

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Tweede jaargang - Nr. 8 - maart 1987 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 135 F

NMVB-STELPLAATS HOOGSTRATEN - HET EINDE VAN DE STOOMTRACTIE IN BELGIE - NIEUW TRAMBEDRIJF TE NANTES - AUTOBUS LUX - DE NMBS-STOOMLOKOMOTIEVEN REEKS 96 - BELGISCHE MODELLEN - RAIL-AKTUEEL

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 51.89.84.524 (voor postrekeninghouders giro 7112 t.n.v. ABN te 's-Gravenhage ten gunste van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage. Betaling uitsluitend per toe te zenden acceptgiro

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 : M. Delie, J. Engels, C. Happaers, 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, A. Hermans, T. Heylen, E. Keutgens, R. Mardaga, C. Smits, G. Van Meroye

Correspondenten Nederland : A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie : G. Cuyt
Photosetting

Fotozetterij Jorissen, Schoten
Selektie kleurendruk
Fotografvure 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.

Hobby beleven...

Ieder mens heeft, zeker in deze tijd, behoefte aan een zinnige en voldoening schenkende vrijetijdsbesteding. De spoor- of tramlijefhebber kan daarbij met zijn hobby vele kanten uit : het groot- en/of modelbedrijf, de modelbouw, de museumexploitatie of -verzameling, de eigen modellenverzameling, de fotografie... het zijn even zovele belangwekkende kanten aan een zeer veelzijdige lijefhebberij.

Persoonlijk interesseren mij alle genoemde aspecten van onze hobby, alhoewel het voor ieder duidelijk zal zijn dat ik, net zomin als U, de tijd noch de materiële middelen ter beschikking heb om in de praktijk met alle onderdelen van de lijefhebberij bezig te zijn.

Het overgrote deel van mijn hobby-beleven besteed ik aan het schrijven van artikelen, het nemen van foto's of dia's, het verbeteren van teksten, het samenstellen van Rail-Revue; aan het monteren, drukken, afwerken en verspreiden van het tijdschrift. Dit betekent een hele klus om te klaren en ik ben dan ook alle vrijwillige medewerkers uiterst dankbaar voor de geboden hulp, die erin bestaat interessante foto's, tekeningen en teksten te bezorgen.

Wanneer ik de gelegenheid heb (en dat komt gelukkig vrij veelvuldig voor) om met spoorhobby-beoefenaars te praten, valt het me telkens opnieuw op dat velen van hen zeer interessante wetenswaardigheden naar voren kunnen brengen. Een enkele keer verwerk ik de op die wijze bekomen gegevens in een kleiner of groter artikel. Het gebeurt echter meermaals, dat me voldoende kennis van de aangebrachte materie ontbreekt teneinde een en ander in een lezenswaardige bijdrage te verwoorden.

Ik betreur dan ook, dat slechts enkelen bereid blijken, zelf hun hobby-kennis middels Rail-Revue aan anderen over te dragen.

Ondanks verscheidene oproepen in die richting komen, vanwege de Vlaamse lezer, bitter weinig reacties los. Bij de Nederlanders blijkt dat anders te liggen : zeker de helft van alle lezerspost die ik ontvang is uit Nederland afkomstig. Dit stemt des te meer tot nadenken als men weet, dat één op vijf exemplaren van Rail-Revue in Nederland wordt verkocht.

Moet daaruit worden besloten dat wij, Vlamingen, met een minderwaardigheidskompleks rondlopen en onszelf niet in staat achten iets zinvol over onze hobby op papier te zetten ?

Men zou het haast geloven.

Of is het wellicht zo dat (naast het bestaande fenomeen van sommige verenigingen, die Rail-Revue slechts beschouwen als een onwelkome „concurrent” voor hun clubtijdschrift) men slechts bereid is de pen in de hand te nemen indien daarmede geld te rapen valt ?

*Uit die laatste - gecombineerde - vraag distilleer ikzelf de volgende antwoorden :
- niet ieder hobby-beoefenaar is lid van een vereniging doch heeft desondanks recht op informatie;*

- als het alleen om de „poen” te doen was geweest, had Rail-Revue nooit het daglicht gezien, laat staan z'n tweede jaar volgemaakt;

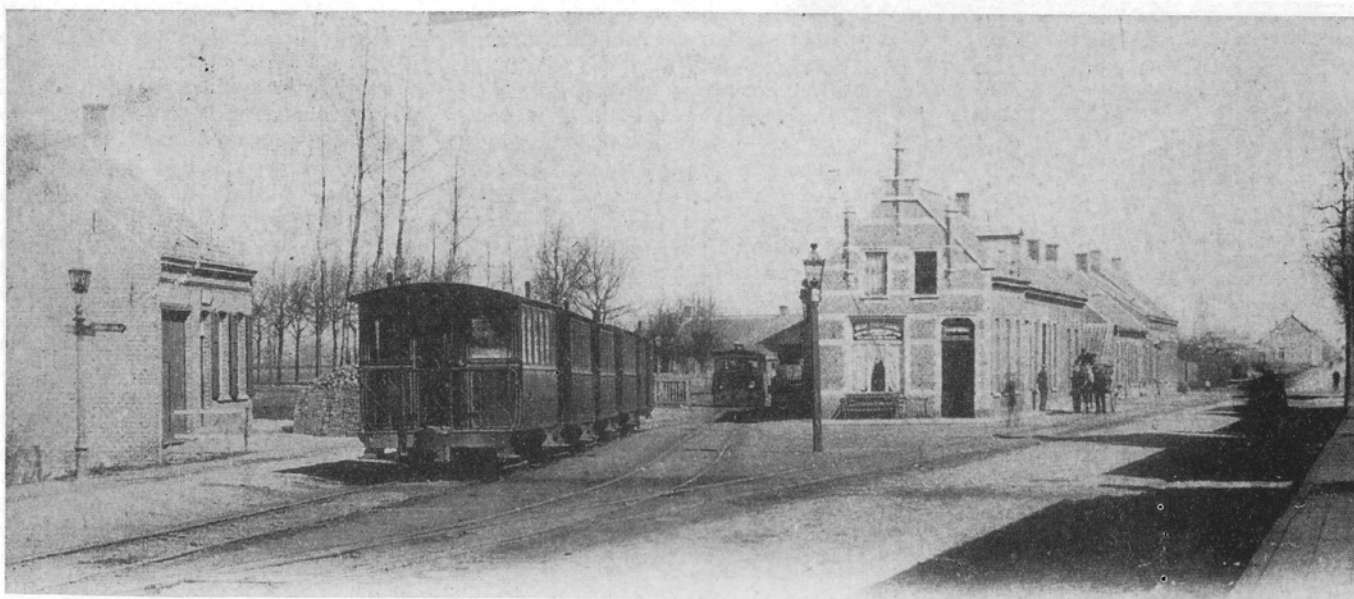
- waar blijft, indien de vraag bevestigend dient beantwoord, de hobby, de lijefhebberij, de vrijetijdsbesteding ?

Zijn voorgaande bedenkingen het overwegen waard ? Mijns inziens zeer zeker. Ik laat het echter aan de lezer en aan de medewerker-in-spe over om zijn besluiten te trekken...

Staf Cuyt

INHOUD

| | |
|---|----------|
| Hobby beleven... | blz. 102 |
| De NMVB-stelplaats te Hoogstraten | 103 |
| Het einde van de stoomtractie in België (III) | 108 |
| Fotobladzijde spoorwegen | 113 |
| Het nieuwe trambedrijf te Nantes (II) | 114 |
| Autobus Lux | 116 |
| Het bekijken of het lezen waard... | 119 |
| Fotobladzijde tram en bus | 121 |
| De NMBS-stoomlokomotieven reeks 96 | 122 |
| Zomer van het Belgische model ? | 126 |
| Belgische normen voor de bouw van modulebanen | 127 |
| Rail-aktueel | 129 |
| Spooragenda | 133 |
| Lezersforum | 135 |



De halte Hoogstraten-Noord, vóór 1907. In de achtergrond, de stelplaats met naast de tramlok een deel van de loods. Rechts de baan naar Breda met een deel van de stelplaats (haag) achter het huizenblok.

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

De NMVB-stelplaats te Hoogstraten

Het terrein

Mevrouw Maryssen, weduwe Keyssers, woonachtig te Hoogstraten, verkocht aan de Belgische Staat voor gebruik door de NMVB een tuin van 15 a 90 ca, gelegen op het gehucht „aan 't molen eynde” en bekend bij kadaster onder het nr. 23 C van de wijk C, tegen de prijs van 3.816 F. De akte werd op 14 mei 1888 verleden voor de Heer Ch. du Bois de Vroylande, Gouverneur van de provincie Antwerpen.

Het was de definitieve regeling van een verkoopsovereenkomst tussen eerstgenoemde en de Nationale Maatschappij afgesloten in juni 1885 (1).

Op 11 juni 1885 werd een gelijkaardige verkoopsovereenkomst afgesloten met de heer Josephus Van Loon, herbergier te Hoogstraten en zijn vrouw Maria Donckers, voor een driehoekig perceel grond, groot 2 a en gelegen achter hun woning op de wijk C - kadasternummer 23 d -, „aan 't molen eynde”, tegen de prijs van 480 F (2).

Buiten de aankoopssom ontving de heer Van Loon nog een schadevergoeding van 20 F voor de beplantingen.

De definitieve akte werd eveneens op 14 mei 1888 verleden voor de provinciegouverneur.

Volgens de akte bedroeg de oppervlakte van het terrein 1 a 89 ca en was

de verkoopprijs 453,60 F.

Beide terreinen waren naast elkaar gelegen te Hoogstraten-Noord en vormden ongeveer een driehoekig blok tussen de baan naar Meer en de steenweg van Hoogstraten naar Breda.

Voor de aanleg van een houtstapelplaats met sporen sloot de Maatschappij een verkoopsovereenkomst af met de echtgenoten Ch. Snoeys-C. Michielsens, woonachtig te Hoogstraten, voor het verwerven van een terrein, groot 77 a 28 ca, tegen de prijs van 9.273,60 F.

Vermeld terrein was eveneens gelegen „aan 't molen eynde” (3) en grensde langs één zijde aan de steenweg naar Breda (4). De authentieke akte werd op 22 juni 1888 verleden. De Nationale Maatschappij nam bezit van de grond op 1 december 1887. Het bleek dat de opgegeven oppervlakte in de akte niet strookte met de werkelijkheid, want op 20 juli 1893 betaalde de NMVB nog een som van 164,71 F, zijnde een bedrag van 134,40 F voor een perceel van 1 a 12 ca, begrepen in de verkoop van 22 juni 1888, en een interest van 4 % op vermeld bedrag sinds 1 december 1887.

Tussen de bestaande stelplaats en het nieuw verworven terrein bevond zich nog een openbare weg genaamd „Molenstraat” en een terrein met woonst, eigendom van de echtge-

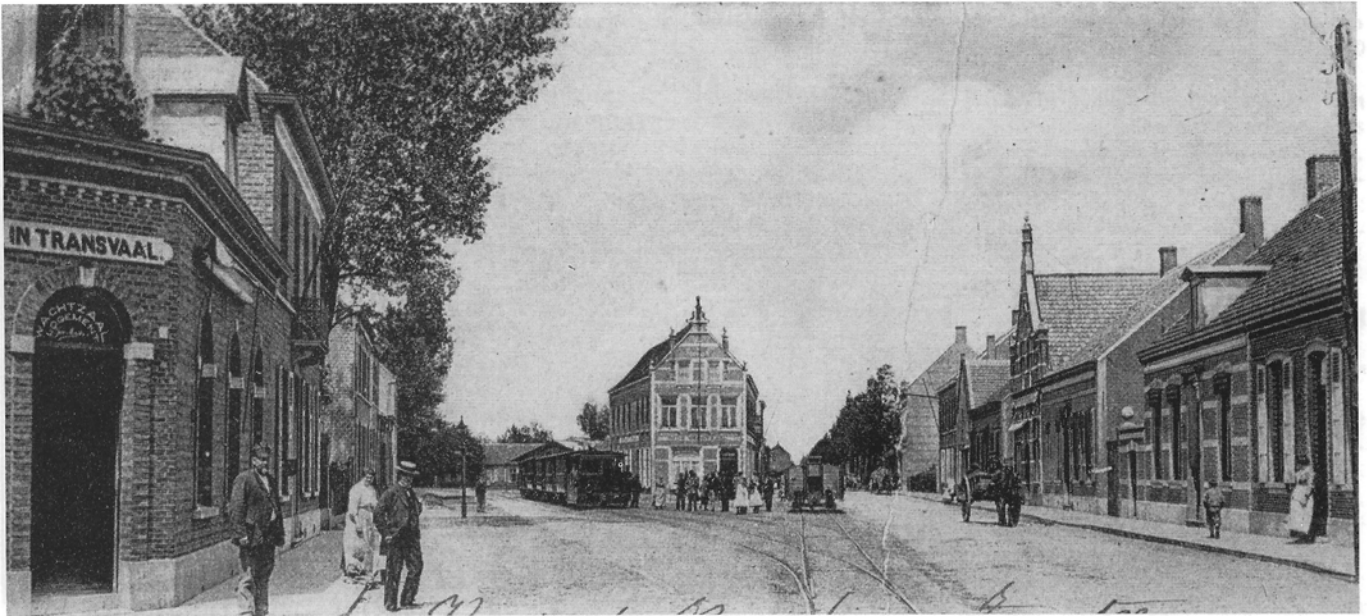
noten Ch. Snoeys-C. Michielsens en kinderen (1894). Zij exploiteerden de herberg „In de Noordstatie” welke gelegen was in de onmiddellijke omgeving van de stelplaats.

Om tot een aaneensluitend terrein te komen diende de Molenstraat te worden omgelegd en een terrein van 4 a 42 ca van hogervermelde eigenaars verworven.

Bij gebrek aan een minnelijke schikking was de maatschappij genoodzaakt een onteigeningsprocedure in te stellen tegenover de erfgenamen. De Rechtbank van Eerste Aanleg te Turnhout duidde bij vonnis van 22 maart 1900 drie experts aan om de onteigeningsvergoeding vast te stellen. Bij vonnis van 29 november 1900 van dezelfde rechtbank werd deze vergoeding bepaald op 2.811,18 F en mochten de Buurtspoorwegen de grond aanhechten. De oppervlakte van grondinneming nr. 2 bis bedroeg 4 ca (Wijk C, nr 7 d) en van de grondinneming nr. 2 ter 4 a 38 ca (Wijk C, nr 7 e). De Molenstraat werd omgelegd over een deel van de grondinnemingen nrs. 1 en 2, eigendom van de NMVB.

De bestaande toestand werd geregulariseerd met een ruilingsakte met de gemeente Hoogstraten, gedateerd 3 september 1970.

De gemeente Hoogstraten stond een oppervlakte af van 2 a 47 ca, gekadastreerd sectie C - zonder nummer,



De halte Hoogstraten-Noord, met een klaarstaande trein richting Oostmalle. In de achtergrond de nog niet verplaatste houten loodsen. Een goederenwagen staat op het spoor richting Meer.

vormende een gedeelte van de vroegere „Molenstraat” en ingelijfd in de stelplaats van de Nationale Maatschappij (5).

Deze laatste stond aan de gemeente Hoogstraten twee percelen af, nl. 2 a 69 ca van de grondinneming nr. 1 en 1 a 27 ca van de grondinneming nr. 2 en beide ingelijfd of in te lijven in de gemeentewegen.

Op 14 oktober 1905 vroeg de Nationale Maatschappij de ministeriële machtiging om een driehoekig stuk van de grondinneming nr. 1 en gelegen aan de hoek van de Molenstraat en de Grote Straat met een oppervlakte van 78 ca te mogen vervreemden, ingevolge de afschaffing van gebruik door de maatschappij.

De verleende machtiging is gedaateerd 13 november 1905.

Het perceel werd verkocht bij akte verleden voor notaris Claes te Antwerpen op 23 juli 1906, aan de heer L. De Ruyter, handelaar te Antwerpen.

Bij akte verleden voor Meester St. Gilles, notaris te Hoogstraten, werd op 10 september 1923 nog een driehoekig perceeltje grond van 44 m² verworven van mevrouw De Ruyter, weduwe van de heer L. Mutsaarts, woonachtig te Berchem bij Antwerpen tegen de prijs van 200 F(6).

In ruil voor de afstand van hogervermelde oppervlakte werd, aan dezelfde eigenares, door de NMVB een oppervlakte van 50 ca verkocht, eveneens tegen de prijs van 200 F en zijnde een niet gebruikt perceel van de grondinneming nr. 3.

Akte verleden voor Meester Gilles te Hoogstraten op 18 september 1923. Ministeriële goedkeuring van we-

derafstand van 6 februari 1923.

In feite betrof het een grondruiling welke tussen beide partijen reeds overeengekomen was op 25 september 1922 met het oog op de herinrichting van de stelplaats.

Bij Ministerieel Besluit van 23 maart 1954 (7) werd toestemming verleend om een deel van de grondinneming nr. 3 te vervreemden. Het perceel, groot 5 a 09 ca, werd verkocht aan Mevrouw Maria Bogaert, weduwe A. Lanslots, bij akte verleden voor Meester J. Michoel te Hoogstraten op 18 mei 1954.

Tot slot kreeg de maatschappij met het Ministerieel Besluit van 10

augustus 1961 (8) de toelating om wederom een deel van de grondinneming nr. 3 te vervreemden.

Het terrein, grenzend aan de Aertselaarstraat (baan van Hoogstraten naar Breda), werd verdeeld in vijf loten en kon in zijn geheel of per lot aangekocht worden.

Op 8 mei 1962 had in de herberg van de Kinderen Hofkens, Aertselaarstraat, de openbare verkoping plaats van het terrein, in zijn geheel groot 37 a 84 ca, met inbegrip van de eropstaande loodsen.

De definitieve toewijzing geschiedde op 15 mei en het terrein werd in zijn geheel verkocht aan Mevrouw Wwe



Het stationsgebouw met stelplaats te Hoogstraten, omstreeks 1910. Het gebouw werd opgericht in 1907.

Lanslots-Van den Bogaert te Hoogstraten.

De openbare verkoop geschiedde door het ambt van notaris J. Michoel.

De dienstgebouwen en het stations-emplacement.

De Raad van Bestuur van de Nationale Maatschappij besloot op 28 mei 1885 de stelplaats uit te rusten met een deels metalen en een deels bakstenen loods voor rijtuigen en één voor lokomotieven, verder nog met een watertoren met een inhoud van 30 m³ en een weegbrug.

De situatieschets van het tracé van de lijn op het grondgebied van Hoogstraten en goedgekeurd op 20 maart 1886 (9) voorzag buiten hoger vermelde installaties nog een draaischijf en een kolenpark.

De vermelde voorzieningen werden ook opgericht.

Op 26 januari 1888 onderwierp de Nationale Maatschappij een ontwerp aan de ministeriële goedkeuring voor de aanleg van een goederstation, in hoofdzaak voor het stapelen van hout, langsheen de steenweg naar Breda op de grondin-neming nr. 3.

De tekening werd goedgekeurd op 30 april 1888 (10). De maatschappij legde op het terrein twee doodlopende sporen aan met de nodige wissels.

In 1889 stellen we vast dat de weegbrug welke zich binnen de omheining van de stelplaats bevond, verplaatst werd buiten de omheining en geplaatst in het spoor dat naar de houtstapelplaats liep (11).

De inventaris van 1 november 1891 vertelt ons hoe de stelplaats en het houtstation er in die periode uitzag :

„Les voies de ce dépôt se composent : 1° d'une voie générale des remises aboutissant dans la remise des voitures et mesurant 168,48 m. 2° d'une voie de manoeuvre de 97,45 m rattachée à la première et à la voie principale. 3° de différents culs de sac allant aux remises à voitures et à locomotives et ayant respectivement 58,55 m, 70,55 m, 50,70 m et 87,30 m de longueur. 4° deux voies rayonnant de la plaque tournante (de 3,10 m de diam.) et dont d'une de 69,63 m de longueur se rattache à la voie principale, tandis que l'autre, qui est en cul de sac, ne mesure que 18,00 m. Les 2 remises précitées sont contigues et mesurent chacune 20,00 m x 10,20 m. Deux fosses à piquer de 8,95 m et une de 5,20 m ont été construites, les 2 premières dans la remise à locomotives et la 3ème dans l'atelier des machines avec fosse de



De halte Hoogstraten-Noord (tussen 1907 en 1914). Het hotel Hofkens was gedurende tientallen jaren de op- en afstaphalte voor de reizigers. De aanduiding „In de wachtzaal” staat meerdere malen vermeld op de gevel. Rechts in de achtergrond het stationsgebouw.

visite de 2,30 m x 1,55 m. Un bâtiment de bois de 5,00 m x 4,00 m, un parc à charbon, des latrines avec fosse de 2,30 m x 1,55 m, un puits à eau de 1,50 m de diamètre avec citerne de décantation de 5,00 m x 2,00 m, un château d'eau à section circulaire alimenté à l'aide d'une pompe Bédoué, une rampe de chargement en vieilles billes de 6,40 m x 3,60 m, un pont à peser et une clôture sur tout le pourtour (59,25 m en vieilles billes et 71,70 m en lattes avec montants en chêne) où sont pratiquées deux ouvertures pour portes de 3,40 m et de 4,00 m complètent les installations du dépôt.

La gare aux bois est formée d'une voie en double cul de sac de 113,60 m reliée par deux liaisons de 37,20 m et 28,25 m à la voie principale. Un pavage de 6,00 m de largeur, longeant les voies et raccordé à la chaussée, y est établi.”

Met het oog op de ingebruikneming van het baanvak Hoogstraten Noord-Rijsbergen werd op 8 februari 1899 een nieuwe ontwerp-tekening aan de ministeriële goedkeuring onderworpen voor de vergroting van de stelplaats. De tekening werd goedgekeurd op 22 juni 1899 (12). Deze vergroting van de installatie bestond hoofdzakelijk in de aanleg van een aantal sporen, de bouw van een bijkomende loods en een overdekte kolenbunker.

Gezien de ingestelde onteigeningsprocedures voor het verwerven van de nodige grond, kon de verwezenlijking van het ontwerp niet onmiddellijk worden uitgevoerd.

Op 25 mei 1901 werden de tekenin-

gen van de bijkomende loods en de kolenbunker aan de ministeriële goedkeuring onderworpen en verkregen op 26 juni 1901 (13). Ondertussen had de Raad van Bestuur van de maatschappij op 21 maart 1901 zijn goedkeuring gehecht aan een uitvoeringskontraat met de exploitierende maatschappij, om tegen de som van 21.198,12 F de herinrichting van de sporen, de bouw van de loods en het kolenpark uit te voeren. Deze aanpassings- en vergrotingswerken werden in de tweede helft van 1901 uitgevoerd (14).

Op 10 november 1906 werd aan de minister de tekening ter goedkeuring voorgelegd voor de oprichting van een stationsgebouw. Ze kreeg de goedkeuring op 9 januari 1907 (15).

De openbare aanbesteding voor de oprichting van het stationsgebouw had plaats op 19 december 1906 (16) en er waren acht inschrijvingen, waarvan deze van de aannemers Ch. Weyler en Brosens uit Hoogstraten de laagste was met een bedrag van 19.387 F, wat een vermindering was van 8 % op de prijs van het bestek. Het werk werd hen toegewezen en zij startten op 5 april 1907.

De voorlopige oplevering geschiedde op 17 oktober en de heer Jacques Sterkens, ontvanger dd. controleur, nam op 26 december 1907 zijn intrek in de woning.

Het stationsgebouw bestond uit kelderruimten; een woning voor de stationschef, onderverdeeld in woonkamer, keuken, wasplaats, trapzaal en WC. Voor de exploitatie was er een wachtzaal, een bureel en een maga-



Stelplaats Hoogstraten. Een in 1918 door oorlogsgeweld beschadigde remise.

zijn. Op de eerste verdieping nog drie slaapkamers en onder het dak twee zolders en een kamer.

De woning was echter niet voorzien van stromend water. Dit zou ze eerst maar krijgen in februari 1912 (17).

Tijdens de maanden juni, juli en augustus 1910 kende de stelplaats haar tweede grondige aanpassing en uitbreiding van de sporen. Zo werden ondermeer vijf doodlopende sporen aangelegd langsheen de gekasseide goederenkoer, evenals twee dubbele kruiswissels, dit om het aantal gewone wissels te beperken en om de manoeuvre mogelijkheden te vergroten. Deze aanpassings- en vergrotingswerken werden uitgevoerd door de aannemers Kerkstoel, De Cuyper en Vermaelen (18).

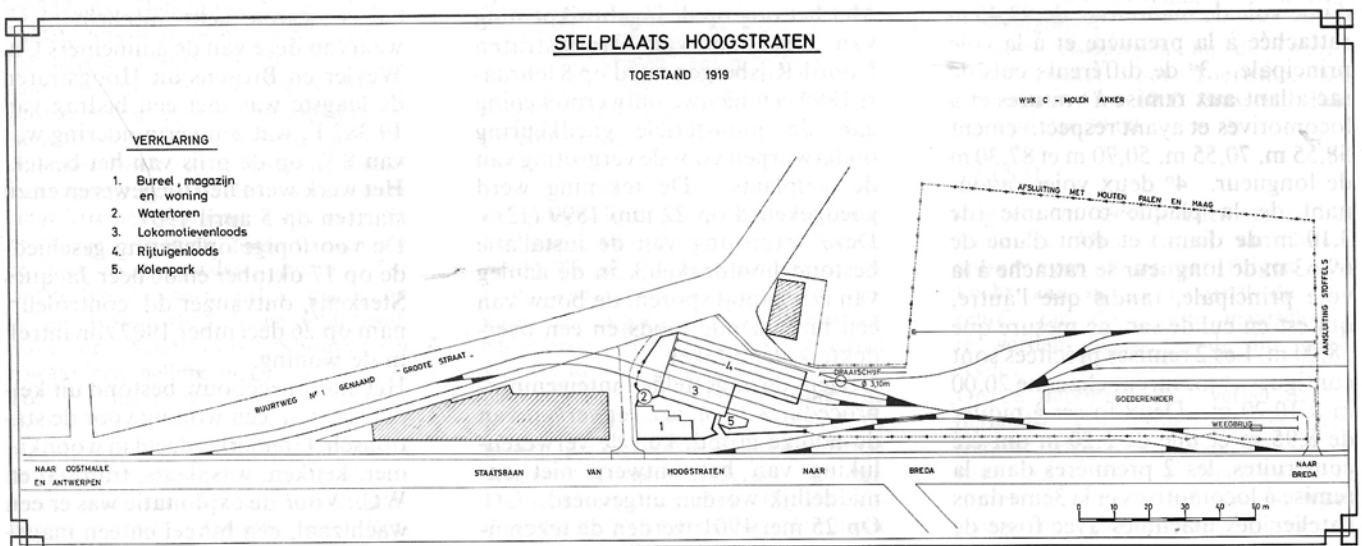
De ministeriële goedkeuring voor deze uitbreiding was reeds op 18 juni 1908 aangevraagd en verkregen op 26 februari 1909 (19).

De spoorversmalling naar één meter in de stelplaats werd verwezenlijkt in de maand september 1920.

In 1922-1923 onderging de stelplaats opnieuw belangrijke aanpassingen, zowel aan de sporen als aan de loodsen en het stationsgebouw. De ministeriële goedkeuring hiervoor werd afgeleverd op 18 februari 1920 (20).

Het ontwerp voorzag de afbraak van de bestaande loodsen en van de kolenbunker en de bouw van een nieuwe loods achterin en aan de westkant van de stelplaats. Verder de aanleg van een nieuw en groter kolenpark en de volledige herinrichting van de sporen, ondermeer de aanleg van meer doodlopende sporen en van sporen voor de bediening van de op te richten nieuwe loods.

Door het personeel van de exploitatiegroep Turnhout werd reeds in 1922 gedeeltelijk overgegaan tot de herinrichting van de sporen in de stelplaats (21).



Op 12 juli 1923 had de openbare aanbesteding plaats met betrekking tot de afbraak van de loodsen en de heroprichting ervan op de nieuwe plaats zoals hoger vermeld.

Er waren drie inschrijvers, waaronder deze van de NMVB-diensten van de groep Turnhout, die de goedkoopste was, nl. 66.368,40 F.

Het werk werd aan de groep toegewezen en men begon op 30 juli 1923. De uitvoeringstermijn bedroeg drie maanden (22).

Oorspronkelijk lag het in de bedoeling een volledig nieuwe bakstenen loods van 49,52 m lengte en 11,60 m breedte op te richten. De tekening hiervan werd ministerieel goedgekeurd op 8 januari 1921 (23). Waarom men deze nieuwe bakstenen loods niet heeft opgericht doch gebruik is blijven maken van de bestaande, is ons niet bekend.

Tijdens de maanden augustus en september 1923 werden door de diensten van de groep Turnhout nog aanpassingen doorgevoerd aan het bureel, het magazijn en de wachzaal van het stationsgebouw (24).

Na 1923 zijn er aan het sporenemplacement geen noemenswaardige wijzigingen meer te vermelden.

Terloops kunnen we nog meedelen dat de gebouwen zowel tijdens W.O. I als in 1944 werden beschadigd door oorlogsgeweld.

Ingevolge de inrichting van de autobusdienst Antwerpen-Hoogstraten via Sint Lenaarts, vanaf 22 mei 1955, werd de rijtuigloods aangepast voor het bergen van autobussen.

De opbraak van de sporen in de stelplaats geschiedde deels in 1959, deels in 1960.

In 1963 startte men met de modernisering van het woonhuis en in 1964 onderging de stelplaats een volledige aanpassing voor autobusexploitatie. Voor wat de gebouwen betrof, omvatten de werken de inrichting van sanitaire installaties voor het personeel en de aanpassingswerken van bureel en slaapzaal, alsmede de aanleg van een waterverdelingsnet gevoed met een hydrofoorgroep. Een bergplaats voor fietsen, magazijnartikelen en gereedschap werd eveneens opgericht.

Een volledige afsluiting rond de stelplaats, gedeeltelijk in metselwerk en draad en gedeeltelijk in betonplaten werd aangebracht en een installatie voor verwarming van de autobussen opgericht.

Met betrekking tot het rangeerplein ging men over tot : het ontbossen en het op peil brengen van het terrein, de aanleg van een rioleringsnet,



Het stationsgebouw van Hoogstraten, gefotografeerd op 11 april 1979. Foto E. Keutgens.

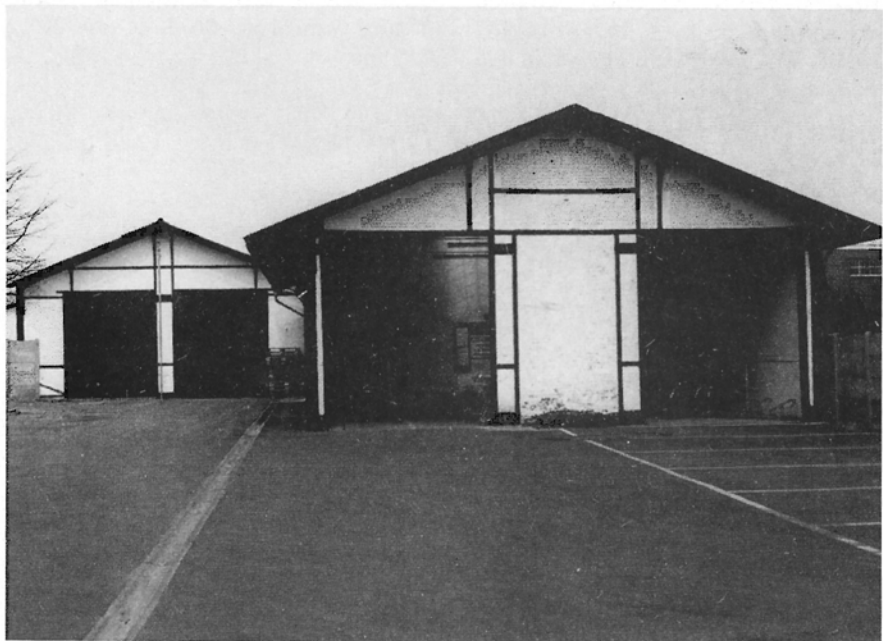
de aanleg van rijbanen en parkeerplaatsen in bestrating met ongeveer 3.900 m³ herbruikte kasseien.

Aanleg van dienstkaden, voetpaden en wasvloer voor autobussen voltooid te werken.

Het stallen van de autobussen geschiedt in open lucht.

Eric Keutgens
November 1986.

- (1) Hoogstraten. Grondinneming nr. 1.
- (2) Hoogstraten. Grondinneming nr. 2.
- (3) Kadaster : Wijk C - nummer 8 b.
- (4) Hoogstraten. Grondinneming nr. 3.
- (5) Hoogstraten. Grondinneming nr. 5. Ruilingsplan nr. 413-411, III.
- (6) Hoogstraten. Grondinneming nr. 4.
- (7) Ministerieel Besluit nr. 23646/61 V/11.
- (8) Ministerieel Besluit nr. 15957/61 V/11.



Stelplaats Hoogstraten. Een deel van de oorspronkelijk in 1885 opgerichte re-mises. In 1923 overgebracht naar de huidige, op de foto afgebeelde plaats. Op 15 mei 1962 verkocht aan derden, samen met een deel van het terrein. Foto E. Keutgens, 11 april 1979.

- (9) Tekening 86. Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers à Hoogstraeten. Hoogstraeten. Halte n° 14 et dépôt”.
Goedkeuringsnummer 15.
- (10) Tekening 42/920 (Dec.87). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout. Commune de Hoogstraeten. Projet de Gare aux bois”.
Goedkeuringsnummer 37.
De aanleg en de exploitatie van de spoorverlenging tussen de bestaande stelplaats en de nieuwe houtstapelplaats werd bij K.B. van 30 april 1888 vergund aan de NMVB en beschouwd als integraal deeluitmakend van de lijn. B.S. van 9 mei 1888 nr. 130.
- (11) Tekening 55/1564 (Fev.89). Titel : „S.N.C.V. - Ligne d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout. Commune d'Hoogstraeten. Plan relatif au déplacement d'un pont à peser près du dépôt à l'extrémité de la ligne”.
Goedgekeurd op 27 april 1889 onder het nummer 42.
- (12) Tekening 150/5821 (4.1.99). Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout et de Hoogstraeten à la frontière vers Rijsbergen. Agrandissement du dépôt de Hoogstraeten”.
Goedkeuringsnummer 89.
- (13) Tekening 159/7217 (15.4.01). Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout et de Turnhout - Merxplas - Hoogstraeten - frontière avec embranchement de Merxplas à Ryckevorsel. Dépôt de Hoogstraeten.
Agrandissement de la remise aux voitures”.
Goedkeuringsnummer 94.
Tekening 160/7254 (17.5.1901). Titel : idem als 159/7217. Dépôt de Hoogstraeten. Magasin à charbon couvert”.
Goedkeuringsnummer 95.
- (14) Carnet d'attachements nr. 760. Marché special n° 24/1901.
- (15) Tekening 190/10849 (11.9.06). Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout et de Turnhout - Merxplas - Hoogstraeten - frontière avec embranchement de Merxplas à Ryckevorsel. Dépôt de Hoogstraeten. Bâtiment pour bureau, magasin, salle d'attente et logement”.
Goedkeuringsnummer 121.
- (16) Lastenkohier nr. 37 van 1906.
- (17) Marché Spécial n° 75.
- (18) Marché Spécial n° 58. Bedrag : 6770,27 F.
- (19) Tekening 197/12106 (14.4.08). Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout et de Turnhout - Merxplas - Hoogstraeten - frontière, avec embranchement de Merxplas à Ryckevorsel. Transformation du dépôt de Hoogstraeten”.
Goedkeuringsnummer 127.
- (20) Tekening 256/16801 (6.5.19). Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout et de Turnhout - Merxplas - Hoogstraeten - frontière, avec embranchement de Merxplas à Ryckevorsel. Modification du dépôt de Hoogstraeten”.
Goedkeuringsnummer 150.
- (21) Marché Spécial n° 105. Bedrag : 17.934,75 F.
- (22) Marché Spécial n° 111.
- (23) Tekening 265/17130 (20.8.20). Titel : „S.N.C.V. - Lignes d'Anvers - Hoogstraeten - Turnhout et de Turnhout - Merxplas - Hoogstraeten - frontière avec embranchement de Merxplas à Ryckevorsel. Dépôt d'Hoogstraeten. Remise aux voitures et aux locomotives”.
Goedkeuringsnummer 158.
- (24) Marché Spécial n° 112. Bedrag : 1090,25 F.

Het einde van de stoomtractie in België (III)

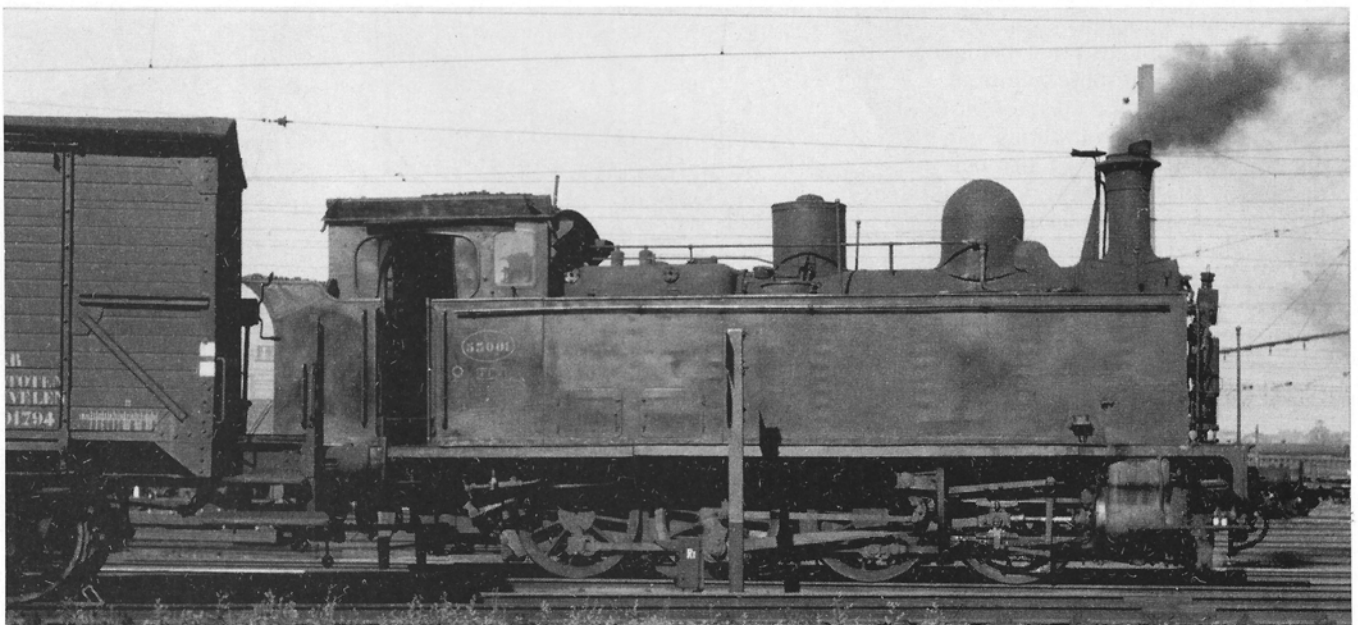
Na de historische rit van 20.12.1966 was het definitieve einde van het stoomtijdperk in België in zicht. De 66 nog in dienst zijnde stoomloks werden in 1967 door de PV's 057 en 232 buiten dienst gesteld. Na 20 april 1967 bleef er geen enkele officiële

rookpluim op de Belgische sporen over. Laten we deze laatste maanden even van naderbij bekijken.

We verwijzen hier naar onze tabel in RR 7 met de stelplaatsverdeling van deze 66 loks op 20.12.1966.

17 JANUARI 1967

Met het PV 057 werden er 22 loks buiten dienst gesteld. De verdeling van deze loks per type en per depot is in de volgende tabel weergegeven:



53001 bracht haar laatste maanden door in Leuven. September 1966. Foto P. Pastiels, verzameling Max Delie.

29 53 64 81

| | | | | | |
|----------------------|---|---|---|----|----|
| Haine-St.- Pierre | 1 | | | 1 | |
| Merelbeke | 7 | | | 7 | |
| Monceau | 2 | 3 | 5 | | |
| Tournai | | 1 | | 1 | |
| Gouvy | | 3 | 3 | | |
| Kinkempois | | 5 | 5 | | |
| Totaal | 8 | 2 | 1 | 11 | 22 |

6 FEBRUARI 1967

Op 6 februari 1967 werd de laatste stelplaatswijziging doorgevoerd. Het betrof hier in principe een administratieve overplaatsing in verband met de nakende buitendienststelling. De bedoeling was om de stoomlokomotieven die nog in een rijvaardige toestand waren, te verkopen aan geïnteresseerden. De loks die zo te Tournai verzameld werden, waren afkomstig van de depots Merelbeke : 64019 en 029, Kortrijk : 64043, 082 en 150, Kinkempois : 64093 en 109. Gouvy leverde zijn 81434 in, terwijl Kinkempois de 81357 afstond. Al deze loks zouden in Tournai afgesteld blijven tot het einde van de stoomtractie. Te Leuven werden alle types 29 en 81 (met uitzondering van 81205, 237 en 432 die te Gouvy en de 357 en 434 die te Tournai waren) verzameld.

24 FEBRUARI 1967

De loks die op 17 januari 1967 met het PV 057 buiten dienst gingen, werden nu uit de geschriften verwijderd.

29 MAART 1967

Op 29 maart 1967 werd door de herzieningscommissie van het Materieel, in vergadering in de CW van Salzannes, het historische PV 232 opgesteld. De commissie was samengesteld uit hoofdingenieur Moulin, voorzitter; Malengreau, 1^e ingenieursekretaris en technisch ingenieur Van Hemelrijck, lid. Het waren deze personen die het PV ondertekenden, met uitzondering van de heer Van Hemelrijck, die door de heer Van den gerghen vervangen werd. Dit historische PV vermeldde dus expliciet dat de laatste 44 stoomloks die nog in dienst waren, dienden te worden afgekeurd. Dit PV, evenals trouwens alle PV's over de buitendienststellingen van de stomers, begon met de volgende woorden:



64043 verlaat in een stoom- en rookwolk het depot van Merelbeke om de dienst aan te vatten. Juni 1964. Foto Max Delie.

„materieel in slechte staat, te verkopen of af te breken” (vert.).

In hoeverre die loks zo slecht waren is op dit ogenblik nog moeilijk te bepalen. Niettegenstaande dit PV een historische waarde heeft, bevat het toch een aantal mysterieuze punten die om opheldering vragen. Er is eerst en vooral het PV-nummer. Het PV zelf draagt het nummer 232, terwijl de nota's van de Directie van het Materieel aan de betrokken stelplaatsen het PV nr. 209 vermelden. Betreft het hier een administratieve fout?

Op dit PV kwamen, zoals hoger vermeld, 44 loks voor. 42 hiervan dienden hetzij te Leuven, hetzij te Tournai onmiddellijk te worden afgebroken. De twee die ontsnapten waren enerzijds de 29013 die diende opgemaakt te worden voor het museum (toen al) en de 64045 die, wij citeren : „af te breken (is) te Tournai (na de maand juni nodig voor folkloretrein)” (vert.) (*). Hetzelf-

de was van toepassing voor de aan deze lok gekoppelde tender 22153. Gelukkig werd er dus geen gevolg gegeven om ook deze lok, het enige overlevende type 64 (Pruisische P8) af te breken.

Waar we dus een duidelijk beeld krijgen van het lot van de tender 22153 en meer in het algemeen van de tenders van het type 64 en 81, is dit niet het geval met de tenders van het type 29. Al de locomotieven van het type 29 gingen, op papier, buiten dienst met de tender die hetzelfde eindnummer droeg (bv. 29061 - 25061). Dit betekende dus dat 29013 samen met tender 25013 naar het museum diende te gaan. Niets is minder waar : tender 25013 komt inderdaad op dit PV voor, doch met het bevel om te Leuven te worden afgebroken. Daartegenover staat, dat tender 25217, die op dit ogenblik aan de 29013 gekoppeld is, niet op dit PV voorkomt. Aangaande dit feit en om-

trent de lotgevallen van al deze tenders is een andere studie noodzakelijk.

Hieronder vermelden we per loktype het aantal loks dat op het historische PV 232 voorkwam.

| | 29 | 53 | 64 | 81 | |
|------------|----|----|----|----|----|
| Leuven | 12 | 2 | | 9 | 23 |
| Kortrijk | | 1 | 1 | | 2 |
| Tournai | | 6 | 8 | 1 | 15 |
| Gouvy | | | | 3 | 3 |
| Kinkempois | | | | 1 | 1 |
| Totaal | 12 | 9 | 9 | 14 | 44 |

20 APRIL 1967

Op deze datum dienden de laatste 44 loks uit de geschriften te verdwijnen en werd er dan ook officieel een punt gezet achter het stoomtijdperk van de Belgische Spoorwegen.

Laten we nu even de lotgevallen van de 66 loks, voorkomend in onze twee tabellen, bekijken. Zoals we in deel 2 beschreven hebben, bleven er in totaal nog slechts 32 diensten met stoomloks over, verdeeld over de volgende depots: Monceau, Kortrijk, Merelbeke, Kinkempois en Gouvy. Geen enkele van deze reeksen werd tot op het einde van de winterdienst met stomers gereden.

MONCEAU

Uit de reeks van 5 plandagen type 53 werden er met het PV 057 twee buiten dienst gesteld. Het betreft hier 53119 en 53186 die te Tournai dienden te worden afgebroken. De overige 3 loks type 53 werden met het PV 232 buiten dienst gesteld te Tournai. De drie loks type 81 (81367, 81327, 81059) werden met het PV 057 buiten dienst gesteld, waardoor ook deze reeks verdieseld werd.

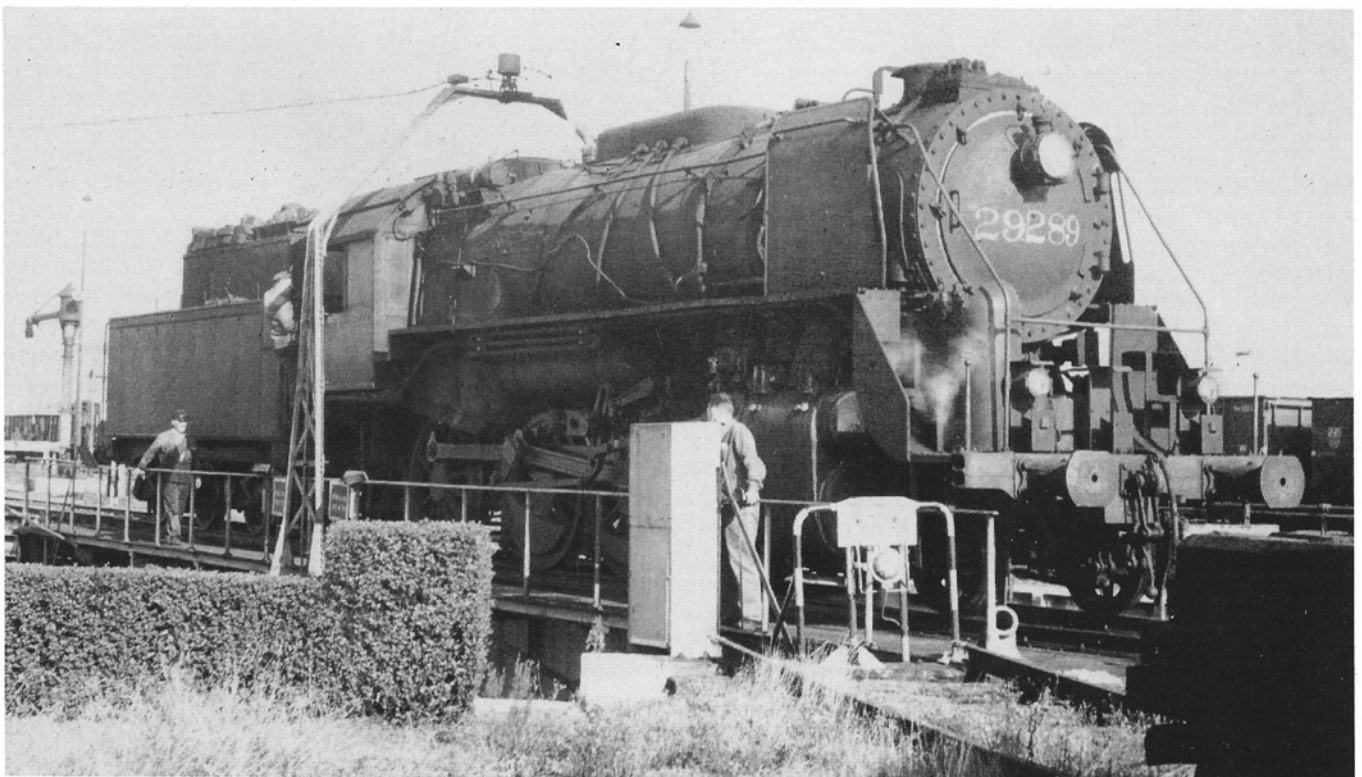
MERELBEKE

Het depot Merelbeke met de aanhorigheden Aalst en Dendermonde bezat in de winterdienst 1965 nog een planreeks van 14 diensten type 29. Deze reeks werd met de zomerdienst 1966 verminderd tot 10 en bleef ook zo behouden in de winterdienst 1966. Wanneer we echter het lokomotievenpark type 29 van Merelbeke grondig ontleden, komen we tot de volgende resultaten:

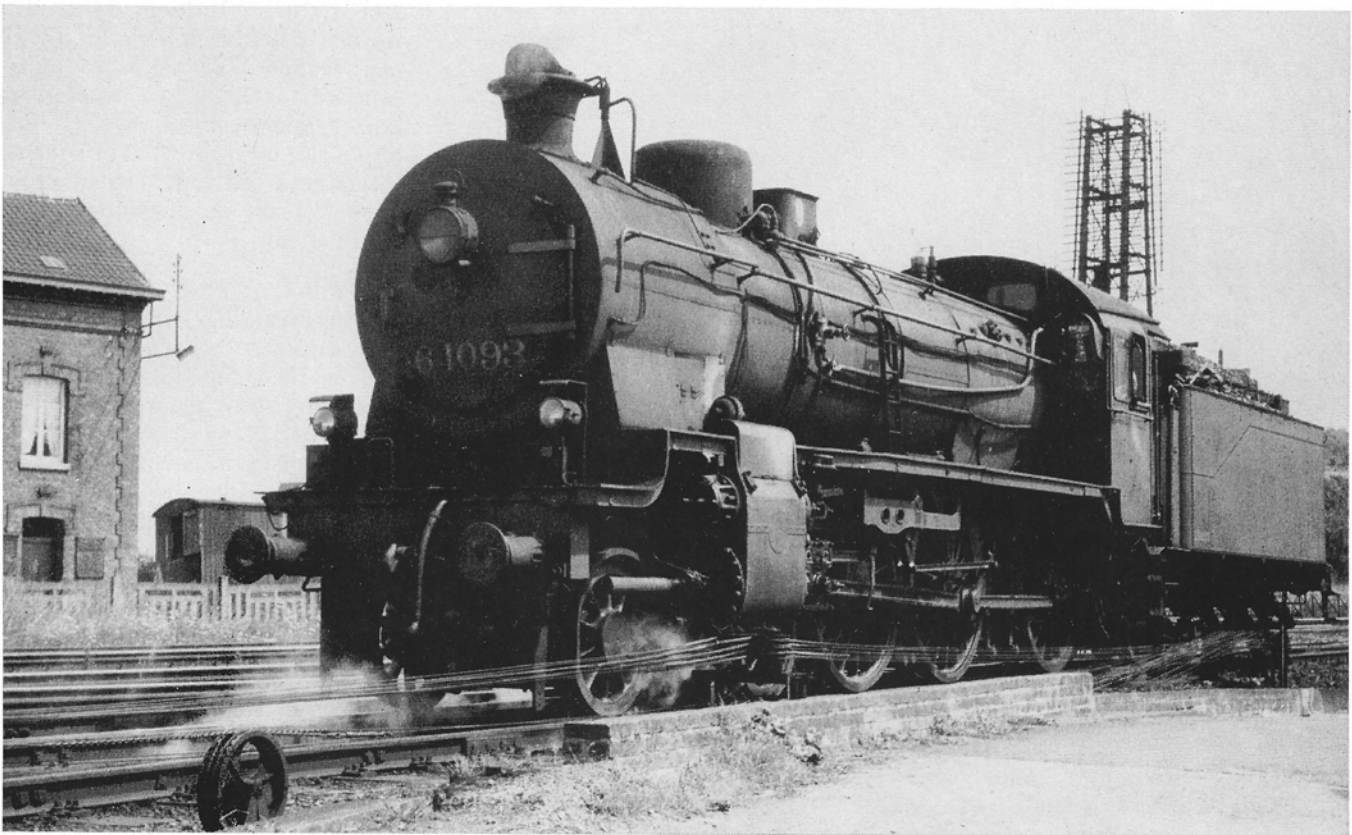
Op 1 januari 1966 bezat Merelbeke nog 19 loks type 29. Dit aantal liep terug tot 13 bij het invoege komen van de zomerdienst. Hier dient nog de 29200 te worden bijgevoegd. Deze lok kwam op 2 februari 1966 te Merelbeke toe, samen met de 29199 die op diezelfde datum van Ronet overkwam, waar hij sinds 20 juli 1964 gestationeerd was. Op 3

oktober 1966 (begin van de winterdienst) bleven er van deze 15 loks nog 9 in het bestand van Merelbeke. Zij werden echter ook nu weer aangevuld met 8 loks type 29, afkomstig van andere depots. In het totaal bedroeg dus op 3 oktober 1966 het effectief van Merelbeke 17 loks type 29 voor een planreeks van 10 diensten. Hiervan werden er, met het PV 057, zeven loks te Merelbeke zelf buiten dienst gesteld. De overige 10 loks gingen op 6 februari 1967 over naar Leuven, waar ze met het PV 232 werden afgesteld. Onder deze loks bevond zich dus ook de 29013.

Een andere planreeks was te Merelbeke opgesteld (winterdienst 1966) voor 4 loks type 64. Wat deze reeks betreft bleven er op 3 oktober nog 8 loks type 64 te Merelbeke over om die 4 diensten te verzorgen. Vier van deze loks gingen echter reeds op 6 oktober met het PV 471 buiten dienst (uit geschriften op 24 oktober 1966). Het betrof hier de 64015, 64070, 64148 en 64027. De overige 4 (64064, 64022, 64162 en 64153) werden met het PV 554 op 21.11.1966 buiten dienst gesteld (uit geschriften op 9 december 1966). Hieruit blijkt dus dat er na 6 februari 1967 te Merelbeke geen enkele stoomlokomotief overbleef.



29289, één der laatste twee 29'ers van het depot Kortrijk. 7 september 1965. Foto Max Dalie.



Een buitengewoon stemmingsvolle opname van lok 64093 in een onvervalst oude spoorwegomgeving. Men lette op de telegraafmast en op de kabels en wielen voor de bediening van seinen en wissels. Foto van een onbekend auteur, verzameling Max Delie.

KORTRIJK

Kortrijk bezat bij de ingang van de winterdienst 1965 nog 3 planreeksen, nl. een reeks met 6 diensten type 29, 2 type 53 en 9 type 64. Op 22 mei 1966 bleven hiervan enkel de reeksen met het type 53 en 64 over met respectievelijk 2 en 6 diensten. De reeks van het type 29 was dus opgeheven. Negen lokken type 29 werden als volgt buiten dienst gesteld: 29070 op 29.12.1965, 29188 op 14.2.1966, 29242 op 4.3.66, 29119 op 14.3.1966, 29031 op 20.4.1966 en 29077, -259, -016 en -023 op 10.5.1966. Twee andere lokken type 29 bleven tot 6 februari 1967 nog in depot te Kortrijk en gingen dan naar Leuven over. Het betrof hier 29137 en 29289.

De reeks met 2 plandagen type 53 bleef tijdens de winterdienst 1965

en de zomerdienst 1966 ongewijzigd. Met ingang van de winterdienst 1966 werd de reeks met 1 plandag gehalveerd. De evolutie bij het type 53 te Kortrijk is als volgt te schetsen: op 20 april 1966 ging de 53090 buiten dienst, op 18.8 was het de beurt aan de 53029. Met ingang van de winterdienst bleven er dan ook nog slechts 2 lokken type 53 over, nl. de 53158 die op 23.11 buiten dienst ging en de 53126 die op 29.3.1967 werd afgesteld.

KINKEMPOIS

Kinkempois bezat bij de aanvang van de winterdienst 1965 nog 41 lokken type 81. Hiervan werden er slechts 21 benut in een planreeks. Deze reeks daalde tot 5 in de zomer 1966 en tot 4 op 3.10.1966. Op dat moment bleven er

nog 13 lokken type 81 te Kinkempois over. Deze lokken werden met het PV 471 van 21.11.66 (81255, 81178), PV 057 van 17.1.67 (81102, 81169, 81173, 81445, 81323) en PV 232 van 29.3.67 (81357) te Kinkempois buiten dienst gesteld. Met het PV 232 werden te Leuven ook de lokken 81167, 81172, 81532, 81533 en 81465 buiten dienst gesteld.

Deze lokken waren op 6.2.1967 uit Kinkempois te Leuven toegekomen.

De planreeks type 64, die tijdens de winter '65 en de zomer '66 nog met 4 diensten aanwezig was, werd met ingang van de winterdienst '66 tot 1 dienst teruggebracht. Bij het begin van de winterdienst 1965 bezat Kinkempois nog 8 lokken type 64. Op 3.10.1966 (winterdienst 1966) was dit

Is uw verzameling onvolledig ?

Vroegere Rail-Revues zijn nu nog beperkt verkrijgbaar !

Stort 135 F (vanaf nr. 9: 150 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 (vanaf nr. 9: f 8,50) op bankrekening 51.89.84.524 (voor postrekeninghouders giro 7112 t.n.v. ABN te 's-Gravenhage ten gunste van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage. Betaling uitsluitend per toe te zenden acceptgiro

Toezending volgt langs de post !



29061 in het station te Leuven in september 1966. Foto P. Pastiels, verzameling Max Delie.

aantal teruggelopen tot 4. Twee hiervan (64073 en 64133) werden op 6.10 afgesteld. De laatste 2 loks type 64 (64093 en 64109) gingen op 6.2.1967 van Kinkempois naar Tournai over, waar ze op 29 maart 1967 werden afgesteld.

GOUVY

De planreeks van 7 loks type 81 (winterdienst '65) werd bij de zomerdienst '66 tot 4 teruggebracht. Deze reeks bleef behouden tot op het einde. 3 loks type 81 van Gouvy werden met het PV 057 van 17.1.67 afgesteld (81324, 81307, 81209). Op 29.3.1967 werden te Gouvy de loks 81205, 81237 en 81432 afgesteld. De 81434, die op 6.2.67 naar Tournai verhuisde, werd daar afgesteld.

TOURNAI

Tournai neemt in de reeks van de stoomlokomotiefdepots een

speciale plaats in. In de winterregeling 1965 was er nog een planreeks van 7 loks type 64 voorzien. Deze reeks werd in de zomerregeling 1966 tot 5 teruggebracht en bij de aanvang van de winterregeling 1966 werd ze volledig afgeschaft.

Tournai diende met het PV 275 van 28.6.66 de loks 64023 en 64086 af te stellen. Op 18.8 volgden, met het PV 379, de loks 64097, 64131, 64143, 64146, 64158 en 64147. Op dat ogenblik bleven er te Tournai slechts 2 loks type 64 in depot, waardoor de hoger vermelde reeks niet meer kon uitgereden worden. Deze 2 loks waren de 64103, die met het PV 057 van 17.1.67 werd afgesteld en de 64045, de lok die met het PV 232 van 29.3.67 diende te worden afgesteld, na het verzekeren van de „fokloristi-

sche trein". Terloops vermelden we hier dat deze lok slechts op 19 mei 1965 te Tournai werd gestationeerd. Op 6.2.67 werden er nog 7 loks type 64, 6 loks type 53 en 1 lok type 81 aan Tournai toegewezen en dit, zoals eerder vermeld, met de afstelling in het vooruitzicht.

LEUVEN

Een gelijkaardige toestand deed zich voor in het depot Leuven. Leuven had in de winterdienst 1965 nog een planreeks van 4 loks type 29 en 2 loks type 53. Deze laatste reeks bleef in de zomerdienst 1966 behouden. Bij de aanvang van deze dienst had Leuven nog 4 loks type 29 in effectief staan, die echter niet in een planreeks voorkwamen en 5 loks type 53, die dus de 2 diensten van de voorziene planreeks dienden te delen. Op 28.6.1966 werden 2 loks type 29 en 3 loks type 53 afgesteld en op 6.10.1966 volgde nog 1 lok type 29 (29158). Met het PV 232 van 29.3.1967 werden door Leuven het laatste type 29 (29029) en de laatste types 53 (53001 en 53055) afgesteld. Buiten deze machines werden er ook nog 11 types 29 (waaronder 29013) en 9 types 81 afgesteld. Al deze loks waren op 6.2.1967 van verschillende depots naar Leuven overgebracht geworden.

Paul Jacops

(*) Het betrof hier de koninklijke trein van Leopold II, die te Oostende werd tentoongesteld.



Dat ondank 's werelds loon is, moge blijken uit deze foto. Na ruim 130 jaar trouwe dienst werd de stoomtraktie in ons land op deze wijze uitgewuifd. Niemand kon toen voorspellen dat de afgebeelde 29013 ook heden nog niet is verdwenen! Foto Charles Smits.



Nadat 29013 op 20 december 1986 de herdenkingsrit tussen Ath en Aalst had gereden, wordt bij de terugkeer in Leuven het vuur uitgetrokken en de lok voor de winter afgesteld. Foto Max Delie.

Wie de motorwagens van de reeks 46 nog in aktie wil bewonderen dient zich te haasten: met de zomerdienstregeling van 31 mei 1987 worden ze buiten dienst gesteld. 4603, komende van Geraardsbergen, rijdt het station van Lessines binnen. 20 augustus 1986. Foto Max Delie.



Het nieuwe trambedrijf te Nantes (II)

De zijdelings uitslaande enkele en dubbele deuren werken volgens een principe, dat de laatste jaren veel wordt toegepast op autobussen en toerwagens. De in- en uitschuivende trede onderaan werkt synchroon met de beweging van de deuren, de rijtuigvloer wordt bereikt via één vaste trede. Het niveauverschil tussen perron en rijtuigvloer bedraagt maximum 62 cm, wat het gemiddelde hoogteverschil van de opstapbewegingen op nauwelijks 20 cm brengt.

De zitplaatsen, vervaardigd uit „anti-vandalisme” polyester, zijn voorzien van handgrepen in geanodiseerd aluminium teneinde steun te verlenen aan staande reizigers.

De verluchting van het rijtuig wordt verzekerd met langs het dak aangezogen buitenlucht, die, na eventueel te zijn voorverwarmd, de kast langs onderen verlaat. Het spreekt daarbij vanzelf, dat zowel het debiet als de temperatuur van de ventilatielucht kunnen worden geregeld.

De beide stuurstanden van het rijtuig worden onafhankelijk van de passagiersruimte verwarmd en verlucht.

In iedere stuurstand bevindt zich tevens een kast, waarin alle elektrische en elektronische apparatuur is ondergebracht, o.a. dienstig voor de radiotelefonie, de wisselbediening, het localiseren van het tramstel enz.

De draaistellen

Ieder rijtuig rust op drie draaistellen, waarvan de twee buitenste gemotoriseerd zijn. Het centrale,

dragende draaistel bevindt zich midden onder de geleiding. De rubber-ophanging van de draaistellen is verdeeld over twee punten, het eerste tussen de assen en het chassis van het draaistel, het tweede tussen de draaistelstruktuur en de rijtuigkast.

Naast de electrodynamische rem beschikt ieder rijtuig tevens over schijfremmen en over electromagnetische railremmen. Ieder motordraaistel heeft twee schijfremelementen, het dragende draaistel heeft er vier. De drie bogies zijn ieder voorzien van twee railremmen.

De chroomstalen assen zijn voorzien van elastische wielen met een doormeter van 66 cm en van remschijven.

Eén traktiemotor per draaistel is in de lengterichting tussen de assen ingebouwd en kan, bij onderhoudsbeurten, zowel langs boven als langs onder worden verwijderd. In het laatste geval is lichten van de rijtuigkast niet nodig.

Ieder motordraaistel is uitgerust met vier zandstrooiers, die ieder apart worden geactiveerd door middel van een mini-compressor.

De elektrische uitrusting

Ieder der twee mono-motordraaistellen wordt gevoed door een hoofd- en door een vermogenshaker (5). De twee hoofdhakkers van een tramstel werken synchroon door middel van een gemeenschappelijk kloksignaal.

De vierpolige traktiemotor heeft een spanning van 750 V bij een stroom van 400 A. De draaisnelheid bedraagt 1615 omwentelin-



UTILISATION DU DISTRIBUTEUR

- 1** Presser la touche de votre choix.
- 2** La somme s'affiche.

- 3** Introduire l'argent dans la fente.
Pièces acceptées:
50c 1F 2F
5F 10F
L'appareil rend la monnaie.
- 4** La touche "annulation" interrompt l'opération en cours et restitue l'argent.

TARIFS 1986

| TICKETS | BILLETS |
|---|--|
| TICKET LIMITE* 5,00 F 5,00 F | BILLET HEBDOMADAIRE* 33,50 F |
| CARNET DE 10 TICKETS* 32,50 F | BILLET MENSUEL 130,00 F |
| MINI CARNET DE 4 TICKETS* 15,00 F | BILLET MENSUEL JEUNES 54,50 F |
| CARNET DE 10 TICKETS TARIF REDUIT* 16,50 F | BILLET MENSUEL 3 ^e AGE 34,50 F |
| TICKET JOURNALIER* 10,00 F | |

Tarieven 1986 : men zou voor z'n plezier met de tram rijden...

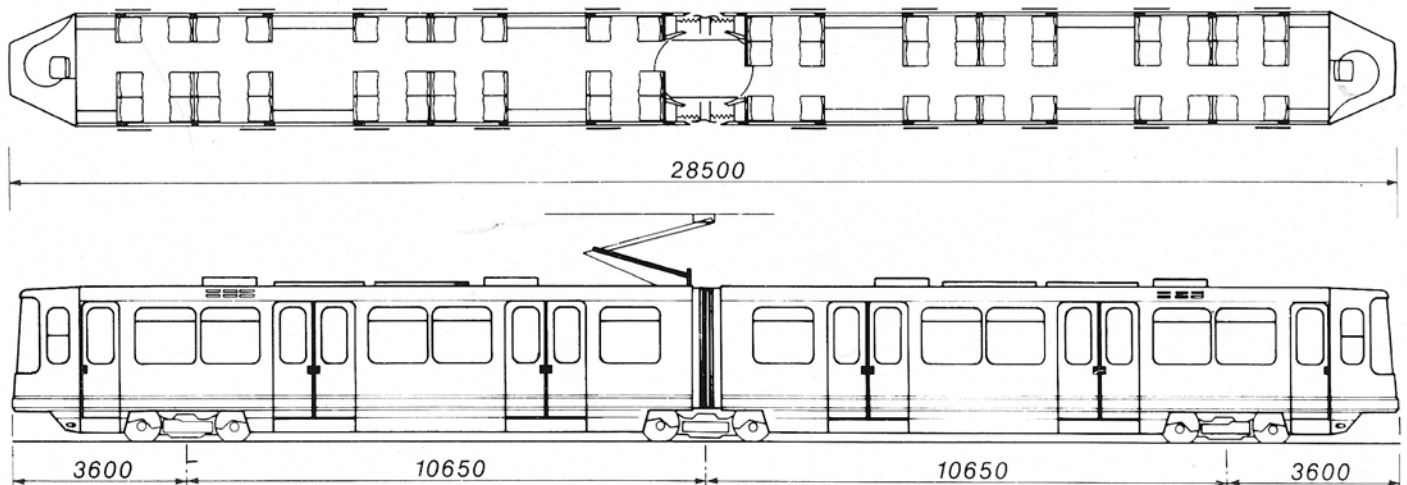
gen per minuut en hij ontwikkelt een kracht van 276 kW.

Verdere gegevens omtrent de elektrische uitrusting dienen de lezer bewust te worden onthouden, hoofdzakelijk omwille van hun complexiteit en van hun omvang.

Nog enkele cijfers en gegevens

Alsthom te La Rochelle bouwde deze bijzonder fraaie tramstellen, in samenwerking met o.a. de

Dokument Semitan



C.I.M.T., behorend tot de groep Matra; Francorail-MTE, waarvan belangrijke maatschappijen als de Dietrich, Jeumont-Schneider en Creusot-Loire deel uitmaken; de motoren, tenslotte, werden gefabriceerd door Traction Cem Oerlikon. Het eerste stel werd afgeleverd op 2 april 1984, het tweede in mei en de resterende achttien exemplaren vanaf september 1984. Pikant detail: bij de bouw werd geprofiteerd van de ervaringen van o.a. BN te Brugge voor wat betreft de constructie en van de NMVB te Oostende met betrekking tot de exploitatie (met de reeksen 6000 en 6100).

De stellen zijn 28,5 m lang, 2,3 m breed en wegen ledig 35,5 ton. De maximum-snelheid bedraagt 80 km/h. 60 zitplaatsen en 108 staanplaatsen (tot 178 bij „volle bak“!) staan ter beschikking.

In een later stadium worden de trams voorzien van een Scharfenberg-koppeling. Bij gekoppeld rijden kunnen zodoende zo'n 475 passagiers gelijktijdig worden vervoerd!

DE EXPLOITATIE

Vanaf 6 januari 1986 wordt er om de vijf minuten gereden in de spitsuren en om de 30 minuten na 21u15. In de tussentijden ligt



Eindpunt Haluchère. Stel 317 staat „stand by“. De fietsenrekken zijn echter niet voorzien voor het parkeren van boodschappenwagentjes.

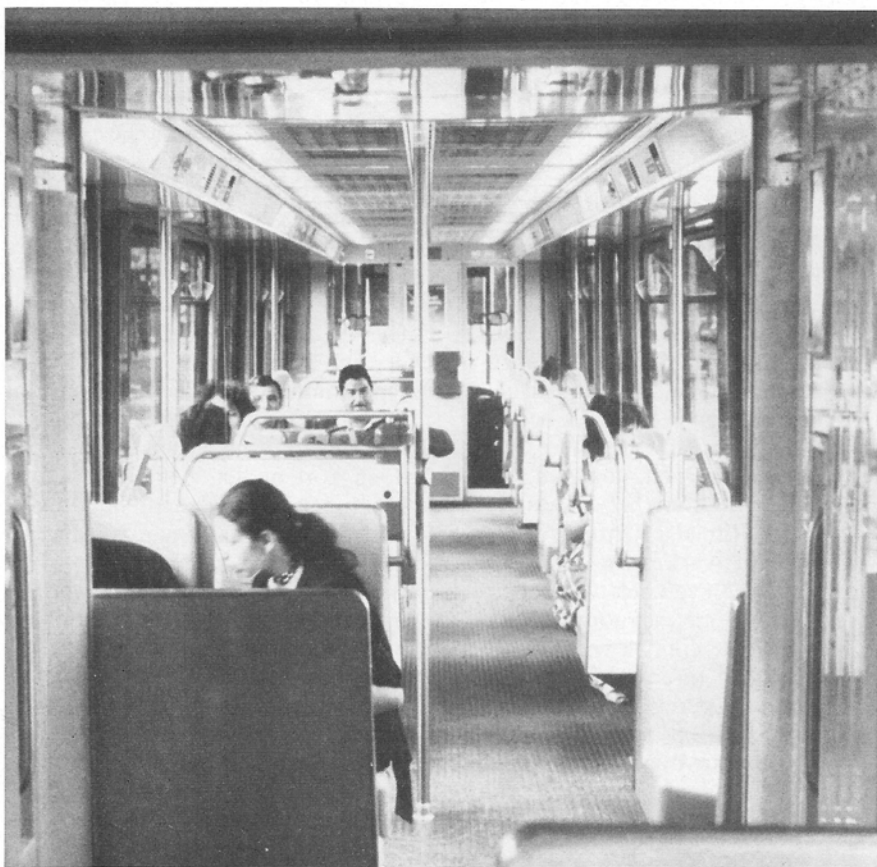
de rijfrequentie op ongeveer om de 10 minuten tijdens de weekdienst. 's Zaterdags bedraagt de intervaltijd 8 minuten, 's zondagsvoormiddags 20 minuten, 's namiddags 15. Dit rijschema vergt een gelijktijdige inzet van veertien stellen tijdens de spits en van twee na 21u15. Eén reser-

vestel staat opgesteld aan de terminus Haluchère. De rijtijd over de volledige lijn lengte bedraagt 30 minuten.

Er is permanente radioverbinding tussen de centrale commandopost Dalby en ieder van de onderweg zijnde stellen. In geval van storingen, defekten of ongevallen dient de centrale commandopost in te staan voor het herstel van het exploitatieritme (men heeft o.a. de mogelijkheid op afstand de verkeerslichten te beïnvloeden).

Ongevallen, waarbij andere verkeersdeelnemers (bus, auto, fietser, voetganger) waren betrokken, kwamen tijdens het eerste exploitatie-trimester vrij veelvuldig voor: gemiddeld om de 9.400 afgespoorde tram-kilometer. Intussen is dit cijfer al heelwat gunstiger geworden: één ongeval om de 30.000 km. Ter vergelijking: de autobus wordt gemiddeld om de 15.000 km in een verkeersongeval betrokken en dit cijfer is, wat Nantes betreft, niet veel hoger of lager dan in andere steden.

Om te besluiten nog een woordje over de vervoersprijzen. Een gewoon tram- of buskaartje, dat gedurende een uur geldig is, wordt gekocht aan de automaat en ontwaard bij het begin van de eerste reis. Het kost vijf Franse frank, wat ongeveer hetzelfde is als wat men in ons land betaalt. Doch gedurende zijn geldigheidsduur kan men het gebrui-



Interieur van een der nieuwe tramstellen.



Nogmaals eindpunt Bellevue. Nantes-Bellevue : stad van de 21^e eeuw ? Het kan nog moeilijk futuristisch !

Alle niet-gesignde foto's : Staf Cuyt, 8 juli 1986.

ken in elke rijrichting en op elke bus of tram naar keuze ! Eenvoudiger kan het al niet. Een dagkaartje kost, ongelooflijk maar waar, het dubbele. M.a.w., voor nauwelijks 65 Belgische frank of tegen iets meer dan 3 gulden kan men een hele dag met tram of bus rijden.

Week- en maandkaarten (evenals

dito tegen sterk gereduceerde prijzen, bestemd voor jongeren en derde leeftijd) zijn eveneens via de automaten verkrijgbaar.

Hoeft het dan te verwonderen, dat het dagelijkse aantal tramreizigers, wat in januari 1985 (eerste exploitatiemaand) 8.000 bedroeg, reeds was gestegen tot 42.000 tijdens het laatste kwar-

taal van 1985 ? Van 29 mei tot 4 juni 1985 bleek uit een enquête (gedurende die week telde men 200.500 reizigers) dat maar liefst 45.000 onder hen voordien geen openbaar vervoer-gebruikers waren : samen met 155.000 „getrouwen” waren er 45.000 „nieuwelingen” op de tram gestapt, wat een stijging betekent van bijna 30 % (16.600 onder hen hadden hun auto laten staan voor de tram).

Hoeft het te verbazen, dat men met veel belangstelling uitkijkt naar de geboorte van tramlijn 2 ? Dat is pas openbaar vervoer zoals het hoort !

Staf Cuyt

- (5) Ten behoeve van onze lezers met een electro-technische knobbel publiceren wij in een later nummer een uiteenzetting over de principes en de werking van stroomhakkers in hun diverse vormen.

BRONNEN : Alle in deze bijdrage verwerkte gegevens zijn afkomstig uit het boek „Le Tramway Nantais” (uitgave Semitan, Nantes, 1986) en uit de eveneens door de Semitan uitgegeven brochures „Tram Info” nrs. 1, 2 en 3. Wij kunnen niet anders dan de lektuur van deze uitgaven warm aanbevelen aan allen die, zij het professioneel of als liefhebber, begaan zijn met het wel en wee van het openbaar vervoer.

Het grootste vooroorlogse autobusbedrijf te Antwerpen :

Autobus „LUX”

De maatschappij onder gemeenschappelijke naam „Gebroeders Van Giel, A. Van Rompaey en Ch. Cornet” met als onderbenaming „Autobus Lux” was bij de meeste reizigers gekend om haar twee grote lijnen Antwerpen - Kapellen - Putte (grens) en Antwerpen - Wuustwezel, doch stelde in wezen heel wat meer voor dan dat.

Vooreerst zal ik trachten de geschiedenis van het bedrijf weer te geven, om nadien elke lijn afzonderlijk te behandelen.

De heer Emiel Van Giel, wonend te Oostmalle, diende op 23 juni 1924 bij het Provinciebestuur van Antwerpen een aanvraag in tot het exploiteren van een autobuslijn Borgerhout - Hoogstraten. Deze aanvraag werd geregistreerd onder nummer GV 4/32.

Met de dienst werd onmiddellijk gestart en na enige tijd werd de ver-

lenging tot Antwerpen aangevraagd. De Bestendige Deputatie van Antwerpen verleende een toelating tot uitbating, doch deze werd door een Koninklijk Besluit op 27 februari 1926 herroepen. Volgens dit KB moest de dienst, reeds eerder begonnen en uitgebaat door de heer Josy Smits uit Antwerpen, volstaan.

Wellicht mede door het succes van zijn broer Emiel, richtte August Van Giel uit Antwerpen op 15 augustus 1924 een verzoek tot het Provinciebestuur, met het oog op de exploitatie van de lijn Antwerpen - Kapellen - Putte (grens). Deze aanvraag werd geregistreerd onder nummer GV 4/39.

August wachtte noch de toelating van de Bestendige Deputatie noch het goedkeurend KB af en begon zijn dienst !

Wanneer op 14 juni 1926 door de Bestendige Deputatie uiteindelijk

toelating werd verleend, was Autobus Lux een bedrijf van solidaire mede-uitbaters geworden. De toelating liep over een termijn van tien jaar. De eerste ondertekenaars van het kontrakt waren August Van Giel uit Antwerpen, Emiel Van Giel en August Van Rompaey, beiden uit Borgerhout.

Op 7 januari 1925 deed August Van Giel een aanvraag voor exploitatie van de lijn Antwerpen - Loenhout doch kort nadien ziet hij, om voor mij onbekende redenen, van dit verzoek af. De aanvraag werd geregistreerd onder nummer GV 4/79. Bij akte van 3 augustus 1926 werd de maatschappij onder gemeenschappelijke naam „Gebroeders Van Giel en A. Van Rompaey” met als onderbenaming „Autobus Lux” opgericht. Deze benaming werd reeds gewijzigd bij akte van 2 februari 1927 als maatschappij onder gemeenschappelijke naam „Gebroeders Van Giel, A. Van Rompaey en Ch. Cornet” met als onderbenaming „Autobus Lux”.

Gezien de heer Charles Cornet d'Elzuis de Peissant, uit Merksem, op 23 juli 1926 de lijn Antwerpen - Wuustwezel aanvraag (GV 4/163) en Autobus Lux dit deed op 19 augustus 1926 (GV 4/168), werd een akkoord gesloten dat op 2 februari 1927 tot de uitbreiding van Autobus Lux leidde.

Als GV 4/168 keurde de Bestendige Deputatie de machtiging goed. Zij werd door het KB ST/633 op 16 mei 1928 bekrachtigd voor een termijn van tien jaar.

Een minder gekende lijn was deze tussen Deurne (Conforta) en Berchem (Van Hombeekplein), onder GV 4/211 door de Bestendige Deputatie goedgekeurd op 25 augustus 1930 en door het KB ST/1167 op 31 oktober 1930 bekrachtigd, eveneens voor tien jaar.

Nog minder gekend is de verbinding Kapellen - Hoogboom - (Kaart) - Brasschaat. Deze lijn werd toegestaan onder GV 4/265 op 19 september 1934 en het KB ST/2211 van 27 oktober 1934 bekrachtigde, nogmaals voor tien jaar. Hier trad de heer Arthur Van Vlaseelaer uit St. Mariaburg als medevenoot voor Autobus Lux op.

De laatste uitbreiding van de reiswegen van Autobus Lux vormde het baanvak Wuustwezel (grens) - Loenhout - Meer, dat reeds werd bereden door de Gebroeders Jozef en Jules Van Velthoven uit Gooreind-Wuustwezel. De overdracht van deze lijn aan Autobus Lux werd aangenomen in de zitting van de Deputatie te Antwerpen op 8 maart 1935, bekrachtigd door het KB ST/551A van 2 mei 1935.

Doch... de oudste vergunningen kwamen intussen te vervallen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen eiste ze in haar naam op. Dit gold zowel voor de lijn Antwerpen - Kapellen - Putte (grens) als voor de lijn Antwerpen - Wuustwezel.

Zware en hevige discussies volgden elkaar op.

Hierdoor ontstond een bikkelharde concurrentie omtrent de tarieven, wat de reizigers uiteindelijk deed overlopen van de bus naar de buurttram.

Op de lijn Antwerpen - Wuustwezel werden in 1928 428.500 reizigers vervoerd, in 1934 waren er dat 803.500 en in 1937 nog 781.500. Uiteindelijk konden zowel de autobus als de buurttram samen blijven rijden, zij het onder bepaalde voorwaarden. Deze vormden het „Bijzondere Lastenboek”, opgesteld door de Bestendige Deputatie



Een „Auto-Traction Minerva” met een Bogaerts-Stoelen en Van Ouytsel (Bostovo) koetswerk, gebouwd omstreeks 1927. De schildering is hier nog een kleurig crème. Foto : Origineel Fam. Stoelen, Lier. Verzameling Ch. Smits.

te Antwerpen onder referentie GV 4/323 op 31 december 1936 en bekrachtigd door het KB ST/600/174 van 6 maart 1937.

De heer Joseph Roosens, burgemeester van Brasschaat, stelde tijdens een gemeenteraadszitting dat „het een weldaad was voor zijn gemeente de goede verbinding te hebben met de stad en de grens door de diensten van Autobus Lux”.

Het wagenpark van Autobus Lux omvatte in 1937 22 autobussen, terwijl een honderdtal personeelsleden er hun brood verdienden.

De „Lux”-bussen waren crèmekleurig met een groene band onder de ramen, een dito onderaan het koetswerk en groene spatborden.

De administratieve diensten van

Autobus Lux waren gevestigd te Antwerpen, Statieplein 24 (het huidige Koningin Astridplein), de autobusgarage bevond zich te Merksem aan de de l'Arbreiaan.

De tweede Wereldoorlog besliste ook hier over het lot van dit eens zo bloeiende bedrijf. Vele voertuigen werden opgeëist en keerden nooit weer.

Na de oorlog heeft Autobus Lux geen van haar vroegere lijnen meer bereden.

De voormalige autobusgarage op de hoek van de de l'Arbreiaan en de Beukenhofstraat te Merksem herbergt heden de showroom en de servicewerkplaats van een merkendealer in personenwagens.

Charles Smits



Autobus A.269 door „Bostovo” te Lier in 1930 gebouwd op een Büssing onderstel. Foto : Autobusarchief Ch. Smits.



Autobus A.450. Een prachtige bus in 1937 gebouwd op een Brossel onderstel door de „Carrosserie Bostovo” te Lier. Foto : Origineel W. Ceulemans, Halle. Verzameling Ch. Smits.

Lijn : Antwerpen, Merksem, Ekeren, Brasschaat, Kapellen (Putte grens).

De dienstregeling voorzag bij de aanvang 24 vertrekken in iedere richting. De reisweg was als volgt : **Antwerpen** : Statieplein, Van Wesenbekestraat, De Coninckplein, Beeldekensstraat, Pesthofstraat, Lange Stuyvenbergstraat, Onderwijsstraat, Schijnpoort Viaduct. **Merksem** : de l'Arbrealaan, Bredabaan tot Kleine Bareel. **Ekeren, Brasschaat, Kapellen (Putte grens)** : Staatsbaan naar Bergen-op-Zoom.

Lijn : Antwerpen, Merksem, Brasschaat, Wuustwezel.

24 vertrekken in iedere richting werden

voorzien bij de aanvang van de dienstregeling.

De dienst omvatte volgende lijn : **Antwerpen** : Middenstatie, Van Wezenbekestraat, De Coninckplein, Lange Beeldekensstraat, Pothoekstraat, Schijnpoort. **Merksem** : de l'Arbrealaan, Bredabaan, Oude Bareel, Kleine Bareel. **Brasschaat-Wuustwezel** : Staatsbaan naar Wuustwezel grens.

Terukeer langs dezelfde weg, doch langs de Loosstraat i.p.v. de Van Wezenbekestraat te Antwerpen.

Lijn : Deurne Conforta - Berchem Van Hombeekplein.

De dienst werd dagelijks verzekerd met

75 ritten in elke richting. De dienst omvatte volgende lijn : Confortalei, Jos Schuerwegstraat, De Gryspeerstraat, Ten Eekhovlei, Tweemontstraat, Schijnpoortweg, Haelen-, Visé- en Biekerfstraten, Oude Steenweg, St.-Jansplein, (Middenstatie), Statiestraat, Anneessensstraat, De Keyserlei, Quellinstraat, Quinten Matsyslei, Plantin en Moretuslei, Ooststatie, Dolfijnstraat, Lange Altaarstraat, Draakplaats, Tramplaats, Transvaalstraat (tunnel), Stanleystraat, Boomgaardstraat, Berchem statie, Statiestraat, Drie Koningenstraat, Van Hombeekstraat, Van Hombeekplein.

Terugkeer langs dezelfde weg, doch langs de Loosstraat in plaats van de Van Wesenbekestraat.

Lijn : Kapellen, Hoogboom, Kaart, Brasschaat.

De dienstregeling bij de aanvang voorzag 8 vertrekken in iedere richting. Reisweg : **Kapellen** : (Gemeentehuis), Statiestraat, IJzerenweglaan. **Ekeren** : Hoogboomsesteenweg. **Brasschaat** : Augustijnslei, Brasschaat (Kerk).

Lijn : Wuustwezel (grens), Loenhout, Meer.

Aantal ritten : a) Wuustwezel - Loenhout 7 ritten in beide richtingen; b) Loenhout - Meer op donderdagen, zonen feestdagen 2 ritten in beide richtingen, op zaterdag 1 rit in iedere richting. Reisweg : Wuustwezel langs de staatsbaan naar Loenhout en verder langs de gemeentebaan naar Meer.



Autobussen A.465 en A.477. Deze voertuigen behoren tot de laatste in 1938 aangekochte autobussen van Autobus Lux. Voorzien van een „Bostovo” koetswerk werd de A.465 gebouwd op een Auto-Miesse chassis en de A.477 op een Brossel onderstel. Foto : Fam. Van Rompaey, Merksem. Verzameling Ch. Smits.

BELANGRIJK

Vanaf het volgende nummer van Rail-Revue (nr. 9) zal de verkoopprijs per exemplaar tot 150 F worden verhoogd. Een abonnement voor vier nummers zal dan 550 F gaan kosten. De hoge produktiekosten van het tijdschrift dwingen ons deze spijtige doch onvermijdelijke maatregel te nemen. Wij durven rekenen op uw begrip ! Hoe meer lezers wij krijgen, des te kleiner wordt het risico, in de nabije toekomst nogmaals een prijsverhoging te moeten toepassen. Help mee het lezersaantal van Rail-Revue op te drijven door het tijdschrift aan uw hobby-vrienden voor te stellen. Een grote lezerskring is in ons aller belang !

Het bekijken of het lezen waard...

IS ER WAT TE LEZEN ?

Over onze hobby is reeds een aanzienlijke hoeveelheid literatuur verschenen. Teneinde door de massa bomen het bos niet uit het oog te verliezen, publiceren wij hierna een lijst van oorspronkelijk in het nederlands of in nederlandse vertaling verschenen boeken, die één of meerdere kanten van onze liefhebberij tot onderwerp hebben. Deze opsomming is zeker niet volledig en het blijft mogelijk, dat sommige titels eventueel zijn uitverkocht. Inlichtingen daaromtrent kan de lezer best vragen bij de gespecialiseerde boekhandel. Verder hebben wij ons noodgedwongen dienen te beperken tot die uitgaven, die door de commerciële uitgeverijen op de markt worden gebracht. Geen regel zonder uitzonderingen : recente publikaties, uitgegeven door de NMVB worden vermeld, evenals enige interessante privé-uitgaven. Daarnaast worden in ons land door enkele verenigingen (BVS, TTZ e.a.) zeer leeswaardige boeken en brochures uitgegeven. Voor inlichtingen dienaangaande wende men zich best rechtstreeks tot die verenigingen.

Wij hebben onze lijst zo eenvoudig mogelijk opgevat : achter-eenvolgens worden titel, auteur(s), uitgeverij en uitgifteplaats - indien bekend - vermeld. Deze basisgegevens moeten de belangstellende toelaten, verdere informatie langs vakhandel of gespecialiseerde spoorwegboekhandel in te winnen.

Grootbedrijf : spoorwegen

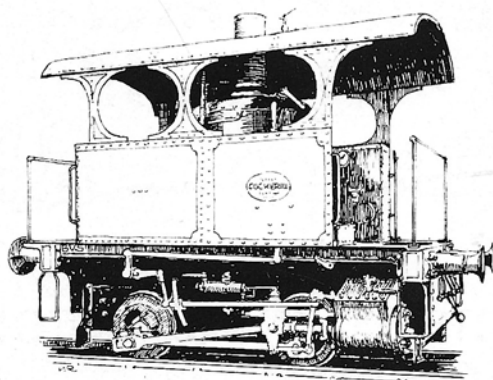
| Titel | Auteur | Uitgever |
|---|---------------------------------|--------------------------|
| Diesel B (*) | Delie/Casier | Ediblanchart-Brussel |
| Stoom B | Delie | Idem |
| Stoom in België (*) | Dambly | Idem |
| De eerste elektrische treinen in België (2 delen) | Schenkel | Privé-Aalst |
| Antwerpen op het spoor | Diverse | De Vlijt - Antw. |
| De spoorlijn Tongeren - Aken | Nijssen | Privé-St.-Martens-Voeren |
| Spoorwegen 83-84-85-86-87 | Nieuwenhuys | De Alk-Alkmaar |
| Stoomlocomotieven | Waldorp | Idem |
| Moderne spoorwegen | Nieuwenhuys | Idem |
| Stoom in de Breesaap | Van Lieshout | Idem |
| Museumlijnen in Europa | Stoer | Idem |
| Stoom in Afrika | Diverse | Schuyt-Haarlem |
| Van Pullman tot TEE | Behrend | Idem |
| Tram en trein luchtig bekeken | Sluiter | Brill-Leiden |
| Lijnen van gisteren | Duparc/Sluiter | Idem |
| Nederlandse museumlijnen | Enter | Idem |
| Beknopt overz. v.d. Nederl. spoor- en trambedr. | Sluiter | Idem |
| Spoorwegstations in Nederland | V. Paddenburgh/ V.d. Meerren | Kluwer - Antw. Idem |
| Architectuur langs de rails | Van Dal | Idem |
| Stoomtractie op Java en Sumatra | Oegema | Idem |
| Spoorwegen in Nederland in oude Ansichten | Hesselink | Europese - Zaltbommel |
| Nederlandse stations in oude Ansichten | Hesselink | Idem |
| Stoomtractie bij de NS | Van Poll | Bataafsche Leeuw-A'dam |
| De reizigers worden verzocht (van) in te stappen | Struye/ Van Deuren | Lannoo - Tielt |

| | | |
|---|--------------------------|---|
| Wereldspoorwagatlas | Nock | Elsevier-Brussel |
| Treinen met stoom-, diesel- en e-lokomotieven | Hand/Edmonson Labrijn | Westland-Schoten Jansma- Buitenpost |
| De stoomlokomotief (2 delen) | Hesselink | Duerinck- Kloosterzande |
| Gent-Terneuzen & Mechelen-Terneuzen | Hollingsworth | - |
| Stoomlokomotieven | Whitehouse | Hamlyn-London |
| De romantiek van de stoomlokomotief | Westwood | - |
| Treinen van toen en nu | Hamilton | Westland-Schoten |
| Treinen : avontuur tussen de rails | Westwood | - |
| Stoomlocomotieven en spoorwegen | Calay/Thiry/ Vleugels | Stenvall-Malmö |
| Benelux Rail 1 | Vleugels | Idem |
| Benelux Rail 2 | Diverse | Idem |
| Benelux Rail 3 | Lewis/Jorgensen | Unieboek-Bussum |
| De grote stoomtrek | Hesselink | Van Dishoek- Bussum |
| Woeflend over de heilige lijn | De Bruin | Bataafsche Leeuw-A'dam |
| De wereld rond i.h. spoor van stoomloks | Ernst | Schuyt-Haarlem |
| Rheingold | De Bot/Slegers e.a. | Comité „Lier Kermis” |
| Geschiedenis v. station en spoorw. te Lier | Diverse | Scheers u. Wall-Aachen |
| De Nederlandse Spoorwegen in kleur | van Reems | Bataafsche Leeuw-A'dam |
| Lijndieselloks in West-Europa | - | - |
| Smalspoor in Nederland | van Reeuwijk | - |
| Breedspoorlokomotieven (H.I.J.S.M.) | - | - |

(*) Diesel B en Stoom in België nog niet verschenen bij het samenstellen van deze lijst.

Grootbedrijf : tramexploitatie

| | | |
|---|------------------|---------------------------|
| Geschiedenis van de NMVB (brochure) | Diverse | NMVB-Brussel |
| Instappen a.u.b. | Diverse | Idem |
| Het stoomtijdperk b.d. Buurtspoorwegen | Block | Idem |
| Van zomerhuis tot blauwe tram | Albers | Albers-Abcoude |
| Trams 84-85-86-87 | Stoer | De Alk-Alkmaar |
| Tram en trein luchtig bekeken | Sluiter | Brill-Leiden |
| Trammend naar de metro | Duparc e.a. | Idem |
| Beknopt overz. v.d. Nederl. spoor- en trambedr. | Sluiter | Idem |
| Geschiedenis van de blauwe tram | Smit | Kluwer-Antw. |
| Friesland rond per tram | Tiedema/Buikstra | Idem |
| Tussen strand en waterland | Albers | Idem |
| De Belgische buurttram in beeld | Ver Elst | Europese - Zaltbommel |
| De Belgische stadstram in beeld | Ver Elst | Idem |
| De Antwerpse stadstram in beeld | Keutgens | Idem |
| De buurttram uit Brussel-Noord in beeld | Ver Elst | Idem |
| De buurttram uit Brussel-Zuid in beeld | Ver Elst | Idem |
| De buurttrams in Oost- en Zuid-Brabant | Ver Elst | Idem |
| De trams uit Haacht, Leuven en Mechelen in beeld | Ver Elst | Idem |
| De Nederlandse paardetram in oude Ansichten | Reeskamp | Idem |
| De Nederlandse elektrische tram in oude Ansichten | Reeskamp | Idem |
| De Brabantse buurttram | Ver Elst | Idem |
| De Antwerpse tram | Keutgens | Miva |
| De stoomloks van de Nederlandse tramwegen | Overbosch | Bataafsche Leeuw-A'dam |



BVS-SHOP

Spoorwegboekhandel van BVS

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

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

Correspondentieadres :

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

De door BVS-leden gerestaureerde Cockerill-lokomotief, die in 1986 meermaals heeft gereden tussen Baasrode Noord en Puurs, zal ook in 1987 in bedrijf zijn op volgende dagen : **19.4, 3.5, 7.6, 5 en 21.7, 2 en 16.8, 19.9 en 4.10**

| | | |
|--|-------------------------|------------------------|
| Geschiedenis der tramwegen in Zeeuwsch Vlaanderen | Hesselink | Duerinck-Kloosterzande |
| De Buurtspoorwegen i.d. prov. Brabant | Neyens | Van In-Lier |
| De Buurtspoorwegen in de provincie West-Vlaanderen | Neyens | Van In-Lier |
| De tram maakte de kust | Vancraeynest | Privé-Oostende |
| Een eeuw mobiel met tram en bus | Keutgens | De Vlijt - Antw. |
| De gemeentetram Nijmegen | Streefland/ van Reen | Pirola-School |
| De gemeentetram Utrecht | Steenmeijer | Idem |
| Stoomtrams rond Alkmaar | Kok | Idem |
| Stoomtrams rond Hoorn | Kok | Idem |
| De Zeister tram | Steenmeijer | Idem |
| Trams langs de Utrechtse Heuvelrug | Steenmeijer | Idem |
| Trammend door Twente | Ferrée | Idem |
| Uit de geschiedenis van de RTM - 1 | Koster | Idem |
| Uit de geschiedenis van de RTM - 2 | Koster | Idem |
| Sporen door de Haarlemmermeer | Russer | Idem |
| De 's-Gravenlandse paardentram | Engel | Idem |

Modelspoorexploitatie

| | | |
|---|----------------------|--------------------|
| Modelbaan electronica | Heller | - |
| Modelbaansporenplannen | Hill | - |
| Modelbaanlandschappen | Balcke | Schuyt-Haarlem |
| Aanleg van een modelbaan | Balcke | Idem |
| 100 Sporenplannen | Hill/Balcke | Idem |
| Het landschap in model | Balcke | Idem |
| Zijlijnen en secundaire lijntjes in model | Spieth/Balcke | Idem |
| Tips voor spoorwegmodelbouwers | Balcke | Idem |
| Modelspoorwegbouw goed ontworpen | Hill | Idem |
| Modelspoorwegbouw goed opgebouwd | Balcke | Idem |
| Schakelen en rijden - Electrotechniek | Heller | Idem |
| Seinwezen voor de modelspoorweg | Duensing | Idem |
| Zelfgebouwd materieel | Balcke | Idem |
| Modelgebouwen | Schmid | Idem |
| Modelbovenleiding | Spieth | Idem |
| De Nederlandse modelbouw | Enter | Idem |
| Het locomotiefdepot in model | Spieth | Idem |
| Modelstations | Reinthal | Idem |
| Modelbaanautomatismen en electronica | Romboud/ Albrecht | Idem |
| Modelspoorwegbouw (2 dln.) | Polet | De Alk-Alkmaar |
| Railplannen voor modelspoorders | Van Willigenburg | Idem |
| Modelspoortips - gebouwen - constructies | Andress | Idem |
| Modelspoortips - landschapsbouw | Andress | Idem |
| Modelbouwelectronica (2 dln.) | Schravendeel | Kluwer-Antw. |
| Eenvoudige spoorwegmodelbouw | Verburg | Idem |
| Europese locomotiefmodellen | Balcke | Idem |
| Modelbaanscenery | Balcke | Idem |
| Antieke modeltreinen | Becher | Idem |
| Treinen en automatisering | Van Meekeren | Idem |
| Treinen en transistoren | Van Meekeren | Idem |
| Modelbaanscenery zelf maken | Kine | Idem |
| Modelspoorwegbouw goederenvervoer | Enter | Van Dishoek-Bussum |
| Handleiding voor de spoorwegmodelbouwer | Dacker | Dacker-Antw. |
| Handboek modelstoommachines | Van Dort/ Oegema | - |

Deze lijst werd samengesteld met de gewaardeerde medewerking van BVS-Shop, station Baasrode-Noord, waarvoor onze welgemeende dank.

Staf Cuyt

De Heer Daniël De Volder kondigt het verschijnen aan van brochure nr. 12 in de reeks „Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen”. Brochure nr. 12 behandelt de periode 1964 - 1985 en biedt een overzicht over de spoor-, tram- en buslijnen. Omvang 135 blz., verzendingskosten inbegrepen bedraagt de prijs 560 F voor België (storting op rekening 001-0072239-50) en 670 F voor het buitenland (door middel van internationaal postmandaat) t.n.v. D. De Volder, Eigen-Heerdlaan 26, B-8200 Brugge.

DE FEBELRAIL-AGENDA : nuttige informatie voor alle spoor- en tramvrienden

De overkoepelende federatie van clubs van spoor- en tramvrienden en -modelbouwers FEBELRAIL vzw geeft sedert enige jaren een trimestriële AGENDA uit, waarin een kalender voorkomt van alle initiatieven en activiteiten van de (meer dan 20) aangesloten verenigingen en waarin eveneens heel wat mededelingen worden opgenomen van allerlei clubs en organismen die (nog ?) geen lid zijn van de federatie. Ook wordt getracht zoveel mogelijk informatie te brengen i.v.m. nieuwe publicaties over Bel-

gische spoor- en tramonderwerpen en ontvangen de abonnees de Retrorail-brochure van Febelrail en de afzonderlijke folders van de Belgische museumspoor- en tramlijnen.

Mits het betalen van de bescheiden som van 180 BEF (binnenland) of 280 BEF (buitenland) op bankrek. 068-0918460-91 of op postrek. 000-1482295-38 van FEBELRAIL vzw, Postbus 44, 1040 Brussel 42, kan iedere spoor- of tramliefhebber zich volledig informeren over wat er in 1987 allemaal gaande is in de Belgische spoorweg-hobbywereld. FEBELRAIL vzw verspreidt deze AGENDA zonder enig winstbejag : de bescheiden bijdrage die wordt gevraagd, dient enkel voor het dekken van de port- en drukkosten ! Aanbevolen !

De v.z.w. TTO Noordzee heeft onlangs een reeks van vijf prentkaarten, met de kusttram als onderwerp, in herdruk uitgegeven. Alle afbeeldingen zijn vroeger dan 1930 te dateren, sommige gaan terug tot de periode tussen de eeuwwisseling en 1914. De in sepia-kleur op fraai karton gedrukte reeks geeft zeer goed de tijdsgeschiedenis weer en is bovendien uitstekend grafisch verzorgd. Zij kost 100 BEF (de kaarten zijn niet per stuk te koop). Verenigingen die deze reeks aan hun leden zouden willen aanbieden krijgen een korting van 10 BEF per reeks bij een afname van minimum 25 stuks. Besteladres : R. Vancraeynest, Blauw Kasteelstraat 103, B-8400 Oostende. Betalingen langs postrekening 000-0516276-42 (ook voor het buitenland) of langs bankrekening 475-8040421-10 (uitsluitend voor het binnenland).



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

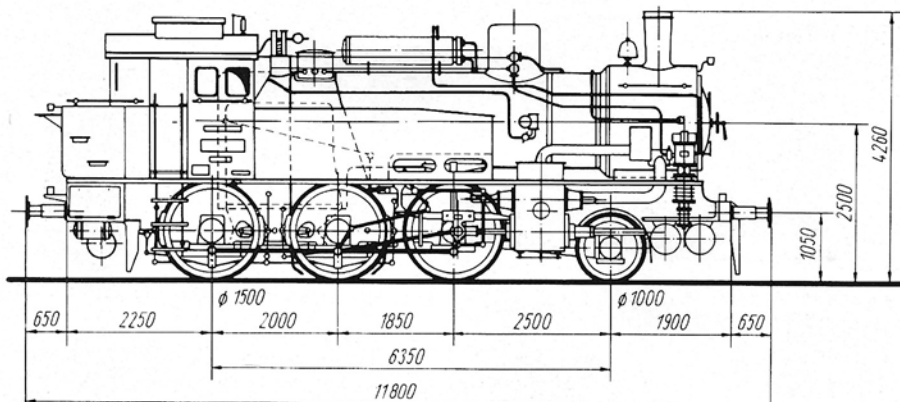


MIVA-PCC 2090 als Kredietbanktram op de lus aan de Montignystraat te Antwerpen. 27 december 1986. Foto Eric Keutgens.

Antwerpen-Linkeroever. Een autobus van de firma De Polder rijdt op lijn 36 voorbij het toegangsgebouw van de St. Anna-tunnel voor voetgangers. Lijn 36 wordt sinds 12 januari 1987 geëxploiteerd door de MIVA. Thonetlaan, 27 december 1986. Foto Eric Keutgens.



De NMBS-stoomlokomotieven reeks 96



Pruisische T12 (laatste bouwwijze)

De Pruisische T12

In 1902 bouwde de Union Giesserei te Königsberg (het huidige Kaliningrad in de Sovjetunie) 4 tenderlokomotieven met asindeling IC, bestemd voor de Berliner Stadtbahn. Deze machines, die toen nog als T10 bestempeld werden, hadden twee cilinders met een doormeter van 500 mm en waren voorzien van rookkastoververhitters.

De inbouw van deze rookkastoververhitters leverde een in doormeter en lengte grotere rookkast op, die een typisch kenmerk vormde bij de T12.

Na vergelijkende proefritten met lokomotieven van het type T6 en T11 werd de doormeter van de cilinders vergroot tot 540 mm.

Borsig leverde in 1905 een tweede reeks van 68 stuks met verbeterde rookkastoververhitters, eveneens bestemd voor de Berliner S-bahn.

Vanaf 1911 kreeg de T12 haar definitieve uiterlijk. In tegenstelling met de voorheen gebouwde machines kreeg zij een rechtdoor lopende voetplaat. Zij werd uitgerust met een Heusinger schuifbeweging.

In 1913 leverde Borsig de eerste lokomotieven met voedingswater-voorverwarmers, die vanaf 1916 op alle nieuwbouwmachines werden aangebracht. Vroeger gebouwde T12'en werden echter niet meer met deze voorverwarmers uitgerust.

Tot in 1921 werden, naast o.a. 10 stuks voor de Saarbahnen en 11 voor de Lübeck-Büchener Eisenbahn, 974 machines voor de Pruisische Staatsbaan gebouwd, waarvan alleen reeds de Berliner Stadtbahn er tot 500 in dienst had! Naarmate de electrificatie van de S-bahn vorderde, zijn ze daar geleidelijk verdwenen.

De DRG nam in 1925 nog 921 van deze loks over. Zij vormden daar de bouwreeks 74⁴⁻¹³ en kregen de nummers 74401 tot 741321.

Na hun verdwijning uit de S-bahndiensten werden zij voor rangerwerk ingezet, evenals voor personen- en goederenvervoer over korte afstanden. Voor lijndiensten was hun watervoorraad eerder gering, zodat sommige stelplaatsen hun

machines wel eens met een ketelwagen koppelden, die voor bijkomende waterreserve diende te zorgen.

Na WO2 kwam de T12 nog tijdelijk bij de Hamburgse S-bahn in dienst, omwille van de daar door bombardementen vernielde elektrische bovenleidingen.

Op 11 mei 1966 werd bij de DB de 741070 als laatste lok van de reeks buiten dienst gesteld. Ook bij de DR is de T12 sinds 1968 definitief verdwenen. Het Verkeersmuseum te Dresden bezit met de 741230 nog een laatste rijkklare machine, die o.a. nog werd ingezet bij de viering van 150 jaar spoorwegen in Oost-Duitsland.

Technische kenmerken

| | |
|------------------------|----------|
| Bouwwijze | 1'Ch2 |
| Doormeter drijfwielen | 1500 mm |
| Doormeter loopwielen | 1000 mm |
| Lengte over de buffers | 11800 mm |
| Maximumsnelheid | 80 km/h |
| Vermogen | 870 pk |
| Keteldruk | 12 atm |

| | |
|-------------------------|-----------------------|
| Roosteroppervlakte | 1,69 m ² |
| Verwarmingsoppervlakte | 105,37 m ² |
| Oververhittingsoppervl. | 33,40 m ² |
| Cilinderdoormeter | 540 mm |
| Slag | 630 mm |

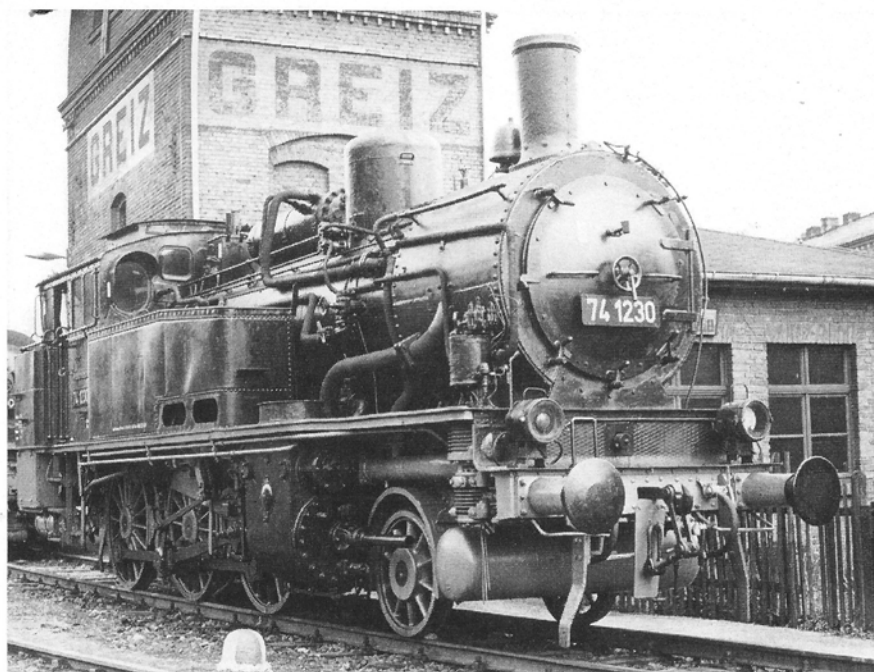
De T12 in België

Dertig stuks T12 kwamen na WO1 als herstelbetaling naar ons land. De Belgische Staatsspoorwegen behielden er zevenentwintig, terwijl drie machines bij de Nord Belge terecht kwamen, die daar de nummers 91, 92 en 93 kregen.

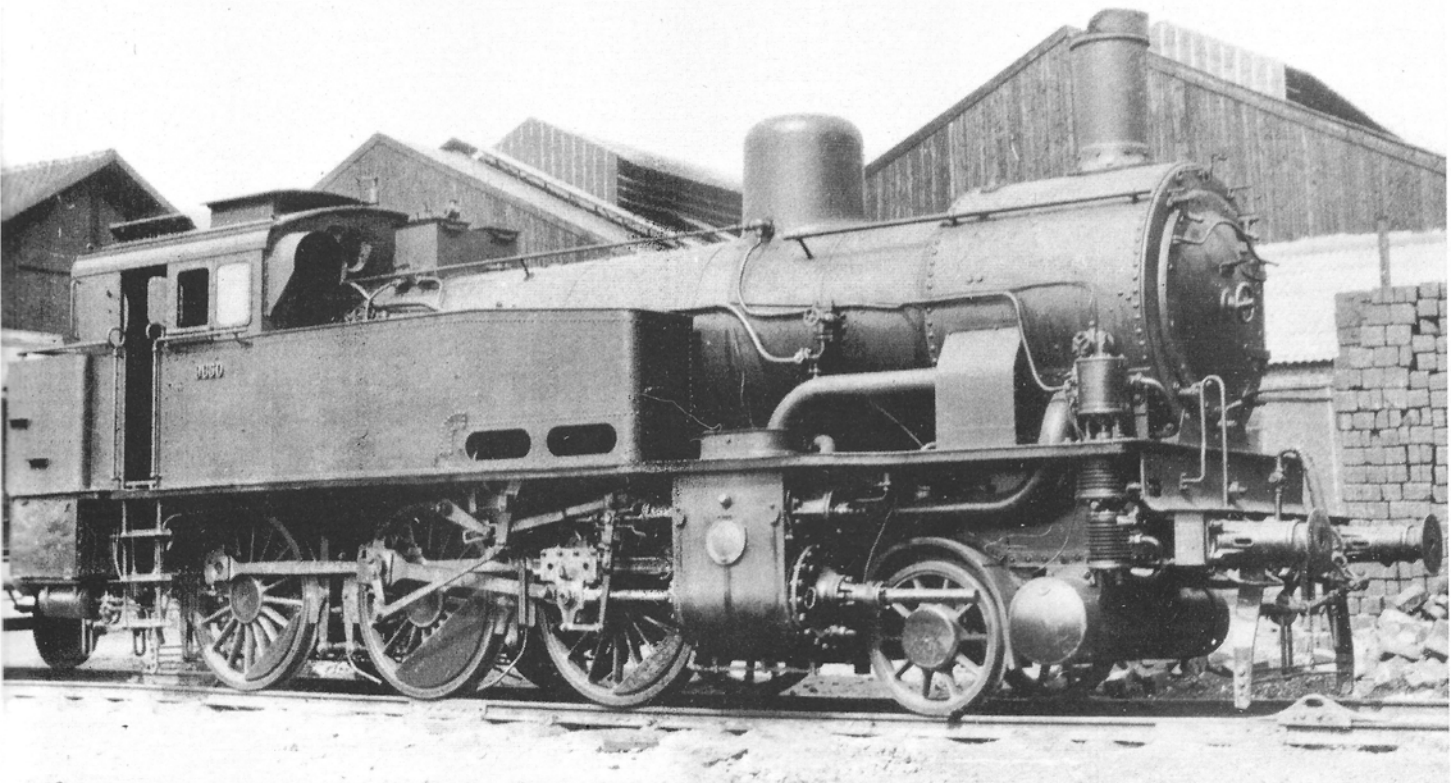
De machines die in het park van de Belgische Staatsspoorwegen werden opgenomen, kregen het reeksnummer 96. De Knorr-rem werd geleidelijk vervangen door een bij de BS meer gebruikelijke Westinghouse-rem. Bij deze vervanging werd de luchtpomp geheel naar voren, naast de rookkast, geplaatst. Bij de eerste grote onderhoudsbeurt verdween de Pruisische groene schildering om plaats te maken voor de bruine BS-livrei, waarbij onderstel, wielen en rookkast zwart werden geverfd. Na 1930 werden de machines in het gekende NMBS-groen geschilderd.

Geen enkele van de ons bekende foto's en tekeningen van de reeks 96 toont een machine met een op de ketel geplaatste voorverwarmer-tank, wat er duidelijk op wijst, dat de Belgische loks ofwel nog tot de „oudere” generatie behoorden en dus niet van een voorverwarmer waren voorzien, ofwel dat de voorverwarmer werd verwijderd.

Hun levensloop als Belgische 96 begonnen onze machines op de lijnen in de Oostkantons en doorheen de Hoge Venen (o.a. op de heden nog gedeeltelijk in



741230 (ex-Pruisische T12) tijdens de materieelshow te Greiz (DDR) in juni 1980. Let bij deze laatste rijkklare T12 even op het voorverwarmerreservoir en op de bel. Foto Max Delie.



Deze mooie opname van lok 9650 (de latere 96.025), hier nog met bronzen reliëfnummering en met nauwelijks zichtbaar constructeursschild doch zonder verdere beschrijving, werd door een onbekend Brits amateur verwezenlijkt te Luik-Guillemins op 5 april 1931. Verzameling H.G. Hesselink.

dienst zijnde Vennbahn). Mettertijd kwamen zij zo'n beetje overal in de Ardennen tot inzet voor het slepen van lokaaltreinen.

Het zou ons te ver voeren het hele inzetgebied van de reeks 96 te bespreken, doch geleidelijk drongen deze machines door tot in het Groot-Hertogdom Luxemburg en tot in de provincies Limburg, Henegouwen en Brabant. Naast de omnibusdiensten werden zij ook gebruikt voor het rijden van voorstadsdiensten.

Bij het uitbreken van de tweede Wereldoorlog herbergden, naast de stelplaatsen Bertrix, Liège, Pepinster en Visé ook Antwerpen-Zuid en Leuven machines van de reeks 96.

Alle 96'ers, met uitzondering van de drie ex-Nord Belge machines, ondergingen het lot van de „Wapenstilstandslokomotieven“ : vanaf 1940 verdwenen zij over onze Oostgrens, om bij de DRG als BR74 het Vaterland te dienen.

Na het staken van de vijandelijkheden zakten de T12'en, met uitzondering van negen machines die nooit terugkeerden, geleidelijk weer naar België af, waarbij ze in alle 's lands provincies terecht kwamen.

Na nog een aantal jaren goede diensten te hebben bewezen, werden zij tussen 1953 en 1956 allen buiten dienst gesteld. Van de in Duitsland en Polen achtergebleven machines overleefde het ex-

nummer 9610 het langst : op 24 april 1967 werd zij als 741345 uit het bestand van de Deutsche Reichsbahn geschrapt.

De 96.025

Tot besluit schetsen wij nog in kort bestek de levensloop van lok 96.025, die als voorbeeld diende voor het Roco HO-model.

De door Hohenzollern te Düsseldorf in 1914 onder fabrieksnummer 3356 gebouwde T12 kwam onder het KPEV-nummer 8450 in dienst bij de Berliner Stadtbahn. Bij de Belgische Staatsspoorwegen kreeg de lokomotief het nummer 9650. Het is niet meer te achterhalen in welke stelplaats(en) de machine, sedert haar aankomst in België, werd ondergebracht. Het staat echter vast, dat zij op 10 mei 1940 in Luik verbleef, van waaruit zij diensten reed naar Tongeren en Visé.

Op 18 december 1940 verliet de opgeëiste 9650 ons land en kwam in de stelplaats Seddin, die ressorteerde onder de DRG-directie Berlijn, terecht. In 1943 verhuisde zij naar de directie Saarbrücken. Op 14 juli 1946 keerde de machine naar ons land terug en werd toegewezen aan de stelplaats Kortrijk. Bij de invoering van de nieuwe NMBS-nummering kreeg zij het nummer 96.025.

Februari 1947 werd zij overgeplaatst

naar Visé, van waaruit zij hoofdzakelijk diensten op Luik reed. In juni 1951 kwam de 96.025 dan in Tamines terecht om er o.a. diensten te rijden naar Gembloux en Charleroi. Een laatste overplaatsing bracht onze machine midden 1955 naar Ciney, waar ze nog reed in de ultieme voor de reeks 96 voorziene diensten. In december 1955 werd zij dan definitief buiten dienst gesteld en verschroot.

Staf Cuyt

Literatuur :

J. Casier : NMBS-stoomlokomotieven Type 95/96, uitgave VeBOV vzw, Borgerhout-Antwerpen.

Horst J. Obermayer : Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven - Regelspur, Franckh'sche Verlags-handlung, Stuttgart, 1977.

Weisbrod/Müller/Petznick : Dampflokomotiven deutscher Eisenbahnen - Baureihe 60-96, Alba Düsseldorf, copyright 1978 by Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, DDR - 1086 Berlin.

De 96.025 van Roco in HO

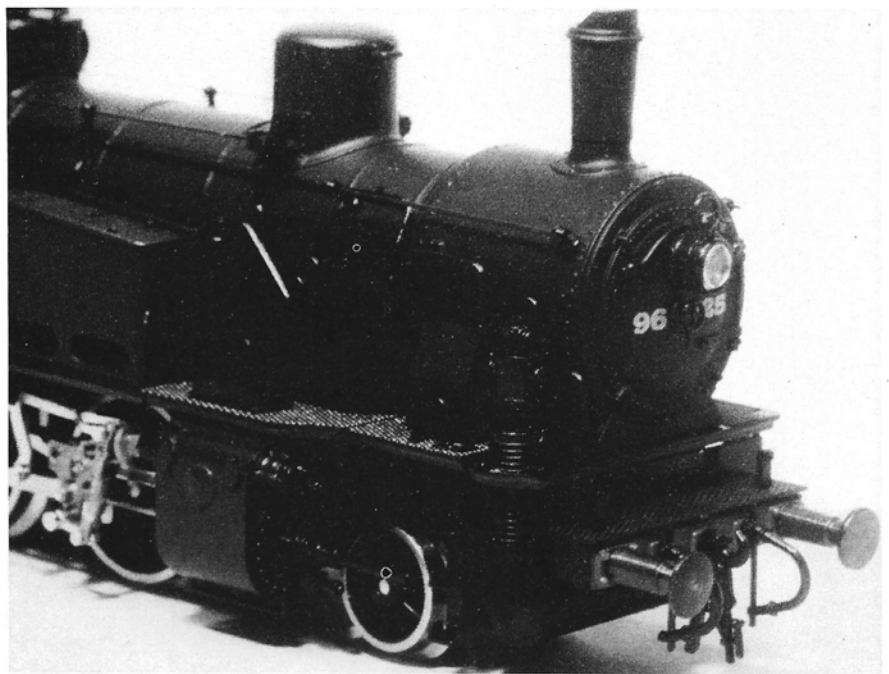
De Antwerpse vereniging Mobov (Modelbouw Openbaar Vervoer) heeft, in nauwe samenwerking met de importeurs van Roco, de Etn. M. De Prest te Brussel, bewonderenswaardig werk geleverd teneinde de liefhebber een zo correct mogelijk model te kunnen bezorgen. Als men in dit opzet nog niet ten volle is geslaagd, is dit hoofdzakelijk te wijten aan het praktisch geheel ontbreken van het zo noodzakelijke historisch fotomateriaal. Desondanks kan worden gesteld dat hier voor de allereerste maal ernstig werk werd gemaakt van het in Belgische versie wijzigen van een oorspronkelijk Duitse stoommachine. Voorheen beperkten de fabrikanten van in grotere reeksen voortgebrachte „Belgische” stomers er zich toe, hun producten van een min of meer nauwkeurig NMBS- of Etat Belge-kleurtje te voorzien en zelfs dat was voor sommige konstruktoren nog te veel. Bij ons weten is bv. slechts één model van de vroeger uitgebrachte „Wapenstilstandsloks” in het bezit van een Belgische schoorsteen: de 81'er van Piko.

Roco heeft hier dus een grote stap voorwaarts gezet.

Vanaf hier laten wij collega-hobbyist Roger Vissers aan het woord. Hij heeft immers gezorgd voor het opmeten, voor de rijproeven en voor de algemene beoordeling van het Roco-model:

De grootste „misser” aan de 96.025 van Roco wordt gevormd door de achterzijde van de lokomotief: daar blijft het een Duitse machine. De opbouw voor de kolenvoorraad, de twee sluitlantaarns en de (opsteekbare) nummeraanduiding voldoen slechts matig. Wat voor het overige het algemene uitzicht van de machine betreft, beperken de „tekortkomingen” zich tot zeer minieme schoonheidsfoutjes. We zetten ze even op een rijtje:

- het nummer op de rookkast is te klein en tegelijkertijd te dik: Belgische cijfers zijn slanker;
- bij de wielen van de loopas zijn de spaken aan de binnenzijde van het wiel niet open gehouden (dit is overigens ook het geval bij de overige Roco-versies van de T12);
- de twee opstaptreden op het machi-



nistenhuis zijn overbodig evenals de windschermen;

- de lantaarns geven volgens de rijrichting wisselend wit licht, doch er is géén rood eindsein;

- de baanruimers vooraan ontbreken.

Roco reeks 96: vergelijkende cijfers

| | 1/1 | 1/87 | Roco |
|---|----------|----------|----------|
| Lengte over de buffers | 11800 mm | 135,6 mm | 135,7 mm |
| Afstand loopas/buffer | 2550 mm | 29,3 mm | 29 mm |
| Afstand loopas/1 ^e drijfjas | 2500 mm | 28,7 mm | 29 mm |
| Afstand 1 ^e /2 ^e drijfjas | 1850 mm | 21,2 mm | 21 mm |
| Afstand 2 ^e /3 ^e drijfjas | 2000 mm | 23 mm | 23 mm |
| Afstand 3 ^e drijfjas/buffer | 2900 mm | 33,3 mm | 33,6 mm |
| Schoorsteenhoogte | 4260 mm | 49 mm | *49,6 mm |
| Hoogte dak met lichter | 4135 mm | 47,5 mm | 47,5 mm |
| Hoogte dak zonder lichter | 3895 mm | 44,7 mm | 44,7 mm |
| Doormeter drijfwielen | 1500 mm | 17,2 mm | 16 mm |
| Doormeter loopwielen | 1000 mm | 11,5 mm | 10,4 mm |

* Gezien de Belgische „schoorsteenverhoging” is deze maat correct.

Alleen de doormeter van de loop- en drijfwielen is niet zoals het hoort.

Voor het overige: een pluimvoor wat betreft de maatvoering.

Rij- en snelheidsproeven

Ingevolge een bij het beschikbare exemplaar geblokkeerde koppelhaak was het onmogelijk de lok belast te laten rijden. De hier genoteerde snelheden slaan dan ook op een los rijdende, onbelaste machine.

Bij 12 V: 130 km/u

9 V: 90 km/u

6 V: 48 km/u

2 V: stilstand zonder schokken.

Een fraai pluspunt is, dat de machine zeer langzaam en zonder te schokken kan rijden.

Eindbeoordeling Roco reeks 96:

Een zeer mooie aanwinst voor de modelbaan of voor de vitrine. Desondanks een ster minder voor de achterzijde van de lokomotief: **** (zeer goed)!

Roger Vissers

De BELGISCHE BOVENLEIDING op schaal HO van SOMMERFELDT



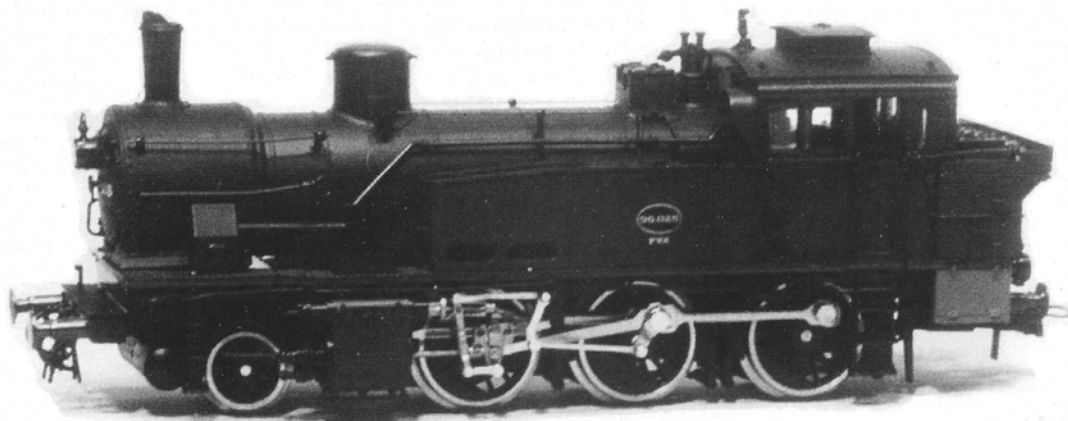
LEVERBAAR !

werd in speciale opdracht voor de Etn. VAN DER PERRE
Keienberglaan 28, B-1850 GRIMBERGEN, vervaardigd

BEMO - PECO - SOMMERFELDT - SEUTHE - S+M ELEKTRONIK - GUNTHER

Nostalgie van de stoomlokomotief

 **Roco** *denkt aan U!*



(B) NMBS reeks 96

ref. Roco 43273

4.545 F

Wie Belgisch wil rijden denkt aan



Ons programma omvat :

- 1 stoomlok reeks 96** ref. Roco 43273
- 1 diesellok reeks 59** verkrijgbaar met drie verschillende nummers
- 1 elektrische lok reeks 29** met kleur- en nummervarianten
- Eurofima-rijtuigen** op 1/87 of 1/100

*Vraag onze folder **ROCO NIEUWIGHEDEN '87** met prachtig afgebeelde Belgische modellen*

Winter 1986-1987 :

Zomer van het Belgische model ?

Deze op het eerste gezicht ietwat tegenstrijdige titel laat, terecht, een optimistisch geluid horen. Waar de liefhebber van het Belgische model jarenlang met een zekere vorm van afgunst diende te kijken naar zijn buitenlandse collega, heeft de modellen-industrie eindelijk en klaarblijkelijk ons land en onze markt ontdekt. Vanzelfsprekend zegt niets, dat het hier ja dan neen om een tijdelijk fenomeen zou gaan, wat niet belet dat wij gedurende de voorbije maanden a.h.w. in de watten werden gelegd. Of deze trend zich in de toekomst zal blijven doorzetten, hangt in niet geringe mate af van de wijze waarop de Belgische modellenkoper op het huidige aanbod zal reageren.

Eén voorbeeld uit de praktijk laat daaromtrent het beste vermoeden : nauwelijks enkele weken nadat Roco z'n Belgische 96 op de markt bracht, was de eerste zending uitverkocht.

Naast het niet geringe aanbod waarmee wij U in ons vorig nummer lieten kennismaken, is er alweer heelwat Belgisch modelnieuws aan te kondigen, in zoverre dat wij het nauwelijks kunnen bijbenen. Dat daarbij deze maal ook de trammodelliefhebber aan zijn trekken komt, kunnen wij slechts als positief ervaren. Drie lokomotieven (E-loks van de reeksen 11 en 23, naast een stomer van de reeks 96), verschillende rijtuigen en diverse goederenwagens evenals twee motorrijtuigen van de NMVB (aan te vullen met een binnenkort nog te verschijnen NMBS-diesellok), een stationsgebouw en, last but not least, echte Belgische bovenleiding... het is voorwaar niet niks...

Wel vinden wij het jammer, dat sommige fabrikanten of invoerders ons slechts laattijdig of helemaal niet informeren over wat zij de Belgische liefhebber hebben aan te bieden. Wij dringen langs deze weg nogmaals aan, opdat zij ons **tijdig** zouden inlichten en ons, indien enigszins mogelijk, het nodige illustratiemateriaal bezorgen.

JOCADIS

Deze firma uit Edingen brengt een bouwdoos van een tweecassige NMVB-spoorauto, die het bouwen van verschillende versies mogelijk maakt. De kit bestaat uit messing en wit metaal. Het onderstel is afkomstig van Berliner TT Bahn, schaal HOm. De wagenkast is eveneens voorgesoldeerd verkrijgbaar en NMVB afwrijfnommers en maatschappij-emblemen zijn bijgevoegd. Jocadis stelt ook een bouwdoos voor waarmee het station van Godinne - een typisch voorbeeld van Belgische spoorwegarchitectuur - kan worden gebouwd in schaal HO. Varianten met de stations van Jambes-Nord en Dave blijken tot de mogelijkheden te behoren.

LIMA

Nog in december 1986 verscheen van deze firma het NMBS M4A-rijtuig. Wat wij in Rail-Revue nr. 4 schreven omtrent het Lima M4B-rijtuig, kan hier zonder meer bevestigd worden : zeer mooi

Lima M4A : vergelijkende cijfers

| | 1/1 | 1/87 | Lima |
|-----------------------------|---------|---------|--------|
| Lengte over de buffers | 24260mm | 278,8mm | 278mm |
| Afstand draaipunt bogies | 17600mm | 202,3mm | 203mm |
| Asafstand bogie | 2560mm | 29,4mm | 27mm |
| Draaipunt bogie naar buffer | 3330mm | 38,2mm | 39mm |
| Totale breedte wagenbak | 2928mm | 33,6mm | 33,8mm |
| Breedte raam | 1391mm | 15,9mm | 15,8mm |
| Hoogte raam | 909mm | 10,3mm | 10,8mm |

De beschrijving is zeer zuiver uitgevoerd en ziet er nog beter uit dan bij de M4B. Eén schoonheidsfoutje : de gele lijn voor de eerste klasseaanduiding loopt in werkelijkheid door tot op de kopwand. Dit is niet het geval bij Lima. Om probleemloos Märklin-wissels te berijden, dienen de wielen op de as iets korter naar mekaar te worden geduwd (van 14,3 naar 13,8 mm).

Eindbeoordeling Lima M4A :

**** (uitstekend) !

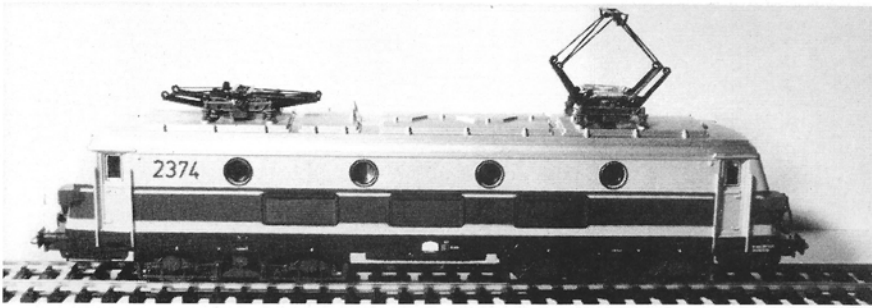
werk ! Door een nog strakkere maatvoering en (eindelijk) behoorlijk korte koppelingen verdient deze eerste klasser nog een extra-pluimpje. Overigens wordt nu ook de tweede fabrikatiereeks van de M4B met deze veel kortere koppelingen uitgerust. De onderlinge afstand tussen de balgen van gekoppelde rijtuigen komt hierdoor op ong. 5 mm te liggen, wat heelwat redelijker is dan de vroegere 20 mm ! Uiterst jammer is echter, te moeten vernemen dat het M4 stuurstandrijtuig er hoogst waarschijnlijk niet zal komen. Langs deze weg dringen wij er bij Lima op aan, alsnog het in produktie nemen van dit rijtuig te plannen. Wij zijn ons daarbij terdege bewust van de kleinere oplage die het stuurstandrijtuig zal halen, doch dit dient dan gecompenseerd door een hogere prijs. De modelspoorder zit nu eenmaal niet graag opgescheept met onvolledige treinen (cfr. het M2B voorbeeld). Wij hopen van harte, dat de geschiedenis zich in dit geval niet zal hoeven te herhalen !

Begin januari 1987 kwam Lima ook nog met een HO-versie van een elektrische lokomotief van de NMBS-reeks 23.

Naast de nu reeds gepubliceerde foto van het model komen wij in ons volgend nummer uitgebreid op de reeks 23 en op het Lima-produkt terug.

Ondertussen verschenen, nog steeds bij Lima, het tussenrijtuig en het restauratierijtuig voor de reeds in ons vorig nummer aangekondigde TEE Gottardo.





Een eerste beeld van de 2374 van Lima. In ons volgend nummer komen wij op dit model terug.

In de verpakking zijn koersborden bijgevoegd voor de Gottardo en de Cisalpin, doch niet voor de Edelweiss of de Iris. Door deze nalatigheid, die slechts een uiterst geringe meerprijs zou hebben betekend, rijdt de Italiaanse constructeur een flink eind uit de Belgische en de Nederlandse markt. Jammer, want ook deze twee produkten ogen voor het overige zeer goed.

SOMMERFELDT

De rijders met NMBS elektrisch materieel kunnen een feestje bouwen: de Belgische bovenleiding is beschikbaar! Zij werd door Sommerfeldt, in schaal HO, vervaardigd in opdracht van de Etn Van der Perre te Grimbergen. De spreekwoordelijke kwaliteit van Sommerfeldt kennend, krijgen we iets moois op onze banen!

Het huidige programma van deze fraaie realisatie omvat: H-profielmast met bevestiging (art. 318); uithouder (art. 503); isolatoren (art. 505); rijdraadophanging (art. 507); draadspanmechanisme met contragewichten (art. 509); eenvoudige mast met uithouder (art. 525); portaal mast voor dubbelspoor (art. 575); uithouder met isolator voor portaal mast (art. 579); portaal mast voor drie à vier sporen (art. 585) en tenslotte het compound draadwerk in lengten van 250 mm (art. 544) en van 360 mm (art. 547). Het is echter mogelijk dat het draadwerk, bij het verschijnen van deze

Rail-Revue, nog enige dagen op zich laat wachten.

Onzerzijds wensen wij de Etn. Van der Perre alvast te feliciteren met dit mooie initiatief.

ZETA

Standaard-motorrijtuig van de Buurtspoorwegen op schaal HO

Sedert kort is de zogenaamde „boerentram” terug leverbaar. Het betreft een model van het „standaard” vierassig motorrijtuig van de Buurtspoorwegen, waarvan er zowat 400 gedurende méér dan dertig jaar trouwe dienst hebben bewezen.

De tram is als bouwdoos en als kant-en-klaar model te koop. De bouwdoos bestaat uit witmetalen onderdelen voor de kast en het interieur. De draaistellen en de motor zijn van Roco. De inhoud van de doos laat varianten toe: men kan ofwel een versie bouwen met koersbord ofwel met lijnfilmkast.

Er worden ook twee verschillende kopwanden en draaistelflanken geleverd. Het model is precies op schaal HO.

Het gemonteerde model is in twee versies verkrijgbaar: een versie met koersbord en dak met pantograaf en een uitvoering met lijnfilmkast en dak met pantograaf. De Roco-draaistellen laten toe zowel op 12mm spoorbreedte (meterspoor!) als op 16,5 mm te rijden.

Voor alle inlichtingen: uw speciaalzaak of Zeta, Halenstraat 15, 2008 Antwerpen.

Belgische normen voor de bouw van modulebanen

Daar het concept van het bouwen van modulebanen overal meer en meer aanhangers schijnt te vinden, werd in de schoot van de MOROP het idee naar voren gebracht, te trachten in de normen voor de aanleg ervan enige orde te scheppen. Spoedig bleek dit echter op ernstige moeilijkheden te stuiten, daar in verschillende landen reeds volledig uitgewerkte normen bestonden. Besloten werd daarom, de verschillende landelijke federaties hun eigen normen te laten uitwerken en hiervoor een aantal normbladnummers vrij te houden.

De Belgische federatie FEBELRAIL gelastte dan ook de reeds in haar schoot bestaande Modelbouwcommissie om hieromtrent voorstellen uit te werken. Begonnen werd met het vergelijken van reeds in het buitenland bestaande normen en met te trachten of hierover op landelijk vlak overeenstemming kon worden bereikt. Aldus werden de Nederlandse HOBBYTRAK normen, de Franse F.F.M.F. normen (Fédération Française du Modélisme Ferroviaire) en de Amerikaanse N-TRAK normen vergeleken. Daar geen van de drie iedereen volledige voldoening kon schenken werd er daarom besloten een eigen reeks normen uit te werken.

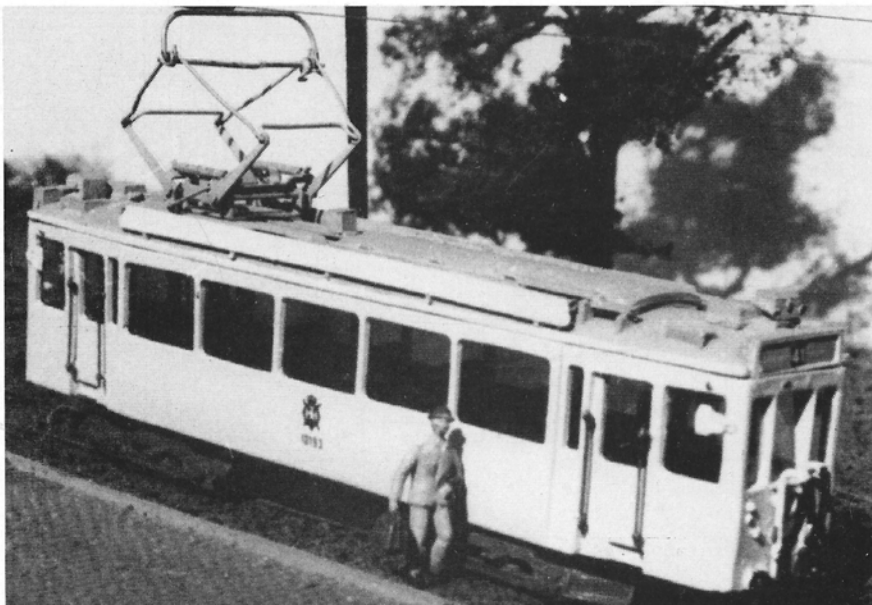
Onder impuls van onze vrienden van de Waalse modelspoorwegclub R.M.M. (Rail Miniature Mosan) werd dan een reeks normen ontworpen welke ter discussie aan de Modelbouwcommissie werden voorgelegd. Uiteindelijk werden deze normen aanvaard en op het verleden jaar door de federatie in Woluwe gehouden forum aan het grote publiek voorgesteld.

Deze normen, waarvan de eerste twee bladen hierbij zijn weergegeven, zijn bestemd voor de schaal HO en behandelen de afmetingen van de verschillende mogelijke modulevormen. Deze beide normbladen slaan op de rechte modules. In volgende nummers zullen dan de normbladen voor de hoekmodules worden gepubliceerd.

In voorbereiding zijn eveneens een aantal normen wat betreft de elektrische aansluitingen en in een nog later stadium een voorstel voor modulenormen voor schaal N.

Wij zullen U op de hoogte houden van zodra deze beschikbaar zijn.

Jef Engels



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

BELGIE

NMBS

- Na de aflevering van de reeksen 11 en 12 werd er door BN gestart met de produktie van de tweede schijf van de lokomotieven reeks 21. Het eerste exemplaar, 2131, verliet half december de fabriek en op dit ogenblik, 20 januari 1987, rolde ook reeds de 2136 buiten. Deze tweede schijf zal worden afgeleverd tot en met lokomotief 2160.
- In 1983 werd door Sea Containers House, eigenaar van de Venice Simplon Orient Express, uitzonderlijk een vertrek van deze nostalgische trein vanuit Brussel Zuid gepland. Toen half december 1986 bij de SNCF een staking uitbrak, diende er een omleidingsparcours langs West Duitsland en... België (naar Oostende) te worden uitgewerkt. Een eerste maal gebeurde dit op 20 december: deze rit viel geheel in de schaduw van de „Denderpijl”. Met de aanslepende staking in Frankrijk als oorzaak diende de rit nogmaals op 3 januari te worden overgedaan en ook op 10 januari, toen de staking op haar einde liep, reed deze prestigieuze trein door België.



De uit zestien rijtuigen bestaande Orient Express, getrokken door lok 2736 van Welkenraedt, rijdt het station Brussel-Zuid binnen op 10 januari 1987. Foto Max Delie.

- Niettegenstaande de koninklijke trein sinds lang niet meer met zijn hoge gasten is buitengereden, dient er jaarlijks een rodagerit met dit stel te worden uitgevoerd. Dit jaar werden er twee ritten ingelegd. Op woensdag 28 januari reed de trein naar Libramont, gesleept door de 5403, waardoor deze lokomotiefreeks nog eens een „adellijke” trein aan de trekhaak kreeg. Op donderdag 29 januari werd hetzelfde traject nogmaals afgelegd (Brussel-Libramont); ditmaal echter zorgde een elektrische lok voor de nodige trekkracht.

- Op 25 januari dienden de werken voor de herelektrifikatie van lijn 25 aan te vangen. Door de barre weersomstandigheden diende een en ander echter te worden uitgesteld. De herelektrifikatie van deze drukke lijn is een grootse en enorm moeilijke operatie. In de voorziene tijdsperiode van vier jaar dient er, naast de vervanging van de bovenleiding, ook een nieuwe seininrichting te worden geplaatst en moet de refertesnelheid tot 160 km/u worden opgevoerd. Al deze werken zullen in verschillende fasen op diverse lijndelen afzonderlijk gebeuren. De eerste sectie die aan de beurt komt is Berchem-Kontich. Hiervoor werd een nieuwe uurregeling via lijn 27 uitgewerkt.

- Het rijklaar restaureren van de schitterende pacific-lokomotief 1002 verloopt om allerlei redenen niet zo vlot als men had verwacht. Het blijft dan ook zeer de vraag of deze lok nog dit jaar weer in dienst zal worden gesteld. Van verschillende verenigingen en organisaties werden door de NMBS reeds aanvragen voor speciale ritten met deze machine ontvangen, doch het ziet ernaar uit, dat de aanvragers nog enig geduld zullen dienen op te brengen.

NMVB

• Verdwijnt de toeristische tramlijn van de grotten van Han ?

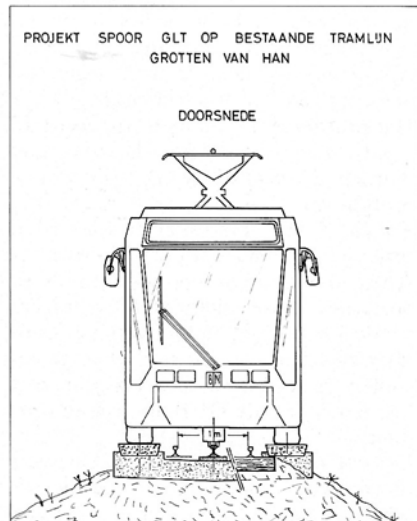
De laatste tijd lopen er allerlei geruchten rond dat de toeristische tramlijn tussen het centrum van Han-sur-Lesse en de ingang van de grotten het seizoen 1987 niet meer zou halen en de plaats zou ruimen voor de GLT (Guided Light Transit). Dit gaf aanleiding tot allerlei gissingen inzake de bestemming, na de afschaffing van de spoordienst, van het aldaar in gebruik zijnde NMVB-materieel. Vele verenigingen, ook buitenlandse, zagen reeds bepaalde spoorauto's of open rijtuigen in hun museum of in exploitatie op hun tramlijn. Zover zijn we echter nog niet.

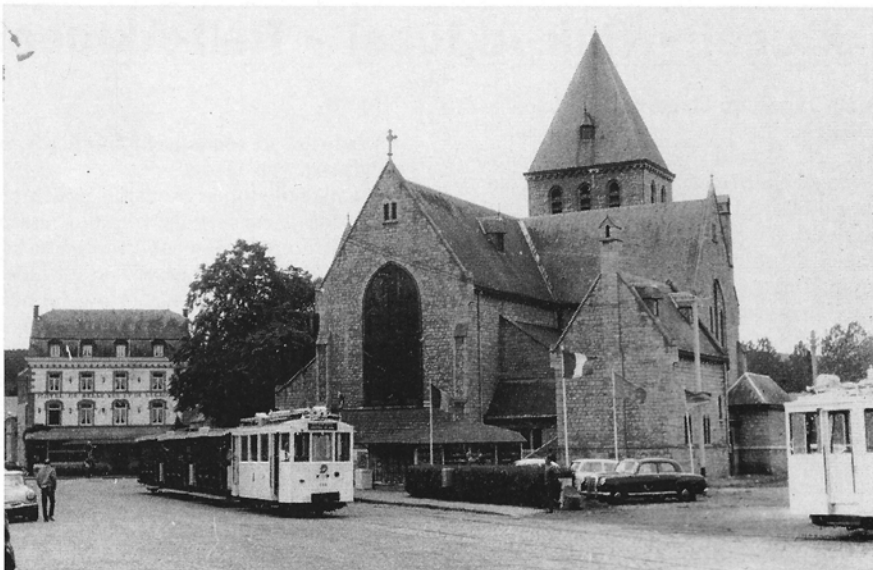
Er weze gemeld dat de NMVB, eigenares van het rollend materieel, thans vijf spoorauto's (ART 90, AR 145, AR 159, AR 168 en AR 266), acht open zomerrijtuigen, zogenaamde „Baladeuses” (8798, 8812, 8820, 8821, 8861, 8893, 8895 en 8896), evenals twee aanhangers type Kuregem (9486 en 9499) ter beschikking stelt van de S.A. du Chemin de fer vicinal des Grottes de Han, exploitant-pachter van de 5,4 km lange lijn.

De GLT, een nieuw vervoerssysteem, ontworpen door BN (voorheen La Brugeoise et Nivelles) werd in mei 1985 voor het eerst voorgesteld op een korte demonstratie-omloop in de omgeving van de Eeuwfeestpaleizen op de Heizel, naar aanleiding van het UITP-congres. Om een dergelijk nieuw vervoerssysteem zowel in binnen- als buitenland te kunnen aanprijzen en om bestellingen binnen te halen, volstaat geen proefbaan, maar dient een degelijke lijn te worden uitgebouwd, zodat belangstellenden kunnen zien wat de GLT in de dagelijkse praktijk te bieden heeft.

Eerst werd aan de Stad Bergen (Mons) gedacht. Nu echter zijn besprekingen aan de gang en werden financiële toezeggingen gedaan (o.m. door het Waalse Gewest) om een GLT-lijn te leggen vanaf het NMBS-station Jemelle, over Roche-

- De voortschrijdende elektrifikatie van het Belgisch spoorweginet leidt tot de verdwijning van heelwat dieseltraktiematerieel. Gelukkig gaat niet alles naar de sloperij: waar de museumlijnexploitanten (BVS, CFV3V, TTZ...) zeer graag een klein gedeelte van het spoorautobestand aankochten en aankopen, is ook het buitenland geïnteresseerd in overbodig wordende diesels. Onlangs verkocht de NMBS zes rangeerloks van de reeks 80 aan een Italiaans bedrijf, terwijl ook in China belangstelling zou bestaan voor het surplusmaterieel...





Han sur Lesse, 22 juni 1968. AR 159 met de open zomerrijtuigen 8798, 8896 en 8861. Behoort dit nu 1990 tot het verleden? Foto Eric Keutgens.

fort naar Han-sur-Lesse, met inbegrip van de tramlijn naar de ingang van de grotten.

Het bestuur van de grotten van Han heeft begin 1987 zijn principiële akkoord gegeven voor de aanleg van de GLT-lijn op de trambedding.

Reeds in maart zou een begin worden gemaakt met de aanleg van de betonnen baan waarop de banden van het GLT-voertuig moeten lopen. Deze baan wordt aangelegd op de bestaande trambaan (zie doorsnede). Tussen de bielzen van het meterspoor worden op bepaalde afstanden betonnen dwarsliggers gelegd waarop dan een betonnen strook aan weerszijden van de rails wordt aangebracht. De geleidingsrail van de GLT plaatst men in het midden van de trambaan. De stroomtoevoer gebeurt langs de bovenleiding.

De exploitatie van de tramlijn blijft in 1987 zonder meer verzekerd door spoorauto's.

Vanaf september (?) 1987, na de grote toeristentoeloop en wanneer de GLT-baan tussen het centrum van Han en de ingang van de grotten zal klaar zijn, begint het proefrijden met de GLT. Hiervoor bouwt BN nu in haar werkhuizen twee GLT-rijtuigen van een geheel nieuw model en design. Een eerste rijtuig dient klaar te zijn tegen de aanvang van het proefrijden.

Het prototype dat op de Heizel werd ingezet, zal hoogstwaarschijnlijk niet worden gebruikt op de GLT-lijn van de grotten van Han.

Tijdens de seizoenen 1988 en 1989 zal in principe een gemengde dienst worden gereden, d.w.z. deels met spoorauto's en deels met de twee nieuwe GLT-rijtuigen. Einde 1989, begin 1990, zullen de resultaten bekeken worden en de nodige besluiten getrokken over het al dan niet behouden van de GLT op de trambedding.

De exploitant vernieuwt en reviseert thans twee spoorauto's, zodat de afschaffing van de spoordienst zeker niet

voor de onmiddellijke toekomst is!

Wij houden U op de hoogte van de verdere evolutie.

E. Keutgens

MIVA

• Vanaf 5 december 1986 begon de firma Jonckheere uit Roeselare met de levering van de tweede reeks van 30 autobussen, genummerd van 1051 tot en met 1080. Alle bussen waren geleverd op 7 januari 1987.

Inmiddels verdwenen de 25 Brusselse bussen uit het Antwerpse straatbeeld. Zij werden vanaf 16 december geleidelijk buiten dienst gesteld. Twintig bussen verlieten respectievelijk op 29 december (14 stuks) en op 30 december (6 stuks) de MIVA-garage om, bij gebrek aan plaats aldaar, overgebracht te worden naar de NMVB-stelplaats Zandvliet.

Op de laatste dag van het jaar werden nog drie bussen overgeheveld naar Antwerpen - NMVB Tjalkstraat, gevolgd op 8 januari 1987 door AB 430. AB 480, bestemd voor de STIC te Charleroi, stond op 28 januari 1987 nog op de busparking van de MIVA-garage.

De Brusselse bussen wachten in de NMVB-stelplaatsen op een koper!

Wij herinneren de lezer eraan dat de eerste negen uit de hoofdstad afkomstige bussen (type Van Hool - Fiat 420 HA - U - ST 9) in de Sinjorenstad toekwamen op 4 september 1984. Zij hebben de maatschappij toch nog gedurende 28 maanden uit de nood geholpen!

• Sinds maandag 22 december 1986 rijdt er bij MIVA een nieuwe reclame-tram, nl. de Kredietbank-tram. De stijlvol en sober geschilderde PCC 2090 werd op vermeldde dag 's voormiddags op de Groenplaats aan het bestuur van de Kredietbank en aan de genodigde voorgesteld. In de namiddag reed hij reeds op lijn 7 (Tolhuis - Mortsel).

De aangebrachte tekening, een redevizit van Antwerpen met KB-embleem, is ontworpen door Erik Luyckx.

De koekjes-tram van LU reed voor het laatst als publiciteitstram op woensdag 31 december 1986. Hij haalde nog net 1987, daar de tram na middernacht de loods te Hoboken binnenreed.

Er rijden nu vijf PCC's met een volledig beschilderd reclame-koetswerk: de ZOO-tram (2087), de Kredietbank-tram (2090), de Striptram (2121), de Flandria-tram (2163) en de Captain Iglo-tram (2164).

Op verzoek van de Stad Antwerpen komt er in de nabije toekomst nog een zesde rijtuig bij, waarvan de boodschap in het teken zal staan van „Houd uw stad rein”.

• In het kader van de bezuinigingsmaatregelen (o.m. vermindering van het aantal ledige kilometers) ruilden met ingang van maandag 12 januari 1987 twee Antwerpse buslijnen van exploitant.

Buslijn 36 (Centraal Station - Linkeroever), sinds 9 oktober 1944 geëxploiteerd door Autobus De Polder voor rekening van MIVA, wordt nu gereden door personeel en met de nieuwe Jonckheere - Mercedesbussen van MIVA zelf. Tijdens de piekuren 's morgens worden echter nog vier bussen van De Polder ingezet, 's namiddags nog twee.

Autobus De Polder exploiteert nu met haar personeel en materieel de lijn 23 (Luchtbal - Zuid). Deze buslijn werd op 1 juni 1954 in het leven geroepen ter vervanging van de tramdienst 23 (Groenendaallaan - St.-Michielskaai).

E. Keutgens

MIVG

• Uit de in de MIVG Krant gepubliceerde „Overwegingen rond de jaarwisseling” van de Heer P. Roose, Beheerder-Directeur-generaal van de MIVG, lichten wij de volgende tot diep nadenken stemmende passages:

„Wij vonden het geen kwaad idee om het publiek (...) in herinnering te brengen, dat 'winkelen met het openbaar vervoer' alle problemen rond het zoeken naar een parkeerplaats voorkomt... Dit mag wel eens herhaald worden, op een moment dat wij vaststellen dat ruim 7% van onze reizigers afhaakten, terwijl het verkeer in de binnenstad hopelozeler dan ooit in de knoei zit.”

En nog:

„1986 is het jaar waarin het openbaar vervoer in onze geïndustrialiseerde landen overal (n.v.d.r.: bij het woord „overal” plaatsen wij een vraagteken - zie het tweede artikel over het nieuwe trambedrijf te Nantes) klappen moest incasseren. De voornaamste oorzaken van dit aanzienlijk reizigersverlies in Gent zijn:

- de bar-slechte doorstroming van onze voertuigen vooral in de spitsen,
- de onderbreking van lijnen te wijten aan allerlei werken en happenings,
- de nasleep van de meistaking en de tariefstijging bij het openbaar vervoer,
- maar vooral de sterke daling van de benzineprijzen.”

Tenslotte :

„Dit alles belet niet dat (...) de MIVG op het vlak van de kostendekking de beste cijfers blijft scoren van de stedelijke vervoersmaatschappijen.”

Dienden wij de lezer er nog van te overtuigen, dat het met ons openbaar vervoer treurig gesteld is ? Zo hoorde U het ook eens van een specialist.

Belgenland : kampioen in het rijden met lege treinen, trams en bussen...

- De planning rond een regionaal verkeersmuseum te Gent neemt allengs vastere vormen aan. Met het oog daarop zouden begin 1987 de werken zijn gestart in het ex-Floralienpaleis. Van de TTA (Toeristische Tram van het Aisnedal) werd bijwagen nr. 70 teruggehaald voor restauratie. Nummer 72 volgt binnen afzienbare tijd dezelfde weg om terug te worden omgebouwd tot motorwagen 207. De geruchten, als zou ook een spoor worden aangelegd waarop met museummaterieel zou kunnen worden gereden, schijnen daarentegen „van alle grond ontbloot”.
- Vanaf deze maand (maart 1987) zou een begin worden gemaakt met de verlenging van tramlijn I naar Evergem. De rijtuigen op lijn I moeten nu nog „op hun stappen” terugkeren te Wondelgem. Zo kunnen wij dit Gentse hoofdstukje toch nog met enkele positieve geluiden be-sluiten.

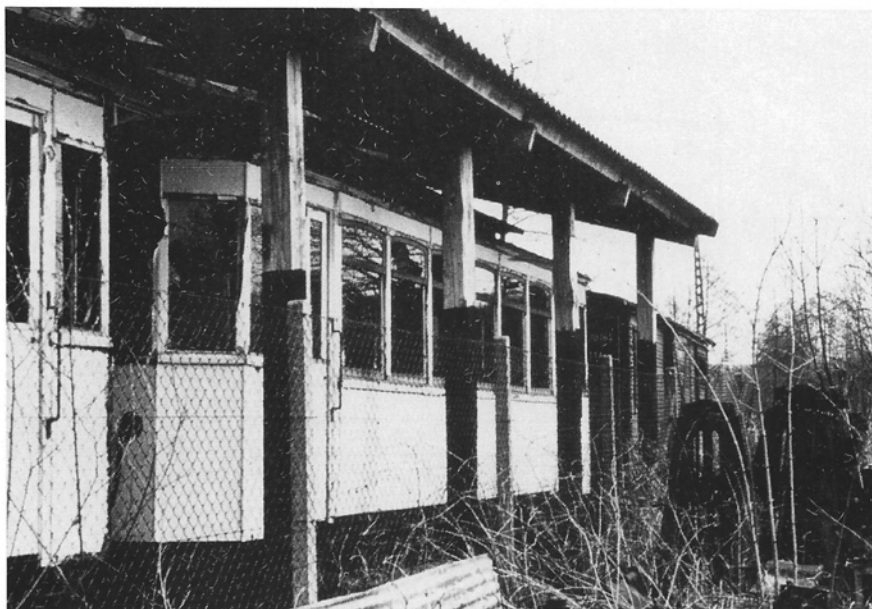
ASVI

- Het verschromen van een belangrijk gedeelte S-motorwagens uit de groep Henegouwen is in volle gang. Aan de ASVI werd, onder voorbehoud dat hier of daar een nog in betere toestand verkerend exemplaar zou opduiken, S 9063 toegewezen. Ook bijwagen S 9309 werd aan de ASVI-verzameling te Trazegnies toegevoegd.

Een Gentse motorwagen, ex-MIVG, toebehorend aan de Heer Achiel Rijckaert en door deze laatste in de voorbije jaren gerestaureerd, werd nog in 1986 eveneens naar de stelplaats Trazegnies overgebracht. Het is op dit ogenblik nog niet helemaal zeker, dat voornoemd rijtuig in de museumuitbating van de ASVI kan worden ingepast, daar deze starre driecasser problemen zou kunnen opleveren bij het berijden van bochten en wissels.

BVS

- Op zaterdag 11 april heeft de officiële inhuldiging plaats van de Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs. Op die dag zullen, behoudens niet te voorziene eventuele technische moeilijkheden, de hoogwaardige genodigden in station Dendermonde NMBS worden opgehaald door een spoorauto reeks 43. Nadat in Baasrode-Noord de speeches gehouden en de lintjes geknipt zijn,



Eén van de twee bijwagens ex-MIVG (nr. 70 of 72) onder een afdak naast de stelplaats van de TTA. Wellicht ooit gerestaureerd te bewonderen in het nieuwe regionaal verkeersmuseum te Gent ? Foto Staf Cuyt.

wordt de reis naar Puurs per stoomtreintje voortgezet. Te Puurs wordt dan het traditionele glas geheven op het toekomstige welzijn van deze nieuwkomer onder de museumlijnexploitanten.

Bij deze gelegenheid verzoekt BVS om uw technische of financiële hulp. Werkers kunnen elke zaterdag terecht in station Baasrode-Noord. Wie met een financiële bijdrage wil steunen kan terecht op rekening KB 402-6120241-23 t.n.v. Stoomspoorlijn Dendermonde Puurs.

FRANKRIJK

- In 1992 zullen ook in Straatsburg onbemande geautomatiseerde voertuigen rijden zoals o.a. in Lille. Matra heeft een contract gekregen voor de aanleg van een 10 km lange „metro”-lijn met voertuigen op rubberbanden. Voor de dienst zullen 27 gelede voertuigen nodig zijn. Een klein deel van de lijn ligt in een tunnel, het grootste deel komt op viaducten; de route loopt langs het hoofdstation van Straatsburg. De gemeenteraad koos voor het VAL-systeem met 70 tegen 20 stemmen, waardoor het alternatieve plan van een 24 km lange tramlijn het niet haalde.

GROOT-BRITTANNIE

- Het Britse Lagerhuis keurde begin februari het project voor de aanleg van de spoortunnel onder het Kanaal goed. Het ontwerp, waarover tien maanden werd gebakkeleid, moet nu nog naar het Hogerhuis, doch dit wordt slechts als een „formaliteit” beschouwd. De kosten die de onderneming meebrengt worden geschat op zo'n slordige 40 miljard F (40.000.000.000 !) en er werd intussen gestart met de aandelenverkoop in de betrokken landen. Het vermoedelijke begin van de werken wordt voor de zomer 1987 verwacht.

NEDERLAND

• Franse protocol bij NS

De Franse bouwers van spoorwagematerieel hebben, aangestoken door het draaistroomvirus, in 1981 de BB 15055 omgebouwd tot draaistroomlok waarbij deze machine het nummer BB 10004 kreeg. De lok ontving een nieuwe traktie-installatie en twee draaistroomtraktiemotoren van het synchrone type in de overigens ongewijzigde draaistellen. De BB 7003 (ex-BB 15007), die in 1975 en 1976 als protocol voor de serie 1600 van NS in Nederland is geweest, is eveneens een draaistroomlok geworden. Deze machine heeft daarbij andere draaistellen gekregen, met per draaistel twee traktiemotoren van het asynchrone type. Met deze lok voerden de Franse spoorwegen onder meer proefritten uit, waarbij de lok gevoed werd met traktiestroom afkomstig van de generator van de CC 72031. Deze proefritten moeten leiden tot een nieuw concept voor een volgende generatie dieselelektrische lijnlokomotieven met traktiemotoren van het asynchrone type. Voor deze nieuwe generatie diesels heeft SEMT een nieuwe dieselmotor ontwikkeld met een vermogen van 2400 tot 2760 kW.

Naar aanleiding van de bevindingen met de BB 10004 besloten de Franse spoorwegen al in juli 1983 voor de toekomst over te gaan op het concept van draaistroomlokomotieven. Wel besloot men nog eerst twee protolokomotieven in dienst te stellen. Twee lokkasten uit de productieserie BB 22200 (de geplande nummers 22279 en 22380) kregen niet de voor deze loks geëigende installatie, maar de traktie-installatie van de toekomstige Sybic (zo noemt men de toekomstige loks van de reeks



De BB 20011 op een proefrit van Tilburg naar Boxtel, 5 december 1986. Foto Antoon Hermans.

BB 26000; Synchronic Bicourant). Deze twee loks, met een continuvermogen van 5600 kW, kwamen op de rails onder de nummers BB 20011 en BB 20012. De proefnemingen hebben inmiddels aangetoond, dat de machine goederentreinen met een gewicht van 2000 ton of meer met een snelheid van 80 km/u kan slepen en bij de volgende dienst een zware reizigerstrein met een Vmax van 200 km/u kan rijden, zonder dat de tandwieloverbrenging een wijziging heeft ondergaan. Kortom, een universeel concept.

De ingenieurs van de Nederlandse Spoorwegen toonden belangstelling voor de loks en hadden in Frankrijk, samen met enkele Spaanse collega's, al enkele ritjes meegemaakt. Van 7 november tot 19 december 1986 is de BB 20011 in Nederland geweest. De machine is naarstig aan de tand gevoeld, waarbij naast adhesie- en trekkracht, ook aspecten als storing van het beveiligingssysteem en radio en tv zijn beoordeeld. Overigens is de machine, alvorens naar Nederland te komen, in de werkplaats Hellemmes ontdaan van enkele wisselstroomcomponenten. De massa daalde daardoor van 89 naar 86 ton. Bij de NS is de lok voorzien van een NS-stroomafnemer en een provisorisch A-frontsein. De machine heeft proefritten gemaakt met reizigersmaterieel, waaronder lange treinen samengesteld met uit de dienst genomen plan E rijtuigen en met zware goederentreinen. Dit laatste vond voornamelijk plaats op de lijn tussen Hengelo en Oldenzaal, waar de Nederlandse Spoorwegen zowaar een helling in de lijn hebben. Tot slot heeft men op 15 december 1986 nog vergelijkingsritten gemaakt, waarbij de BB 20011 met een 2400 tons trein een rondje reed van Rotterdam via Breda, 's-Hertogenbosch, Utrecht, Gouda naar Rot-

terdam. Bij de tweede rit trok de 1618 deze trein op dezelfde route.

Of met deze proefperiode voldoende gegevens zijn verzameld voor een afgewogen beslissing omtrent de toekomstige NS-serie 1700, zal moeten blijken.

De toekomstige reeks 1700 zal de lokomotieven van de series 1200 en 1300 en het restant van de reeks 1100, dat dan nog in dienst is, vervangen. Volgens de huidige planning (!) zouden rond 1995 de laatste exemplaren van voornoemde series naar de sloper moeten.

Vreemd overigens, dat bij de aankoop van rollend materieel de Benelux-gedachte nauwelijks een rol speelt.

A.H.

• Per dag maken momenteel 15.000 reizigers gebruik van de sneltrams tussen Nieuwegein en Utrecht. Daarbij komen nog de 6.000 reizigers per dag die van de tram binnen de gemeentes Utrecht en Nieuwegein gebruik maken, in totaal dus 21.000 reizigers per werkdag. De prognoses voor begin jaren negentig liggen op 20.000 reizigers tussen Nieuwegein/IJsselstein en Utrecht, plus een kleine toename van het gebruik binnen de gemeentes, wat een daggemiddelde moet opleveren van zo'n 27.000 reizigers. Voorwaarde is natuurlijk de volledige voltooiing van alle bouwplannen.

• Het bij onze museumspoorvrienden bekende lijntje Tilburg-Baarle-Nassau zal door de NS worden opgebroken. De reeds enkele jaren geleden ter ziele gegane vereniging SSTS (Stichting Stoomtrein Tilburg-Turnhout, indien wij ons de benaming goed herinneren) exploiteerde deze lijn ooit met de prachtige museummachine NS 3737, nadien met een Austerity-lok van Britse origine (overigens uitgerust met een Duitse Knorr-rempomp). Het doorrijden van de SSTS-trein naar Turnhout

heeft nooit kunnen plaatsvinden vanwege het grensoverschrijdend karakter van deze operatie, iets waartegen het Belgische ministerie van verkeerswezen zich steeds is blijven verzetten. Met het opbreken van het spoor wordt een bladzijde uit de Nederlandse museumexploitatie definitief omgeslagen.

OOSTENRIJK

• In 1987 viert Oostenrijk het honderdvijftigjarig bestaan van zijn spoorwegen. Op 23 november 1837 reed er de eerste trein tussen Floridsdorf en Deutsch Wagram, getrokken door de lokomotief „Austria”.

Diverse manifestaties, opendeurdagen en ritten met historisch materieel moeten deze herdenking de nodige luister bijzetten.

Vooreerst is er de „Trein der Treinen”, een groots opgezette sporende tentoonstelling, die van 23 januari tot 22 november in meer dan veertig stations in Oostenrijk, Hongarije, Duitsland, Zwitserland en Italië zal kunnen bezocht worden.

Vervolgens zijn niet minder dan 18 diverse rondritten en toeristische spoorcircuits voorzien, die allen meerdere dagen zullen worden gereden en waarbij, naast historisch stoom- en elektrisch materieel, ook van de modernste hoge snelheidstrein zal worden gebruik gemaakt.

De apotheose van de viering wordt bereikt tijdens de weekends van 22 en 29 augustus en van 5 en 12 september. Gedurende deze vier week-einden vindt vanaf 13u, in het oude vormingsstation van Strassdorf een railparade plaats, waaraan ongeveer zestig treinen en lokomotieven uit alle tijdperken zullen deelnemen. Dit feest voor oog en oor wordt per spoor bezocht vanuit Wenen. Een speciale fotografen-tribune is voorzien.

Besloten wordt met een reusachtige materieelshow in het station Wenen-Noord, waar van 2 tot en met 11 oktober méér dan honderd traktieovertuigen en over de tweehonderd rijtuigen en goederenwagens, zowel historische als hedendaagse, worden tentoongesteld.

Verdere inlichtingen bij de Oostenrijkse Dienst voor Toerisme, Koningsstraat 170, 1000 Brussel. Telefoon 02/218.59.00.

SPANJE

• Reeds in 1962 werden door onze Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen S-motorrijtuigen verkocht aan de „Ferrocaril de Carreno”, om door deze maatschappij te worden ingezet op de lijn Gijon-Aviles.

Op 28 december 1971 verliet de Nederlandse kustvaarder „Pieter Winsemius” de haven van Antwerpen met aan boord opnieuw 18 motorrijtuigen van het type S, waaronder het „historische” rijtuig nr.

9666, dat de allerlaatste NMVB-reizigersdienst in de provincie Antwerpen had gereden.

Ditmaal waren de wagens bestemd voor de FEVE (Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha - Spaanse Smalspoorwegen). Zes van de rijtuigen werden verkocht zonder elektrische uitrusting, daar zij door de FEVE zouden worden gebruikt als bijwagens.

Op 6 januari 1972 kwam de kostbare lading in de haven van Valencia aan.

Een eerste ombouw van het materieel bestond erin, bij de twaalf motorwagens de filmkasten evenals de luchtslangen aan de bestuurderszijde te verwijderen (vermoedelijk werd ook toen reeds de tweede stuurpost uit de rijtuigen weggenomen). De enige koplamp werd vervangen door de zg. A-frontseincode : één koplamp bovenaan in het midden, één onderaan links en rechts. De schildering werd blauw met zilveren sierstrepen. In totaal werden zodoende zes tweerichtingsrijtuigstellen gecreëerd, bestaande uit een motorwagen-bijwagens-motorwagen combinatie. Het materieel werd ingezet op de lijn Valencia-Grao en op de lijn Valencia-Rafelbuñol.

Wat is er, op het ogenblik dat in ons land de S-motorwagens onder de slopershamer sneuvelen, van dit materieel geworden ?

Buurtspoorwegtramvriend (wat een woord !) Roger Bartholomees uit Sint-Katelijne-Waver wist ons daaromtrent het volgende te vertellen :

Hoewel uit stroomafnemers, controllers, buffers, draaistellen en compressoren nog zeer duidelijk hun S-wagen afkomst valt af te lezen, heb-

ben de stellen sindsdien een ingrijpende gedaanteverwisseling ondergaan. De typische tweetonige NMVB-hoorn is verdwenen en vervangen door een schrille luchtfluit. Voor- en achteraan werd de rijtuigbak geheel vernieuwd, evenals het interieur. De nieuwe deuren kunnen binnen en buiten door de reizigers worden bediend. De voorruit van de motorwagens werden voorzien van een modern elektrisch ontwasmingsstelsel, terwijl ook de luchtverversing in de rijtuigen totaal werd vernieuwd. Waarschijnlijk met het oog op de in Valencia heersende temperaturen, kregen de rijtuigen een witte schildering met oranje en rode sierstrepen.

Het materieel wordt keurig onderhouden en maakt een frisse, zeer hedendaagse indruk. Tijdens rijden en stilstand levert het, met uitzondering van de toeter, nog steeds de typische S-geluiden op, waarbij het kenmerkende compressor geluid en het metalige klikken van de ACEC-schakelkruk de Belgische reiziger doet wegdromen in beelden van vroeger...

Er wordt vanaf 4u45 tot 21u30 een zeer intense kwartuurdienst gereden tussen Valencia en Rafelbuñol. Om deze dienst te kunnen waarmaken is, gezien het relatief weinig aanwezige materieel, uiterst nauwgezet onderhoud hier van levensbelang. Wat moge bewijzen, dat het ook nog op een andere wijze kan dan in ons land.

Het valt alleen maar te betreuren, dat men naar Spanje moet om goed onderhouden ouder NMVB-materieel in normale reizigersdienst te kunnen bewonderen !

Spooragenda

Bij de aanvang van het seizoen 1987 bereikte ons, via Febelrail, een massa informatie m.b.t. de programma's van de diverse Vlaamse en Waalse verenigingen. Ook Railtheater Amsterdam gaf, namens onze noorderburen, „acte de présence”. Een en ander heeft voor gevolg : 1. dat in ons vorig nummer reeds aangekondigde manifestaties niet kunnen worden herhaald; 2. dat wij noodgedwongen beknopt dienen te zijn, waarbij we U echter toch zo volledig mogelijk op de hoogte trachten te houden. Wij rekenen op uw begrip !

NMBS

Hierna publiceren wij, onder het gebruikelijke voorbehoud, de lijst van de op dit ogenblik definitief voorziene stoomtreinritten voor 1987.

25 april : Leuven - Mechelen - Nekkerspoel - Berchem - Roosendaal (NL) - Berchem - Lier - Mol - Weert (NL) - Hamont - Neerpelt - Mol - Hasselt - Aarschot - Leuven. 12004 + 5 KB + 1 KA.
17 mei : Izegem - Oostende. 29013 + 10 L-rijtuigen.

7 juni : Antwerpen Oost - Kalmthout. 12004 + KA.

13 juni : Lier - Aarschot - Diest - Leopoldsburg - Mol - Herentals - Lier. Samenstelling nog niet bepaald.

14 juni : Diksmuide - Lichtervelde - Deinze - Gent St. Pieters - Dendermonde - Mechelen - Lier. 29013 of 1022 + 7 KA + 1 KAD + 1 Hbis.

1 augustus : Leuven - Eeklo en terug. Samenstelling nog niet bepaald.

Midden januari had de NMBS daarnaast nog ongeveer 20 aanvragen ontvangen voor speciale ritten met historisch stoom- of dieselmaterieel.

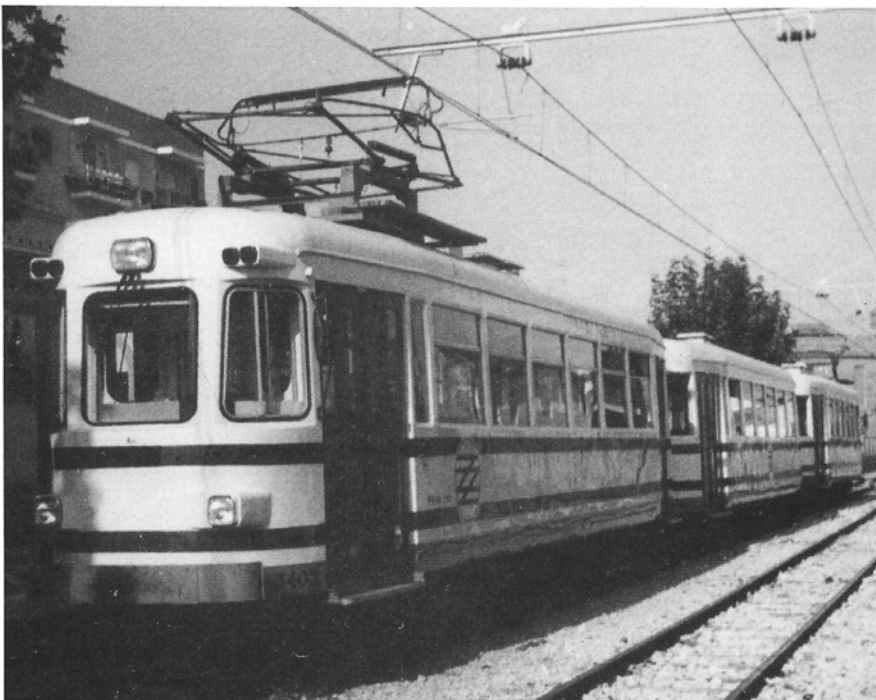
Verenigingen die belangstelling mochten koesteren voor het inleggen van een speciale rit (Oostende) - Brussel - Luik - Köln Deutz en terug, met het oog op een bezoek aan de in november in Keulen te houden grote modeltreintentoonstelling kunnen reageren op volgend adres : NMBS - Commerciële Directie, Bureau 63-22, sectie 26, Ravensteinstraat 60, bus 24, 1000 Brussel. Tel. 02/525.26.01.

Febelrail

De eerstvolgende algemene vergadering van de Federatie gaat door op zaterdag 14 maart om 13.30 u in het metrostation Anneessens te Brussel (ingang Fontainasplein). Inlichtingen : Febelrail vzw, Postbus 44, 1040 Brussel 42. Enkel vertegenwoordigers van de aangesloten verenigingen zijn uitgenodigd !

Amutra - Braambosjeslaan 42, 1020 Brussel.

Trammuseum Schepdaal : Honderdste verjaardag van de oprichting van stelpplaats Schepdaal en vijftienvingste verjaardag van het museum. Feestelijkheden op 21, 23 en 24 mei met ritten in het museum van stoomtramlok HL 979, tentoonstelling van mw 6000 en wel-



Een FEVE-tramstel (ex-NMVB type S) in het eindstation Rafelbuñol op 10 november 1986. Foto Roger Bartholomees.

licht, in samenwerking met de ASVI, van PCC 10409. Thematentoonstelling „Scheepdaal, zijn buurtspoorwegstelsel, zijn museum”.

Antwerps Tram- en Autobusmuseum - Fort V - 2520 Edegem.

E. Keutgens, Fruithoflaan 74 - bus 6, 2600 Antwerpen-Berchem. Tel. 03/239.07.78 (nà 19 u).

Toegankelijk vanaf Paaszondag 19/4 t.e.m. het laatste weekend van oktober, van 14 tot 18 u, op zater-, zon- en feestdagen. Toegang gratis. Nieuwste aanwinst: MIVA autobus 531. Tijdens het weekend van 19 en 20 september: verkoop van voorwerpen, boeken, foto's van en over trein, tram en bus.

ARBAC - KBVVS - Centraal Station, 1000 Brussel. Tel. 015/41.90.19.

8/4: Bezoek NMBS Werkplaats Traktie Kortrijk.

6/5: Bezoek NMBS Werkplaats Traktie Ronet.

Inschrijving verplichtend minstens 15 dagen voordien, d.m.v. gewone briefkaart.

ASVI - Association pour la Sauvegarde du Vicinal - Belliardstraat 187, 1040 Brussel.

Ritten met historische trams tussen Lobbes en Thuin, zon- en feestdagen van juni tot september, evenals zaterdagen in juli en augustus.

14 juni: inhuldigingsrit met mw 9924.
11/12 juli: „Gentse Feesten” met mw 354 (ex-MIVG) op de lijn Lobbes-Thuin.
15, 16, 22, 23/8: jaarlijks festival - ritten met stoomtraktie.

12 of 13/9: alle ASVI-trams in dienst, rit met stoomlok 29013 NMBS naar Lobbes.

16 (?)/10: uitstap met gerestaureerde PCC 10409.

CFV3V - Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées - Mariembourg - Lijn 132. Info: Marcel America, Graethempoot 32, 3840 Borgloon.

Ritdagen april: 4, 5, 11, 12, 18, 19, 20, 25, 26.

mei: 1, 2, 3, 9, 10, 16, 17, 23, 24, 28, 30, 31.

juni: 6, 7, 8, 13, 14, 20, 21, 27, 28, 30. juli en augustus: alle dagen, behalve op maandag en vrijdag.

september: 5, 6, 12, 13, 19, 20, 26, 27 (stoomfestival).

oktober: 4 (trein-tram-busdag).

Speciale trein „scholen”: 21/5, 26/5, 12/6, 19/6, 26/6.

Club Ferroviaire du Centre - R. Debliquit, Rue Saint Donat 28, 7070 Houdeng-Goegnies.

Nieuwe activiteiten: exploitatie van een live steam spoornet te Houdeng-Goegnies vanaf mei 1987; redding en herwaardering van het station te Haine-Saint-Pierre, waar een permanente tentoonstelling wordt ondergebracht m.b.t. spoorwegkonstrukties en spoorwegen, evenals modelbanen in schaal N en HO; opzetten van een spoorwegbibliotheek en van banen in schaal 1/32 en 1/22 in de

zaal van het oude Ciné Centre te Houdeng-Goegnies.

De Mijlpaal - Mechelse Vereniging voor Spoorweghistoriek - Centrale Spoorwegwerkplaats NMBS te Mechelen. Secretariaat: W. Stubbe - tel. 015/41.59.11 - post 2168.

Het regionaal spoorwegmuseum is vrij toegankelijk iedere laatste zaterdag van de maand, telkens van 10 tot 17 u. Groepsbezoeken op aanvraag, liefst één maand op voorhand, op elke eerste en derde donderdag van de maand, telkens tussen 13.30 en 16.30 u.

GTF - Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire BP 191, 4000 Liège 1.

11 april: rit met motorstel 1935 Brussel - Antwerpen - Charleroi - Brussel - „afscheid” van de oude infrastructuur van de spoorlijn 25.

Mei (in principe): rit met motorrijtuig Brussel reeks 551 op lijnen 132-134 en 156, met vertrek uit Chimay.

Buitenlandse reis van 26 tot 31 mei 1987: smalspoorlijnen in noordelijk Wales (Groot-Brittannië), met bezoek aan zes smalspoorexploitaties en twee musea. Info: Mr. J. Laterre, rue de Marchienne 68, 6110 Montigny-le-Tilleul.

Hoeseltse Treinclub

Info: D. Smets, M. Dubois - Lindkapelstraat 7, 3730 Hoeselt - Tel. 011/41.53.72 (nà 19 u).

15 maart: internationale ruilbeurs van modeltreinen en aanverwanten, diverse merken en schalen. Cultureel Centrum van Hoeselt, Europalaan van 9 tot 13 u.

KMYCA - Koninklijke Model Yacht Club van Antwerpen - Stoomgroep F. Fredrickx, Ganzenbollaan 26, 2550 Kontich - Tel. 03/457.49.91.

Bezoek aan de tentoonstelling „Techniek in Vrije Tijd” te Utrecht op 18/4; uitstap naar Leek (NL) met bezoek aan de internationale stoomdagen aldaar; op 30/5, 23 en 24/4: live steam ritten ter gelegenheid van de opendeurdagen van de Technische School te Edegem; 5 en 6/9: KMYCA stoomdagen op de clubbaan in Rivierenhof te Antwerpen-Deurne.

Leuvense Modeltreinclub - P. Daniëls - Bovenstraat 4a, 3202 Linden - Tel. 016/25.72.94.

Vierde ruilbeurs voor modeltreinen (alle schalen, alle merken) op zondag 25/10.

Locomotion - Beemdenlaan 33, 2550 Kontich - Tel. 03/457.53.71 en 03/455.08.75.

Diavoorstellingen in het Cultureel Centrum Berchem, Driekoningenstraat 126, op 27/3 en 15/5, telkens om 20 u. Toegang gratis.

Twee groepsreizen in voorbereiding: 1. uitstap naar Londen, Paasweekend; 2. reis naar Oostenrijk, einde augustus of midden september. Programma aan te vragen op bovenstaand adres.

Miniatuurspoorwegclub Mechelen „De Pijl” - Wandelingstraat 51, 2570 Duffel - Tel. 015/31.49.96.

Wij onderzoeken de mogelijkheid een modulaire clubbaan te bouwen volgens de recent verschenen Belgische normen. Info: schriftelijk of tijdens de clubavonden op vrijdag vanaf 21 u. Lokaal: Vormingsstation NMBS, Leuvensesteenweg 443, 2960 Muizen.

MMSL - Mechelse Miniatuur Spoorweg Liefhebbers. Tervuursesteenweg 217, 2800 Mechelen - Tel. 015/41.81.59.

Tentoonstelling „Kleine treinen, grootse hobby” in de bovenzaal van het Mechelse Speelgoedmuseum, Nekkerspoelstraat 21, Mechelen op 11, 12, 18, 19, 20 april, telkens van 10 tot 17 u. Toegang 25 F (onder de 7 jaar gratis).

MSTB - Museumstoomtrein der Twee Bruggen

Harensesteenweg 494, 1800 Vilvoorde - Tel. (maandag-vrijdag) 02/252.11.30 (13-17 u) of 02/252.03.19 (nà 18 u).

Ritdagen: 24/5, 14/6, 28/6, 12/7, 9/8, 30/8, 6/9, 20/9.

Avondritten met gastronomisch eetmaal: 25/4, 16/5, 30/5, 20/6, 4/7, 1/8, 22/8, 26/9, 17/10.

Ruilbeurzen in zaal „Star”, N. De Brauwerastraat 21, Vilvoorde, van 9 tot 13 u: 24/5, 13/9, 29/11.

Jaarlijkse uitstap: 3/10.

MSVB - Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel - Tervurenlaan 364B, 1150 Brussel.

Open van 4 april tot 4 oktober op zaterdagen, zon- en feestdagen van 13.30 tot 19 u. Ritten met historisch trammaterieel (Woluwe-Tervuren) op zelfde dagen.

4 april: dag van de standaardtram.

19 september: einde-seizoen-feest.

MTD - Modeltreinclub Deurne

Van Dornestraat 75, 2100 Deurne - Tel. 03/324.59.25.

MTD is een modelbouwclub met uitgebreide treinensectie, die tweemaal per maand vergadert in het Bisschoppenhof, Suzan Spanhovenstraat te Deurne. Activiteiten: Clubbaan, diorama's, diavoorstellingen en modelbouwdemonstraties.

Rail Rebecq-Rognon - G. Tyteca, Rue des Prés 6, 7491 Steenkerque - Tel. 02/268.49.12.

Maison Communale de Rebecq: Tel. 067/63.69.95.

1987: tiende verjaardag RRR. Grote feestelijkheden op 6, 7 en 8 juni, met drie stoomloks in dienst (w.o. de onlangs aangekochte Orenstein & Koppel uit 1928). Seizoenaanvang op 1 mei. Tentoonstelling in de Arenbergmolen te Rebecq in mei.

VVIA - Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie - Postbus 30 -

Postkantoor Maria Hendrikaplein, 9000 Gent 12.

De VVIA wil in 1987 actief zijn op drie terreinen : 1. het industrieel-archeologisch en het bedrijfstoerisme (met vanaf mei tot oktober een toeristische rally „Naar de wortels van Flanders' Technology"; 2. de edukatieve aspecten van de geschiedenis van nijverheid en techniek; 3. de uitbouw en het structureren van een „Vlaams Dokumentatie- en Onderzoekscentrum voor het Industrieel Erfgoed".

Daarnaast stadswandelingen en plaatsbezoeken, een „Vlaams-Nederlandse Ontmoetingsdag voor Industriële Archeologie", werk- en studiegroepen. Financiële steun, praktische adviezen, ideeën, hulp en suggesties bij de organisatie van projecten en activiteiten zijn steeds welkom.

Railtheater Amsterdam

Correspondentie-adres : RTA, postbus 1215, 1000 BE Amsterdam. Zaal: Leeuwendalersweg 38 (ingang zijde ring-spoorbaan), Amsterdam-Bos en Lommer.

Aanvang 20u, toegangsprijs f 3,5 p.p.

12 maart : De HTM in de oorlogsjaren (1940-1944).

26 maart : Railtheater Voorburg stelt voor : de Oensingen-Balsthalbahn, de Waldenburgbaan, de Feldschlösschen brouwerij in Rheinfelden (paarden- en stoomtraktie). Trambedrijf op de Ritten-hoogvlakte bij Bolzano. DR 1980 : Saalebahn. De tram van Halberstadt en Magdeburg. Rolbokvervoer Mügelns-Oschatz. Stoomtijd bij de DB. 100 jaar Salzburger Lokalbahn.

2 april : Van Glasgow tot Edinburgh. Depot-impresies bij de DB. Grensverkeer. Gewoon NS. Finale : stoom bij de DB.

23 april : Spoorwegen in Europa. De tram van Valenciennes. Tramwegen in Oostenrijk. TTA en Abreschviller. Rij-dend Tram Museum.

Railtheater Rotterdam

Voorstellingen op dinsdagavond om de veertien dagen : Gebouw Musica, De Lugt 17, Rotterdam-Overschie. Aanvang 20u, toegangsprijs f 3 p.p.

Railtheater Voorburg

Voorstellingen elke vrijdagavond : Herenstraat 77, Voorburg. Aanvang : 20u, toegangsprijs f 3 p.p. RTR- en RTV-programmabladen in de RTA-zaal of bij de Heer A. de Wolf, De Dreef 37, 2542 NA Den Haag.

Lezersforum

Ondanks onze dringende oproep in het vorige nummer, kregen wij tot op heden niet zoveel reacties op Lezersforum binnen. Positief is wel, dat er wordt gewerkt aan een bijdrage over de E-loks reeks 23 en één over ATB (automatische treinbeïnvloeding), wat dan gedeeltelijk tegemoet komt aan de door lezers Wymeersch en Vandenheede gevraagde informatie.

Wij vragen onze lezers nogmaals met aandrang de vroeger verschenen verzoeken om inlichtingen te herlezen en ons, indien enigszins mogelijk, antwoorden of bevindingen te willen mededelen. Letterkunde is absoluut niet vereist : verstrekte mededelingen, beschrijvingen e.d. worden door ons verwerkt tot lezenswaardige bijdragen.

• Lezer A. Vermeulen uit Mechelen schreef ons :

„Aan de achterkant van de Centrale Werkplaats te Mechelen (De Motstraat) merkte ik onlangs enkele ongewone wagens op :

- BD van de ex-Nord Belge
- enkele Pruisische Abteilwagen (KPEV 3-C type P) met op de kopwand CFV3V. Deze laatste zijn afkomstig van de gelijknamige vereniging te Mariembourg ofwel van TTZ te Zolder.

Kent U het lot dat deze museumwagens te wachten staat ? Restauratie of afbraak...

Dit laatste zou erg te betreuren zijn."

Uit ingewonnen informatie blijkt dat de Pruisische Abteilwagen toebehoren aan de CFV3V. Zij werden naar de CW te Mechelen overgebracht voor een grote onderhoudsbeurt of revisie. Over het ex-Nord Belge BD rijtuig is ons niet bekend welk lot het te wachten staat. Wie weet hier meer over ?

• De Heer L. Andries uit Brussel vraagt of iemand hem kan helpen aan een gedetailleerde ombouwbeschrijving van een ex-Pruisische S10¹ stoomlok (BR 17¹⁰ van de DB, uitgebracht door Roco) in een Belgische 61. Indien iemand het gevraagde kan leveren, waar mogelijk met bijbehorende illustraties, zullen wij deze beschrijving ook ten behoeve van onze overige lezers in Rail-Revue publiceren.

• Geachte Heren,

Zoals vermeld in de rubriek Modelbouw van de Gazet van Antwerpen, zal zondag 5 april 1987 de laatste dag zijn waarop de blauwe Hondkoppen de dienst tussen Amsterdam en Brussel verzorgen.

De 3 nog resterende stellen doen nog dienst op de rit nummer 164 naar Brussel en op rit nummer 190 naar Amsterdam. Zou het mogelijk zijn voor de redactie van Rail-Revue in de nabije toekomst een reportage te maken over de BENELUX-dienst, zodat ik en alle andere lezers te weten kunnen komen wat er aan vooraf ging, het begin, het verdere verloop en het einde.

Ik dank U bij voorbaat en verblijf inmiddels,

Met de meest hoogachting,

Tom Wustenberghs, Mortsel.

Antwoord van de redactie : Een bijdrage(nreeks) over de geschiedenis van de Beneluxdienst is in voorbereiding. De publikatie ervan wordt zo spoedig mogelijk gestart. Bijkomende gegevens, tabellen, tekeningen en foto's zijn steeds van harte welkom !

Foto voorpagina: Het Roco HO-model van de NMBS-lokomotief 96025. In dit nummer publiceren wij een bijdrage over de loks van de reeks 96, gevolgd door een beoordeling van dit fraaie Belgische model. De komst van deze 96 werd door de liefhebbers met geestdrift begroet en betekend wellicht een doorbraak naar meer „natuurgetrouwe" Belgische (ex-Duitse) stomers. Dia ter beschikking gesteld door de Etn. M. De Prest te Brussel, importeurs van Roco.

Onze kleurenposter : Standaard-motorrijtuig 10308, door de ASVI ingezet op de afscheidssrit van de NMVB-lijnen 30/31 en 80, verleent voorrang aan de in normale dienst rijdende S-motorwagen 9079 (ex-N 10491 van de Groep Brabant). Op deze chagrijnige herfstdag in 1986 hadden de lijnen 30 en 80 nog welgeteld drie weken te leven. Mariemont, 11 oktober 1986. Dia Staf Cuyt.

Foto achterpagina : Er liepen de voorbijge waken allerlei - loze - geruchten omtrent het verdwijnen van de NMVB-spoorauto's op het grotenlijntje te Han sur Lesse. Mede omdat deze dieseltjes het oudste nog in „officiële" reizigersdienst rijdend trammaterieel van ons land vormen, plaatsen wij deze mooie foto van AR 266, rijdend op de lijn naar Leerbeek. De prent werd op 28 maart 1959 door Robert Temmerman gerealiseerd te Ninove. In die tijd kon men de „autorails", al dan niet gekoppeld met bijwagen(s), nog zowat overal in het land ontmoeten. Zij maakten de dienst uit op de niet-geëlektrificeerde lijnen, alhoewel zij - in aansluitingsdiensten - ook op elektrische lijnen terecht kwamen, zoals dit hier het geval was.

Motorwagen 5016 : De v.z.w. Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel verzoekt ons te willen mededelen, dat de toeristische exploitatie van de lijn Woluwe-Tervuren uitsluitend door haar wordt verzorgd. Dit bleek nergens uit de legende bij de in ons nr. 7 gepubliceerde kleurenfoto van motorwagen 5016. Wij verontschuldigen ons tegenover de v.z.w. MSVB en tegenover onze lezers voor deze vergetelheid.

PUNTSTUKJE

• **Gevraagd :** Jaarboeken Spoorwegen '78, '79, '80, '81, '84 (G. Nieuwenhuis; De Alk); Trams '79, '81, '82, '83, '84 (G. Stoer; De Alk). D. Schœnborn, Past. Soeteweystr. 38, 2510 Mortsel.



LES MARRONNIERS

