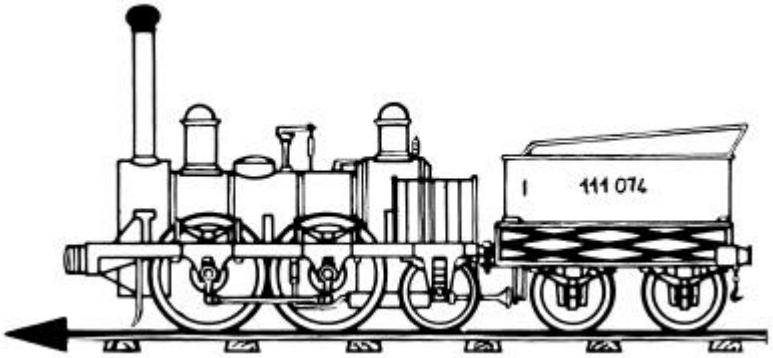
Tweemaandelijks tijdschrift : 2004 mei - juni – nummer 155
VU : Rene Ceulemans, Oude Brusselsestraat 48/302 – 2800 Mechelen

GAZET



155

MSCM DEPIJL

Gesticht in 1974 door een groep enthousiasten die een paar jaar later met de bouw van een clubbaan begonnen. 1985 was één van de hoogtepunten in het bestaan van deze club met een bezoek van het MOROP-congres. Op dit ogenblik zijn de leden bezig met de bouw van een digitale modulebaan op een 400 m2 grote zolder. De maquette met als thema : "Mobiliteit in Vlaanderen" op de wereldtentoonstelling in Sevilla 92 werd door de MSCM DE PIJL vervaardigd. In 2004 bestaat MSCM DE PIJL 30 jaar.

BESTUURDERS :

Voorzitter :	Rene CEULEMANS
Ondervoorzitter :	Jan VAN TASSEL
Secretaris :	Roland PATERNOSTER
Penningmeester :	Roland PATERNOSTER
Clubbaanmanager :	Chris VAN DER AUWERA
Modulebaanmanager :	Jan VAN TASSEL
Barverantwoordelijke :	Louis WILLEMS
Materiaalmeester :	Jan COECKELBERGH
Uitgever GAZET :	Rene CEULEMANS

LIDGELD : € 50

SECRETARIAAT :
Roland PATERNOSTER
Sleutelbaan 4
3130 Begijnendijk

CLUBLOKAAL :
MSCM DE PIJL
Leuvensesteenweg 443
2812 Muizen

CLUBAVONDEN : iedere dinsdag en vrijdag vanaf 20.30

GAZET :
Rene Ceulemans
Oude Brusselsestraat 48/302
2800 Mechelen

INHOUD

REDACTIONELE PRAAT 3
HET WOORD VAN DE VOORZITTER 4
DE MODULEBAAN IN DE NEKKERHAL 5
NIEUW OP WWW.DE-PIJL.BE 7
OP VERKENNING DOOR BELGENLAND 8
VOOR U GELEZEN 10
Nieuws over Modelbouw 10
Nieuws uit het grootbedrijf 11
HET ARSENAAL en de ARSENAALMANNEN 14
BARLIJST 15
TIPS & TRICKS 16
BBQ - 2004 19
STATIONSOMGEVING WETTEREN EEN STATION MET VLEUGELS 20
ABONNEMENTEN 2005 23

REDACTIONELE PRAAT

Volgende GAZET verschijnt op : 17 december 2004 / Deadline kopie op : 10 december.

Foto boven : Doortocht van de 29.013 ter hoogte van Hoeilaart tussen de stations Luxemburg en Terhulpen op zondag 5 september ter gelegenheid van 150 jaar bestaan van de spoorweglijn naar Luxemburg.

Artikels zijn steeds welkom !
Teksten en foto's op diskette, CD of via e-mail (Word of txt-bestand) naar :
René Ceulemans, Oude Brusselsestraat 48/302, 2800 Mechelen / poellem@pandora.be

De gepubliceerde artikels verschijnen uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de auteur en geven niet noodzakelijk het standpunt van het bestuur of van een individueel lid weer.

HET WOORD VAN DE VOORZITTER

Beste vrienden,

Dit is de eerste Gazet na het verlof. Ik hoop dat jullie allemaal de nodige ontspanning hebben gehad. Er is heel wat gebeurd binnen en buiten de club. Voor eerst wil ik even stilstaan bij de minder prettige dingen in het leven en wil ik ons medeleven uitdrukken met het heengaan van de echtgenote en moeder van Luc en Tim Haezevoets. We leven met jullie mee en hopen een steun te zijn in het verwerken van jullie leed. De talrijke aanwezigheid van de leden tijdens de uitvaart wijst op een goede samenhorigheid binnen onze club. Ik ben fier om voorzitter te zijn van zo een club. Al even onverwacht is ons het overlijden van een clublid gemeld. Gilbert De Coninck is ons ontvallen maar bij gebrek aan melding door zijn familie waren we niet in staat jullie tijdig op de hoog te brengen. Langs deze weg willen wij ook hier ons medeleven betuigen aan de familie. Gilbert was de man die op modelbouw gebied wel niet te veel uitrichtte binnen de club maar was de onmisbare kassier tijdens de opendeurdagen. Zijn luimige verhalen zullen niet meer te horen zijn in de bar al waar hij menig avond de mensen wist te boeien.

Maar we moeten verder en de toekomst brengt veel werk mee! We staan op enkele dagen van de opbouw van de modulebaan in de Nekkerhal. Als we daar van terug komen doen we zelf de deuren open. Ik reken op jullie allemaal om zeer actief deel te nemen aan deze activiteiten. Onze deelname aan de "Modelspoor Expo" mag zeker niet onopgemerkt voorbij gaan. Ik verwacht dan ook dat jullie massaal komen rijden op de modulebaan. Naar goede gewoonte zal Roland een lijst maken van de mensen die komen helpen. Kijk eens op het prikbord! mogelijk hangt hij er al.

Dan komt de grote uitdaging van het jaar op 11-12-13 en 14 november. Zullen we een goede opendeur hebben? Hier moet natuurlijk met JA op geantwoord worden. Al is dat niet altijd even duidelijk of alle leden wel lid zijn van deze club. Het valt mij steeds weer op dat er een niet onaardig deel van de leden verstek laten tijden de opendeur. Ik denk dat niemand kan spreken van onvoldoende informatie. Het staat op onze website, reeds meermals in de Gazet, er worden strooibriefjes uitgedeeld en er hangen affiches. Kom mij niet vertellen dat jullie het niet weten hé. Ook hier voor zal Roland de nodigen namen noteren en vergeet niet dat we een hele boel dingen te organiseren hebben: de clubbaan heeft bedieners nodig, de modulebaan vraagt om rijders en stationchefs, de bar kan enkel opbrengen als er geschonken wordt en niet vergeten dat er inkom betaald moet worden. Aan de kassa is nu de nood het hoogste. Ik weet zeker dat jullie graag komen helpen en dat het geen probleem zal zijn om alle posten te bemannen. Voor de Märklinbaan en Chinnor zullen de werkgroeppen zelf zorgen. Dat wil niet zeggen dat zij ook een op een andere plaats kunnen gaan helpen of dat anderen bij hen een handje komen toesteken.

Nieuw is nog dat we in tussen een VZW geworden zijn. Maar die uitleg is al gegeven tijdens de laatste programma-avond.

We zijn nu met 48. Dat wil zeggen dat we twee nieuwe leden mogen verwelkomen. Aan beiden van harte welkom. Ik wens jullie veel treinplezier samen met ons.

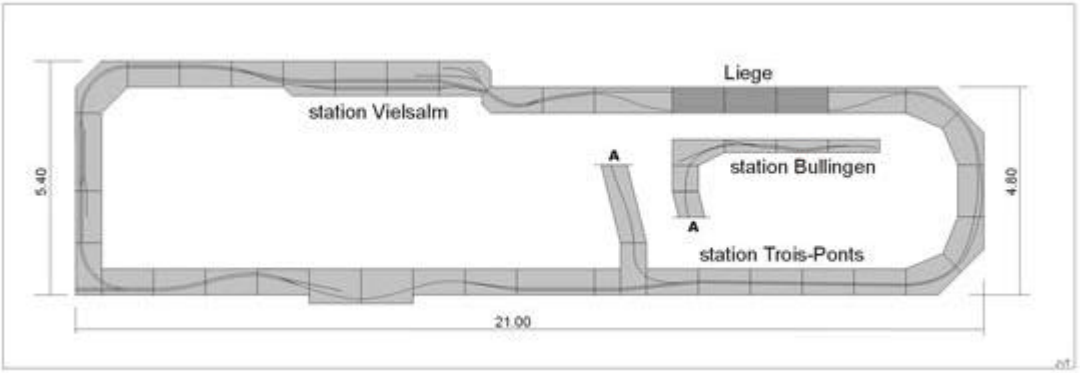
René

DE MODULEBAAN IN DE NEKKERHAL

Peter Embrechts

Dit artikel had moeten verschijnen in het laatste nummer van Modelspoormagazine als bijdrage bij de toelichting over de komende expo. Maar wegens plaatsgebrek in het extra dik nummer zijn we uit de boor gevallen. Wij willen u het artikel niet onthouden.

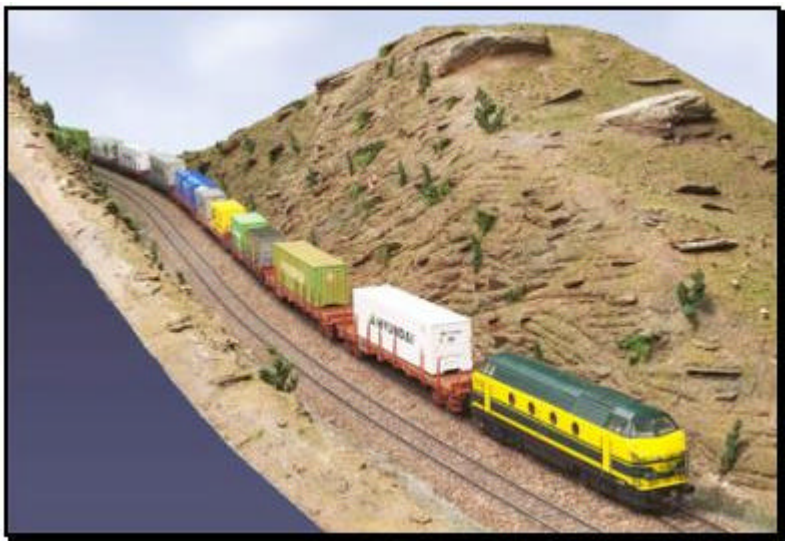
30 jaar geleden, op 11 oktober 1974 om precies te zijn, werd de MSCM De Pijl door twee enthousiaste modelliefhebbers - met name Gaston Rucquoy en Roger Hertsens - boven het doopvont gehouden. De club vond na enige omzwervingen zijn onderkomen op de eerste verdieping van het NMBS gebouw in het vormingsstation in Muizen bij Mechelen. De eerste jaren werd ontzettend hard gewerkt aan de realisatie van een vaste modelbaan. Twintig jaar later werd de bestaande huurovereenkomst met de NMBS bedreigd. De vereniging moest enkele lokalen afstaan en verhuisde voor een groot deel naar de zolder. Alleen het lokaal met de vaste modelbaan in schaal HO bleef behouden. De zolder werd volledig ingericht en voorzien van een stevige houten vloer. Onmiddellijk werd gestart met de realisatie van een modulebaan. Als onderwerp voor deze modulebaan werd lijn 24 tussen Luik en Gouvy gekozen. Het is een deel van deze modulebaan die je kunt zien op de Modelspoor Expo 2004 op 9 en 10 oktober 2004.



Aanvankelijk had de Modelbouwclub De Pijl geen ervaring met de bouw van modules. Kijkend naar onze Noorderburen werd beslist om de bestaande NEM-normen voor modules integraal over te nemen. Hierdoor werden niet alleen de afmetingen van de modules bepaald op 120 bij 60 centimeter, maar werd ook de plaats van het spoor op de modulebakken en de hoogte vastgelegd.

Trois-Ponts in model

Momenteel bestaat de volledige baan uit ongeveer 80 modules. Niet alle modules worden getoond op de Modelspoor expo. Dit zou een gigantische grote baan worden. Wel werd op basis van de toegekende ruimte een baanplan ontworpen door de baanmanager van de club. Bij dit ontwerp wordt uitgegaan van de beschikbare plaats in de Nekkerhal en afgewerkte modules.



Werken met vezelpap voor de vorming van het landschap

De modules die opgesteld worden verbindt Trois-Ponts met Vielsalm. Dit zijn twee bekende stations op de lijn naar Gouvy. In Trois-Ponts is een aftakking voorzien naar een enkelsporige lijn die loopt over Stavelot en Malmedy naar Bütgenbach en verder naar Büllingen. Deze lijn is slechts gedeeltelijk zichtbaar. Ze vormt een verbinding tussen de twee langste delen van de opgestelde baan. Alleen het eindstation Büllingen is te zien. Dit station is geen weergaven van de huidige situatie maar een vrije interpretatie van het verleden. Een houtzagerij moet de band met het heden levendig houden. Wie goed toekijkt zal zien dat Büllingen 25 centimeter hoger ligt dan de andere modules. Onder het station Büllingen zijn namelijk een tiental opstelsporen voorzien, zodat een afwisselend treinverkeer op de baan mogelijk is. Dit deel is echter voor het publiek niet zichtbaar. Trois-Ponts en Vielsalm zijn eigendom van twee leden van de club. Net zoals de meeste andere modules die te zien zijn.

Het landschap op de modules is gebouwd met vezelpap. Vezelpap is een mengsel van houtvezels (zachtboard) gemengd met plaaster en water. De pap wordt uitgesmeerd op

een ondergrond van Styrodur. De isolatieplaten van Styrodur worden eerst in de gewenste vorm gesneden. Daarna worden ze met houtlijm op elkaar gelijmd.
In de mate van het mogelijke worden steeds dezelfde materialen gebruikt voor de afwerking van de baan. Dit geldt niet alleen voor de sporen en wissels, maar ook voor de ballast en het strooimateriaal.
De achtergrond op de modules is gemaakt van canvas of schildersdoek. Deze doek werd eerst volledig blauw geschilderd. Daarna werd met een spons gedrenkt in witte verf de wolken aangebracht. Het canvas is opgehangen aan zelfgelaste galgen.
De besturing van de baan gebeurt met het digitaal systeem van Zimo. Hiervoor zijn alle locs uitgerust met een decoder. De treinregeling gebeurt met een zogenoemde "walk around" systeem die je aan de voorzijde van de modules moet inpluggen. De volledige bediening van de modulebaan zoals ze wordt opgesteld in de Nekkerhal gebeurt door minstens 5 leden. Twee leden houden zich bezig met de bediening van de stations Trois-Ponts en Vielsalm, twee andere leden rijden mee met de treinen en één lid staat in voor de bediening van de opstelsporen onder het station Büllingen.

NIEUW OP WWW.DE-PIJL.BE

De website kende vorige week haar 2000-ste bezoeker. Een onverwacht succes. Via het web hebben wij ons eerste nieuw clublid gerekruteerd. Hij woont niet ver van het clublokaal, maar had nog nooit van onze activiteiten gehoord. Welkom. En je zal al wel gemerkt hebben, we kunnen werkers best gebruiken.
En omdat we nog niet aan ons einde zijn, hebben we nog enkele nieuwe rubrieken toegevoegd aan de website. Eerst en vooral worden onze **Tips & Tricks** uit deze Gazet op de site geplaatst, en opengesteld voor het ruime publiek. Tweede rubriek is minder spectaculair, en bestaat uit een **zoekfunctie** die via Google op onze eigenste site gaat zoeken.. Tik maar eens "expo" als zoekterm in. Tot slot, enkele **artikels uit het verleden** van de Gazet vinden nu hun plaatsje op het web. Denk maar aan "de kleuren van de NMBS". Tik maar eens de zoekterm "kleuren" in de zoekrobot en je zult vinden.

Werken geblazen.

Zuchten en kreunen, tot dat je erbij neer…

Ook de **fotoalbum** werd aangepast. Toeleverancier met actuele foto's onder de "wekelijkse clubbijeenkomsten" is Pol. Daarnaast kan iedereen nog eens lekker meegenieten van onze jaarlijkse BBQ. Wie nog leuke foto's bezit mag ze altijd bezorgen aan jullie webmaster. Die zorgt er wel voor dat alles presentabel op de website komt. Wat nog ontbreekt zijn mooie foto's van onze Mäklinbaan in opbouw en onze Engelse Schaal Nul baan.

Tim en Peter

Deel 3: Staal in Seraing en gietvatwagens voor Chertal

De derde uittap van het jaar is een verkenning van de staalfabrieken Cockerill Sambre in Luik. Meer bepaald van de hoogovens in Ougrée en van de platwalserij en gieterij in Chertal. Tussen deze twee sites worden dagelijks meerdere transporten georganiseerd van vloeibaar staal in de zogenoemde torpedowagens. Uiteraard konden wij niet in de sites zelf doordringen en enkel maar een glimp opvangen van de activiteiten rond en naast het bedrijf. Wij geven een korte impressie.

In de hoogovenfabriek in Ougrée wordt het ijzererts aangevoerd met de gekende Cockerill ertswagens. Het ijzererts wordt gesmolten met behulp van cokes. Het gesmolten staal wordt overgeheveld in de torpedowagens (FO) of gietvatwagens en klaargemaakt voor vervoer over het spoor naar de site in Chertal. Chertal is ongeveer 20 km verder gelegen en opgericht wegens plaatsgebrek nabij de hoogoveninstallaties.

Vroeger werden de torpedo's getrokken door locomotieven van de reeks 62 en 55 Momenteel is alles overgenomen door de nieuwe rangeer- en lijndiesels van de reeks 77/88. Via een aftakking in Bressoux van lijn 40 (Kinkempois-Visé) gaat het naar een industrielijn lijn 214 over het eiland Ile Monsin naar de vestiging in Chertal. In de gietvatwagens ligt het vloeibaar staal op een temperatuur van 1200 à 1300 °C.

Het eiland Ile Monsin ligt gewrongen tussen het de Maas en het Albertkanaal met los- en laadinstallaties aan de zijde van het Albertkanaal en een spooraansluiting aan de Maaszijde. Op het eiland hebben verschillende bedrijven zich gevestigd. Ook Locorem, dat diverse diesellocs (reeks 51 en 62) klaarmaakt voor een Italiaanse spoorwegmaatschappij heeft hier haar onderkomen gevonden. Binnen het bedrijf staan nog een Kongolese loc, een CFL museumloc, en een trammetje van ASVI.

De vestiging in Chertal heeft haar eigen locomotieven voor het plaatselijk rangeerwerk. Met goed geluk kun je aan de uitgang van het bedrijf deze lokjes fotograferen. Deze rangeerlocs zijn identiek aan onze gekende reeks 91. Hoe kan het ook anders. Hier zien we een koe-kalf samenstelling die een nieuwe trein samenstelt met rollen plaatstaal die later die dag zal opgehaald worden door een reeks 55.

De mooiste beelden kun je meermaals per dag maken aan de Vierendeel brug over de verbinding tussen het Albertkanaal en de Maas. Dit plekje is eenvoudig te bereiken. De zon staat in de namiddag ideaal om het transport van de gietvatwagens op 8 tot 16 assen te bewonderen. Tussen twee torpedo's hangt steeds een open bakwagentje type E. deze wagen is nodig om de asbelasting op het spoor en de bruggen te verdelen.

Eén of tweemaal per dag worden de afgewerkte producten van de warmwalserij met een reeks 55 op kop afgevoerd naar Kinkempois. Wanneer je naast deze wagens staat voel je de warmte van de staalrollen op je afkomen. De rollen plaatstaal worden momenteel vervoerd door de nieuwe wagens type Shmmns (3614E) van de Belgische spoorwegen. Naast het vervoer van plaatstaal zie je dagelijks ook een trein voor het afvoeren van bramen.

Aankomst van nieuwe lading torpedo's in Chertal. Op de achtergrond de Tuibrug van Wandre. Boven het vertrek van enkele wilde ganzen.

In Ougrée vindt het je bedrijf CMI dat momenteel gespecialiseerd is in de grondige renovaties van de oude Cockerill-lokjes.

Op onze website van De Pijl, verschijnt geregeld actuele informatie over het spoorweggebeuren in België. Zowel het grootbedrijf als het modelbouwgedeelte komen hierbij aan bod. Niet iedereen heeft de gelegenheid deze nieuwsberichten te lezen. Voor hen bieden we hier een kort overzicht van de belangrijkste nieuwsfeiten van de voorbije periode. Kijk ook geregeld eens op **http://www.de-pijl.info/nieuws.htm**

Nieuws over Modelbouw

Piko - bieten- en ketelwagen
Piko brengt voor België een versie uit van een open wagen tijdperk III met bietenlading. De wagens zijn in een set met drie verkrijgbaar. Daarnaast kondigt Piko ook een ketelwagen met B-logo voor het vervoer van olie aan.

Klein Modellbahn - containerwagens
Klein Modellbahn brengt een nieuwe Belgische versie van een draagwagen voor containers type Sgnns uit. De wagen is uitgerust met een container. Daarnaast wordt een tweede containerwagen type Eaos uitgebracht. Deze open bakwagens worden door IFB gebruikt. De zijdeuren werden in model net als bij het grote voorbeeld verwijderd. Ook deze wagen wordt met container geleverd.

Fleischmann ex KPEV wagens
Fleischmann brengt vier nieuwe ex-pruisische Belgische drieassige wagens tijdperk III uit. De rijtuigen zijn afzonderlijk verkrijgbaar en worden in een beperkte oplage geproduceerd. Zopas verscheen eveneens een set met twee containerwagens, één Belgische wagen B-Cargo met container van ECS en één wagen van de NS met container van Maersk. Daarnaast nog een goederenwagen type fals B-Cargo in groene uitvoering. De N-versie is momenteel beschikbaar, de HO-versie komt in december dit jaar. Later zou Fleischmann eveneens met een Belgische stoomloc type 98 komen.

Märklin - Trix
Märklin komt dit jaar nog met een set met 5 Fals zelflossers. Waarschijnlijk worden deze wagens exclusief voor Treinshop Olaerts gemaakt, want nergens wordt deze productie aangekondigd. Een exclusieve set van vier Märklin goederenwagens NMBS COLLI wordt gemaakt voor Treinshop Olaerts.
Exclusief voor België worden vier verschillende series van de reeks 23 uitgebracht door Märklin/Trix. Deze modellen zullen enkel verkrijgbaar zijn bij Van Biervliet in Ingelmunster en Treinshop Olaerts in Gruitrode. Elk model zal super gedetailleerd zijn en slechts in een oplage aangeboden worden van 200 stuk. Momenteel ligt in de winkel een nieuwe rangeerloc type 260 van de NMBS op kopers te wachten. Van deze serie komt eveneens een gelijkstroomversie onder de merknaam Trix. Tot slot, in een artikel in Modelspoormagazine laat Märklin verstaan dat niemand het erg zou vinden indien zij een model van de reeks 18 zouden uitbrengen.

Rocky Rail
Rocky Rail kondigt de komst van een nieuw Belgisch model reeks 51 aan. Het model zou geproduceerd worden door Mehano die eerder ook de reeks 77/78 ontwikkeld heeft. Waarschijnlijk zal het model volgend jaar beschikbaar zijn. Kostprijs ligt in dezelfde prijsklasse als de reeks 77/78. Rocky Rail kondigt op zijn website de productie in eigen beheer aan van een motorwagen reeks 41. Wij hebben niet kunnen achterhalen of het hier gaat om een productie met dezelfde kwaliteiten als de reeks 26 en 59 met een bovenbouw in kunsthars of om een serieproductie in samenwerking met een fabrikant zoals Mehano.

LSModels
Sinds september liggen de nieuwe Dms bagagerijtuigen van LSModels in de winkel. Alle aangekondigde versies zijn beschikbaar. De I11 rijtuigen zijn opnieuw te koop. Deze rijtuigen zijn wel aangepast in vergelijking met de vroegere uitgave. Ze bezitten nu sluitseinen in reliëf en de wagenbak heeft vier roosters in plaats van twee. Het chassis is geschilderd en fijner gegraveerd. Ook nieuw voor de N-Liefhebbers is de komst van de K4-rijtuigen. Voor wie nog meer Belgisch wenst, is er binnenkort ook een heruitgave van de I4-rijtuigen. De nieuwe rijtuigen I5 LSModels zouden nu reeds in de winkel liggen. LSModels deelt via zijn site mee dat de glastransportwagen al een tijdje opnieuw leverbaar is. Verder zullen alle wagens (reizigers en goederen) in de toekomst voorzien worden van RP25 wielen. Omruilen voor andere wielen zal altijd mogelijk zijn.

Jocadis
Jocadis komt met een nieuw treinstel AM 66 & 70 met de nummers 595 tot 664. Het model zou in China geproduceerd worden. Verschillende varianten worden voorzien, waaronder ook het Sabena treinstel. Bij Jocadis zijn twee verschillende, zo goed als afgewerkte bruggen voor een modelbaan met buurtspoorwegen verkrijgbaar. De bruggen zijn in metaal en in steen ontworpen.

PB Messing Modelbouw
Bij PB Messing Modelbouw kun je een messing bouwkit van de diesellocomotief class 66 in schaal 0 bestellen, gebouwd door een Engelse firma. Verder vind je blanco water decalpapier, speciaal voor inkjet printers. Echter wit blijft een probleem zolang je geen witte inkt kunt plaatsen. Ben je een tramfanaat dan kun je bij PB Messing Modelbouw terecht voor een moderne Gentse Tram type MGT 6 ZR van De Lijn. Het model is in schaal HOm of meterspoor. Het gaat om een gemotoriseerd model. Merk onbekend.

Roco
Enkele nieuwe producties zien we bij Roco. Eerst een I6-rijtuig met fietslogo gegraveerd in de ruit van het eerste raam. Het interieur werd niet aangepast. Als tweede een Ks wagen met lage schotten in de B-Cargo kleuren. Daarnaast een bruin Rs rijtuig op draaistellen. Tot slot een groene versie van de gesloten goederenwagen periode III ex DR. Ook Roco invoerder De Prest heeft nu zij eigen website, voorlopig nog met weinig info.

Sachsen Modelle
Sachsen Modelle kondigt de levering aan van een N.M.B.S. set met 3 sneltreinrijtuigen type K2 - 3° klasse.

Olaerts
Voor wie het nog niet weet. De stoomloc type 10 in messing wordt vanaf 26 september geleverd, evenals de motorwagen reeks 45. Ook de Breaks zijn nu voorzien van degelijk koppelingen tussen de wagens.

Nieuws uit het grootbedrijf

Eurostar renoveert treinstellen
Wie vandaag de Eurostar naar Londen neemt, kan reizen in stijl. De NMBS nam de eerste van een compleet vernieuwde vloot Eurostar-treinstellen in gebruik. De komende maanden krijgen ook de 26 andere treinen een nieuwe look. De renovatie zal bijna 37 miljoen euro kosten.

Vinck wil prijsverhoging doordrukken
Karel Vinck, de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, houdt vol dat de prijs van een treinkaartje een stuk omhoog moet om van de NMBS een gezond bedrijf te maken. Hij staat daarmee lijnrecht tegenover zijn voogdijminister Johan Vande Lanotte (SP.A) voor

wie elke prijsstijging uit den boze is. Intussen vernemen we dat het met de NMBS financieel steeds beter en beter gaat.

Inter Ferry Boats maakt winst
Voor het eerst maakt de NMBS-dochter IFB winst. Hiervoor zijn twee redenen. 1) Sinds enige tijd staat IFB in voor de levering van steenkool aan een Franse elektriciteitscentrale in Creutzwald. Dit levert twee treinen per dag op. 2) Met de opstart van Narcon of het National Rail Container Network en naar aanleiding van de werken aan de Antwerpse ring worden dagelijks 250 containers van de weg gehaald die nu per trein vervoerd worden.

Siemens grijpt naast Chinees HST-order
China kiest voor de Japanse hogesnelheidstrein, de Shinkansen. Het wees een project met een waarde van 10 miljard euro toe aan drie consortia met bedrijven uit Japan, China, Frankrijk en Canada. De Duitse elektronicagroep Siemens, die enorme inspanningen leverde om de modernisering van het Chinese spoor te mogen realiseren, staat met lege handen.

Testen met de BB36000
De NMBS onderzoekt of de Franse loc BB36000 op het Belgische net kan toegelaten worden. Hiervoor worden in september proefritten georganiseerd op de Athus-Meuze lijn. De testen zullen plaats vinden met twee locs van de reeks BB36000 van de SNCF.

Bietentrein rijdt weer dit jaar
Door de fusies van de suikerfabrieken van Moerbeke-Waas en Veurne zal nog de helft van de bieten uit Poperinge met de trein naar Moerbeke vervoerd worden. De laatste bietentreinen op het Europese vaste land blijft daardoor nog een jaartje verder overleven.

Deze winter opnieuw de Bergland Expres
Het Nederlandse privé-bedrijf The Train Company (TTC) van Harry De Boer onderhandelt met de Belgische en Italiaanse spoorwegen om komende winter 2004-2005 opnieuw een nachttrein te laten rijden van Brussel naar Zell am See (Oostenrijk) en Innichen-San Candido (Italië). De trein, de Bergland Expres, zou volgende winter vertrekken vanuit Brussel-Zuid en niet vanuit Nederland

Nieuwe elektriciteitsleverancier voor de NMBS
Johan Vande Lanotte gaat op zoek naar een andere elektriciteitsleverancier voor de NMBS. Dit stond te lezen in de Morgen. Electrabel is te duur en maakt misbruik van zijn de facto monopoliesituatie, zegt de minister. In één jaar tijd steeg de elektriciteitsfactuur van de nationale spoorwegen met 13 miljoen euro. Om deze extra kost te dekken, stelde spoorbaas Karel Vinck aanvankelijk voor om de prijs voor een treinticket met 2,5 procent te verhogen. Maar Vande Lanotte vond het geen goed idee en droeg de NMBS op om de geliberaliseerde energiemarkt af te schuimen op zoek naar de goedkoopste leverancier.

Weerde zonder bediening
Hoewel het stationsgebouw van Weerde onlangs nog een grondige opknapbeurt heeft gekregen, dreigen de loketten er te moeten sluiten. Het station van de Zemstse deelgemeente staat op de lijst van Vlaamse stations die het binnenkort misschien zonder personeel moeten stellen. Het station van Katelijne Waver is reeds dicht en Eppegem is verkocht.

Train City In de problemen
Wanneer het niet snel beter gaat met de toestroom van het aantal bezoekers aan Train City in Blankenberge dan zal Märklin zich waarschijnlijk uit het project terugtrekken. Duitsland is niet tevreden met de resultaten. Het beoogde doel van 1000 bezoekers per dag en 150 000 per jaar worden niet gehaald. Ook de verlaging van de toegang van 9,9 euro naar 9,5 brengt voorlopig geen soelaas (!!!).

Kolenspoor bouwt hotel in slaaptrein
Het Kolenspoor in het Limburgse As gaat in een 50 jaar oude Oost-Duitse slaaptrein een nieuwe slaapaccommodatie inbouwen. De wagen wordt voorzien van het nodige comfort. Naast de slaapwagen wordt een restaurantwagon voorzien om te ontbijten. Een overnachting met ontbijt zal ongeveer 15 euro kosten en de wagen zal volgend jaar in gebruik worden genomen. Het treinstel heeft 36 bedden. De vzw Kolenspoor laat toeristische dieseltreinen rijden tussen het station As, Eisden en Waterschei.

Trams zonder bovenleiding
In Knokke droomt men van een tram zonder bovenleiding. Dit is zonder meer mogelijk volgens de burgemeester van deze kuststad. Gelijk heeft hij en daarvoor verwijst hij naar de ervaringen in Bordeaux in Frankrijk. Maar wat hij niet weet is dat zijn collega niet zo gelukkig is met de talrijke defecten waarmee de nieuwe tramlijn in Bordeaux te maken heeft. De APS in Bordeaux moet midden september voor 95% tot 98% betrouwbaar functioneren, zoniet wordt het systeem opgegeven.

Flexibele tractoren vervangen rangeerlocs
Vanaf 2005 vervangt de NMBS in het Antwerpse havengebied rangeerlocomotieven door tractoren die zowel op sporen als op de weg kunnen rijden. Zeventien rail-wegtractoren zullen bij het bedrijf Mol Company in het West-Vlaamse Hooglede besteld worden. Vijftien tractoren zijn bestemd voor de Antwerpse en twee voor de Gentse haven. De tractoren kunnen een goederentrein tot 1.800 ton slepen. De tractor moet niet per se door een rangeermachinist worden bestuurd.

Bijbestelling M6-rijtuigen rond
Volgens de Standaard zit de bijbestelling van de dubbeldeksrijtuigen bij Bombardier in een eindfase. Deze bestelling zou 70 in plaats van 110 rijtuigen omvatten omwille van budgettaire beperkingen en de meerprijs die Bombardier vraagt. Hier zouden ook 32 stuurstandrijtuigen bij zijn.

Joint venture met DB en SNCF
De NMBS wil in 2005 een joint ventures met DB en SNCF die de locomotieven voor de goederencorridors naar Duitsland en Frankrijk leveren op basis van een 50/50-verhouding. De NMBS wil het vrachtvervoer, ondergebracht in de divisie B-Cargo, tegen 2008 rendabel maken en ontwikkelen rond drie assen: nichetransporten, regionaal of binnenlands vervoer en internationale corridors. Voor dat laatste segment gaat B-Cargo samenwerken met twee reuzen van het Europese spoorvrachtvervoer, de Franse SNCF en het Duitse DB. De corridors die de NMBS viseert zijn de lijn Antwerpen-Duisburg via Montzen en Antwerpen-Bazel/Italië via Athus.

Spoorboekje gered
Vorig jaar kondigde de NMBS nog aan dat het spoorboekje wordt afgeschaft en vervangen door het nieuwe media Internet. Als reden gaf de NMBS op dat de verkoop gedaald was van 41.000 exemplaren naar 6000 in 2003. Vandaag vernemen we via het nieuws van radio 1 dat door de NMBS volgend jaar opnieuw een spoorboekje zal worden gedrukt.

Bestelling vierspanningslocomotieven NMBS
In De Tijd van 3 juli lezen we dat de offertes voor 40 vierspannige goederenlocomotieven, met een optie op maximaal nog eens 90 stuks, bij de NMBS zijn ingediend. De drie groten deden een voorstel: Alstom, Bombardier en Siemens. Deze locomotieven zijn nodig omdat elk land een eigen spanning heeft op zijn spoorwegnet. Descheemaecker (directeur-generaal vrachtdivisie NMBS) wil het order ten laatste in oktober plaatsen.

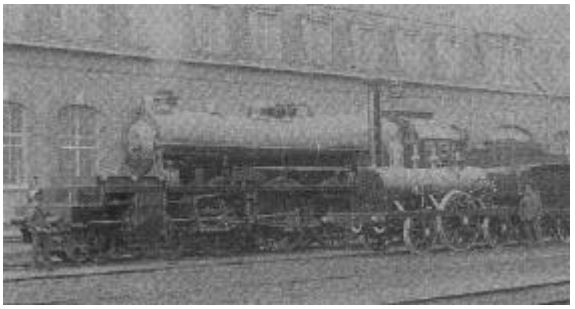
HET ARSENAAL en de ARSENAALMANNEN

Tim Hazevoets
Bron onbekend

De werkdag werd geregeld door de sirene, door iedereen “den blaas” genoemd. Een kwartier voor de aanvang van het werk loeide de sirene voor de eerste maal. Tien minuten voor het begin ging het sein voor de tweede maal en werd de poort geopend. Vijf minuten later blies men voor de derde keer en werd de poort gesloten. Op het begin uur volgde het vierde en laatste sirenegeluid, en moest iedereen aan het werk. Wie ’s morgens te laat kwam, mocht pas een uur later binnen en wie ’s namiddags “over stiel was”, mocht niet meer binnen en moest later de verloren tijd inhalen. Het einde van de werkdag werd aangekondigd door het één enkel loeien van de sirene. Het was voor de buurtcafés het signaal om volop pinten te tappen tegen dat de eerste arsenaalmannen binnenkwamen. De vrouwen uit de buurt zetten alvast de aardappelen op het vuur. Mosselen was het lekkernij in het arsenaal.in het mosselseizoen, tijdens de maanden met een “R” in de naam, verkocht “mosselmie” zowat 4 tot 5 zakken per dag aan de poort. Op het vuur van de smidsen werden de mosselen gekookt. Onder de schofttijd verorberden de werklieden ze gretig. Een andere lekkernij was boksharing. Men zei er ook “metsers bifstekken”, “gendarmen” of “gardevils” tegen. Eduard Pyckhoven was de belangrijkste leverancier van deze haring. Ook jenever, in de volksmond ook “sjeneevel” uitgesproken, werd er binnengesmokkeld. De herbergen in de omgeving verdiende er een aardige cent mee.

Op 1 december vierden de arsenaalmannen Sint Elooi, de patroonheilige van de smeden. Het was voor de werklui een extra dagje verlof. Op de vooravond van het feest werd er in de werkwinkels hevig op het aanbeeld geklopt. De smidsen, ketels en schrijnwerkateliers werden versierd. Ze zongen dan met zijn allen een oud bekend refrein: “Sinte-Elooi, ’t is onze patroon? Hij is gevallen van zijnen troon”. Het beeldje van Sint-Elooi stond in een herberg in de wijk van de Leuvense steenweg. De herberg werd open gehouden door een zekere Verheyden, een brigadier bij het Arsenaal. Hij werd door zijn werkmakkers “het duivelke” genoemd.

Zijn broer, eveneens brigadier bij het Arsenaal, had de bijnaam “Lucifer”. Naargelang het aantal jaren dienst werd je gevierd en kreeg je een decoratie of “madeulle” opgespeld. De werkmakkers van de feesteling versierden het bureel of de werkplaats van de gevierde. Men strooide wit zand op de grond en versierde de werkplaats met bloemen. De feesteling werd gehuldigd met een bloementuil of een geschenk. Daarna werd er menig glas geledigd in de buurtcafés zoals “’s Landswelvaren”, de “Willekom”, “Prins Leopold”, “Buffet Wallon” en “Pivoli”.
De werklieden van het Arsenaal hadden een heel goed sociaal statuut. Ze genoten al heel wat extra dagen betaald verlof, nog voor dat andere arbeiders daar recht op hadden. Zo hadden ze recht op: één dag bij het vormsel van een kind; anderhalve dag bij de bevalling van hun vrouw en bij het doopsel van het kind; één dag bij het sterven van een persoon die onder het zelfde dak woonde, zelfs als deze geen familie was, en tot bijwoning der begrafenis; één dag bij huwelijk of overlijden van een nauw familielid; één namiddag bij een burgerlijke teraardebestelling.



Bij het overlijden van een werkman werden enkele werkgezellen aangeduid om de lijkdienst bij te wonen. Had deze plaats in een afgelegen gemeente, dan werden werkmakkers van de onmiddellijke nabijheid aangeduid. Ook werd er door de leden van de werkwinkel een rouwkrans aangekocht. Bij een werkongeval trok de geneesheer die het eerst ter plaatse was een extra premie van vijf frank.

Juist omwille van het sociaal statuut, het goede loon en de vaste uren was er buiten het Arsenaal heel wat jaloezie bij de Mechelse bevolking.
Er werd heel wat afgeroddeld over de Arsenaalmannen. Men noemde ze al spottend: “opfretters van het gouvernement” of “de zweeters van het Arsenaal”. Vroeg men: “wat doet hij?”, dan luide het antwoord; “hij is schrijver in het Arsenaal met de borstel aan de hand”. Ook werd gezegd dat ze “thuis hun dood werken op het land voor en na de uren, en in het Arsenaal gaan ze uitrusten”. Vele Arsenaalmannen bezaten immers een lapje grond waarop ze enkele groenten voor eigen gebruik teelden. Verder ging het gerucht dat wanneer men bij het uitgaan van de werklieden aan de poort “dief” riep, ze allemaal omkeken. Evenwel was het een feit dat menig werkman van de Centrale Werkhuizen je wel het een of ander gerief van de hand kon doen. En dan zei men: “het komt van den olifant”, “een geriefke uit het arsenaal”, “het ronkt”, “het blaast”.

BARLIJST

Barlijst van 15 oktober tot eind december

15/10/2004	Jan COECKELBERGH		28/12/2004	Roland PATERNOSTER
19/10/2004	Rene CEULEMANS		**31/12/2004**	**CLUB GESLOTEN**
22/10/2004	Marc COESENS		04/01/2005	Kurt PEETERS
26/10/2004	Gilbert DE CONINCK		07/01/2005	Luc PEETERS
29/10/2004	Julien DE MEYER		11/01/2005	Johan THIERIE
02/11/2004	Luc DE NEUTER		14/01/2005	Herman VALKENAERS
05/11/2004	Peter EMBRECHTS		18/01/2005	Hans VALKENAERS
09/11/2004	Paul FOUBERT		21/01/2005	Edmond VAN DEN HAUWE
12/11/2004	**Expo De Pijl**		25/01/2005	Chris VAN DER AUWERA
16/11/2004	Koen FEREMANS		28/01/2005	Herman VAN ESBROECK
19/11/2004	Roger GOOVAERTS		01/02/2005	Marc VAN EYLEN
23/11/2004	Jacques HENDRICKX		04/02/2005	Adri VANGELABBEEK
26/11/2004	Tim HAESEVOETS		08/02/2005	Eric VAN HEMELRIJCK
30/11/2004	Luc HAESEVOETS		11/02/2005	Richard VAN HOUTVEN
03/12/2004	Wim JANSSEN		15/02/2005	Mark VAN NIEUWENHOVE
07/12/2004	François KNOPS		18/02/2005	Leo VAN LOON
10/12/2004	Jean MUYLKENS		22/02/2005	Jan VAN TASSEL
14/12/2004	Patrick MEUL		25/02/2005	Luc VERBEEK
17/12/2004	Gerd MUSSELS		01/03/2005	Paul VERGUCHT
21/12/2004	Johan NEEFS		04/03/2005	Tony VERMEULEN
24/12/2004	**CLUB GESLOTEN**		08/03/2005	Gaston VERVLOESSEM

TIPS & TRICKS

Op deze pagina starten we een nieuwe rubriek. Hier vind je voortaan tips en tricks die je kunnen helpen bij de opbouw van je modelbaan. De tips zijn verzameld op de clubavonden tijdens de werkzaamheden aan de verschillende modelbaanprojecten. Ze zijn vaak niet spectaculair. Daarentegen zijn ze wel leerrijk en meestal vanzelfsprekend. Heb je zelf een tip, meldt ze aan uw webmaster.

Tip 001 "Secondelijm"
Wie op zoek is naar een degelijke en goedkope secondelijm, kunnen we Supercol secondelijm van Bricobi (GB-Bricocenter) aanraden. Voor 20 gram betaal je momenteel 4,95 Euro, daar waar andere secondelijmen voor 2 gram (lees twee) gemakkelijk 3 Euro en meer durven vragen. De lijm van Bricobi is natuurlijk niet van dezelfde superkwaliteit als de gekende merken. Waarom is ze anders zo goedkoop zou je denken? Maar ik werk er nu al een paar jaar mee tot mijn grote tevredenheid.
Met deze lijm heb je voldoende tijd om de onderdelen die je wilt verlijmen nog te verschuiven nadat je de lijm hebt aangebracht. Meer dan 20 seconden. Dit is dan niet alleen het voordeel, maar ook zijn nadeel. Hoe minder lijm je gebruikt hoe sneller de lijm werkt en de stukken gelijmd blijven. Groot voordeel van deze lijm is dat ze niet verhard in het flesje eenmaal het flesje geopend is. Dit kun je niet van andere merken zeggen. Zij drogen na korte tijd uit nadat de inhoud met lucht in aanraking is gekomen. Een secondelijm die ook niet snel uithard nadat het flesje is geopend is cyanolit secondelijm, maar deze lijm is tegenwoordig minder goed verkrijgbaar dan vroeger. cyanolit heeft wel meer lijmkracht dan Bricobi Supercol.

Tip 002 "Secondelijm aanbrengen "
Secondelijm aanbrengen doe je nooit rechtstreeks van de teut van het flesje op het model. Hiervoor gebruik je een speldje. Doe eerst een beetje secondelijm op een stukje papier, en pik daarna de lijm op met een speldje.
Het aanbrengen van de lijm gaat nog gemakkelijker wanneer je de kop (ongeveer 5 mm) van het speldje vooraf met een tang omplooit. Niet in een hoek van 90 graden, maar in een hoek van ongeveer 60 graden. Dit werkt uitstekend. Ga daarna met de omgebogen kop van het speldje even door de lijm en breng daarna onmiddellijk de lijm aan op de plaats op het model.
Super vloeibare secondelijm, maar ook plasticlijm blijft echter niet op het speldje zitten, maar loopt er gewoon af. In dit geval gebruik je geen speldje, maar een messing draadje van enkele centimeters. Eén uiteinde van dit draadje plooi je 180 graden rond om. Doe de lijm in deze ronding, en je zal zien dat de lijm mooi blijft zitten. Daarna is het eenvoudig om de lijm op de juiste plaats aan te brengen.

Tip 003 "Hout verweren "
"Hout verweren kun je met een mengsel van staalwol die je eerst enkele dagen in een potje met azijn laat inwerken. Met een penseel wordt het hout met dit mengsel geschilderd. Het resultaat is een mooi vervuild hout. Dit kun je toepassen op verschillende soorten hout die je in modelbouwwinkels kunt kopen."

Tip 004 "Ketelbanden voor stoomlocs"
Voor het namaken van ketelbanden in goud voor Belgische stoomlocs kon je vroeger terecht bij Lettraset en Mecanorma. Door de komst van het computertijdperk en de kleurenprinters worden deze bandjes in verschillende kleuren niet meer geproduceerd. Omdat je deze ketelbanden moeilijk met een penseel kunt schilderen moeten we op zoek naar een andere oplossing. Jocadis geeft een bedrukt velletje uit met stripjes van één millimeter breed en ongeveer 10 cm lang. De kleur is donker mat. Maar de Duitse firma Graupner heeft nu ook deze gouden bandjes. 0,8 mm en 1,5 mm breed en 16,5 meter lang. Op een rolletje natuurlijk. De kleur is metallic glanzend lichtgoud. Met een passen-

de satijnvernis na het aanbrengen van de banden is dit de ideale oplossing. En indien de stripjes tijdens het aanbrengen, om welke reden dan ook niet willen kleven en bijgevolg loskomen, gebruik dan 50 % verdunde Tamiya Clear X22 vernis. Lichtjes met een penseel over de losgekomen strip strijken, daarna aandrukken en klaar is Kees. Daarna de stripjes met een vers X-Acto mesje (of pedicuremesje) nr. 15 op maat snijden.

Tip 005 "Gebruik van Tamia Black "
Bij het schilderen van een model moet je vaak ook zwart gebruiken. Meestal voor het chassis, draaistellen, wielen, dak, schoorsteen, uitlaten, interieur ... enz. Je kunt hiervoor Humbrol 33 of Revell 12 gebruiken, maar beter gaat het met Tamiya Zwart (Black X-1, Semi Gloss Black X-18, of XF1 Flat Black). Deze verf is in tegenstelling met Humbrol of Revell zeer snel droog. Reeds na enkele minuten kun je het model vast nemen zonder dat de verf aan je handen blijft kleven. Natuurlijk moet je oppassen om vingerafdrukken achter te laten. Een ander voordeel is dat deze Tamiya verf een grote spankracht bezit. Hierdoor gaat de verf zich gelijkmatig over het oppervlak verdelen. Verder is de verf goed dekkend, kun je ze met een penseel aanbrengen en loopt ze niet snel uit. Met andere woorden, ideaal om binnen de lijntjes te schilderen. Tevens is de verf gemakkelijk te spuiten met een airbrush. Gebruik hierbij 50 % verdunner. De overblijvende verf na een spuitbeurt kap je gewoon terug in het verfpotje. Doe dit laatste maar eens met Humbrol en Revell. Tot slot kun je de verf verdunnen met Isopropanol dat je bij je apotheek of in de goede doe-het-zelfzaak kunt krijgen in flesjes van één liter. Eén liter is spot goedkoop in vergelijking met de thinner die Tamiya zelf verkoopt. Dit is eveneens isopropanol maar dan van Japanse afkomst. Vertoont de verf in het verfpotje uitdrogingsverschijnselen of is ze te stroperig geworden, dan doe je gewoon een beetje isopropanol bij de verf, goed roeren, en de verf is opnieuw klaar voor gebruik. Neem echter nooit Tamiya PC-5. Dit is een Polycarbonaat verf voor modelauto's. en andere toepassingen. Deze verf bezit totaal andere eigenschappen. Je kunt hiermee ook je spuitpistool verknoeien. Een ramp als je het mij vraagt.

Tip 006 "Ballasten met agepon"
Ballasten of inkiezelen zoals wij gewoonlijk zeggen, is het aanbrengen van steentjes of ballast tussen de sporen. Het vastzetten van deze ballast gebeurt met houtlijm aangelengd met dezelfde hoeveelheid water en met een scheutje ... Agepon. Niet met een scheutje detergent zoals wij totnogtoe gewoon waren, maar wel met Agepon. Agfa Agepon (wetting agent) kun je krijgen in elke goede fotozaak die materiaal verkoopt voor de doka of zwart/wit fotografie. Agepon wordt gebruikt bij het ontwikkelen van een zwart/wit negatieffilm om te vermijden dat na het drogen van de film kalksporen achter blijven. Agepon heeft hetzelfde effect als detergent, maar zou krachtiger en zuiverder zijn dan afwasmiddel. We hebben het resultaat gezien in de club bij het ballasten van het laatste stuk spoor in het nieuwe station Büllingen van de modulebaan. Je gebruikt slechts enkele druppels Agepon. Kostprijs 10 Euro voor de rest van je leven. Het mengsel aanbrengen die je uiteraard met een pipet of druppelteller.

Tip 007 "Ballasten"
Waarmee maken wij onze ballast tussen de sporen? Een simpel recept kregen we van Luc P. Hij bereikt zijn resultaat met steentjes van Woodland Scenic. Te koop in elke degelijke hobbyzaak. Het recept: - Een half zakje WS Medium B78 + Een half zakje WS Medium B79 + 3 grote soeplepels WS Medium B80 + 3 grote soeplepels WS Medium B81. Dit alles doe je in één bokaal. Deksel erop en goed schudden totdat alles goed gemengd is. Daarna koud opdienen, overgieten met een saus van houtlijm aangelengd met water en enkele druppels Agepon. Vervolgens enkele dagen laten rusten tot alles goed uitgehard is.

Heb je zelf enkele nuttige en bruikbare Tips of Tricks, aarzel dan niet en fluister ze je webmaster toe. Hij zal ze dankbaar omzetten naar een nieuwe bijdrage in de volgende Gazet.

AGENDA

De manifestaties in het « **vet** » zijn de evenementen die door de Pijl worden georganiseerd of waaraan DE PIJL deelneemt. U vindt de geactualiseerde informatie steeds op de website van De Pijl: http://www.de-pijl.info/agenda.htm

22 en 24 oktober	Eurospoor 2004 - Utrecht
23 oktober	Opendeur – ruilbeurs - Esch sur Alzette (Lux) Le Modelleisebunnclub Bassin Minier
24 oktober	Ruilbeurs - Oud Heverlee - Zoet Water Leuvense Modeltreinclub in Roosenbergzaal, Maurits Noëstraat 15
23 en 24 oktober	Open deurdagen - Lier In de lokalen van de Lierse Modelspoorwegen 'De Geit', Bril 6
23 en 24 oktober 30 en 31 oktober	Tentoonstelling - Sinaai De Zwitserse treinclub in het stationsgebouw in Sinaai.
30 oktober	Dia en fotobeurs in de parochiezaal in Eppegem 15.00 tot 17.00 uur
31 oktober	Ruilbeurs - Sint-Niklaas Zaal 'Den Hof', Hendrik Heymanplein te Sint-Niklaas.
30 – 31 oktober 1 november	Open-deur-dagen – Modelspoorvrienden Brugge, Centrum De Koepel, Gérard Davidstraat 10, Brugge - Kristus Koning
4 tot 7 november	Großer Bahnhof für kleine Züge – Keulen Inter Modelbahn Messe Koelnmesse Osthallen
6 en 7 november	Tentoonstelling - Ougrée (Luik), ALAF, rue de la Gare
7 november	Schaal O dagen - Haine-Saint-Pierre (La Louvière) (Be-Wl) Georganiseerd door Club Ferroviaire du Centre, rue de la Station
7 november	Veiling Collectors Bank – Edegem auditorium de l'hôtel Hof Ter Elst, Prins Boudewijnlaan
11 – 12 – 13 - 14 november	**Open-deur-dagen MSCM De Pijl – Mechelen Info: http://www.de-pijl.be**
7 tot 11 november	Tentoonstelling – Theux - CFEB, salle omnisport, avenue du Stade
12 tot 14 november	Rail 2004 – Leiden (Nl) Intenationale modelspoor expositie Groenoordhallen
13 november	Opendeur - Jambes Rail Miniature Mosan, Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle.
13 en 14 november	Hobby en Modelbouwbeurs (Broux) – Hasselt (Grenslandhallen)
14 november	Ruilbeurs – Kruibeke Gemeenteschool, E. Gorrebeeckstraat
14 november	Ruilbeurs - GILLY - Ecole de la cite germinal
14 november	Ruilbeurs - Malmédy Le Club Ferroviaire Malmédien ancienne Abbaye, Place du Châtelet
21 november	Ruilbeurs - Dison Verviers CFEB, salle communale des fêtes, place Luc Hommel
21 november	Ruilbeurs - Doornik - Tournai Toys, Halle aux Draps, Grand-Place
21 november	Ruilbeurs Woluwe Shopping Center
27 november	**Exp-0-Forum: Zaal Star in Vilvoorde Info: http://www.0-forum.tk/**
4 – 5 december	Expo - Birmingham (UK) Warley Model Railway Club, National Exhibition Centre
5 december	Boekenbeurs - Lier Lierse Modelspoorwegen De Geit, Karthuizershof Kartuizersvest
5 december	Ruilbeurs – Hoeselt , Lindekapelstraat 7
12 december	Ruilbeurs – Merksem, Fort van Merksem
12 december	Ruilbeurs Woluwe Shopping Center
18 december	Ruilbeurs - Houten

BBQ - 2004

Roland Paternoster

Zaterdag 21 augustus waren we aan de derde editie toe van onze barbecue. In 2002 hadden we onze eerste editie op de parking van het vormingsstation; vorig jaar hielden we een aangepaste versie noodgedwongen door de weersomstandigheden op de zolder. Dit jaar hadden we besloten dat hij op de parking zou doorgaan of niet.

Aanschuiven, er is genoeg voor iedereen

Vleeskeuring! Aan alles werd gedacht

De dagen voordien werden we gediend door mooi weer, maar voor die bewuste dag werd er minder schitterend weer aangekondigd: regenbuien en wind. De buien bleven achterwege, maar de wind deed wel de tent bijna wegvliegen. We zijn dan maar verhuisd naar de fietsenstalling en hebben de tent daaraan vastgemaakt. Tenten monteren is echt niets voor de leden van de club: dit jaar bleken alle drie de doeken plots te klein. Een BBQ is mooi, maar wie gaat er bakken en wie gaat alles klaarmaken ?

Eric aan de fles. Hij kon zijn geluk niet op

Netjes naast elkaar, en met vork en mes.

Op de laatste bestuursvergadering hadden we de posten mooi verdeeld, waar de voorzitter het leeuwendeel (vrijwillig ?) voor zijn rekening nam. Hij zou ook instaan voor het bakken. Uiteindelijk hebben 19 leden ingeschreven, zodat we de sponsor incluis toch nog met 45 personen waren.

Na een aperitief of twee met bijbehorend hapje, konden de eersten omstreeks 20u aanschuiven om de eerste klaargemaakte stukken op hun bord te verwelkomen. René had toen al zijn bril een keer of tien afgekuist van het zweet, maar bakte gedreven verder. Alles moest op. Waar sommigen dachten dat er veel teveel zou zijn, hebben we op het

einde vastgesteld dat er niet veel meer overbleef, zelfs niet voor de dieren van de familie Coeckelbergh. Na een kleine rustpauze, het dessert. Dat moesten we even gaan halen in de diepvries van René: ijs met slagroom en saus. Tijdens het eten kregen van Eric Van Hemelrijk te horen dat hij voor de vijfde en zesde keer grootvader was geworden. Omstreeks middernacht was alles opgekuist en reden we moe en verzadigd terug naar huis.

Alleen tevreden gezichten.

Proficiat voor de organisatoren. Een geslaagd feest.

De BBQ was een succes voor de deelnemers die niet echt talrijk waren, sommigen waren nog met verlof, sommigen hadden andere verplichtingen. Spijtig genoeg zijn er ook enkelen die zich (weeral) niet de moeite hebben getroost om te antwoorden op de uitnodiging. Voor de aanwezigen een herinnering; voor de afwezigen wat ze gemist hebben: het menu: Pinot de Charentes of Rode porto met een gegrilde schijf banaan omgeven door een reepje spek. Een sate, een hamburger, een spare-rib en een merguez, vergezeld van een groentenkrans, Amerikaanse rijst en koude aardappelen. Dat alles overgoten van een fruitige witte wijn of een droge rode wijn. Als dessert een ijscoupe met slagroom en ijssaus.

STATIONSOMGEVING WETTEREN EEN STATION MET VLEUGELS

Tekst : Jens Aerts - Bewerking : Eric Borreij

Infrastructuurprojecten stralen vaak een zekere vorm van autisme uit. Onwennig en bruusk liggen wegen, sporen en kanalen temidden van een landelijke of stedelijke omgeving. Waar ze verknopen met de omgeving geraken de lokale context en het bovenlokaal belang meestal niet op elkaar afgestemd. In die zin doen infrastructuren vaak het prefix “infra” alle eer aan. Nochtans zijn als mobiliteitsdragers de levensaders van onze netwerkmaatschappij en genereren de knopen het nieuwe publieke domein waar tijd en ruimte kostbaar zijn.

Wetteren is één van de gemeenten die zijn bekendheid grotendeels te danken heeft aan de infrastructuren die er zijn gelegd. Zo vermelden de blauwe borden van afrit 17 op de E40 de plaatsnaam die de autosnelweg enige vorm van lokaliteit verschaft. De nieuwe zwevende rotonde zorgt er zelfs voor een ruimtelijke gewaarwording, waardoor Wetteren beter verdient dan enkel een vermelding tijdens de fileberichten op radio en televisie. Maar Wetteren is ook bekend bij gebruikers van het openbaar vervoer.Het is enerzijds een handige pendelgemeente van en naar zowel Gent als Brussel. Anderzijds vormt het ook een overstapplaats in het bus- en treinnetwerk van De lijn en de NMBS.Met een in-

dustriële en residentiële ontwikkeling langs de rechteroever van de Schelde heeft het een aantal bovenlokale voorzieningen, waardoor het een belangrijke verzorgende functie naar omliggende gemeenten vervult. Met een goed uitrustingsniveau van winkels, onderwijs en diensten fungeert Wetteren daarmee als regionale draaischijf.

In schril contrast met de dynamiek van 5.000 opstappende reizigers scheen de omgeving van het station voorbij te gaan aan enige vernieuwing. De buurt met oude straten en gebouwenpatrimonium leek voorgoed ingedommeld in haar alledaagsheid. Het gemeentebestuur schreef daarom in 1998 een opdracht uit voor de herinrichting van het stationsplein en de Nieuwstraat, gekoppeld aan de globale visie voor de stationsomgeving. De plek is immers een belangrijke schakel binnen de lokale verkeersafwikkeling en wordt ook zwaar belast door doorgaand verkeer tussen E40 en E17. Dergelijk verkeersbelasting vraagt voor een extra afstemming met het structuurplan, dat de stationsomgeving aanduidt als gebied voor vernieuwing en woonversterking.

Via een onderhandelingsprocedure werd Technum aangeduid voor de opdracht. Met een kritische ontwerpmethodiek bevestigde het studiebureau uit Gent zijn opdracht dat de ambitie van de gemeente enkel kon waargemaakt worden binnen een globale visie op de stationsomgeving als transferium. De herinrichting was immers beperkt tot een aanpak van twee straten, want het stationsplein is niet meer dan een lineaire verkeersruimte tussen een continue straatgevel met wat horeca en de spoorwegbedding. De ontwerpers oordeelden dat een heraanleg enkel relevant zou zijn als ze ook structurerend werkt voor het hele stationsgebied. Ook de NMBS en De Lijn moesten uitgenodigd worden om mee het project te ondersteunen.

Met de twee extra opdrachtgevers kon de opdracht opgehangen worden aan een duidelijker programma: een nieuwe spooronderdoorgang, schuilgelegenheid, fietsenstalling, bushaltes en een pendelparking. De vernieuwing van de infrastructuur werd door Technum aangegrepen om een volwaardig stationsplein te maken en het organisatiepatroon van het voor- en natransport te rationaliseren. De tendens om bus en auto ten westen van het stationsgebouw te organiseren werd aangehouden. Zo kon de andere kant, dicht bij de winkelstraat naar het centrum ingezet worden als ruimte voor voetgangers. De verbrede spooronderdoorgang speelt daarbij maximaal in op een verbeterde relatie tussen de twee zijden van de sporen. De infrastructuur snijdt immers doorheel de gemeente en door het sluiten van de vroegere overweg heeft de onderdoorgang de waarde van een belangrijke steeg gekregen die de continuïteit van een afgesneden straat naar de Grote Markt moet verzekeren. Een fietsenstalling in de hellende onderdoorgang benadrukt de straatfunctie en zorgt enigszins voor sociale controle. Met een eenvoudig gebaar overdekken vier hellende daken de onderdoorgang, de bijkomende fietsenstallingen en de treinperrons. De architectonische oplossing voor de publieke ruimte neemt enigszins bepaalde perspectieven weg, maar materialiseert des te beter de dynamiek van het transferium en werkt als baken voor de reizigers per trein, bus of auto. De stendenbouwkundige verdienste van het ontwerp bestaat erin dat de grote amorfe leegte rond de spoorinfrastructuur voortaan op een logische en evenwichtige manier vertaald is

frastructuur voortaan op een logische en evenwichtige manier vertaald is in één en dezelfde ruimte.

Een beplanting van heesters en bloemen kleurt de betonnen flappen tot een groen icoon van één van de belangrijkste sectoren in Wetteren: de sierteelt. Wie dat wil mag het dan ook lezen als een persiflage op de sympathieke opsmuk met plantenbakken en bloemenschalen van de spoorperrons elders in het land. Het stationsgebouw zelf wacht momenteel op een restauratie. Hopelijk zorgt het stationsgebouw in het Antwerpse Boechout voor inspiratie en krijgt het een nieuw leven als brasserie met terras dat de ambiance van de horeca op het stationsplein aanvult. Verder moet de vernieuwing van het station ook doorgetrokken worden in de verbetering van het gehele gebouwenarsenaal in de omgeving.

Infrastructuur en publieke ruimte kunnen dus samengaan in een geïntegreerd project. Toch roept een dergelijke stationsvernieuwing in een kleinstedelijk gebied als Wetteren ook vragen op over de impact van de bovenlokale ingreep op de publieke ruimte, die uiteindelijk lokaal getekend en beleefd wordt. Aangezien de spoorinfrastructuur een eigen bedding heeft, blijft het effect van de insnijding in de omgeving domineren ten opzichte van de structurerende kracht van de publieke ruimte. In die zin is het een dagdroom om ooit de treinsporen omgevormd te zien tot een trambedding die zonder niveauverschil overgestoken kan worden. In het geval van Wetteren is een dergelijke verschaling niet mogelijk, maar het zou een nieuwe denkpiste kunnen zijn voor de infrastructuur van het GEN-netwerk rond Brussel, waar toch eerder het idee van een sneltram dan van een boemeltrein speelt.

ABONNEMENTEN 2005

Indien u een abonnement wenst op één van volgende tijdschriften, moet u aan de volgende criteria voldoen:

1° BESTELLEN VOOR 7 NOVEMBER 2004

Af te geven aan de secretaris

2° BETALEN BINNEN DE 14 DAGEN NA HET BEKOMEN VAN DE REKENING

Opmerkingen:

1° Het is van absoluut belang dat de bestelling gebeurt voor 7 november 2004.
2° De tijdschriften zullen geleverd worden door JOCADIS
3° Gemiddeld tweemaal per maand zullen de tijdschriften afgehaald worden en in de respectievelijke enveloppen gestoken worden.
4° Hieronder vind u de lijst van de tijdschriften.

BESTELFORMULIER:

..... x Eisenbahn Magazin	aan € 95,00 =	€ .....
..... x Eisenbahn Kurier	aan € 91,00 =	€ .....
..... x Eisenbahn Journaal	aan € 96,00 =	€ .....
..... x Eisenbahn Journaal « Sonderjournaal »	aan € 60,00 =	€ .....
..... x Spoorwegjournaal vanaf n° 143	aan € 42,00 =	€ .....
..... x Modelspoormagazine van af n° 33	aan € 40,00 =	€ .....
..... x Loco Revue	aan € 70,00 =	€ .....
..... x MIBA	aan € 75,00 =	€ .....
..... x LOKI	aan € 90,00 =	€ .....
..... x Märklin Magazin	aan € 30,00 =	€ .....
..... x Voies Ferrées vanaf n° 153	aan € 70,00 =	€ .....
..... x Eisenbahn Osterreich	aan € 90,00 =	€ .....
..... x Op de Baan vanaf n° 65	aan € 52,00 =	€ .....
..... x LOCO Kalender 2005	aan € 9,00 =	€ .....
..... x Correspondances vanaf n° 16	aan € 57,00 =	€ ……
	Totaal:	**€…….....**

Naam .....
Handtekening: .....