn in eigen bedding lag. De lijn liep dan verder door de Brugstraat en over

Brug 2 naar Merksplas.

De Stad Turnhout wenste de trambedding in de Tramstraat en Brugstraat in te lijven in de openbare weg.

De voorgestelde oplossing bestond er in dat de tramdiensten naar Merksplas en Hoogstraten door de stelplaats zouden rijden, vervolgens de Diksmuidestraat kruisen, verder over het buitenspoor (kant Harmoniestraat) van het vormingsstation, om tenslotte langs de Guldensporenlei en de Nieuwe Kaai Brug 2 te bereiken.

Slechts met ingang van 7 novem-



Turnhout-stelplaats. Een klaarstaand tramstel voor de lijn 41 (Antwerpen - Turnhout) in 1960. Foto Fr. Keutgens.

ber 1936 af zouden de tramdiensten naar Merksplas deze nieuwe reisweg gebruiken.

Het was ook het enige spoor dat door de zorgen van de aannemer Fr. Van den Bosch uit Heist op den Berg over het terrein aangelegd werd.

De verdere uitbouw van het vormingsstation heeft nooit plaats gehad. De economische crisis en de daling van de goederentrafiek ingevolge de concurrentie langs de weg zijn niet vreemd aan deze niet-uitvoering van het ontwerp.

De elektrifikatie van het baanvak Oostmalle - Turnhout en de oprichting van een loods voor elektrische rijtuigen bracht in 1943 nog enkele spoorwijzigingen mee aan de westkant van de stelplaats (66).

Tussen 1955 en 1958 zien we dat er een aantal sporen opgebroken werden wegens het slinken van het goederenvervoer en om autobusexploitatie in de stelplaats mogelijk te maken (67).

In 1960 verdwenen de sporen in het overladingstation en het jaar daarop geschiedde de opbraak van de sporen van het baanvak Oostmalle-Turnhout Markt met inbegrip van deze in de stelplaats.

De links en rechts overgebleven stukken verdwenen bij de herinrichting en de modernisering van de stelplaats in 1963-1964.

Eric Keutgens
Juli 1986

- (39) Lengte 14,03 m en breedte 11,12 m.
- (40) Tekening 198/12160 (8-5-08). Titel: „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers-Hoogstraeten - Turnhout, de Turnhout à Arendonck (frontière), de Turnhout - Moll - Westerlo - Sichem, de Turnhout - Merxplas - Hoogstraeten - frontière avec embranchement de Merxplas à Rijckevorsel et de Turnhout à Poppel (frontière). Clôtures à construire au dépôt de Turnhout”.
- Goedkeuringsnummer 124 van 6 juli 1908.
- (41) Lengte 27,50 m en breedte 6,00 m.
- (42) Marché Spécial n° 54. Goedgekeurd op 25 augustus 1908. Bedrag: 402 F.
- (43) Marché Spécial n° 57. Goedgekeurd op 6 april 1909. Bedrag: 3.976 F.
- (44) Lengte 6,78 m en breedte 3,98 m.
- (45) Tekening 201/12780 (29-03-09). Titel: „S.N.C.V. - Lignes - ... (Zie 198/12160.)
- Dépôt de Turnhout. Bâti-

ment pour salle d'attente, lampisterie et W.C.".

Goedkeuringsnummer 129.

- (46) Ontwerptekening van 14 december 1908.
- (47) Lengte 7,50 m, breedte 3,10 m en hoogte 2,00 m.
- (48) Lengte 10,80 m en breedte 4,25 m.
- (49) Marché Spécial n° 84. Goed-gekeurd op 9 oktober 1913. Bedrag : 1.856 F.
- (50) Tekening 242/15428 (25-6-13). Titel : „S.N.C.V. - Lignes - ... (Zie 198/12160.)
Dépôt de Turnhout. Bâtiment pour lampisterie et atelier de menuiserie et modifications aux voies".
Goedkeuringsnummer 143.
- (51) Tekening 34/16854 (2-7-19). Titel : „S.N.C.V. - Lignes... zie 198/12160. Dépôt de Turnhout. Four à sécher le sable".
Goedkeuringsnummer 148 van 16 februari 1920.
- (52) Bouwkontrakt nr. 300, goed-gekeurd op 15 september 1942. Bedrag : 412.171.50 F.
- (53) Tekening 43/22456 (3-9-41). Titel : N.M.V.B. - Lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout. Baanvak Oostmalle - Turnhout. Stelplaats Turnhout. Liggingsplan van de nieuwe rijtuigenloods.
Goedkeuringsnummer 223.
Tekening 44/22476 (20.10.41). Titel : N.M.V.B. - Lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout. Baanvak Oostmalle - Turnhout. Stelplaats Turnhout. Loods voor rijtuigen.
Goedkeuringsnummer 224.
- (54) Nu Guldensporenlei.
- (55) Tekening 16/2657 (9-91). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Oostmalle - Turnhout. Commune de Turnhout. Voie de transbordement".
Goedkeuringsnummer 34/2.
- (56) Marché Spécial nr. 153. Goed-gekeurd op 17 december 1891.
- (57) Tekening 57-18/2079 (6-90). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Oostmalle - Turnhout. Installations de Turnhout. Plan d'ensemble".
Goedkeuringsnummer 60/2 van 27 november 1893.
- (58) Tekening 176/10103 (14-9-05). Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout, de Turnhout à Arendonck (frontière), de Turnhout



Turnhout-stelplaats in 1965 na het verdwijnen van de trams. Foto A. Pelegrie.
Alle documenten behoren tot de verzameling van de auteur.

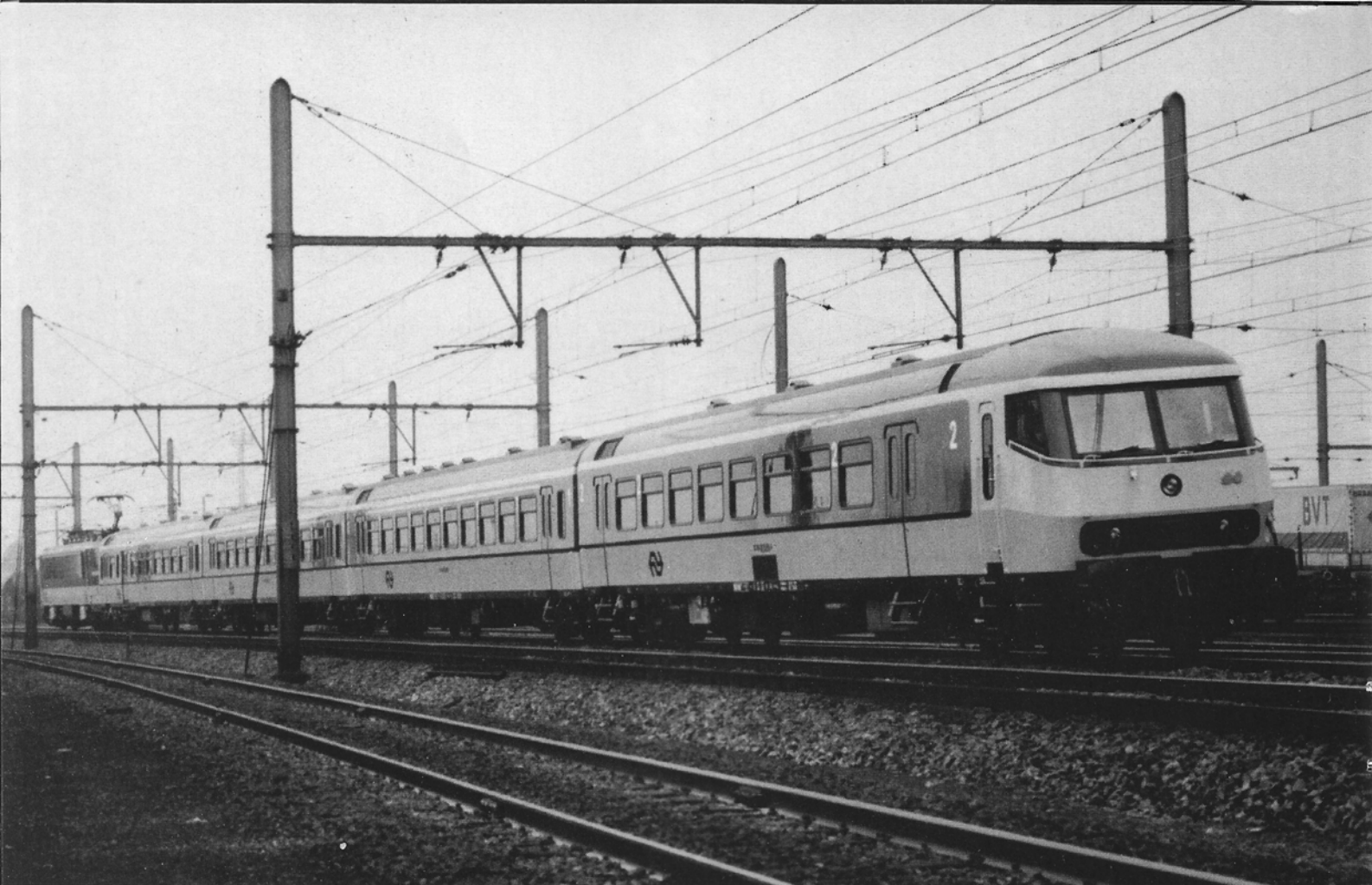
- Moll - Westerloo - Sichem, de Turnhout - Merxplas - Hoogstraeten - frontière avec embranchement de Merxplas à Rijkevorsel et de Turnhout à Poppel (frontière). Agrandissement du dépôt de Turnhout".
Goedkeuringsnummer 113.
- (59) Tekening 222/14320 (24-6-11). Titel : „S.N.C.V. - Lignes... zie 176/10103. Nouvelle gare de transbordement à Turnhout".
Goedkeuringsnummer 137.
- (60) Ministerieel Besluit nr. 1648/2/12.
- (61) Turnhout. Grondinneming nr. 57.
- (62) Tekening 288/18246 (24-5-24). Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout, de Turnhout à Arendonck (frontière), de Turnhout - Moll - Westerloo - Sichem, de Turnhout - Merxplas - Hoogstraeten - frontière avec embranchement de Merxplas à Rijkevorsel, de Turnhout à Poppel (frontière) et de Malines - Itegem - Westerloo - Gheel - Turnhout. Dépôt, gare locale et gare de transbordement de Turnhout. Agrandis-
- sement".
Goedkeuringsnummer 176.
- (63) Tekening 316/19858 (10-7-30). Titel : N.M.V.B. - lijnen Antwerpen - Hoogstraeten - Turnhout, Turnhout - Arendonck (grens), Turnhout - Moll - Westerloo - Sichem, Turnhout - Merxplas - Hoogstraeten, grens met vertakking van Merxplas naar Rijkevorsel, Turnhout - Poppel en Mechelen - Itegem - Westerloo - Gheel - Turnhout. Stelplaats, plaatselijke- en overladingsstatie, te Turnhout. Wijzigingen en vergroting der instellingen.
- (64) Gemeenteraadszitting van 22 juni 1931.
- (65) Tekening 319/20284 (9-1-32). Titel : N.M.V.B. - Lijnen... zie 316/19858. Stelplaats, plaatselijke- en overladingsstatie, te Turnhout. Wijzigingen en vergroting der instellingen.
Goedkeuringsnummer 202.
- (66) Tekening 359/22768 (23-7-43). Titel : N.M.V.B. - Lijnen... zie 316/19858. Stelplaats Turnhout. Wijzigingen.
Goedkeuringsnummer 236.
- (67) Inrichting stadsdiensten Turnhout met ingang van 1 januari 1956 af.

Is uw verzameling onvolledig ?

Vroegere Rail-Revues zijn nu nog beperkt verkrijgbaar !

Stort 135 F per gewenst exemplaar op KB 402-6008751-83 (Monopress, Borgerhout) en geef naam, adres en het ontbrekende of de ontbrekende nummers op. Voor Nederland : f 8 op bankrekening 17.99.68.815 t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage.

Toezending volgt langs de post !



Het nieuwe Benelux trek-duwstel brengt de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat naar Antwerpen voor de inhuldigingsplechtigheid. Antwerpen-Schijnpoort, 2 oktober 1986. Foto Max Delie.

CFL 1820 te Watermaal met een speciale trein Luxemburg-Oostende. 23 juni 1986. Foto Ronald Mardaga.



Het gekombineerde spoor- en wegvervoer Hückepack/Kangoeroe

WAT EN WAAROM ?

Zoals reeds uit de titel mag blijken, gaat het hier om een combinatie van weg- en spoorwegvervoer. De vrachtwagen neemt dus letterlijk de trein !

Na de tweede wereldoorlog zochten de verschillende spoorwegnetten naar een passende oplossing om complete wegvoertuigen (vrachtwagens) per spoor te kunnen vervoeren, zonder deze te moeten overladen. Men stond aldus voor de keuze :

- bepaald spoorwegmaterieel specialiseren voor deze taak, waarbij de bestaande vrachtwagens konden worden geladen of

- het wegmaterieel zodanig aanpassen dat het kon worden vervoerd met de gewone, bestaande spoorwegwagens.

De uiteindelijke oplossing werd gevonden in de eerste keuze. Er werd een speciale spoorwegwagen ontworpen, een soort dieplader, die de meeste bestaande vrachtwagens kon laden. De eventuele aanpassingen die aan de verschillende soorten van wegmaterieel dienden te worden aangebracht werden zo gering mogelijk gehouden.

TECHNIEK

Systeem Hückepack

De spoorwagen is uitgerust met een verlaagde vloer waarop de vrachtwagens worden geladen over een lange laadbrug. Deze „rijgoten” (gleuven) kunnen twee standen innemen : - hoog = laden en lossen - laag = ritstand tijdens het transport. De overgang van de ene spoorwagen naar de andere is mogelijk door middel van neerklapbare overgangrails. Het systeem dankt zijn succes hoofdzakelijk aan de eenvoud en is in gebruik in Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk.

Systeem Kangoeroe

Ook hier is de spoorwagen voorzien van een verlaagde bodem, met een gedeeltelijk uitneembare vloer. Op de spoorwagen zijn overlans twee overlooprails gemonteerd welke

eveneens twee standen kunnen innemen :

- hoog : laad- of losstand
- laag : ritstand.

Nadat de oplegger op de spoorwegwagen is geladen, worden de overlooprails naar beneden gebracht zodat de achterwielen van het voertuig in de holte komen van de weggenomen vloer in de verlaagde bodem (vandaar de benaming Kangoeroe).

Het naar beneden laten zakken van de opleggers is noodzakelijk om binnen de grenzen te blijven van het vrije ruimteprofiel.

LADEN EN LOSSEN

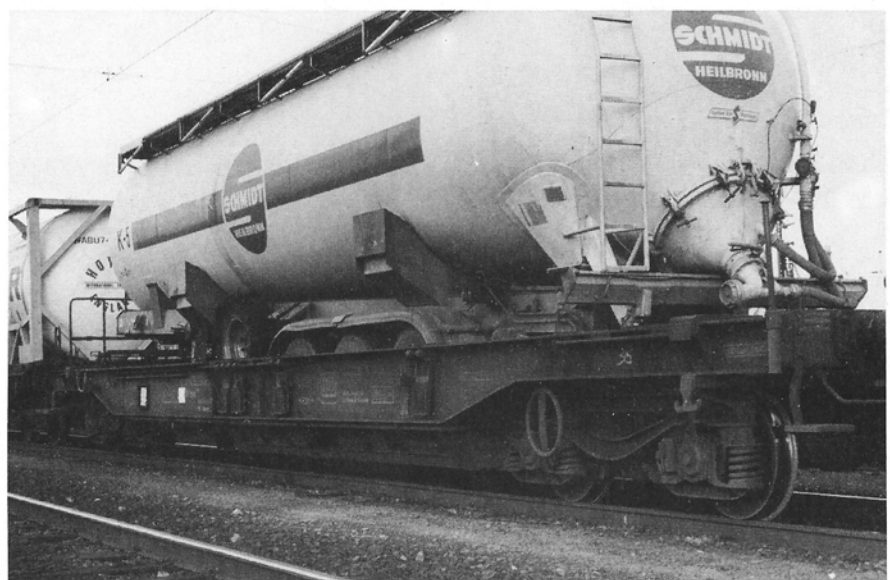
Het laden en lossen gebeurt bij beide systemen door middel van een mobiele oprit welke voorhanden is in de behandelingsterminals. Het op- en afrijden van de opleggers op de spoorwegwagens gebeurt door de eigen trekker (kamion).

EVOLUTIE VAN HET VERKEER

De eerste proef met Kangoeroe-vervoer vond plaats op 5 maart 1963, toen een reeks van 5 wagens werd overgebracht van Parijs naar Rotterdam. Het was de voorbode van

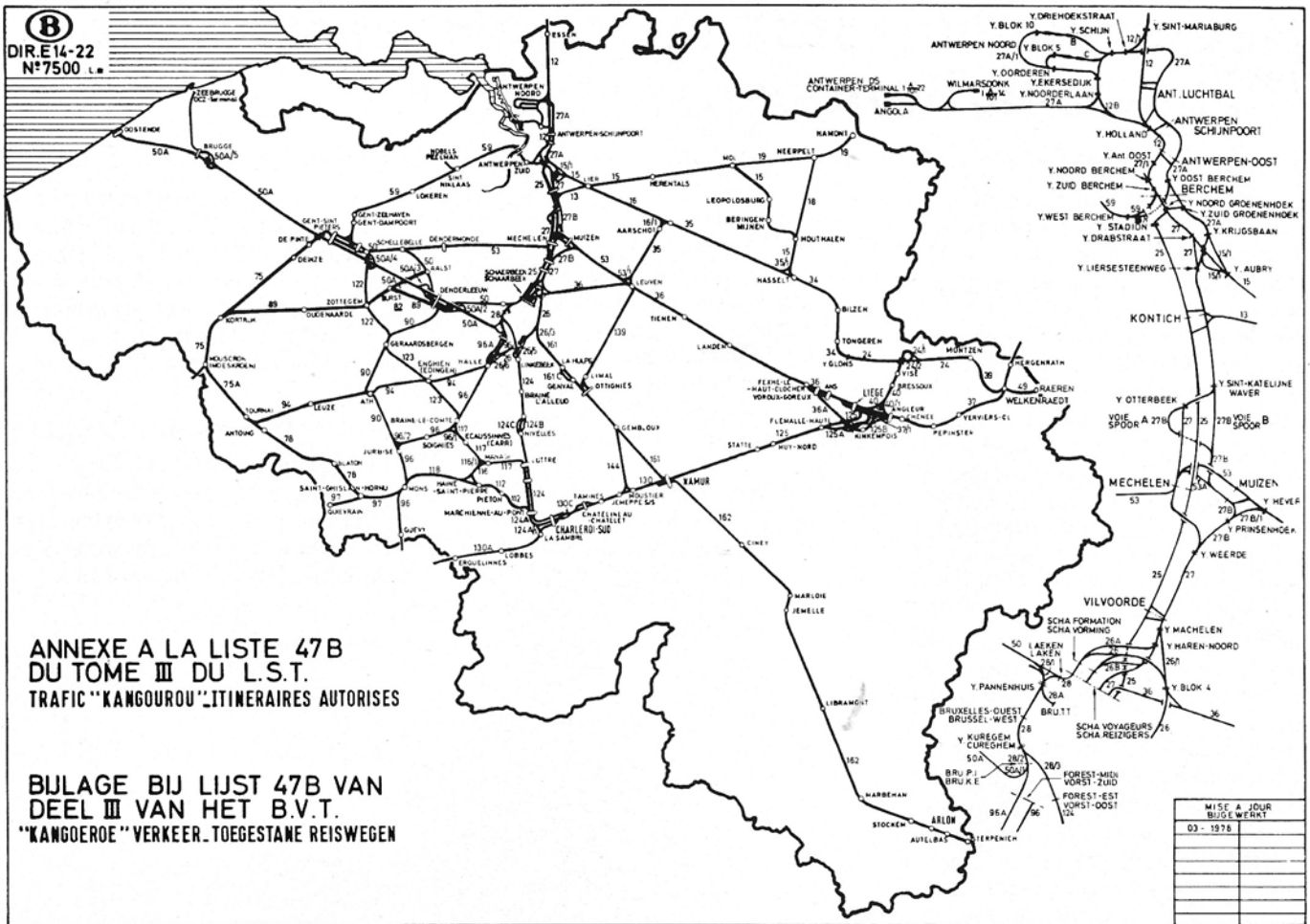


Een Hückepack-trein, bespannen met lok 2237 loopt op Schijnpoort binnen. Foto Staf Cuyt.

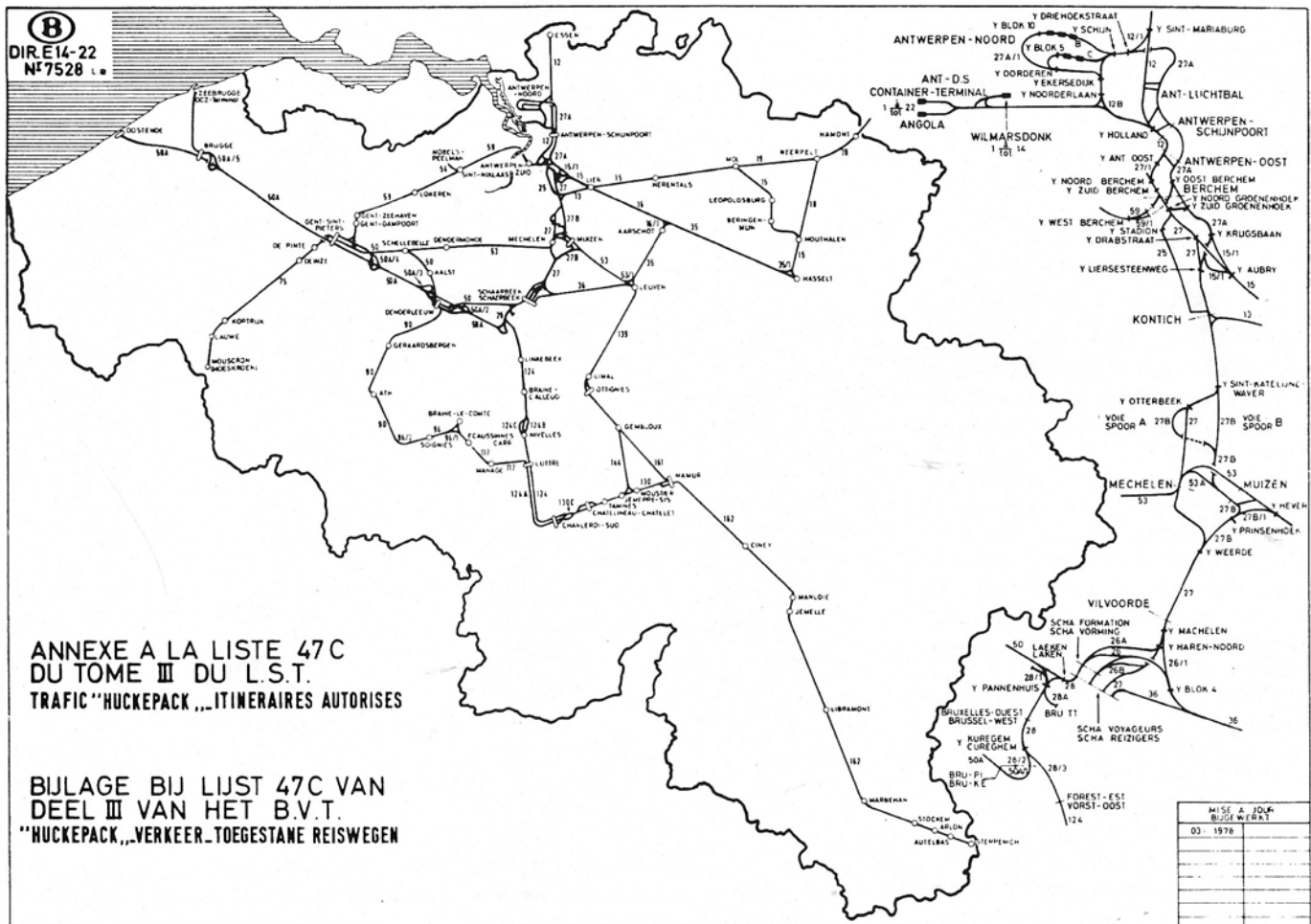


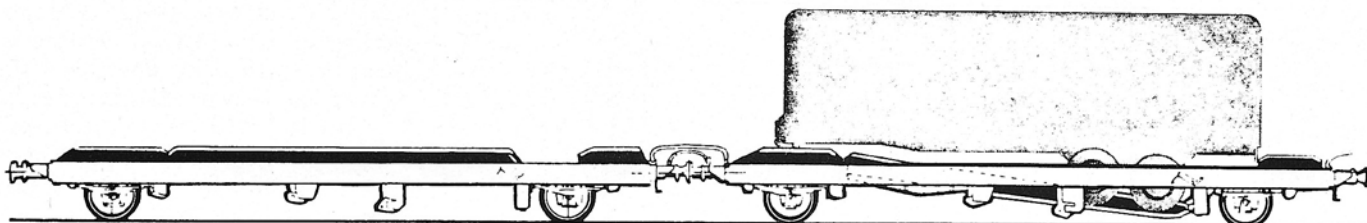
Detail van de laadinrichting bij Hückepack-vervoer, waarbij de opliggers „verzonken” in een uitsparing van de spoorwagen worden vervoerd. Foto Jan Mahieu.

B
DIR.E14-22
N° 7500 L.M.



B
DIR.E14-22
N° 7528 L.M.





Schematische voorstelling van het Kangoeroe-systeem. Wagen links: looprails in hoge stand (lossen/laden), wagen rechts: looprails in lage stand (ritstand).

een geregeld verkeer. Dit had voor gevolg dat er uitrustingen voor de behandeling van dergelijk gekombineerd vervoer moesten worden opgericht. Al heeft ons land overwegend te maken met doorvoertrafik, toch moest men hier de mogelijkheid bieden om dit soort vervoer op de gepaste wijze en zo efficiënt mogelijk te verwerken. Dat er inderdaad behoefte bestond aan dergelijk vervoer, mag blijken uit het feit dat reeds van bij de ingebruikneming van de (toen) twee terminals, op 4 mei 1966, (te Brussel-West en te Antwerpen Schijnpoort) er onmiddellijk geregelde treinen met kangoeroevervoer werden ingelegd.

Vanuit Brussel-West vertrokken regelmatig treinen naar Frankrijk en vanuit Antwerpen had men wekelijks maar liefst vier treinen naar Milaan en terug.

Het verkeer van dit gekombineerde vervoer neemt nog steeds toe. Een klein overzicht van de jaarlijks behandelde (= vervoerde) eenheden laat hierover niet de minste twijfel bestaan.

1966 (opstartjaar)	259 eenh.
1967	934 eenh.
1968	1.239 eenh.
1969	1.832 eenh.
1975	2.876 eenh.
1976	7.301 eenh.
1977	10.215 eenh.
1978	14.090 eenh.
1979	17.334 eenh.
1980	18.066 eenh.
1981	19.591 eenh.
1982	22.551 eenh.
1983	24.376 eenh.
1984	30.500 eenh.

Dit had als rechtstreeks gevolg dat de twee terminals ontoereikend werden voor een vlotte behandeling van de aangeboden hoeveelheid verkeer. Daarom werden er zes terminals bijgebouwd, verdeeld over de meest strategische plaatsen.

Vanaf januari 1983 kwam daarbij

Kaarten met toegelaten reiswegen op het NMBS-net voor gekombineerd vervoer (Hückepack en Kangoeroe).

nog een derde systeem tot ontwikkeling.

Het is de zogenaamde „rollende autoweg”, eveneens een vorm van gekombineerd vervoer. Hier gaan niet alleen de opleggers op de spoorwagens, zoals bij het hückepack- of het kangoeroesysteem, maar worden de volledige vrachtwagen-combinaties (met trekkers) geladen. De bestuurder van de vrachtwagen vergezelt zijn voertuig in een in de trein meegevoerde slaap/ligwagen. Ook werden, als gevolg van de sterke technische evolutie, de opleggers steeds meer en meer voorzien van speciale uitrustingen waarmee het mogelijk is om van alle systemen gebruik te maken. De meeste van deze moderne vrachtwagens zijn eveneens aangepast voor verticale behandeling (= laden en lossen door middel van loskranen). Daarom ook dat de meeste behandelings-terminals geschikt zijn om de verschillende transportvormen te verwerken.

Momenteel zijn volgende terminals in gebruik, met opgave van de verschillende behandelingstechnieken :

Antwerpen -				
Schijnpoort	H	K	V	RA

Brussel-West	H	K	
Oostende	H	K	RA
Zeebrugge	H	K	
Châtelet			V
Bressoux			V
Athus			V
Brussel Thurn & Taxis			V RA

H : hückepack, K : kangoeroe, V : verticale behandeling, RA : rollende autoweg.

TRAKTIE

Het merendeel van deze trafieken vindt plaats tijdens de nacht.

Overdag kunnen de vrachtwagens immers hun ladingen ophalen, laden, vertollen en naar de laadterminals brengen, waar ze de opleggers op de spoorwagens plaatsen. Tijdens de nacht is het vervoer toevertrouwd aan de spoorwegen, die ervoor zorgen dat de vrachtwagens 's anderdaagsmorgens reeds ter beschikking staan van de vervoerfirma's, om van de losterminals naar de uiteindelijke bestemmingen te worden gebracht.

Deze vervoeren worden gegroepeerd verzonden met speciale „homogene treinen” en genieten een voorkeurbehandeling. In de verschillende



Voorbeeld van „vertikale behandeling” bij de firma TRW te Antwerpen-Schijnpoort. De speciale kraan heeft een hefvermogen van 40 ton. Foto Staf Cuyt.



Sinds de nieuwe winterdienstregeling komt vanaf 29 september 1986 dagelijks een DB-diesel van de reeks 215 met de Hückepack naar Antwerpen-Schijnpoot. Foto Max Delie, 2 oktober 1986.



Gekombineerde Hückepack- en laadkistentrein, gesleept door DB lok 215 018-3, te Antwerpen-Schijnpoot op 29 oktober 1986. Foto Jan Mahieu.

aansluitingsstations is gestreefd naar een minimum tijdslimiet tussen aankomst en vertrek.

Eén van de interessante hückepack-verbindingen is ongetwijfeld de verbinding Duitsland-België, tussen Neuss en Oostende, die daarenboven nog een dagverbinding is. Deze bijna-dagelijkse trafiek heeft steeds genoodzaakt tot verschillende lokomotiefwisselingen onderweg. Deze vonden plaats in Neerpelt en te Antwerpen Schijnpoot, zowel tijdens de heenreis als op de terugweg. De DB bracht de hückepacktrein tot in Neerpelt met een diesellokomotief

van de reeks 212 (soms ook wel een van de reeks 215 of 216) en nam aldaar de evenwichtstrein uit Schijnpoot mee terug naar Duitsland. Op het net van de NMBS werden deze treinen tussen Neerpelt en Antwerpen Schijnpoot en vice versa gesleept door een diesellokomotief van de reeks 59. Voor het parcours Antwerpen Schijnpoot - Oostende werden elektrische lokomotieven ingezet.

Een opmerkelijk feit was, dat vanaf november 1977 de elektrische tractie **uitsluitend** verzekerd werd door een lokomotief van de reeks 28, ingezet

vanuit Merelbeke. Deze tractiewerkplaats had hiervoor zelfs een speciale beurtregeling opgesteld. In de loop van 1979 werd de beurtregeling van de elektrische tractie echter zodanig gewijzigd, dat opnieuw alle types van klassieke elektrische lokomotieven tot inzet kwamen voor het slepen van de hückepacktreinen tussen Oostende en Antwerpen Schijnpoot en terug.

Met ingang van de nieuwe winterdienstregeling (28.9.86) viel deze verbinding weerom een opmerkelijke verandering van tractie te beurt. Op maandag 29 september 1986 sleepte voor de eerste maal een diesellokomotief van de DB (reeks 215) de hückepacktrein vanuit Duitsland tot Antwerpen Schijnpoot en reed terug met de evenwichtstrein uit Oostende ! De lokomotiefwissel in Neerpelt kwam hierdoor uiteraard te vervallen en dus ook het aandeel van onze 59-ers. Het zijn echter wel Belgische bestuurders van de standplaats Mol die tussen Neerpelt en Antwerpen heen en weer rijden.

Als voorbereiding op deze wijziging kwam op 1 september 86 in Mol de DB-diesel 215.029-0 aan voor opleiding van de bestuurders.

Na enkele dagen werd deze lokomotief echter uitgewisseld en vervangen door het nummer 215.022-5. Er werden fakultatieve opleidingsritten georganiseerd waarbij zelfs met reizigerstreinen werd gereden tussen Mol en Hasselt, via Leopoldsburg.

BESLUIT

De samenvoeging van wegvervoer en spoorwegen, vervoerswijzen die steeds als concurrentieel werden beschouwd, heeft geleid tot een formule van gekombineerd vervoer, waarbij de twee verschillende vervoerstechnieken elkaar passend aanvullen.

Vooraf op het gebied van vervoer over lange afstand is het tot een vruchtbare samenwerking gekomen tussen de wegvervoerders en de spoorwegen. Deze combinatie heeft haar succes alleszins bewezen en evolueert nog steeds verder opwaarts.

Men mag bijgevolg de toekomst zeer hoopvol tegemoet zien !

Jan Mahieu

P.S. Voor de modelspoorder herinneren wij eraan, dat Roco een Kangeroe-wagen uitbracht van de firma TRW, beladen met een oplegger van de firma Novatrans (schaal HO : nr. 46354, schaal N : nr. 25154).



Tramstel 308 passeert het kasteel van de hertogen van Bretagne te Nantes. Let op de zes (!) toegangsdeuren.

„De tram heeft de goede eigenschappen van de autobus en van de metro, zonder er de nadelen van te bezitten...”

Het nieuwe trambedrijf te Nantes

In Rail-Revue nr. 1, blz. 21 schetsen wij reeds in het kort de wedergeboorte, na een afwezigheid van 27 jaar, van de tram te Nantes. Onze vakantie schonk ons de gelegenheid om persoonlijk kennis te maken met dit gloednieuwe bedrijf. Zowel de openbaar vervoer-gebruiker in het algemeen als de tramvriend in het bijzonder zullen in de hiernavolgende bijdrage kunnen bepalen of wij overdrijven in onze bewering, dat de nieuwe tram te Nantes een model vormt van een eigentijdse openbaar vervoersexploitatie.

Vergeleken met de situatie in ons land, waar zowel in de voorbije jaren als tot op de huidige dag de laatste povere overblijfselen van het eens zo knap opgebouwde buurtspoorwegnet het zeer hard te verduren kregen en krijgen, is het bemoedigend te mogen vaststellen, dat in het buitenland toch

hier en daar een positief beleid inzake openbaar vervoer wordt gevoerd, beleid dat, naar wij hopen, vroeg of laat ook onze eigen openbaar vervoersstructuur moge ten goede komen.

INLEIDING

Nantes is een aan de Loire gelegen middelgrote stad, in het uiterste zuiden van Bretagne. De dichtheid van het individuele vervoer met de auto is er, op de toegangswegen naar en in het centrum van de stad, zonder meer te vergelijken met deze van bv. Brussel of Antwerpen. De gevolgen laten zich raden: niet alleen tijdens de ochtend- of de avondspits, doch eveneens in de loop van de dag doen zich de in alle steden van enige omvang bekende verkeersmoeilijkheden voor. Niemand is op de lange duur gebaat met die toestand, daar zowel de voetganger, de openbaar ver-

voer-gebruiker als de gemotoriseerde verkeersdeelnemer zelf er de dupe van worden. Afgezien nog van de bekende schade aan milieu, handel en ontspanningsmogelijkheden in de stad, waaruit mede een langzame doch zekere ontvolking van het centrum resulteert, is het vanzelfsprekend de niet gemotoriseerde burger die het grootste slachtoffer van deze situatie wordt.

Teneinde althans reeds voor een gedeelte het hoofd te kunnen bieden aan deze toestand werd de tram te Nantes herboren. Het projekt werd, ondanks het feit dat men niet hoog in de lucht noch diep onder de grond wenste te rijden, een bijna-unicum in Europa.

EEN HISTORISCHE TERUGBLIK

Tussen 1662 en 1677 reden te Parijs de „carrosses à cinq sols” (koetsen van vijf centen) doch



Nantes ten tijde van de Mékarski-persluchttrams. Het grotestadsleven verliep toen wel iets rustiger dan tegenwoordig! Verzameling Charles Henri Brizard.

deze allereerste vorm van openbaar vervoer was te ver vooruit op zijn tijd en verdween in de nevelen van de geschiedenis.

Honderdvijftig jaar later, in 1825, werd het eerste openbaar vervoersnet ter wereld in gebruik genomen te... Nantes, tussen de rue Jean Jacques Rousseau en de place du Port au Vin. Aan laatstgenoemde terminus stationeerden de wagens ter hoogte van de winkel van hoedenmaker Omnes, wiens handelsmerk „Omnes Omnibus” (Allen voor allen) de rijtuigen de naam omnibus bezorgde.

Gedurende de volgende vierenvijftig jaar vormden de door paarden getrokken omnibussen te Nantes de enige vorm van openbaar vervoer.

Terwijl de overige Franse steden in de jaren 1871-1880 geleidelijk de paardetram installeerden, vormde Nantes de uitzondering op de regel, door vanaf 13 februari 1879 een persluchttram-exploitatie (1) te beginnen. Als gevolg daarvan verdween de paardenomnibus in 1898 definitief uit het stadsbeeld.

Dokument Semitan

In 1911 beschikte Nantes over 39 km tramlijnen en werden 12 miljoen passagiers vervoerd.

Pas in 1913 deed de elektrische traktie haar intrede en het zou nog tot 1917 duren vooraleer de persluchttram zijn laatste rit beëindigde.

Het elektrische wagenpark bestond uit 100 in België gebouwde tweewassige motorwagens van hetzelfde type en men bezat 50 bijwagens, aantal dat later tot 70 werd opgevoerd. Een deel van de motorwagens werd in 1935 gemoderniseerd. Het tussen 1913 en 1917 in dienst gekomen materieel bleef rijden tot bij de opheffing van de tramdiensten in 1958, opheffing die grotendeels het gevolg was van nimmer herstelde oorlogsschade.

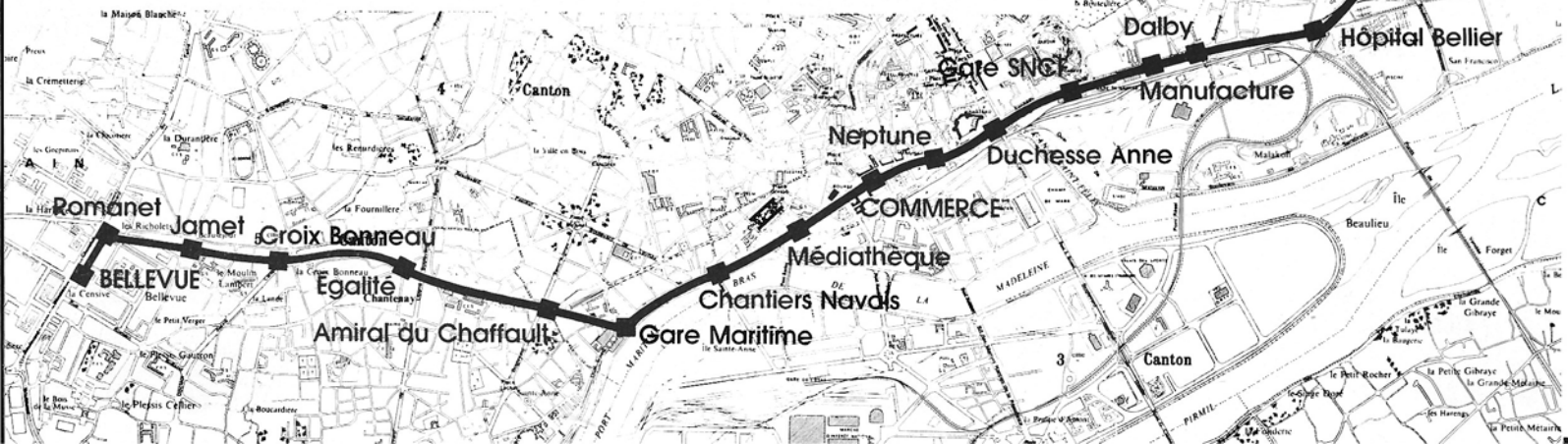
De autobus, die in 1924 in Nantes verscheen, werd vanaf 1958 alleenheerseres in het openbaar stadsvervoer. Tussen 1975 en 1984 werd het busnet op spectaculaire wijze uitgebreid: de oorspronkelijke 177 km werden er tenslotte 614!

Een wel zeer hoge drempel was hier bereikt, drempel die niet meer kon worden overschreden.

HET NIEUWE TRAMPROJEKT

De ontwerpers van de nieuwe oost-west tramlijn, die dwars door het centrum van de stad zou dienen te lopen, werden vanzelfsprekend voor een hoge stapel problemen geplaatst. Niets bleef over van het oude net, terwijl elke ervaring op het vlak van het aanleggen en het exploiteren van een modern opgevatte trambaan geheel ontbrak. Men wou de bewoners een meer aantrekkelijke openbaar vervoersdienst aanbieden, rekening houdend met dwingende economische eisen m.b.t. investering en uitbating. Bovendien moest de tijdsspanne, nodig voor het realiseren van het ontwerp, zo beperkt mogelijk worden gehouden en diende men tenslotte te zorgen voor een gevoelige verbetering van het leefmilieu in de stad.

Met deze doelstellingen voor ogen toog men aan het werk. Nantes zou een tram krijgen die geheel op eigen bedding reed. In Canada waren de steden Edmonton en Calgary, samen met San Diego in de Verenigde Staten, de eersten geweest om zich aan dergelijk project te wagen. In Europa was op dit ogenblik al



leen Utrecht bezig met het aanleggen van een gelijkaardig tramontwerp. Grenoble, evenals Nantes een Franse stad, voorziet een analoge tramexploitatie tegen 1988.

DE INFRASTRUKTUUR

De werken begonnen in november 1981 en waren in december 1984 voltooid. Reeds in augustus 1984 kon de lijn gedeeltelijk worden geopend en werden de eerste proefritten ondernomen.

Baan en spoor

Het uitzetten van het tracé en het aanleggen van het spoor (1435 mm spoorwijdte) ging gepaard met het afbreken, verplaatsen en bouwen van diverse kunstwerken (o.a. het versmallen van een verkeerstunnel ter hoogte van het SNCF-station). Voor het plaatsen van de rails werden drie systemen toegepast: in de bestrating ingebed (in de buurt van de terminus Bellevue en tussen de Gare Maritime en het station SNCF, evenals bij de kruispunten), in eenvoudig ballastbed tussen de stations Romanet en Gare Maritime en (op het tracé tussen het station SNCF en de terminus Haluchère) op klassiek SNCF-ballastbed. Bij de drie overwegen op dit laatste lijngedeelte werd de ballast met betongegels bedekt.

Bovenleiding

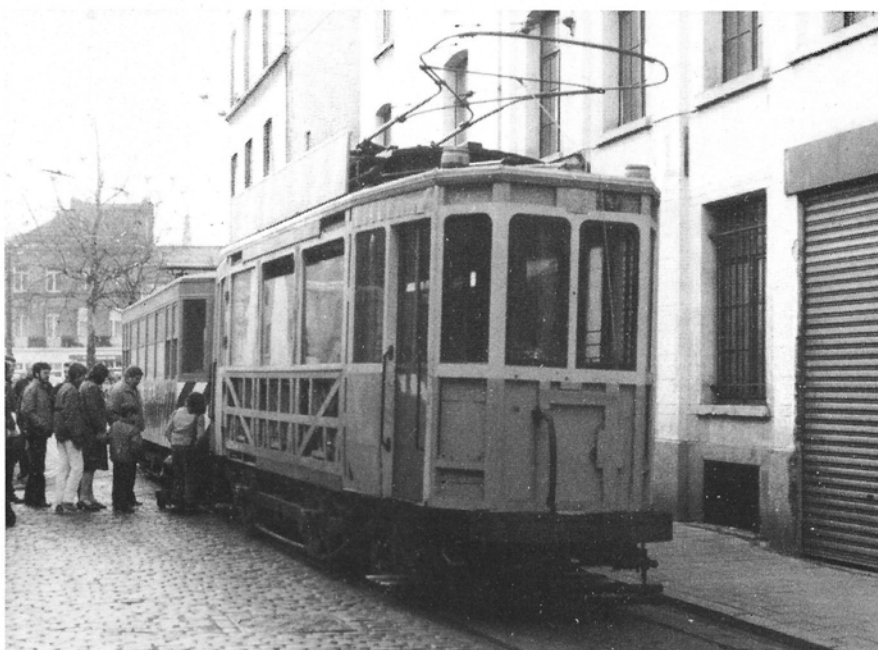
De centraal tussen de sporen geplaatste bovenleidingmasten dragen, langs twee uitleggers, de eenvoudig opgehangen rijdraden. Dank zij de op regelmatige afstanden in de masten ingebouwde contragewichten, die een druk van 1,5 ton uitoefenen, wordt de nodige spanning op de rijdraad bekomen en kon tevens een behoorlijke afstand tussen de masten worden gerealiseerd (60 m in rechte lijn). De ondergronds aangelegde stroomtoevoer beperkt het aantal zichtbare kabels tot een minimum.

Traktiestations

De rijstroom wordt op de bovenleiding gezet door middel van vier traktiestations, die de uit de elektriciteitscentrale betrokken 20.000 V wisselstroom middels transformatoren en gelijkrichters omzetten in de benodigde 750 V gelijkstroom.

Halteplaatsen

De architectuur van de 22 haltes



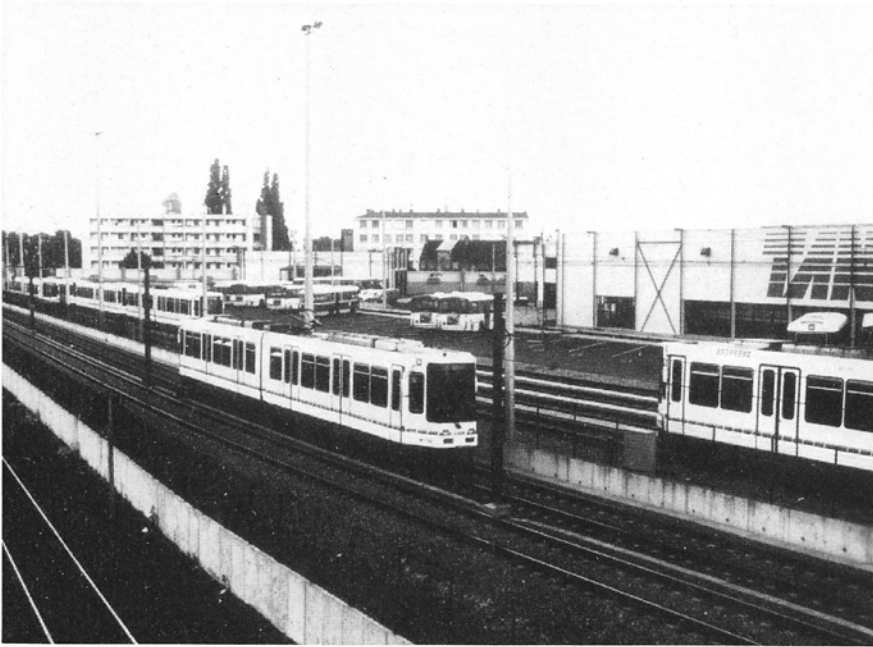
Motorwagen 144 heeft het oude trambedrijf te Nantes overleefd. Dit rijtuig, tussen 1913 en 1917 in België gebouwd, werd vorig jaar door de zorgen van de MIVB voorzien van een volledige truck van een Brusselse standaardmotorwagen (wielen, motoren, remuitrusting, elektrische uitrusting, controllers, bekabeling). De gehele binnen- en buitenafwerking van de wagenkast geschiedt door de Semitan. Brussel, november 1985. Foto Bruno Bakelandt.

op de lijn werd geïnspireerd door de marktstalletjes van de Marché du Bouffay. Met uitzondering van de terminushaltes Bellevue en Haluchère, van de centrale halte Commerce en van de halte Souillarderie (2) die allen belangrijke overstapplaatsen vormen met vele autobuslijnen, werden alle haltes op dezelfde wijze opgevat. De „standaardhalte” bestaat uit twee 2,5 m brede en 60 m lange perrons, wat het bedienen met twee gekoppelde tramstellen

moet toelaten. In het midden van ieder perron staat een wachthuisje dat voorzien is van een publieke telefoon, een reiskaartjes-automaat, een netplan, een uurregeling, een synchroon lopend uurwerk (3) en een robuuste rustbank, waaronder een voor het oog verborgen, uitgebreide elektrische uitrusting is ondergebracht. Deze uit metaal en glas opgetrokken wachthuisjes die, zoals gezegd, werden gebouwd naar het voorbeeld van markt-



Een standaard-wachthuisje aan het eindpunt Bellevue. De publieke telefoon staat aan het tegenoverliggende perron.



Semitan-centrum Dalby. Uiterst links : SNCF-spoor, vervolgens de trambaan en, achter de tweede afscherming, de openlucht-parkeerspoen. In de achtergrond de busparking en rechts de administratieve en de technische gebouwen.

stalletjes, verlenen een zeer eigen imago aan de haltes. De perons zijn veilig bereikbaar gemaakt door middel van speciaal voor de reizigers geplaatste verkeerslichten. De kaartjesautomaten geven wisselgeld terug en... de autobus wacht om te vertrekken totdat de tramreiziger de gelegenheid tot overstappen heeft gekregen !

Stelplaats

Het Semitan Centrum Dalby (Semitan is de naam van de openbaar vervoersmaatschappij te Nantes) vormt het kloppende hart van de hele tram- en autobusexploitatie. Op een terrein van 4 ha omvat het de opstel- en inrijsporen voor het rollend materieel, de wasinrichting (4) voor de rijkstroken, de zandbevoorrading, de autobusparking, de tram-onderhoudswerkplaats, de centrale werkplaats voor de autobussen, de onderhoudsfaciliteiten voor de vaste installaties (spoor, bovenleiding, stationsuitrusting, gebouwen), de dienstlokale voor de conducteurs, de centrale commandopost, de kantoren voor de administratie en de sociale dienstlokale. Eén van de vier traktiestations bevindt zich eveneens in het Centrum Dalby.

De opstelsporen kunnen op heden 24 tramstellen ontvangen, alhoewel in de toekomst wordt voorzien in het parkeren van maximaal 60 stellen. De bij de bouw van de rijkstroken gebruikte materialen laten par-

keren in open lucht toe.

De centrale werkplaats is voorzien, wat het periodieke onderhoud betreft, om 300 à 350 autobussen (waarvan 100 tot 150 gelede) en 70 tot 80 tramstellen te kunnen verwerken. Alle mogelijke onderhouds- en herstellingswerken worden in eigen beheer uitgevoerd.

De centrale commandopost groepeerd het toezicht op de stroombevoorrading van de lijn, de rijkstrokenbewegingen op de opstelsporen, de activiteiten op de werkhuisporen, de verkeersregeling voor het autobus- en het tramverkeer, de video-bewaking van de knelpunten op het net, de technische alarmsystemen en de brandbeveiliging van de gebouwen.

HET ROLLEND MATERIEEL

Als gevolg van de energiekrisis in 1973 betoonden verscheidene Franse steden opnieuw belangstelling voor een eventuele tramexploitatie. Het Staatssecretariaat voor Transport schreef in 1975 een wedstrijd uit met betrekking tot een ontwerp voor een Franse standaardtram. Alhoewel het materieel te Nantes in grote lijnen is afgeleid van het bekroneerde ontwerp, zijn er toch enkele belangrijke verschillen aan te stippen. Het ontwerp voorzagt twee brede en twee smalle instapdeuren langs beide zijden van het rijkstrok. Te Nantes werden het er vier brede en twee

smalle. De oppervlakte van de platvormvloeren in de trams kon worden vergroot dankzij het weglaten van één der twee voorziene vaste opstaptreden. Deze trede moest het op- en afstappen vanaf spoorniveau toelaten, terwijl te Nantes altijd gebruik wordt gemaakt van perons. Voorts werd de lengte van de stellen vergroot tot 28,50 m, hetzij 2,65 m méér dan bij het ontwerp.

De rijkstrok

Deze werd bekleed met een corrosievrije aluminiumbeplating, wat minder onderhoud én een gewichtswinst van ongeveer 2,5 ton per rijkstrok opleverde.

Zeer veel aandacht werd besteed aan de flexibiliteit van de geleiding tussen de twee rijkstroken. De geleiding is aan de buitenzijde eveneens van beplating voorzien.

(Wordt voortgezet)

Staf Cuyt

- (1) De persluchttram - systeem Mékarski - werkte volgens een eenvoudig principe. In een speciale fabriek, die door buisleidingen met het tramnet was verbonden, werd lucht tot op 30 bar gecompriëerd. Op de daarvoor in het net voorziene plaatsen kon de tram zijn „tanks” vullen met samengeperste lucht, lucht die dan middels een heet waterreservoir werd opgewarmd en met vocht gesatureerd, waardoor de verzadigde „stoom” ontstond die de „motor” aandreef. Het voordeel van dit systeem, in vergelijking met de klassieke stoomtram, is duidelijk : geen roet en geen rook in de straten van de stad !
- (2) De vier genoemde haltes zijn tele-bewaakt en hebben een omroepinstallatie. Vanuit de centrale commandopost in de stelplaats wordt er overigens op toegezien dat de reiziger steeds kan overstappen van tram naar bus.
- (3) In de technische lokale is een chronometrie-centrale ondergebracht, die een radio-gecodeerd signaal ontvangt van een zender van France-Inter. Deze centrale zendt op haar beurt synchronisatie-signalen naar alle in het bedrijf opgestelde uurwerken en zorgt tevens voor automatische overschakeling van zomer- naar winteruur.
- (4) Het inrijspoor dat het net met de stelplaats verbindt loopt door de wasinstallatie !



Standaardmotorwagen NMVB 10308 met bijwagen 19405 aan de mijn te Anderlues in de avondschemering van 11 oktober 1986, ter gelegenheid van de afscheidsrit op lijnen 30/31 en 80, ingericht door de ASVI. Foto Staf Cuyt.

Autobus 760120 van de firma José Wergifosse & Cie s.p.r.l. Gebouwd op een Daf MB 205 DKFL 600 onderstel, voorzien van een Van Hool „Alizée” koetswerk. In 1984 aangekocht, wordt ze ingezet op de lange lijn 42a Liège-Trois Ponts-Gouvy. Foto van Charles Smits aan het station van Trois Ponts.



De autobusdiensten door privé-ondernemers

Autobusbedrijf Dauwe en Cie p.v.b.a.

Wanneer men in de Gentse deelgemeente Wondelgem, aan de Evergemsesteenweg 200, het autobusbedrijf Dauwe en Cie bezoekt, merkt men van bij de aanmelding aan de automatische slagboom die het bedrijf afsluit, dat „orde en tucht” hoog in het vaandel van deze firma geschreven staan.

Aan het hoofd van dit modern en bloeiend bedrijf staat de heer Roger Braet, een standvastig en vooruitstrevend zaakvoerder, die steeds openstaat voor modernisering en vernieuwing.

De firma Dauwe en Cie, genoemd naar de stichter van het bedrijf (Emmanuel Dauwe), startte in mei 1932 met een openbare autobusdienst op de lijn Gent-Watervliet.

Deze dienst omvatte op weekdays twee vertrekken in beide richtingen :

Watervliet	7.00	13.00	Gent	11.00	19.00
Gent	8.05	14.05	Watervliet	12.05	20.05

Op vrijdagmorgen was er een bijkomend vertrek :

Watervliet	6.00
Gent	7.05

Op zon- en feestdagen werden eveneens twee ritten verzekerd :

Watervliet	7.00	12.00	Gent	09.30	19.00
Gent	8.05	13.05	Watervliet	10.35	20.05

In de periode tussen 1 april en 15 oktober was er nog een bijkomend vertrek in beide richtingen :

Gent	13.30	Watervliet	17.30
Watervliet	14.35	Gent	18.35

Deze basisdienst bleef bestaan tot bij het uitbreken van de tweede Wereldoorlog. Vanzelfsprekend was het mogelijk dat enige verdubbelingsritten werden gereden.

Tijdens de tweede Wereldoorlog bleef de dienst regelmatig verzekerd.

Daar Watervliet een Belgisch-Nederlandse grensgemeente is, vormde de lijn een goede verbinding als smokkelroute. Ze kreeg dan ook al vlug de bijnaam van „Smokkelbus”. In de officiële uurtabel van 1933 kreeg ze het nummer 328 toegekend; thans vindt men de lijn terug onder nummer 252.

Bij de invoering van het zonaal tarief werd deze verbinding ingedeeld in 7 zones. Bij het vroegere sectietarief betekende dit 30 secties.

Op weekdays voorziet de huidige uurregeling zeven ritten in beide richtingen, terwijl op zaterdagen vijf en op zon- en feestdagen slechts twee ritten in iedere richting worden gereden.

In de jaren 30 werd de lijn Gent-Zelzate, langs het zeekanaal, in dienst gesteld. Ze kreeg later het lijnnummer 259, dat vanaf 1957 werd gewijzigd in 55a.

De exploitatievorm veranderde toen van een aanvullende autobusdienst in een vervangingsdienst.

De firma Dauwe heeft deze lijn niet meer gereden als vervangingsdienst. Die exploitatie gebeurde met groene NMBS-autobussen.

Vanaf 1957 komt de vervangingslijn 58a Gent-Eeklo-Brugge in dienst. Op deze lijn krijgt de firma Dauwe een gedeelte van de exploitatie, teneinde de afschaffing van lijn 259 voor haar te compenseren.

Omstreeks 1950 werd bij wijze van proef de lijn Eeklo-Watervliet in dienst gesteld. Dit experiment gaf geen voldoening en deze verbinding werd opgeheven.

Begin 1950 bestond het wagenpark uit zes bussen. Einde 1986 zijn er twaalf autobussen in dienst volgens NMVB-kontrakt 2511.

Deze twaalf wagens worden ingezet op de lijnen 252, 58a en 53a.

De huidige P.v.b.a., gesticht op 3 december 1973, vervangt de vroegere benaming „Ganda Cars”.

Hierbij geven we U nog een overzicht van het wagenpark vanaf 1952. Indien ons iemand kan helpen met vroegere materielijsten, zijn deze gegevens, hoe bescheiden ook, van harte welkom !

Langs deze weg wens ik de sympathieke zaakvoerder, Roger Braet, een verdere succesvolle exploitatie toe en dank ik hem voor zijn welwillende medewerking bij het opstellen van deze tekst.

Charles Smits

Firma (en) kontrakt-nummer	Merk en Type	Koetswerk en nummer	Bouwjaar	Nummerplaat	Deugdelijkheid Opmerking
12	Brossel	Jonckheere	1952	197.492 3085.P.	31 - 185
12.B.	Brossel	Jonckheere	1955	9356.P.	31 - 229
14	Brossel	Jonckheere	1956	8187.P.	31 - 24
15	Brossel	Jonckheere	1956	8188.P.	31 - 58
16	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.82	1958	159.P.2.	31 - 83
17	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.97	1959	3880.P.	31 - 294
18	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.136	1959	9632.P.	31 - 304
19	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.192	1961	3945.P.	31 - 345
20	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.233	1962	226.P.3.	31 - 374
21	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.355	1965	313.P.3.	31 - 485
22	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.3.807	1967	869.SC.	31 - 577
23-2511.23	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.3.801	1968	6449.P.	31 - 229
24-2511.24	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.3.834	1969	493.P.9. DTX.034	31 - 58
25-2511.25	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.3.852	1970	626.P.9.	31 - 83
26-2511.26	Van Hool Fiat 682	Van Hool VHF.3.857	1970	725.P.5.	
27-2511.27	DAF MB-200 DKDL 600	Van Hool 4.015	1972	3880.P.	
28-2511.28	DAF MB-200 DKDL 600	Van Hool 4.187	1972	9632.P.	
29-2511.29	DAF MB-200 DKDL 600	Van Hool 5.218	1973	3945.P.	
302511.30	DAF MB-200 DKDL 600	Van Hool 5.356	1974	AUR.868.	
31-2511.31	DAF MB-200 DKDL 600	Van Hool 6.292	1975	226.P.4.	
32-2511.32	DAF MB-200 DKDL 600	Van Hool 7.102	1976	CBA.873	
33-2511.33	DAF MB-200 DKDL 600	Van Hool 7.561	1977	CXU.134	
34-2511.34	DAF SB-210 DKL 550	Jonckheere 16.986	1979	EEE.888	
35-2511.35	DAF SB-210 DKL 550	Van Hool A.120.P 9.924	1981	6449.P.	
36-2511.36	DAF SB-210 DKL 550	Van Hool A.120.P 10.667	1982	BHL.878.	
37-2511.37	Van Hool-DAF A.120.P	Van Hool VHD.14.559	1985	CGG.579.	
38-2511.38	Van Hool-DAF A.120.P	Van Hool VHD.14.560	1986	FGH.554.	

Nieuwe modellen '86-'87

Op het einde van 1986 zijn, in sommige gevallen met de klassieke vertraging, toch weer heelwat nieuwe modellen in de handel verschenen of als te verschijnen aangekondigd, waaronder verscheidene die de Belgische liefhebber bijzonder zullen interesseren. Wij zetten ze hierna op een rijtje, daarbij aanstippend dat 1) wij alleen die modellen kunnen vermelden, waarvan ons het bestaan of het verschijnen wordt medegedeeld, 2) sommige van deze modellen in een volgend nummer van Rail-Revue uitgebreid zullen worden besproken, onder vermelding van de nodige test- en meetresultaten.

ROCO

Nr. 43273 HO. Stoomlok van de reeks 96 NMBS. Asindeling IC (1-3-0). Periode III. Alle gekoppelde assen aangedreven, vliegwielaandrijving. Twee wielen voorzien van antislipbandjes. Lichtwisseling volgens de rijrichting. Langs de zijde van het machinistenhuis voorzien van kortkoppeling. Lengte over de buffers 135 mm. Verschijnt december '86-januari '87.

Nr. 46414 HO. Gesloten goederenwagen van het type Gbs van de NMBS. Lengte over de buffers 161 mm. Is reeds in de handel.

Nr. 25154 N. Hückepack-privaatwagen NMBS van de maatschappij TRW, beladen met een oplegger van de firma Novatrans. Lengte over de buffers 102 mm. Is reeds in de handel.

MARKLIN

Nr. 3134 HO. Diesel-elektrische lokomotief van reeks 1600 der Luxemburgse spoorwegen (CFL). Drie aangedreven assen. Vier antislipbanden. Drie-punts frontsein-verlichting. Bovenbouw en onderstel van metaal. Koppelhaken. Lengte over de buffers 205 mm. Is reeds in de handel.

Nr. 4126 HO. Buurtverkeer-rijtuig AB van de CFL. Interieur. Automatische koppelingen. Lengte 264 mm. Is reeds in de handel.

Nr. 4127 HO. Buurtverkeer-rijtuig B van de CFL. Interieur. Automatische koppelingen. Lengte 264 mm. Is reeds in de handel.

Nr. 4116 HO. Slaaprijtuig van de NMBS, 2^e klasse, bovenbouw van metaal. Interieur. Relex-koppelingen. Lengte 240 mm. Is reeds in de handel.

Nr. 4119 HO. „Railtour“-slaaprijtuig van de NMBS, 2^e klasse, bovenbouw van metaal. Interieur. Relex-koppelingen. Lengte 240 mm. Is reeds in de handel.

Nr. 4404 HO. Gesloten goederenwagen van het type Gkkms van de NMBS. Relex-koppelingen. Lengte 115 mm. Is reeds in de handel.

Nr. 4723 HO. Open zelfloswagen Fcs van de NMBS. Relex-koppelingen. Stortkleppen te openen met hefboom of afstandsbediend. Lengte 112 mm. Is reeds in de handel.



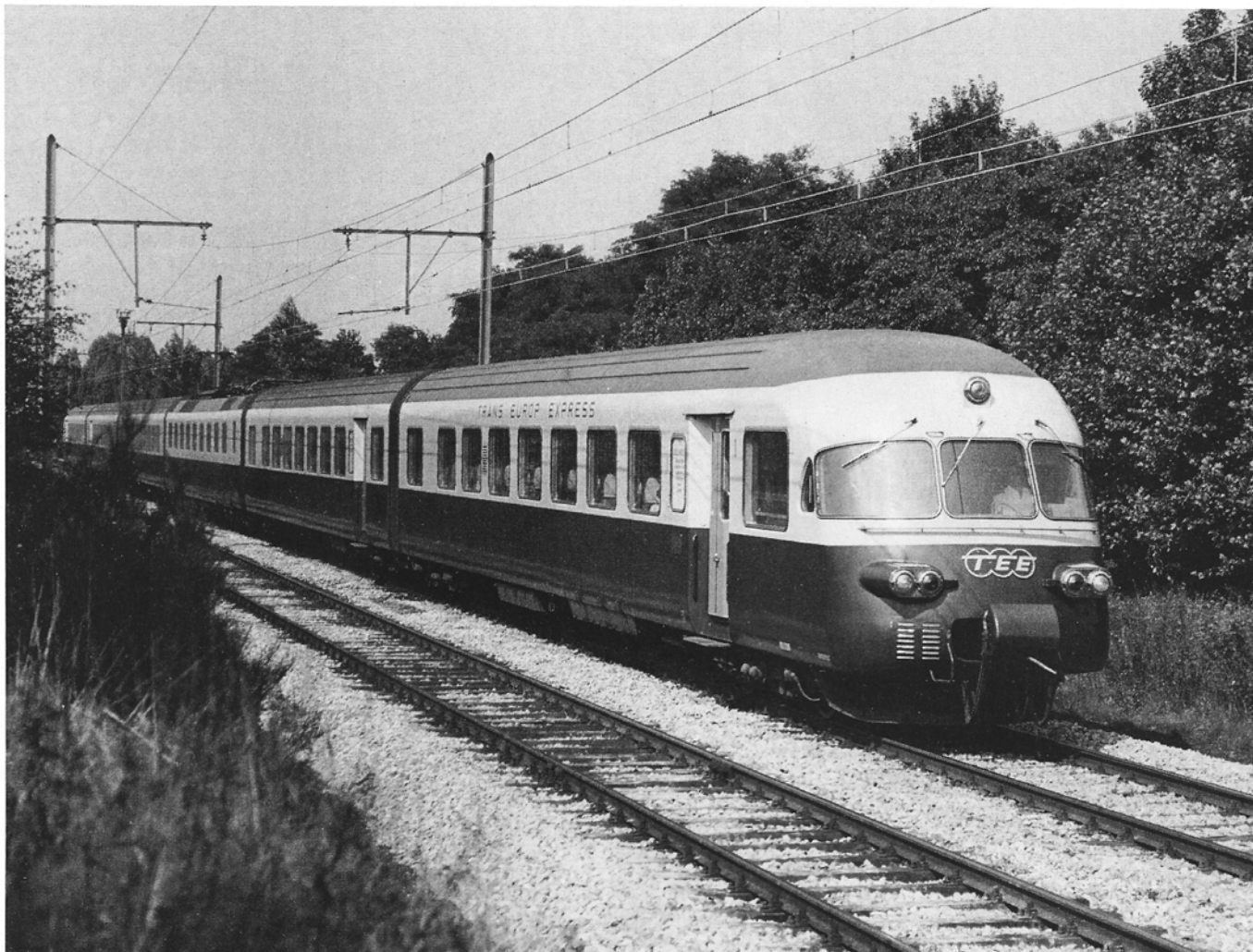
Een voertuig uit de pionierstijd van de firma Dauwe. Waarschijnlijk betreft het een Chevrolet of een Studebaker. Wie kan dit eventueel bevestigen? Foto: Archief Dauwe en Cie.



Autobus 12B, gefotografeerd op de oever van het kanaal Gent-Terneuzen, in een tijd toen men geen gebrek aan reizigers kende. Foto Firma Dauwe en Cie p.v.b.a.



Autobus 36: een Van Hool koetswerk naar het A.120.P model, gebouwd op een Daf SB 210 DKL 550 onderstel. Foto genomen aan de halte Wondelgem station. Deze halte wordt zowel door lijn 252 als door lijn 58a bediend. Foto Autobus-archief Ch. Smits.



Elektrisch treinstel „TEE Edelweiss” te Mortsel, augustus 1971. Lima bracht van deze stellen zopas een HO-versie uit onder de benaming „TEE Gottardo”. Foto Max Delie.

LIMA

Nr. 149812 HO. „Golden Series”- doos met een meerstroms elektrische TEE, type Rae van de SBB (Zwitserse spoorwegen), bestaande uit : 201004L, voorste stuurstandrijtuig; 201007, middengangrijtuig; 201008, motorrijtuig, aangedreven door twee cardans; 201009L, achterste stuurstandrijtuig met sluitsein. Alle rijtuigen eerste klasse. Uitgebracht onder de benaming „TEE Gottardo”, mits aanpassing van de koersborden in te zetten als „TEE Edelweiss” op Belgische banen. Is reeds in de handel.

Nr. 201005 HO. Middenrijtuig voor TEE Gottardo. Nog te verschijnen.

Nr. 201006 HO. Restauratierijtuig voor TEE Gottardo. Nog te verschijnen.

Nr. 149807S04 HO. Niet in de catalogus 86-87 aangekondigd : „Golden Series”-doos met de KLM-versie van het NS Intercity-3 elektrisch treinstel, bestaande uit twee stuurstandrijtuigen tweede klasse, waarvan één aangedreven, en één tussenrijtuig eerste en tweede klasse. Is reeds in de handel.

Nr. 208021LP HO. Elektrische tweestromenlokomotief reeks 11 van de NMBS. Bestemd voor de Benelux-verbinding Brussel-Amsterdam. Werkende stroomafnemer. Lengte 210 mm. Is

reeds in de handel.

Nr. 309279 HO. Benelux-rijtuig NS eerste klasse (A). Lengte 270 mm. Is reeds in de handel.

Nr. 309280 HO. Benelux-rijtuig NS tweede klasse (B). Lengte 270 mm. Is reeds in de handel.

Nr. 309281 HO. Benelux-rijtuig NS tweede klasse met bagage-afdeling (BD). Lengte 270 mm. Is reeds in de handel.

Nr. 309282L HO. Benelux-stuurstandrijtuig NS tweede klasse (B). Lengte 270 mm. Verschijnt december '86-januari '87.

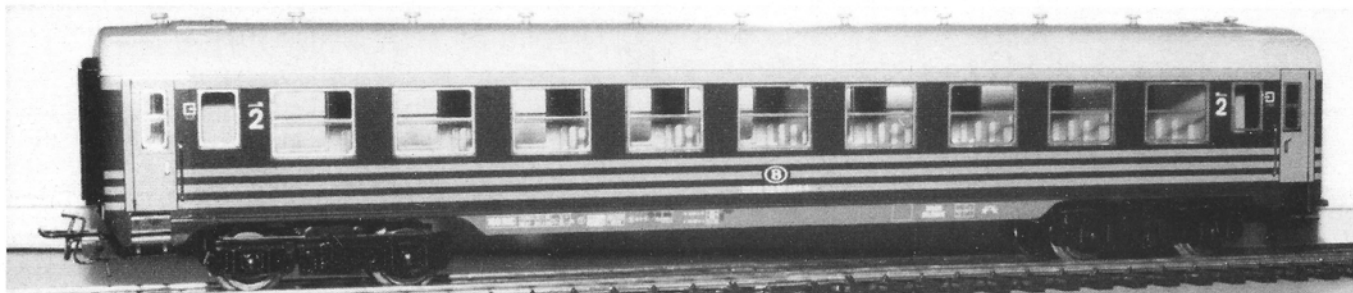
FLEISCHMANN

Alhoewel deze firma dit jaar geen Belgische nieuwigheden uitbracht, brengt zij zowel de stoomliefhebber als de verzamelaar/modelspoorder naar Duits voorbeeld in vervoering met twee prachtige HO-replica's van een Pruisische T3 met sleeptender en van een Pruisische G8².

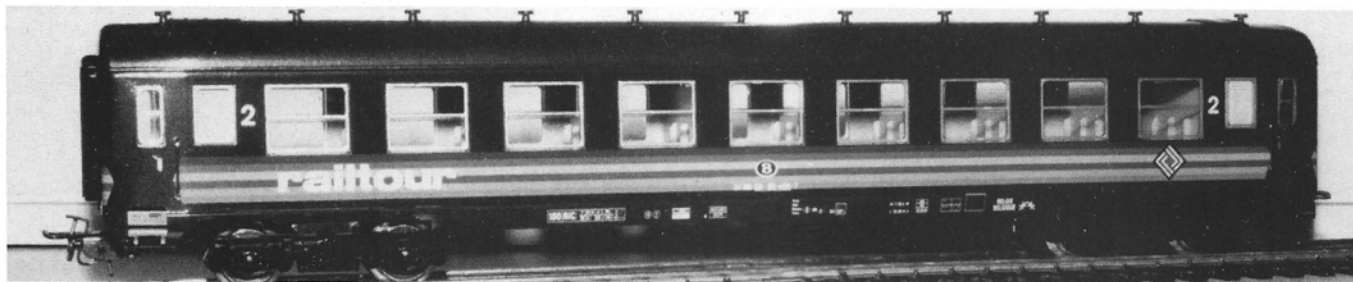
Wij ontvingen van de firma Fleischmann, via de Belgische invoerder, de hiernavolgende historische achtergrond-informatie m.b.t. voornoemde modellen :

Nr. 4115 vervolledigt de reeks van de zgn. „mooie kleintjes”, de Pruisische T3 met sleeptender (BR 89²).

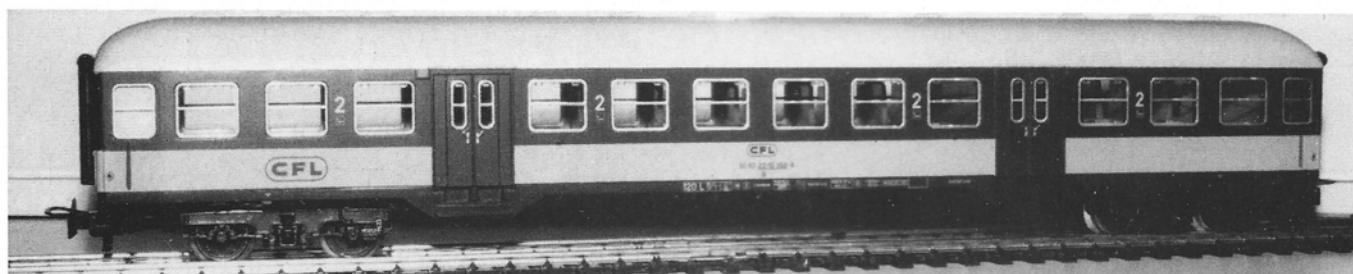
Het model is een prachtige weergave van de lok 89 6225 van de Deutsche Reichsbahn. In 1959 werd de machine uitgerust met een afzonderlijke 3T12 tender, in 1908 door Linke Hofmann onder fabrieksnummer 573 gebouwd. De levensloop van lok 89 6225 kan als volgt worden samengevat : Bouwwijze Cn2, Gt 33.12, volgens plan MIII-4p, gebouwd door Orenstein & Koppel in 1911, fabrieksnummer 4704. Eerste eigenaar was de toenmalige „Kreisbahn Beeskow-Fürstenwalde” waar ze reed onder het nummer 4-23. In 1950 werd ze door de „Oderbruch Bahn AG”, nog steeds als tenderlok, aan de Reichsbahn overgedragen en in 1960 omgebouwd tot sleeptenderlok. Daarbij werd de achterzijde van het machinistenhuis gewijzigd om bevoorradings vanuit de tender mogelijk te maken. Bovendien werd, om een beter uitzicht naar achter te bekomen, de opkant van de tender gelijk gemaakt met de bovenzijde van de watertank. Zo werd de kleine T3 omgebouwd tot een krachtige sleeptenderlokomotief met een veel grotere autonomie, dankzij de grotere voorraad aan kolen en water die kon worden meegevoerd. Voor meer details zij verwezen naar het werk van Moll en Wenzel „Die Baureihe



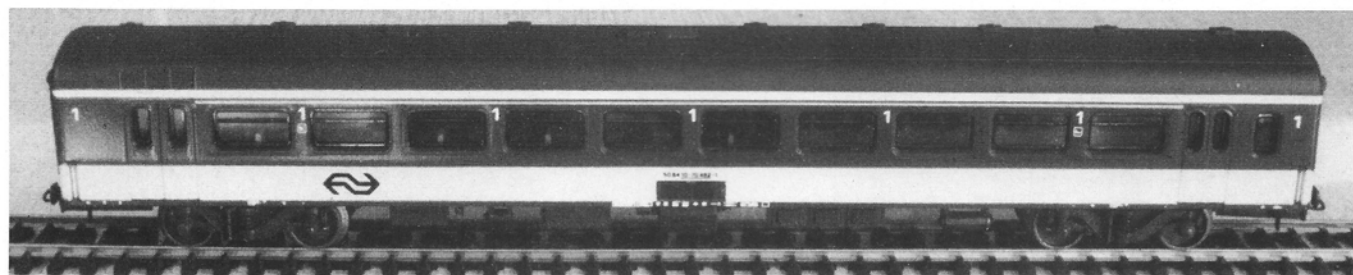
Märklin



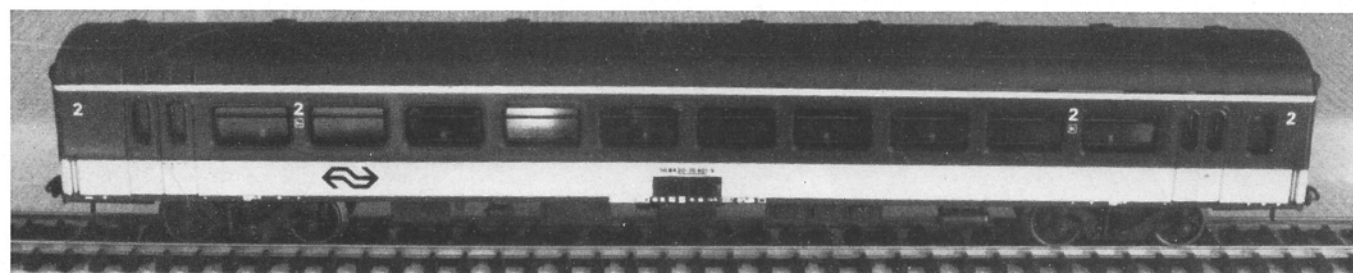
Märklin



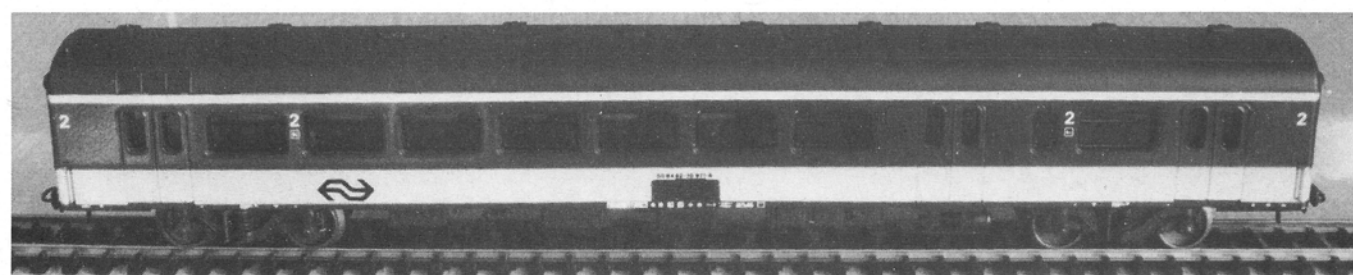
Märklin



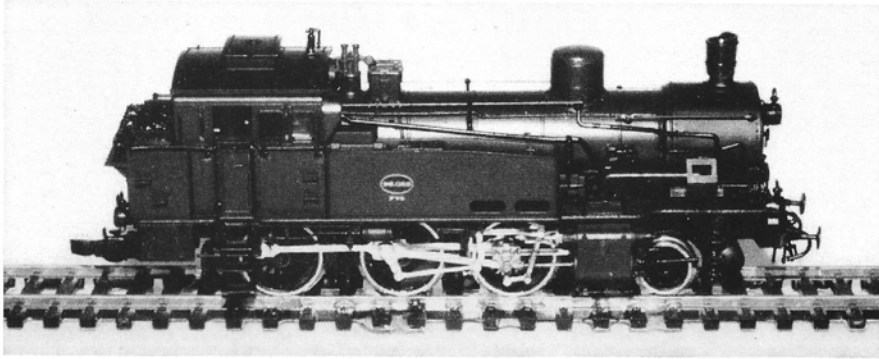
Lima



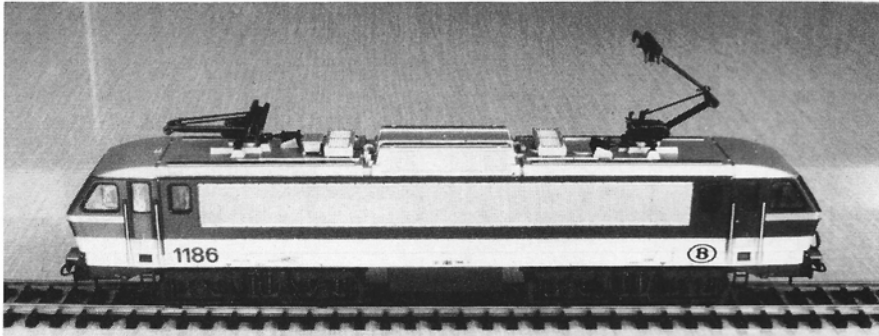
Lima



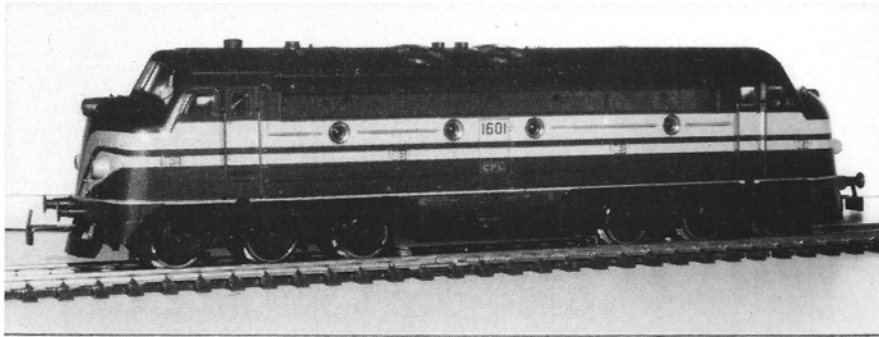
Lima



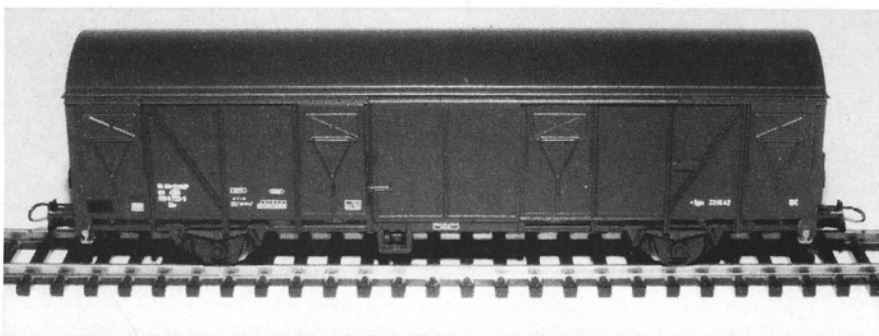
Roco handmonster



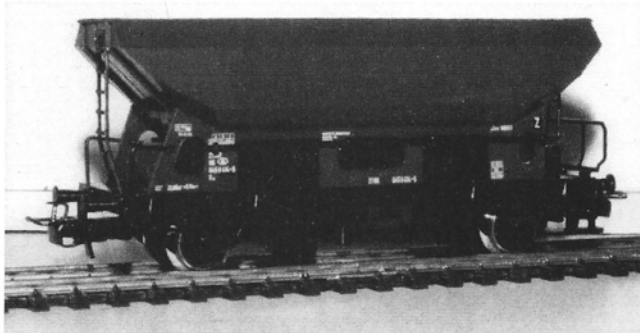
Lima



Märklin



Roco



Märklin



Märklin

8970" verschenen bij Eisenbahn Kurier. (In België verkrijgbaar bij BVS-Shop à 1008 F.)

Nr. 4156 is het reeds lang verwachte HO-model van een lok uit de reeks 56²⁰⁻²⁹ van de voormalige Reichsbahn (Pruisische G8²). Het Fleischmann model is een weergave van lok 56 2048. Haar levensloop ziet er a.v. uit :

Bouwwijze 1'D h2, ontwikkeld uit de voorlopers van de driecilinderlokomotieven. Zo bekwam men een nog krachtiger lok waarvan het concept heelwat eenvoudiger was dan dat van de driecilindermachines. De eerste loks van deze reeks werden gebouwd door Henschel & Sohn te Kassel. Door hun hoge en korte ketel hadden deze loks een bijzonder krachtig uitzicht. Ze behoorden immers tot de sterkste machines uit deze klasse.

Bewijs voor het uitstekend ontwerp van deze machines was het feit, dat ze nog tot in 1929 werden gebouwd, m.a.w. dat de DRG, lang nadat de bouw van de zg. „Einheitslokomotiven" was begonnen, nog Pruisische types liet bouwen. (Het eenheidsbouwprogramma begon reeds in 1921 en de eerste „Einheitslok", de 02 001, werd in 1925 door Henschel geleverd.)

In totaal werden er van het type G 8² 1009 gebouwd, waarvan alleen reeds aan Turkije en Roemenië 150 stuks werden verkocht.

Als tender hadden deze machines de „pr 3T20" - een drie-assige constructie met 20 m³ watervoorraad - die overigens ook bij de reeks 55²⁵⁻⁵⁶ (Pruisische G 8¹ werd aangewend.

Als goederenlokomotief gebouwd en gebruikt, had de G 8² het aan haar uitstekende rijeigenschappen te danken, ook voor lokale reizigerstreinen te worden ingezet. Vooral in bergachtige streken met bochtige lijnen en wisselende hellingen presteerde ze buitengewoon. Zij had een goed aanzetvermogen en, alhoewel haar maximum-snelheid was bepaald op 65 km/h, liep zij zelfs bij 75 km/h nog zeer rustig.

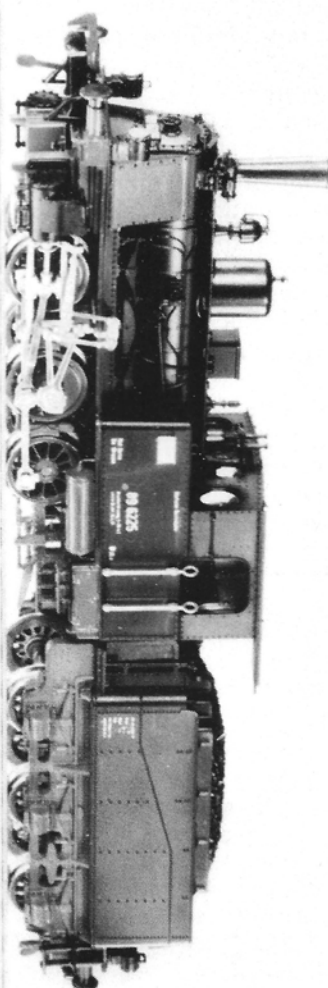
Uiteraard is het Fleischmann HO-model van deze lok voorzien van de korte koppeling tussen lok en tender, evenals van een montage-mogelijkheid voor de moderne „Profi"-koppeling.

Beide uiteinden zijn verlicht zoals bij het origineel en de verlichting wisselt in functie van de rijrichting.

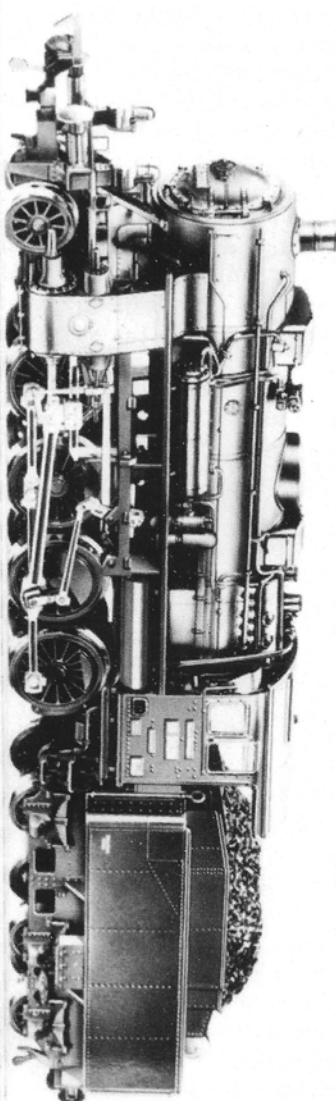
FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

HO

①



FLEISCHMANN HO 4115



FLEISCHMANN HO 4156

FLEISCHMANN

Modelbaan-electronica

Rijlichtenschakelaar (II)

In het vorige artikel over de rijlichtenschakelaar zijn enkele onnauwkeurigheden gesloten. Een eerste onnauwkeurigheid is de bewering dat wij een goede oplossing hadden gevonden voor het laten branden en omschakelen van de rijlichten van een loc. Welnu, dit geldt wel voor Märklin-rails waarbij de voeding van de locs gebeurt door middel van gelijkspanning, maar dit geldt niet voor het twee-rail gelijkstroomstelsel.

De reden daarvoor is dat onze schakeling, via de wielen van een loc, altijd moet kunnen beschikken over de constante referentiespanning van nul volt.

Dit wil zeggen dat één van de rails altijd een spanning van nul volt moet hebben.

Bij een Märklin-rail is dit eenvoudig : we leggen de beide rails aan de nul volt en gebruiken ze beide als massa en als referentiespanning, terwijl we de rijspanning, positief of negatief, aan de middengeleider aanleggen.

Bij een twee-rail gelijkstroomrail kan het gebeuren dat de loc andersom op de rails terecht komt, wat moeilijkheden zal geven voor onze schakeling, omdat de referentiespanning zodoende aan de verkeerde klem komt te liggen.

Een tweede punt is dat in het vorige artikel de aansluitnummers van het IC 4013 schijnbaar niet kloppen. Dat komt omdat het aansluitschema van het IC 4013 niet werd afgebeeld.

Deze vergetelheid maken wij nu goed door de aansluitschema's van de beide gebruikte IC's, 4013 en 4050, samen met de waarheidstabel van IC 4013, af te beelden.

IC 4013

Het IC 4013 bestaat uit twee D-flipflops (1 en 2). Een flipflop is een logische schakeling die twee uitgangen, Q en \bar{Q} , heeft die altijd (behalve in een bijzondere toestand) elkaars logisch tegengestelde zijn, vandaar het streepje boven op de tweede Q.

De „D” slaat op het feit dat de Q-uitgang de logische waarde aanneemt van het (logische) signaal aan de ingang van de flipflop (DATA-ingang 5, resp. 9), wanneer het signaal aan de klokingang (3, resp. 11) een positieve flank vertoont, d.w.z. verandert van 0 volt (V_{ss}) naar een spanning (V_{DD}) die groter is dan een bepaalde drempelspanning van de klokingang en die meestal gelijk is aan de voedingsspanning van het IC.

Elke flipflop is voorzien van twee ingangen : de SET-ingang (6, resp. 8) en de RESET-ingang (4, resp. 10).

Wanneer het signaal aan de SET (RESET)-ingang logisch 1 wordt, wordt de Q (\bar{Q}) uitgang, onafhankelijk van de overige ingangen, ook op logisch 1 gebracht.

De waarheidstabel in de figuur 1 stelt het verband voor tussen de toestanden van alle in- en uitgangen van het IC. Hierbij betekent „1” : V_{DD} (voedingsspanning), „0” : V_{ss} (0 Volt), „X” : don't care (willekeurige waarde en van geen belang in een welbepaalde toestand), „X” : onveranderd (de vorige logische toestand blijft onveranderd bewaard).

In de figuur 2 is het aansluitschema van het IC 4013 voorgesteld.

Het + teken aan pin 14 van het IC 4013 duidt aan dat aan die pin de positieve voedingsspanning V_{DD} (5 tot 12 V) wordt aangesloten en het aardingsteken aan pin 7 duidt aan dat deze pin wordt aangesloten aan nul volt.

In de figuur 3 is het aansluitschema van het IC 4050 voorgesteld.

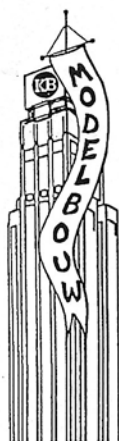
Daarin betekent „NC” bij een aansluitpin : „not connected” of niet verbonden, wat gewoon wil zeggen dat de desbetreffende aansluitpin niet wordt gebruikt en dus nergens mee verbonden is.

De driehoekjes stellen de buffers voor, de uitgang van elk buffer wordt voorgesteld door het bovenste hoekpunt van elk driehoekje.

Met deze bijdrage hopen wij het artikel over de rijlichtenschakelaar wat duidelijker te hebben gemaakt.

In het volgende nummer van dit blad hopen wij een afdruk van de gedrukte schakeling van de rijlichtenschakelaar te kunnen brengen voor de liefhebbers die deze schakeling wensen na te bouwen.

Mark Peeters



in
het  van
Antwerpen

EXCLUSIEVE FABRICATIES
SPECIALE UITVOERINGEN
EIGEN OMBOUW
RESERVATIES VOOR VASTE KLANTEN

SPECIALIST
NMBS






OOK ZELDZAME SPECIALITEITEN

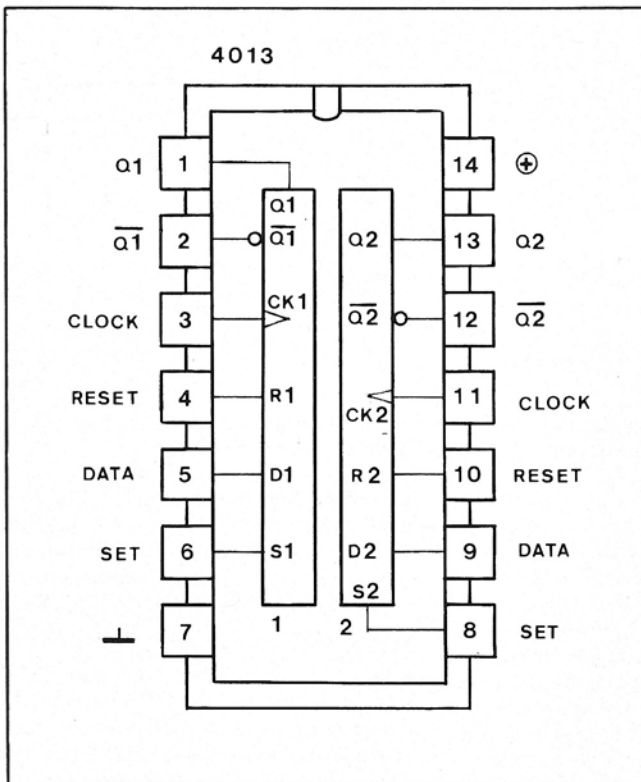
**WINKEL GALERIJ
EIERMARKT
14**



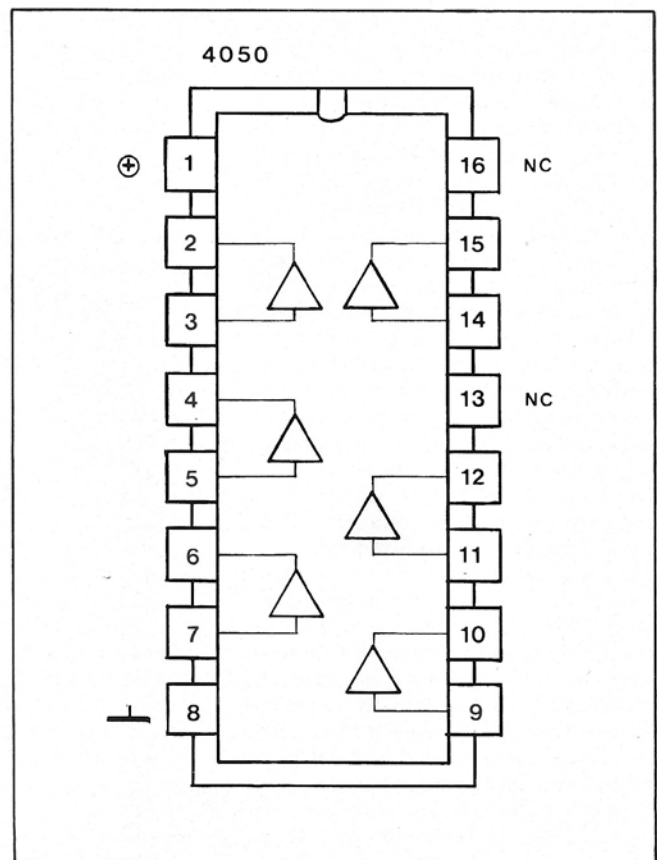
Herman verschooten
UW PARTNER VOOR
EEN BLIJVENDE SERVICE

ingangen			uitgangen voor clock-impuls		clock impuls-flank	uitgangen na clock-impuls	
D	S	R	Q	\bar{Q}		Q	\bar{Q}
0	0	0	X	X		0	1
1	0	0	X	X		1	0
X	0	0	X	X		X	X
X	1	0	X	X	X	1	0
X	0	1	X	X	X	0	1
X	1	1	X	X	X	1	1

Figuur 1 : waarheidstabel IC 4013



Figuur 2 : aansluitschema van IC 4013



Figuur 3 : aansluitschema van IC 4050

Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel

NMBS

• Op vrijdag 3 oktober werd de eerste dienst Brussel-Amsterdam gereden met het nieuwe, gemengde Beneluxmaterieel (lok reeks 1100 NMBS, rytuigen NS). Daags tevoren had vanuit Antwerpen Centraal de officiële inhuldigingsrit plaats, waarbij de Nederlandse minister voor verkeer en waterstaat, mevrouw N. Smit-Kroes, een allerhartelijkste verwelcoming te beurt viel vanwege haar Belgische collega De Croo. Het zal echter nog wel enige tijd duren vooraleer de relatie Brussel-Amsterdam uitsluitend met het nieuwe materieel wordt gereden: voorlopig pendelen de blauw-gele stellen, bestaande uit loks van de reeks 25.50, uit Nederlandse stuurstandrijtuigen en uit Nederlandse en Belgische rytuigen, nog lustig tussen beide hoofdsteden over en weer.

• Ook in oktober werd de nieuwe verbinding Antwerpen-Lille (Rijsel) ingereken. Bij die gelegenheid werd een gratis kennismakings-rit verzorgd, wat vanzelfsprekend een grote publieke belangstelling voor gevolg had. Deze relatie wordt gereden met de spiksplinternieuwe lokomotieven van de reeks 12, die echter nog niet geheel hun „kinderziekten” schijnen te zijn ontgroeid. Tip voor de fotografen: in het station van Lille vinden af en toe ontmoetingen plaats tussen machines van de reeks 12 en de TGV.

• De TGV in België? Wij kunnen moeilijk om dit hete hangijzer heen. Enerzijds zijn er de Nederlandse en de Belgische zakenwereld evenals de vele reizigers tussen Amsterdam, respectievelijk Brussel en Parijs, die om een snelle en comfortabele spoorverbinding tussen deze steden zitten te springen, anderzijds zijn er de mogelijk gedupeerden, die omwille van de aanleg van zulke snelspoorlijn „have en goed” zouden dienen op te offeren. Tenslotte is er nog de grote groep mensen die zich, zeker niet ten onrechte, afvraagt waarom men in ons land niet eerst en vooral zou zorgen voor een betaalbaar en goed gestructureerd openbaar vervoer.

Welke knappe koppen dragen in deze materie de ideale oplossing aan? Wij zouden het niet weten!

S.C.

• De livrewijziging van de motorstellen reeks 800 gaat voort. Na nummers 806, 801, 804 en 815, is sinds 30.10.1986 nummer 810 na een grote revisie, in de rode kleur uit de CW Mechelen gekomen. Op 6.11.1986 kwam ook nr. 609 in het rood uit de CW Mechelen. Beide kwamen op 12.11.1986 terug in dienst.

• Op 30.10.1986 gebeurde er te Hasselt een treinongeval, waarbij lok 2502, in losse rit, achterop een stilstaande goederentrein reed. De 2502 werd daarbij zodarig beschadigd, dat haar toekomst twijfelachtig is. Nochtans werd zij

naar de CW Mechelen overgebracht, waar mogelijk een herstelling zal uitgevoerd worden.

• Stoomtreinritten kennen een toemend succes. Aangezien de laatste stoommachinist ten laatste rond 1991 met pensioen gaat, heeft de Maatschappij besloten een aantal treinbestuurders op te leiden tot stoommachinist en stoker.

De theoretische lessen begonnen reeds in januari 1986 en tijdens de in 1986 voorziene extraritten kon ook de praktijk aan bod komen.

Op deze manier zal het mogelijk zijn ook nog na 1991 stoomtreinritten in te zetten en ze door gekwalificeerd personeel te laten bedienen.

• Met de winter voor de deur en gezien het feit dat in de nabije toekomst geen enkele stoomtrein werd aangevraagd, is besloten de loks 29013 en 12004 een grote revisie te geven in de museumloods te Leuven.

NMVB

• Waar wij in Rail-Revue nr. 5, blz. 30 nog konden schrijven dat de tramliedhebber „voorlopig opgelucht (kon) ademhalen” m.b.t. de lijnen 30/31 en 80 van de NMVB Groep Henegouwen is het, nauwelijks vijf maanden later, reeds zover: vanaf 1 november j.l. werden de diensten op deze lijnen gestaakt. Voor de lijn 30/31 verdween daarmee

de tramverbinding Anderlues-Maurage, via La Louvière. Voor de lijn 80 betekende dit het stopzetten van alle verkeer tussen Trazegnies Ecoles en Maurage, eveneens via La Louvière. Het lijngedeelte Mariemont-Maurage werd gemeenschappelijk bereden door de lijnnummers 30/31 en 80.

Naar verluidt zou het hier gaan om een „tijdelijke” onderbreking van de diensten (duurtijd ongeveer twee jaar). In het recente verleden werden immers nog belangrijke en dure onderhouds- en verbeteringswerken aan sommige lijngedeelten doorgevoerd. Wij vrezen echter het ergste en vermoeden dat hier van het definitieve einde van 30/31 en 80 sprake is. De toekomst zal het leren.

Tot het verleden behoort alleszins lijn 63 tussen Courcelles en Fontaine-l'Évêque. Ook deze dienst werd voor het laatst gereden op 31 oktober 1986. Het „voorlopige” verdwijnen van lijnen 30/31 en 80 en het definitieve stopzetten van lijn 63 betekent meteen het hoogstwaarschijnlijke einde voor het karakteristieke en geliefde S-motorwagenbestand. De voorbije jaren was reeds goed te merken dat aan dit materieel geen enkele zorg meer werd besteed. Men beperkte zich klaarblijkelijk tot het allernoodzakelijkste kunst- en vliegwerk om de droeve restanten van de eens zo trotse S-motorwagenvloot min of meer rijdend te houden.

Enkele van deze rijtuigen (men spreekt van een vijftal) die nog in goede technische staat verkeren zullen wellicht de dodendans ontspringen. Zij zouden nog sporadisch worden ingezet of als rijdende reserve worden behouden.

Motorwagens type S : nadat ze reeds enkele jaren geleden van de kustlijn verdwenen is ook in Henegouwen het einde in zicht. Wij zullen ze missen !

• Als afscheidsgroet aan de lijnen 30 en 80 richtte de ASVI op 11 oktober een rit in over voornoemde lijnen. Het weer van die dag kaderde geheel in de begrafenis-



Van Hool-driedeursbus, onder het nummer 1280 tijdelijk in proefdienst bij de Miva. Antwerpen, Draakplaats, 1 oktober 1986. Foto Staf Cuyt.

atmosfeer van de manifestatie : vochtig, grijs, mistig, druilerig.

Oorspronkelijk was voor deze rit de inzet van standaard-motorwagen „Eugies” nr. 10284 met bijwagen 19405 voorzien. Dit historische trekpaard (in 1985 nog te zien op de NMVB-tentoonstelling te Bokrijk - zie Rail-Revue 2/85, blz. 58), werd echter op 1 oktober slachtoffer van een betreurenswaardig ongeval : tijdens een rit n.a.v. feestelijkheden te Courcelles deed zich het zeldzame fenomeen voor dat een wisselnaald van ligging veranderde nadat het eerste draaistel de wissel reeds voorbij was. Gevolg : draaistellen beschadigd, onderstel en koetswerk verbogen en vervormd. Schadekosten : vele honderdduizenden franken. Gelukkig kantelde de wagen niet en vielen er geen slachtoffers onder de reizigers.

De ASVI-rit werd dan uitgevoerd met standaard-motorwagen 10308, met bijwagen 19405 op sleep. Afgezien van de reeds vermelde abominabele weersomstandigheden verliep deze manifestatie in optimale technische voorwaarden en konden de talrijk aanwezige fotografen

en filmers hun hartje ophalen. In volgend nummer van Rail-Revue hopen wij U een mooie kleurenposter met deze rit als onderwerp te kunnen aanbieden.

S.C.

MIVA

• Woensdag 1 oktober 1986, van 13.30 uur tot 15 uur, stelde MIVA de beschilderde ZOO- en Flandria-trams en -bussen tentoon op de Draakplaats ten gerieve van de vrij talrijk opgekomen tram- en busfans en van de pers. Tevens kreeg men er de driedeursbus van Van Hool (type 280) gepresenteerd. Deze bus was voor een maand te Antwerpen en werd op verschillende buslijnen bij wijze van proef ingezet.

Een verrassing en een primeur was echter de voorstelling van bus 627 met een extra vergrote richtingsfilmbak, zowel aan de frontkant als aan de achterkant van het voertuig. Deze bak is niet meer uitgerust met een richtingsfilm, doch met een Vultron „Digi-Dot”-systeem, dat de bestemming aangeeft volgens de rijrichting. Hierdoor is de leesbaarheid van de bestemming en het lijnummer aanzienlijk beter. Ook de zijfilmbak is met hetzelfde systeem uitgerust.

• Dezelfde dag, 1 oktober, begon het boorschild „Lange Wapper” vanuit de werf Frederik Van Eedenplein aan zijn graafwerk onder de Schelde voor de aanleg van de eerste tramkoker. In de namiddag werd de eerste tunnelring gestoken.

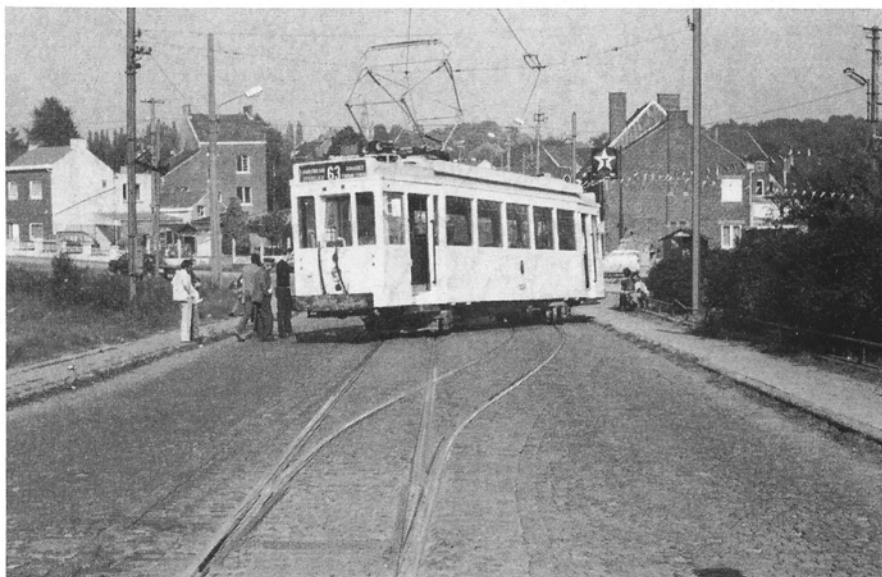
De start werd bijgewoond door enkele leidende ambtenaren van MIVA en van de Pre-metrodienst.

• Donderdagnamiddag 9 oktober werd dan door gouverneur Kinsbergen, de heer Bertels, kabinetschef van Verkeerswezen en de heer L. Van der Straeten, voorzitter van de raad van bestuur van MIVA, de officiële start gegeven van de metromol.

Tientallen genodigden, waaronder ook de heer B. Cools, burgemeester van Antwerpen, keken vanop een hogergelegen verdieping belangstellend toe.

In ieder geval wensen wij de tunnelbouwers veel geluk en weinig problemen in de Antwerpse ondergrond toe.

E.K.



Het ongeval met standaardmotorwagen 10284 op 1 oktober 1986. De wisselstand geeft uitsluitsel over de oorzaak : linkse naald rechtdoor, rechtse naald naar rechts afbuigend... Foto Robert Temmerman.

MIVG

•Op donderdag 7 augustus startte aannemer Van Caneghem uit Burst met de verbouwwerken aan de tramremise. De bergplaats voor de PCC's bevindt zich al geruime tijd in slechte staat en vooral de voorjaarsstormen van het voorbije seizoen hadden het glazen dak zodanig toetakeld, dat de veiligheid in het gedrang kwam.

Hiermee verdwijnt weer een stukje historiek van ons bedrijf. De tramremise met haar acht spooringsen en lange smalle poorten was het vertrouwde beeld dat vanop de Brusselsesteenweg al sinds heugnis door iedereen werd opgemerkt. Toen de trambergplaats in het begin van de eeuw werd gebouwd, waren er oorspronkelijk 16 spooringsen. Het gebouw van de sporen 9 tot 16 werd in tweede fase opgetrokken en lag wat meer verzonken op de Stelplaats. In het begin van de jaren '70 werd het gesloopt en maakte plaats voor een moderne busloods.

De vernieuwde tramremise zal zowat negen meter langer worden en op dezelfde gevellijn komen te liggen van de huidige busloods. Ze zal uitgerust worden met vier elektrisch bediende ophaalpoorten; één poort per twee sporen. Het dak wordt - voor zover de middelen beschikbaar zijn - geleidelijk vernieuwd en zal dezelfde aanblik bieden als de dakbedekking van Magazijn en Werkhuizen.

Het werk zal in het totaal 80 werkdagen in beslag nemen, wat er op neerkomt dat begin december de vernieuwde remise kan in gebruik genomen worden.

•Maandag 29 september, bij het ochtendgloren van de eerste wintermaandag, zijn tram 4 en tram 10 onafscheidelijk in de echt verbonden. Wij wensen hen veel geluk en opwindende wittebroods(proef)weken toe.

Hun rolfilmaanduiding krijgt een blauwe achtergrondkleur en het nieuwe lijnnummer wordt 40 - St. Pietersstation - Muide - Moscou. Hoewel aan de Muidebrug twee haltepalen zijn voorzien, zal het voor de reizigers wel even wennen worden om op het rijtuig met de juiste



In de straten van Dieppe : 231G558 steelt de show tijdens het overbrengen van haar trein van Dieppe SNCF naar Dieppe Maritime. 14 september 1986. Foto Staf Cuyt.

richting te geraken. In tegenstelling tot andere binnenlandse en buitenlandse netten kan in Gent aan de rolfilmstand de juiste richting spijtig genoeg niet worden opgemaakt. Naar wij vernemen, zou daar bij een volgende integrale vernieuwingsbeurt van de bestemmingsaanwijzers verandering in komen.

Er zijn ook voordelen aan het systeem verbonden. Er ontstaat namelijk een groter bedieningsgebied dat zonder overstap kan bereikt worden. Een paar voorbeelden. Reizigers die aan het station opstappen kunnen rechtstreeks de klinieken aan de Groene Briel bereiken. Scholieren van de wijk Heilig Kerst kunnen zonder overstap tot aan de vakscholen Martelaarslaan en Albertbrug meerrijden, enz.

(MIVG Krant)

•K.M.Y.C.A.

Op 6 en 7 september ll. organiseerde de K.M.Y.C.A.-stoomtreingroep, ter gelegenheid van de officiële opening van

haar nieuwe verhoogde spoorbaan, haar 1^e internationale modelstoomdagen.

Volgende modellen waren rijdend op de baan te bewonderen : Nigel Gresley (zie foto), een 2-8-0 sleeptenderlok op 5" (127 mm) spoor, twee simplex 0-6-0 tenderloks 5", een bridgid 0-4-2 tenderlok 5", een P8 sleeptenderlok 3 1/2" (87 mm) en een 0-4-0 rangeerlok. Al deze loks waren door K.M.Y.C.A. leden van plan gebouwd. Verder waren delegaties aanwezig van Stoomgroep Turnhout, van Brussels Model Steam Club, uit Nederland en uit Engeland. Uit dit laatste land kwam een lok met de kleinste spoorwijdte (2 1/2") die op onze baan kan rijden.

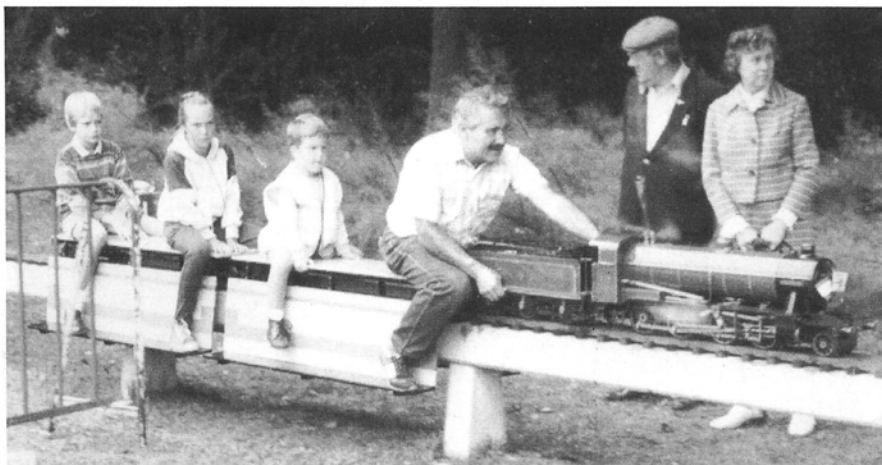
Op tafels werden de in aanbouw zijnde stukken getoond en werden demonstraties gegeven met stationaire machines. Naast deze activiteiten werd aan de bezoeker een overzicht gegeven van het gebied van scheepsmodelbouw. Deze dagen kenden zulk overdonderend succes, dat nu reeds wordt gepland en gewerkt aan de volgende stoomdagen. Volgend rijseizoen start met Pasen. Vanaf dan wordt er elke zondag (bij goed weder) gereden op de baan in het Rivierenhof. Vergaderingen zijn er elke 2^e en 4^e vrijdag van de maand gedurende het hele jaar. Belangstellenden kunnen steeds terecht op volgende adressen :

- F. Fredrickx, Ganzenbollaan 26, 2550 Kontich - Tel. 03/457.49.91.

- W. Vermeiren, Pietingbaan 36, 2220 Wommelgem - Tel. 03/353.29.62.

FRANKRIJK

•De door de Franse regering tot „nationaal monument" verklaarde Pacificstoomlokomotief 231G558, die door de Pacific Vapeur Club en door de enthousiaste inzet van de werkers uit het depot Sotteville in haar oude en werken-



De 2-8-0 sleeptendermachine van de Heer F. Fredrickx in actie tijdens de eerste „Internationale modelstoomdagen" van de K.M.Y.C.A.-stoomtreingroep, 6/7 september 1986, op de nieuwe spoorbaan in Rivierenhof, Antwerpen-Deurne.

de stoomluster werd gerestaureerd, deed op 14 september 1986 haar eerste commerciële rit. De reis ging, onder overweldigende belangstelling, van Paris St. Lazare naar Dieppe en terug. De trein was samengesteld uit het restauratierijtuig nr. 4207, gebouwd door La Métallurgique te Nivelles (België), het Pullmanrijtuig tweede klasse nr. 4038, gebouwd door CIWL-werkplaats St. Denis - beide rijtuigen eigendom van de vereniging Ajecta en thuishorend in Longueville - en uit van de SNCF gehuurde inox-rijtuigen. Alhoewel de weersgesteldheid veel te wensen overliet, heeft menig fotograaf zich doornat laten regenen teneinde deze gebeurtenis op de gevoelige plaat te kunnen vastleggen. In Dieppe Maritime waren de havenkranen en andere „hoogstandjes” druk bezet door een meute beeldjagers. Het was dan ook geen alledaags gezicht om deze prachtige treinsamenstelling a.h.w. dwars door de stad te zien rijden. Op de lijndriehoek aan het SNCF-station te Dieppe werd vervolgens met de volledige trein het keermaneuver uitgevoerd, om de machine terug in de richting Parijs te zetten. Het evenement vond plaats in een spoorlandenschap zonder bovenleiding: om „duimen en vingers af te likken”!

DUITSE BONDSREPUBLIC

• Het VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) spant zich uitermate in om het P+R-systeem (parkeren en rijden met het openbaar vervoer) aantrekkelijker te maken. Tot op heden bevinden zich in de onmiddellijke nabijheid van de snelverkeer-halteplaatsen (trein, metro, tram en bus) ongeveer 7.000 autoparkeerplaatsen. Dit zijn er nog ruim 12.000 te weinig. In de nabije toekomst stellen zowel steden als vervoersmaatschappijen gronden ter beschikking waarop 4.200 nieuwe plaatsen kunnen worden voorzien. De op dat ogenblik nog steeds ontbrekende 8.000 plaatsen zullen, over langere tijd gespreid, eveneens ter beschikking komen. Voor het

bouwklaar maken en inrichten van deze parkeerplaatsen wordt in de komende jaren een bedrag van ongeveer 90 miljoen DM (1,8 miljard frank!) door de gemeenschap op tafel gelegd. De fietsers worden in het project zeker niet vergeten. Naast het beschikbaar stellen van de stallingen wordt gezorgd voor zo akkuraat mogelijke beveiliging tegen diefstal d.m.v. speciale „Rhein-Ruhr”-slotbeugels of, in sommige gevallen, door het opbergen van de fietsen in afsluitbare boxen. Een voorbeeld dat tot navolging strekt!

NEDERLAND

• Op 6 september opende het Tram Museum Rotterdam (TMR) zijn deuren. Nadat het interieur van het gebouw was opgefrist en nadat er door de zorgen van de RET boven elk spoor nieuwe bovenleiding was aangebracht, kon op 2 juli voor het eerst na lange jaren een motorwagen op eigen kracht de remise binnenrijden. Het TMR, dat naar goede Nederlandse gewoonte op het stadstramnet is aangesloten, kan elke zaterdag tussen 11 en 16 uur worden bezocht. Tot het einde van dit jaar is de tramliefhebber welkom in de vroegere tramremise Delfshaven, Nieuwe Binnenweg 362.

• Amsterdam was een van de kandidaatsteden voor de Olympische Zomerspelen van 1992. De Nederlandse Spoorwegen ondersteunden de kandidatuur van Amsterdam met twee in Olympische kleuren gestoken rijtuigen. Het sierlijke blauw en geel van deze rijtuigen is vervangen door een blauwe kleur, waarop fragmenten van de Olympische ringen te zien zijn, alsmede de tekst „Amsterdam 1992”. Op 11 september 1986 droeg de president-directeur van NS de rijtuigen over aan de burgervader van Amsterdam. Op 9 oktober reisde het comité, dat de kandidatuur van Amsterdam voor de Olympische Spelen voorbereidde, met deze twee eerste klas rijtuigen naar Lausanne, om daar op 17 oktober van het IOC te vernemen of hun inspanningen werden beloond. A.H.

Spooragenda

NMBS Spoorwegmuseum Brussel-Noord

Het museum is het ganse jaar door voor het publiek toegankelijk van maandag tot vrijdag, telkens van 9 tot 16.30 uur. Vanaf heden is het ook open op iedere eerste zaterdag van de maand, behalve op feestdagen.

Brussels Model Steam Club

Fuchsiastraat 54, 1080 Brussel - Tel. 02/425.73.59.

BMSC organiseert op 7 en 8 maart 1987 een tentoonstelling „Stoom in miniatuur” in haar clubhuis, Neerstalsteeweg 327, 1190 Brussel-Vorst. Inkom 20 F.

BVS-Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief

Ten Berg 101, 9300 Aalst - Tel. 053/70.38.37.

Op 20 september ll. vonden de eerste stoomritten op lijn 52 plaats, terwijl op 27 september een speciale rit werd ingelegd voor een groep amateurs van de Locomotive Club of Great Britain. De Cockerill-lokomotief zal in 1987 (dan wordt ze 80 jaar „jong”) weer present zijn en zal dan vermoedelijk ook één of twee gerestaureerde GCI-rijtuigen slepen. Ritdagen 1987: 19.4, 3.5, 7.6, 5.7, 21.7, 2.8, 16.8, 19.9 en op TTB-dag (waarschijnlijk 4.10). Uurregeling nog niet bekend, wellicht één rit in de voormiddag en één in de namiddag. Clubs en verenigingen kunnen steeds een speciale trein aanvragen.

MOBOV - Modelbouw Openbaar Vervoer

De Oude Landen 94, 2070 Antwerpen - Tel. 03/647.13.82.

Maandelijks bijeenkomsten op elke eerste vrijdagavond in het Cultureel Centrum aan de Driekoningenstraat 126 te Antwerpen-Berchem.

- Modelspoordemonstraties, dia- en filmvoorstellingen.

- Inrichten van uitstappen.

- Uitgave van een tweemaandelijkse tijdschrift „Mobovaria”.

- Modulebouw: eerlang aanvang van de bouw van drie modulebanen (schalen HO, HOe en N), bestemd voor de tentoonstelling die in 1988 zal plaatsvinden.

Modelbouwmuseumstichting van Antwerpen

Van Diepenbeekstraat 17, 2018 Antwerpen - Tel. 03/239.44.04

Tentoonstelling van treinen, trams, buurttrams. Open op woensdag en zaterdag van 14 tot 18 u. Voor groepen op speciale dagen na afspraak.

Stoomcentrum Maldegem

Postbus 29, 9990 Maldegem

Diverse restauratiewerkzaamheden aan machines in het museum. Spoorleggen smalspoor 60 cm Maldegem-Donk. Diverse modelbouwactiviteiten. Medewerkers gevraagd voor de restauraties en het spoorleggen.



De Olympische rijtuigen van de NS te Maastricht, 21 september 1986. Foto Antoon Hermans.

Toeristische Trein Zolder

Radiostraat 19, 3700 Tongeren - Tel. 012/23.76.61

Ritdagen 1987 : 17, 28 en 31.5; 21 en 28.6 om 14 en 16 u., 5, 12, 19-21, 26.7; 2, 9, 15-16, 23, 30.8 om 11.30, 14, 15 en 16 uur. 6, 13.9; 4.10 (TTB-dag) om 14 en 16 uur. Spoorwegfestival : 19-20-21.7.

Stationsfeest Genebos : 15-16.8.

Wandeldag TTZ : 6.9.

Stoomtrein Antwerpen-Zolder op 21.7. Driehoek Hasselt-Zolder-Genebos-Hasselt per boot en trein op 16.8.

Vilvoordse Modelspoor Vrienden en Verzamelaars

Leuvensestraat 129, 1800 Vilvoorde - Tel. 02/251.42.08

Afdeling verzamelaars : richt zich tot het verzamelaarspubliek van modeltreinen, waarbij zowel Märklin als Belgisch materieel worden gevolgd. Informatie over nieuwe modellen en over Belgische artisanale produkties. Afdeling modelbouw : clubbaan met het station van Vilvoorde als centraal punt. Bouw van Belgische loks en wagens. Bibliotheek. Beide afdelingen vergaderen op vrijdagavond vanaf 19 uur in de clublokalen aan de Houtemse Steenweg 1 te Vilvoorde.

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

Lezersforum

Zoals reeds in de inleidende bijdrage van dit nummer van Rail-Revue vermeld, wordt onze rubriek „Lezerspost” vanaf heden ons „Lezersforum”. Indien U, lezer, in verband met de hier gestelde vragen en verzoeken om inlichtingen, antwoorden kent of informatie kunt verschaffen, vragen wij U met aandrang, ons deze voor publikatie of doorzending te willen toesturen (Rail-Revue, Vosstraat 43, B-2200 Antwerpen-Borgerhout).

Deelname aan Lezersforum is gratis, met uitzondering evenwel van kleine advertenties die, zoals in het verleden, worden gepubliceerd onder de titel „Puntstukjes”, op basis van minimum drie regels tegen 120 F (BTW inbegrepen) en 40 F per bijkomende regel.

• Op het schrijven van ir. H.A. Stiphout uit Scheveningen (RR 6/86, blz. 62) ontvingen wij een uiterst interessante reactie van de Heer H. Vellekoop, schrijvend namens de Tramweg-Stichting te 's-Gravenhage. Gezien enerzijds de omvang van die brief en anderzijds de mogelijkheid tot het brengen van belangwekkend illustratiemateriaal, hebben wij besloten om in een volgend nummer van Rail-Revue een speciaal artikel aan de „Métallurgique”-motorwagens in Nederland en aan de Amerikaanse invloeden op het Europees en op het Belgisch trammaterieel te wijden. Bijkomende gegevens en illustraties, die zeker ook de Belgische tram- en trammode-

vriend zullen interesseren - gezien de herkomst van het materieel - blijven uiteraard ten zeerste (en dringend) welkom !

• De Heer F. De Leeuw uit Edegem is reeds geruime tijd op zoek naar „De Buurtspoorwegen in de Provincie Limburg” van J. Neyens en naar gegevens of documentatie aangaande verdwenen, in onbruik geraakte of opgebroken spoorlijnen in ons land.

• Lezer E. Derenette te Brussel : Jocardis in Edingen verkoopt baanruimers voor de reeksen 11, 12, 21 en 27. Gebruiksaanwijzing is bijgevoegd.

• Mijnheer C. Van Hemelrijck uit Halle zag graag een artikelenreeks over (oude) stations en hun omgeving, met foto's en tekeningen van gebouwen en sporenplannen, met het oog op nabouw in miniatuur. Wie bezorgt het nodige ?

• De Heer Wymeersch uit Lokeren is geïnteresseerd in de recente spoorgeschiedenis. Wie schrijft voor hem (en voor ons allen) een bijdrage over het ontstaan en de bouw van Belgische E-loks ?

• Autobusvriend T. Vercauteren uit Antwerpen vraagt naar (om)bouwplannen of -wijzen voor NMVB-bussen.

• Lezer J.P. Vandenhede uit Kortrijk verzoekt om een rubriek, waarin duidelijke uitleg m.b.t. technische gegevens van het traktiematerieel (bv. elektrische reostatische hulpreem, automatische treinbeïnvloeding...).

Zulke rubriek lijkt ons inderdaad noodzakelijk en kan vele onderwerpen behandelen. Lezers/medewerkers die terzake over voldoende know-how beschikken, kunnen zulke gegevens bezorgen.

• De Heer A. Vermeulen uit Mechelen doet ons, in een uitgebreide lezersbrief, enkele belangwekkende suggesties aan de hand. Wij citeren o.a. : „Gezien de modelbaan-electronica de laatste jaren fel opgang maakt zijn dergelijke artikels nodig, maar dan in een meer ge vulgariseerde vorm gezien het merendeel der modelbouwers niet „technisch” geschoold is.

„Indien de uiteenzetting duidelijk is en in eenvoudige termen is opgesteld wordt het een zeer nuttige inleiding naar het praktisch gebruik ervan op de modelbaan.”

SLOTBESCHOUWING

Lezersbrieven worden, met hun vragen en suggesties, tijdens de redaktievergaderingen besproken, opdat er voor iedereen zo optimaal mogelijke en nuttige resultaten zouden uit voortvloeien. Wij vragen echter, naast uw aller medewerking, ook om geduld en begrip. Waarom?

Tot onze spijt kunnen wij niet anders, dan Rail-Revue slechts om de drie maanden te laten verschijnen. Ons taalgebied is nu eenmaal te beperkt en het huidige lezersaantal nog te weinig omvangrijk om, wat de periodiciteit van en het opnemen van kleurenfoto's in het blad aangaat, ons in een financieel avontuur te storten dat op niets anders dan op het verdwijnen van Rail-Revue zou uitdraaien.

Overigens steken wij al onze vrije en een zeer aanzienlijk gedeelte van onze beroepstijd in de realisatie van het tijdschrift. Er zijn nu echter eenmaal grenzen, die niet kunnen worden overschreden.

Wij verwachten uw reacties !

Staf Cuyt

EXTRA-NIEUWSFLASH

Op 20 december 1986 rijdt 29013 een herdenkingsrit met vertrek uit Ath om 13.00 uur. Langs Geraardsbergen en Denderleeuw gaat het naar Aalst. Volwassenen : 240 F., kinderen van 6 tot 12 jaar : 160 F. Biljetten in de NMBS-stations.

Foto voorpagina : *Motorwagen 5016 MIVB, verkocht aan het West Yorkshire Museum in Groot-Britannië, tijdens de afscheidsrit op 27 april 1986 op de lijn Woluwe-Tervuren. Het rijtuig verblijft heden nog steeds te Brussel ! De motorwagens van de reeks 5000, gebouwd en in dienst gekomen voor de Brusselse Wereldtentoonstelling in 1935, vormden lange tijd de paradepaardjes van onze hoofdstedelijke trammaatschappij. Dia Dirk Stroobants.*

Onze kleurenposter : *64045, voormalige Pruisische P8, naast de alom bekende 29013 tijdens de NMBS-opendeurdagen te Leuven Kessel-Lo op 8 september 1986. Twee wereldoorlogen zorgden voor het verschijnen van deze machines op het Belgische net : de P8'en vormden een stuk Duitse herstelbetaling aan België na WO 1, terwijl de reeks 29 een spoedbestelling gold, door de NMBS bij de Amerikaanse industrie geplaatst, om het door WO II verloren gegane materieel aan te vullen. Om tijdig te kunnen leveren, dienden twee Canadese constructeurs bij te springen. De Montreal Locomotive Works leverden o.a. de 29013. Deze machine sleepte de laatste met een stoomlok bespannen reizigerstrein in 1966. Meer daarover in de artikelenreeks „Het einde van de stoomtractie in België”. Dia Paul Jacobs.*

Foto achterpagina : *Diesel-spoorauto 4903 aan de „Witte Molen” te Lillo, bij gelegenheid van een GTF-uitstap in het Antwerpse havengebied op 6 september 1986. Deze plaats vormde ooit de kern van de gemeente Lillo, die, samen met de prachtige omringende polders, diende te verdwijnen omwille van de uitbreiding van de haven. De molen, die midden in het tracé van het kanaaldok stond, werd steen na steen afgebroken en enkele honderden meter verder weer opgebouwd. Heden priemen zijn stilgevallen wieken in de lucht temidden van een opgespoten zandwoestijn. Foto Max Delie.*

