

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Derde jaargang - Nr. 9 - juli 1987 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 150 F

HISTORISCHE ONTWIKKELING VAN HET OPENBAAR VERVOER IN HET GENTSE - DE RODE TRAM - SPOORWEGEN IN ZEEUWS VLAANDEREN - ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN REEKS 23 - HO-BOVENLEIDING NAAR NMBS-VOORBEELD - 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 150 F, Nederland f 8,5, Luxemburg 180 F, andere landen 190 F

Abonnementen : België 550 F, Nederland f 32, Luxemburg 670 F, andere landen 700 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 abonnee schriftelijk wordt opgezegd ten laatste één maand voor het verstrijken van zijn abonnement.

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

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

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

Medewerkers : M. Delie, J. Engels, C. Happaers, P. Jacops, E. Keutgens, J. Mahieu, E. Morbé, 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 :

Fotogravure Vergouts, Wommelgem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

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

Dit kleine land...

De in ons vorige nummer verschenen inleidende bijdrage „Hobby beleven” heeft, dat lag in de lijn der verwachtingen, nogal uiteenlopende reacties losgeweekt.

Toen ik, begin 1985, a.h.w. voor mezelf het sein op groen plaatste om met de publikatie van een Belgisch nederlandstalig spoorhobbytijdschrift te starten, was het mij uit ervaring bekend, dat mijn pad niet over rozen zou lopen.

Uit persartikelen en lezersbrieven bleek echter al snel, dat ik de moeilijkheden die me te wachten stonden desondanks nog had onderschat.

Als het echter waar is, dat het resultaat van iemands inspanningen het enige is waarmede rekening kan worden gehouden, dan durf ik te stellen dat ik met Rail-Revue toch grotendeels de verwachtingen heb kunnen inlossen die bij de lezer waren gewekt.

Nochtans wordt al te dikwijls vergelijkend verwezen naar buitenlandse publikaties die zoveel beter en, bovenal, zoveel goedkoper zijn (zijn ze daarbij ook zoveel „Belgischer”?). Zij die de vergelijking maken weten, ronduit gezegd, waarschijnlijk niet eens waarover zij praten.

Onze konfrater van het tijdschrift „Railfoto” legt in zijn nummer 12 zonder veel omhaal de vinger op de (Belgische) wonde : „Vindt U Railfoto te duur in vergelijking met grote buitenlandse tijdschriften (?). Dit is beter te begrijpen wanneer men weet dat de oplage van uw favoriet tijdschrift tien tot twintig maal kleiner is dan de buitenlandse !”

Ik weet niet of dit voor de lezer of voor de medewerker voldoende duidelijke taal is. Ik doe er dan ook nog een schepje bovenop : het aantal verkochte exemplaren van Rail-Revue is nog heelwat kleiner dan dit van het nog altijd tweetalige tijdschrift van onze konfrater.

Een bijkomend probleem is nu, dat sommige medewerkers aan Rail-Revue er op staan, voor hun bijdragen te worden gehonoreerd. Niets is op het eerste gezicht logischer. Vanaf heden zullen zij die het wensen, dan ook voor hun diensten worden vergoed.

Daarbij moet echter wel worden bedacht, dat dit metertijd het definitieve einde van Rail-Revue zou kunnen betekenen.

Het enige verweer dat hertegen in het gelid kan worden gebracht, is het opvoeren van het aantal lezers van ons tijdschrift.

Alhoewel het hiervoor geschetste volgens sommigen niet in de openbaarheid zou mogen worden gebracht, ben ik van oordeel dat de lezer het recht heeft te weten hoe een en ander er in werkelijkheid voorstaat.

Wil de Belgische trein- en tramhobbyist dat Rail-Revue blijft bestaan, dan zullen de handen uit de mouwen dienen gestoken !

Ik hoop daarbij hartsgrondig, dat het de laatste maal mag zijn dat ik op deze wijze en op deze plaats heb moeten pleiten voor een goede zaak !

Staf Cuyt

INHOUD

Dit kleine land...	blz. 2
De historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest	3
Fotobladzijde spoorwegen	8
De rode tram	9
Spoorwegen in Zeeuws Vlaanderen	12
NMBS elektrische lokomotieven reeks 23	15
Buurtspoorwegtrams in de Antwerpse premetro !	23
Fotobladzijde tram	25
Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs ingehuldigd	26
Het bekijken of het lezen waard	28
HO-bovenleiding naar NMBS-voorbeeld	29
Belgische normen voor de bouw van modulebanen	32
Rail-Aktueel	33
Spooragenda	34
Lezersforum	35



St.-Pietersstation te Gent, kort na de opening in 1912. Deze oude prentkaart toont, naast de prachtige lantaarns, één (1) auto en vele koetsen, wel een heel ander beeld dan dit van de huidige, nerveuze verkeerssituatie aan het grootste station van de Arteveldestad. Verzameling Staf Cuyt.

Zopas verscheen bij het Seminarie voor Menselijke en Economische Geografie van de Gentse Rijksuniversiteit een publikatie van de hand van de Heer B. Vancraeynest, met als onderwerp „Het Openbaar Vervoer in het Gentse Stadsgewest”. Het boek is een aangepaste en herwerkte versie van zijn licentiaatsverhandeling met dezelfde titel, welke ondertussen werd bekroond met de Jaarlijkse Prijs van de Stad Gent 1985.

De publikatie telt 116 bladzijden en is vergezeld van 7 geheel nieuw getekende en voor het merendeel op kalk gedrukte buitentekstkaarten.

De prijs bedraagt slechts 250 F, portkosten inbegrepen. Eksemplaren kunnen worden besteld door storting van het verschuldigde bedrag op rekeningnummer 063-0691023-30 van B. Vancraeynest - De Cuiper, Vindictivelaan 6 - bus 5, 8400 Oostende, onder vermelding „..... eks. publikatie 16”.

De Heer Vancraeynest was zo vriendelijk ons toestemming te verlenen een voor onze lezers belangrijk hoofdstuk uit zijn publikatie als bijdragenreeks in Rail-Revue af te drukken :

De historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest

INLEIDING

Het is in de literatuur meestal een gewoonte de historische ontwikkeling van het stedelijk, regionaal (buurtspoorwegen) en interregionaal (spoorwegen) openbaar vervoer volledig apart en los van elkaar te behandelen. Ook hier zal deze benaderingswijze worden gevolgd omdat op die manier de voortdurende evolutie van elk der drie subsystemen van openbaar vervoer die voor het geval Gent toch steeds zeer goed van elkaar te onderscheiden waren - duidelijker naar voren komt. Dit sluit echter niet uit dat bepaalde evoluties bij het ene systeem geen invloed zouden hebben

gehad op een ander. Bijvoorbeeld zijn door de aanleg van het Zuid- of het Sint-Pietersstation de ervoor liggende pleinen ook zeer belangrijke knooppunten geworden zowel voor het stads- als voor het streekvervoer.

Bij de historische studie is het ook geografisch interessant om in het huidige urbane landschap overblijfselen of zelfs onrechtstreekse aanwijzingen van vroegere en eventueel op die plaatsen verdwenen openbare vervoersvormen terug te vinden. Een typisch voorbeeld daarvan zijn de talrijke stukken niet meer gebruikte tramsporen die nog in vele Gentse straten ingebed liggen, en die

erop wijzen dat daar vroeger een tramlijn moet gepasseerd zijn. Een ander voorbeeld zijn sommige rechtlijnige of gebogen straattracés die een vroegere spoorweglijn verraden. Het onderzoek naar zulke overblijfselen van of aanwijzingen voor verdwenen verkeerswegen in het algemeen (wegen, spoor-, tram- en waterwegen), noemen wij de „verkeersarcheologie”. Ook aan dit laatste zal aandacht worden besteed. Achtereenvolgens zullen we, in de volgorde van hun ontstaan in het studiegebied, de spoorwegen, het stadsvervoer en de buurtspoorwegen bespreken.

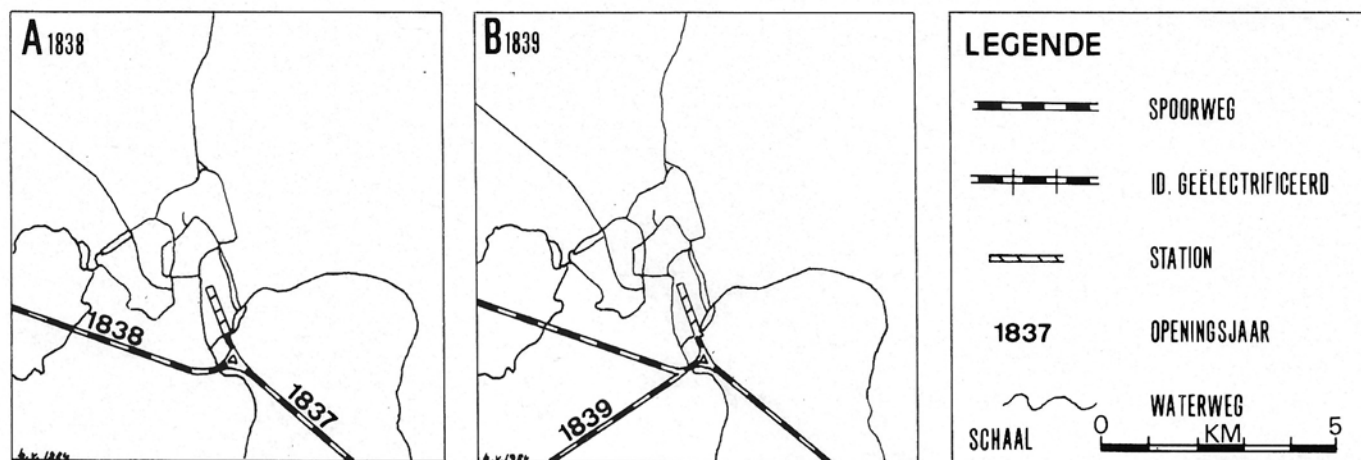


Fig. 1 (A en B): Evolutie van het spoorwegnet in het Gentse. Uit: DUMONT M.E., (1951), „Gent, een stedenaardrijkskundige studie”, Brugge, fig. 50 (aangepast en verbeterd).

DE SPOORWEGEN

De aanleg van de verschillende spoorlijnen

De spoorweg is de oudste vorm van openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest.

Op 1 mei 1834 werd bij wet besloten om in het toen nog zeer jonge België een spoorwegnet aan te leggen. De concretisering van deze wet liet niet lang op zich wachten, vermits reeds op 5 mei 1835 de eerste lijn tussen Mechelen en Brussel Groendreef plechtig werd ingereden. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat Mechelen het middelpunt van het Belgische spoorwegnet zou worden. Vanaf die stad werden in de richtingen van de vier windstreken evenveel lijnen aangelegd (1): één lijn voer oostwaarts naar de Pruisische grens via Leuven, Liège en Verviers, een andere noordwaarts naar Antwerpen, een derde via Brussel en de provincie Hainaut naar de Franse grens én de laatste westwaarts naar Oostende via Dendermonde, Gent en Brugge.

Het is door deze laatste lijn dat Gent voor het eerst met het spoorwegnet werd verbonden. Nadat op 2 januari en 15 september 1837 de respectievelijke baanvakken Mechelen-Dendermonde en Dendermonde-Wetteren werden opengesteld, kwam op 28 september 1837 de eerste trein aan te Gent-Zuid (2). Het station, met zijn perrons en rangeersporen, was gelegen in de toen nog onbebouwde Muinkmeersen, op de plaats van het huidige Koning Albertpark, dat zelf in de laatste decennia sterk werd aangetast door de aanleg van de stadsautoweg. Minder dan één jaar later, in augustus 1838, was de lijn reeds verlengd tot Brugge en Oostende.

Na de voltooiing van deze west-oost as, werd in 1838-1839 de aanleg voltooid van de lijn naar Kortrijk. Deze vertrok, net zoals de twee vorige lijnen, vanuit het Zuidstation en volgde daarna het palrechte en heden nog zeer goed te volgen tracé van de huidige De Pintelaan en verder de Leebeekstraat (tussen de Ringvaart en de E5-autosnelweg), de Oude-spoorweg (voorbij de E5, doch over korte afstand onderbroken door de wijk „Rijvijsche”) en, voorbij de gemeentegrens van Gent met De Pinte, de Pintelaan, waarna het aansluit op het huidige tracé van de lijn 72.

Tot 1847 werden alle spoorlijnen in België door de Staat aangelegd en uitgebaat. In dit jaar werd echter de eerste spoorlijn geopend, die door de Staat in concessie werd gegeven aan privé-personen of -maatschappijen. De lijn, die vanaf 1847 Gent met Antwerpen-Vlaams Hoofd (op de linkeroever van de Schelde gelegen) verbond, had haar eindpunt in een nieuw kopstation, opgericht aan de Dampoort: het „Land van Waasstation”. In 1897 (3) werd de lijn overgenomen door de Staat en werd de spoorwijdte - die samen met het kopstation de volledige onafhankelijkheid van de spoorlijn beklemtoonde - verbreed van 1,140 m tot de normale afmeting van 1,435 m. De loop van deze spoorlijn is, net zoals voor de lijn naar Kortrijk, gemakkelijk terug te vinden in het eveneens zeer rechte verloop van achtereenvolgens de Land van Waaslaan, Victor Braeckmanlaan en de Alfons Braeckmanlaan, waarna ze ook hier aansluit op de bestaande spoorlijn naar Antwerpen. De plaats van het voormalige station wordt nu ingenomen door het warenhuis „Super GB”.

Ondertussen had men in 1840 (4) ook een rechtstreekse verbinding aangelegd tussen het Zuidstation (en meteen het gehele land) en het Groot Stapelhuis aan het Handelsdok. De verbinding, die verzorgd werd met paarden, liep langs de huidige Tweebruggenstraat, Kasteellaan en Klein Dok. Daar de verbinding volledig ten goede kwam aan het goederenvervoer, is ze voor ons minder belangrijk.

Pas op 1 mei 1856 kreeg Gent zijn eerste rechtstreekse verbinding met Brussel, en dit na de bouw van een spoorweg tussen Brussel en Schellebelle via Jette, Denderleeuw en Aalst. Tussen Gent-Zuid en Schellebelle was het traject gemeenschappelijk met dat van de lijn naar Mechelen.

In dezelfde jaren 1850-1870 werden in zuidelijke richting nog twee andere spoorlijnen geopend. Een eerste lijn werd aangelegd richting Oudenaarde (en later doorgetrokken tot Ronse), hierbij tot in het station van De Pinte gebruik makend van het traject van de treinen richting Kortrijk. De andere lijn verzekerde de dienst tussen Gent en twee andere steden uit het zuiden van Oost-Vlaanderen, namelijk Zottegem en Geraardsbergen. Voor deze tweede lijn was het tracé vanaf Gent-Zuid tot aan het station van Melle gemeenschappelijk met de lijnen naar Brussel en Mechelen.

In het geheel van de reeds beschreven spoorwegen die uit Gent vertrokken en nog steeds vertrekken, ontbreken nog twee lijnen, namelijk enerzijds deze met bestemming Brugge via Eeklo en Maldegem (geopend in fasen tussen 1861 en 1863) en anderzijds de lijn naar Zelzate en Terneuzen (geopend, eveneens in fasen, tussen 1865 en 1869). Beide

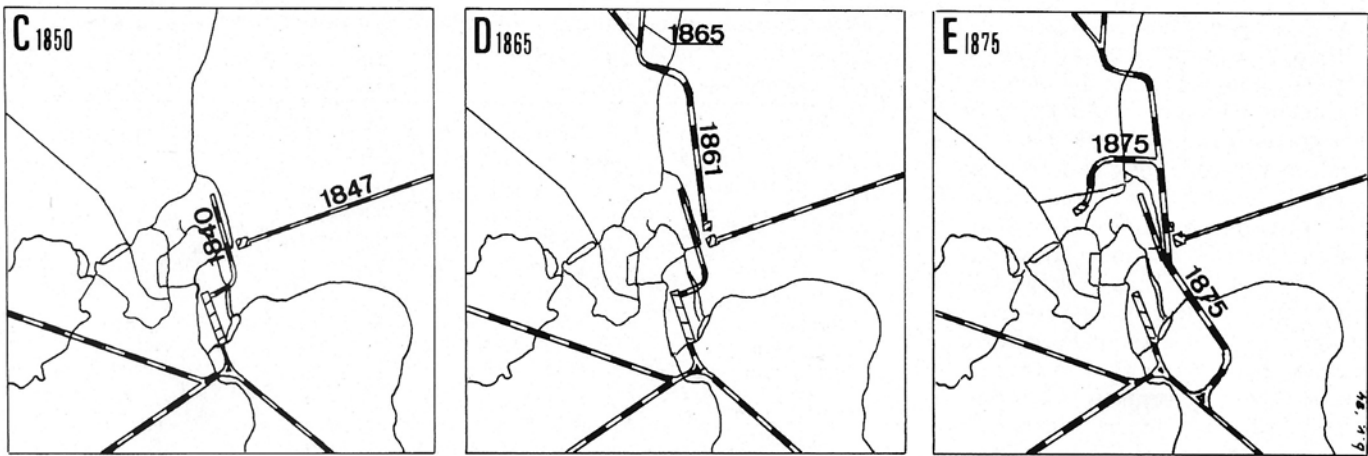


Fig. 1 (C,D en E) : Evolutie van het spoorwegnet in het Gentse.

lijnen hadden hun terminus in hetzelfde kopstation, het „Station van Eeklo”, ook wel het „Eeklo Brugge station”, en tegenwoordig het „Dampoortstation” genoemd.

Dit was meteen het derde kopstation in Gent, waarvan er dus twee op een honderdtal meter van elkaar aan de Dampoort stonden. Van daaruit vertrokken de twee lijnen eerst over een gemeenschappelijk tracé langs de huidige Afrikalaan, het toen nog niet gegraven Groot Dok (5), draaiden westwaarts langs de Meeuwstraat op Meulestede, staken het kanaal over, om dan langs de Kapiteinstraat, en voorts volgens het nog steeds aanwezige tracé verder te lopen en zich te splitsen.

Uit de voorgaande beschrijvingen kunnen we besluiten dat alle negen spoorlijnen met vertrek of bestemming Gent-Zuid of Gent-Dampoort in amper dertig jaar tijd werden aangelegd.

M.E. Dumont schrijft dan ook zeer treffend (6) : „Zo is Gent dus zeer vroegtijdig één der dichtste knooppunten van het dichtste spoorwegnet van heel de wereld geworden”.

Aanpassingen, verbeteringen en modernisering van het net

Een eerste grondige verbetering werd verkregen door de aanleg van een deel van het ringspoor tussen 1872 en 1875. Het ringspoor verbond Gent-Zuid en de aansluitende spoorlijnen via Gentbrugge met de stations aan de Dampoort; vandaar liep het spoor verder noordwaarts, vervolgens westwaarts over het kanaal ter hoogte van de Muide om te eindigen in een nieuw (kop)station aan het Rabot.

Rond het jaar 1880 grepen er rond het Zuidstation belangrijke veranderingswerken plaats. Eerst verdween (in 1881) ten gevolge van de aanleg van het ringspoor, de verbinding met de haven via de Tweebruggenstraat en de Kasteellaan. Verder werd in hetzelfde jaar het monumentale stationsgebouw opgericht. Dit ging gepaard met een grondige sanering van de toenmalige verkrottende arbeiderswijken in de omgeving en de aanleg, volgens het Zollikoffer-de Vignepan van 1876, van nieuwe straten (Vlaanderenstraat, Limburgstraat, Henegouwenstraat) die het station

met de Korenmarkt moesten verbinden.

Voor Gent zal 1913 altijd een belangrijk jaar blijven, niet alleen door de Wereldtentoonstelling die er toen werd gehouden, maar ook door de vele werken van urbanisatie en ruimtelijke ordening die er aan voorafgingen. In het vooruitzicht van 1913 werd op spoorweggebied het volgende gerealiseerd :

In de periode 1908-1912 werd bij de tot dan toe onbelangrijke, doch steeds in belang toenemende Sint-Pietershalte (toen nog gelegen ter hoogte van het Parkplein) (7) op de lijn Brussel-Oostende een station gebouwd aan het Koningin Maria-Hendrikaplein. De bouw van dit station zou het begin betekenen van het verval van het tot dan toe belangrijkste Zuidstation. Niettegenstaande zijn minder centrale ligging, was het een doorgangstation en dat had vele voordelen ten opzichte van een kopstation.

Aansluitend hierbij werd de spoorweg naar Kortrijk vanaf het station van De Pinte in de richting van Gent omgeleid via Sint-Denijs-Westrem, aldus toekomstend aan het nieuwe Sint-Pietersstation.

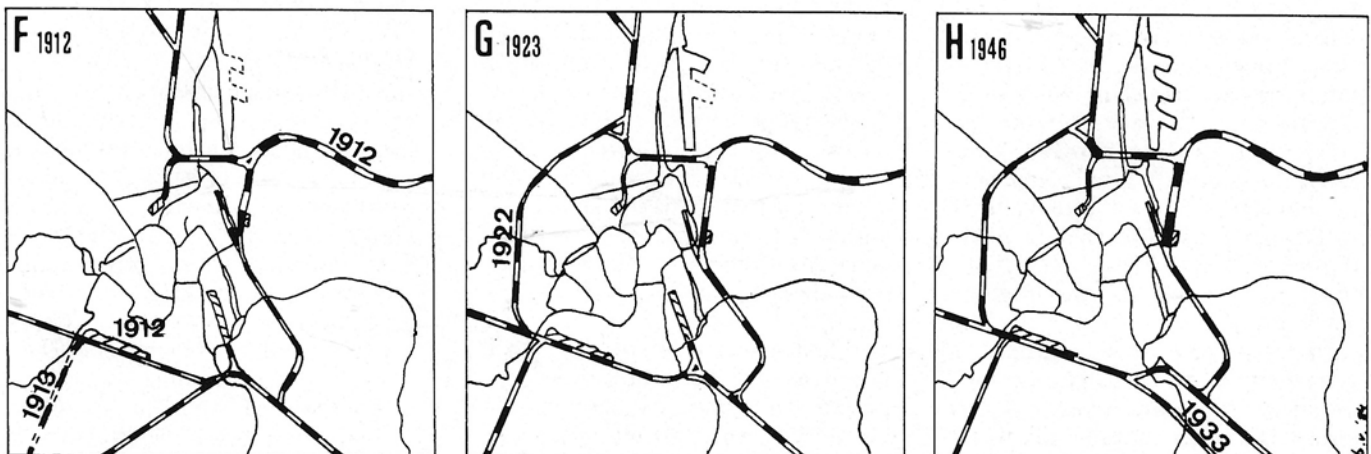


Fig. 1 (F, G en H) : Evolutie van het spoorwegnet in het Gentse.

In de omgeving van de Dampoort werd ook één en ander veranderd. Op het eind der 19^e eeuw werd de lijn naar Eeklo en Terneuzen, door het graven van het Groot Dok, verlegd en wel zodanig dat de lijn tot voorbij de Muide gemeenschappelijk werd met het ringspoor, waarna deze lijn naar het noorden zwenkte in de richting van het nieuwe station van Wondelgem en verder de oude loop vervoegde. Om ook de treinen naar Antwerpen van hetzelfde station gebruik te laten maken, werd deze lijn, na aansluiting op het Staatspoorwegnet, heraangelegd op een verhoogde berm en omgelegd tussen de Dampoort en het station van Destelbergen, o.a. via Oostakker-Slotendries waar een station werd gebouwd ten behoeve van de bedevaarders (8). Tussen het Dampoortstation en Oostakker ontstond ook het nieuwe station Gent-Zeehaven met zijn zeer uitgebreide vormingsstation.

De periode tussen de twee wereldoorlogen werd gekenmerkt door drie belangrijke feiten. Eerst werd in 1922 de ringspoorweg een werkelijke ring rond de stad door de aanleg van het westelijk deel, dat vanaf de Muide, via Wondelgem, Mariakerke en Drongen zo ten westen van het Sint-Pietersstation aansloot op de lijn naar Oostende. Dit gedeelte heeft echter een kort bestaan gekend vermits in 1952, amper 30 jaar na zijn opening, het geheel weer werd afgebroken. Toch kunnen we ook van dit spoorwegverleden heden nog duidelijke „sporen” terugvinden: zo bijvoorbeeld de fundamenten van de spoorwegbrug over het kanaal naar Brugge, en een opeenvolgende reeks van langwerpige onbebouwde terreinen te Wondelgem en midden in het dichtbebouwde Mariakerke. Een tweede belangrijk feit was de afbraak in de jaren 1929-1930 van het eens zo belangrijke Zuidstation, waarbij al zijn functies van dan af volledig werden overgenomen door het Sint-Pietersstation en het daaraan verbonden vormingsstation van Merelbeke. Als derde punt dient voor 1923 de aanleg te worden vermeld van het snelspoor tussen Gent Sint-Pieters en Denderleeuw, lijn die in 1933 werd verlengd tot Brussel-Zuid. Voor het intrastads gewestelijk openbaar vervoer is deze rechtstreekse lijn echter onbelangrijk. In de periode na de laatste oorlog veranderde er relatief weinig. Zo werd, zoals reeds vermeld, het westelijk ringspoor afgebroken in 1952; verder werd op de lijn naar Zelzate

Tabel 1 : Stations en haltes op de spoorlijnen in het Gentse Stadsgewest

Lijn en bestemming	Nr. op fig. 2	1948	(S)tation-(H)alte		
			jan. 1984	juni 1984	
50 Oostende	1	Drongen (S)	Drongen (S)	Drongen (S)	
		Halewijn (H)	Halewijn (H)		
72 Deinze	3	Sint-Denijs (S)	Sint-Denijs (S)		
		De Pinte (S)	De Pinte (S)	De Pinte (S)	
		Deurle (H)	Deurle (H)		
89 Oudenaarde	6	Eke (S)	Eke (S)	Eke (S)	
50 bis-53-122 Brussel-Mechelen-Geraardsbergen	7	Merelbeke (S)	Merelbeke (S)	Merelbeke (S)	
		Melle (S)	Melle (S)	Melle (S)	
59 Antwerpen	9	Oostakker (S)	Oostakker (S)		
		Sint-Amandsberg	Sint-Amandsberg		
		Westveld (H) (a)	Westveld (H)		
		11 Destelbergen (S)	Destelbergen (S)		
58 Eeklo	12	Lochristi (S)	Lochristi (S)		
		13 Wondelgem (S)	Wondelgem (S)		
55 Zelzate	14	Evergem (S)			
		15 Langerbrugge (S)			
57 Moerbeke-Waas	16	Doornzele-Bagatelle			
		17 Terdonk-Kluizen (S)			
		18 Rieme (S)			
		19 Klein Rusland (H)			
		20 Zelzate (S)			
		21 Zelzate kanaal (H) (b)			
Oostelijke ring rond Gent	22	Wachtebeke (S)			
		23 G.-Muide (S)	G.-Muide (S)		
		24 G.-Dampoort (S)	G.-Dampoort (S)	G.-Dampoort (S)	
		25 G.-Heirnis (H)			
		26 Gentbrugge-N (S)			
		27		Gentbrugge (S) (c)	Gentbrugge (S) (c)
		28 Gentbrugge-S (S)			
Westelijke ring rond Gent	29	G.-St-Pieters (S)	G.-St-Pieters (S)	G.-St-Pieters (S)	
		30 Mariakerke (H)			

(a) Tijdelijk niet bediend rond 1948.

(b) Deze halte werd opgericht op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen, nadat de spoorwegbrug er door de oorlogsomstandigheden was onderbroken.

(c) De twee stations van Gentbrugge werden herleid tot één nieuw, gelegen tussen de twee oude.

en Terneuzen de reizigersdienst afgeschaft in 1961, terwijl de dienst op de lijn naar Brugge via Eeklo en Maldegem werd beperkt tot Eeklo (9). Anderzijds werd vooral de rechteroever van de Kanaalzone begiftigd met nieuwe sporen, o.a. een industriële lijn, voor het grootste deel op dubbel spoor tot in Zelzate. Deze komt echter uitsluitend het goederenvervoer ten behoeve van de plaatselijke industrie ten goede. Een belangrijke verbetering, vooral op technisch gebied, waren de electrificaties van de voornaamste lijnen. Daardoor maken heden nog alleen de treinen naar Eeklo, Oudenaarde-Ronse en Zottegem-Geraardsbergen gebruik van dieseltraktie. Vermeldenswaard is nog dat in het noorden van het studiegebied, te Zelzate, nog twee andere spoorlijnen toekomen: vanuit het noordwesten komt de lijn uit Eeklo toe (gedeeltelijk opgebroken en volle-

dig buiten gebruik), terwijl vanuit het zuidoosten de lijn naar Moerbeke en Lokeren aankomt (enkel nog in gebruik voor goederen tussen Zelzate en Moerbeke-Waas). Beide oevers van het Zeekanaal waren tot aan de tweede wereldoorlog nog met elkaar verbonden door een spoorwegbrug.

De stations

In dit overzicht hebben we ons vooral toegelegd op de studie van de lijnen zonder daarbij, mits enkele uitzonderingen, veel aandacht te schenken aan de stations en de haltes. Hoewel we het belang hiervan niet onderschatten, beperken we ons tot een vergelijking van de toestand kort na de tweede wereldoorlog (10) met deze van januari 1984 en van juni 1984, ogenblik waarop de Intercity-dienst van de spoorwegen in voege komt. Hieruit blijkt, dat van het dertigtal stations en haltes in 1948, er thans nog slechts

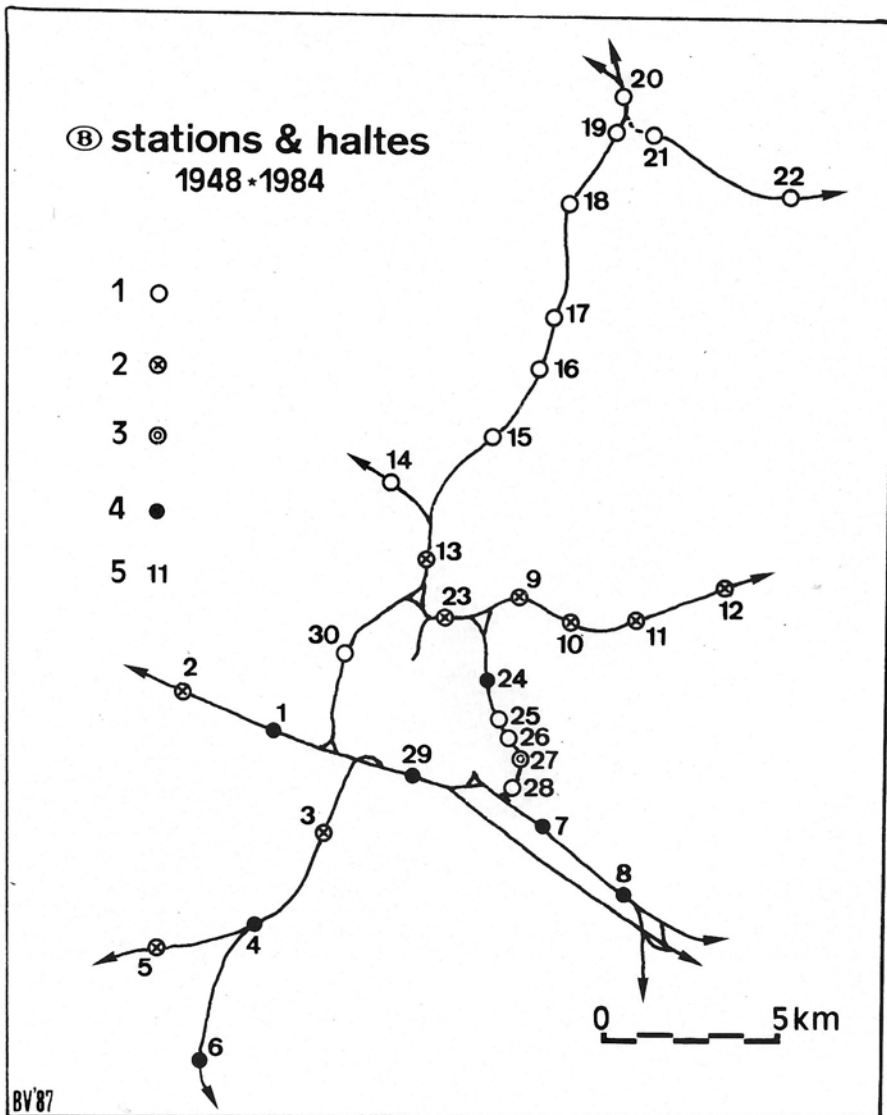


Fig. 2 Spoorwegstations en -haltes in het Gentse stadsgewest (1948-1984). (1 = afgeschaft sinds 1948, 2 = afgeschaft sinds 3 juni 1984, 3 = opgericht sinds 1948, 4 = opgericht voor 1948 en overblijvend na 3 juni 1984, 5 = het cijfer bij elk station of halte verwijst naar het nummer in tab. 1).

acht overblijven. Dit is enerzijds te wijten aan de sluiting en eventuele afbraak van bepaalde reizigerslijnen, anderzijds ook aan het afschaffen van onrendabele stopplaatsen op nog steeds bestaande spoorlijnen. De ruimtelijke spreiding van de in tabel 1 opgesomde stations en haltes vindt men in figuur 2. (Wordt voortgezet)

B. Vancraeynest

- (1) STRUYE J. & VAN DEUREN K., (1980), De reizigers worden verzocht (van) in te stappen, Tiel-Amsterdam, p.12 en 42.
- (2) NMBS, (1983), De spoorwegen in het Gentse, in : Brochure ter gelegenheid van de Gentse feesten, Gent, p.6.
- (3) Volgens een andere bron - MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN, (z.d.), Het Openbaar Vervoer in de Gentse agglomeratie, Brussel, p.13 - gebeurde de overname in 1899.
- (4) DUMONT M.E., op.cit., p.413 schrijft, wellicht verkeerdelijk, dat de verbinding slechts in 1857, dus 17 jaar later, werd opengesteld.
- (5) VANACKER D. & HENDRYCKX M., (1982), Langs het kanaal, Langerbrugge-Gent, p.32.
- (6) DUMONT M.E., op.cit., p.46.
- (7) HOSTE L., (1982), Gentse stadstrams en -bussen, Gent, p.21 voetnoot.
- (8) VANACKER D. & HENDRYCKX M., op.cit., p.32.
- (9) VANACKER D. & HENDRYCKX M., op.cit., p. 191.
- (10) DUMONT M.E., op.cit., fig. 71. MICHELIN, (1955), kaart 2 Brussel-Oostende.

Rail-Revue is het eerste en het enige algemene nederlandstalige spoorhobby-tijdschrift in België

Rail-Revue is onafhankelijk en ongebonden, doch werkt samen met diverse spoor- en tramhobbyverenigingen

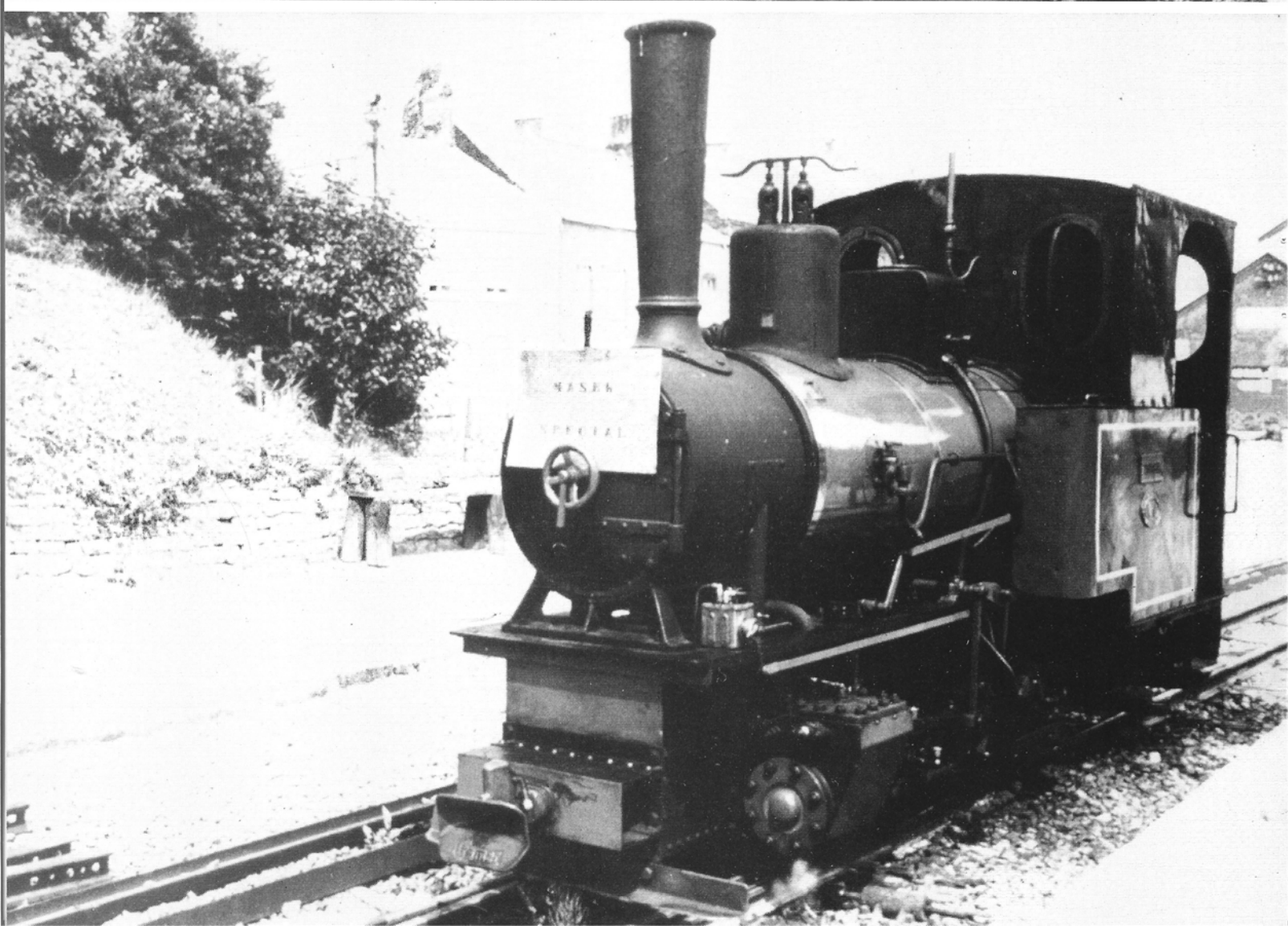
Rail-Revue staat nu behoorlijk stevig op poten, doch heeft, om z'n toekomst geheel veilig te stellen, nog behoefte aan een paar honderd nieuwe lezers/abonné's - Indien

Rail-Revue U werkelijk interesseert, help dan mede om die laatste hindernis te overwinnen door uw vrienden en kennissen als lezer/abonné op te geven en/of door daadwerkelijk aan

Rail-Revue mede te werken door het bezorgen van lezenswaardige bijdragen voor

Rail-Revue - het tijdschrift dat iets voor uw hobby doet !

DOE OOK EENS IETS VOOR RAIL-REVUE !



Een bijdrage tot de geschiedenis van het streek- en stadsvervoer in de provincie Antwerpen

De rode tram

**HET ROLLEND MATERIEEL
VAN LES VICINAUX
ANVERSOIS**

Ter inleiding

Tachtig jaar geleden, in 1907, werden de eerste stappen gezet naar de elektrificatie van de buurtspoorweglijnen rond Antwerpen.

Het Antwerps stadstramnet was sinds eind 1903 volledig geëlektrificeerd.

De NMVB exploiteerde echter haar lijn Antwerpen, Varkensmarkt - Merksem, Oude Bareel nog steeds met paardetractie. Dit materieel, daterend van 1879, was tot op de draad versleten en dringend aan vernieuwing toe.

De Buurtspoorwegen begonnen besprekingen met de Antwerpse stadstramwaaatschappij, die in elektrificatiewerken reeds grote ervaring had opgedaan, om haar buurtlijnen onder stroom te brengen.

Te dien einde werd ook bijzonder mooi elektrisch materieel gebouwd dat in de loop der jaren een ongewone geschiedenis heeft gekend.

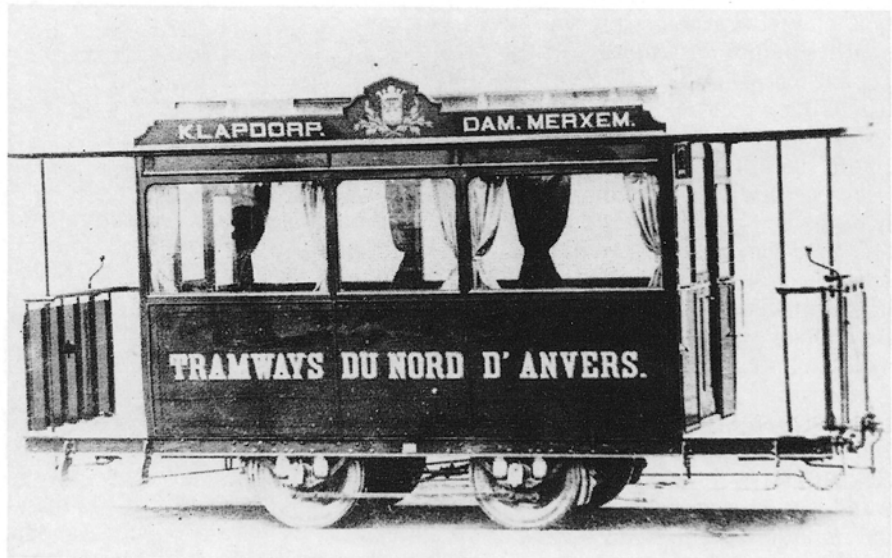
Het ligt in onze bedoeling hier in verschillende bijdragen dieper op in te gaan, evenals de dagelijkse inzet van dit materieel na te gaan. De bijdragen zullen worden geïllustreerd met originele oude documenten die nog nooit eerder werden gepubliceerd.

Hoe het groeide...

Op zondag 20 juli 1879 werd de paardetramlijn tussen Antwerpen, Varkensmarkt en Merksem, Oude Bareel plechtig in gebruik genomen. Deze lijn, geëxploiteerd door de S.A. Tramways du Nord d'Anvers (TNA), zal later een belangrijke rol spelen, zowel in de penetratie van de buurtspoorwegtrams in Antwerpen als in de elektrificatie ervan.

Inderdaad, reeds in de eerste jaren na de oprichting van de NMVB, zocht deze laatste naar oplossingen om met haar stoomtrams zo dicht mogelijk het Antwerps stadscentrum te benaderen.

Op 12 november 1886 kwam er een overeenkomst tot stand tussen de



Een gesloten paardetramrijtuig in zijn oorspronkelijke toestand, geleverd in 1879 door Aurelie Verhaghen uit Mechelen. Bij de overname door de NMVB kregen de 12 gesloten rijtuigen de nummers D.1 tot en met D.12.

NMVB en de TNA inzake de overname van de lijn, de vaste installaties en het rollend materieel. De overeenkomst voorzag eveneens de versmalling van het spoor van 1,50 m naar 1,067 m, zodat de stoomtrams van de lijnen Antwerpen - Zandvliet - Lillo en Antwerpen - Brasschaat - Wuustwezel (grens) zonder problemen zouden kunnen doordringen tot de Paardenmarkt/Varkensmarkt. Men had echter buiten het Antwerps stadsbestuur gerekend. De Antwerpse gemeenteraad keurde op 31 mei 1887 wel de overdracht en de spoorversmalling goed doch gaf geen toestemming om met stoomlokomotieven de stad binnen te rijden. Vanaf september 1889 gebeurde dit echter wel, zij het slechts voor een beperkt aantal ritten.

De effectieve overdracht naar de NMVB gebeurde op 15 juli 1887.

De NMVB kwam hierdoor in het bezit van 12 gesloten reizigersrijtuigen die de nummers D.1 tot D.12 kregen en van 10 open rijtuigen, genummerd van D.101 tot en met D.110. De aanduiding D betekende bij de NMVB een spoorwijdte van 1,50 m.

De rijtuigen waren gebouwd ge-

weest bij Aurelie Verhaghen te Mechelen.

De stelplaats, gelegen te Antwerpen in de Driesnellenstraat 20, was 2.435 m² groot en omvatte woonhuis, portiersloge, koer en verscheidene gebouwen dienende tot stallen en loodsen.

De NMVB richtte op 22 juli 1897 een brief aan het Antwerps stadsbestuur met het voorstel de paarden als trekmiddel af te schaffen en te vervangen door elektrische tractie. Opnieuw kwam er verzet vanwege de Stad Antwerpen. Zij was van oordeel dat de toelating voor de plaatsing van de bovenleiding niet kon worden gegeven, zolang de telefoonkabels niet ondergronds waren geplaatst. Zij steunde zich hiervoor op een ministeriële dienstbrief van 22 augustus 1897, die bovenleidingsdraden verbood in straten waar nog bovengrondse telefoondraden lagen.

Noodgedwongen bleef de paardetram rijden.

In de periode 1902-1903 elektrificeerde de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (CGTA) al haar paardetramlijnen en maandag 30 november 1903 was de laatste „paardetram“-dag op het Antwerpse stadstramnet.

Lokomotief AD 08 van de Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (Mariembourg-Treignes) tijdens een spectaculair vertrek uit het station te Treignes. De grootste museumlijnnuitbating in ons land kende in 1986 een toeloop van méér dan 70.000 reizigers! Foto Staf Cuyt, 20 maart 1987.

In 1987 viert Rail Rebecq Rognon zijn tienjarig bestaan. Dit Waals-Brabantse 600 mm-lijntje, aangelegd op een voormalige NMVB-spoorbedding, bezit drie smalspoorstomertjes die onvermoeibaar reizigers vervoeren doorheen de mooie Zennevallei. Op de prent wacht een O & K'tje zijn beurt af aan het vertrekpunt te Rebecq. Foto Lucien Joris.

De technische diensten van de NMVB namen half 1903 opnieuw het elektrifikatiedossier van de paardetramlijn ter studie.

De kosten voor de volledige elektrificering, met inbegrip van de bouw van een elektrische centrale en de aankoop van rollend materieel, werden geraamd op 900.000 fr.

De Raad van Bestuur van de maatschappij besloot op 1 oktober 1903 het kapitaal van de lijn Antwerpen - Brasschaat - grens met vertakking naar Schoten en dit van de lijn Antwerpen - Zandvliet - Lillo, respectievelijk te verhogen met 160.000 fr. en 740.000 fr., om de elektrifikatiewerken op het paardetrambaanvak te kunnen uitvoeren. Op initiatief van de NMVB werd er op 15 februari 1904 in het Antwerpse provinciehuis een belangrijke vergadering gehouden voor alle gemeenten-aandeelhouders die betrokken waren in deze elektrifikatie.

De heer Senator Fris, voorzitter van de Raad van Bestuur van de NMVB, zat de vergadering voor. Verscheidene burgemeesters en gemeentesecretarissen waren hierop aanwezig.

De Voorzitter zette in een vrij uitvoerige verklaring de voor- en nadelen van de nieuwe trekkracht



Een trambiljet van de paardetramlijn Antwerpen, Klapdorp - Merksem, Oude Bareel ten tijde van de Tramway du Nord d'Anvers en vóór de overname door de NMVB (1887). Voor een volledige rit betaalde de reiziger 30 centiemmen.

uiteen.

Uit het verslag van deze bijeenkomst blijkt echter dat de aanwezigen zeer wantrouwig stonden tegenover de nieuwe traktievorm. De Voorzitter haalde het voorbeeld aan van de geëlektrificeerde lijn Brussel, Rouppeplein - Kleine Hut die, sinds 1894, uitermate voldoening schonk en voortreffelijk werkte.

Tijdens de bijeenkomst kwamen nog allerlei andere punten ter sprake, zoals de vrij hoge kostprijs van de elektrifikatie, de eventuele te voeren besprekingen met de CGTA voor de levering van de stroom, de betere en intensievere

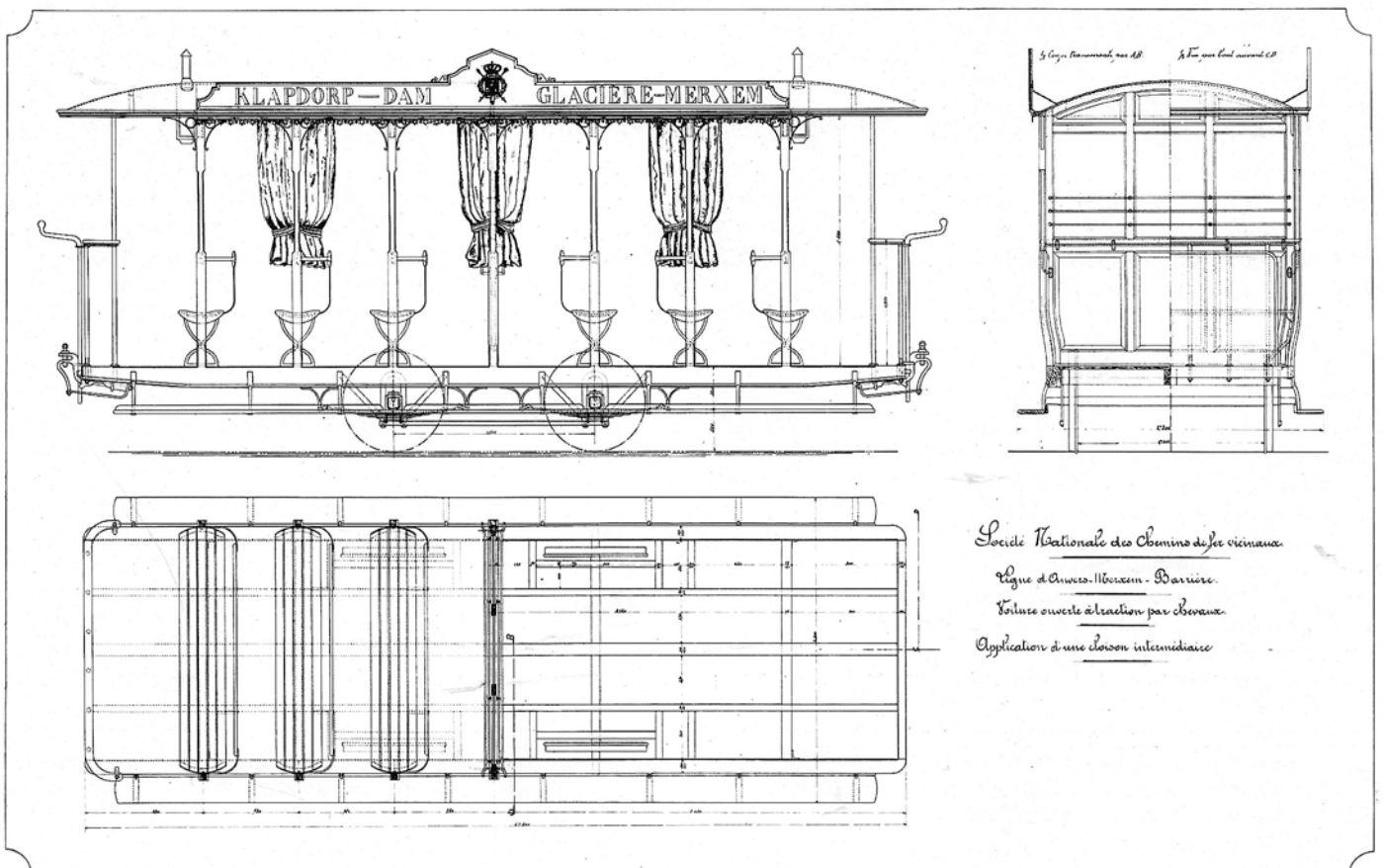
bediening van de gemeenten die een elektrische lijn in huis zouden krijgen, de aansluitingen tussen de elektrische trams en de stoomtram te Merksem-IJskelder.

Als besluit van de vergadering waren de aanwezigen principieel akkoord dat de NMVB haar eigen elektrische centrale zou bouwen, indien bij de CGTA, na onderhandelingen, geen goedkopere kostprijs voor het leveren van stroom zou kunnen worden bedongen.

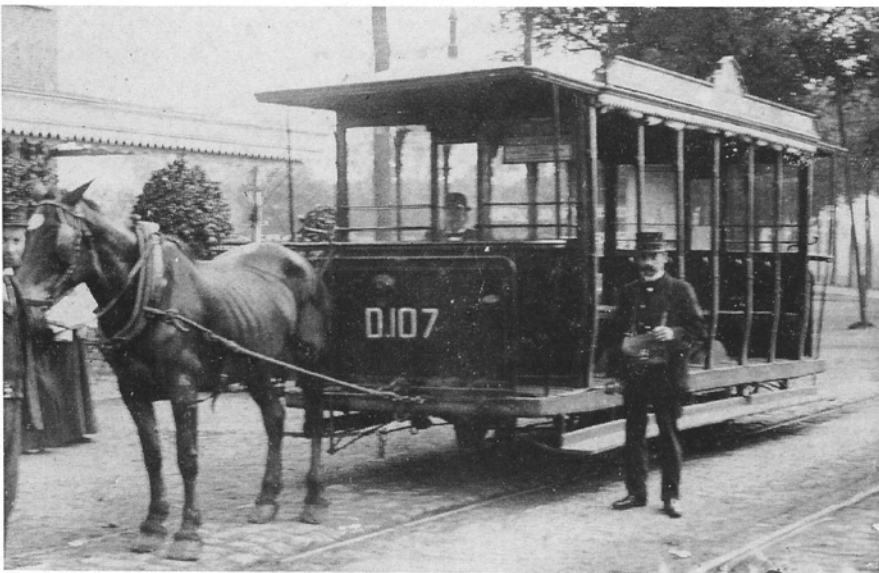
Op aandringen van de heer Ullens de Schooten, burgemeester van Schoten, dienden de stoomtrams te worden opgehouden te Merksem-IJskelder en te Merksem-Oude Bareel, echter met verzekerde aansluitingen op deze plaatsen, zodat een snelle en regelmatige elektrische tramdienst zou kunnen worden georganiseerd.

Verder drongen de aanwezigen er nog op aan, opdat alle nodige maatregelen zouden worden genomen om een optimale verbetering te bekomen voor de twee buurtlijnen.

Tot slot verklaarde de heer Senator Fris volledig akkoord te zijn met deze noodzakelijkheid en beloofde dat alles goed zou bestudeerd worden met het oog op de gewenste verbeteringen.



Tekening van een open paardetramrijtuig van de TNA vóór de verbouwing door de NMVB. Alle gepubliceerde foto's en dokumenten behoren tot het Archief Keutgens.



Open paardetramrijtuig D.107. Een van de tien open rijtuigen, door de NMVB echter reeds verbouwd met windschermen.

Op 6 oktober 1904 verhoogde de NMVB opnieuw het kapitaal van de buurtlijn Antwerpen - Brasschaat - grens en vertakking naar Schoten met 165.000 fr., om over de nodige fondsen te beschikken voor de elektrifikatie van het baanvak Merksem, Oude Bareel - Schoten, Vaart (Brug 14).

Het kapitaal van hogervermelde lijn werd op 6 april 1905 nogmaals verhoogd met 200.000 fr. voor de elektrifikatie van het baanvak Merksem, Oude Bareel - Brasschaat, Dorp.

De nodige fondsen waren nu beschikbaar en de maatschappij kon overgaan tot de verwezenlijking. Zoals reeds even aangehaald voorzag de NMVB in haar studie de bouw van een elektrische centrale in de stelplaats Merksem-IJskelder. Deze centrale zou worden uitgerust met drie draaistroomgeneratoren van elk 150 Kilowatt, aangedreven door de nodige vaste stoommachines.

Ondertussen had echter de CGTA in september 1903 haar elektrische centrale aan de Oostkaai te Merksem in gebruik genomen voor de voeding van haar eigen tramnet.

Door de opgedane ervaring inzake rollend materieel en elektrifikatie was de CGTA de aangewezen maatschappij voor de NMVB om haar lijnen onder draad te brengen. Uit de onderhandelingen bleek ook al snel dat van de Antwerpse trammaatschappij een goedkopere kostprijs per geïnstalleerde Kilowatt kon worden bekomen dan de eigen vooropgezette prijs, nl. 500 fr., zodat de NMVB afzag van de bouw van een elektrische centrale.

De onderhandelingen met de CGTA voor het onderhoud, de exploitatie en de elektrifikatie van hogervermelde buurtspoorlijnen leidde tot een overeenkomst die door beide partijen op 17 november 1906 werd goedgekeurd en ondertekend.

Uit deze overeenkomst leren we ondermeer dat de NMVB de kosten van de elektrische uitrusting (palen, bovenleiding) voor haar rekening neemt en dat de CGTA instaat voor de levering van de stroom en voor de aanleg van de voedingskabels tot aan de voedingspunten.

Verder diende de CGTA ook het rollend materieel te leveren. De NMVB voorzag in het kontrakt motorrijtuigen, aanhangers en pakwagens, zonder echter een aantal te vermelden. Het nog te bouwen ma-

terieel bleef eigendom van de CGTA.

Inzake de bruto-ontvangsten, gerealiseerd op de elektrische baanvakken, mocht de CGTA 80 % voor zich houden.

Het verpachtingskontrakt nam een aanvang op 3 september 1907 en verviel na 40 jaar.

Met het oog op de uitvoering van dit kontrakt richtte de CGTA een dochtermaatschappij op met de naam „Les Vicinaux anversois, S.A.” (bijlagen BS van 13 september 1907 - akte nr. 5055), in de volksmond de „Antwerpsche Buurtspoorwegen” genoemd.

Deze nieuwe maatschappij verwezenlijkte, onder toezicht van de NMVB, de elektrifikatie.

De elektrische uitrusting van de baanvakken evenals de manier van stroomafname gebeurde volledig volgens het voorbeeld van de Antwerpse stadstram.

De baanvakken kwamen achtereenvolgens onder stroom op :

- 21.06.1908 : Merksem, Oude Bareel - Schoten, Schotenhof
- 22.08.1908 : Merksem, Oude Bareel - Merksem, IJskelder
- 09.09.1908 : Antwerpen, Klapdorp - Merksem, Oude Bareel
- 18.05.1909 : Merksem, Oude Bareel - Brasschaat, Dorp
- 05.08.1911 : Merksem, Kleine Bareel - St.-Mariaburg, Hoogboom
- 15.07.1912 : Brasschaat, Dorp - Brasschaat, Polygoon.

Het rollend materieel dat voor de exploitatie werd gebouwd in de Centrale Werkplaats van de CGTA (Grotehondstraat) bespreken we uitgebreid in de volgende Rail-Revue-nummers.

Eric Keutgens



Het gesloten paardetramrijtuig D.3 aan het café-restaurant „Aux Quatre Saisons” te Merksem, Oude Bareel, omstreeks 1905.

Spoorwegen in Zeeuws Vlaanderen



Een bloktrein met bestemming Sas van Gent verlaat in dubbeltractie het emplacement Terneuzen Zuid (foto Theo Klauwers).

Op het stukje Nederland grenzend aan de zuidelijke oever van de Westerschelde komen spoorwegen voor, waarvan de argeloze toeschouwer zou vermoeden, dat het hier een voortzetting van het naburige Belgisch spoorbedrijf betreft. Niets is minder waar. De Belgische spoorwegen brengen en halen de treinen in Sas van Gent. Vanaf dit station trekken lokomotieven van de NS de treinen over de circa dertig kilometer spoor in Zeeuws Vlaanderen.

Historisch gezien waren het twee spoorlijnen, die Zeeuws Vlaanderen ontsloten door het aansluiting te geven op het toentertijd al aanwezige spoorwegnet in België. De spoorwegmaatschappij Gent-Terneuzen (Société du Chemin de fer de Gand à Terneuzen), die op 21 april 1865 werd opgericht, opende op 1 april 1869 de dienst op de nieuwe spoorlijn langs het kanaal tussen de beide steden. Overigens beheerde de „GT” aanvankelijk niet zelf de lijn, maar besteedde de uitbating aan enkele maatschappijen uit. Tot 1873 exploiteerde de Société Générale d'Exploitation de Chemins de Fer de lijn, gevolgd door nog twee maatschap-

pijen, tot de „GT” per 1 januari 1878 de lijn zelf in beheer nam. In 1929 besloot het bestuur van dit bedrijf de maatschappij op te heffen.

TWEEDE SPOOR

Twee jaar nadat de „GT” haar spoorlijn tussen Gent en Terneuzen in gebruik had genomen, opende de N.V. Internationale Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen (Société du Chemin de Fer International de Malines à Terneuzen), gevestigd in St. Niklaas, haar lijn. Met de aanleg van deze spoorlijn beoogden de oprichters een verbinding te creëren tussen Zuid-Duitsland, Luxemburg en België enerzijds en Engeland anderzijds, via de haven van Terneuzen. De Maatschappij bezat daartoe een haven in Terneuzen. De Mij Mechelen-Terneuzen nam, in tegenstelling tot de „GT”, zelf haar lijn in beheer. Nadat in 1870 al 33 km van de geplande verbinding in gebruik waren genomen, vond op 16 augustus 1871 de feestelijke opening op de hele nieuwe spoorverbinding plaats. De lijn van Mechelen naar Terneuzen,

via St. Niklaas, was 68 km lang, waarvan 46 kilometer op Belgisch grondgebied lagen. Nabij Sluiskil ontmoette de spoorlijn van de „MT” de lijn van de „GT”. Het lijngedeelte van Sluiskil naar Terneuzen was dan ook gemeenschappelijk eigendom van beide maatschappijen. Het gebruik van deze gemeenschappelijke lijn geschiedde niet altijd in volstrekte harmonie en dat leidde uiteindelijk tot een tweede spoor tussen Sluiskil en Terneuzen, spoor dat in mei 1903 in gebruik werd genomen. Vanaf dit moment beschikte men over twee sporen, waarover steeds links werd gereden. Nadat de „GT” tot liquidatie had besloten, verwierf de Mij Mechelen-Terneuzen het Nederlandse gedeelte van de spoorlijn Gent-Terneuzen, alsmede de daarbij horende gebouwen en een gedeelte van het rollend materieel. Het overige gedeelte van de GT-lijn kwam in beheer bij de NMBS. De Mij Mechelen-Terneuzen hield per 1 januari 1948 op te bestaan. De bezittingen van deze maatschappij kwamen op Nederlands grondge-

bied in handen van de Nederlandse Spoorwegen. De NMBS nam de bezittingen op Belgisch grondgebied over.

Van meet af aan hadden beide lijnen een belangrijke rol in het vervoer van goederen, hoewel dit vervoer nimmer de beoogde omvang bereikte. Beide spoorlijnen hebben ook reizigersvervoer gekend. Op 15 april 1939 is het reizigersvervoer op het Nederlandse gedeelte van de lijn Terneuzen-Gent gestaakt. Per 7 oktober 1951 is dit vervoer tussen Terneuzen en Hulst opgeheven, terwijl op 18 mei 1952 de reizigersdienst tussen Hulst en De Klinge ophield te bestaan. De reizigersdienst werd steeds met Belgisch materieel gereden, ook tijdens de periode waarin de Nederlandse Spoorwegen de lijn in beheer hadden verworven.

Ten behoeve van het goederenvervoer op de lijn Terneuzen-St. Niklaas brachten de NS enkele lokomotieven naar Zeeuws-Vlaanderen. De NS-loks reden deze diensten tot in het station St. Niklaas. Op de lijn Gent-Terneuzen verzorgde in die tijd de NMBS nog de tractie van de goederentreinen.

COKESTREINEN

Van de lijn Mechelen-Terneuzen is sedert 17 juni 1968 alleen nog het gedeelte Terneuzen Zuid-Axel Aansluiting in gebruik. Tussen Terneuzen Zuid en Axel is op de lijn een stootjuk geplaatst. Voorheen bedienden de spoorwegen de cokes- en stikstoffabriek nabij Sluiskil vanaf het emplacement



Een bonte goederentrein naar Merelbeke, met enkele ketelwagens die vanaf Brussel in de Interdelta meereizen naar Lyon Guillotière. Sas van Gent, 14 oktober 1986 (foto Antoon Hermans).

Axel via een afzonderlijk spoor dat naast het hoofdspoor lag. De enkelsporige lijn Gent-Terneuzen is nog steeds in zijn geheel in gebruik. In 1964 is via Sluiskil Aansluiting het complex van de „Dow Chemical” in Terneuzen op het spoor aangesloten. Tussen Terneuzen en Terneuzen Zuid liggen twee sporen, waarvan het oostelijke in gebruik is voor het doorgaand verkeer, terwijl vanaf het westelijke spoor de diverse raccordementen worden bediend. Vanaf het emplacement Terneuzen Zuid bedient men thans de verladings,

gevestigd zijn aan de lijn naar Axel, alsmede de bedrijven die aan de havens bij Sluiskil en Terneuzen liggen.

In de eerste decennia van deze eeuw hebben de havens van Sluiskil een belangrijke rol gespeeld in het vervoer van cokes naar de hoogovens in de Elzas en in Lotharingen. Dit was met name te danken aan de inspanningen van de Mij Mechelen-Terneuzen, die dit vervoer verwierf. In 1913 startte dit transport en ook anno 1987 rijden er nog cokestreinen naar Frankrijk.

In oktober 1959 hebben de NS de tractie van de treinen op de lijn Sas van Gent-Terneuzen van de Belgische spoorwegen overgenomen. Sedertdien trekken NS-lokomotieven alle treinen in Zeeuws-Vlaanderen. Weliswaar zijn het geen 2200'en of 2400'en die de tractie verzorgen, doch 600'en. Zware treinen gaan zelfs in dubbeltractie over de Zeeuwsvlaamse rails en met name op de hellingen van de fraaie, uit 1968 daterende, draaibrug bij Sluiskil is trekkkracht nodig. De goederen gaan veelal in treinladingen tegelijk. NS hanteert op deze lijnen, waar de maximum snelheid 30 km/u bedraagt, geen beveiliging met seinen, doch een radiobeveiliging. De lokbestuurder staat via zijn mobilfoon in verbinding met de baanvakleider. De baanvakleider geeft de lokbestuurder toestemming een blok binnen te rijden en neemt daarvan nota op zijn blokbezettingsblad. De lijn Terneuzen-Sas van



Bedrijfslok van de Stikstofmaatschappij in Sluiskil, op het voormalige spoor richting Axel (foto Theo Klauwers).



De werkplaats te Terneuzen: links een van de karakteristieke „Sikjes” van de NS (foto Theo Klauwers).

Gent is te dien einde in vier blokken verdeeld. De beveiliging van de treinenloop op het enkelsporige baanvak Sas van Gent-Zelzate geschiedt door middel van telefonisch vragen en aannemen.

WEER 'N REIZIGERSTREIN ?

Per 1 januari 1986 hebben de spoorwegen voor de lijn in Zeeuws Vlaanderen de aslasten verhoogd tot 22,5 ton. In 1984 passeerden zo'n

700.000 ton goederen de grens tussen Sas van Gent en het naburige Zelzate. In 1985 ging het zelfs om circa 780.000 ton. Naar verwachting is in 1986 het totale vervoer op het niveau van 1984 blijven steken. Overigens ligt de omvang van het goederenvervoer al ongeveer tien jaar op hetzelfde peil.

Op werkdagen rijden vier treinen in beide richtingen tussen Sas van Gent en Terneuzen, waarvan twee de be-

stemming Axel Aansluiting hebben. Voorts rijdt een derde treinenpaar van Sas van Gent naar de „Dow”. Soms bedient men de „Dow” tweemaal per dag. De vaste trein omvat veelal 2.000 ton. Per maand rijden er 12 tot 15 cokestreinen van Sas van Gent naar de Cokesfabriek te Sluiskil. Deze treinen hebben een omvang van 1.200 ton netto. De cokestreinen pendelen tussen Duinkerken en Sluiskil via Moeskroen. In Terneuzen is nog het kolenoverslagbedrijf „Ovet” gevestigd, doch het vervoersaanbod van kolen per spoor is nogal wisselend. Verder rijden er diverse kunstmest- en ketelwagentreinen over de Zeeuwsvlaamse sporen.

Het dagelijkse onderhoud aan de diverse lokomotieven vindt plaats in de kleine werkplaats te Terneuzen. Voor het grote onderhoud gaan de loks via de Belgische sporen naar Tilburg.

In hoeverre een dame uit Axel haar wensen omtrent een reizigerstreinverbinding van Terneuzen naar Gent gerealiseerd zal zien, zullen we moeten afwachten. Verkeersminister De Croo heeft het idee echter niet zonder meer afgewezen.

Een bezoek aan dit wat bijzondere spoorbedrijf, dat overigens 15 % van het grensoverschrijdend goederenvervoer van de NS voor zijn rekening neemt, is alleszins de moeite waard.

Theo Klauwers



Een ketelwagentrein wacht op vertrek naar Zelzate en Merelbeke. Sas van Gent, mei 1981 (foto Theo Klauwers).



2319 met de Oostende-Wien Express ter hoogte van de „knik” in de spoorlijn te Aken Zuid. Beide stroomafnemers liggen tegen de rijdraad. 20 augustus 1983. Foto Antoon Hermans.

NMBS elektrische lokomotieven reeks 23

INLEIDING

Het verschijnen van het Lima HO-model van de NMBS elektrische lokomotief 2374 is voor ons aanleiding onze lezers uitgebreid te informeren omtrent deze merkwaardige en betrouwbare machines, die nu reeds ruim dertig jaar uitstekende diensten bewijzen op het Belgische spoorwagennet. De 23'ers vormen bovendien tot op heden de grootste reeks elektrische loks die ooit ten behoeve van de NMBS werd gebouwd. De lokomotief Bo'Bo' reeks 23 is een machine voor gemengde dienst. Zij is geschikt voor het slepen van reizigers- en goederentreinen, waarvan de snelheid 125 km/u niet overschrijdt. De reeks werd speciaal ontworpen voor het slepen van zware goederentreinen op de lijn Brussel-Namur-Luxembourg, die in 1956 „onder draad” kwam. Door het steile en bochtige profiel van deze lijn ontstond de behoefte aan sterke lokomotieven. Deze machines werden ook voorzien van een recuperatie-rem waarmee de mogelijkheid wordt geschapen om bij het afdalen van de lange 16 promille hellingen elektrische energie aan het net terug te geven.

Hoewel zij, met uitzondering van de „buitenbeentjes” nrs. 2302 en 2383, tijdens hun carrière geen grote mechanische en/of elektrische wijzigingen kregen toegemeten, is hun levensloop gekenmerkt door allerlei kleinere „experimenten”, waarop wij verder in deze bijdrage terugkomen.

VOORNAAMSTE KENMERKEN

Voor de voornaamste karakteristieken omtrent de reeks 23 verwijzen wij de lezer naar de hierbij afgedrukte technische steekkaart (dokument „Het Spoor”/NMBS).

De machines werden afgeleverd tussen 21 november 1955 en 16 september 1957 als type 123. Het totale bestand bedroeg (en bedraagt nog steeds) 83 eenheden, oorspronkelijk genummerd van 123.001 tot en met 123.083.

BIJZONDERSTE WIJZIGINGEN EN AANPASSINGEN

Vanaf de levering en tot in 1965 zijn de 23'ers geschilderd in twee kleuren groen: bovenaan lichtgroen, onderaan donkergroen. De dekband langs zij en de aluminium sierband op de „koppen” vormt de scheiding tussen deze kleurvlakken. Te beginnen met 21 oktober 1965 wordt van grote revisies gebruik gemaakt om de machines van een éénkleurige donkergroene livree te voorzien.



123.003 in oorspronkelijke toestand. Foto R. Pletinckx, verzameling Jan Mahieu.

elektrische locomotief reeks 23



Foto Ronald Mardaga.

Algemene kenmerken

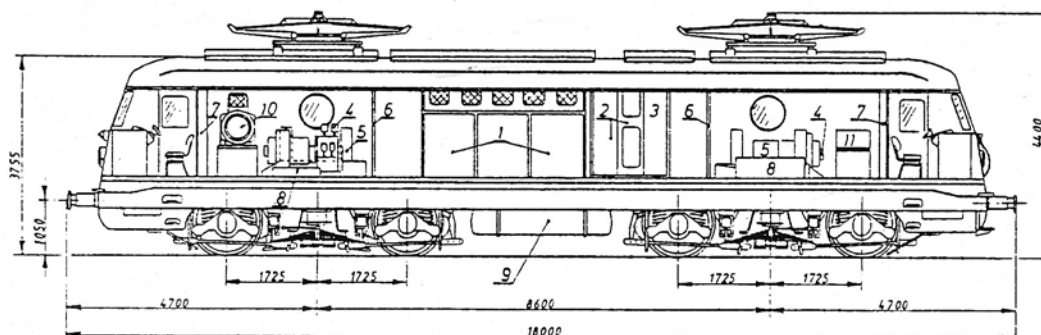
Bouwjaar	1955	
Bouwer	Nivelles	AMN
Type	B6B6	
Effectief	83	
Nummering	23	01 ÷ 83
Stroomtype	kV	3
Vermogen	- doorlopend	kW 1740
	- uur	kW 1880
Massa ritklaar	t	92
Max. asbelasting	t	23
Max. trekkracht bij aanzetten	kN	196
Max. snelheid- trein	km/u.	130
	- alleen	km/u. 120
Grensprofiel	- bovenste gedeelte	NMBS
	- onderste gedeelte	UIC

Mechanische kenmerken

Doorlopen bochtstraal	m	125
Draaistel met centrale spil	AMN	
Ophanging	- primaire	SLM
	- secundaire	bladveren
Wieldiameter nieuw	mm	1262
Rembediening	Oerlikon	
Remsystemen		
Autom. drukluchtrem	GPR	
Rechtstr. drukluchtrem		
Elektrische recuperatierem		
Dubbele tractie en treenschakeling		
Koppelbare locomotieven	26 en 23	
Type van koppelaar	FRB	
Aantal draden	3 × 19	

Motorisatie en elektrische kenmerken

Bouwer	ACEC	
Tractie motor	- ophanging	neus
	- aantal	4
	- type	CF 729
	- doorlopend vermogen	kW 435
Aandrijvingsoverbrenging door elastische tandwielen, éézijdig	ACEC	
Overbrengingsverhouding	3,107	
Bediening met nokkenas	JH	
Ventil. motor voor tractiemotor		
	- type	CT 16
	- spanning	V 3000
	- aantal	4
	- vermogen	kW 12
Motor voor compressor		
	- type	CT 16
	- spanning	V 3000
	- aantal	2
	- vermogen	kW 12
Motor voor recuperatiegroep		
	- type	SEM 701
	- spanning	V 3200
	- aantal	1
	- vermogen	kW 34,5
Generator voor lading batterij		
	- type ACEC	CV 266
	- spanning	72
	- aantal	1
Batterij	- type	Cd Ni
	- nom. spanning	V 72
	- vermogen	Ah 80
Compressor	- type Westinghouse	242VBZ
	- aantal	2



- 1 Blok JH
- 2 Toestellen afdeling
- 3 Blok DUR
- 4 Groepen moto-compressoren
- 5 Ventilatoren
- 6 Pneumatische borden
- 7 Elektrische borden
- 8 Batterijen
- 9 Hoofdeservoirs
- 10 Recuperatiegroep
- 11 Inductieve shunts



Detail van de 2367 met lijnradio-antenne op het dak. Foto Jan Mahieu.

In 1967 begint de inbouw van lijnradio's bij de machines nrs. 123.062 tot en met 123.071. Op 19 juli 1967 is het hele zaakje operationeel en kan met de nodige proeven worden gestart (zie de hierbij afgedrukte „dienstnota"). Ook heden nog zijn deze machines te herkennen aan de „antenne" op het dak boven de stuurpost.

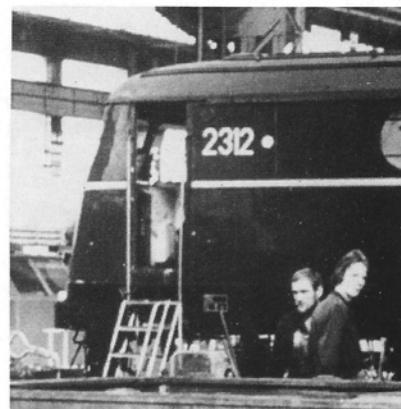
In 1969 wordt bij sommige 123'ers een elektronische anti-slip installatie (zgn. DEUTA) ingebouwd, waardoor de aanzetkracht van de machines verhoogt. Teneinde de aldus uitgeruste lokomotieven, die in enkeltraktie zwaardere lasten mogen en kunnen slepen, te herkennen, wordt achter het nummer op de zijwanden een witte stip (bol) aangebracht. Vanaf 4 september 1970 krijgen alle trak-

tievoertuigen een nieuwe, viercijferige nummering, waarbij het vroegere type 123 de reeks 23 (2301-2382) en de enige lokomotief type 124 (124.001) de reeks(!) 24 (2401) vormen. De bij de nieuwe nummering gebruikte cijfers zijn van het gestandaardiseerde UIC-type van 250mm hoogte. Teneinde de nummers op de kopwanden te kunnen aanbrengen, verliezen de 23'ers vooraan hun karakteristieke „V". De omnummering diende uiterlijk op 31 december 1970 beëindigd te zijn.

In februari 1972 worden, bij gelegenheid van grote revisies, de eerste houders voor de dubbele koplampen gemonteerd. Dit werkje wordt er een van lange adem, vermits de laatste lok deze dubbele koplampen pas in december 1983 ontvangt!

Juli 1973 wordt bij de HLE reeks 23 gekenmerkt door de plaatsing van de schakelaars voor dubbele traktie in treinschakeling. Deze klus wordt deels door de CW Mechelen, deels door de OTW/E (ondersgeschikte traktiewerkplaats elektriciteit) te Ronet geklaard. De eerste hiermede uitgeruste machine (2337) komt dus in juli 1973 buiten, doch het zal nog 20 december 1983 worden, vooraleer de laatste lok (2312) zijn schakelaars krijgt.

Met het doel de zichtbaarheid van de traktievoertuigen te verbeteren, doet de NMBS vanaf begin 1976 schilderproeven, waarbij de reeks 23 de eer te beurt valt, de vanaf dit ogenblik overwegend gele kast met groene sierbanden voor te stellen.

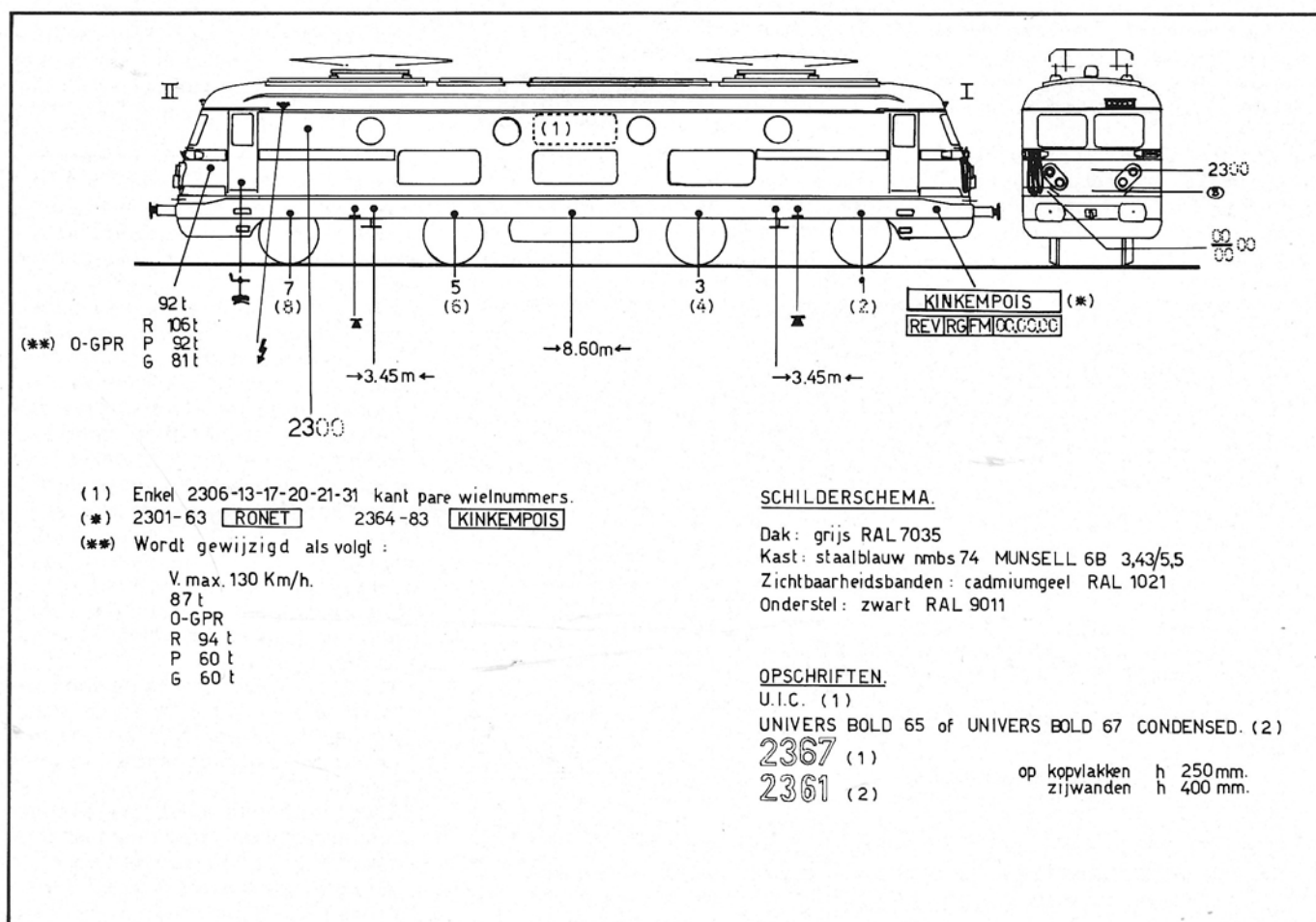


Detail van de 2312 met „witte stip". CW Mechelen, 22 september 1976. Foto Jan Mahieu.

Volgende kleur-experimenten zijn daarbij aan de orde:

- februari 1976: 2376 wordt beplakt met zelfklevers;
- mei 1976: 2355 wordt geschilderd in hetzelfde patroon als 2376, het gebruikte geel is NS-geel;
- juli 1976: 2380 wordt eveneens volgens dit patroon herschilderd, waarbij echter cadmium-geel wordt aangewend.

Na dit experiment werd het cadmium-geel definitief aangenomen. De smalle groene sierbanden dienden evenwel het veld te ruimen voor een dikke staalblauwe band, zoals die reeds eerder voorkwam op HLE 2604. De eerste standaard geel-blauwe 23'er is de 2323, die op 5 september 1977 het licht ziet.





Het kleuren-experiment met de 2355 : NS-gele kast met groene sierbanden. Liège Guillemins, augustus 1976. Foto Antoon Hermans.

2363 en 2322 volgen het voorbeeld van 2323, zonder op dat ogenblik echter reeds van schakeldozen voor treinschakeling te zijn voorzien.

Daar bij deze kleurstelling snel vervuiling optrad, beslist men medio 1980 omgekeerd te werk te gaan : de lokkasten worden vanaf dan overwegend staalblauw, versierd met gele zichtbaarheidsbanden. Het duurt nog tot 1 september 1980 vooraleer de 2337 als eerste 23'er haar nieuwe jurk laat bewonderen. De sinds 1967 aan de gang zijnde, weliswaar niet ononderbroken proeven met lijnradio leiden tot volledige opstelling van het systeem, waardoor inbouw op alle traktievoertuigen mogelijk wordt. In 1983 wordt dan ook tot de algemene invoering van lijnradio besloten. Bij de reeks 23 wordt de lijnradio ingebouwd bij doorgang in de CW Meche-

len, dit sinds juli 1983. De op het dak boven de stuurpost geplaatste antenne is van een afwijkend type dan dit bij de loks 2362-2371 het geval is. Ook worden de met lijnradio voorziene machines uitgerust met twee stekkers die onder de ramen op de kopvlakken worden aangebracht. HLE 2302 is tijdens zijn „speciale” ombouw als eerste met dergelijke installatie uitgerust, terwijl bij lok 2354 de koppelendozen „radio” geheel verdwijnen onder de schakeldozen voor de treinschakeling, zodoende a.h.w. een prototype vormend. Sindsdien zijn ook de nummers 2319, 2330, 2370, 2353, 2366, 2344, 2359, 2363, 2355, 2328, 2361, 2320, 2321, 2356 en 2345 met lijnradio uitgerust.

In een bericht van de algemene directie worden, met het oog op strikte eenvormigheid van het traktiematerieel,



Stuurstand van de 2349. Foto Antoon Hermans.

ook bepalingen opgenomen met betrekking tot de kleurstelling en de beschrifting. De elektrische lokomotieven behouden hun staalblauwe kast met cadmiumgele zichtbaarheidsbanden.

Wel worden nieuwe cijfer- en lettervormen ingevoerd, zoals die reeds worden toegepast op het nieuw geleverde traktiematerieel. Het gebruikte cijfertype is „Univers Bold 65” of „Univers Bold 67 Condensed”. Op 27 januari 1987 verscheen de 2355 als eerste 23'er met het nieuwe cijfertype.

Toestand van schilderingen en nummers op 1 mei 1987

Eénkleurig groen (30 HLE) : 2303, 2304, 2309, 2310, 2312, 2314, 2320, 2324, 2325, 2331, 2335, 2336, 2338, 2339, 2342, 2346, 2347, 2348, 2350, 2351, 2352, 2353, 2357, 2358, 2360, 2364, 2365, 2368, 2370, 2371

Geel/blauw (14 HLE) : 2308, 2318, 2322, 2323, 2367, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382

Blauw met gele zichtbaarheidsbanden (39 HLE) : 2301, 2302 (omgebouwde HLE), 2305, 2306, 2307, 2311, 2313, 2315, 2316, 2317, 2319, 2321, 2326, 2327, 2328*, 2329, 2330, 2332, 2333, 2334, 2337, 2340, 2341, 2343, 2344, 2345, 2349, 2354, 2355*, 2356, 2359, 2361*, 2362, 2363, 2366, 2369, 2372, 2373, 2383

* : Univers Bold Condensed-nummering.

Vroegere proeven met het oog op de verbetering van de machinekamer-ventilatie, meer bepaald voor de koeling van het JH-blok, leidden bij een zestal 23'ers tot de inbouw van een bijkomend ventilatierooster in de zijwand, tussen het tweede en het derde ronde venster. Dit rooster bevindt zich langs de zijde met de **pare** wielnummers en werd aangebracht bij de nummers 2306, 2313, 2317, 2320, 2321, 2331.

2376 : eerste proefschildering voor het ontwerpen van een verbeterde zichtbaarheid (kast overwegend geel met vier smalle groene banden versierd).

2323 : definitief patroon van de gele schildering (overwegend gele kast met brede staalblauwe band).

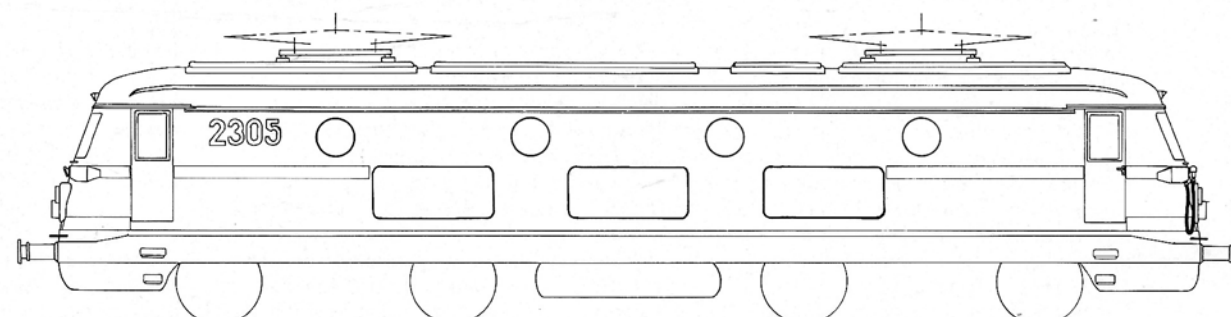
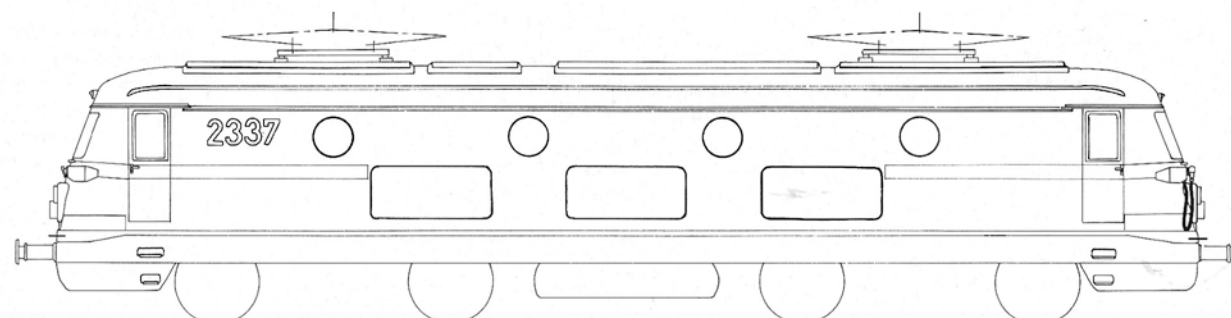
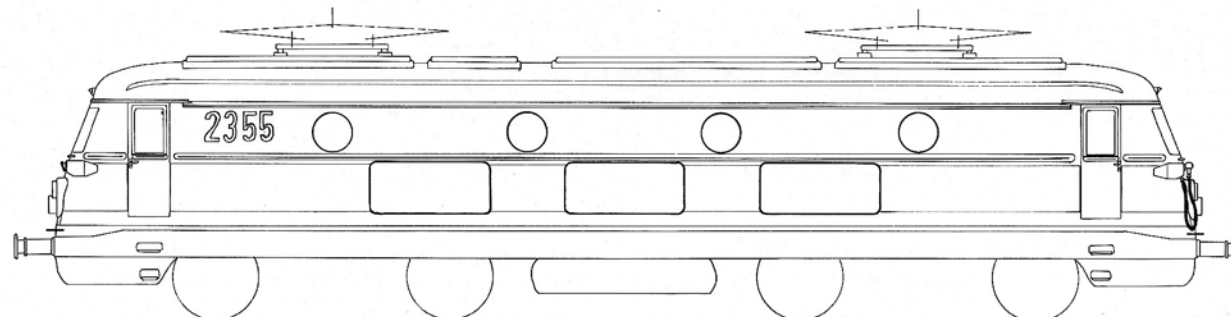
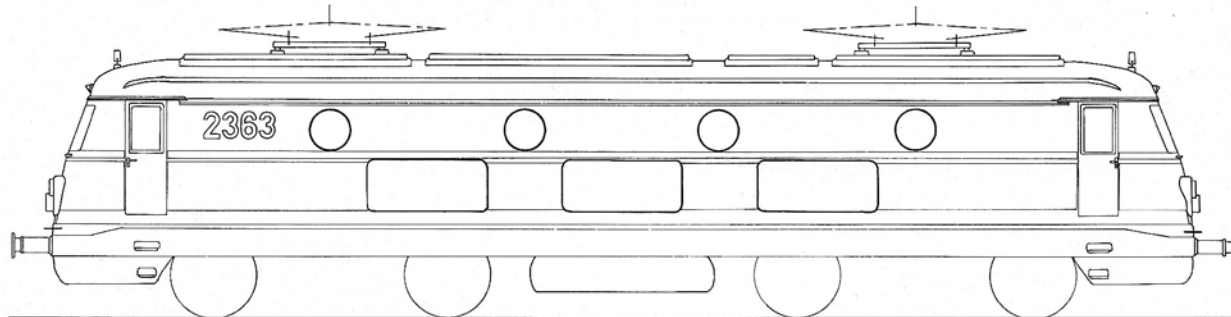
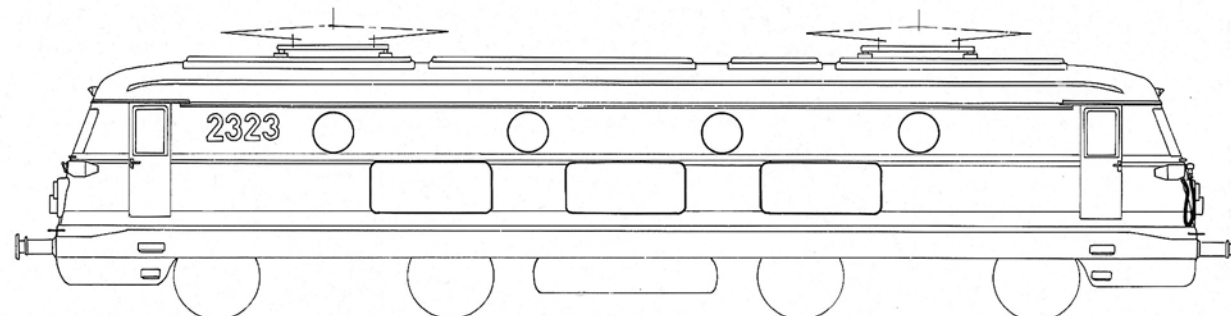
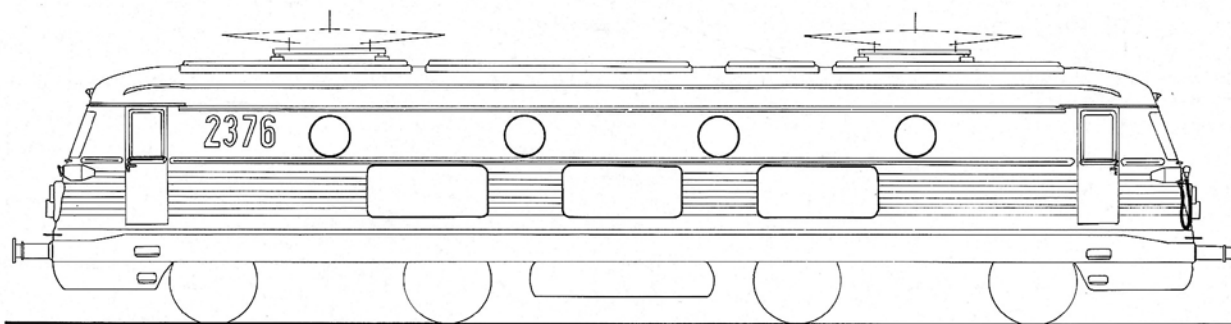
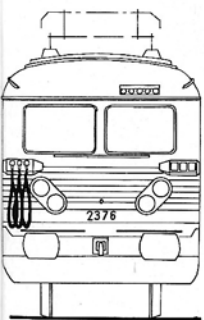
2363 : standaard geel/blauwe lokomotief. Bij de herschildering werd de elektrische installatie voor treinschakeling nog niet aangebracht.

2355 : bij een tussentijdse herziening door Ronet werd de proefschildering van de 2355 (uitzonderlijk !) aangepast aan de standdaardschildering (2 februari 1979).

Hierbij kreeg de lokomotief echter een zwart dak. De sierbanden langs zij bleven bewaard.

2337 : na wijziging van de schilderplannen moesten alle HLE in een blauwe kleur komen, versierd met gele zichtbaarheidsbanden, volgens model 2337.

2305 : definitieve blauwe schildering, waarbij de gele zichtbaarheidsstrepen ter hoogte van de deuren en ventilatieroosters worden onderbroken.





2320 met vier verluchttingsroosters. Schijnpoort, Antwerpen, maart 1978. Foto van onbekend fotograaf, verzameling Jan Mahieu.

Stelplaatsen van de lokomotieven reeks 23

Jaar	Stelplaats	Aantal (nrs.)	Betekenis van de afkortingen
(1966)	FBMZ	21	Brussel Zuid/Schaarbeek
	FSR		
	FBMZ	13	Brussel Zuid/Schijnpoort
	FNZG		
	FLV	13	Leuven
	FEO	11	Ronet
	LJ	6	Jemelle
	MKM	19	Stockem
(1976)	FBMZ	23	Brussel Zuid
	FEO	60	Ronet
8.8.77	FEO	68 (2301/68)	Ronet
	FBMZ	15 (2369/83)	Brussel Zuid
1.10.81	FEO	38 (2301/38)	Ronet
	MKM	30 (2339/68)	Stockem
	FBMZ	15 (2369/83)	Brussel Zuid
15.2.83	FBMZ	53 (2301/38 en 2369/83)	Brussel Zuid
	MKM	30 (2339/68)	Stockem
3.6.84	FEO	63 (2301/63)	Ronet
	NK	20 (2364/83)	Kinkempois

DE „BUITENBEENTJES”

HLE 2302

Teneinde het risico van stof- en sneeuw-indringing in de machinekamer te beperken, wordt op 25 maart 1983 besloten, de verluchttingsroosters in de zijwand te wijzigen en naar omhoog te verplaatsen. Men beslist tot het aanbrengen van één doorlopend verluchttingsrooster bovenaan, zoals dit heden ook bij de nieuwbouwmachines van de reeksen 11, 12, 21 en 27 het geval is.

De ronde verlichtingsvensters moeten,

als gevolg van de voorziene ombouw, naar onder verhuizen. Tegen november 1983 dient, met het oog op proeven en kostenberekening, het prototype te worden opgeleverd.

Het lot beslist dat HLE 2302 deze ingreep zal ondergaan. Op 5 mei 1983 rijdt zij de CW Mechelen binnen om precies twee maanden later, op 5 juli, uiterlijk geheel gewijzigd, terug in het daglicht te treden.

De ietwat vreemde plaatsing van de ronde vensters onderaan in de lokkast bezorgd HLE 2302 reeds vlug het bij het

Kilometervreters...

De 63 machines van Ronet leggen jaarlijks samen zowat 6.500.000 km af, terwijl de 20 lokomotieven van Kinkempois goed zijn voor zo'n slordige 1.860.000 km !

... en hun rekordafstanden

Maand	Lok nr.	Kilometer
9.84	2338	13.217
10.84	2375	12.579
11.84	2307	12.906
12.84	2322	13.093
1.85	2367	12.335
2.85	2354	11.357
3.85	2346	13.535
7.85	2355	13.781
8.85	2317	12.334
9.85	2346	12.723
1.86	2363	12.308
2.86	2318	12.120
3.86	2332	13.408
4.86	2348	11.652
5.86	2326	9.108
		(stakingen !)
6.86	2301	15.039
7.86	2310	16.386
10.86	2309	14.375

personeel geliefde koosnaampje „duikboot”.

Niettegenstaande de met deze machine verrichte proeven volledige bevrediging schonken, bleef de ombouw van de volledige reeks 23, omwille van de hoge kosten, beperkt tot de - nu unieke - 2302 !

HLE 2383 (ex-2401)

Oorspronkelijk geleverd als nr. 123.083 in 1957 wordt deze machine in 1958 omgenummerd tot 124.001. Deze vernummering is een gevolg van een verbouwing met gewijzigde traktieoverbrenging. De motoren worden verend opgehangen en voorzien van een ACEC-overbrenging type G.

Vanaf dit ogenblik vinden met deze machine veelvuldige en bevredigende proeven plaats, doch de afwezigheid van voldoende veerkracht bij torsie teneinde schokken in de aandrijving op te vangen blijft in studie.

Op 1 maart 1961 krijgt de lokkast de éénkleurige donkergroene schildering.

Op 25 maart 1968 komt de 124.001 binnen in de CW Mechelen teneinde te worden omgebouwd met het oog op hoge snelheidstesten (tot 200 km/u). De transmissiesteunen worden gewijzigd,

lage traktiestangen geplaatst en men brengt een zijwaartse verzwaring van de wielen aan. Het karwei wordt afgerond met het monteren van een „voorzetneus”. De daaropvolgende proeven gaan door in mei en in juni 1969 op het baanvak Landegem-Aalter, dat te dien einde speciaal voor hoge snelheden is aangelegd. De testen worden beëindigd in september 1969.

In 1970 wordt het nummer van de machine gewijzigd in 2401, terwijl gedurende de grote revisie van 22 februari 1972 de dubbele koplampen worden aangebracht.



2302, na verbouwing op proefrit, vergezeld van 2233. „Duikboot” 2302 is de enige lok van de oudere generatie met overlangs verluchttingsrooster. 7 juli 1983. Foto Jan Mahieu.

2401, de latere 2383, hier nog met „snor”, doch reeds met dubbele koplampen. Foto van onbekend fotograaf, verzameling Jan Mahieu.

Tijdens de maand maart 1974 wordt de ACEC „G”-transmissie uitgebouwd en vervangen door de klassieke overbrenging met neusophanging van de traktiemotoren. Bij deze gelegenheid wordt de lok hernummerd in 2383.

Op 22 januari 1982 komt HLE 2383, na een grote revisie, in de standaardkleuren staalblauw met gele zichtbaarheidsbanden terug op het spoor. Zij was op 10 december 1981 voor deze opknapping binnengereden.

Sinds 3 juni 1984 wordt zij, bij het invoege treden van het IC-IR plan, ingezet als vaste opdruklokomotief op de helling tussen Liège Guillemins en Ans. Voor het volbrengen van deze taak kreeg zij speciaal verbrede buffers en een drukmanometer.

De huidige dagtaak van HLE 2383 ziet er uit als volgt :

dienstaanduidingen : N67 = wekdagen, R67 = zater, zon- en feestdagen, nihil = alle dagen.

nr. trein (gevolgd door uur van vertrek te Liège Guillemins) : 529 (5u46), 218



(6u49), 3402N67 (7u25) of 531 R67 (7u46), 310 (8u46), 312 (10u46), uitwijken te Kinkempois ATE voor veiligheidsschouwing en aflossing bestuurder, 318 (13u46), IC+42 (14u52), 539 (15u46), 320 (16u46), 541 (17u46), 322 (18u46), 324 (19u46), 54194N67 (20u51) of 544 R67 (20u46), 326 R67 (21u46).

BESLUIT

De bij de treinbestuurders omwille van haar betrouwbaarheid geliefde reeks 23 is in meerdere opzichten uniek : alle 83 gebouwde eenheden zijn nog steeds in dienst en hebben het stuk voor stuk gepresteerd om tijdens hun levensloop méér dan twee miljoen kilometer af te leggen (m.a.w. iedere machine reed reeds minstens vijftig maal de omtrek van de aarde of vijfmaal de afstand van de aarde naar de maan !). Een beter kwaliteitsgetuigschrift kan men de Belgische lokomotiefbouwers uit 1955 bezwaarlijk toekennen !

Jan Mahieu en Staf Cuyt

N.B. Het fraaie speciale tekenwerk voor deze bijdrage werd, naast het bezorgen van talrijke gegevens, gerealiseerd door Jan Mahieu, waarvoor ik hem van harte wens te danken. S.C.

DE 2374 VAN LIMA IN HO

De meest positieve opmerking die over het model kan worden gemaakt is, dat de lokkast op de juiste hoogte ligt. De lokomotief kreeg een kleinere trekhaak t.o.v. de vroegere modellen, heeft ingezette ramen, nieuwe bufferplaten, nieuwe en tot aan de onderkant van de kast doorlopende handgrepen aan de stuurstanden, vermoedelijk nieuwe stroomafnemers die echter niet functioneel zijn en waarvan de dubbele sleepstukken niet conform de Belgische pantografen zijn. De kontaktdozen voor dubbeltractie werden, evenals de dubbele frontlichten, mooi aangebracht. Schildering en beschrifting zijn goed verzorgd, doch het blijft mij een raadsel waarom de stelplaatsaanduiding foutief is.

Het model vertoont nogal wat negatieve kanten. Uiteraard werd bij de kon-

Lima 2374 : vergelijkende cijfers

	1/1	1/87	Lima
Lengte over de buffers	18000 mm	206,8 mm	205 mm
Radstand	8600 mm	98,9 mm	96,5 mm
Asafstand draaistel	3450 mm	39,6 mm	36 mm
Doormeter wielen	1262 mm	14,5 mm	14,4 mm
Afstand draaipunt draaistel tot buffer	4700 mm	54 mm	53,5 mm
Dakhoogte	3755 mm	43,2 mm	44,2 mm

De maatvoering blijft binnen redelijke perken, doch bij de radstand en bij de asafstand loopt de zaak een beetje uit de hand.

Snelheidsproeven

Onbelast

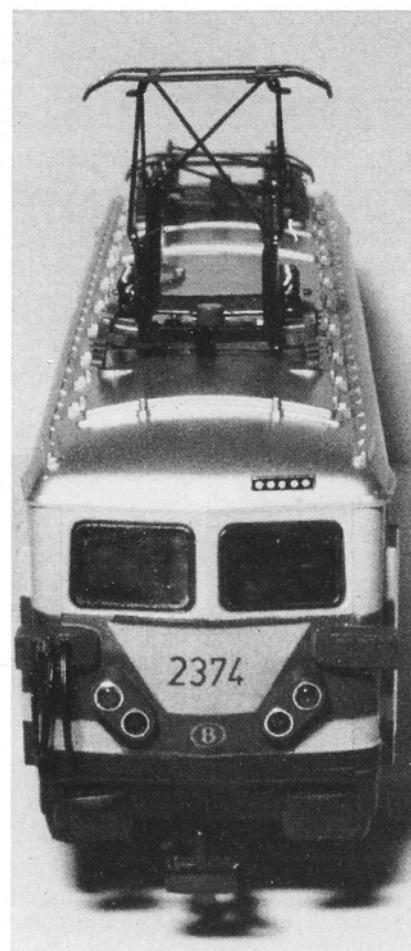
12V : 180 km/u
9V : 137 km/u
6V : 80 km/u



2383, nog niet in functie als opdruklok te Liège, is alvast getooid met het nieuwste uniform : blauwe kast met gele banden. Antwerpen-Noord, 5 mei 1983. Foto : Antoon Hermans.

struktie vertrokken van de kast van de vele jaren geleden uitgebrachte 125.012. De vensteropeningen in de aangepaste fronten en in de deuren zijn een ietsje kleiner (d.w.z. te klein) geworden en de gebogen schortplaat onderaan de stuurstanden is eveneens van te klein formaat. Aan de frontzijden werd zij gewoon weggelaten ten behoeve van het functioneren van de koppelhaken. Naast de deuren treft men nog steeds de geheel overbodige positioneringslichten aan. Dakleidingen zijn nog immer opgegoten i.p.v. apart opgezet. De frontlichten tonen alleen wit licht, dat bovendien door de vensters van de stuurstand schijnt.

Een laatste opmerking betreft de draaistellen, waarbij men het heeft klaargespeeld, de astappen in werkelijkheid dichter bij mekaar te plaatsen dan door de zijdelingse scheenplaten van het draaistel wordt aangegeven.

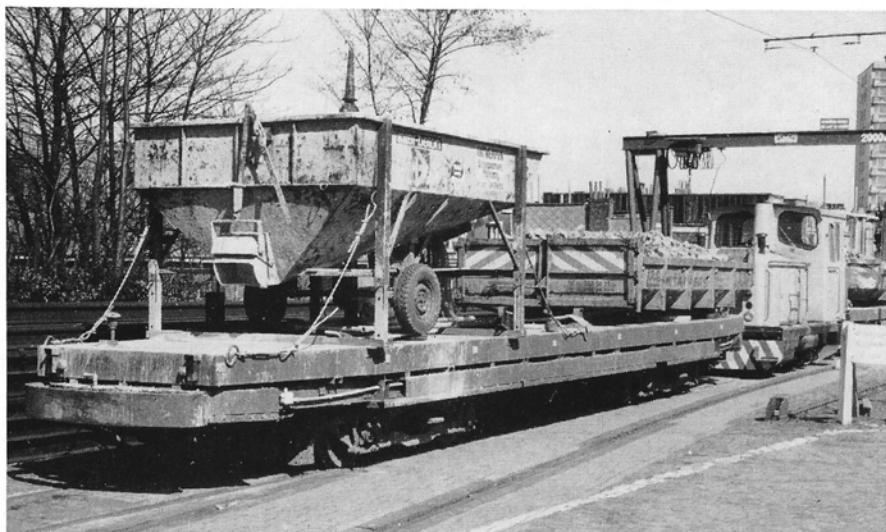


Eindbeoordeling Lima 2374

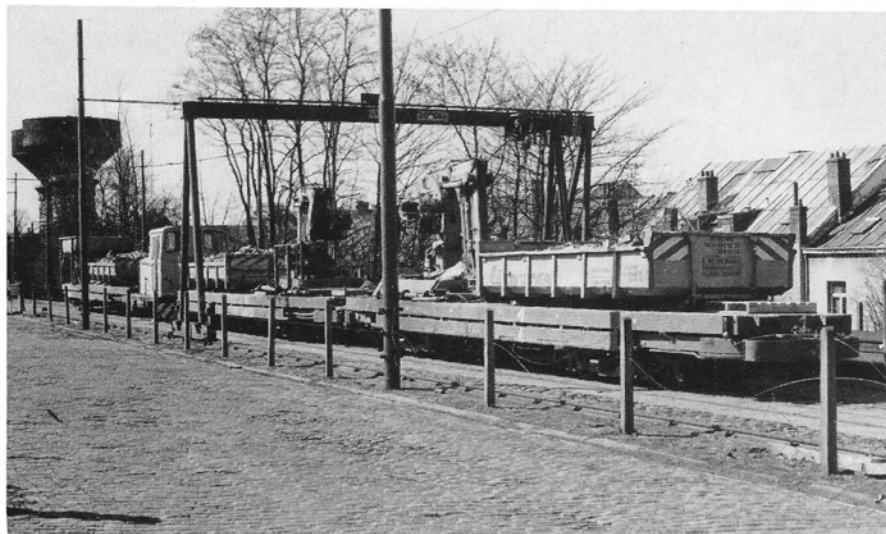
Wanneer ik de positieve en de negatieve aspecten van dit model tegen elkaar afweeg, kom ik hoogstens tot de kwotering *** (goed).

Roger Vissers

Buurtspoorwegtrams in de Antwerpse premetro !



Antwerpen-Oost, losplaats MIVA, 5 april 1987. Platte wagon nr. 3, met NMVB-onderstel 10491 : de 9079 van de kleurenfoto uit Rail-Revue 8/1987 (!) met diesellok type MV 8. Onderaan is duidelijk het S-motorwagenchassis te herkennen. Als „bovenbouw” werd een nieuw metalen platform aangebracht. Foto E. Keutgens.



Antwerpen-Oost, losplaats MIVA, 5 april 1987. De volledige werktrein van de T.V. Waterdichting : v.l.n.r. platte wagon nr. 3, de diesellok, platte wagens nrs. 2 en 1. Foto E. Keutgens.

De titel van dit artikeltje zal menig lezer wellicht verbaasd doen opkijken, doch er schuilt wel enige waarheid in.

Heden worden er door de „Tijdelijke Vereniging Waterdichting” in de Antwerpse premetrotunnels en -stations waterdichtingswerken uitgevoerd. Deze tijdelijke firma, waarin verschillende aannemers verenigd zijn (Bouwwerken Verbeeck, C.E.I., C.F.E., Franki, Van Rymenant en B.W.W.), heeft als opdracht het waterdicht maken van de sliwandvoegen in de tunnelkokers en de stations (uitgezonderd de halte Groenplaats) die nu in dienst zijn.

Om alle bouwmaterialen via het spoor te kunnen aan- en afvoeren kocht de T.V. Waterdichting bij de NMVB in Henegouwen drie motorrijtuigen type S, nl. de nummers 9075, 9079 en 9109.

Het toeval wil nu dat de kleurenposter in Rail-Revue nr. 8/1987 ons nog een

laatste beeld geeft van de 9079 in dienst op de lijn 31 op 11 oktober 1986. Het koetswerk van de drie motorrijtuigen werd door de firma „Metaalwerken Van Roey” uit Malle (Westmalle) in Henegouwen afgebroken.

De motoren en sommige elektrische onderdelen werden gerecupereerd door de „Association pour la Sauvegarde du Vicinal” (Asvi).

De drie chassis met motorloze draaistellen vervoerde men naar de werkplaats te Westmalle, waar zij werden verstevigd en voorzien van een metalen platform over de ganse lengte van het ontmantelde rijtuig. Hierdoor ontstonden drie robuuste platte wagens. Zij kwamen te Antwerpen-Oost toe op vrijdagen 20 en 27 februari 1987.

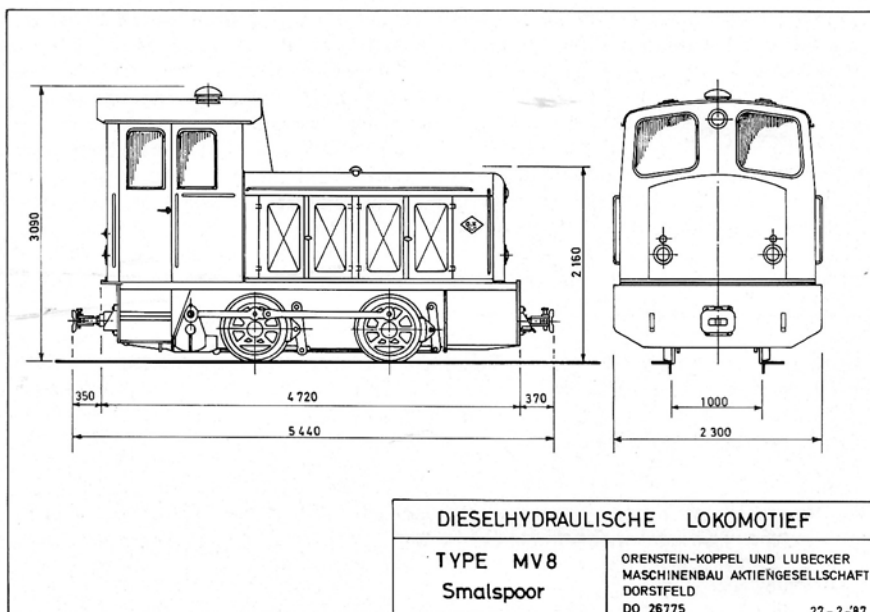
De T.V. Waterdichting nummerde de ex-type S-rijtuigen van 1 tot en met 3. Op de chassis staan de NMVB-nummers gelast, zodat kon achterhaald worden dat :

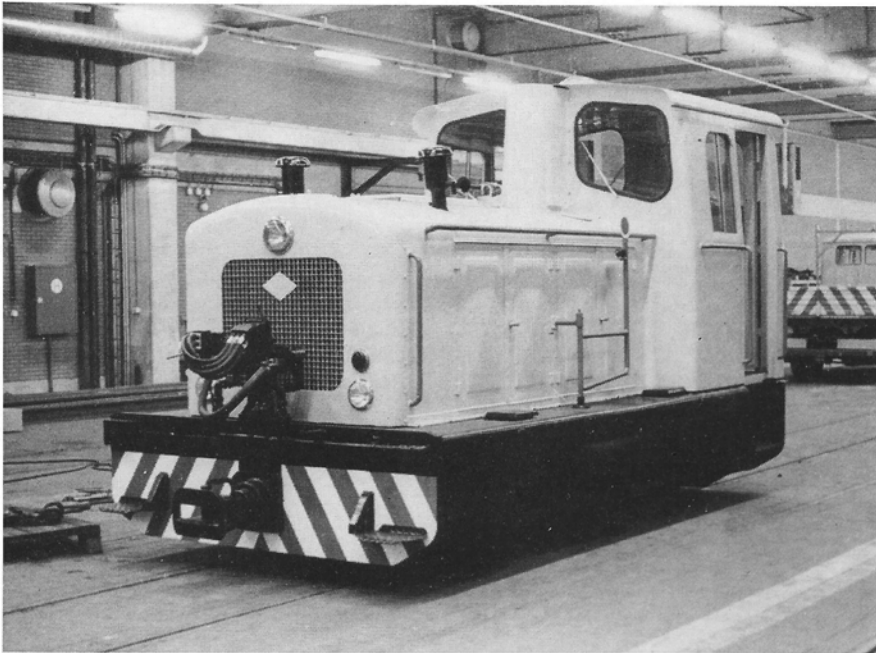
- platte wagon nr. 1 het NMVB-chassisnummer 10 224 draagt. Nieuw NMVB-nummer (vanaf 1976) 9 141. Volgens de geschriften werd echter de 9075 (ex-10 283) aangekocht. Gebeurde hier op het laatste ogenblik een verwisseling ? De wagon werd door de aannemer voorzien van een beweegbare kraan;
- platte wagon nr. 2 het NMVB-chassisnummer 10 075 draagt. Nieuw NMVB-nummer 9109. Deze wagon werd eveneens van een kraan voorzien;
- platte wagon nr. 3 het NMVB-chassisnummer 10 491 draagt. Nieuw NMVB-nummer 9079.

De drie platte wagens worden beremd met de nog aanwezige Westinghouse-installatie type S.

Daar de aannemer over geen tractiematerieel beschikte, kocht de T.V. Waterdichting - door bemiddeling van de firma NEWAG uit Duisburg in West-Duitsland - een twee-assige metersporige dieselhydraulische lokomotief.

De lok, gebouwd door Orenstein & Koppel und Lübecker Maschinenbau A.G. -





MIVA - Grotehondstraat, donderdag 8 januari 1987. De twee-assige diesel-hydraulische lok type MV 8 van de T.V. Waterdichting. Foto E. Keutgens.

Werk Dorstfeld, draagt het konstruktienummer 25 987. Zij werd op 5 oktober 1960 aan de Hohenlimburger Kleinbahn A.G. geleverd. Bij deze maatschappij droeg de machine het nummer 2.

Zij is van het type MV 8, voorzien van een zes cilinder viertakt-dieselmotor van 145 PK en haalt een maximum-snelheid van 17 km per uur. De lok ontwikkelt een trekkracht van 6.170 kg bij 6.000 toeren/min en weegt rijklaar 20 ton. Zij kwam te Antwerpen-Oost toe op donderdag 18 december 1986.

Voor de algemene maten van de machine verwijzen we naar de gepubliceerde tekening.

Zowel de diesellok als de platte wagens worden gestald op het NMBS-terrein van Antwerpen-Oost.

Ter plaatse heeft MIVA een spoorverbinding met de NMBS evenals een in 1979 aangelegde losplaats.

Om hogervermeld materieel te kunnen plaatsen en om MIVA op de losplaats niet te hinderen, werd het meterspoor tussen 9 en 14 februari 1987 door de firma Frateur-De Pourcq met ongeveer 100 m verlengd.

Tevens werden op de Draakplaats, voor de ingang van de tramloods Wegenis en Werken, op 19 en 20 februari 1987 een wissel en een kruising geplaatst, zodat het materieel van de aannemer, komende van de helling van Antwerpen-Oost, rechtstreeks naar de stad en naar de open hellingen van de

premetro in de Mercatorstraat kan rijden.

Tijdens de dag worden bouwmaterialen te Antwerpen-Oost gelost en geladen en kan het gebeuren dat de lok met één of meerdere platte wagens naar de premetrohelling aan de Mercatorstraat rijdt. Praktisch elke nacht in de week, na de doorrit van de laatste tram, rijdt de „werktrein“ in de metro-kokers voor de bediening van de werven.

Eind 1987 zullen de waterdichtingswerken beëindigd zijn. Wat er dan met het hier beschreven rollend materieel te gebeuren staat is ons op heden niet bekend.

De voor deze bijdrage gekozen titel is zodoende echter geen leugen !

April 1987

Eric Keutgens

PUNTSTUKJE

• Met stoomlokomotief 29.013 en 7 K-rijtuigen naar Blankenberge op zondag 30 augustus 1987. Vertrek in Antwerpen Centraal om 8.15 u, met haltes te Berchem, Mortsel, Mortsel Lierssteenweg en Hove. Prijs heen en terug : 590 F. Terugreis met elektrische tractie. Vertrek Blankenberge om 18.00 uur. Alle rijtuigen eerste klasse. Inlichtingen en reservatie : Tom Wustenberghs, Maria Gorettistraat 30, 2510 Mortsel, tel. 03/455.15.93.

Betaling biljetten op rekening 001-0188468-73 o.v.v. stoomtrein 30.8.87.

Speciale Stoomtrein „Eeklo - Maldegem Express“ - 1 augustus 1987

Trajekt : Leuven - Mechelen - Dendermonde - Gent - Eeklo (H/T)
Eeklo - Maldegem (2X)

Uurregeling : Vertrekuur Leuven: 08.20, Mechelen: 08.57, Dendermonde: 09.40, Gent Dampoort: 10.30, aankomst Eeklo: 11.00, vertrekuur Eeklo: 12.15, aankomst Maldegem: 12.35, vertrekuur Maldegem: 15.00: aankomst Eeklo: 15.20, vertrekuur Eeklo: 16.40.

Samenstelling van de trein : lokomotief 29.013 + 5 L B - rijtuigen + 1 L B D - rijtuig.

Opmerkingen : - fotostops : er wordt getracht op een aantal interessante plaatsen fotostops in te lassen. De juiste plaatsen zullen pas tijdens de rit worden meegedeeld.

- bezoek aan het nieuwe stoomcentrum te Maldegem.

- muzikale begeleiding op de trein door de bolhoedenfanfare uit Machelen.

- tal van animatie-activiteiten in Eeklo.

Prijs :

- rit Leuven - Eeklo (H/T) : 400,- Fr. per persoon. Kinderen tot 6 jaar reizen gratis.

- rit Eeklo-Maldegem (H/T) en bezoek aan het stoomcentrum : 100,- Fr. per persoon. Kinderen tot 6 jaar reizen gratis.

Verkoop van de biljetten

Enkel door overschrijving op bankrekening nr. 442-9635521-56 ten name van de stedelijke feestraad en met vermelding van de rit en het aantal biljetten.

De biljetten worden per kerende post toegestuurd, tesamen met toeristische informatie over Eeklo en het Meetjesland en een paar verrassingen.

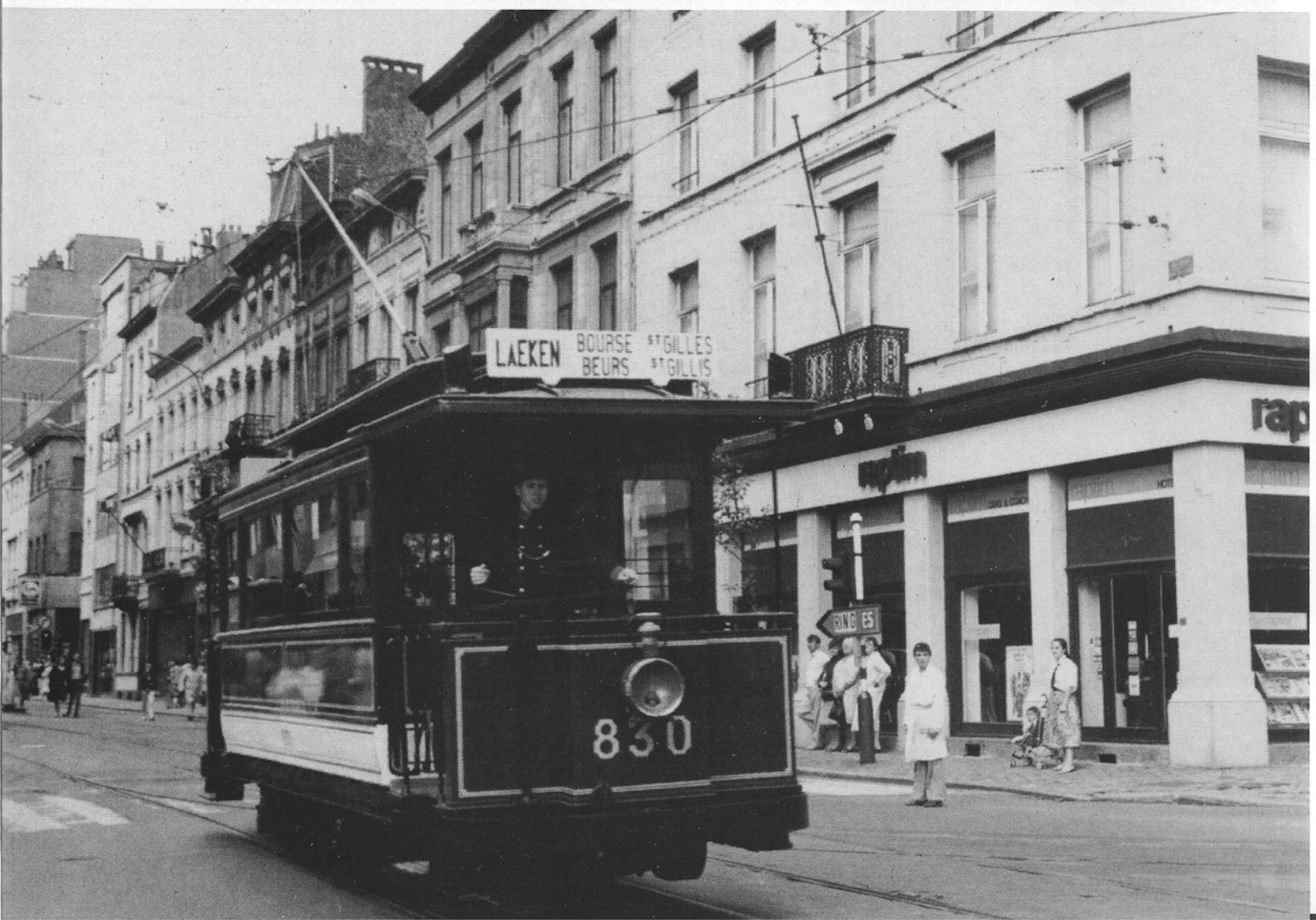
De speciale stoomtrein „Eeklo-Maldegem Express“ is een organisatie van de stedelijke feestraad Eeklo, in samenwerking met het stoomcentrum van Maldegem. Deze activiteit gaat door met de medewerking van de KREDIETBANK.

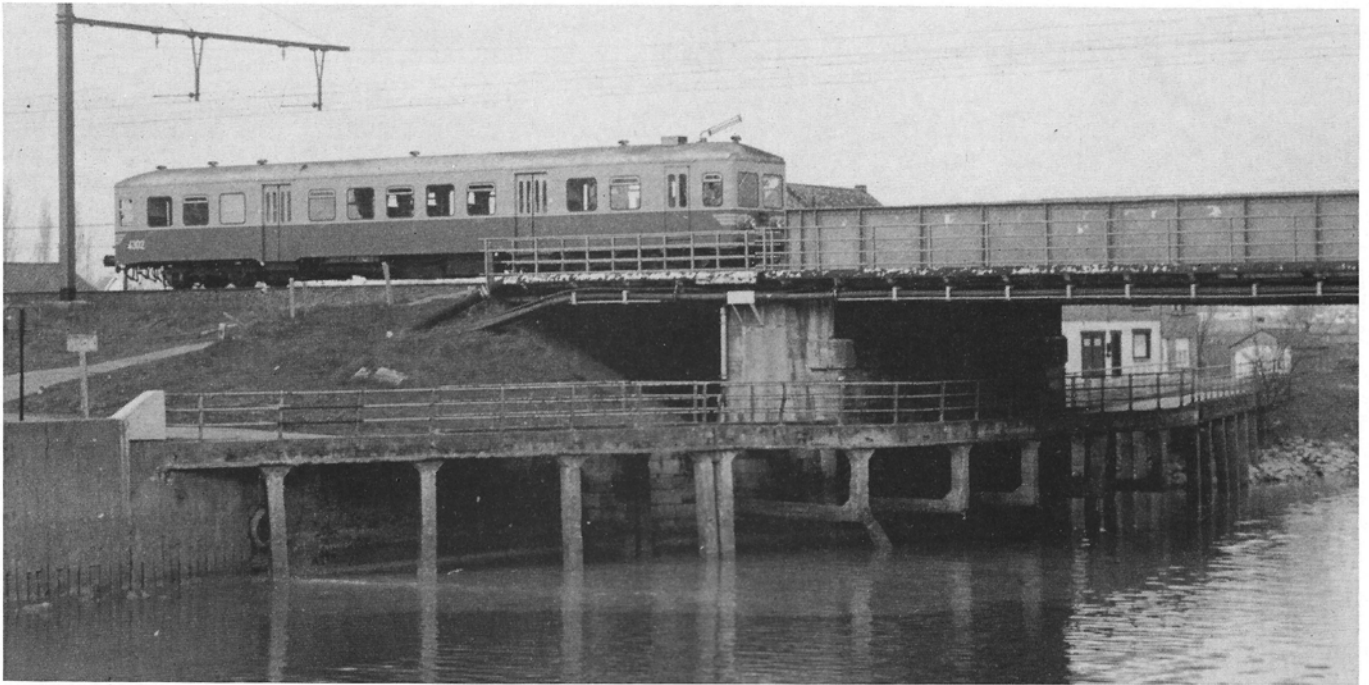
Info : Stedelijke Feestraad - Jan Frans Willemsplein 13 - 9900 Eeklo - tel. 091/77.77.07 (kantooruren).

Tramway Touristique de l'Aisne (Toeristische Tram van het Aisnedal). Deze reeds in 1964 opgerichte vereniging is de oudste museumlijn-exploitant in België. Zij onderhoudt stoom- en dieseltramritten tussen Pont d'Erezée en Forge of Dochamps in de provincie Luxemburg. Spoorauto AR 133 en bijwagens 1344 (beide ex-NMVB) tussen Amonimes en Erezée op 25 april 1987. Foto Eric Keutgens.



Evenals in 1985 richt het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel (MSVB) op 21 juli 1987 in de hoofdstad een tram- en busparade in (zie Spooragenda). De in 1901 gebouwde elektrische motorwagen 830 van de Tramways Bruxellois zal aan deze happening deelnemen. Foto Staf Cuyt, 21 juli 1985.





Vlaanderen is een museumbedrijf rijker :

Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs ingehuldigd

De in april 1977 opgerichte en dus tienjarige vzw BVS (Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief) had op 11 april 1987 alle redenen om een beetje uitbundig te doen. Die dag werd niet alleen de door haar geëxploiteerde museumstoomspoorlijn Dendermonde-Puurs officieel ingehuldigd doch werd ook de van de NMBS aangekochte dieselmotorwagen (spoorauto) 4302 aan de vereniging overgedragen.

Er heerste die zaterdagmorgen koortsachtige bedrijvigheid rond het stationsgebouwtje van Baasrode Noord. Toen in de voormiddag zowat alles in gereedheid was gebracht om omstreeks 14 uur tot de plechtigheden te kunnen overgaan, dreigde er omstreeks 10.30 uur nog een onverwachte kink in de kabel te komen : een in december 1985 op lijn 52 aangevoerde goederentrein, die bij gelegenheid van de op 11 april '87 te Dendermonde gelegde voorlopige aansluiting met lijn 53 door de NMBS zou worden teruggenomen, werd op het laatste ogenblik afgekeurd en diende in allerijl (d.w.z. tegen zo'n goeie 3,5 km per uur) terug naar Baasrode gevoerd, ten einde het enkelsporige baanvak Dendermonde-Baasrode vrij te maken voor de inhuldigingsmanifestatie.

Terwijl het enkele tientallen PK's „sterke”, kanariegele dieseltrekkertje van de vereniging zeer langzaam doch overigens feilloos deze zware taak volbracht, dienden vele min of meer geduldige automobilisten voor de iets te voorbarig gesloten overweg te Baasrode te wachten. Toen te Baasrode Noord de rangeerbewegingen met de overtollige goederentrein waren beëindigd, liep in het station Dendermonde NMBS, precies op het voorziene uur (11.35 uur) motorwagen 4302 uit Kortrijk binnen op spoor I.

BVS-voorzitter Blommaerts drapeerde de nieuwste aanwinst van zijn vereniging met de nationale driekleur, waarna rond 14 uur de Heer Minister van Verkeerswezen, gevolgd door tal van NMBS-functionarissen en andere genodigden op de 4302 stapten voor de rit naar Baasrode.

Precies op de voorlopige aansluiting tussen de lijnen 52 en 53 werd het rijtuig door de NMBS aan de BVS overgedragen.

Intussen waren te Baasrode, naast de persmensen, heelwat belangstellenden komen opdagen. Het wachten op de Heer Minister en zijn gevolg werd bekort door de vrolijke deuntjes van een feilloos splend plaatselijk muziekkorps.

Omstreeks halfdrie toonde spoorauto 4302 eindelijk zijn frisse rood-gele jas aan de in Baasrode wachtenden.

Nadat de voorname passagiers waren uitgestapt was er nog even een kleine opschudding onder het publiek omdat 4302, die werd verondersteld de intussen klaarstaande stoomtrein te laten voorrijden, het vertikte om achteruit te willen rijden. Nadat de koppige machine naar de andere zijde van de overweg was overgebracht, kon de Heer Minister De Croo het vier plus één meter lange nationale lint doorknippen en werd de reis, na het spelen van het Volkslied, per stoomtrein verdergezet.

Na aankomst te Puurs vond op het gemeentehuis een geanimeerde receptie plaats, gelardeerd met de nodige toespraken, waarin de Heer Minister nogmaals trachtte „zijn” TGV te verkopen en waarbij de Heer Burgemeester van Puurs de gelegenheid te baat nam om belangstelling te vragen voor „zijn” station en voor een te Puurs-Breendonk gebrouwen „diabolisch” bier, bier dat

door de Heer De Croo blijkbaar zeer op prijs werd gesteld.

Al met al een onvergetelijke dag voor de jubilerende BVS !

De reporter ter plaatse

PS : er worden door de BVS op Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs dit jaar nog ritten georganiseerd op 5 en 21 juli, 2 en 16 augustus, 19 september en 4 oktober. Info : tel. 053/70.38.37 of 02/759.95.66 (na 19 uur) of in het station Baasrode Noord (op zaterdagen en op exploitatiedagen), tel. 052/33.02.23.

Foto boven : Spoorauto 4302 kruist de Dender te Oudegem tijdens de overbrengingsrit van Kortrijk naar Baasrode SDP, 11 april 1987. Foto Ronald Mardaga.

Tegenoverliggende bladzijde - links boven : het SDP-kanariepietje te Baasrode in actie met de zware goederentrein. Foto Staf Cuyt.

- rechts boven : dieselmotorwagen 4302 voor het laatst (?) in station Dendermonde NMBS.

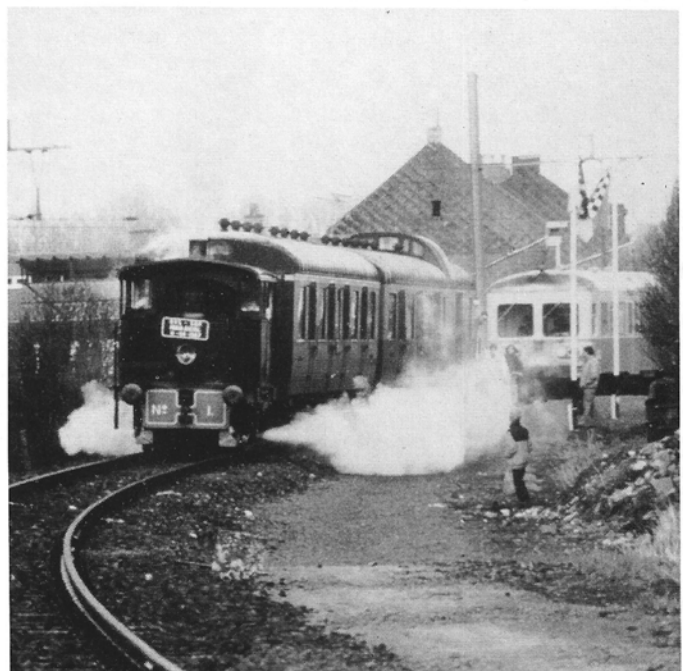
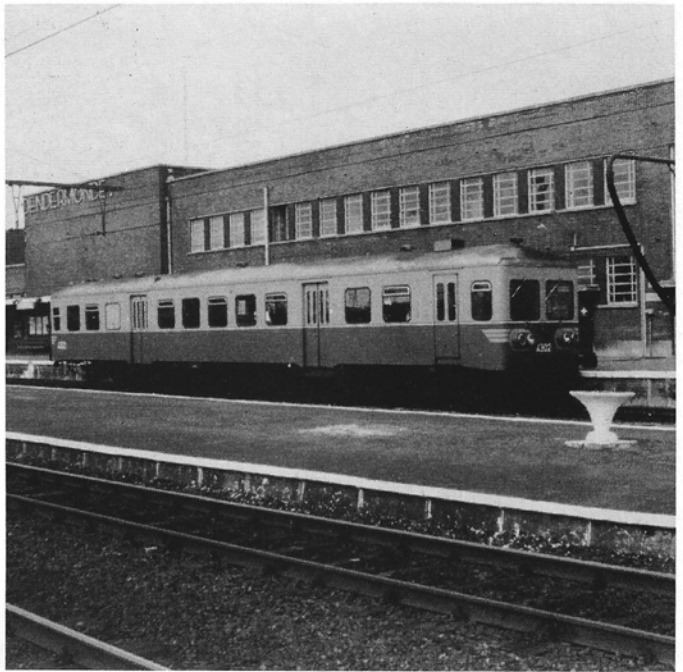
Foto J. Oskam.

- links midden : de 80 jaar jonge Cockerill wordt intussen te Baasrode met de nationale kleuren getooid. Foto Staf Cuyt.

- rechts midden : aankomst van de „personaliteiten-special” te Baasrode. Foto Alain Veys.

- links onder : Verkeersminister De Croo knipt het traditionele lint. Foto Alain Veys.

- rechts onder : vertrek van de trein vanuit Puurs SDP. Foto Johan Eembeek.



Het bekijken of het lezen waard

Diesel B door Max Delie (fotografie) en Julien Casier (tekst). G. Blanchart & Cie, Brussel 1987. Formaat DIN A4 (21 x 29,7 cm), omvang 175 blz. Prijs 2045 F.

Een fotoboek van Max Delie wordt door de spoorwegliefhebber steeds met veel belangstelling tegemoet gezien en ook deze maal wordt de lezer (kijker?) niet in zijn hooggespannen verwachtingen bedrogen. Samen met enkele andere fotografen (Casier, Coles, Hertogs, Maurus, Moens en Pasiels) en met de fotodienst van de NMBS realiseerde Delie een kijkboek dat er wezen mag. Julien Casier zorgde voor de begeleidende tweetalige teksten (nederlands - frans), daarbij de lezer een goed beeld ophangend van de evolutie van de dieseltraktie bij de Belgische spoorwegen in het algemeen en verantwoord uitwijkend over de diverse lijn- en rangeerdieselreeksen bij de NMBS in het bijzonder. Zijn „strijd” met het nederlands heeft Casier echter nog niet geheel gewonnen.

Het gebruikte mooie papier laat de uitstekende foto's prachtig tot hun recht komen. Waar de auteurs in hun voorwoord stellen dat de hoge produktiekosten van het boek slechts relatief weinig kleurproducties toelaten, bieden de achtenveertig opgenomen kleurenfoto's desondanks een mooie illustratie van de diverse schilderingen die bij de NMBS-diesels werden en worden toegepast.

Wel vinden wij het enigszins misplaatst dat de tekstauteur van de gelegenheid gebruik maakt om, door middel van sommige foto's en bijhorende legendes, propaganda te maken voor zijn vereniging, waar andere verenigingen bij gelijkaardige manifestaties worden verzwegen.

Bij sommige foto-bijchriften wordt met het nederlands eerder karig omgesprongen, met het gevolg dat de nederlands-talige lezer relatief belangrijke informatie wordt onthouden. Eén voorbeeld daarvan dienen wij de lezer voor te leggen: „Vue des locomotives série 64 subsistant à Hasselt, peu avant leur ultime transfert en direction de l'A.C. Salzannes et l'envoi à la mitraille” wordt in het nederlands „De laatste 64'ers van Hasselt” (sic - blz. 165).

Een belangrijk hiaat in het boek wordt gevormd door het volledig ontbreken van de dieseltreinstellen en de dieselmotorwagens (spoorauto's). Wellicht

kunnen zij het onderwerp vormen voor een aparte uitgave.

Tenslotte moet ons van het hart dat dit schitterende fotoboek één zwarte schaduwzijde afwerpt: het is namelijk peperduur. Doch de oorzaak daarvan is ons, bij het produceren van een eigen tijdschrift, beter bekend dan ons eigenlijk lief is!

S.C.

Benelux Locomotives and Multiple Units (Benelux Lokomotieven en Treinstellen) door Brian Garvin, Peter Fox en Gordon Lacy. Platform 5 Publishing Ltd., Sheffield, Groot-Brittannië. Prijs 350 F.

Eind 1986 verscheen, als een soort opvolger van het in 1981 door Stenvall in Malmö uitgegeven zakboekje „Benelux Lokomotieven en Treinstellen”, dit 96 bladzijden tellende boekje. Vooraleer tot een bespreking van het werk over te gaan, dienen wij er al dadelijk op te wijzen dat het praktische gebruik van de handige „Stenvall'etjes” er bij deze uitgave niet inzit: het formaat is te groot om als zakboekje te kunnen dienen en het gaat hier om een in een kartonnen omslag ingekleefde, genaaide uitvoering, die bij veelvuldig gebruik reeds vrij snel zal verslijten. Bovendien is het boekje uitsluitend in het engels opgesteld, wat voor sommige lezers een niet gering bezwaar zal betekenen.

Het werk geeft een overzicht van de Belgische, Luxemburgse en Nederlandse lokomotieven en treinstellen waarbij, eigenaardig genoeg, ook de sneltram Utrecht-Nieuwegein wordt opgenomen. Verder wordt, voor wat de NS aangaat, een opsomming van het getrokken reizigersmaterieel gegeven. Het boek beweert ook een lijst te bevatten van bewaarde historische loks en stellen doch geeft daarvan, althans zeker wat ons land betreft, slechts een hoogst onvolledige inventaris: zo zou de CFV3V in het bezit zijn van dieselstel 4001, van dieselmotorwagen 4906 en dat is alles! Wel hoogst merkwaardig, als men bedenkt dat voor de Nederlandse museumverenigingen zelfs de bewaarde Duitse stomers worden opgesomd.

De grote helft van het boek is gewijd aan de NMBS, wat lang niet betekent dat de lezer van alle Belgische lokomotief- en treinsteltypes een foto mag verwachten. Wel komen nogal wat foto's van NS- en CFL-materieel in het Belgische gedeel-

te terecht, wat het geheel zeker niet overzichtelijker maakt!

De overigens goede tot uitstekende zwart-wit foto's worden afgewisseld met soms zwakke tot bijna onscherpe kleurenrepro's van eerder bedenkelijke kwaliteit en kleurweergave. Het tekstgedeelte - wat wordt verondersteld de lezer te informeren over het onderwerp van het boek - is vrij summier, bevat een massa nummers en afkortingen en noopt tot heel wat bijkomend opzoekingswerk, wat toch zeker niet de aanvankelijke bedoeling van de samenstellers kan zijn geweest.

Besluit: bij een eventuele herdruk is het geheel van het boek aan een dringende herwerking toe, waarbij de auteurs zich best kunnen laten leiden door het gezegde dat „eenvoud kenmerk van het ware” is. Dit hadden ze bij Stenvall in Malmö allang begrepen!

S.C.

De v.z.w. Amutra (Vrienden van het Trammuseum) brengt, bij gelegenheid van het vijftienvestigjarige bestaan van het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal, een bijzonder fraaie reeks van kleurenprentkaarten uit. Deze kaarten stellen enkele van de meest interessante, door de vereniging bewaarde trammaterieeltypes voor. Deze prentkaartenreeks kost 150 F en is te koop in de diverse trammusea.

De NVBS (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen) brengt eveneens twee nieuwe series prentkaarten, die onderdeel gaan vormen van een groter geheel, waarin van elk type Nederlands railmaterieel een opname zal voorkomen.

De tramreeks bevat opnamen van GVB (ook metro), HTM, NZH, RET en Sneltram Utrecht. De spoorserie bevat louter opnamen van NS, te weten van de materieelseries loks 1100, 1500 en 2200, van treinstellen Benelux, mat. '54, plan V en DE II (onverbouwd) en van een motorpostrijtuig met wagon.

De NVBS ansichtenreeksen zijn alleen als serie te bestellen door f 6,- (inclusief verzendkosten) per serie over te maken op giro 9080 t.n.v. Documentatiebureau NVBS te Leiden, onder vermelding van de gewenste reeks(en). Zij zijn ook verkrijgbaar in enkele boekhandels en modelbouwzaken.

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!

HO-bovenleiding naar NMBS-voorbeeld

Naar aanleiding van het uitbrengen van Belgische bovenleidingsmasten door de Firma Sommerfeldt volgt hier een bijdrage, gebaseerd op de NMBS-brochure „Montage handleiding voor de bovenleiding”, uitgave 1967.

Zoals alles wat met spoorwegmodelbouw te maken heeft, is ook dit aspect een grote verzameling compromissen en het is de bedoeling om tot een realistisch resultaat te komen, zoveel mogelijk de basisprincipes respektierend.

1. MASTEN

In het raam van een industriële produktie is het niet mogelijk masten te voorzien met een aangepaste vorm voor alle mogelijke situaties. Het kan dus nodig zijn om, vertrekkend van handelsprodukten, over te gaan tot „maatkonfektie”.

Volgende punten worden behandeld :

- Onderlinge afstand
- Plaatsing naast het spoor
- Fundering en verankeringen
- Konsoles
- Afmetingen van de masten

1a) Onderlinge afstand

Bij de NMBS staan de masten voor de ophanging van de bovenleiding op een veelvoud van 7m van elkaar. De minimum afstand is 21m en de maximum afstand is 63m. Op 1/87 komt 7m overeen met 80,47mm, wat om praktische redenen wordt afgerond naar 80mm. De normale afstanden worden dan 240mm voor 21m, vervolgens 320, 400, 480, 560, 640 en 720 mm.

Voor kleine bochtstralen gebruikt de NMBS de formule : afstand = $2\sqrt{R}$

Dit geeft voor een HO-straal van 600mm afstand = $2\sqrt{600} = 50$ mm, een in de praktijk niet te gebruiken waarde.

Door toepassing van de algemene formule

$$\text{afstand} = \sqrt{8Rt}$$

waarin we t (de nuttige breedte van de stroomafnemer) gelijk nemen aan 15mm, bekomen we

$$\text{afstand} = \sqrt{8 \times 600 \times 15} = 268 \text{ mm}$$

Dit geeft de genormaliseerde lengte van 240mm.

Let op : de breedte van het sleepstuk van de pantograaf kan verschillen van fabrikant tot fabrikant. Kontroleren is dus de boodschap.

Bij dubbel spoor stelt zich in de bochten het bijkomend probleem van de lengteverschillen. In dit geval past men het 80mm patroon toe op de as van het tussenspoor (rechtlijnig !). Binnen- en buitenmaat worden overeenkomstig aangepast.

Ook de overgang van recht spoor naar bocht gebeurt volgens bepaalde regels. Gemakshalve passen we hetzelfde systeem toe voor bochten met en bochten zonder parabolische overgang (zie fig. 1).

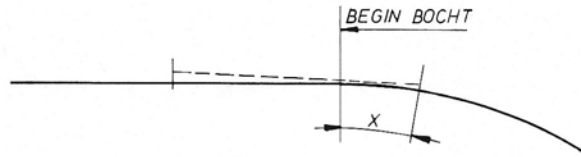


FIG. 1

Dit geeft :

Spanwijdte HO	X	X voor R = 600
720	$\sqrt{0.67R}$	20
640	$\sqrt{0.76R}$	21
560	$\sqrt{0.82R}$	22
480	$\sqrt{0.88R}$	23
400	$\sqrt{0.93R}$	24
Door extrapoleren bekomen we voor de kleinere overspanningen :		
320	-	25
240	-	26

1b) Plaatsing naast het spoor

Algemene en dwingende regel : de masten moeten altijd buiten het vrije ruimteprofiel van de baan liggen.

Voor de HO-wereld betekent dit concreet : 17mm tussen de buitenkant van het dichtste spoor en het voorvlak van de mast (of 26mm tot de aslijn).

Ook hier rijzen weer problemen door de korte HO-bochten. Hier stel ik volgende praktische methode voor : de maximale uitzwaai van een 304mm wagen + 6mm.

Let op : het gaat hier om minima !

Voor gewone toepassingen gebruikt men

een afstand van 30mm voor de rechte baan, steeds tussen de voorkant van de mast en de buitenkant van het dichtstbijzijnde spoor.

In de bochten : zelfde methode als boven doch + 10mm.

Op een perron langs een enkel spoor wordt de maat 37mm; voor een perron tussen twee sporen staat de mast in het midden.

Een sein, geplaatst naast de rechte baan, brengt de minimummaat op 27mm.

In geval een sein in een bocht staat worden de drie laatste masten voor het sein aan de buitenkant van de bocht gezet (NMBS). Voor de kleine HO-stralen is één of twee masten voldoende, afhankelijk van de afstand van het sein tot de laatste mast.

Wissels

De op modelbanen nogal veel toegepaste oplossing om gemakshalve de bovenleiding van doorgaand en afbuigend spoor vanuit één ophangpunt te laten vertrekken is niet erg realistisch.

Voor vertakkingen in de baan wordt fig. 2 toegepast, fig. 3 is dienstig in de stations.

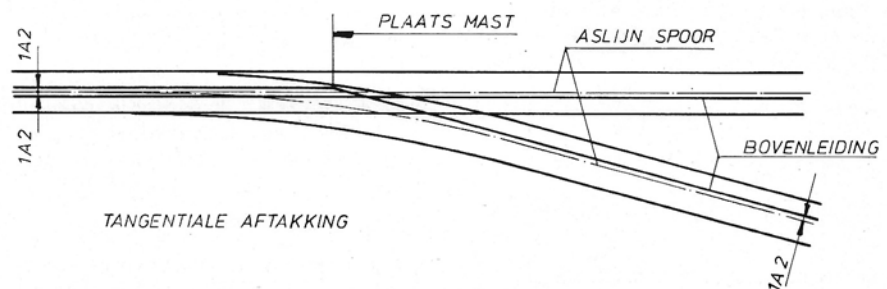


FIG. 2

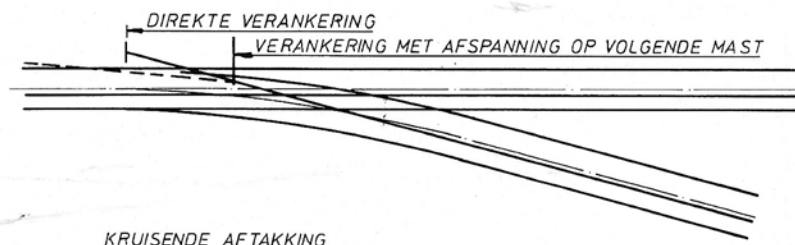


FIG. 3

1c) Funderingen en verankeringen

De funderingen van de masten verschillen volgens de omstandigheden, maar ze hebben minimaal een doorsnede van 0,8 x 0,8m (HO= 9 x 9mm). Het weergeven van de fundering is niet alleen re-

alistisch, het kan ook handig zijn bij een afwijkende rijdraadhoogte.

Verankeringen van eindmasten en afspanmasten gebeuren met een trekstang van de mast naar een fundering met anker of naar een ankerpaaltje (fig. 4).

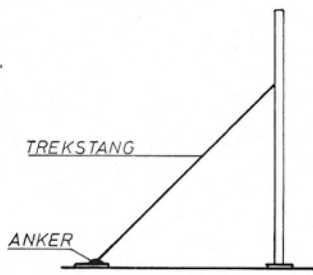


FIG 4A

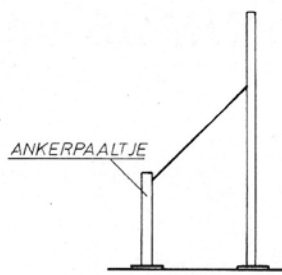


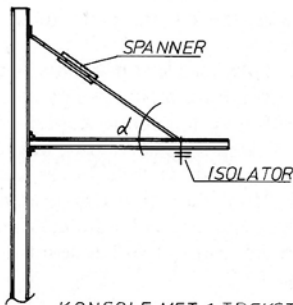
FIG 4B

1d) Konsoles

Een konsolie bestaat uit een dwarsbalk met trekstang(en) en de voorzieningen voor de ophanging van de bovenleiding. Ook hier kunnen we niet buiten een HO-kompromis. Voor het bepalen van de maat E (Fig. 5 en 6) nemen we de hoek

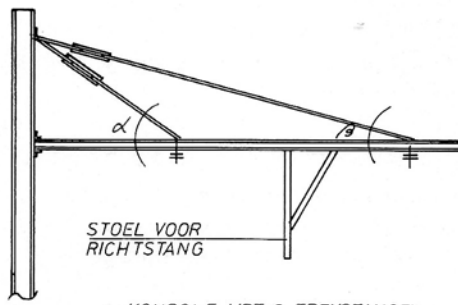
α tussen 45° en 30°, de hoek β minimum 15°, waarbij E kan variëren tussen 16 en 35mm.

De dwarsbalken zijn twee rug aan rug geplaatste messing U-profielen van 2 x 1 x 0,5mm (niet tegen elkaar).



KONSOLE MET 1 TREKSTANG

FIG. 5



KONSOLE MET 2 TREKSTANGEN

FIG. 6

1e) Afmetingen van de masten

Profiel

Met uitzondering van de aanloopperiode worden op het net masten uit breedflensprofiel toegepast, gaande van HE 140 tot HE 450 (1/87 : van 1,6 tot 5,2mm). Er zijn messing H-profielen in de handel van 3, 4 en 5mm, wat voldoende is voor de diverse HO-toepassingen. Deze profielen zijn zeer fraai maar ook

zeer duur. Het valt zelfs te betwijfelen dat zelfbouw masten goedkoper uitvallen dan de handelsprodukten van Sommerfeldt.

Lengte

De lengte van de mast wordt steeds aangegeven boven de fundering. Ze is afhankelijk van verschillende factoren zoals het aantal overspannen sporen, het type overspanning, het aantal trekstangen enz.

De NMBS gebruikt 18 standaardlengten. Vanaf 5,9m vergroten ze telkens met 450mm (HO = 5mm). Hierna de overeenkomstige (afgeronde) HO-maten :

type H: 68mm	type O: 098mm	type U: 128mm
J: 73mm	P: 103mm	V: 133mm
K: 78mm	Q: 108mm	W: 138mm
L: 83mm	R: 113mm	X: 143mm
M: 88mm	S: 118mm	Y: 148mm
N: 93mm	T: 123mm	Z: 153mm

Bepaling van de lengte der palen

De lengte boven fundering is de som van de hierna vermelde elementen (fig.7)

A: niveauverschil bovenkant spoorfundering

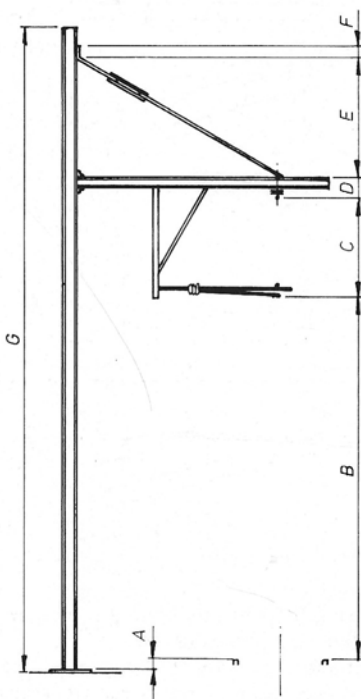


FIG. 7

- B: hoogte boven spoor van de rijdraad
- C: systeemhoogte = 19mm
- D: hoogte ophanging + hoogte dwarsbalk
- E: hoogte trekstang
- F: bevestiging trekstang
- G = A + B + C + D + E + F

De bekomen som wordt afgerond naar de eerstvolgende hogere standaardlengte (uitgezonderd natuurlijk het geval van een som die een standaardmaat is). Voor het inplanten dient nog 10 à 20mm bijgeteld. De elementen B en C zullen verder nog toegelicht worden.

2. DE BOVENLEIDING

De bovenleiding is de draadkonstruktie die, opgehangen boven het spoor, de stroomtoevoer naar de elektrische lokomotieven verzekert. Bij de NMBS zijn drie types in gebruik :

- a) de compound bovenleiding
- b) de enkelvoudige bovenleiding
- c) de tramway bovenleiding.

2a) De compound bovenleiding

Deze wordt gebruikt waar snelheden toegelaten zijn boven 90 km/u met een maximum van 160 km/u.

Ze bestaat uit een doorhangende hoofd-draagkabel, een hulpdraagkabel en twee rijdraden, onderling verbonden door resp. grote hangers en kleine hangers (fig. 8). De afstand tussen de grote

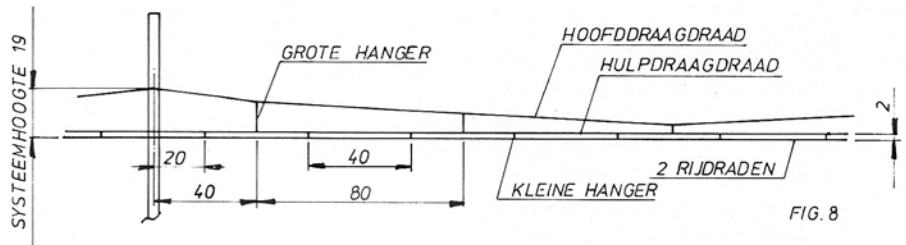


FIG. 8

hangers bedraagt in HO : 80mm, de kleine hangers bevinden zich in HO op 40mm van elkaar. De afstand tot de mast van de eerste hanger van elke soort is de helft van de normale onderlinge afstand.

Grote en kleine hangers zijn aldus geschrinkt waardoor een minimaal doorhangen van de rijdraad bekomen wordt. De lengte van de kleine hangers is konstant en kan voor HO 2mm bedragen. Aantal en lengte van de grote hangers is afhankelijk van de spanwijdte en kan worden afgelezen in volgende tabel :

HO span- wijdte	720	640	560	480	400	320	240
Aantal hangers en hun lengte	2x13,5	2x14	2x14	2x14,5	2x15	2x15	2x15,5
	2x8,5	2x9,5	2x10,5	2x12	2x13	2x13,5	1x14,5
	2x5	2x7	2x8,5	2x10	1x12		
	2x3	2x5,5	1x8				
Totaal	9	8	7	6	5	4	3

Het aantal standaardlengten kan voor modelbouwdoeleinden nog ingekrompen worden door enkele maten af te ronden.

De door Sommerfeldt voorgestelde standaardlengten passen niet in het X x 80mm patroon. Men heeft dus de keuze tussen afwijken van de NMBS-standaard of zelfbouw. In dit laatste geval is het om redenen van mechanische stevigheid niet aan te raden draden dunner dan 0,35mm te gebruiken voor draagdraad, hulpdraagdraad en rijdraad.

De hangers kunnen eventueel worden uitgevoerd in 0,2mm.

2b) De enkelvoudige bovenleiding

Wordt toegepast daar waar de snelheid niet hoger is dan 90 km/u. Door het ontbreken van de hulpdraagdraad is dit type duidelijk te onderscheiden van de compound bovenleiding. Voor een uitvoering in HO moeten de maten uit de tabel met 2mm worden verhoogd, t.t.z. de lengte van de kleine hangers.

De enkelvoudige bovenleiding kan uitgevoerd zijn met één of met twee rijdraden.

2c) De tramway bovenleiding

Dit type is de eenvoudigste vorm van bovenleiding en bestaat uit één of twee rijdraden. De maximale spanwijdte bedraagt 362mm (31,5m) en is niet gebonden aan het 80mm patroon. Ze wordt opgehangen aan een dwarskabel van een kabelportiek of konsole. De tramway bovenleiding wordt toegepast op opstelsporen waar de snelheid niet hoger is dan 40 km/u.

2d) Ophanging van de bovenleiding

De rijdraad geeft de bedrijglijke indruk van een rechte, parallel boven het spoor

hangende en eindeloze draad te zijn. In werkelijkheid varieert de afstand tot de aslijn van het spoor, evenals de hoogte boven het spoor.

De excentriciteit in de rechte baan varieert van +2 tot -2mm (fig. 9). Zonodig kan éénzelfde excentriciteit op twee opeenvolgende masten aangehouden worden. In de bochten is de mogelijke excentriciteit (steeds naar de buitenkant van de bocht) afhankelijk van de nuttige breedte van de pantograaf en is bovenmaats in verhouding tot de realiteit. Voor een nuttige breedte van 15mm en een straal van 600mm kan bij een spanwijdte van 240mm een excentriciteit van 6mm worden toegepast. In de sporenbundels gaat de excentriciteit van +2 naar -2mm over één spanwijdte.

Algemene opmerking

De richtstangen (stangen voor het zijdelings positioneren van de rijdraad) moeten altijd trekken (fig. 10). Zonodig wordt op de konsole een bijkomende stoel gemonteerd.

Hoogte van de rijdraad

De rijdraad bevindt zich normaal op 5,2m boven de sporen. Voor HO wordt dit 60mm. Hierop bestaan een aantal afwijkingen.

- Het absolute minimum van 4,8m (HO=55mm). Voor toepassing op een modelbaan is het aan te raden na te gaan of alle panto's wel zover kunnen neergedrukt worden.

- In grote stations en bij overwegen is de normale hoogte 64mm bij een minimum van 57,5mm.

Om bij stijgende rijdraad loskomen van de panto en bij dalende rijdraad overmatige belasting te voorkomen op sleepstuk en draad zijn maximum hellingen vastgelegd.

Deze bedragen voor

90 km/u : 6°/∞

120 km/u : 4°/∞

160 km/u : 3°/∞

De 6°/∞ helling wordt voor en na ingesloten door een spanwijdte van 3°/∞ helling.

Hierna de praktische HO-waarden :

Spanwijdte	3°/∞	4°/∞	6°/∞
720	2	3	4
640	2	2,5	4
560	1,5	2	3,5
480	1,5	2	3
400	1	1,5	2,5
320	1	1	2

(Wordt voortgezet)
Walter Temmerman

IN KORT BESTEK : TE VERWACHTEN NIEUWIGHEDEN

Lima : Het hiervoor beschreven model van lok 2374 is eveneens in wisselstroomuitvoering verkrijgbaar.

Het stuurstandrijtuig van het nieuwe Beneluxmaterieel is intussen ook verschenen, waardoor het Benelux-programma van Lima volledig is. In een later nummer zullen wij het volledige stel aan een vergelijkende beoordeling onderwerpen.

Nog te verwachten bij Lima zijn : de vierdelige elektrische motorstellen reeks 800 in NMBS wijnrood evenals de ex-TEE inox rijtuigen in NMBS-uitvoering eerste en tweede klasse.

Rivarossi : Deze Italiaanse „grootmeesters” kondigen het verschijnen aan van de bijzonder fraaie Beierse S 3/6 stoomlokomotief, die ook in een Belgische uitvoering wordt voorzien, katalogusnr. 1377.

Roco : zal in een strikt beperkte oplage van 500 stuks een heruitgave brengen van de Belgische stomer 9089 (ex-Pruisische G10 „wapenstilstandslokomotief”).

Bij Roco ook nog, onder nr. 43543, elektrische lokomotief NMBS 101.004 (behorend tot de latere reeks 29) in tweekleurig groene uitmonstering. Dit model zou uitsluitend in ons land te koop worden aangeboden.

Tenslotte, als nr. 43544 van de Roco-katalogus, diesellok 6246 en, onder het nr. 43545, diesellokomotief 6300.

Staf Cuyt

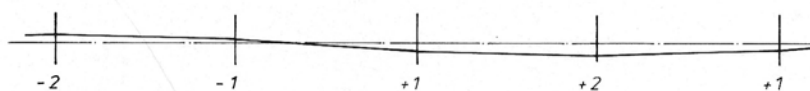


FIG. 9

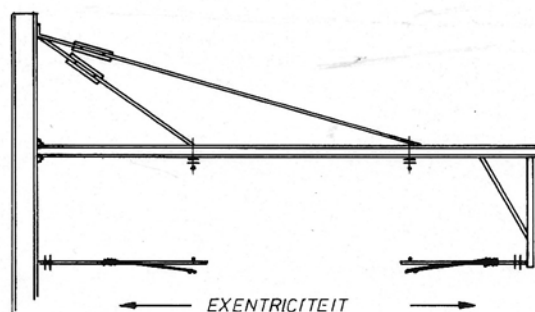


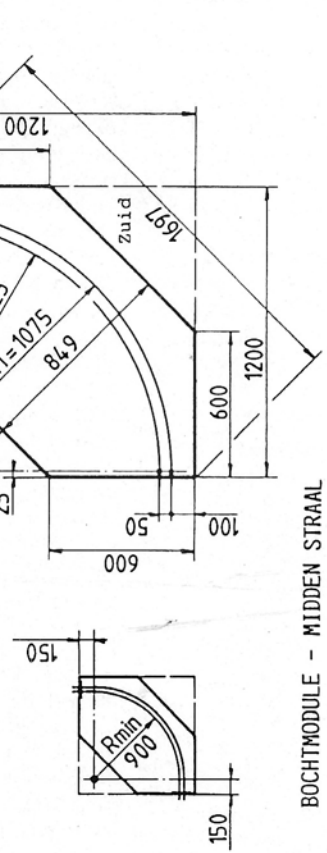
FIG. 10

Normen Europese Modelbanen

MODULAIRE MODELBANEN IN HO

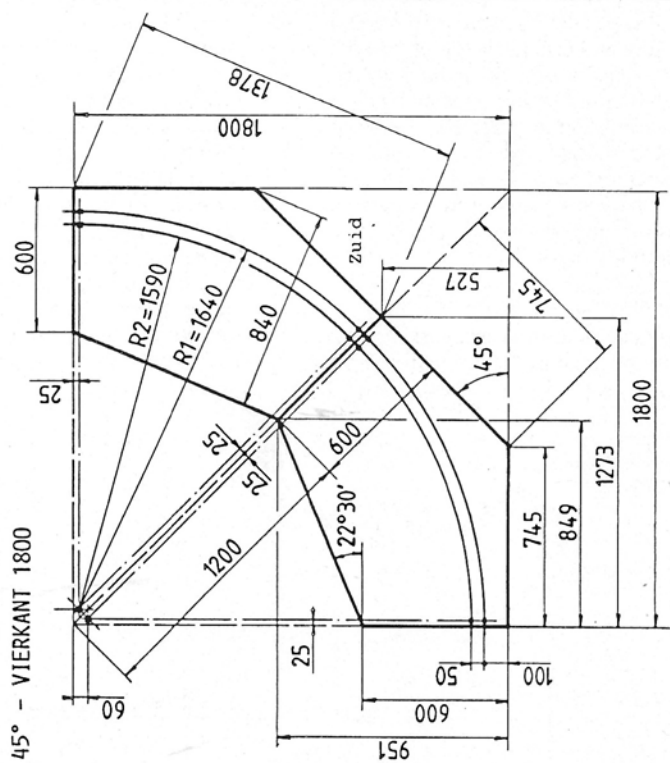
NEM

BOCHTMODULE - KLEINE STRAAL
90° - VIERKANT 1200



BOCHTMODULE - MIDDEN STRAAL

2 x 45° - VIERKANT 1800

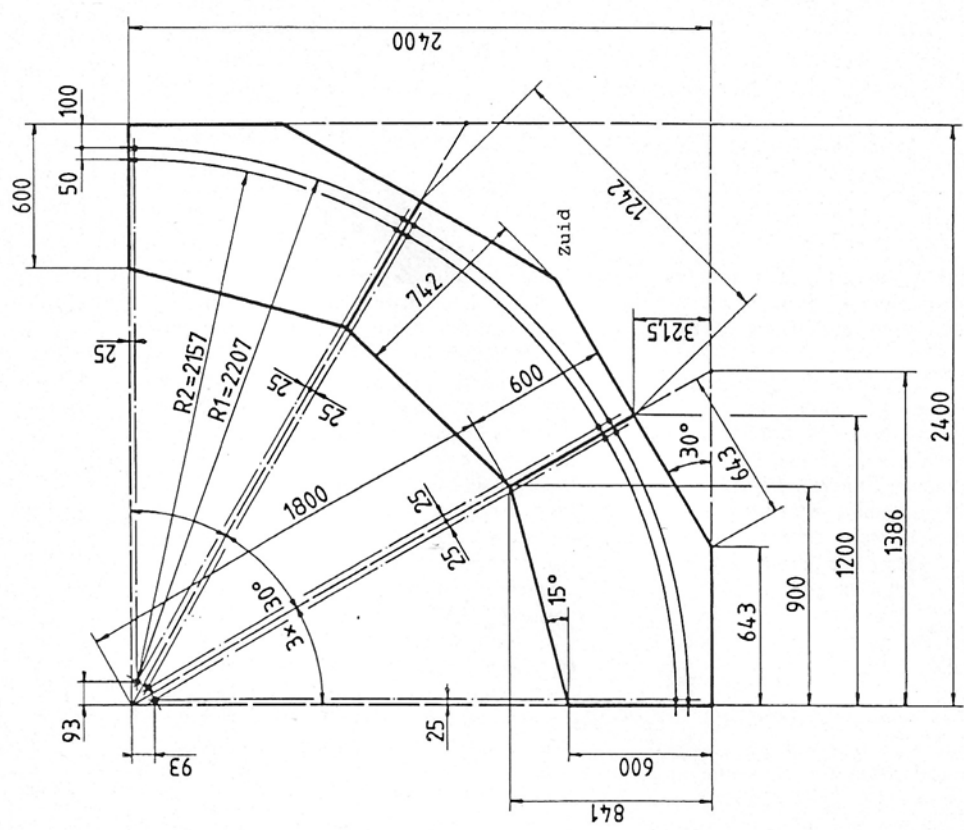


Normen Europese Modelbanen

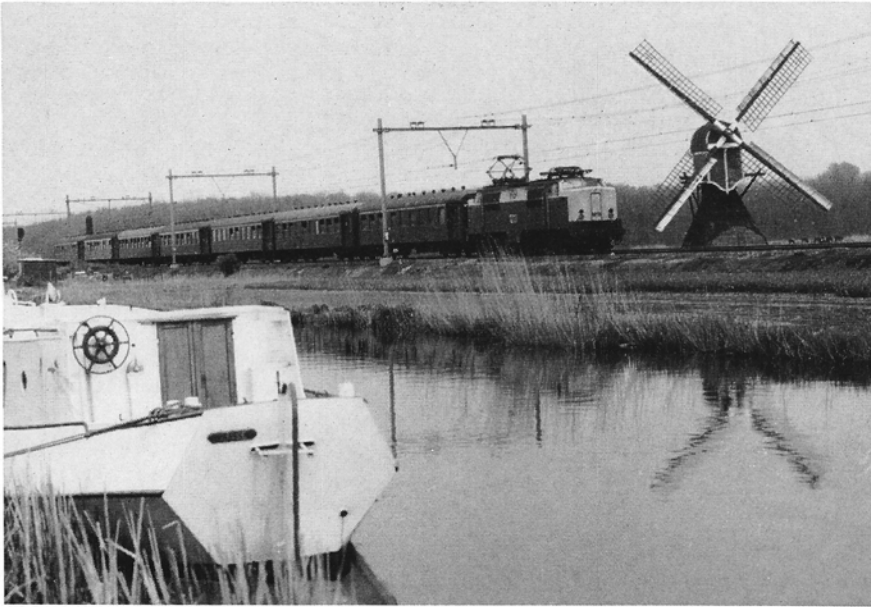
MODULAIRE MODELBANEN IN HO

NEM

BOCHTMODULE - GROTE STRAAL
3 x 30° - VIERKANT 2400



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



Een zelden in Nederland opduikend Belgisch rijtuigtype: NS lok 1213 sleept een stam K-rijtuigen, een speciale trein vormend voor de Tuinbouwschool van Kortrijk. Lisse, 29 april 1987. Foto Max Delie.

NMBS

- Het nieuwe spoorboekje 1987-88 is vanaf 2 mei i.l. verkrijgbaar. In nagevoegde dezelfde opstelling als de vorige uitgave biedt het tevens twee bijvoegsels m.b.t. de internationale dienst, waarvan het zowel de zomer- als de winterregeling vermeldt. Op te merken valt dat de benaming TEE (Trans Europ Express) nu geheel het veld dient te ruimen voor de naam Eurocity („EC“).

De prijs van het spoorboekje bedraagt 180 F en het is te koop in de NMBS-stations.

- De levering van 95 internationale rijtuigen I10 is op gang gekomen en de officiële voorstelling ervan vond plaats op donderdag 14 mei 1987 in het Brusselse Noordstation. De rijtuigen krijgen de oranje Eurofima-livrei met een lichtgrijze band overlangs. Zij worden voorzien van een sobere doch stijlvolle binneninrichting. Het nieuwe rijtuigenpark bestaat uit 15 stuks I10A (eerste klasse) en 80 stuks I10B (tweede klasse). 35 van de 95 eenheden worden geklimatiseerd.

- De lokomotieven reeks 25.5 (ex-Benelux) rijden nu ook goederendiensten, vooral in de verbindingen met Nederland. Een vaste dienst is (nog) niet opgesteld, doch het zijn voornamelijk bestuurders van Antwerpen Schijnpoort en hun Nederlandse collega's die deze machines besturen.

- Het omschilderen van elektrische motorstellen in de nieuwe bordeaux-kleur vordert gestaag. Ieder stel dat de Centrale Werkplaats binnenloopt voor een grote revisie verlaat nu het atelier in de IC-IR kleur. In volgorde van uitrit zag de toestand er op 15 mei 1987 als volgt uit:

Tweeledige stellen (AM2): 674, 671,

651, 660, 613, 645, 609, 618, 603, 699, 704, 705, 631, 717, 679, 703 en 714.

Vierledige stellen (AM4): 806, 804, 801, 815, 810, 803, 807, 802, 809 en 820.
J.M.

NMVB

- Sedert de ingrijpende opheffingen en inkortingen in 1986 is het bij het Henegouwse tramnet vrij stil geworden, wat niet betekent dat er niets zou gebeuren. Volgens „Tram 2000” werd één van de twee ontubbelingsritten in de namiddag op de lijn naar Trazegnies opgeheven, waardoor nu nog slechts één dienst onder het lijnnummer 55 wordt gereden (op schooldagen, met vertrek om 7.31 u te Courcelles Trioux naar het

depot Gosselies). Verder schieten de werken op de Brusselse Steenweg goed op, wat resulteert in een totale vernieuwing van het spoor tussen Dampremy en Lodelinsart. Tenslotte werden tijdens de Paasvakantie het spoor en de wissels aan de stelplaats Jumet vernieuwd. De tram in Henegouwen is dus blijkbaar nog niet dood!

- Het Belgrado PCC-rijtuig van de ASVI werd op 2 april overgebracht naar het MIVB-werkhuis Kuregem, teneinde er in zijn oorspronkelijke buurtspoorweg-gedaante te worden gerestaureerd.

S.C.

- De werken voor de aanleg van de GLT-baan op het grottenlijntje te Han-sur-Lesse waren op 25 april 1987 nog niet gestart. Het uitstel schijnt een gevolg te zijn van het ontbreken aan de nodige kredieten.
E.K.

MIVA

- Lijn 3 rijdt weer naar Merksem!

Na dertien maanden onderbreking rijdt tramlijn 3 opnieuw naar het Victor Roosensplein. Zoals de lezer weet kreeg deze tramlijn vanaf 24 maart 1986 een voorlopig eindpunt in de Van der Delftstraat, om de aannemer de mogelijkheid te geven de open helling te bouwen in het viadukt over het Albertkanaal. Een buspendel reed tussen de Van der Delftstraat en het eindpunt te Merksem.

Op maandag 27 april 1987 startte om 13.30 uur in de Van der Delftstraat de proefrit naar Merksem met PCC 2105, voorafgegaan door de interventiewagen 8054. Deze proefrit verliep zonder grote problemen; slechts enkele lichte aanpassingen van de bovenleiding waren nodig.

Verkeersminister Herman De Croo vond even de tijd om bij deze gebeurtenis aanwezig te zijn. De georganiseerde plechtigheid was dan ook een uitstekende gelegenheid om bepaal-



Herneming van de dienst op MIVA-lijn 3 tussen Sportpaleis en Merksem Victor Roosensplein: PCC 2105, voorafgegaan door interventiewagen 8054, berijdt als proefrijtuig de nieuwe helling aan het Sportpaleis. 27 april 1987. Foto Eric Keutgens.



Antwerpen-Berchem, de Grote Steenweg met tram 15 ter hoogte van de Th. Roucourtstraat. Een beeld dat binnen afzienbare tijd tot het verleden zal behoren. Inderdaad, de reeds tientallen jaren vooropgestelde verbredingswerken zullen in de nabije toekomst een aanvang nemen: in de eerste fase wordt gestart met de afbraak van de huizenrij links op de foto en dit tussen de Boomgaardstraat en de Vredestraat.

Voor hen die belang stellen in de evolutie van het stadsbeeld, al dan niet met tram of bus, wordt het hoog tijd de huidige toestand fotografisch vast te leggen! Foto Eric Keutgens, 19 maart 1987.

de MIVA-wensen te laten horen, zoals de doortrekking van lijn 3 naar Merksem, Kleine Barcel en de bouw van de laatste tramtunnels onder de Leien tot de Anselmostraat (Gerechtshof).

De Antwerpse Schepen voor Openbare Werken Wellens brak een lans voor de uitbouw van het Sportpaleis.

De Minister antwoordde op gevatte wijze en met de hem eigen toespelingen, zonder vaste beloften te doen. Veel hangt af van de beschikbare kredieten. Na de toezspraken schoven de Ministers De Croo en Buchmann twee borden die de onderbroken lijn 3 voorstelden naar elkaar toe, zodat de tekeningen terug één geheel vormden.

Lijn 3 was symbolisch terug compleet. Intussen, het was 16.10 uur, kreeg PCC 2023 met volgnummer 12, als eerste de opdracht in reizigersdienst door te rijden naar Merksem, Victor Roosensplein.

Merksem is terug bereikbaar per tram! De volgende stap, in 1989, van Merksem naar Antwerpen, Linkeroever? E.K. • „Banalisatie” der deuren - de MIVA zegt het zelf - is een moeilijk woord voor een makkelijk begrip. Vanaf 9 maart werd op tramlijn 7 met het systeem gestart, systeem waarbij de reiziger bij op- of afstappen zelf de deuren van het rijtuig bedient. Er mag, behalve wanneer nog een reiskaartje dient gekocht, van alle deuren gebruik worden gemaakt. De rijtuigen die reeds met „self service”-deuren zijn uitgerust zijn herkenbaar aan een vooraan, rechts van de deur, aangebrachte blauwe ruit. Dit voor een vlotte doorstroming van het tramverkeer belangrijk systeem zal geleidelijk worden aangebracht op de andere rijtuigen, waarbij de lijnen 2, 15 en

12 als eerstvolgenden aan de beurt komen.

• Eveneens op lijn 7 (Mortsel-Tolhuis) zet de MIVA in de spitsuren meer gekoppelde rijtuigen in, teneinde de reiziger meer comfort (meer kans op een normale zit- of staanplaats) te bieden. Overigens rijdt de „zeven” vanaf 8 april terug naar het eindpunt Tolhuis. Ingevolge het instorten van een aantal gebouwen, waarvan het puin de lijn blokkeerde, diende lijn 7 een tijdlang naar de terminus Groenplaats uit te wijken. S.C.

MIVG

• Voor de liefhebber van historisch materieel in het algemeen en van oude Gentse trams in het bijzonder is er het wel zeer speciale nieuws dat de ex-MIVG motorwagen 354, eigendom van de Heer Achiel Rijckaert, op 11 en 12 juli 1987 zal worden ingezet op de museumlijn Lobbes-Thuin.

Deze reeds in ons vorig nummer in „Spooragenda” aangekondigde gebeurtenis mag U niet missen! S.C.

Spooragenda

De hierna gepubliceerde gegevens, ons grotendeels verstrekt door Febelrail, verschijnen onder voorbehoud en noch Febelrail noch Rail-Revue kunnen als verantwoordelijk worden beschouwd in geval van wijzigingen, vergissingen of weglatingen.

NMBS - Historische treinen

19 juli 1987: Antwerpen Centraal - Zol-

der. 12.004 + historische rijtuigen. Info: TTZ, tel. 012/23.76.61.

1 augustus 1987: Leuven - Eeklo + Eeklo - Maldegem (2x) + Eeklo - Leuven. 29.013 + historische rijtuigen. Info: Stoomcentrum Maldegem, Postbus 29, Maldegem en Stedelijke Feestraad Eeklo, J.F. Willemsplein 13, Eeklo, tel. 091/77.77.07 en 059/80.14.43.

8 of 9 augustus 1987: Brussel Zuid - Gent - Tielt. 12.004 + LB.

30 augustus 1987: Antwerpen Centraal - Blankenberge. 29.013 + 6 AK + 1 AKD. Info: tel. 03/455.15.93.

13 september 1987: LOBBES-VICINALEXPRESS. Leuven - Liège - Namur - Charleroi - Lobbes - Charleroi - Luttre - Mérode - Leuven. 29.013 + 11. Biljetten in voorverkoop tot 1 september bij de erkende spoorwegverenigingen. De biljetten worden ook te koop aangeboden door de NMBS.

Febelrail

Het Febelrail Forum 1987 heeft plaats op 10 oktober 1987 in het Trammuseum te Schepdaal. Voortaan zal dit Forum steeds worden gehouden op de tweede zaterdag van de maand oktober.

Brussels Model Steam Club: A. Maxlaan 126 (DMP Vacances), 1000 Brussel. Tel. 02/219.55.50 (dhr. M. Verhellen). 3de stoomdagen „live steam” op 19 en 20 september 1987. Modeltreinen op spoorwijdte 5” tot 7 1/4”. Neerstalsteenweg 327, 1190 Brussel (Vorst).

Chemin de Fer de Sprimont - Régis Doppagne, rue d'Aywaille 92, 4170 Comblain-au-Pont. Tel. 041/69.26.49. Riddagen 1987: elke eerste en derde zondag van 14 tot 19 uur. Ritten op 60 cm-spoor en met autobus.

Club Ferroviaire du Centre - Henri Haube, rue Docteur Grégoire 51, 7100 La Louvière. Tel. 064/22.51.23. Nieuwe clublokale: Ecole Communale, Place Caffet te Haine-St.-Paul.

Vergaderingen alle vrijdagen van 19 tot 23 u. Op bepaalde zondagen: werkgroep „Marcel Thibaut” - bouwen van Belgische miniatuurmodellen. Van mei tot september live steam ritten mogelijk op de clubbaan (5” en 7 1/4”-spoor).

GTF - B.P. 191, 4000 Liège-1.

Voorziet een treinrit over de Vennbahn (Monschau - Sourbrodt - Weywertz - Bütgenbach) en over de spoorlijn doorheen de vallei van de Ourthe. Info door middel van een aan uzelf geadresseerde en gefrankeerde enveloppe.

KMYCA - F. Fredrickx, Ganzenbollaan 26, 2550 Kontich. Tel. 03/458.06.45. Op 5 en 6 september 1987: derde modelstoomdagen in het Provinciaal Domein Rivierenhof te Deurne.

Li Trimbleu - rue L. Marlet 23, 4570 Blegny. Tel. 041/87.43.32-33. Ritten op voormalige buurtspoorweglijn Blegny-Mortroux, door de langste buurtspoorwegtunnel van België. Te Mortroux: Museum van het Wiel. Alle dagen tot 15 oktober.

MSVB - Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel.

Rondrit met historische trams en bussen op 21 juli 1987, tussen 17 en 21 u. op het traject tussen de St.-Mariakerk en het Louizaplein, langs de Konings-, Regentschaps- en Quatre-Brasstraat (gedeelte van lijnen 92 en 94). Prijs voor heen- en terugrit: volwassenen 100 F, kinderen tussen 6 en 12 jaar 50 F, kinderen jonger dan 6 jaar gratis, indien vergezeld van een volwassene. In te zetten materieel: motorwagens 346, 410, 830, 984, 1291, 1348 en 1753, autobussen 515 en 8149.

Het museum te Woluwe zal op 21 juli 1987 gesloten zijn.

Info: M. Grieten, Mulderslaan 64, 1160 Brussel of telefonisch na 20 u. op nr. 02/731.34.23 (M. Leprince).

Rail Miniature Mosan - Philippe Segers, rue des Champs 22, 5800 Gembloux. Tel. 081/61.39.42.

Maandelijkse bijeenkomsten op vrijdagen. Clubbaan in aanbouw. Lokaal: Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, Jambes.

Spoorwegmuseum Heist op de Berg - P. Nombuez, Orshagenstraat 5, 3100 Heist op de Berg. Tel. 015/24.14.86.

De enorme privécollectie van miniatuurtreinen van de heer Nombuez kan bekeken worden in een lokaal van het Museum voor Heemkunde, Kerkplein 24, gemeentelijk museumgebouw „Die Swaene”, op zon- en feestdagen van 14 tot 18 u. en dit nog tot einde september.

Stoomcentrum Maldegem - Postbus 29, 9990 Maldegem.

Gloednieuw museum op het terrein van het station te Maldegem (stoomwalsen, locomobielen, stationnaire machines, stoommodellen, LGB-baan, smalspoorlokomotieven). Smalspoorritten met vertrek aan station Maldegem, alle weekends en feestdagen tot eind september. Stoomdagen op 22 en 23 augustus 1987.

Stoomgroep Turnhout - D. Bellemans, Steenweg op Zevendonk 38, 2300 Turnhout.

Iedere zaterdag-, zon- en feestdag, bij gunstige weersomstandigheden: ministoomtreinen voor spoorwijdte 5" en 7 1/4" op het clubparcours in het stadspark te Turnhout, van 13 tot 18 u., tot en met de laatste zondag van de maand september.

TTA, Tramway Touristique de l'Aisne - L. Opdebeek, Nerviersstraat 21, 2018 Antwerpen. Tel. 03/239.67.10.

De Toeristische Tram van het Aisnedal rijdt vanaf Pont d'Erezée door het dal van de Aisne tot Forge of Dochamps, op zaterdag-, zon- en feestdagen (alle dagen van 1 juli tot 30 augustus) tot en met zondag 11 oktober.

Zoals in 1986 zal de TTA op nader te bepalen dagen extra stoomtreinen inleggen, samengesteld uit rijtuigen met open balkons.

Lezersforum

• Geachte Redactie,

In heb met aandacht uw voorwoord „Hobby beleven” gelezen. Als reactie hierop durf ik te stellen, dat er een zéér groot mentaliteitsverschil bestaat tussen zij („de Hollanders”) en wij („de Vlamingen”).

Als „zij” iets doen, dan trekken „zij” allen aan één touw en bundelen hun krachten om één goed geheel te vormen. Als „wij” iets trachten te brengen, dan lokt dat in de meeste gevallen enkel negatieve reacties uit.

„Wij” lijken nogal voorstanders te zijn van de leuze „Afbreken gaat gemakkelijker dan opbouwen”. Er is dus al zeer veel moed nodig om iets Belgisch te durven brengen.

Wat onze clubtijdschriften betreft; deze zijn bij ons meestal te beperkt in hun oplage en, zoals reeds in het verleden gebleken is, zijn de meesten ook geen lang leven beschoren daar zij meestal ten onder gaan aan twist, evenals de verenigingen zelf.

Wie herinnert zich nog het feest 50 jaar NVBS in Nederland, ondertussen ook reeds enkele jaartjes geleden? Deze vereniging is niet „gesplit” en kan dus één fatsoenlijk tijdschrift brengen voor ongeveer 5.500 leden, gemaakt door een heleboel vrijwillige medewerkers, die geen angst moeten hebben om voor hun prestaties getorpedeerd te worden.

Moesten „wij” ook iets minder aan eigenbelang denken en niet zo hoog met onszelf oplopen, dan zou een samenwerking misschien mogelijk worden en zou er een degelijk tijdschrift kunnen komen met een grotere oplage, wat dan automatisch de kosten drukt en ons de lidmaatschapsgelden van de vele kleine verenigingen bespaart.

Het is mede door de mentaliteit van „wij” dat ik mij heb afgekeerd van de Belgische verenigingen en mij op het buitenlands aspect van mijn hobby heb toegelegd.

Ik heb geenszins de bedoeling gehad bepaalde mensen persoonlijk de vinger te wijzen. Mochten er toch enigen zijn die zich herkennen, kan dit mijn reactie alleen maar bevestigen.

Ik hoop ondanks alles dat er toch nog verandering in de zaak komt en er nog moedigen zullen zijn die de goede zaak van „Rail Revue” willen dienen.

F. Vanhoy, Antwerpen

Antwoord van de redactie: Met onze dank voor de bemoedigende woorden uit uw laatste zin hebben wij besloten, ons voorlopig van elk commentaar op de inhoud van uw schrijven te onthouden. Wij laten het aan onze lezers over, hun opmerkingen op uw schrijven te formuleren en uit een en ander eventuele besluiten te trekken. Wij durven slechts hopen dat hiermede een voor de Vlaamse trein- en tramhobbyist vruchtbare discussie op gang komt, met alle mogelijke positieve gevolgen voor onze liefhebberij als resultaat.

Toch nog even dit: wie onder onze lezers vindt het normaal, dat een treinen tramfan, die toevallig ook nog drukker van beroep is, het initiatief dient te nemen tot het uitgeven van een algemeen nederlandsstalig Belgisch spoorhobbytijdschrift? S.C.

• Geachte Heer,

Ik zou graag van u wat informatie willen over „items” uit uw tijdschrift. In het nr. 6, in de bijdrage over Belgische rijtuigmodellen, is er sprake van „Hobby 2000”, die o.a. rijtuigen M1 A/B en B/D maken. Waar kun je dat merk aankopen en is het „duur”? Is het mogelijk, al was het bij benadering, de „Belgische” prijs van nieuwigheden te vermelden?

R.V.S. Howlett, Beveren-Waas (schrijven ingekort en aangepast.)

Antwoord: Voor zover ons bekend worden de produkten van „Hobby 2000” door deze firma zelf verkocht. Het adres werd vermeld in het nr. 6 van Rail-Revue. Prijzen van deze produkten zijn door ons niet gekend.

Overigens vinden wij het niet onze taak, prijzen - zelfs benaderende - te vermelden, tenzij dit gebeurt in advertenties en voor zover deze prijzen overeenstemmen met de door de fabrikant of de invoerder vastgestelde. Voor het overige vormen prijzen een zaak tussen handelaar en klant. Indien wij in deze materie zouden tussenkomen, bevorderen wij slechts de zg. „prijzenoorlogen” en dit is allerminst onze bedoeling!

Foto voorpagina: MIVG PCC-motorrijtuig 44 op lijn 4 ter hoogte van het Gravensteen te Gent. In tegenstelling tot de gelijkaardige Antwerpse reeks 2000 en de Brusselse reeks 7000 zijn de Gentse PCC-cars tweerichtingswagens. Lijn 4 vormt sedert 29 september 1986, samen met lijn 10, de huidige lijn 40. In dit nummer starten wij een artikelenreeks over de historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Gentse. Dia Staf Cuyt, 22 september 1984.

Onze kleurenposter: Lijn 27 te Kon-tich: HLE 2374 met een ertstrein onderweg van Antwerpen Stocatra naar de hoogovens in het Zuiden van het land. Lok 2374 stond model voor de onlangs door Lima uitgebrachte HO-versie van de reeks 23. Zowel de 23'ers uit het grootbedrijf als het Lima-model worden in deze Rail-Revue uitvoerig besproken. Dia D. Thielemans.

Foto achterpagina: Het in 1907 gebouwde Cockerill-lokomotiefje van BVS (Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief) aan het nu in privé-bezit zijnde stationsgebouw van Oppuurs, op Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs. In dit nummer wordt verslag uitgebracht over de officiële inhuldiging, op 11 april 1987, van deze nieuwe museum-exploitatie. Foto R.E. Burdon, 27 september 1986.





2374

2374

11-100

Rail-Revue - Inhoudsopgave tweede jaargang - Nrs. 5 - 8

Register van de artikelen verschenen in de 2de jaargang 1986 - 1987, nummer 5 tot en met 8.

Het cijfer voor het streepje verwijst naar het nummer, het
cijfer achteraan naar de bladzijde.

Auteurs

Cuyt G. - De PCC-tramwagens bij de NMVB	5-18
- MSTB-Museumstoomtrein der Twee Bruggen	5-22
- Super-detailtering : ja of nee ?	6-48
- CFV3V-Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées	6-53
- Het nieuwe trambedrijf te Nantes	7-83/8-114
- Nieuwe modellen '86-'87	7-89
- Het bekijken of het lezen waard...	6-55/8-119
- De NMBS-stoomlokomotieven reeks 96	8-123
- Zomer van het Belgisch model ?	8-126
Engels J. - Belgische normen voor de bouw van modulebanen	8-127
Jacobs P. - De Rheingold	5-15
- Het einde van de stoomtractie in België	6-40/7-67/8-108
Keutgens E. - Het voormalig NMVB-werkhuis te Turnhout	5-11
- De Buurtspoorwegstelpplaats en het overladersstation te Turnhout	6-35/7-72
- De NMVB-stelpplaats te Hoogstraten	8-103
- Verdwijnt de toeristische tramlijn van de grotten van Han ?	8-129
Mahieu J. - Het gekombineerde spoor- en wegvervoer Hückepack/Kangoeroe	7-79
Morbé E. - Speciale rijtuigchilderingen bij de MIVA	5-23
Peeters M. - De rijstroomkonverter	5-24
-De rijlichtenschakelaar	6-52/7-94
Smits Ch. - Autobus „Central”	5-21
- Autobus De Polder N.V. zet de parel op de kroon	6-44
- Autobusbedrijf Dauwe en Cie p.v.b.a.	7-88
- Autobus „Lux”	8-116
Van Meroye G. - Na de M2, de super M2	5-25
- Sinterklaas ?	6-50
Van Olmen J. - De Vennbahn en haar zijlijnen in 1986	6-43
Vissers R. - De 96.025 van ROCO in HO	8-124
Autobus-exploitatie	
De autobusdiensten door privé-ondernemers	5-21/7-88/8-116
Autobus De Polder N.V. zet een parel op de kroon	6-44
Boekbesprekingen	
De tram maakte de kust	5-10
De eerste elektrische treinen in België. Deel II	6-55
100 Years of the Belgian Vicinal - NMVB 1885-1985	6-55
Geschiedkundige bijdragen	
150 jaar spoorwegen in Antwerpen	5-3
Het voormalig NMVB-werkhuis te Turnhout	5-11

De Rheingold	5-15
De PCC-tramwagens bij de NMVB	5-18
Autobus „Central”	5-21
De buurtspoorwegstelpplaats en het overladersstation te Turnhout	6-35/7-72
Het einde van de stoomtractie in België	6-40/7-67/8-108
Autobusbedrijf Dauwe en Cie p.v.b.a.	7-88
De NMVB-stelpplaats te Hoogstraten	8-103
Autobus „Lux”	8-116
Inleidende bijdragen	
Lering trekken	5-2
Lering getrokken ?	6-34
Zorgenkinderen	7-66
Hobby beleven...	8-102
Lezersforum	6-62/7-99/8-135
Modelbaan en modelbouw	
De rijstroomkonverter	5-24
Na de M2, de super M2	5-26
De NMBS-bovenleiding van Sommerfeldt	5-26
Super-detailtering : ja of nee ?	6-48
Sinterklaas ?	6-50
Rijlichtenschakelaar	6-52/7-94
Nieuwe modellen '86-'87	7-89
De 96.025 van ROCO in HO	8-124
Zomer van het Belgische model ?	8-126
Belgische normen voor de bouw van modulebanen	8-127
Rail-Aktueel	
Binnenland :	
NMBS	5-28/6-43/6-56/7-79/7-95/8-129
NMVB	5-30/6-58/7-95/8-129
MIVA	5-23/5-29/6-58/7-96/8-130
MIVB	6-58
MIVG	5-29/6-59/7-97/8-130
Buitenland :	
Duitse Bondsrepubliek	5-31/7-98
Frankrijk	5-31/6-59/7-97/8-131
Groot-Brittannië	5-31/8-131
Italië	5-31
Nederland	5-31/6-60/7-98/8-131
Oostenrijk	8-132
Spanje	8-132
Zwitserland	5-31
Spooragenda	5-27/6-60/7-98/8-133
Spoor- en wegvervoer	
Het gecombineerde spoor- en wegvervoer Hückepack/Kangoeroe	7-79
Technische bijdragen	
De dubbeldekrijtuigen M5	5-6
De NMBS-stoomlokomotieven reeks 96	8-122
Trambedrijven	
Het nieuwe trambedrijf te Nantes	7-83/8-114
Verenigingen	
MSTB-Museumstoomtrein der Twee Bruggen	5-22
CFV3V-Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées	6-53
BVS-Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs... eindelijk onder stoom !	6-54