



Spoorweg JOURNAAL

1/1987

FL 9,80
BF 185

meer dan 100 kleurenfoto's



Beste Lezers,

In grote bescheidenheid zou ik mij tot U willen wenden. Velen onder U zullen waarschijnlijk al opgemerkt hebben dat er in de 1e editie van „Spoorweg Journaal“ een aantal fouten aanwezig waren in de verschillende teksten van onze artikelen.

Hierbij gaat het niet om fouten die gemaakt zijn door onze auteurs of redacteuren, aan hun bekwaamheid valt zeker niet te twijfelen. Het betreft eerder fouten van technische orde aan de ene kant (slecht verdeelde- en beknopte teksten), als onbekwaamheid van een deel van ons personeel, aan de andere kant.

U zult begrijpen, beste lezers, dat deze problemen ons zeer ter harte gaan en ons in verlegenheid hebben gebracht. Hoewel ze van voorbijgaande aard zijn, zullen we er in de toekomst alles aan doen om dit soort problemen te voorkomen. De technische problemen zullen in de komende 2 à 3 editie's zeker opgelost zijn. U zult waarschijnlijk nu al een duidelijke verbetering opgemerkt hebben. Terwijl U deze regels leest, hebben er in onze personeelsbezetting inmiddels ook enkele veranderingen plaats gevonden. We stellen alles in 't werk om alle oneffenheden zo spoedig mogelijk uit de wereld te helpen, want de kwaliteit van ons tijdschrift gaat ons zeer ter harte!

Uit respect voor onze Nederlandse- en Vlaamse auteurs en hun moedertaal, zullen al hun teksten grammaticaal onveranderd in ons blad verschijnen. Voor al de vooraf besproken zaken vragen wij U een beetje begrip en geduld op te brengen. Bijvoorbaat dank!

Namens de redactie,
Kurt Heidbreder.





**Spoorweg
JOURNAAL**

S.A. EDITIONS H.K.
Aachener Strasse 6
B-4700 EUPEN
Tel. 087/74.39.24

Konto nummers NL
Rabo Bank Vaals Postrek 1055900
Konto nr. 152565167

Konto nummers Bel.
P.C.K./C.C.P. 000-1492026-69
Bank IPPA 700-0430500-58

JANUARI 1/1987

Eerste jaargang 86/87

enkel uitgave
Fl. 9.80 - BF 185

A.D.: Kurt Heidbreder
Redactie: Kurt Heidbreder
Francy Schutz
André Saenen
Max Delie
Joop Bolland
Sekretariaat: Brigitte Schutz
Jolande Bastings
Lay-out: Kurt Heidbreder
A. Pub. Alain Prémont sprl
Grafisch ontwerp: Eric Piret
Agence Publicité: Alain Prémont sprl

Tekstverwerking: s.a. Editions H.K.
Printed in Italy by Europlanning srl - Verona
Gezet door Lithocompo s.a. Liège

In 1987 verschijnt Spoorweg Journaal 11 maal.

Kosten van een normaal abonnement
1987 = 11 nummers
Fl. 107
BF 1.990

Beëindiging van het abonnement:
minimaal 6 weken voor het einde van de abonne-
mentsperiode schriftelijk opzeggen

De abonnementen zijn enkel te verkrijgen bij de uit-
geverij. Elke andere manier om 'n abonnement te
verkrijgen is illegaal en de levering hiervan kunnen
wij niet garanderen.

Beëindiging van het abonnement: minimaal
6 weken voor het einde van de abonnementspe-
riode schriftelijk opzeggen.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd
en/of openbaar gemaakt worden door middel van
druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze
ook zonder voorafgaande schriftelijke toestem-
ming van de uitgever.

Advertenties kunnen worden geweigerd.

Editeur responsable
Verantwoordelijke uitgever
Kurt Heidbreder
Aachener Strasse 6
B-4700 EUPEN
Tel: 087/74.39.24

Uitgave en licentie van het „Eisenbahn Journal“.
Met toestemming van H. Merker Verlag.



**Eisenbahn
JOURNAL**



INHOUD

BLAD

GREATER MANCHESTER MUSEUM OF SCIENCE AND INDUSTRY	4
DE MEERSTOOMLOCOMOTIEF REEKS 12 VAN DE N.M.B.S.	6
150 JAAR SPOORWEGEN IN OOSTENRIJK	10
DE STOOMLOCOMOTIEVEN VAN DE SERIE 6000 DER NEDERLANDSE SPOORWEGEN	13
DE ZWITSERSE TEE „GOTTARDO“	16
BELGISCHE DIESELLOCOMOTIEVEN VAN DE REEK- SEN 52-53-54	20
DRUKWERK	25
LOCOMOTIEF VERZORGING IN MODEL (DEEL 1)	26
IJZERMIJN IN HET MIDDEN-RIJNLAND	30
EEN PROEFMODELBAAN IN SCHAAL „N“	34
DIORAMA'S EN VRACHTAUTO'S	38
NIEUWSJOURNAAL	42
WETENSWAARDIGHEDEN	46

Rechts onder: Helaas hebben wij vernomen dat er enkele Abonnement-Bestelkaarten niet bij ons zijn binnengekomen. Waarschijnlijk zijn ze bij de posterijen kwijtgeraakt. Dit is een erg betreurenswaardige zaak. Als U, beste lezers, Uw abonnement nog niet ontvangen heeft, stuurt U ons dan een briefkaart, 't liefst in een enveloppe, zodat wij kunnen controleren of Uw abonnement bij ons besteld is of dat Uw tijdschrift bij de posterijen is kwijtgeraakt.

De abonnementen zijn enkel te verkrijgen bij de uitgeverij. Elke andere manier om 'n abonnement te verkrijgen is illegaal en de levering hiervan kunnen wij niet garanderen.

Beëindiging van het abonnement: minimaal 6 weken voor het einde van de abonnementsperiode schriftelijk opzeggen.

Foto voorpagina:

Foto achterpagina: Tussen Walchwil en Arth-Goldau werd de RAe 1054 als TEE gefotografeerd.

Max Delie

Foto: G. Wagner



Afbeelding 1: Aankomst van de 1505 in Crewe (GB), 17 juli 1986.

Foto: Greame Brocken

GREATER MANCHESTER MUSEUM OF SCIENCE AND INDUSTRY

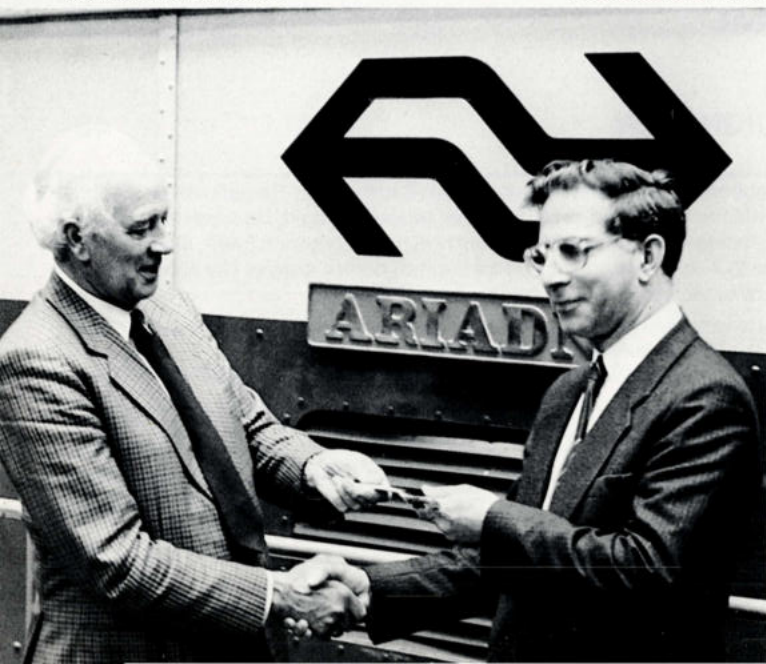
Het is om jaloers op te worden wanneer men ziet hoe in Engeland in brede lagen van de bevolking een diep historisch besef leeft.

Manchester, indertijd het centrum waar de industriële revolutie begon, is hiervan een goed voorbeeld. Daar bevindt zich het Greater Man-

chester Museum of Science and Industry, het snelst groeiende museum van Europa en reeds een van de grootste. In een groot Victoriaans

Afbeelding 2: Chef Mw, Ir. Chr. Moolhuizen (links) geeft de sleutel in handen van „joint chairman“ A.G. Goldstone.

Fotocollectie B.v. Beek



Afbeelding 3: De E-lok 1505 Ariadne arriveert in het Greater Manchester Museum of Science and Industry.

Fotocollectie B.v. Beek



gebouw is de Air and Space Gallery, voorheen het luchtvaart- en ruimtemuseum van Manchester, ondergebracht met zeer oude vliegtuigen en materiaal van NASA geleend. Aan de andere kant van de straat, in het „Lower Byrom Street Warehouse” vlak naast de nieuw gebouwde „Coronation Street” (van de in Engeland en daarbuiten befaamde televisieserie) kunnen de bezoekers oude en nieuwe machines uit de textiel- en papierindustrie, computers enz. in vol bedrijf bekijken. Het museum is er terecht trots op dat het beschikt over het oudste spoorwegstation ter wereld, het uit 1830 daterende „Station Building” met een gerestaureerde stationshal Eerste Klasse. De passagiers maakten gebruik van de beroemde „Liverpool and Manchester Railway”. In de „Power Hall” vindt U o.m. 's werelds grootste collectie stoommachines in werking. Er zijn ook auto's uit de jaren 1916-1930, een waterrad en niet te vergeten locomotieven, waaronder de grootste nog bestaande in Europa gebouwde stoomlocomotief.

Wie schetst onze verbazing toen wij daar een lok, geschilderd in de kleuren van de Nederlandse Spoorwegen, ontdekten.



Afbeelding 4: Een unieke plaats voor het maken van een schitterende foto, de 1505 met op de achtergrond een prachtig panorama van de stad Dordrecht.

Foto: Max Delie



Afbeelding 5: NS 1503 afgesteeld in het voorveld van het station Heeren op 23 mei 1981. Op de achtergrond het gerestaureerde gebouw van de gesloten mijn.

Foto: Carlo Hertogs

Afbeelding 5: 1504 met dubbele stamrijtuigen Köln-Den Haag CSte Schiedam.

Foto: Huub van Keulen

E-LOK 1505

Het bleek dat deze E-Lok 1505, Ariadne, officieel aan dit museum was gegeven. Op 18 juli j.l. overhandigde Chef Mw. Ir. Chr. Moolhuijzen de sleutel van deze locomotief aan de „joint-chairman”, van het museum A.G. Goldstone. We hebben kunnen vaststellen dat Ariadne een heel goed plekje in dit „Greater Manchester Museum of Science and Industry” heeft gekregen.

De 1502 Electra, een zusje van de 1505 Ariadne, kreeg eveneens een goede bestemming, nl. in de collectie van de „Midland Railway Trust” in Butterley. Dat is te danken aan de „EM 2 Locomotive Society”, een fanclub van 1500-en. Men wil deze lok weer helemaal in BR-uitmonstering rijvaardig krijgen.

Op 15 juli j.l. vertrokken de Ariadne en de Electra vanuit Zeebrugge op de Cambridge Ferry, merkwaardigerwijze hetzelfde schip, waarop ze in 1969 naar Nederland werden verscheept.

Ber van Beek





Afbeelding 1: De 1204 rijdt met zijn trein komende van Moeskroen door de afgeschafte stopplaats Antwerpen-Linkeroever op zondag 28-9-86.

Foto: Carlo Hertogs

DE MEERSTOOMLOCOMOTIEF REEKS 12 VAN DE N.M.B.S.

De locomotieven van de reeks 12 behoren samen met de reeksen 21 & 27 en de in het vorige nummer van «SJ» voorgestelde lok van de reeks 11, tot de «Nieuwe Familie» van locomotieven van de Belgische spoorwegen. Zowel de uitwendige kenmerken als de meeste technische zijn dan ook identiek. Daar waar de reeks 11 hoofdzakelijk wordt ingezet op de as Brussel-Amsterdam, sleept de

reeks 12 treinen tussen Antwerpen en Lille (Rijsel).

De tweespanningslocomotieven van de reeks 12 kunnen zowel met 3000 V DC in België als 25.000 V AC/50 HZ in Frankrijk gevoed worden. Deze locomotieven ontwikkelen een vermogen van 3125 kW/u en laten een topsnelheid toe van 160 km/h.

Uitgevoerd als Bo Bo type zijn zij uiterlijk alleen

te onderscheiden van de reeks 11 door hun blauwe kleur met gele band. Jammer dat hier geen afwijkend kleurpatroon werd ontworpen tesamen met de SNCF zoals dit het geval was voor de reeks 11 waar de kleuren bepaald werden in samenspraak met de NS.

De voornaamste afmetingen van de twee reeksen zijn identiek: lengte 18.650 mm, dakhoogte 3.600 mm, zelfs het rijvaardig gewicht verschilt nauwelijks; 84 ton voor de 11 en 85 ton voor de 12.

De loks zijn gebouwd voor het slepen van trek- en duwstellen tot 650 ton op het Belgische net en 800 ton op het Franse net.

Bij inzet in de goederendienst is een sleep van 800 t voorzien bij een snelheid van 80 km/h (Er dient opgemerkt dat het Belgische net hellingen omvat van 18‰, het Franse net waarop de reeks 12 wordt ingezet kent zulke hellingen niet).

De kast is zo gestroomlijnd dat bij het kruisen van twee snel rijdende treinen, de teweeggebrachte schokgolf beperkt wordt, de stroomafname van de bovenleiding bij elke snelheid gewaarborgt is en de machinezaal degelijk geventileerd wordt. De draaistellen zijn zeer eenvoudig uitgevoerd. De lok wordt op elk van de 4 assen aangedreven door een tractiemotor van 828 kW die volledig in het draaistelraam is opgehangen.

Elke motor is van een elastische overbrenging voorzien. Wielflenssmering die de slijtage van de wielen beperkt en het doorlopen van de bochten vergemakkelijkt, is natuurlijk aan-

Afbeelding 2: De 1208 in Zwijndrecht bij een mooie herfstdag.

Foto: Carlo Hertogs





Afbeelding 3: Op 2 oktober passeerde de 1202 voor de omroepgebouwen van BRT 2 Radio Antwerpen. Het hogere gebouw heet „De Singel”; hierin bevindt zich onder meer een conservatorium en concertgebouw.

Foto: Carlo Hertogs

wezig.

Er is naar gestreefd om de apparatuur van de lokomotief zo eenvoudig mogelijk te houden om de bestuurder in staat te stellen eventuele defecten zelf te herstellen.

De lok beschikt over vier remsystemen:

- Een automatische rem die werkt op de lok en de sleep.
- Een rechtstreekse rem op de lok zonder sleep.
- Een elektrische regelbare weerstandsrem (ook rheostatische rem genoemd).

— Een noodkraan op de automatische leiding. Vanzelfsprekend werd ook een antisliprem ingebouwd om bij het vertrekken met zware lasten het doordraaien van de wielen te beletten.

Er werd veel aandacht besteed aan de werkvoorwaarden van de bestuurder die door de toenemende snelheid steeds meer belast wordt.

Het ruime zicht, de prima geluidsisolatie en een uitstekende bestuurderzetel maken het rijden met deze lok aangenaam. Een kreukzone is

aanwezig die de bestuurder bij eventuele aanrijding moet beschermen.

Tenslotte blijft de vraag of de SNCF de reeks 12 ook op andere lijnen van haar net zal toelaten.

Over ritten tot Parijs werden al heel wat berichten de wereld ingestuurd zonder merkbare gevolgen op de rails.

We besluiten dan ook dat over de verdere inzet van deze reeks nog wel een hartig woordje zal gesproken worden.

Paul Jacops.

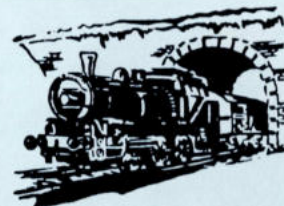
Afbeelding 4: De 1202 op weg naar Antwerpen vanuit Lille. In Beveren is de dag echter al ten einde.

Foto: Carlo Hertogs





Alleenimporteur voor Nederland van
LILIPUT D.J.H., EISENBAHN JOURNAAL
TER, FIDES, HÄUSLE, ELECTROTREN, IBERTREN



LILIPUT

Voor onze Belgische vrienden: Lilliput EAOS met remplatvorm. Electrotren 1485 in Belgische uitvoering (eind oktober leverbaar). Eveneens direkt leverbaar de prachtige Badische rijtuigen in DR uitvoering, de Nederlandse Oppeln met remmershuis (bestel nr 25345) en... de beroemde „Fliegende Kölner" als VT 06 in de rode DB uitvoering. (bestel nr. 12604). In november verschijnt de crème/violette uitvoering als SVT 137 van de DRG. (bestel nr. 16002). Laatste nieuws, zojuist binnengekomen vierassige containerwagon met container Schenker-Nijmegen.

HÄUSLE

Deze prachtige bouwdozen van echt houtenmodellen zijn thans leverbaar! Direkt leverbaar zijn: ZB bekolingsinstallatie Mayrhofen (Hoe), Köf loods Jever (Ho), halte Reuthe (Ho/Hoe), standaard magzijn (Ho/Hoe, baanwerkersloods (Ho/Hoe), dienst-toilet (Ho/Hoe), lokloods voor kleine loks (Ho).

Binnenkort leverbaar: schoonmaakput (Hoe), kolenbunker (Ho/Hoe), slakkenput (Ho/hoe), weegbrug voor goederenwagens (Hoe), laadperron voor vee (Hoe), draisine-loods (Hoe), kolenlaadinstallatie (Hoe), rijtuigloods (Hoe), station Bezau (Ho/Hoe), seinhuis (Hoe), olielaadplaats voor dieselloks (Hoe), seinhuis St. Valentin (Ho), brandweerkazerne Villach (Ho), draaischijf K.K.St.B. (vopor Ho en O!). Vraag de catalogus!

NEEM NU EEN ABONNEMENT OP EISENBAHN JOURNAL!
(losse nummers F 14.25)



Exclusief voor België!

Liliput 9192: Belgische 93006, in groen-zwart met gele bies en verhoogde kolenkast.

CATALOGI

Lilliput FI 6,95, Ibertren FI 3,95 Electrotren FI 4,95, TER (technisch) FI. 10 Ter (algemeen) FI. 5, Häusle FI 3, per catalogus FI 2,50 porto. Storten op giro 3417835 t.n.v. Zeta - Ammerzoden.

Zeta Nederland, van Broekhuizenstr. 35, 5324 CZ Ammerzoden, Tel. 04199 1333

Zeta België, Halenstraat 15, 2007 Antwerpen. Tel. 32.35.80.89

Meneer Pieter Bon het goede spoor houder ROCO...

ROCO is de nieuwe wereldrecordhouder! Wie ook anders dan dit Oostenrijkse topmerk?

Eén ROCO-loc (BR194-40) trok 1000 bietenwagens, gewicht 41 kg, 2000 assen, lengte 105 meter. En dan te bedenken dat het oude record op 372 wagons stond.

Meneer Pieter Bon Czn kan dus voortaan rustig zijn ketelwagons bij de wereld-recordhouder bestellen...





NIEUW IN 1987

NS 2400

EN

mP 3000

vraag gratis informatie

PHILOTRAIN MESSINGMODELLEN

LOK ATELIER FRISKORN - PHILOTRAIN. Postbus 82, 7300 AB Apeldoorn, Nederland.
Showroom: Antilopestraat 1, Apeldoorn. Tel. 055-221259

Czn zit helemaal op met wereldrecord-

ROCO is het Oostenrijkse modelspoormerk. Natuurgetrouw tot in de kleinste details. Enorm leveringsprogramma van nagenoeg alle Europese spoorwegmaatschappijen. Eigen reparatie- en onderdelenservice. Op de foto: Spoorketelwagon van Pieter Bon Czn uit de Zaanstreek. Sinds 1752 gespecialiseerd in het transport van plantaardige oliën en vetten zoals palm-, soja- en zonnebloemolie.

Zwart, 2-assig, nr. 23 RIV, 84 NS, 7370-359G.

De Loc (43495) is een geslaagde schaaluitvoering van de NS serie 1600. In de nieuwe huisstijl geschilderd. Kompleet met afwrijfletters en -stadswapens van de Intercity-stations: nr. 1652-Utrecht, nr. 1625-Sittard en nr. 1619-Maastricht.

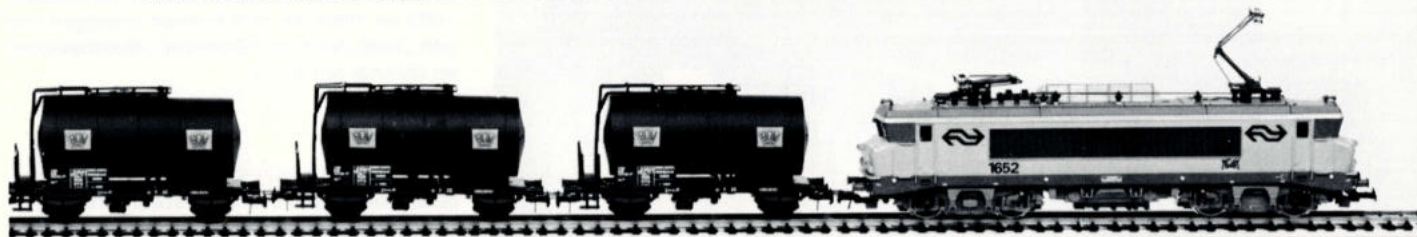
Het chassis is van metaal, de bovenbouw van kunststof. Alle 4 assen zijn aangedreven; 2 wielen hebben antislipring. Omschakelbaar op bovenleiding. Verlichting wisselt met de rijrichting. Lengte 200,2 mm.



Supermodelkwaliteit voor 'n eenvoudige prijs



Importeur: Reyne & Zonen B.V., Krommenie.
Telefoon: 075-283154





Afbeelding 1: Zulke nostalgische ritten met de 1189.05 zullen in 1987 weer plaatsvinden op het traject naar Wolfsthal (gefotografeerd in Hainburg).

Foto: K. Pfeiffer

150 JAAR SPOORWEGEN IN OOSTENRIJK

Het was een gedenkwaardige dag, toen, de dertiende november 1837. De -99-BB weet het behoorlijk te vieren als hij voor de 150e keer verjaart. Toen reed namelijk op het traject van Floridsdorf (bij Wenen) naar Deutsch Wagram de eerste lokomotief-spoortrein.

Bij alle, naar aanleiding van het 150-jarig jubileum der lokomotiefspoorwegen, te verwachten festiviteiten lijkt weliswaar in vergetelheid te geraken, dat de eerste spoorweg op het vaste land van Europa eveneens in Oostenrijk, de legendarische paardenspoorweg van Linz naar Budweis en Gmunden was, waarvan het eerste deel van Budweis naar Trojern bij Zart-

lesdorf, met een lengte van 51 km reeds een tiental jaren eerder, namelijk precies op 7 september 1827, geopend was. Ook al was het dan niet in het latere normaalspoor van 1.435 mm, maar met een spoorbreedte van 1.106 mm, overeenkomend met 4 Weense voet.

Kortom, binnenkort wordt 150 jaar Oostenrijkse lokomotiefspoorwegen gevierd en wel met een gevarieerd feestprogramma!

Opdat historie en moderne techniek gelijkelijk tot hun recht komen, zullen de door de Oostenrijkse spoorwegen ÖBB geplande feestelijkheden niet minder dan 14 maanden duren. Het zwaartepunt van de evenementen zal begrijpelijkerwijze in de streek rondom Wenen/Nederoostenrijk geconcentreerd worden, zonder dat daardoor echter de andere delen van het land te kort worden gedaan. Het programma bevat voorlopig 10 bijzonder vermeldenswaardige gebeurtenissen:

1. Start op 26 september 1986 met de opening van het centrale rangeeremplacement Wenen (Simmering-Kledering). Speciale treindeemonstraties met de modernste rangeertechnieken met door computers gestuurde rangeerheuvel, draaistroom-lokomotieven van de serie 1063 en 1064 die zich kunnen bewegen met een „snel„heid van 10 cm/sec., feestpaviljoen en diverse attracties.

2. 17 januari 1987: 25 jaar Wiener Schnellbahn. Een materieel-show met een tentoonstelling over de ontwikkeling van materieel voor het buurtverkeer, in het district Floridsdorf.

Afbeelding 2: De 1B-n2t „LICAON“ is van haar standplaats aan het centraal station in Linz weggehaald om weer bedrijfsklaar te worden gemaakt. Met een leeftijd van 135 jaar (bouwjaar 1851) werkelijk een sensatie.

Foto: K. Pfeiffer





Afbeelding 3: Ook de liefhebbers van de smalspoorbanen zullen niet te kort komen. De D2-Steuntenderlokomotieven van de bouwserie 399 zullen vanuit Gmünd in het Waldviertel worden ingezet. Op de foto: De 399.03 in Göstling aan de Ybbs. **Foto: K. Pfeiffer**

3. Een week later al, vanaf 23 januari 1987, rijdt een tentoonstellingstrein met negen wagens, die de geschiedenis der Oostenrijkse spoorwegen dokumenteert, langs veertig Oostenrijkse steden en de aangrenzende buurlanden zoals bv. Italië (Bolzano) en naar Hongarije waar in Budapest een langdurig verblijf gepland is.

4. De feestelijkheden op 30 mei 1987, naar aanleiding van de opening van het sneltreinverkeer op de oude, inmiddels geheel gemoderniseerde lijn die de Weense voorsteden Heiligenstadt en Penzing met Hütteldorf verbindt, zijn veelbelovend.

Op de eerste dag dat de lijn in bedrijf is, 31 mei 1987, krijgen alle reizigers gratis reizen en bovendien nog allerlei aardige verrassingen.

5. Een bijzondere attractie voor alle liefhebbers van de spoorwegen zal echter al vier weken eerder plaatsvinden, namelijk op 2 mei 1987. Dan worden de twee van hun voetstuk gehaalde, gerestaureerde en volledig bedrijfsklare oud-oostenrijkse stoomlokomotieven LICAON, bouwjaar 1851 (!) en de 310.23 een 1 C 2-viercilinder lokomotief uit het jaar 1911 weer voor een trein gezet. In het betreffende weekeinde zullen met deze loks extra ritten

gemaakt worden, bij toerbeurt naar Gmünd, Marchegg, Spitz, Friedberg en Puchberg am Schneeberg, afgezien van speciale reizen naar Sopron (Odenburg) in Hongarije, Gourmet-rondritten om Wenen, van Salzburg naar Bad Aussee en van Selzthal naar Hieflau. Ook lokomotieven van andere organisaties worden in dit programma opgenomen en er worden stoomtreinreizen van allerlei aard georganiseerd, waarvan nog nadere opgave zal volgen.

6. De liefhebbers van oude elektrolokomotieven en dieseltreinstellen worden eveneens niet vergeten. Het is haast vanzelfsprekend dat de

Afbeelding 4: Het treinstel 4041.01 zal voor jubileumritten beschikbaar zijn. Op de foto: De 4041.05 (bouwjaar 1928) in de hoofdwerkplaats Floridsdorf. **Foto: K. Pfeiffer**





Afbeelding 5: De 16.08 (voormalige 310.23, bouwjaar 1911), de legendarische 1 C 2-h 4 v van de beroemde constructeur Gölsdorf. Na een complete opknappbeurt in de hoofwerkplaats Knittelfeld zal ze er in 1987 weer onder stoom komen. **Foto: K. Pfeiffer**

„Krokodil,, 1189 ook haar bijdrage zal leveren, evenals de oude 1 B 1 van 1913. De bouwserie 1072 (voorheen 1005) zal op de Pressburgerspoorweg tot Wolfshal met een nostalgische trein rondrijden.

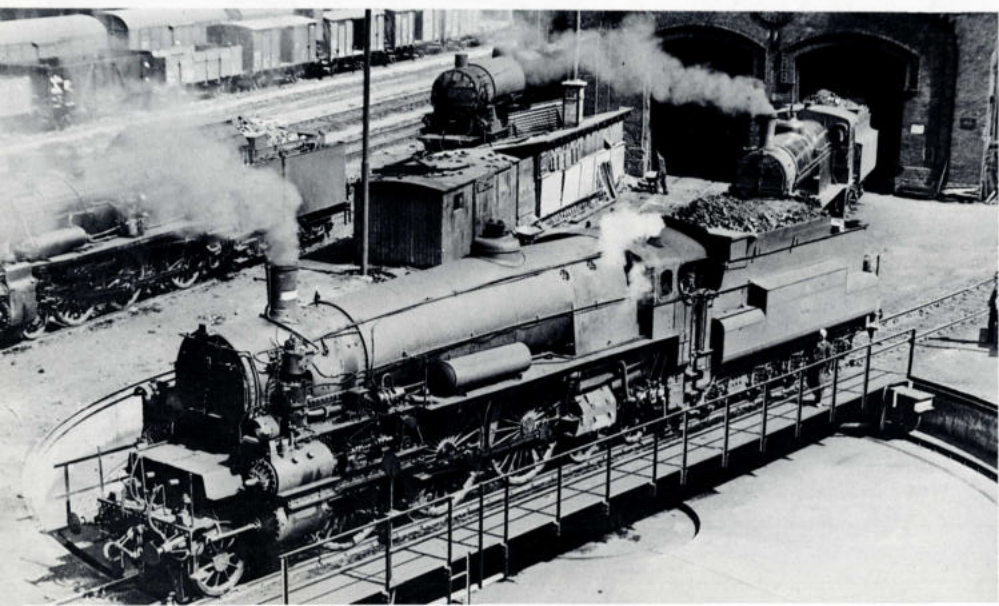
7. En ook de kenners van, en de geïnteresseerden in de moderne spoorwegtechnische ontwikkeling, komen aan hun trekken. Van 5 juni tot 2 augustus 1987 zal, voorlopig op de terreinen van de Weense jaarbeurs, een ten-

toonstelling worden georganiseerd, in samenwerking met de toeleveringsindustrie. Deze zal geheel gewijd zijn aan de doelstellingen van het verkeer van de toekomst. Voor degenen die er het fijne van willen weten zullen van 2 t/m 11 oktober 1987 snelheidsritten tot 200 km/uur worden gereden op het traject tussen Drösing en Angern, waarop reeds in de herfst van 1984 het Oostenrijkse snelheidsrecord van 234,4 km/uur werd gerealiseerd.



Afbeelding 6: Vanaf 2 mei 1987 in Oostenrijk weer te zien! Zoals hier in april 1931 op het station Wenen West gefotografeerd (de 310.19), zal de 310.23 weer aan de kop van de trein staan. **Foto: archief K. Pfeiffer**

Afbeelding 7: De extra ritten met de 310.23 behoren zeker tot de hele grote attracties, welke de treinliefhebbers in 1987 door de ÖBB worden aangeboden. De foto uit het jaar 1929 toont zustermachine 310.16 in Wenen West. **Foto: archief Dr. Scheingraber**



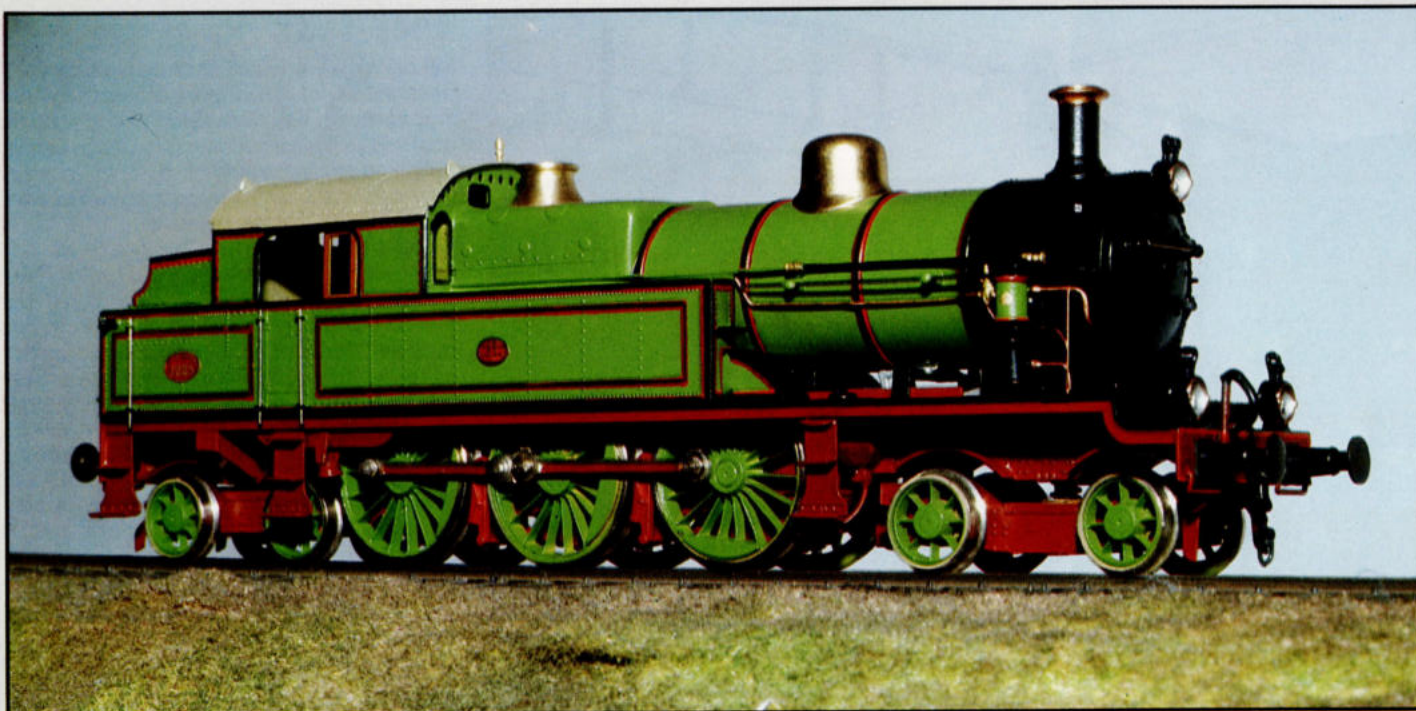
8. Onder dit programmapunt bieden de -99-BB, telkens op zaterdag en zondag vanaf 22 augustus t/m 13 september 1987, de Treinparade aan in het station Strasshof met historisch en modern materieel dat vanaf tribunes kan worden bezichtigd en gefotografeerd. In een tijdsbestek van 180 minuten paraderen 60 treinen, dus elke 3 minuten een andere trein. Toch wel een unieke gebeurtenis die het waard is om er aan deel te nemen. Niet alleen materieel van de ÖBB, ook vreemde voertuigen, bijvoorbeeld uit bedrijfsspoorwegen of historische treingarnituren zoals bijvoorbeeld ijzerertstreinen van allerlei soort met de Sechskuppler 197.301 staan op het programma.

9. Voor de periode van 2 tot 11 november 1987 is een grote internationale materieeltonstelling op het station Wenen Noord gepland. Alle Europese spoorwegmaatschappijen werden uitgenodigd om hiervoor materieel ter beschikking te stellen. Wat hier in het kader van een sterrit verschijnt is natuurlijk op dit tijdstip nog niet te overzien. Gezien de goede verstandhouding van de ÖBB met de andere maatschappijen kan men vooral wat de historische sektor betreft hopen op een aantal verrassingen.

10. Tot slot van het uitgebreide jubileumprogramma zal een groots feestprogramma worden uitgevoerd in het nieuwe congrescentrum van Wenen (Austria Center) op 23 november 1987.

Als verdere aanmoediging om de diverse evenementen te bezoeken zal de ÖBB voor de treinreis sterk gereduceerde tarieven hanteren. Wie er het fijne van wil weten kan zich in verbinding stellen met zijn reisburo of eventueel rechtstreeks informeren bij: Österreichische Bundesbahnen Generaldirektion, Abt. ÖM, „Jubiläum“, A-1010 Wenen.

J. Stockklausner



Het appelgroen van de Staatsspoorwegen met bruin frame en rood zwarte biezen moet in vroeger jaren veel tijd voor onderhoud gekost hebben.

Foto: De PhiloTrain SS 1200 als HO model

DE STOOMLOCOMOTIEVEN VAN DE SERIE 6000 DER NEDERLANDSE SPOORWEGEN

Historie

Voor de oprichting van de NV Nederlandsche Spoorwegen en de fusie van de vele maatschappijen in Nederland gaven de locomotieven een veelkleurig beeld te zien op het Nederlandse Spoorwegnet. De fusie in 1921 was een samentrekking van de Staatsspoorwegen (SS) en de Hollandsche Ijzeren Spoorwegmaatschappij (HSM). Al eerder gingen de Rijnspoor (NRS), de Noord Brabantsch Duitsche Spoorwegmij. (NBDS) en de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCS) op in de SS en/of HSM. De locomotieven van deze maatschappijen hadden prachtige kleuren met veel bieswerk. Het blauw van de NBDS, het okergeel en bruin van de NCS en het donkergroen van de HSM gaf samen met de appelgroene locomotieven van de SS een kleurrijk geheel.

1913-1921

Bij de Staatsspoorwegen (SS) was na aanschaf

van de 2c locomotieven met tender (serie SS 700, later NS 3700) eveneens behoefte aan een tenderloc met ongeveer dezelfde eigenschappen. Vanwege de toelaatbare asdruk in Nederland op dat moment (maximaal 16 ton) moest gekozen worden voor de asindeling 2c2. De „hofleverancier“, van de Staatsspoorwegen was Beyer Peacock te Manchester, Engeland. Deze fabriek kreeg de opdracht voor de bouw van 40 locomotieven.

De eerste locomotieven werden afgeleverd in 1913 (6 stuks). Deze zes locomotieven hadden een waterinhoud van 8 m³ en daardoor een vrij korte waterkast. Alle verdere locomotieven uit deze serie hadden een waterinhoud van 9 m³ en daardoor een lange waterkast. Daar deze locomotieven voor de Staatsspoorwegen gebouwd werden kregen zij de appelgroene kleur, waarbij zwarte met rood afgezette biezen een bijzonder uiterlijk gaven. Het frame was bruin en de wielen waren appelgroen.

Bij de Staatsspoorwegen werden zij ingedeeld in de serie SS 1200. De SS 1200'en werden voorzien van twee binnenliggende cilinders en een Belpaire vuurkist.

Eveneens markant voor de Staatsspoorlocomotieven is de messing dombekleding, de messing veiligheidsbekleding en de koperen sierrand om de korte schoorsteen. De standplaats voor de machinist was, zoals in de SS-tijd gebruikelijk, links.

De eerste machines kwamen in dienst te Rotterdam-Maas. Dit was een kopstation en hier waren de tenderlocomotieven zeer goed op hun plaats. Met hun maximum snelheid van 100 km/hen 7730 ton trekkracht waren de locomotieven tot goede prestaties in staat.

In 1914 volgen er nogmaals zes locomotieven en gedurende de Eerste Wereldoorlog volgden in 1915/1916 nog 14 machines. Het totaal kwam hierdoor op 26 stuks van de bestelde 40 stuks.

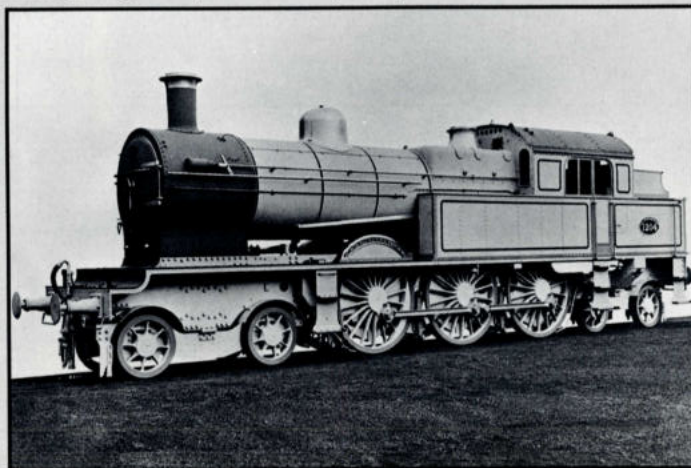
In Frankrijk: NORD 3.873.

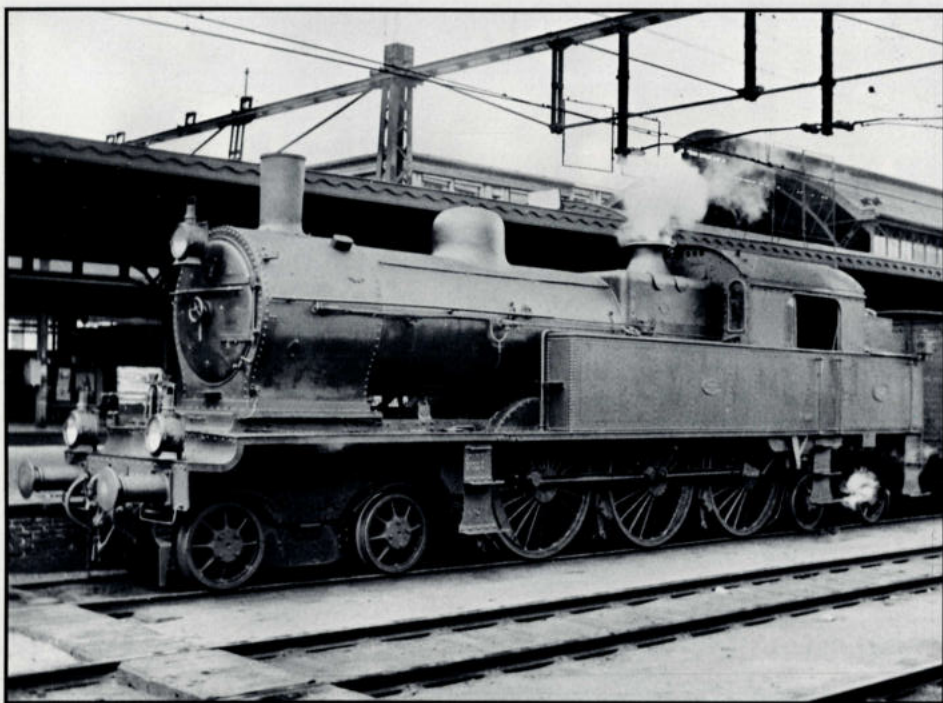
Foto: onbekend



Staatsspoorwegen 1913, de SS1204. Oorspronkelijke toestand

Foto: Beyer Peacock





De NS 6023 met lange waterkast en ontdaan van de schoorsteenkrans te Utrecht op 24 april 1950.

Foto: L. Albers

Frankrijk

Het is nu niet zo dat het bij 26 locomotieven gebleven is. Beyer Peacock bouwde inderdaad 40 machines. De laatste 14 stuks zijn echter nooit naar Nederland gekomen. Tengevolge van de oorlogshandelingen werden deze 14 machines gevorderd door de Railway Operating Division, kortweg R.O.D. Deze 14 machines werden gebruikt door de geallieerde legers in Frankrijk. Na het einde van de Eerste Wereldoorlog bleven deze 14 machines in Frankrijk om dienst te doen bij de Franse NORD. Vele jaren reden zij in het voorstadsverkeer van Rijsel (Lille). Ook kwamen de 14 locomotieven aan de SNCF en werden ondergebracht in de serie 232 TB 1-14. In Frankrijk werden de locomotieven in 1955 uit de dienst genomen. Toen in 1921 bij de fusie al het materieel in het nummersysteem van de Nederlandsche Spoorwegen werd ondergebracht kregen deze

locomotieven de nummers NS 6001-6026.

De kleur werd bronsgroen met zwarte biezen en alle delen onder de voetplaat werden zwart. De standplaats voor de machinist ging naar rechts en de machines werden voorzien van een voedingspomp en voorverwarmer.

Na 1921 waren de 6000' en te zien in het forensenverkeer naar Amsterdam. Voor deze dienst waren zij jaren gehuisvest in het depot Hilversum. Later werden de 6000' en uit deze dienst verdrongen door de veel zwaardere NS 6100' en.

Zoals bij de meeste NS locomotieven werden ook de 6000' en gedurende de oorlogsjaren 1940-1945 ontdaan van hun sierlijke schoorsteenkrans en van de messing dombekleding. Van een aantal werden ook de voedingspomp en voorverwarmer verwijderd. Om lokaaldiensten in Duitsland te rijden werden in 1943 de 6007-6016 voorzien van een luchtbel voor de schoorsteen op de rookkast.

1945-1957

Vijf locomotieven waren na de oorlog zo ernstig beschadigd dat zij niet voor herstel in aanmerking kwamen. Van deze vijf machines werden er drie in Duitsland aangetroffen, een in Zwolle (6007) en een in Beekbergen (6004). De overige machines kwamen met schade uit de oorlog, maar werden alle hersteld.

Zowel in het Noorden als in het Zuiden van het land werden de herstelde 6000' en ingezet. Vooral vanuit het depot Groningen deden de 6000' en lange tijd dienst op de lijnen in het Noorden. Ondanks het feit dat de locomotieven van de serie 6000 niet zo'n rustige loop hadden waren zij bij het personeel zeer geliefd vanwege het ruime gerieflijke machinistenhuis en de goede bereikbaarheid van de onderdelen bij het onderhoud. Toen in 1957 de laatste NS 6000 werd afgevoerd kon men terugzien op een locomotief die ruim 40 jaar tot volle tevredenheid dienst had gedaan.

In model

In 1984 werd door PhiloTrain een serie modellen gemaakt van de SS 1200 en de NS 6000. Deze modellen werden in bouwset op de markt gebracht en als kant en klaar model. Deze modellen zijn geheel uit messing gebouwd. Zowel de korte als de lange waterkast verscheen in model. Ook werd de oudste SS uitvoering in appelgroen met zwart/rode biezen weer tot leven geroepen.

Van de Franse 232TB is geen model verschenen. Mocht er voldoende belangstelling bestaan voor deze variant, dan zal alsnog een productie van deze loc als bouwset op de markt verschijnen.

Philip Friskorn

Geraadpleegde literatuur:

H. Waldorp, Onze Nederlandse Stoomlocomotieven in woord en beeld.

Uitg. De Alk 1981.

L.M. Vilain, Dix Décennies de Locomotives sur le Réseau Nord, 1845-1948. Uitg. Edition Picadore. PhiloTrain Philosophie, Nr.1 (1983).

N.J. van Wijk Jurriaanse, Geschiedkundig overzicht der stoomlocomotieven van de Nederlandse spoorwegmaatschappijen over de periode 1839-1958.

Uitg. H. Stam N.V.

Afbeelding 4: Helaas een beeld uit het verleden en slechts realiseerbaar op maquette. Men ziet hier de NS 6003, gehuld in een sombere groene kleur, een kleur die ze heeft moeten dragen tot aan het einde van haar diensten en die zeer goed haar engelse afkomst onderstreept.

Foto: Wahle/Heidbreder





Afbeelding 6: De 6003 in een andere situatie, enkel uitvoerbaar op schaal, omdat er door de NS helaas niets aan gedaan is om een exemplaar van deze zeer elegante locomotief te behouden.
Foto: Wahle/Heidbreder



DE ZWITSERSE TEE „GOTTARDO”

Toen de president-direkteur van de Nederlandse Spoorwegen, dr. H.J. den Hollander, in 1954 aan de UIC zijn idee voor «Trans-Europa-Expresstreinen» voorstelde, had hij nog het denkbeeld van moderne, naar standaardnormen gebouwde voertuigen. Het enige wat van deze droom overbleef tot aan de werkelijke start van het TEE-verkeer in 1957 waren de uniforme kleuren en de aandrijving door dieselmotoren. De treinen zelf toonden daarentegen aanmerkelijke verschillen, niet alleen wat betreft de bouw, ook met betrekking tot de inrichting.

Bijzonder opzien baarden in de zomer van 1961 een drietal nieuwe TEE-garnituren van de SBB, die tezamen met een vierde reserve-eenheid hun dienst als «Gottardo», «Cisalpina» en «Ticino» begonnen. Het betrof vijfdeelige elektrische treinstellen, die als viersysteem-treinen vanuit bovenleidingsnetten met 15 en 25 kV wisselstroom alsook met 1,5 en 3,0 kV gelijkstroom konden worden gevoed. Een vijfde treinstel kwam in 1967 gereed. Alle vijf de treinen werden gebouwd door SIG in Neuhausen (CH). De elektrische uitrusting werd geleverd door BBC in Baden (CH).

Ieder treinstel had aan elke kant een stuurstandrijtuig, verder een personen- en een restauratierijtuig en een in het midden geplaatste motorwagen. Deze laatste heeft twee drie-assige draaistellen en

een zijgang als verbinding tussen de beide delen van de trein. De andere rijtuigen werden met een middengang uitgevoerd en stonden op twee-assige draaistellen. De aandrijving vindt plaats door middel van vier assen van de motorwagen, telkens de buitenste assen van elk draaistel.

Spoedig bleek dat het aantal beschikbare plaatsen niet groot genoeg was. In alle vijf de treinen RAe 1051 tot en met RAe 1055, werd daarom nog een extra personenrijtuig met 42 zitplaatsen tussengevoegd. In de gehele trein zijn als gevolg hier van 222 zitplaatsen beschikbaar, waarvan 48 in het restauratierijtuig en 6 aan de bar.

Inmiddels zijn deze treinen hun dienst op andere trajecten gaan verrichten en ook daar zullen zij binnenkort worden verdrongen door treinen welke door lokomotieven worden getrokken.

Op vele modelspoorbanen zal het elegante TEE-treinstel echter nog lang voorkomen, want Lima heeft een hoogst opmerkelijk model in schaal HO gemaakt, dat wij hier in een fotoserie tegenover het origineel zullen plaatsen. Er wordt een set met een vierdelige garnituur aangeboden. De beide andere wagens zullen per stuk te koop zijn. We kunnen nu reeds meedelen dat deze trein de door Lima nieuw ontwikkelde aandrijving bezit en zeer goed afgewerkt is.

H.O.



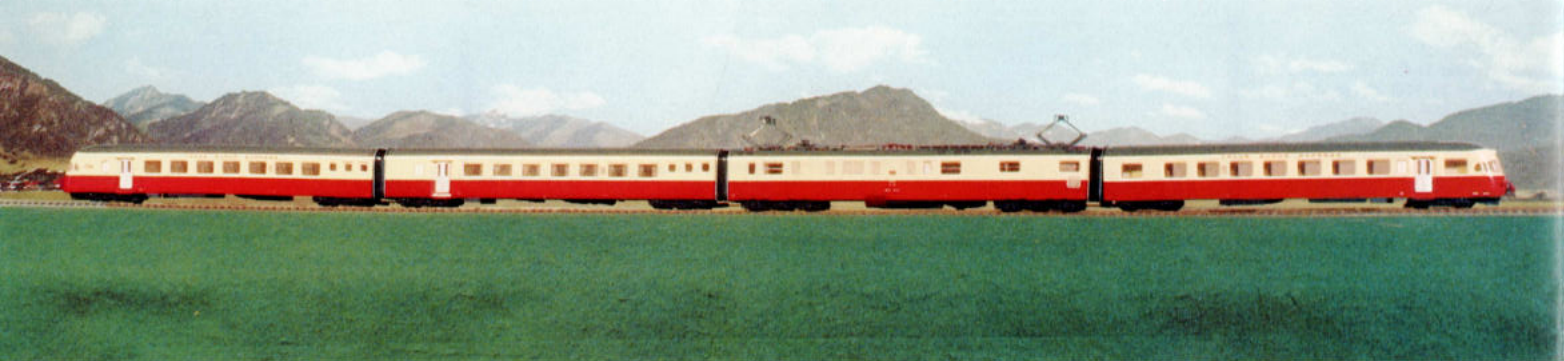
◀
Afbeelding 1: De TEE II RAe 1054 van de SBB als sneltrein 421 «Lutetie» bij Pontarlier op weg naar Bern (23-07-1985).

Foto: G. Wagner



Afbeelding 2: De TEE «Gottardo» in Antwerpen - Schijnpoort.
Foto: Max Delie





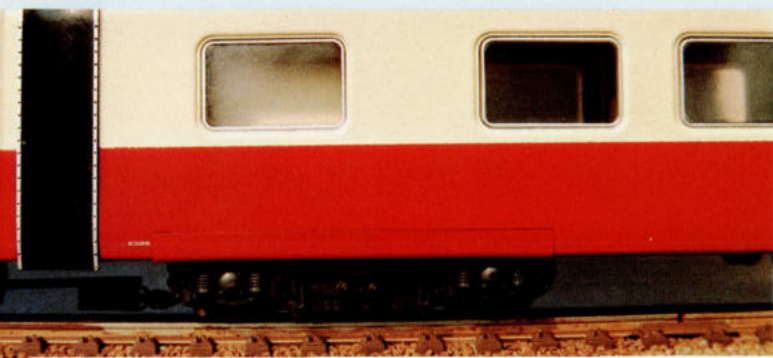
Afbeelding 4: De complete vierdelige treinset van Lima.



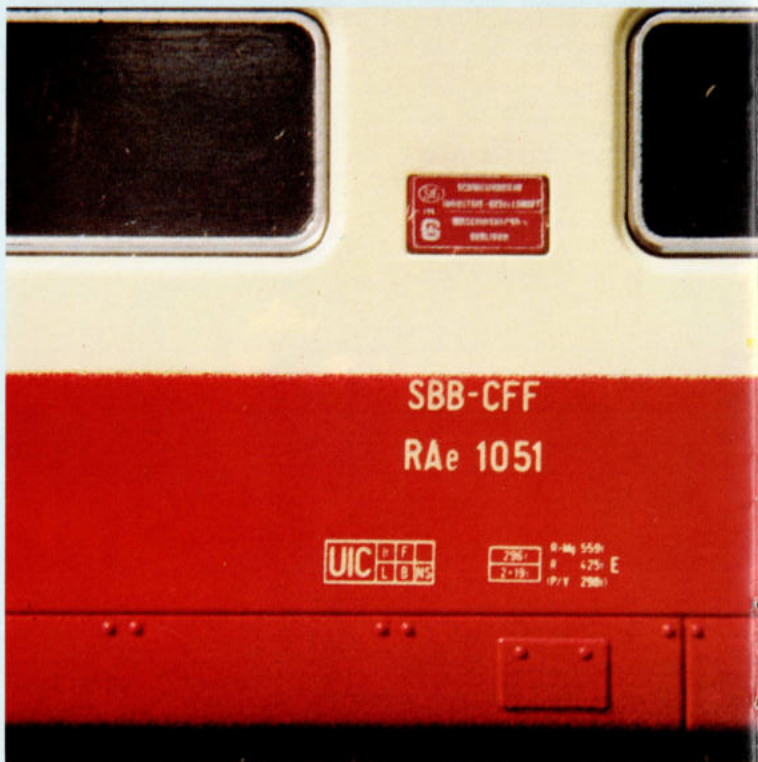
Afbeelding 5 t/m 8: De bovenste afbeeldingen in het bijzonder de diverse teksten, tonen details van het grote voorbeeld TEE RAe 1051. De telkens daaronder geplaatste foto's van delen van



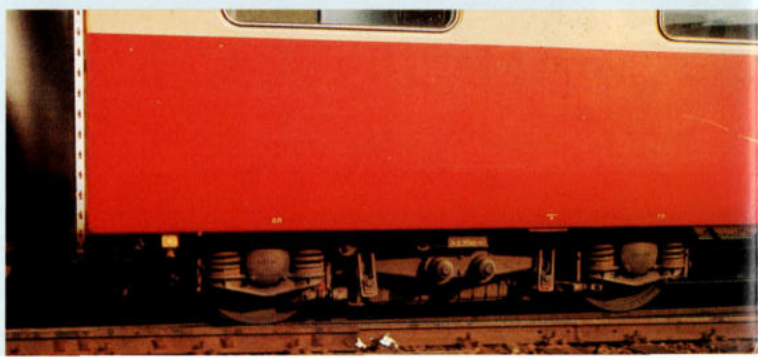
Afbeelding 9: Lima-model-draaistel van de bijwagen.



het Lima-model tonen hoe secuur Lima bij de detaillering en de opschriften te werk is gegaan.



Afbeelding 10: Als vergelijkingsmateriaal een draaistel van het origineel.



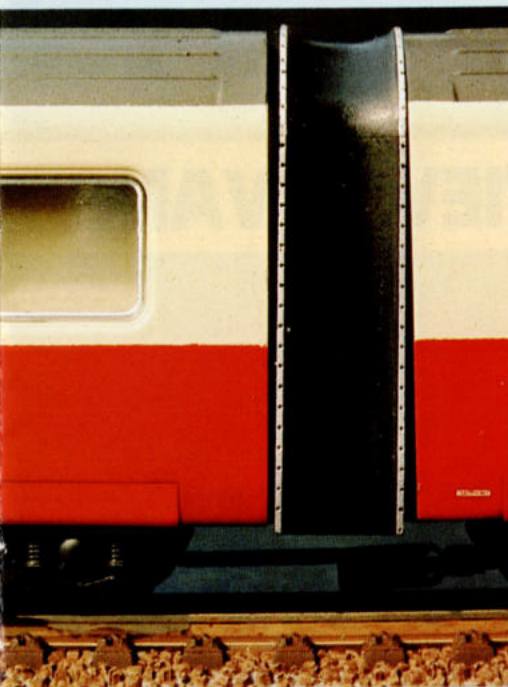


Afbeelding 11: De voorzijde van het stuurstand-rijtuig is zeer goed gedetailleerd en keurig afgewerkt.

Afbeelding 12 t/m 15: Zoals op de vorige bladzijde worden hier boven elkaar afgebeeld details van de TEE «Gottardo» met de beweegbare wagenovergang enz. Daaronder de vormgeving van het model. Bij bogen met een kleine radius zal men de wagenovergang niet kunnen gebruiken.



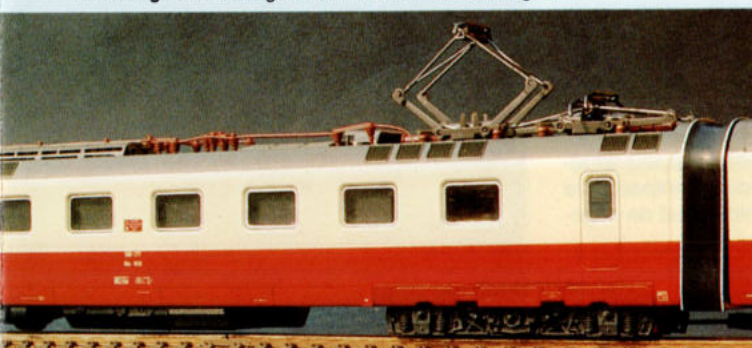
Foto's 4 t/m 17: Mondo ferroviario.



Afbeelding 16: Drie-assig draaistel van de Lima motorwagen.



Afbeelding 17: Ter vergelijking met de linker afbeelding het aangedreven draaistel van de originele motorwagen.





BELGISCHE DIESELLOCOMOTIEVEN VAN DE REEKSEN 52-53-54

In het midden van de jaren 50 besloot de NMBS om op tien jaar de stoomtractie te vervangen door nieuwe tractiemiddelen. Een eerste bestelling van 40 lokomotieven werd geplaatst bij de Belgische industrie. Het consortium Anglo-Franco-Belge bouwde de loks in licentie van General-Motors en Westinghouse.

Er dient volledigheidshalve vermeld te worden dat de Luxemburgse spoorwegen (CFL) eveneens een bestelling van 4 loks plaatsten. De Belgische bestelling bestond uit twee types welke uiterlijk nauwelijks van elkaar verschilden. Het type 202 werd uitgerust met een stoomgenerator voor de verwarming van de rijtuigen. Er werden 21 exemplaren gebouwd, later werden 8 loks van deze reeks omgebouwd tot het type 204.

De 19 loks van het type 203 waren uitsluitend voor de goederendienst bestemd. De eerste 202 werd in maart 1955 geleverd en aan de stel-

plaats Latour toegewezen. De volgende loks werden verdeeld tussen deze stelplaats en Ronet, met het gevolg dat de stoomlokomotieven types 25 & 26 voor hun diensten bedankt werden.

Vanaf 1961 werden de 202's verdeeld over de stelplaatsen Schaarbeek, Bertrix en Stockem. Deze twee laatste stelplaatsen benutten de lokomotieven hoofdzakelijk in de goederendienst terwijl de loks van Schaarbeek hoofdzakelijk voor reizigerstreinen werden aangetroffen. Er dient nog opgemerkt dat de 202.014 niet van een verwarmingsketel werd voorzien en als 203.019 op de sporen kwam. In 1956 werden de lokomotieven 202.015 tot 202.018 omgebouwd in het type 204 dat in een volgende aflevering zal besproken worden. Vanaf 1970 werden de 202's omgenummerd in de reeks 52. In de jaren 80 werden verschillende loks uitgerust met een nieuwe bestuurderspost. De bespreking van deze machines met de zoge-





Afbeelding 2: De 5210 met de ICH Namur-Dinant in de besneeuwde maasvallei te Yvoir in december 1983.

Foto: Max Delie

Afbeelding 1: 5203 in zijn oorspronkelijke schildering in de stelplaats Ronet, juli 1983.

Foto: Max Delie

Afbeelding 3: De 5209 met de „P” trein Namur-Dinant-Bertrix in Ponderôme, oktober 1980. Uitzonderlijk met M2 rijtuigen.

Foto: Max Delie





De 5206 met K1 bagage- en 3 L rijtuigen op de brug van Thanville, oktober 1980.

Foto: Max Delie

naamde „Vlottende Cabine,, vind je in een volgende uitgave. Bij de invoering van het IC-IR plan in 1984 werden de 52'ers hoofdzakelijk in Ronet samengebracht. Ze worden nog steeds

ingezet voor reizigerstreinen tussen Namur en Dinant.

Op de zogenaamde „Meuse-Athus,, lijn tussen Namur-Dinant-Bertrix-Virton-Athus slepen zij

de zware goederentreinen. Zoals de foto's illustreren is het een onvergetelijke herinnering deze robuuste machines aan het werk te zien in het mooie Ardeense Landschap. **Max Delie.**

De 5210 met de ICH Namur-Dinant in de besneeuwde maasvallei te Yvoir in december 1983.

Foto: Max Delie





Een dubbeltraktie met 5204 en 5301 met ledige ertswagens in de met herfstkleuren getooide maasvallei in oktober 1983.

Foto: Max Delle



5207 & 5201 broederlijk naast elkaar in het station van Dinant, september 1985.

Foto: Max Delle

SCHAALMODELLEN

In de meest toegepaste schaal, namelijk HO, heeft Fleischmann tot op heden reeds vier verschillende versies van dit type diesellokomotief in de handel gebracht.

In 1961 werd begonnen met de productie van een model van het type 202. Het droeg het nummer 202.016, had een lichtgrijs dak en was voor zijn tijd een redelijk getrouwe weergave

van het voorbeeld. Het model had een metalen kap en was uitgerust met de klassieke ronde motor wat borg stond voor een aanzienlijke trekkracht.

Deze gegevens gelden ook voor de volgende versies. Deze versie werd geproduceerd tot in 1965 waarna Fleischmann een nieuwe versie op de markt bracht, namelijk een model van het type 204.

In 1976 bracht Fleischmann dan de 5202 uit.

Afgezien van de schildering en de nummering was er aan het model niets gewijzigd t.o.v. de vorige versie.

Tenslotte kwam er dan 1982 een vierde versie uit, namelijk de 5201. Dit model was voorzien van de laatste nieuwe schildering met een brede gele band onderaan doch verder was er ook hier aan de kap niets gewijzigd.

Wat de verschillen tussen de vier versies betreft wordt verwezen naar de afbeeldingen. Helaas is het hier niet al goud wat blinkt, want de Fleischmann-modellen vertonen spijtig genoeg wel enkele gebreken.

Om te beginnen zijn de modellen niet op schaal 1/87 maar op 1/82, een schaalverhouding die door Fleischmann in de zestiger jaren gehanteerd werd. Verder maken de bufferbalk en de schorten voor- en achteraan deel uit van het draaistel waardoor dit in een bocht op een alles-behalve natuurgetrouwe manier van onder de kap mee wegdraait.

Tenslotte heeft de vierde versie, de 5201, nog steeds enkele koplampen, daar waar het in feite dubbele koplampen zouden moeten zijn.

Jozef Engels

Omgebouwde Märklin loks tot 5207 & 5315 vertrekken klaar uit de stelplaats Ronet op de modelbaan van onze modelbouwer Jef Engels. Let op 5de ventilator-rooster welke ingebouwd werd in het dak van deze loks.

Foto: Max Delle



DE TRAM STAAT STIL

Op vrijdag 17 oktober 1986 werd tijdens de consumentenbeurs Consu-Waard 86 in 's-Gravendeel het nieuwe boek van Pleun R. Troost uit Mijnsheerenland ten doop gehouden. Onder de titel «De tram staat stil» nu eens niet een kijkboek over de R.T.M., maar een heuse streekroman over de dramatische periode van de staking op de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden in 1919. Dat is bij Troost in goede handen, want zijn vader was trammachinist en stond model voor de hoofdpersoon.

Daarbij kwam dat men een unieke verzameling archiefmateriaal uit de vuilnisbak wist te redden dankzij het kordate optreden van zijn vriend Henk Ontrop. Met behulp hiervan ging Troost aan de slag en met het succes van «De tram die rijdt op wielen» in het achterhoofd was het nieuwe boek geboren. Het resultaat mag er zijn en het geeft U een beeld uit een sociaal bewogen tijd, die nog maar weinigen kunnen navertellen. Markante figuren als Marius Maaskant, Toontje de Graaf en Piet Schipper, ze komen er allemaal in voor. Verhalen om de vingers bij af te likken in een boek echt de moeite waard is.

Pleun R. Troost: De tram staat stil.

184 pagina's met 15 zwart-foto's uit de verzameling van H. Ontrop. Omslag en tekening lijnennet van Jan Luitwieler. Formaat 14,5 x 21 cm.; gekartonneerd.

Uitgeverij Robbmond, 's-Gravendeel.

ISBN 90-70997-06-1

fl. 32,50

DIE NIEDERLAENDISCHEN STAATSBAHNEN IN FARBE 1978-1985.

Liefhebbers van mooie kleurenprenten kunnen hun hart ophalen in de nieuwe uitgave van Verlag Schweers + Wall. Een team van drie man sterk maakte een reis door ons land van Groningen tot Limburg en legde het spoorweggebeuren in tekst en op foto vast.

Zo geeft men een overzicht van de ontwikkeling van de diverse treinstellen en het ontstaan van ons nationale spoorwegnet in de periode 1978-1985. Daar is met een zo dicht net als het onze heel wat over te vertellen en dat doet men op boeiende wijze.

Het boek is schitterend verzorgd en is een waardevolle aanvulling van de NS-boekenplank.

M. van der Velden/B. van 't Grunewold/M. Tjebbes: Die Niederländischen Staatsbahnen in Farbe 1978-1985. 144 pagina's met 135 kleurenfoto's. NS-lijnnennet in kleur; tweetalig Duits/Nederlands. Formaat 27,5 x 20,5 cm.; gebonden. Uitgeverij Schweers + Wall, Aachen (BRD).

ISBN 3-921679-48-6

DM 68,00

DE STOOMLOCOMOTIEVEN DER NEDERLANDSE TRAMWEGEN

Onder auspiciën van de werkgroep «De Stoomlocomotief» verscheen in 1985 dit standaardboek over de stoomlocs van de Nederlandse tramwegen. Een prijzenswaardig initiatief, waarvan inmiddels de derde druk verschenen is.

Het begon allemaal op 1 juli 1979, toen de NRS startte met een lijntje tussen Den Haag en Scheveningen. Begon het allemaal heel simpel, meer en meer groeide het trambedrijf uit tot zeer geavanceerde vervoerbedrijven met de best mogelijke machines en wagens.

Het boek toont ze allemaal: de koffiemolens, de stoofjes en hoe ze allemaal wel mogen heten.

Van elk type beschrijft men de algemene kenmerken, waarna van elke serie de bijzonderheden volgen. Niets is aan het toeval overgelaten en we kunnen stellen, dat het een sieraad is in elke boekenkast. Foto's, tekeningen, waaraan we als hobbyisten veel waarde hechten om ze nog eens te kunnen nabouwen.

Een schitterende uitgave, die heel wat jeugtherinneringen wakker schudt.

S. Overbosch: De Stoomlocomotieven der Nederlandse Tramwegen. Derde druk. 240 pagina's met talrijke foto's en tekeningen. 28,5 x 22,5 cm. Gebonden. Uitgeverij: De Bataafsche Leeuw, Dieren/Amsterdam.

ISBN 90-6707-051-3

fl. 69,50



HOBBIY-SHOP MODELBOUW

Smidsstraat 3, 7021 DA Zelhem. 08342-3169

Verkoop van alle bekende merken treinen, modelauto's en toebehoren. Tevens inruil en occasionverkoop, elke vrijdagavond. 's Maandags gesloten - vrijdags koopavond. Doorlopend aanbiedingen in: **Arnold-N, Fleischmann** - ook **Piccolo, Electrotren, Lima, Lilliput, Märklin, Roco** - ook **N, Trix-minitrix**. Tevens leveren wij **THS** en **Reitsma transfers** en lakken, **Sommerfeldt NS** bovenleiding, messing en kunststofprofielen, **faulhaber** en **Tenshodo motoren**, **Mastica ombouwsets**, **Premier seilen**. Gratis digitaal ombouw met garantie. Natuurlijk **Märklin Digital**, jubileumseries, boeken en tijdschriften. Eigen reparatie en ombouwservice, ook postverzending.

NIET DE DUURSTE, WEL DE BESTE

NU LEVERBAAR:

speciale uitvoering **lc 3** in **K.L.M.** uitvoering let wel: éénmalige oplage. Door **LIMA** uitgebracht.

Speciale uitvoering **lc 3** in **MARTIN-AIR HOLLAND** uitvoering, exclusieve serie,

in perfect spuitwerk en originele beschrifting.

Beide modellen kunnen ook in wisselstroom worden geleverd.

OOK WEER LEVERBAAR DE NIEUWE 1600 VAN ROCO

WENTINK

GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING

ARNHEM

Steenstraat 20

Tel. 085/42.32.26

APELDOORN

Loseweg 39

Tel. 055/21.22.70

Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling
Informeer naar de openingstijden

Inkoop - Inruil treinen

DE BELGISCHE BOVENLEIDING OP SCHAAL HO VAN SOMMERFELDT

SOMMERFELDT



LEVERBAAR

HO

is een speciaal opdracht voor: Etn. VAN DER PERRE
Keienberglaan 28 - B-1850 GRIMBERGEN, vervaardigd

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



Afbeelding 1: Vanuit de loods een blik in de werkplaats. Rechts is nog net het aanbeeld te zien.



In het eerste Spoorweg Journaal lieten wij U zien hoe op een klein oppervlakte een stukje van de werkelijkheid tot in de kleinste detail nagebouwd kan worden. Verwijten dat dit tafereel weinig met de spoorwegen te maken had namen wij ons ter harte. Daarom werd begonnen aan de bouw van een klein „Bahnbetriebswerk”.

LOCOMOTIEF VERZORGING IN MODEL (DEEL 1)

In de komende nummers hopen wij U stap voor stap te tonen hoe één en ander tot stand kwam. Op het „BW” zullen o.a. een locomotiefloods, kolenlaadplaats, slakkenputten, waterkraan en een kleine handbediende draaischijf komen. Veel van deze bouwwerkjes werden zelf geconstrueerd. Bij de foto's zullen wij proberen te beschrijven welke technieken en vooral welke materialen gebruikt werden.

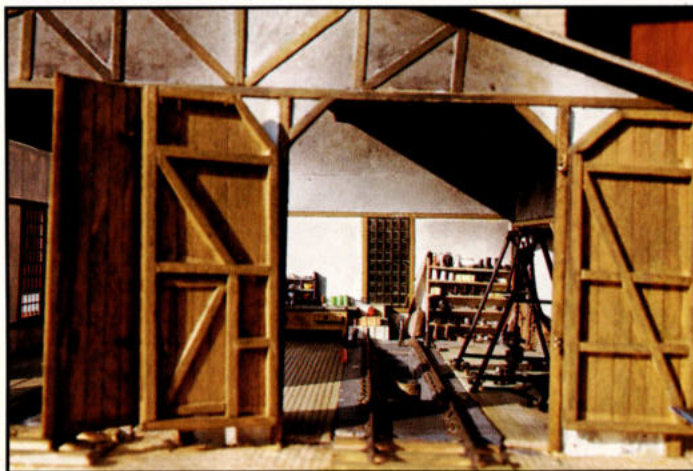
In dit nummer beginnen we met de locomotiefloods. Gekozen werd voor een tweestandige loods. Bouwpakketten van de bekende merken zijn minder geschikt wanneer we de loods van een volledig interieur willen voorzien. Wij besloten dus er zelf één te bouwen.

Eerst werd op een plaatje zachtboard van $20 \times 30 \times 1$ cm de vorm van de loods plus aangebouwde werkplaats afgetekend alsmede de hartlijnen van de sporen. Op deze hartlijnen werden twee gleuven in het zachtboard gesneden van $1,5 \times 9,8$ cm (zie tekening). Hierin werden twee inspectieputten van Bochmann & Kochendörfer geplaatst. Om de rails verzonken in de vloer te leggen, moeten we nu de gehele vloer op gelijke hoogte brengen met de bovenkant van de inspectieputten d.m.v. repen karton van 2 mm dikte. (Ik verzuimde dit en moest de hele loods later afbreken in verband met klachten van het personeel, dat steeds over de rails moest stappen, zoals op de foto's nog te

Afbeelding 2: Dichterbij gekomen zien we nog net de draaibank, slijpmachine en boormachine. Tegen het schot gereedschap voor het onderhoud van de bovenbouw.



Afbeelding 3: Door de van Kappler hout vervaardigde deuren rijden we de locloods binnen.





Afbeelding 4: De „Glaskasten” is binnen, de deuren weer dicht. We zien op deze foto reservebuffers, vaten smeerolie en rechts beneden aanmaakhout en de stalen korf waarin in de winter een vuur gebrand wordt om bevroren van de waterkraan te voorkomen.

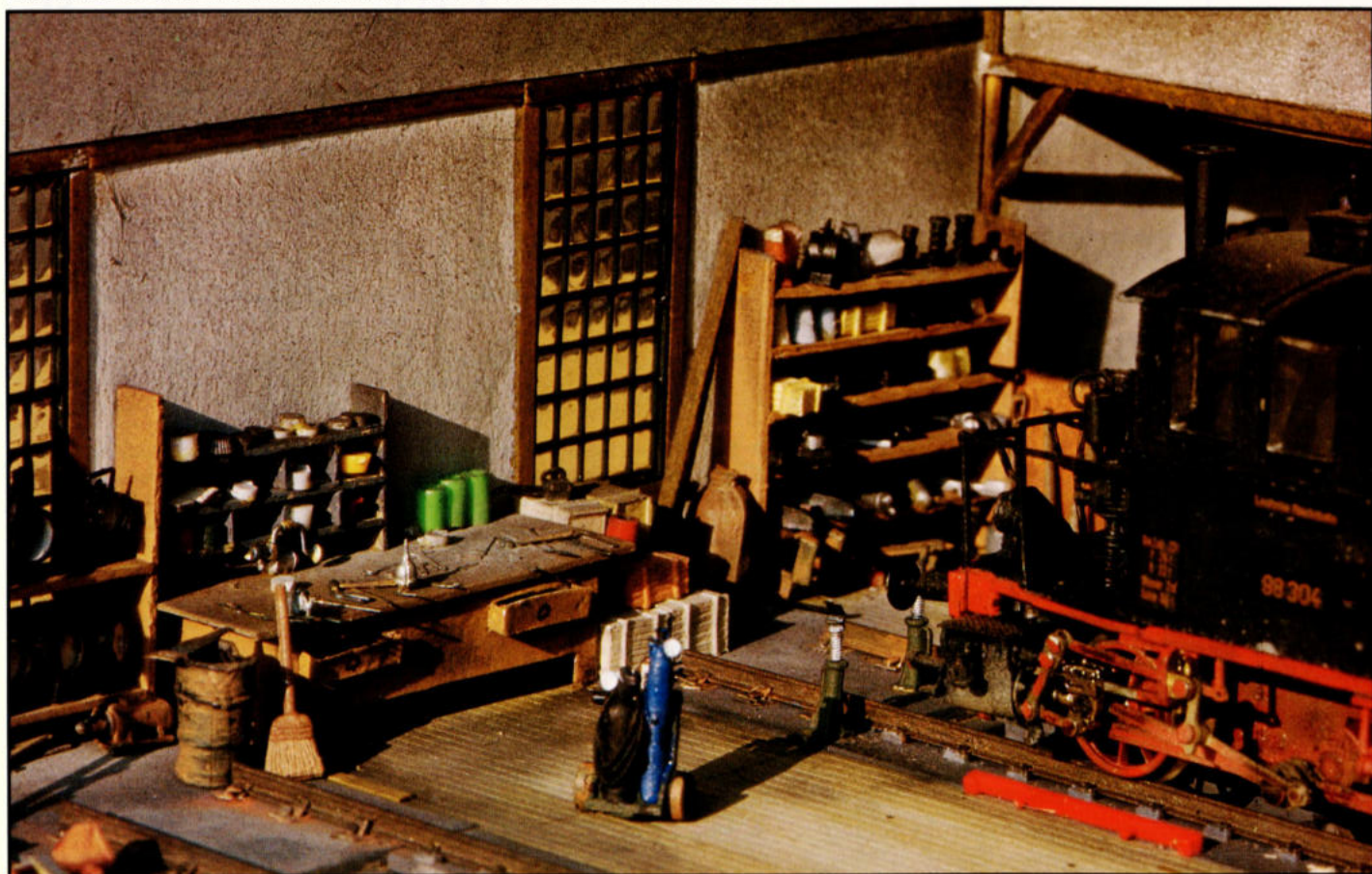
zien is.) Wanneer de gehele vloer glad is kunnen we vier railstaven, van ca. 18 cm lengte in de railklemmen van de putten schuiven. Waar de railstaven voor en achter de putten uitsteken, deze vastlijmen op het karton. We kunnen

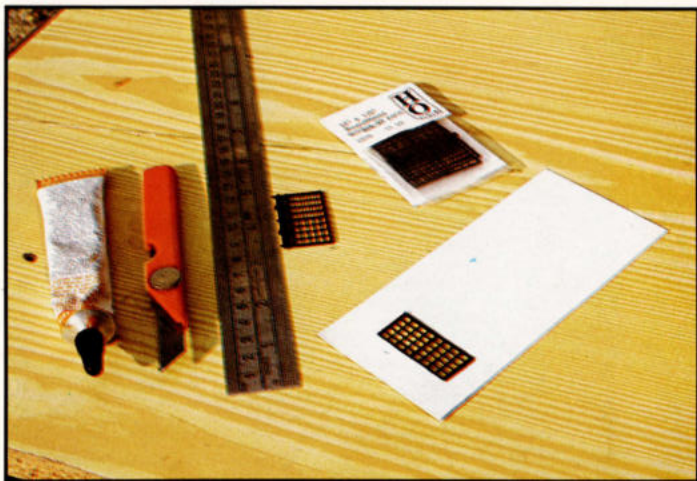
nu beginnen aan de vloerconstructie. Meestal waren de vloeren van beton, maar wij kozen voor een houten vloer. Hiervoor werd „Scribed siding” gebruikt van de Amerikaanse firma Kappler. Dit zijn plaatjes hout met eeninge-

groefde planken immitatie.

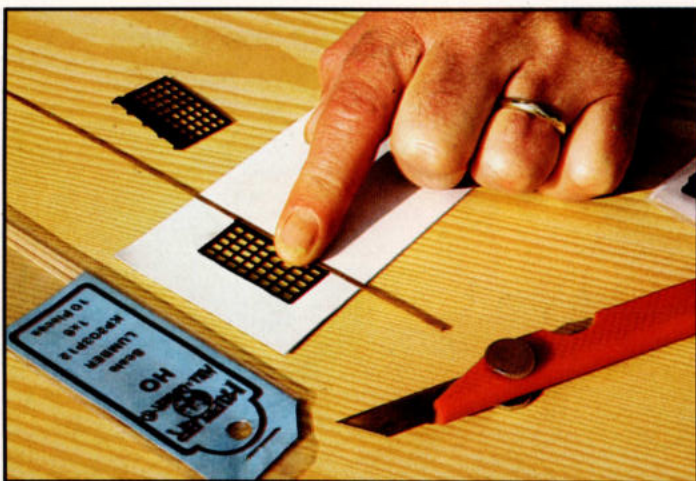
Wanneer U code 70 rails gebruikt komt U met een plaatdikte van 1/16 inch goed uit. De vloer werd geschilderd met de Floquil kleuren Oak- en Drift-wood.

Afbeelding 5: De werkbank is van briefkaart karton, de vakken erboven ook. De laskar is van Woodland.

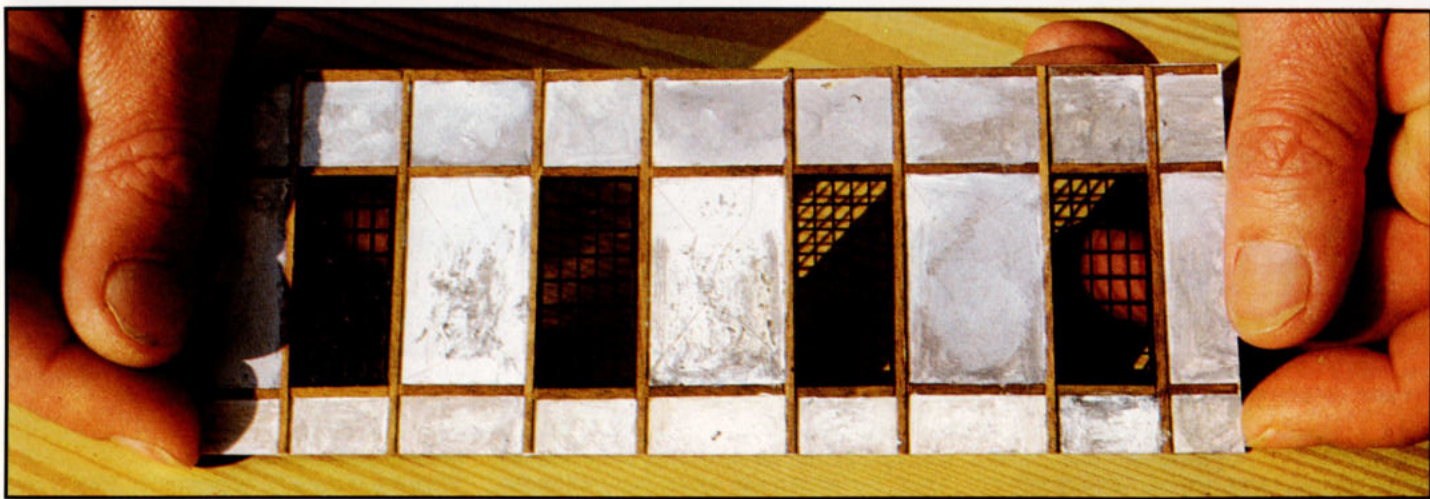




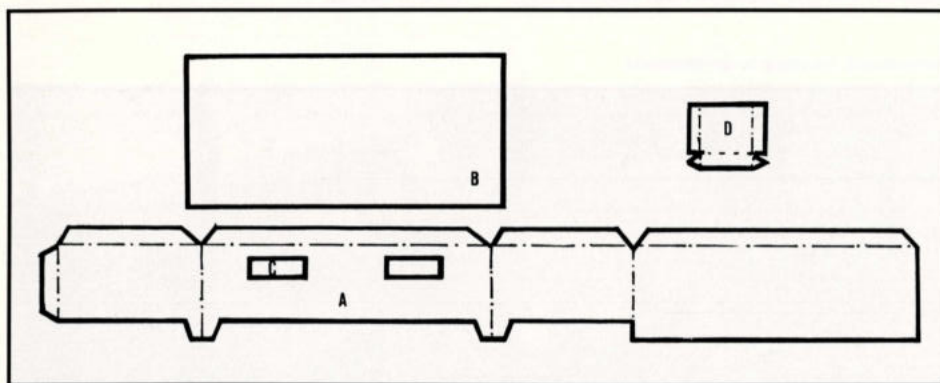
Afbeelding 6: Zijwand in wording, plaatje styreen met een raam.



Afbeelding 7: Vakwerkimmitatie, Kappler-hout opplaken.

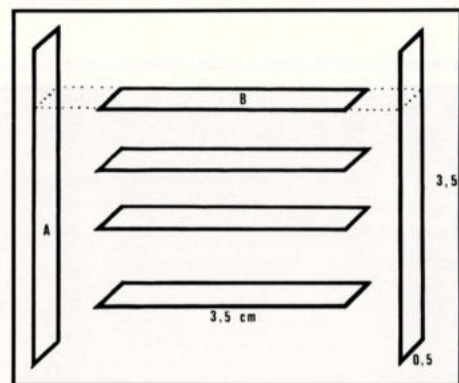


Afbeelding 8: De muur kan geplaatst worden.



Werkbank
A werkbank van briefkaartkarton
B werkblad van dikker karton 0,5 mm.

C opening voor laden
D lade van briefkaartkarton
Langs stippellijnen vouwen



A staanders
B kastplanken

We kunnen nu beginnen aan de muren. Hier-voor gebruiken we styreen platen, van de firma Evergreen, met een dikte van ca. 0,5 mm. Met een hobby-mes en een stalen lineaal laten deze zich gemakkelijk bewerken, b.v. voor het inzetten van de ramen. Zie foto 6,7 en 8. De ramen in de loods zijn van de firma Grandt Line, deze ramen laten zich met Kristal Kleer gemakkelijk beglazen. (Met een penceel een druppel Kristal Kleer in de sponning rond-draaien tot een gesloten melkachtig vlies ontstaat, dit vlies droogt glashelder op). Eikenkleurig geschilderde latjes van Kappler werden op het styreen geplakt voor een vakwerk immitatie. Het verweerde „wit” van de

muren ontstond door Polly-S verf in natte toestand te bestrijken met een penseel met M.E.K. De verf van Polly-S wordt dan „brokkelig”. De inrichting: Interieurfoto's van locomotiefloodsen zijn al zeldzaam en meestal was het de fotograaf te doen om de stoomlocomotief die er toevallig in stond, maar toch is op de meeste foto's nog een glimp te zien. Tegen de achterwand van de loods zien we open kasten met onderdelen, reserve lantarens en een werkbank. Deze werden uit gewoon karton gemaakt. Voor de vulling van de kastplanken kunt U vanalles gebruiken. Kleine onderdelen, Preiser kistjes, uit vlakgom gesneden potjes en

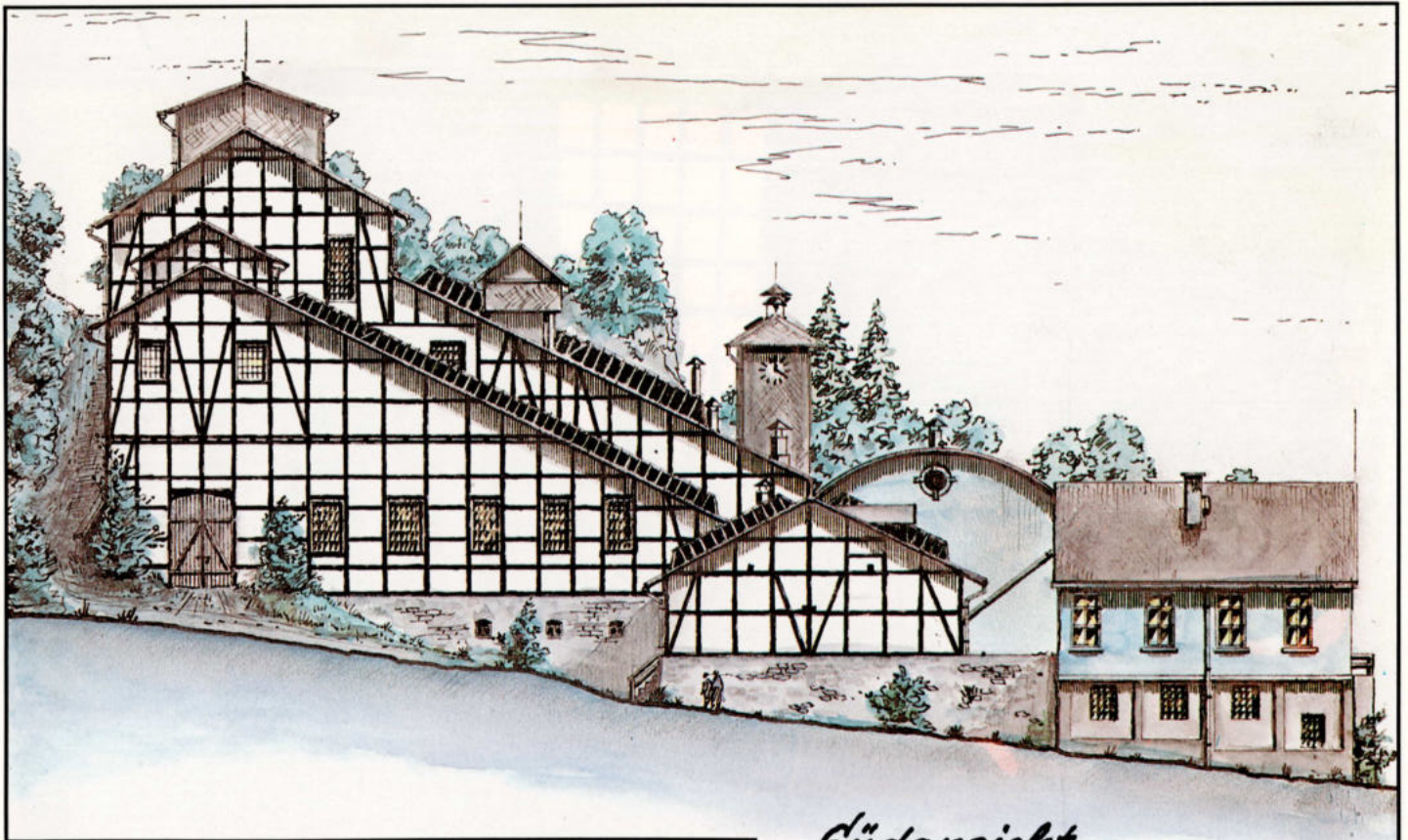
doosjes. Ook de onderdelen die Roco brengt als aanvulling op brandweer auto's geven vele mogelijkheden. De werkbank werd gemaakt van briefkarton, op de ouderwetse „bouwplaats-methode” (zie tekening). De machinerieën in de werkplaats, o.a. draaibank, werkbank, aanbeeld, smitsvuur enz. zijn afkomstig van Woodland Scenics. De gereedschappen die overal rondslingeren zijn van Preiser, Detail Associaties en Haberl & Pabst.

Joop Bolland

Alle foto's: Kurt Heidbreder.

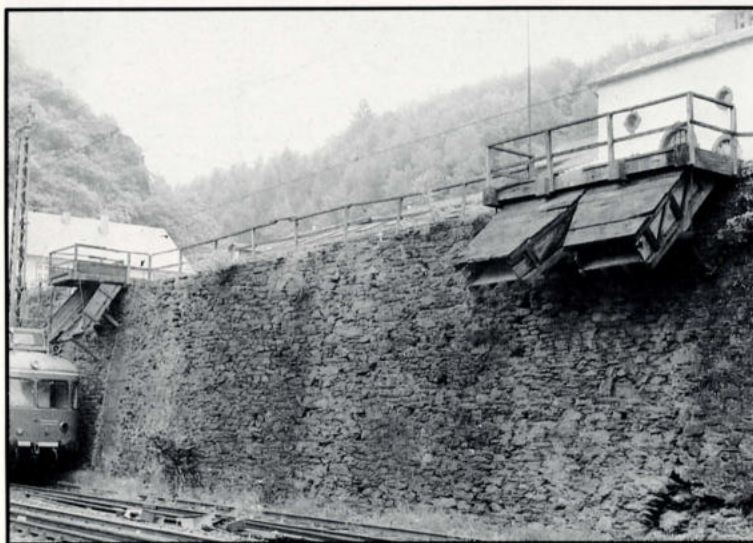


Afbeelding 10: De zon staat al laag, het personeel is reeds naar huis. Alleen het gereedschap getuigt nog van de activiteiten van de afgelopen dag.



Südansicht

IJZERMIJN IN HET MIDDEN-RIJNLAND



De min of meer aan het verval prijsgegeven mijn ligt in een door gemengde bossen omgeven gebied op de hellingen van de linker-Rijnoever, slechts een paar kilometer stroomafwaarts van de rots Loreley, welke in zo vele legenden een rol speelt. Tot in de jaren vijftig werd hier het uit de berg gewonnen ijzererts geschikt gemaakt om verder per spoor naar de hoogovens te worden vervoerd.

De ingewikkeld samengestelde bebouwing doet sterk denken aan talrijke, zo excellent uitgevoerde mijnbouwmotieven van Amerikaanse modelspoorvrienden. Het is een romantisch project en het is de moeite waarde om de mogelijkheden nader te bezien om het hele project als model na te bouwen....De Rijn, de autoweg B 9 en het tracé van de DB liggen hier vlak bij elkaar. Alleen al deze bijzonderheid levert indrukwekkende mogelijkheden op om het geheel in model na te bouwen. Een uitbreiding van de mogelijkheden tot verlading met een laadbrug, kabelbaan of smalspoorbaan is alleszins denkbaar en zou, indien ook nog het vervoer over water erbij wordt betrokken, het geheel als onderwerp voor een modelspoorbaan zeer aantrekkelijk maken.

Bij ons project zoekt men vergeefs naar een

Afbeelding midden links: Gezicht op de laadplaats met het voormalige laadspoor aan de voet van het mijnterrein.

Afbeelding links: Gezicht op de ijzermijn van de straat- en spoorzijde. De rechter beeldrand is het begin van de laadrichting.

Afbeelding rechts: Als contrast van onze tekening een foto vanaf de noordzijde.

Alle foto's en tekeningen : R. Barkhoff.



schachttoren. Het ertshoudend gesteente verliet via drie mijngangen de berg, ongeveer op de plaats waar het vrijstaande gebouw boven de boomtoppen uitsteekt. Hier bevonden zich ook de smederij, de werkplaatsen, was- en kleedlokalen alsook een kleine lokomotiefloods voor de diesellokomotief. De met erts beladen lorries reden over het rechts boven zichtbare houten bordes naar het hoofdgebouw om te worden verwerkt.

De beiden markante verhogingen in de dakconstructie bevatten overigens liften. Onder de toren met het uurwerk werd dan het bewerkte erts in speciale wagens vanuit het hoofdgebouw naar buiten getransporteerd en na in de kleineloods gewogen te zijn, in de gereedstaande spoorwagens gestort. Deze wagons stonden op een speciaal laadspoor dat vanuit de drukbereden hoofdlijn afboog en direkt naar de stortinrichtingen voerde. Met behulp van een lier, die in het kleine houten gebouw naast het laadspoor was ondergebracht, konden de goederenwagens gerangereerd worden. Een keer per dag werden de beladen wagons door lege vervangen. Naderhand vond het transport van het erts ook per vrachtauto plaats.

Hoeveel „aktie” zou zich bij ons model alleen al uit de zojuist genoemde activiteiten laten oproepen? Het voormalige laadspoor bestaat nog steeds. Het dient als wacht- en opstelspoor voor werktreinen en overig dienstmaterieel. Op het aangrenzende hoofdspoor echter domineert hoogwaardig snelverkeer, er snellen met korte tussenpozen InterCitytreinen en de TEE „Rheingold,” over de rails. Wat een aangename contrast!

De met slagbomen beveiligde overweg, die het verkeer naar en van de mijn beveiligt, bezorgt ons nog meer bewegende scenery.

Het nabouwen in het klein, in de als voorbeeld

getoonde, danwel gewijzigde vorm, is beslist de moeite waard, temeer daar het grotendeels vlakke gevels betreft en het daartoe benodigde bouw materiaal op grote schaal uit de beschikbare spoorwegtoebehoren kan worden verkregen. Te denken valt daarbij vooral aan de individueel te bewerken bouwplaten, zoals metselwerk, planken, dak- en golfplaten. Meer tijd zal het kosten om de typische vakwerkgevelconstructies en de talrijke bovenlichten na te maken. In de toren behoort een echt uurwerk te worden aangebracht terwijl een elektrische torenklok net zoals vroeger de middagpauze en het einde van de werktijd kan luiden.

Rondom het middelste grote gebouwencomplex, waar het erts bewerkt werd, zijn de andere gebouwen gegroepeerd. Aan de buitenzijde rechts de kantoren en onder de toren het transformatorhuis. Daarachter is het voormalige ketelhuis zichtbaar (er was een eigen stroomvoorzorging). Het gebouw aan de voorzijde links bevatte dienstwoningen en de timmerwerkplaats.

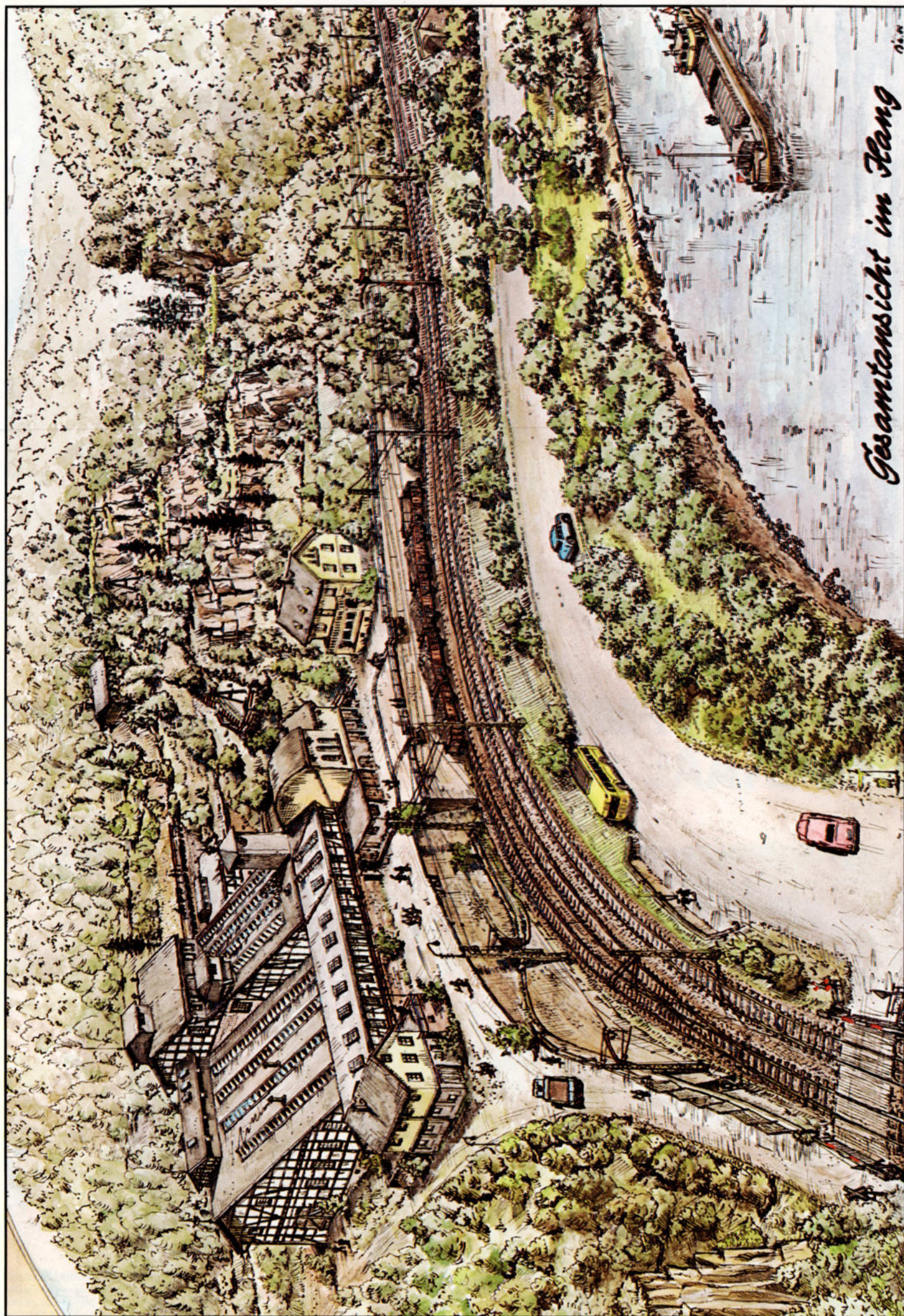
De tekeningen werden vervaardigd op schaal 1:250. Indien de af te nemen maten vermenigvuldigd worden met 2,875 dan krijgt men ongeveer schaal HO (1:87). Degenen die deze arbeid aandurven wens ik veel succes.

R.Barkhof



Ostansicht der Bergwerksanlage *M = 1:250*





Gesamtansicht im Hang



Afbeelding 1: Het gebeurt maar zelden dat men zo moeiteloos in een nagebouwd landschap op kan gaan als hier bij deze modelbaan in schaal N het geval is. De foto geeft de N-modelbaan in vrijwel zijn gehele diepte weer.

EEN PROEFMODELBAAN IN SCHAAL „N”

Deze fraaie N-landschapsmodelbaan is in België gedomicilieerd. „N”-zoals bekend slechts half zo groot als HO- is toch nog tamelijk goed te fotograferen, wat bij b.v. „Z” door de geringe omvang al heel moeilijk is. Wil men echter in „N” iets gedegens bouwen, dan heeft men gevoel en een fijne neus voor landschapsbouw nodig.



Afbeelding 2: Als gevolg van de fraai aangelegde niet overdreven beboste berg, krijgt deze foto een respectabele diepte.

Afbeelding 4: Gezicht op de fabriek en de rest van de baan; deze plek valt op afbeelding 1 niet meer te onderscheiden.



Afbeelding 3: Deze foto werd vanaf de op afbeelding 1 zichtbare heuvel genomen, maar dan in tegenovergestelde richting.





Afbeelding 5: Nog een fraai hoekje; de tunnelopening die in het midden van de foto zichtbaar is, is geen spoortunnel maar een verkeerstunnel.

Twee vrienden, de heren Heidner en Fawet hebben mij uitgebreid geholpen en zo ontstond dit kleine juweel in schaal N. De bouw van de kleine proefmodelbaan heeft ons veel genoeg verschaft. Waarom een proefmodelbaan? Wel, toen mijn eerste publicatie in het „Eisenbahn Journal“ (1/86) verschenen was, waren mijn vrienden daar zo weg van, dat ze vonden dat we eens gezamenlijk een modelbaan moesten bouwen om zo van elkaars ervaringen te kunnen leren. De manier waarop ik te werk ga, beviel hen en ik zou hun nog wat tips aan de hand kunnen doen en hun defijnere kneepjes van het vak bij kunnen brengen. Eén van

hen bezat nog wat oud N-spoormateriaal en nog niet gemonteerde gebouwen in onderdelen. De andere hield zich bezig met de oplossing van allerlei technische en elektrische problemen. Levendig werden er onder elkaar ervaringen uitgewisseld en werd ieder van de andere wat wijzer. Overigens bouwt ieder van ons ondertussen voortaan zijn eigen modelbaan, waarbij we elkaar trouwens eveneens terzijde staan. De heer Fawet werkt aan een baan in schaal I, de heer Heidner en ik zijn ieder voor zich bezig een baan in schaal HO te construeren; de hier getoonde N-baan was dus slechts een inter-

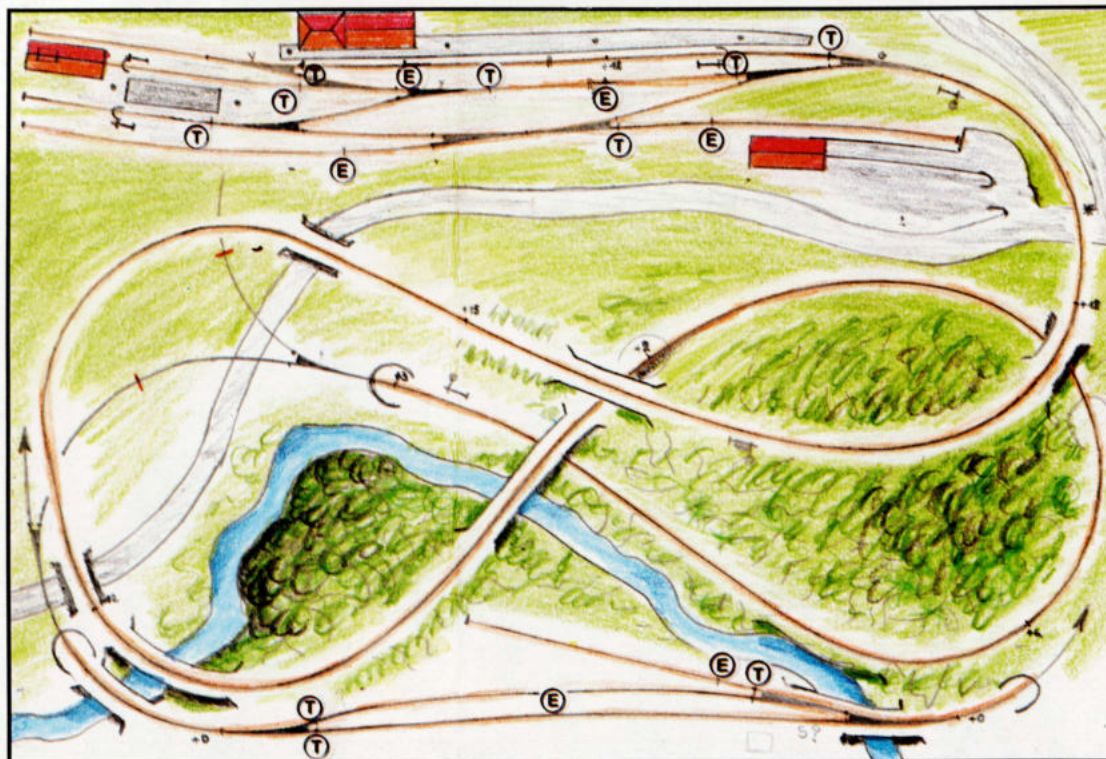
Afbeelding 8: Nog een verrukkelijke blik (uit een andere hoek) op de door mij en mijn vrienden gebouwde modelbaan; de foto toont het station dat op de schets (afbeelding 6) bovenin is terug te vinden.

mezzo. Te zijner tijd zullen wij echter zeker ook van onze individuele werkzaamheden verslag uitbrengen.

Op te merken valt nog dat de rotsen van papiermaché (uit oude, in water opgeloste kranten) werden vervaardigd; ik geef de voorkeur aan dit materiaal vanwege zijn geringe gewicht, het wordt „kei“-hard zonder te breken. Helaas heeft het acht dagen nodig, om hard te worden daar ik soms sculptuurlagen tot een dikte van 8 cm aanbreng. Daar staat tegenover dat het materiaal gemiddeld nog 3 tot 4 dagen bewerkbaar blijft. Tijdens het drogen kan men huisjes bouwen of zich met het aanleggen van de kabels bezig houden. Waar gebruik werd gemaakt van originele steenslag, werd deze droog gestrooid en verspreid en vervolgens met een mengsel van water, houtlijm, verf en een aanlegmiddel bevochtigd. Het spreekt vanzelf dat het railprofiel al van te voren met verf „roestig“ was gemaakt. De bomen hebben wij zelf gemaakt, waarbij wij hoofzakelijk gebruik hebben gemaakt van het „Jerusalemkruid“ kamperfolie. Ze werden bestrooid met „Woodland foliage“ en het overige groen bestaat uit grasvezels van de bekende fabricanten. De straten zijn van zeer fijn gezeefd zand (eerder stof) en op dezelfde wijze aangebracht als de railsteenslag.

Uiteraard werd ieder gebouw op de modelbaan opnieuw in de verf gezet. Er werd bij deze baan niet van één bepaald tijdperk uitgegaan; het was op de eerste plaats bedoeld als een studie in landschapsbouw. Ik hoop dat de afbeeldingen voor de lezers een bron van informatie zullen vormen en wens U veel plezier bij het bekijken ervan.

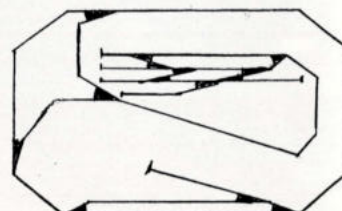
Kurt Heidbreder

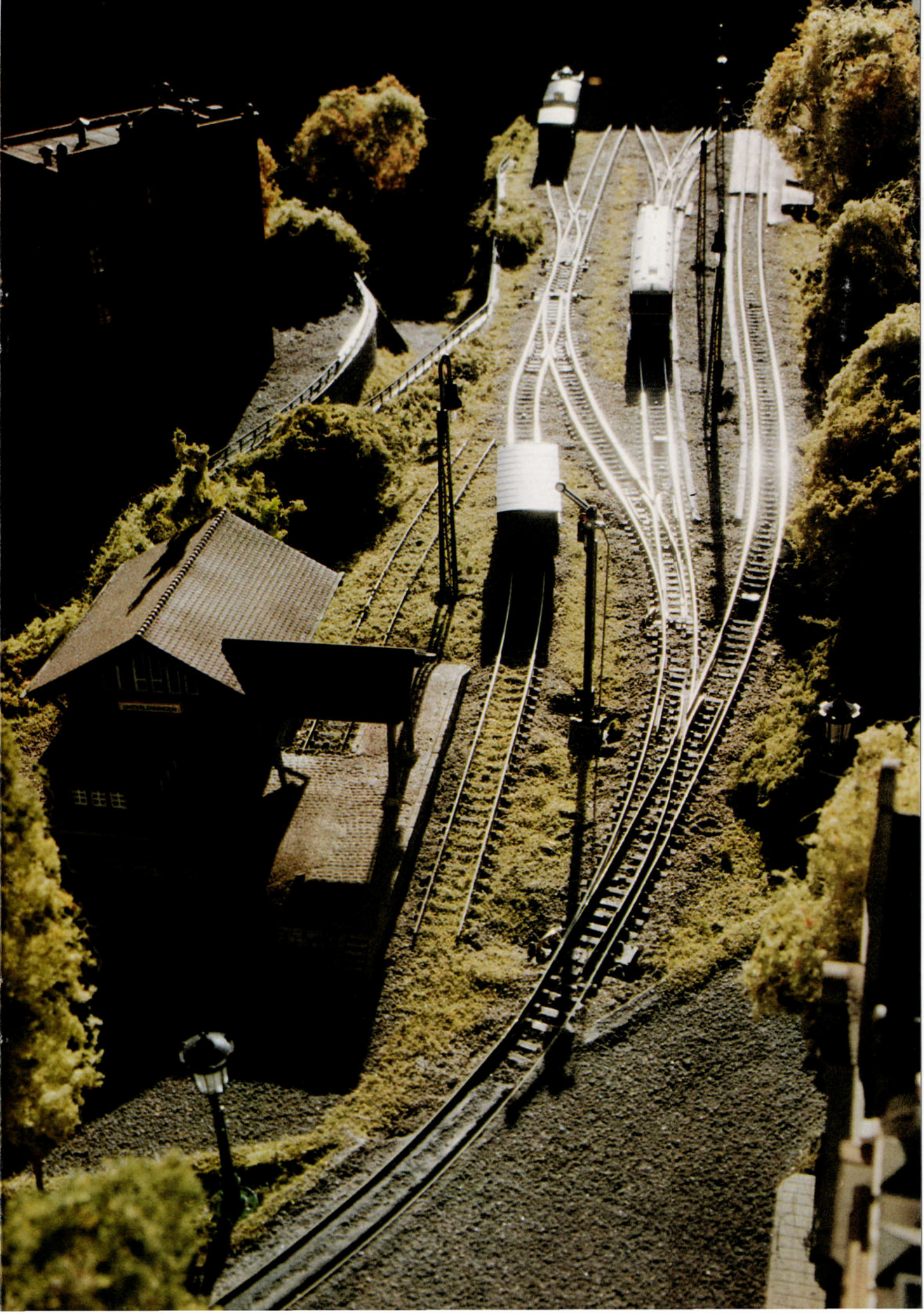


Afbeelding 6: Tekening van de interessante railverbindingen van de hier getoonde N-modelbaan (100 cm breed en 150 cm lang).

Afbeelding 7: De kleine schets geeft het railplan (inclusief de stukken die onder de grond liggen) schematisch en sterk vereenvoudigd weer; de spoorlus die naar het kopstation, dat eveneens op de tekening is aangegeven, voert, is in werkelijkheid echter niet enkel- doch dubbelsporig.

Alle foto's: Kurt Heidbreder.







Afbeelding 1: De twaalf klokslagen voor 't middaguur zullen weldra weerklinken. P. en P. Reiser maken zich gereed om te gaan zagen.

DIORAMA'S EN VRACHTAUTO'S

Het is woensdag 24 september 1947. De koster van de kleine St.-Jozef-Kapel zal de klok weldra twaalf maal doen weerklinken: middag. Aan de zoom van het bos dat het dorp „De Rips” omgeeft, klinkt in de verte het onregelmatige geluid van een motor waarvan de uitlaat hoognodig aan vervanging toe is.

Zoals iedere week zit Karl Vandenende achter het stuur van zijn Ford die hij twee jaar daarvoor had „gevonden” (de auto was door de vorige eigenaar op een open plek in het bos achtergelaten omdat de benzine op was) en brengt deurwaarder Verhuis naar diens bestemmingen.

Wat nu heeft onze vriend Karl gedaan om zijn vehikel weer aan de praat te krijgen?

We moeten dan allereerst vaststellen dat het Preisermodeel oorspronkelijk een bestelauto is geweest; de bak achterop was echter zozeer door roest aangetast dat deze eraf gezaagd moest worden. U zult aan een zeer fijn zaagje en een vijl voldoende hebben, om dit karwei te klaren. Het plastic is op deze plaats tamelijk grof en U zult het daarom een beetje moeten „fatsoeneren”.

Afbeelding 2: Dhr. Verhuis, de deurwaarder komt ter plaatse aan.



Afbeelding 3: Het serieuze uiterlijk van Dhr. Verhuis is angstaanjagend.





Afbeelding 4: Onze fotograaf heeft geen moment geargeld om op een boom te klimmen, om U een geheel uitzicht te geven op 't tafereel.

Ikzelf heb het met een miniboor afgeschuurd om sneller klaar te zijn, maar een vijl is op zich voldoende. Past U desondanks wel op dat U niets breekt want het model is broos. Een stoel en een chauffeur zullen het model natuurgetroouwer maken. Men kan zich dan gemakkelijk voorstellen dat de auto kan rijden (de auto wel te verstaan, niet de chauffeur, want die stinkt naar jenever...). Ter volledige aankleding van het model heb ik het later nog verder gedetailleerd zodat het er functioneler uitziet: o.a. met een bankje, een bagagerek, een bumper aan de achterkant, een schop aan de zijkant...; wan-

neer U Uw fantasie de vrije loop laat, zult U zelf nog meer bedenken.

Waarom gaat de heer Verhuis iedere woensdag op pad? Welnu, herinneren wij ons dat het tegen twaalf uur 's middags loopt. Hij komt eenvoudigweg vaststellen dat de 48ste week wel dra in tweeën gedeeld zal zijn.

Hier onderbreken wij ons verhaal over de woensdag echter weer om ons bezig te houden

met de talloze details in het decor die U op dit moment wellicht lijken voorbehouden aan een bepaalde categorie modelbouwers, terwijl dat toch niet het geval hoeft te zijn.

Welke zijn de ingrediënten?

Men neme allereerst een weinig tijd waar men een snuffe geduld aan toevoegt alsmede enige benodigheden die men overal kan aantreffen en klaar is kees. Nog niet overtuigd?

Afbeelding 5: De koffie kookt op de roodgloeiende houtskool.



Afbeelding 6: Maar wat komt Roodkapje hier doen? Ze heeft zich zeker in 't verhaal vergist!





Afbeelding 7: De motorkap blijft gedeeltelijk open om 't afkoelen van de motor te vergemakkelijken, en een peer van een der lampen hangt er belabberd bij, in afwachting van de volgende reparatie.

Laten we dan maar aan de slag gaan en U zult zien dat U het er nog beter van afbrengt dan ik, daar ben ik zeker van. Als basis voor dit mini-diorama heb ik papier-maché gebruikt dat ik aanbracht op grof uitgesneden styropor, wat al een zeker reliëf geeft; wanneer het papier-maché is opgedroogd deze met Latex bruin-oker-zwart verven. Moeder-natuur's groene tapijt werd vervaardigd van strooisel van Heki & Woodlands en bevestigd met behulp van witte lijm die vooraf met bruin (Latex) werd gemengd. Wanneer de witte lijm na het opdro-

gen doorschijnend wordt, vertoont hij glanzende vlekken die niet altijd een even fraai effect geven. Vervolgens heb ik, om alles te fixeren, een klein beetje lijm doen verstuiwen. Henneptouw, in kleine stukjes gesneden en op de daartoe geëigende plaatsen vastgeplakt na de vezels met een „cutter” van elkaar te hebben gescheiden, maken de natuurgetrouwe indruk van de grond compleet. De veldweg evenals de omgeving van de hut werden vervaardigd van aarde uit de tuin, die werd gezeefd om te grote kluiten te kunnen verwijderen.

Afbeelding 8: Merkwaardig: de schop die in staat is om 't voertuig uit het slijk te trekken in tijden van regen.



Hoe dan verder? De aarde werd verspreid m.b.v. een kwastje en geëgaliseerd. Maak dan een mengsel van witte lijm, verf, water en iets om het mee aan te lengen en breng dit druppel voor druppel aan m.b.v. een pipet. Om het geheel afdoende te fixeren heb ik de hele operatie herhaald. Afgezien van de tijd die nodig is voor het verharden, wordt dit karwei tamelijk vlug geklaard. Vergeet U niet enkele kiezelstjes hier en daar en de grond is gereed.

En dan de braambosjes, de manier waarop ik die vervaardigd heeft sommige mensen aan het lachen gebracht: kleine takjes, die ik in de natuur verzamelde waarop ik peterselie vastlijmde. U heeft het goed gelezen: opgedroogde en fijngehakte peterselie. Wanneer U dit als poeder uitstrooit over die twijgjes is het resultaat verrassend realistisch. Voor de overige vegetatie wordt dezelfde techniek gebruikt maar met strooisel in andere kleurschakeringen en afkomstig van welbekende firma's.

De hut is van polystereen dat ik heb gegraveerd zodat het eruit ziet als hout. Ik had ook wel echt hout kunnen gebruiken, maar omdat ik dat niet bij de hand had, heb ik het zo gedaan. U zult onderaan enkele loshangende planken opmerken, een gebroken ruit en blokken natuursteen die het geheel verhogen om vocht tegen te gaan.

De gebroeders Piet & Paul Reiser zijn in een zware eiken balk aan het zagen. Hun zaag is een gedeelte van een fijnzaagje met aan de uiteinden twee handvaten van polystereen-profiel.

Ter completering van het geheel staat er koffie op een klein houtvuurtje te pruttelen. Hoe deze gloeiende takken na te maken? Wel, heel eenvoudig, door ze te laten branden. En ten einde de indruk te wekken dat ze nog steeds aan het branden zijn, kunt U hier en daar kleine rode toetsen aanbrengen, waarna U in de nog natte verf sigarettenas plaatst (welke met een kwastje gemakkelijk opneembaar is).

De telegraafpalen zijn afkomstig van de firma M.K.D.. Zij zijn bewerkt met een „cutter”, opnieuw geverfd en de metalen delen naar believen roestig gemaakt. De isolatoren zijn ook opnieuw geverfd in zeer heldere grijzen. Het aanbrengen der draden vergt echter tijd en is een vermaard geduldwerkje.

En hiermee zijn wij vrijwel aan het einde van de beschrijving van ons mini-diorama gekomen. U hoeft nu nog slechts enkele kleinigheden toe te voegen die het aanzien zullen vervolmaken, bv. enig hoog gras aan de voet van de telegraafpalen of een kreupelbosje. Wanneer U deze ideeën aan Uw eigen ideeën toevoegt, zult U tot ware kunststukjes komen, daar ben ik zeker van.

Francy Schutz

Alle Fotos: Kurt Heidbreder



DE WAPSTAD DEN HAAG

Wapservestraat 534
(bij Leyweg) 070-662241

Alle merken UIT VOORRAAD LEVERBAAR
van Märklin Z t/m LGB. Kortingen 10 % - 20 %



Spoorweg JOURNAAL

DE IDEALE PARTNER
VOOR UW
ADVERTENTIES



NET OP DE BAAN, NU AL BIJ LIMA:
DE NIEUWE BENELUX-TREKDUWTTREIN!



Tot onze spijt is de tweede serie van het „KLM treinstel” verlaat. Eind oktober gaat de eerste nieuwe rood-gele Benelux-trein de baan op, eind oktober kunt u er ok op uw eigen baan mee rijden! De basisdoos (nr. 14 9817P) is met losse rijtuigen aan te vullen. LIMA volgt de NS op de voet.

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN!!!

Importeur:

OVERBEEK BV Vlaardingen



Beca
decales

H-O
trains & camions
belges

La maison du modélisme

MODELE REDUITS + TRAINS + RADIO-COMMANDE
21 rue Jardon - B-4800 Verviers Tel: 087/310734



Decales: à partir de 120 FB

Modèle terminé: 850 FB

EXCLUSIVITE POUR LA BELGIQUE: décalcomanies belges trains + camions HO
Vente par correspondance

Liste de prix sur demande



„TREINHOBby”

in EINDHOVEN

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN

Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVONG

HET MODELSPOORCENTRUM VAN HET ZUIDEN
ONZE SHOW ROOM 90 M², ALLEEN AL EEN BEZOEK WAARD
WIJ VOEREN VELE MERKEN EN TOEHEHOREN, OOK AUTO'S 1:87
MARKLIN DIGITAL - FLEISCHMANN GOUDEN SPOOR DEALER -
REPARATIE - INRUILARTIKELN - INKOOP - POSTVERZENDING.



Afbeelding 1: In deze fraaie verpakking zijn alle onderdelen aanwezig welke voor een probleemloze bouw van een standaard bedieningspaneel noodzakelijk zijn.

NIEUWSJOURNAAL



Afbeelding 2: Eenheidswagen voor kolen Ooten.



Afbeelding 3: de KKt kaliwagen van Bochmann & Kochendörfer in HO.



Afbeelding 4: Containertransportwagen van Kibri met gedetailleerd onderstel en laag geplaatste motor.



Afbeelding 5: Scania 112 E met Meiler kiepbak van Kibri.



Afbeelding 6: MAN vrachtauto met aanhangertje van Kibri.



Afbeelding 7: MAN 14 192 en 321 UL in post- respectievelijk containeruitvoering van Kibri.



Afbeelding 8: Kibri bak-container-kipper MAN 22.240 FS.



Afbeelding 9: Meiler bak-container-kipper op DB 1719 AK van Preiser.



Afbeelding 10: TLF 24/50 van Preiser met Bachert opbouw.



Afbeelding 11: Preiser-Magirus bluswagen als ZLF 3000.



Afbeelding 12: Magirus DLK 23 met brandweeladder.



Afbeelding 13: Speciaal model van Roco; Steyr 580 met personeelscabine.



Afbeelding 14: Dit is de nieuwe ICE van Märklin mini club (spoor Z).



Afbeelding 15: De schitterende «Bay. Schnellzuglokomotive» S 2/5 van MINITRIX.



Afbeelding 16: Voor de Märklin mini club-vrienden een restauratierijtuig van de SBB in spoor Z.



Afbeelding 17: Open wagon van de DB EAOS 106 in spoor Z.



Afbeelding 18: Ligrijtuig Bcm 247 «Rollende Landstrasse» van Ade (HO).



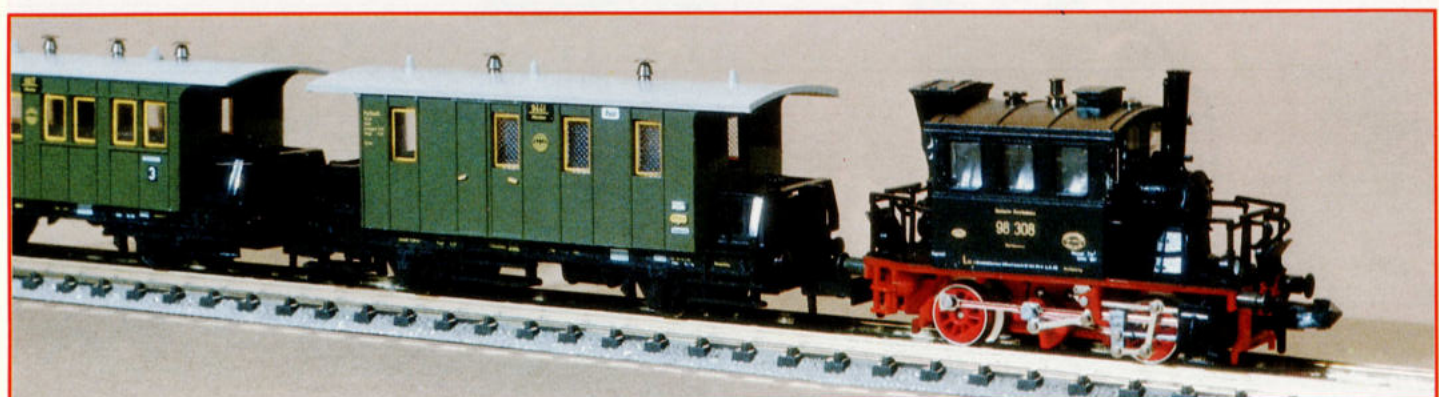
Afbeelding 19: De EAOS 106 werd ook door Märklin in HO aangeboden.



Afbeelding 20: De mooie T 3 met tender van Fleischmann in HO.



Afbeelding 21: De «super-gedetailleerde bay. Glaskasten» in spoor N van MINITRIX.



Afbeelding 22: Voor de spoor N «Glaskasten» van MINITRIX bestaan er twee verschillende «bayerische Oldtimerrijtuigen»



Afbeelding 23: Op deze foto 2 nieuwigheden van de Belgische serie „Marklin”. Enerzijds een „SNCB COLIS” en anderzijds een twee-assige zelflosser, beiden in een zeer mooie uitvoering, de 3de wagon, een goederenwagon van „Oppeln Liliput”, is overgeschilderd in de kleuren van de N.S.

Bij deze enkele interessante nouveauté's, sinds enkele weken uitgegeven, voor de belgische- en nederlandse miniatuurtrein-amateurs. Onze bedoeling is, om U in de toekomst kennis te laten maken met alle „Belgisch-Nederlandse” nieuwtjes, en om vooral aan de belangrijkste nieuwtjes een gedetailleerd artikel te wijden omtrent de historie en belangrijkste gegevens van de modellen.

Telegram van Roco: Sinds kort bestaat er een nieuwe koppeling voor de VT 601 TEE, die het losmaken van een treinstel enorm vergemakkelijkt. De montage van dit model is zeer eenvoudig: 2 rails gelijkstroom, bestelnr. 89211 en 3 rails wisselstroom, bestelnr. 89212.



Afbeelding 24: Twee andere Belgische nieuwigheden, ook sinds enkele weken beschikbaar. Een goederenwagon met schuifwand, een zeer goed uitgevoerd en afgewerkt exemplaar van het merk „Electrotsen”, alsmede een variant van „EAOS Liliput” die reeds is uitgegeven in een NMBS/SNCB versie, maar ditmaal is uitgerust met een remmersbalkon.

Afbeelding 25: Een geweldige realisatie van een stoomtrein van het type 93, met een „hoge” kolenbunker en sierstrepen aan de zijkanten van de locomotief, deze realisatie is te danken aan de importateur van het merk „Liliput” en enkel verkrijgbaar op de Belgische markt. Het basistype van dit model, velen zullen het inmiddels al ppgemerkt hebben, is een „Liliput BR 91”. Dit model is echter niet identiek aan het type 93 dat enkele jaren geleden gerealiseerd is door dezelfde fabrikant. Het gaat hier om een nieuw model.





Afbeelding 1: Op 25 oktober 1986 organiseerde de STIBANS in samenwerking met de Stichting Brabant Rail een open dag in en om de werkplaatsloods te Roosendaal. In de loods waren modelspoorwegen in bedrijf en werd

druk handel gedreven in allerlei marktkramen, die stonden opgesteld rond het proeftreinstel «Modul Suburban» van BN. Buiten de loods was een gezamenlijke materieelschow van NS en STIBANS, waarbij de drie stroomlijnkoppen

van de treinstellen DEI 41, Eld2 273 en Eld2 252 de show stalen. De dubbeldekkerstam «Tijger» pendelde met als tractie de DE-locs 2424 en 2515 tussen de werkplaats en station Roosendaal.

Foto: Huub van Keulen



Afbeelding 2: Drie «kanaries» waren op 27-10-84 samen aan het werk in de Antwerpse haven. De enige gele rangeerloek, de 8516, die lange tijd de naam «Iris» droeg, werd onlangs in de gewone livrei herschilderd: groen met gele sierstrepen in Z-vorm. Daarmee verdween weer een unicum van de NMBS-sporen.

Foto: C. Hertogs.

Afbeelding 3: Loks 5901 + 5919 in dubbeltractie met trein: Antwerpen Stocatra-Leuven. Deze compositie kan je om twee redenen niet meer op de gevoelige plaat vastleggen.

1. In het plan van reeks 59 van Antwerpen-Dam zijn geen dubbeltracties meer voorzien.
2. Lok 5901 wordt sinds kort in Antwerpen-Dam als eerste pluklok van de reeks 59 gebruikt. Koplampen, verluchttingsroosters en frontvensters zijn al verdwenen. Zo kreeg 5905 de derde koplamp ingebouwd.

Foto: C. Hertogs



Afbeelding 4: Zaterdag 11 oktober 1986 reed een speciale stoomtrein voor het reisbureau «Railtours» door België. Het traject was (Aachen-) Welkenraedt - Kinkempois - Namur - Brussel Noord - Liège G - Welkenraedt (-Aachen). De hele rit werd in dubbeltraktie gereden met stoomlokomotieven 12.004 en 29.013.

Foto: Wouter Janssens.



Afbeelding 5: Officieel werden op 16-8-86 de poststellen omgenummerd van 951-958 in 001-008. In werkelijkheid kon je echter al veel eerder poststellen met lage nummers fotograferen. Hier 008 en 005 als posttrein Oostende/Kortrijk-Hasselt/Liège in Dilbeek op 14-8-86.

Foto: C. Hertogs.



