



Spoorweg 2/1987 **JOURNAAL**

FL 9,80
BF 185

MEER DAN 190 KLEURENFOTO's

**SPECIAL:
SPEELGOEDBEURS TE NÜRNBERG**



GROTE MODELBOUWVEDSTRIJD VOOR DE „JOURNAAL-FAMILIE”

De grote „Journaal-familie” organiseert een internationale modelbouwwedstrijd met aantrekkelijke prijzen voor de winnaars. Iedere

deelnemer heeft kans op publicatie van zijn werk, mits hij voldoet aan het deelname-reglement.

WAT IS VEREIST?

Wij vragen U om ca. 8-15 goede kleurendia's van Uw werkstuk, diorama of model in te zenden, tezamen met een informatieve, goed leesbare tekst over onstaanswijze, materiaal en werkthema. Als Uw werk door de voor-selectie komt, wordt het in „Spoorweg Journaal”

op minstens 2 bladzijden, in kleur, aan de lezers voorgesteld. Bij grote artikelen en afwisselende foto's kunnen het ook zes, acht of meer bladzijden worden. Uw honorarium voor publicatie is dus afhankelijk van de omvang en kwaliteit van Uw werkstuk.

WIE MAG DEELNEMEN?

Iedereen, - dus ook modelspoorclubs! De medewerkers van „Spoorweg Journaal” evenals de artikelen die reeds eerder in

„Eisenbahn Journal” of in de laatste drie jaar in andere modelspoor tijdschriften gepubliceerd zijn, zijn uitgesloten van deelname.

WAT KAN INGEZONDEN WORDEN?

Werkstukken in alle spoorbreedtes en modelbouwgroottes; gefotografeerde delen van het werkstuk moeten wel in de beëindigde toestand te herkennen zijn. Niet voor publicatie acceptabel: Werkstukken met Märklin - metalen rails evenals Trix Express - drie railsysteem. Vanaf bouwgroote HO en groter zijn zichtbare wisselaan-

drijvingen uitgesloten, alleen verborgen - of ondergrondse aandrijvingen zijn toegestaan. Werkstukken diorama's zonder roestkleurige rails zijn niet toegestaan. Voor bouwgroote Z is er geen enkele limiet.

AANVANG VAN DE INZENDING:

Nu meteen! De eerste werkstukken kunnen al vanaf juni 1987 door ons worden voorgesteld.

EINDE INZENDING: 08-08-1988 TE WINNEN ZIJN:

1ste PRIJS: BF 60.000.-/FL 3.225.-

contant + publicatiehonorarium

2de PRIJS: BF 40.000.-/FL 2.150.-

contant + publicatiehonorarium

3de PRIJS: BF 20.000.-/FL 1.075.-

contant + publicatiehonorarium

4de + 5de PRIJS: BF 13.000.-/FL 700.-

contant + publicatiehonorarium

6de - 10de PRIJS: BF 8.000.-/FL 430.-

contant + publicatiehonorarium

10de - 20de PRIJS:

een tegoedbon voor een modelspoorartikel ter waarde van BF 3.000.-/FL 160.- + publicatiehonorarium

21de - 30de PRIJS:

modelspoor toebehoren ter waarde van BF 1000.-/FL 55.- + publicatiehonorarium

NIET VERGETEN:

De uiterste inzendingstermijn voor deze langdurige wedstrijd, die iedereen een kans geeft, ook degenen die nog niet met model-

spoor - diorama's - of modelbouw begonnen zijn, loopt af op 8 augustus 1988.

BEOORDELING VAN DE WERKSTUKKEN:

Onze onafhankelijke lezers-jury neemt de beoordeling voor z'n rekening. De overeenkomstige beschouwingen en jurybeoorde-

lingen zal in een „Spoorweg Journaal” van einde 1988 nader bericht worden.

Onze redactie verheugt zich op Uw talrijke deelname.

WIJ WENSEN U VEEL PLEZIER...EN SUCCES! UW „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**

2/1987

**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 en grafiek: Kurt Heidbreder*

Tekstverwerking: s.a. Editions H.K.
Gezet door Lithocompo s.a.
Printed in Italy by Europlanning Srl Verona
In 1987 verschijnt Sporweg JOURNAL 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 uitgeverij. Alleen DAN kunnen wij de levering
hervan garanderen.**

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.

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.

INHOUD...

BLAD

BELGISCHE DIESELLOKOMOTIEVEN VAN DE REEKSEN 53 & 54	4
STROOMLIJNPOSTRIJTUIGEN	8
HET TYPE 93 VAN DE NMBS	12
VERSLAG VAN DE 38E INTERNATIONALE SPEELGOEDBEURS TE NÜRNBERG	18
BAANWACHTERS WONING MET OPEN DAK	34
DIORAMA'S EN VRACHTAUTO'S	37
NIEUWSJOURNAL	40
UIT HET GOEDE HOUT GESNEDEN	44
MINIMARKT	47
WETENSWAARDIGHEDEN	50

Foto voorpagina: Veel geluk en de hulp van de weergoden waren nodig om de NS 1148 met
een IC van Heerlen naar Amsterdam en Zandvoort op 16-2-1986 in de buurt van Weert op de
gevoelige plaat vast te leggen.
Foto Carlo Hertogs

Foto Achterpagina: een spectaculaire foto, gemaakt door de specialist op het gebied van nacht-foto's;
Claude Bolterys. We zien de 1181 in het dépôt van Norst.



De 5407 werd extra ingezet op 25 & 26-8-1985 tussen Namen en Dinant tussen de ritten met de stoomloks 12004 & 29013 welke op dezelfde datum plaatsvonden. Foto: Max Delie

BELGISCHE DIESELLOKOMOTIEVEN VAN DE REEKSEN 53 & 54

Reeks 53 (ex type 203)

Evenals de in het vorige nummer besproken reeks 52 werden ook de 53'ers door Anglo-

Franco-Belgen gebouwd in 1955. Oorspronkelijk waren er 18 lokomotieven voorzien, genummerd van 203.001 tot 203.018. De lok 202.014 werd nog voor zijn levering genummerd als 203.019.

Het ontbreken van een verwarmingsketel in de rijtuigen maakte deze reeks enkel geschikt voor het slepen van goederentreinen. Alle lokomo-

tieven werden aan de stelplaats Latour toegewezen, waar ze de stoomlokomotieven van de types 25 & 26 verdrongen. Hun voornaamste inzet was de „Athus-Meuse-lijn” waar zij in dubbeltractie de zware ertstreinen sleepten, ze worden tegenwoordig ook nog dagelijks voor dit werk ingezet. Evenals de reeks 52 werden ook de 53'ers in de loop van de jaren '70 gemoderniseerd en sommigen werden zelfs met een verwarmingsketel (afkomstig van buiten dienst gestelde 60'ers) uitgerust.



REEKS 54 (ex-type 204)

Voor de internationale reizigerstreinen en in het bijzonder voor het slepen van de „TEE's” waren snelle diesellokomotieven nodig. Het type 204 werd gebouwd om aan deze vraag te beantwoorden. In 1957 werden 4 exemplaren geleverd, vervolgens kwamen er nog eens 4 loks, die ontstonden door de verbouwing van

De 204.009 met de TEE „Ile de France” bij zijn doortocht in Antwerpen-Schijnpoort in juli 1964. Foto: Max Delie



De 5408 op het viaduct van Thanville, voor fotografen wellicht één van de lastigste onderdelen van de „Athus-Meuse-lijn”.

Foto: Max Delle

de 202.015 tot 202.018 in het type 204. Uiterlijk waren deze lokomotieven identiek met de 202 & 203. Technisch was er echter een verschil: er werd een andere overbrengingsverhouding ingebouwd om hogere snelheden te kunnen ontwikkelen. Alle lokomotieven werden aan het depot van Schaarbeek toevertrouwd, daar werden ze ingezet voor de internationale treinen naar Paris, Köln en Amsterdam.

Na de electrificatie van deze lijnen in de jaren '60 en mede tengevolge van de levering van de nieuwe loks van het type 200 aan het depot van Schaarbeek, werden de diensten van de 204's opgeëist door deze nieuwelingen. Ze verhuisden naar de depots van Stockem en Ronet, waar ze werden ingezet voor het slepen van reizigerstreinen tussen Namur-Dinant-Bertrix.

In de jaren '70, na de henummering in de reeks 54, kwamen alle loks naar de stelplaats Ronet, waar ze tezamen met de reeks 52 ingezet werden voor de goederen- en reizigerstreinen. Door het ontbreken van de rhéostatische rem werden deze loks niet ingezet op lijnen met wisselend profiel. Dit en de ongevallen met de 5402, 5405, 5406 & 5408 waren er de oorzaak van dat de loks uit de lijndiensten verdwenen. Hun laatste optreden in de lijndienst bestond uit het slepen van de zogenaamde „Toeristische Treinen” tijdens de week-ends op de lijn Namur-Virton, tijdens de zomerdienstregeling van 1986. Tegenwoordig worden ze meestal ingezet voor de treinen van de dienst „Baan”. De vrees bestaat dan ook terecht dat ze 1987

Onder een indrukwekkend herfstzwerk zien we de 5316 op weg van Beauraing naar Vonèche (oktober 1980).

Foto: Max Delle





Oud en nieuw in dubbeltraktie: de 5319 in de oude versie voor de 5314 met de nieuwe vlottende cabine op weg met een ertstrein naar Athus (station Gendron - Celles: oktober 1984).
Foto: Max Delie

niet meer zullen halen. Niettemin zal de 5403 (met gevleugeld wiel) behouden worden voor het toekomstige spoorwegmuseum. Dit hebben wij vooral te danken aan het inbouwen van de motor van de verongelukte 5408, want na de zware beschadiging van de originele motor van de 5403 zag zijn toekomst er gedurende verscheidene weken zeer somber uit!

Max Delie

MODELLEN VAN BELGISCHE DIESELLOKOMOTIEVEN REEKSEN 53 & 54

In 1965 kwam Fleischmann op de markt met een model van het type 204. De lok droeg het nummer 204.006, was zoals het voorbeeld voorzien van een derde koplamp, had een zwart dak en ook de opschriften waren vervolledigd t.o.v. het model van het type 202. Märklin liet zich niet onbetuigd, hij bracht in

1964 de 204.008 op de markt. Het model is volledig op schaal 1/87 en de bufferbalk en schorten maken deel uit van de kap, hetgeen niet het geval is bij het model van Fleischmann. Voor de verzamelaars is het goed om te weten dat er ook hier twee versies bestaan. Het is namelijk zo dat het gevleugelde wiel op de neus aanvankelijk tot in 1966 aangebracht was door middel van een decal, terwijl het bij de volgende versies gedrukt werd.

In de jaren '60 werd er door het Oostduitse merk Piko ook een model op de markt gebracht van het type 204, dit type was uitgerust met twee motoren met een vrij primitieve aandrijving door middel van rubberen aandrijfriempjes. De draaistellen waren vereenvoudigd, de vorm van de vensters van de stuurcabines was niet helemaal juist en ook de opschriften waren onvolledig en niet op de juiste plaats aangebracht. De lok was slechts uitgerust met twee koplampen en kwam dus eigenlijk meer overeen met het type 202 dan met het type 204. Een voordeel was echter wel de lage prijs die er een geschikt basismodel van maakte voor verdere detaillering en eventuele herschildering. De productie van de 204 werd gestopt in het midden van de jaren '70.

Ook op schaal „N” werd de 204.007 door Minित्रix als model gebouwd. De lok was uitstekend gedetailleerd en voorzien van volledige opschriften. Spijtig genoeg stopte Minित्रix in 1981 met de productie van deze lokomotief, die echter hier en daar nog steeds verkrijgbaar is.

Jozef Engels

Het einde voor elke lok: hulpje voor een werktrein: Dinant juli 1986.

Foto: Max Delie





De 5408 voor een toeristische trein op de terugweg van Houyet naar Namur: augustus 1985.

Foto: Max Delie

De firma „Trail-Modell” heeft in kleine serie een model van de 5408 vervaardigd waarbij men een voorbeeld van Märklin als uitgangspunt genomen heeft.

Foto: Kurt Heidbreder





Afbeelding 1: 29-03-1969: Pec 908 gekoppeld achter Eld2 256 van Mat 46 op het middenspoor van station Zwolle.

Foto: H.J.C. Peters.

Het is alweer een tijdje geleden dat stroomlijnpostrijtuigen deel uitmaakten van Nederlandse treinen. Maar gelukkig is er een, de Pe 1902, bewaard gebleven dankzij de Stichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwegmaterieel (STIBANS). Die Pe 1902 is zelfs de directe aanleiding geweest om de STIBANS in 1979 op te richten, omdat het de bedoeling was het restant van deze rijtuigen buiten dienst te stellen en af te voeren.

STROOMLIJNP

Afbeelding 4: 25-03-1967: In afwachting van verkoop aan de spoorwielrensporen van station Berkel en Rodenrijs. De twee voorste rijtuigen zijn afgevoerd.

Afbeelding 3: 28-03-1969: Pe 908 naast Eld4 669 op het emplacement van station Den Haag SS, tijdens de afbraak van het goederenstation.

Foto: H.P. van Keulen.





Afbeelding 2: 25-04-1971: Pe 902 op het middenspoor van Den Haag SS met links Eld2 224 (Mat 46) en rechts Eld4 737, een zogenaamde „hondekop”. Foto: H.P. van Keulen.

POSTRIJTUIGEN

De sloper, staan de Pec's 905, 917, 909 en 916 op de goede-
bezitten nog de oude kleur met de rode biezen.

Foto: H.J.C. Peters.



In 1956 begon de PTT, in tegenstelling tot vroeger, gesloten brievenmalen (postzakken) te gebruiken, bij voorkeur op aparte postperrons en maakten nieuwe en snelle motorposten hun entree. De oude stroomlijnpostrijtuigen konden echter alleen met stroomlijnmaterieel samen rijden en moesten hoe langer hoe meer wijken voor postgoederenwagens zonder personeel. Ook de naoorlogse postrijtuigen, die tot de zomerdienst van 1979 met motorposten reden,

Afbeelding 5: 26-05-1976: Locomotor 249 rangeert met 2 Pe's een koppelwagen op een regenachtige dag in station Leeuwarden.

Foto: H.P. van Keulen.



moesten het veld gaan ruimen. Er bleven nog twee rijtuigen over voor nog maar één dienst, nl. Amsterdam - Brussel.

Het vervoer van post per trein vindt plaats sinds de trein in Nederland haar intrede deed. Dit gebeurde aanvankelijk te hooi en te gras. Op 30 juni 1844 kwam de eerste overeenkomst tot stand waarin werd bepaald dat tegen een vergoeding van tweeduizend gulden per jaar eenmaal per dag postvervoer mocht plaatsvinden op het traject Amsterdam - Den Haag. Men vervoerde de post in leren zakken.

De postwet van 1 september 1850 bepaalde zonder inspraak van de spoorwegmaatschappij dat het vervoer van post voortaan onder verantwoording van conducteurs der postrijtuigen moest plaatsvinden. Zij kregen daarvoor de beschikking over een ruimte in een derde klasse rijtuig zo groot als vier zitplaatsen.

De PTT moest daarvoor het tarief van 4 biljetten derde klasse aan de HSM (Hollandische IJzeren Spoorweg Maatschappij) betalen. Ook was het mogelijk om losse brieven met de „conducteur der brievenmalen” tussen twee postkantoren te verzenden.

Door de uitbreiding van het spoorwegnet en de groei van het postverkeer vroeg de PTT betere voorzieningen, welke de spoorwegmaatschappijen niet zonder meer wilden verstrekken. Daarom liet de Staat zelf postrijtuigen bouwen. De eerste Staatspostrijtuigen werden in 1856 in dienst gesteld bij de Antwerpen - Rotterdam Spoorwegmaatschappij en de Nederlandse Rhijn Spoorweg (NRS) en vervolgens ook bij de Nederlandsche Centraal Spoorweg (NCS) en de HSM. In totaal werden 23 van dergelijke 2-assige postrijtuigen gebouwd. Ze reden volgens de Spoorwegwet van 1856 gratis in de treinen mee.

De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM) heeft in 1866 op eigen initiatief twee postrijtuigen ingezet.

Nederland koos voor „ambulante postkantoren”. In de postrijtuigen werden de postzakken behandeld. Dit in tegenstelling tot België, waar gesloten zakken werden vervoerd.

Vanaf 1925 moest de PTT aan NS voor het postvervoer betalen. Uitgangspunt daarvoor was het aantal afgelegde askilometers van de postrijtuigen. Bij de invoering van de elektrische diensten op 15 mei 1938 kon de snelheid

op het middennet worden opgevoerd. De PTT heeft zich toen beraden over te gaan op het Belgische systeem, maar toen een onderzoek uitwees dat het verwerken van de post in de rijtuigen toch mogelijk rendabel was, werden drie postrijtuigen bij Werkspoor Zuilen en drie bij Beynes in Haarlem besteld. Deze in 1938 in dienst gestelde rijtuigen waren enige meters langer dan de laatste stoomtreinpostrijtuigen, waardoor meer personeel in kortere tijd het aanbod kon verwerken. Ook kon via de bredere schuifdeuren, welke in de plaats kwamen van openslaande portieren, op de stopplaatsen sneller worden geladen en gelost.

HOOFDGEGEVENS

Van de in 1938 in dienst gestelde postrijtuigen waren de hoofdgegevens:

Een elektrische installatie volgens het stelsel van Brown Boveri. De rijtuigen konden in oorlogstijd geheel worden verduisterd en tijdens de verduistering konden blauwe lampen branden als de gewone lampen waren uitgeschakeld.

De afstand van de middendraaistellen bedroeg 15.500 mm, de radstand 3.000 mm, de middellijn van de wielen 925 mm, de lengte over de koppelingen 23.924 mm (electrische dienst) en 24.342 (DE-dienst). Het gewicht van het rijtuig was 38 ton en de maximum snelheid 125 km per uur.

Alle onderdelen van de bak en de onderstellen waren electrisch gelast. In de kop van het postrijtuig waren twee kleine portieren, die toegang gaven tot een klein bordes. Vandaar waren garderoberuimte en toilet bereikbaar. Een draaideur gaf toegang tot de sorteer- of brievenpost/pakafdeling met sorteertafels, uitpaktafel en loketkasten, en de laad- of postzakkenruimte. Deze namen verder de gehele ruimte in beslag, inclusief de kop zonder portieren aan de andere zijde.

De postzakkenafdeling kreeg in de beide zijwanden drie stel dubbele deuren voor het laden en lossen. In de lengterichting was aan het plafond een rail met twee loopkatjes aangebracht voor het postzakcentransport. In latere postrij-



Afbeelding 6: 25-03-1967: Tussen de koppen van de terzijde gestelde 905 en 917 zien we Eld2 301 van Mat 40 op de Hof-



Afbeelding 7: 27-09-1979: Pec 1902 passeert Den Haag HS achter Eld4 1711 tijdens de voorlaatste dienst voor het stroomlijnpostmaterieel.

Foto: H.J.C. Peters.



pleinlijn. Station Berkel en Rodenrijs.

Foto: H.J.C. Peters.

tuigen is dit vervallen en keerde het vroegere handwerk weer terug. In elke zijwand bevond zich een (afsluitbare) brievenbus. Omdat de postrijtuigen vaak los langs de perrons stonden, terwijl personeel in het rijtuig werkte, moesten er zelfstandige warmtebronnen zijn. Dat waren kolenkachels met open asafvoertrechter, in de brievenpostafdeling aan de zijde van de toegangsdeur vanaf het bordes geplaatst. Zuiger- en waaierventilatoren zorgden voor frisse lucht.

De postrijtuigen moesten met DE-treinen en elektrische stroomlijntreinstellen kunnen rijden. Omdat de koppelingen van deze treinen aanvankelijk verschilden, kregen de postrijtuigen beide soorten. Voor het naar boven omslaan van een der koppelingen hadden de kopwanden van de eerste serie postrijtuigen aan de onderzijde een indeuking.

Toen in 1939 ook de diesels het laatste model Scharfenbergkoppeling kregen, was geen dubbele koppeling meer nodig. Werkspoor te Zuilen leverde in 1940 nogmaals zes van dergelijke postrijtuigen, Beynes te Haarlem vijf en in 1941 Allan te Hillegersberg nog een. Deze serie van 15 postrijtuigen week van de vorige af, omdat ze een meter langer waren, wat ook gold voor de afstand tussen de middendraaistellen. De postrijtuigen werden alle in de toen gebruikelijke donkergroene kleur geschilderd met een rode band onder aan de kopwanden. In de jaren zestig werd de brede rode band door een smallere gele vervangen. De benaming Pec werd veranderd in Pe, omdat alle rijtuigen van NS een toiletinrichting hadden en daarom de extra aanduiding van closet verviel. Tevens kregen alle rijtuigen extra contactpunten op de automatische koppeling t.b.v. de centrale deursluiting en de omroepinstallatie.

OORLOGSPERIODE

5 Pec's zijn gedurende de Spoorwegstaking (1944-1945) naar Duitsland gereden. Na de oorlog bleken er slechts zes in Nederland te zijn. Op één uitgebrande na bleken ze, ondanks granaattreffers en lichte beschietingen, niet ernstig beschadigd te zijn. In de loop van 1945 en 1946 konden ze weer in dienst worden gesteld al

duurde het repareren lang wegens gebrek aan materiaal en gereedschappen, mede een gevolg van diefstal tijdens de staking. Van de weggevoerde wagens kwamen er tussen 1945 en 1949 weer twaalf terug en in 1951 volkomen onverwacht nog een, die kennelijk, gezien de Poolse opschriften en de vertaling daarvan in „steenkolen-Duits”, uit Polen kwam.

EINDE VAN EEN TIJDPERK

In 1949 werden opnieuw twee door Allan te Hillegersberg vervaardigde postrijtuigen in dienst gesteld. Deze waren in 1948 gebouwd voor het fietsenvervoer, maar dat bleek niet rendabel te zijn.

Allan leverde tenslotte in 1950 nogmaals 15 postrijtuigen. Deze kregen elk een EM kopmotordraaistel en een AL tussenrijtuiglooppdraaistel van het buiten dienst gestelde materieel uit 1936. Deze draaistellen werden tot PL-draaistellen verbouwd.

Na de oorlog stapte NS af van de kettingaandrijving voor de dynamo. De in het draaistel opgehangen dynamo werd bij deze eerste serie door een korte riem, op een der wielassen lopend, aangedreven.

Reeds in 1956 maakten snelle motorposten hun entree. De PTT veranderde van mening en ging het liefst met gesloten postzakken werken en op afzonderlijke postperrons. De postrijtuigen konden door hun koppeling echter alleen met stroomlijnmaterieel rijden.

Door de gewijzigde manier van werken maakten in toenemende mate de postgoederenwagens met bruine schuifdeuren en zijwanden hun entree. In de zomerdienst was slechts één dienst (Amsterdam - Brussel) met twee postrijtuigen overgebleven.

Zij, die nog meer willen weten over postrijtuigen in Nederland, moeten trachten het boekje „De stroomlijnpostrijtuigen van de Nederlandse Spoorwegen” van de inmiddels overleden spoorweghistoricus N.J. van Wijk Juraanse te verkrijgen.

Ber van Beek



Afbeelding 8: 06-07-1969: „Deukneus” Pec 904 direct na zijn revisie en een schilderbeurt, met de hoofdwerkplaats Tilburg als decor.

Foto: H.J.C. Peters.



De 91576 voor een lokale goederentrein in het Göltzthal (DDR), september 1965.

Foto: Max Delie

HET TYPE 93 VAN DE NMBS

Rond de eeuwwisseling steeg het verkeersvolume zeer snel, zowel in de lijndienst als in de rangeerdienst. De aanschaffing van snellere en sterkere lokomotieven was dan ook voor de Pruisische Staatspoorwegen (K.P.E.V.) een dringende noodzaak. De wereldberoemde Pruisische T 3's, welke in grote aantallen voorhanden waren, konden zowel in snelheid als trekkracht de toenemende lasten niet meer verwerken. Een nieuwe tenderlok met asindeling 1 C, uitgerust met het befaamde Kraus-Helmholtz draaistel, werd gebouwd. De voor-

naamste technische kenmerken kunt U in de technische tabel raadplegen. Door het Kraus-Helmholtz draaistel liep de lok veel rustiger bij hogere snelheid. De ketel bestaat uit twee schotten. Op het tweede schot ligt de stoomdom, die nog net plaats laat voor zandkast en veiligheidsventiel. De schuifbeweging is van het Heusinger type. De zijdelingse waterkasten hebben samen met het tussen het chassis gelegen reservoir een inhoud van 7 m³. De kolenvoorraad bedroeg 2,9 ton. Het verschil in snelheid en trekkracht was zeer groot in vergelijking

met de oude types. De onderstaande tabel toont dit verschil duidelijk aan :

Helling:	Snelheid: 15	20	30	40	45	50
1: 100 (T3)	330T	270T	175T			
(T9.3)	500T	405T	280T			
	185T	150T	115T			

De T9.3 was zo succesvol dat er in de jaren 1901 tot 1914 alleen al voor de Pruisische Staatspoorwegen niet minder dan 2060 loks gebouwd werden door alle grote lokomotiefbouwers, zoals: Union, Schichau, Henschel, Hohenzollern, Humboldt, Jungs, Orenstein & Koppel, Borsig, Hanomag, Hagans, Vulcan en Grafenstaden.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de T9.3 zowel in het oosten als in het westen gebruikt en tussen de twee oorlogsperiodes werd hij met vrijwel dezelfde intensiteit ingezet, alleen werden de loks naar de rangeerdienst verdrongen. Pas na de Tweede Wereldoorlog begon het uitsterven, eerst langzaam en vervolgens in steeds toenemende mate. Bij de DB werd de laatste T9.3, de 91.1595, op 1-7-1964 buiten dienst gesteld. De 91.971 van de DR bleef tot 22-2-1971 in dienst.

DE T9.3 ALS TYPE IN BELGIE

De 9315 bleef na de kapitulatie van het Belgische leger achter in de stelpplaats van Brugge. (september 1940)

Foto: K-J Harder (verzameling M. Delie)





De 911845 voor de loods van het depôt van Rostock in augustus 1966.

Foto: Max Delle

Dit type maakte deel uit van de meer dan 2000 lokomotieven die Duitsland aan België moest afstaan als herstelbetaling voor de geleden oorlogsschade tijdens de Eerste Wereldoorlog. Bij de inventaris van juli 1921 waren 81 locomotieven aanwezig. De eerste gegevens over hun inzet vinden wij in 1922 bij de stelplaatsen Aarschot, Luttre, Tienen en Herbesthal.

Vanaf 1923 kan men vaststellen dat ze over het hele land verdeeld werden. De voornaamste concentratie van de locomotieven bevond zich in Schaarbeek, voor de rangeringen in de Brusselse stations, en in Herbesthal, waar ze eveneens voor de rangeringen zorgden. De locomotieven werden tevens ingezet voor de lokale goederentreinen op de Vennbahn. Andere stelplaatsen zoals Aarschot, Antwerpen-Dam, Tienen, Luttre, Kortemark, Merelbeke, Herbesthal, St-Ghislain, Kortrijk en Latour waren de verblijfplaatsen van de 93'ers.

In 1940 werden alle locomotieven door de bezettingmacht terug naar Duitsland overgebracht, maar in 1944-1945 werden ze weer aan België teruggegeven. Hoewel het niet alle dezelfde locomotieven waren die werden teruggegeven - enkele waren tijdens de krijgsgebeurtenissen vernield - bleef het aantal van voor de oorlog toch behouden.

De grote herverdeling van de stelplaatsen kwam in 1947 toen de grootste concentratie te Antwerpen-Dam plaatsvond. Hier werden de locomotieven ingezet voor de rangeerdiensten in de haven en tevens ook voor de lokale goederen-

diensten en stationsrangeringen in Essen, Lier, Turnhout en Herentals. Aarschot onderhield twee reizigersdiensten van Zichem naar Scherpenheuvel.

De stelplaats Ath nam 8 diensten voor zijn rekening, zowel wat betreft de rangeringen als de lokale goederendiensten. Aan Oostende wer-

den 6 diensten toegekend, in Walcourt vielen er 3 aan de 93'ers te beurt en in geringer aantal waren ze ook aan te treffen in Brugge, Baulers en St-Ghislain.

In 1951 werden de diensten van St-Ghislain en Baulers door andere locomotieven overgenomen. De locomotieven van Antwerpen-Dam, Oostende en Wal-



De 93011 van de stelplaats Antwerpen-Dam, bij het rangeren in de haven van Antwerpen. (augustus 1954)

Foto: Max Delle



De 93061 bij het rangeren in Antwerpen-centraal; stelplaats van de lok was Berchem. (april 1950)

Foto: Roger Vissers
(verzameling M. Delie)

court werden in 1956 overgeplaatst naar de stelplaatsen Berchem en Brugge, waar een uitbreiding van de diensten met de 93'ers plaatsvond. In Berchem gebeurde dit in het bijzonder in het belang van de rangeerdiensten Antwerpen-Centraal.

In 1958 en 1959 treffen we nog een paar loks aan in Dendermonde en St. Niklaas.

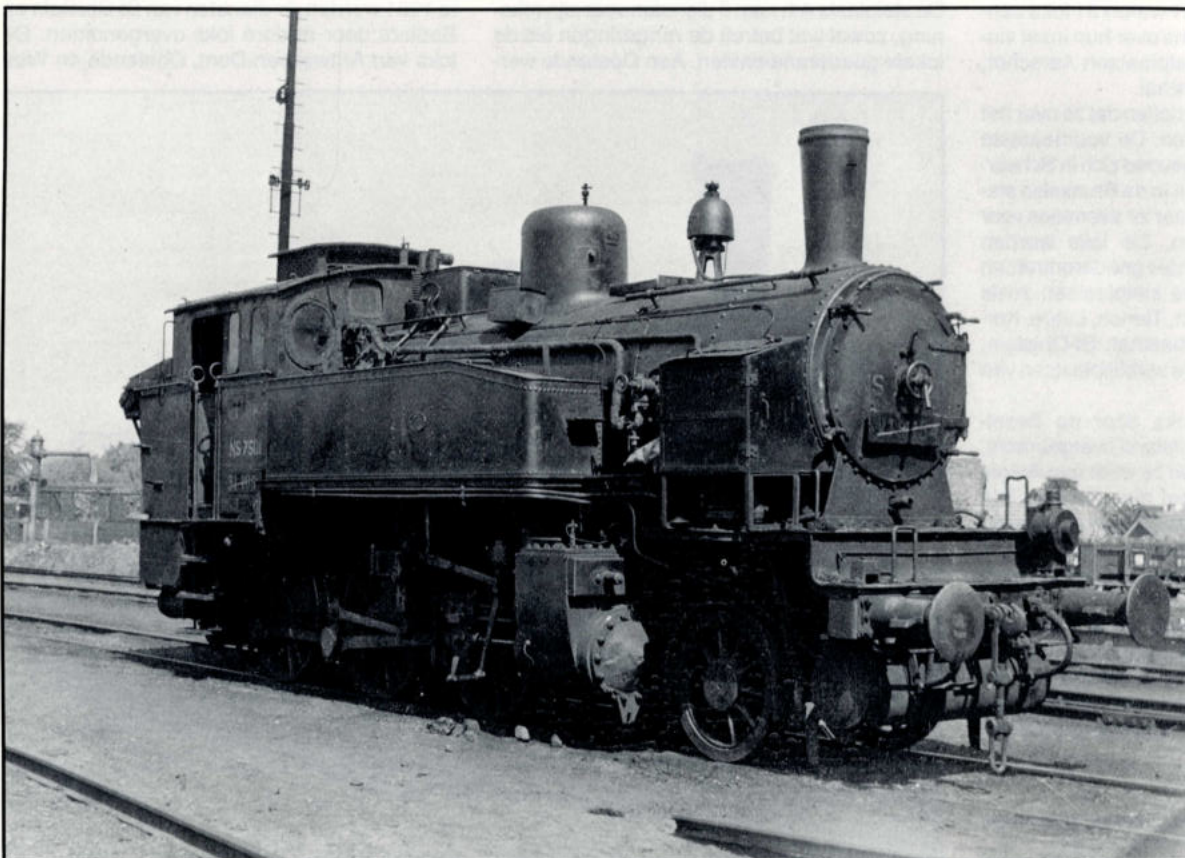
De 7 loks die in 1961 nog voorhanden zijn, zorgen voor twee diensten in Brugge en drie diensten in Berchem. Na de zomerdienstregeling van 1962 werden alle 93'ers afgesteld.

TECHNISCHE FICHE VAN HET TYPE 93

Totale lengte over de buffers gemeten	10.700 mm
Totale asstand drijfassen	3.300 mm
Asstand drijfassen onderling	1.650 mm
Asstand bissel - 1ste drijf	2.700 mm
Totale hoogte	4.200 mm

Doormeter van de drijfwielen	1.350 mm
Doormeter van de bisselwielen	1.000 mm
Voorraden: Water	7,2 m ³
Kolen	2,9 t
Dienstgewicht	59,5 t
Asdruk: Bissel	14,9 t
1ste drijf	14,9 t
2de drijf	14,9 t
3de drijf	14,8 t
Max snelheid	60 km/h

Max Delie



Een exemplaar van de T9³ deed zijn werk op het Nederlandse Spoorwegennet. Het betreft de 7501, die hier op 07-08-1945 is gefotografeerd in depôt te Hengelo.

Foto: A.D. de Pater
(verzameling Waldorp)

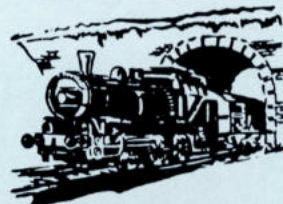
Defilé van de T9³ op schaal. Bovenaan de pagina ziet U de Nederlandse versie, die door de specialist op dit gebied, Philotrain, op ondergeschikte punten gewijzigd en buitengewoon fraai is gedetailleerd. Wat dit laatste betreft introduceert Philotrain een verbouwingssset waarmee U deze variant op basis van een Liliput-model BR 91 kunt vervaardigen. Voorts ziet U onderaan de pagina de „Belgische” versie van het type 93 dat wij al in het vorige nummer aan U voorgesteld hebben; ook in dit geval is uitgegaan van de Liliput BR 91.

Foto's: Kurt Heidbreder





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 direct 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 goederenwagons (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 Fl 6,95, Ibertren Fl 3,95 Electrotren Fl 4,95, TER (technisch) Fl. 10 Ter (algemeen) Fl. 5, Häusle Fl 3, per catalogus Fl 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 bietenwagons, 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.

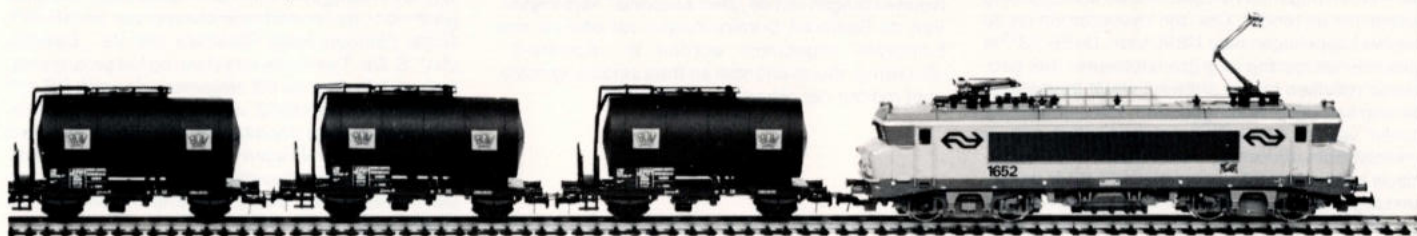
Het chassis is van metaal, de bovenbouw van kunststof. Alle 4 assen zijn aangedreven; 2 wielen hebben antislipping. Omschakelbaar op bovenleiding. Verlichting wisselt met de rijrichting. Lengte 200,2 mm.

ROCO Roco

Supermodelkwaliteit voor 'n eenvoudige prijs



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



VERSLAG VAN DE 38e INTERNATIONALE SPEELGOEDBEURS TE NÜRNBERG

Nu de Internationale Speelgoedbeurs weer achter ons ligt, kunnen we constateren dat de nieuwe kleuren van de DB, het grote spoorwegjubileum in Oostenrijk en „750 jaar Berlijn” min of meer het gezicht van deze beurs bepaalden.

Toch waren er ook voldoende nieuwtjes die de interesse wekten van de inkopers en de vakpers. Alhoewel het aantal spectaculaire nouveautés begrenst was, kunnen modelspoorvrienden in alle schalen aan hun trekken komen. We hebben dus een zorgvuldige keuze moeten maken. U zult er echter nog rekening mee moeten houden dat de meeste nouveautés pas in de tweede helft van het jaar bij de vakhandel verkrijgbaar zullen zijn. Van vele getoonde modellen was slechts een handmonster aanwezig. Van andere modellen was alleen een foto voorhanden, daarom moet U ons beursbericht als een eerste indruk beschouwen. Dat we in dit beursoverzicht zoveel aandacht besteden aan buitenlandse modellen vindt zijn oorzaak in het feit dat ons Journaal ook in Duitsland, Italië en Groot-Brittannië verschijnt en wij het verslag van de beurs gemeenschappelijk publiceren. Wij hopen dat U zult begrijpen dat ook onze buitenlandse modelspoorwegvrienden optimaal geïnformeerd willen worden over hetgeen deze 38de Neurenbergse Speelgoedbeurs te bieden had.

ARNOLD

Hier zagen wij een schitterend model van de „Kittel-Dampftriebwagen” naar een model van de Koninklijke Württembergse Staatsspoorwegen in „Deutsche Reichsbahn”-uitvoering en de snelrelinokomotief van de BR 18 (de beroemde „Bayerische S 3/6”). Het kleine stoomrijtuigje zal reeds in april verkrijgbaar zijn, de S 3/6 zal echter pas in de herfst bij Uw vakhandelaar verschijnen. Eveneens in april kan men nog een nouveauté verwachten die vele vrienden maken zal, nl. een model van het rangeerlokotiefje BR 322 (KÖF 3) in de kleurstelling blauw-beige. Kort na het sluiten van de beurs zal de rangeerlokotief Ee 3/3 van de SBB (strijkijzer) reeds leverbaar zijn. Verder zagen wij een groot aantal kleurvarianten van reeds bestaande modellen van de DB en andere Europese spoorwegen, onder andere de Badische tenderlokotief Vlc, personenrijtuigen en goederenwagens alsmede een 3-wegwissel.

FLEISCHMANN

Op 10 mei van dit jaar zal bij Fleischmann het honderdjarig bestaan gevierd worden. Deze gebeurtenis is terug te vinden in het nieuwe programma voor het jaar 1987. Een nieuwe ster onder de stoomlokomotieven in schaal HO zal ongetwijfeld de Pruisische P 10 worden, die in „Reichsbahn”-uitvoering verschijnen zal. Een model hiervan was echter niet op de beurs aanwezig.

Twee interessante modellen kon men ons echter wel tonen, de 01164 van de DB en de BR 50 van de „Deutsche Reichsbahn” uitgevoerd met „Wagner”-windleiplaten, een vierde Dom en veel extra detaillering. Zowel de snelrein- als goederentreinlokotief werden uitgerust met een nieuwe kortkoppeling tussen lok en tender. Ook zijn zij voorbereid op de nieuwe koppelingen naar NEM-norm. De BR 03¹⁰ in stroomlijnuitvoering in grijze fotokleuren met geopende rolluiken bij het drijfwerk wordt eenmalig in de loop van het jaar aangeboden. Het schitterende model van de BR 56²⁰⁻²⁹ zal binnenkort ook in wisselstroom-uitvoering verkrijgbaar zijn. Hagelnieuw is de universele lokotief 120-103 in de toekomstige kleuren van de DB. Ook de personenrijtuigen in de nieuwe intercitykleuren worden door

Fleischmann op de markt gebracht. Verder zal een complete serie „Silberlingen” gebracht worden in superdetaillering en een ligrijtuig der 2de klasse. Bij het model van de Ae 3/6 van de SBB, met een zeer filigrant uitgevoerde metalen kap, zullen de Zwitserse modelbaanvrienden zich de vingers af kunnen likken. Als bijzondere uitgave voor 1987 komt de „Landbote II” op de markt. Deze bestaat uit de G 8² plus zes goederenwagens, allen in pruisische kleuren. Deze serie moet echter wel voor 30 april 1987 besteld worden. Tevens zijn weer 7 lokomotieven voor het FMZ-systeem voorbereid. Aanmerkelijk geringer is het nieuwe aanbod in schaal N. Hier gaat het hoofdzakelijk om variaties in kleur en vormgeving. Bijzondere aandacht verdienen hier de BR 120 in de nieuwe kleuren, de BR 39 van de DB, de glazen trein in crème-rood en de BR 01¹⁰ in de grijze kleur met geopende rolluiken ter hoogte van het drijfwerk. Een model van het motorrijtuig BR 628/629 kon men ons op de beurs nog niet tonen. Verder zagen wij veel kleurvarianten van bestaande modellen. Een echte verrassing was de Profikoppeling in schaal N, waarop wij nog uitvoerig terug zullen komen.

PIKO

Hier vonden wij tot onze grote verrassing een zorgvuldig uitgevoerd model van een Saksische stoomlokomotief, de BR 38²⁻³ in schaal HO van de „Deutsche Reichsbahn”. Verder zagen wij twee goederentreinen, beide getrokken door een Saksische XIV-HT in „Länderbahn” kleuren.

L.G.B.

Met een uitstekend model van de „Spreewaldguste”, een 1' C-tenderlokomotief van Arnold Jung zal Lehmann vele van zijn vrienden een genoegen doen. In de toekomst zullen twee kleine personenrijtuigen van de museumlijn Bruchhausen-Vilsen-Acendorf aan deze lokotief gekoppeld kunnen worden. Verder zagen wij een 4-assig restauratierijtuig van de „Rhätische Bahn” en fraai uitgevoerde goederenwagens. Heel mooi waren ook de beide Zwitserse bierwagens en een circuswagen.

LILIPUT

Ook bij Liliput in Wenen viert men in 1987 feest. Aanleiding voor dit feest en voor de nieuwe activiteiten is het 40-jarig jubileum van dit bedrijf. Het model van de drie-delige SVT 137 in „Deutsche Reichsbahn”-uitvoering was reeds voor de beurs leverbaar. Een jubileumsuitgave, bestaande uit de Badische Vlc met 4 „Langenschwalbachern” kunnen we nog deze zomer verwachten. Iets langer zullen we moeten wachten op het „Wittfeld” accutreinset (de latere ETA 177). De BR 05 van de DB wordt in een geheel nieuw concept gebracht. Zeer spoedig zullen ook de „blaue Enzian” en de reeds eerder aangekondigde Oriënt Express verkrijgbaar zijn. Voor de liefhebbers van modern materieel is er de nieuwe stoptrein van de SBB. In het voorjaar zullen de nieuwe rijtuigen van de „Swissexpress” verschijnen. Van de Badische D-treinrijtuigen zal een set met 5 rijtuigen uitgebracht worden in „Epoche-II”-uitvoering. Kleurvarianten en fraai smalspoormaterieel ronden het nieuws voor Liliput af.

LIMA

Bepaald internationaal is het programma van Lima

wel te noemen. Maar liefst 66 produkties in schaal HO en 16 in schaal N werden aangekondigd. Het gaat hierbij om lokomotieven en treinstellen uit Frankrijk, Italië, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland. Voor de liefhebbers van de Nederlandse Spoorwegen brengt Lima de bouwserie 1300 in zowel blauwe als geelgrijze uitvoering (ook voor wisselstroom). Hierop zullen wij te zijner tijd uitvoerig terugkomen. Eveneens zagen wij de IC-3 in Martin Air uitvoering, dit was echter een handgeschilderd model.

MÄRKLIN

Zoals elk jaar was het een drukte van belang bij de Märklin-stand. Op een spoor-1 baan reed een P8 zijn rondjes met een videocamera in de rookkast. Op beeldschermen werd zijn tocht door berg en dal zichtbaar gemaakt. Opmerkelijk was het geheel nieuwe concept voor zowel rollend materieel als rails in schaal 1.

Geheel nieuw in HO, bij Märklin, weliswaar in de Württembergse traditie een model van de „schöne Württembergerin” (de Württembergse C) in superuitvoering. Een fraai exemplaar met uitgebreide detaillering werd ons op de beurs getoond. De bijpassende rijtuigen BC 4i Wü 00, C 4i Wü 01/27 en Pwi Wü 09 stellen ons in staat de „Länderbahnzeiten” te doen herleven. Ook de vrienden van de Pruisische Spoorwegen worden bij Märklin niet vergeten. Een model van de T18 en een drietal dubbele coupérijtuigen zal bij menig modelspoorliefhebber het hart sneller doen kloppen. Verder zagen wij een BR 050 met kuitpender, de Zwitserse krokodil in de bruine kleur en 2 elektrische lokomotieven van de Zwitserse Spoorwegen in de nieuwe kleurstelling. Ook bij spoor 1 ging men op de Pruisische toer. De BR 78 werd weer groen en de coupérijtuigen kregen ook hun oorspronkelijke kleur terug.

Geheel nieuw voor ons en de meeste andere bezoekers van deze beurs was een model van de Berlijnse S-Bahn, uitgebracht door Primex. Het gaat hier om een 3-delig treinstel BR 275 van de BVG, weliswaar in een vereenvoudigde uitvoering in blik maar technisch perfect. Ook Märklin rust zijn materieel nu uit met een kortkoppeling. Een geheel nieuw concept dat het mogelijk maakt ook rijtuigen die nog niet hiervan voorzien zijn probleemloos te koppelen, zelfs in bogen met een radius van 360 mm. Ontkoppelen geschiedt door middel van de ontkoppelrail, de telxkoppeling of met een handontkoppelaar, die bij elke wagen geleverd wordt. De nieuwe kortkoppeling zal verkrijgbaar zijn in verpakkingen van 50 stuks. Ter gelegenheid van het 750-jarig bestaan van de stad Berlijn brengt Märklin een éénmalige serie van 3 lokomotieven in grijze uitvoering. Het gaat hier om de BR 03, de BR 86 en de E 04. Deze worden in één verpakking geleverd.

RIVAROSSA

Zeer fraai is de „Henschel-Wegmann-Zug” samengesteld uit 4 rijtuigen en de stroomlijntenderlokomotief 61 001. De Mallet-lokomotieven Gt 2 x 4/4, de BR 96, werden verbeterd en voorzien van koppelingsschachten naar NEM-norm. Deze lokomotieven zijn ook verkrijgbaar voor het 3-railsysteem. Ditzelfde geldt voor de tenderlokomotieven van de BR 77⁰. Grote plannen heeft Rivarossa met de „Bayerische” S 3/6. Tien varianten staan op het programma, inclusief de door de DB omgebouwde serie BR 18⁶. Bijzondere aandacht verdient het uit 1938 stammende Italiaanse dieseltje „Breda”. Zowel in schaal HO als in schaal N zagen wij veel materieel naar voorbeeld van de Amerikaanse Spoorwegen. Bovendien zijn te vermelden enige goederenwagens en een slaaprijtuig van de CIWL.



In de nieuwe kleuren van de DB: de BR 111 in schaal N van Arnold.



„Dampftriebwagen“ DW 8 van de „Deutsche Reichsbahn“ in N van Arnold.



Diesellokomotief V 200 001 vande DB van Arnold.



Model van de BR 18 505 van Arnold.



Kleine diesellokomotief BR 332 van Arnold.



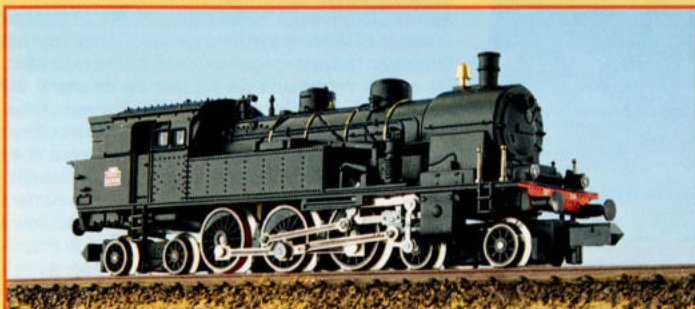
Nouveauté van Arnold: de Ee 3/3 van de SBB.

In N van Arnold: tenderloek 232 TC 414 van de SNCF.



De Re 4/4 II van de SBB van Arnold.

De 111 068 in de nieuwe DB-kleuren van Arnold.





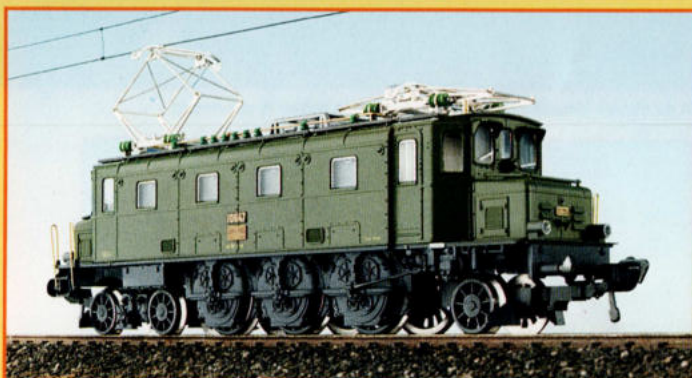
De BR 03.10 van Fleischmann in HO met geopende rolluiken bij het drijfwerk.



Handmonster van BR 01 in HO van Fleischmann.



De „Gläserne“ in crème-rood van Fleischmann „Piccolo“.



De Ae 3/6 van de SBB van Fleischmann in HO.



Van Fleischmann in HO: de BR 50 van de „Deutsche Reichsbahn“.



Restauratiewagen van de „Rhätische Bahn“ van L.G.B.

De zeer fraaie 1' C-tenderlokomotief „Spreewaldguste“ van L.G.B.



ROCO

Ook dit jaar weer geen zondvloed van nouveautés. Samen met de Württembergse C verschijnt dit jaar een tweede grote stoomlokomotief, de BR 042 van de DB. Op de beurs konden wij waarnemen dat dit model al in een vergevorderd stadium is. Ook bij de railbus VT/VS/VB 98 was, alhoewel nog niet geheel gereed, een excellente detaillering te herkennen. Ook Roco gaat niet voorbij aan het jubileum van de stad Berlijn. Met een speciale serie van de „Stadt-bahn Berlin“ feliciteert Roco deze stad. De trein bestaat uit een Pruisische T 12 en twee daarbij passende eenheden van kort gekoppelde coupérijtuigen.

Aan de „Bayerische“ glaskasten, de BR 03 en twee 2-assige rijtuigen wordt hard gewerkt, maar voor het einde van het jaar mogen we deze niet verwachten. De eerste nouveauté die dit jaar op de markt zal komen is de geliefde „Gläsernen Zug“ in een uitvoering Epoche IV. Daarna zullen volgen: de verbeterde modellen van de elektrische lokomotieven E 44 en E 44⁵, alsmede 2 uitvoeringen van de diesellokomotief BR 215. Zeer omvangrijk is het assortiment Oostenrijks materieel dat in verband met het jubileum daar verschijnt. Ook modelbaanvrienden in Frankrijk en Zwitserland worden niet vergeten. Voor de Bel-



Nieuw bij Liliput: de Oriënt-Express wagen in HO.



Pendelrijtuig van de SBB in HO.



Goederenwagon „Weiacher Kies“ in HO van Liliput.



Hollandse elektrolokomotief van de serie 1300 van Lima.



Intercity-rijtuig van de NS van Lima.



Elektrolok Re 6/6 van de SBB van Lima.



De FS elektrolokomotief E 424 van Lima in HO.



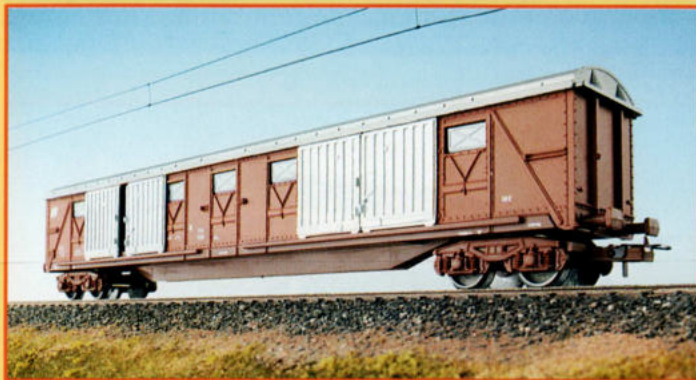
De ALe 601 „Marco Polo“ van Lima in HO.



Voor de Engelse modelspoorwegvrienden „Network South East” van Lima in HO.



Een HO-nouveauté van Lima: „Oor Wullie” van de klasse 37.



Gesloten goederenwagon van het type Babss van de FS van Lima.



De „Gatwick Express” van de klasse 73 in HO van Lima.



Ter gelegenheid van het jubileum in Berlijn brengt Märklin éénmalig de 03 124.



In spoor 1 brengt Märklin een model van de 80 030.



De Württembergse C met rijtuigen van Märklin in HO.



Nieuw bij Primex een model van de „Berliner S-Bahn”.

Nouveauté van Piko: de Saksische 38 234 in HO.



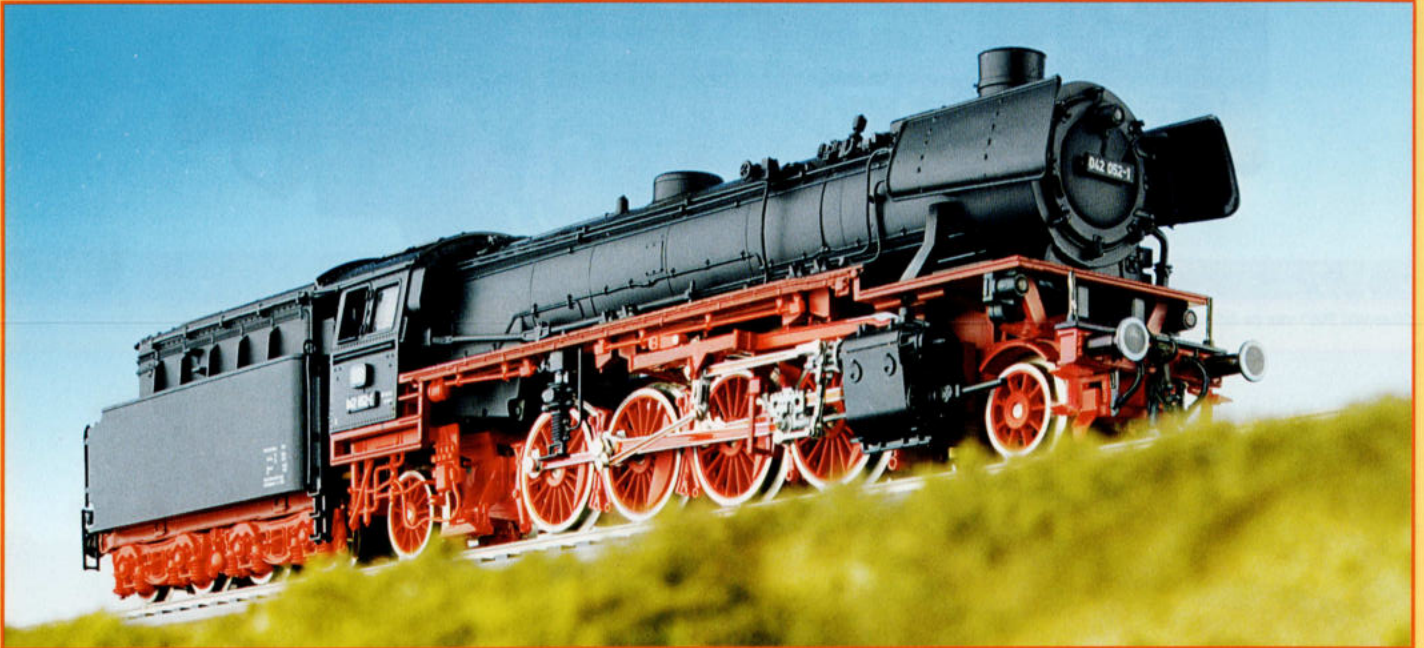
Een goederentrein van Piko in HO.



De „Henschel-Wegmann-Zug“ van Rivarossi in HO.



Dieselrijtuig „Breda“ in HO van Rivarossi.



Het prachtige model van de BR 042 als handmonster in HO van Roco.



Driedelig dieselrijtuig BR VT 98.95 in HO van Roco.



Exclusieve uitvoering van 1ste klasse rijtuig Ayse 604 van Roco.



De „Gläsernen“ in de nieuwste DB kleurvarianten.

IC-rijtuig in de nieuwste DB-kleuren.



In nieuwe kleuren het HO-model van de ÖBB 1044 van Roco.

Gesloten goederenwagen van de ÖBB in HO van Roco.





Stoomloek 5951 van de NS naar voorbeeld van Roco BR 74.



Rijtuig voor sneltreinen van de BLS in HO van Roco.



Personenrijtuig „Seetal" van de SBB in HO van Roco.



Nieuw voor de N-vrienden de V 200 van Roco.

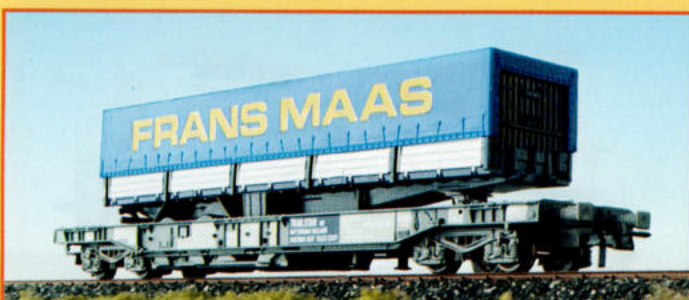


Goederenwagen „De Hoop" van Roco in HO.



Schulifwandwagen van de NS-postdienst in HO van Roco.

De Roco-Preiser circusset. Set I bestaat uit 4 rongenwagens,...



Huckepack-wagen met een aanhanger van de firma Frans Maas; Roco in HO.

...de circusset II bestaat uit drie gesloten goederenwagens en een speciaalwagen.





De nieuwe Oriënt Express rijtuigen van Minitrix.



In de nieuwe kleuren van de DB: de 120 103 van Minitrix.



Een Minitrix model van de 193.



Een verbeterd model van het vroegere „Deutsche Reichsbahn“ coupérijtuig in HO van Trix.



De „glaskasten“ met „Bayerische“ personenrijtuigen van Minitrix.

gische markt kondigt Roco modellen aan van de diesellokomotieven 6246 en 6300, alsmede een model van de elektrische lokomotief 10.1004, die alleen in België verkrijgbaar zal zijn. Een model van een gesloten goederenwagon sluit de rij van verrassingen voor onze Belgische vrienden.

Aanmerkelijk minder is het aanbod van nouveautés in schaal N. Binnenkort zal de lang verwachte V 200 verkrijgbaar zijn. Kort daarop zal de BR 290 in blauw-crème uitvoering op de markt verschijnen. Twee diepladers en enige Zwitserse rijtuigen komen ook in het programma. Op de Roco smalspoorbaan kunnen we een stoomlokomotiefje van vier verschillende schoorstenen voorzien. Bij de toebehoren zagen wij een nieuwe transformator met regelbaar. Deze werkt met impulsbreedte. Met de nieuwe „Walk around Control“ kunnen we onze lokomotief al wandelend bedienen. Een ontkoppelrail met ondergronds relais is in voorbereiding.

ROCO - NEDERLANDSE MODELLEN

Ook bij Roco weer modellen van de Nederlandse Spoorwegen. De stoomlok 5910, één van de 18 exemplaren die kort na de Tweede Wereldoorlog enige tijd in ons land dienst deden. Een 3e klas personenrijtuig (ex blokkendoos) en 3 goederenwagens

completeren het Nederlandse programma. Ook interessant voor Nederland is het verschijnen in model van de Franse E-lok BB 300. Van dit model hebben van 1949 tot 1951 in totaal 11 machines in ons land gereden, gehuurd van de SNCF.

TRIX & MINITRIX

Echt nieuw in schaal HO zijn een 3-delig „Old Timer“ treinstel ET 89 3en een serie 2- en 4-assige ketelwagens. Verbeterd worden de oude 2-assige coupérijtuigen van de vroegere „Deutsche Reichsbahn“ en het daarbij passend bagagerijtuig. Kleurvarianten zijn de rijtuigen van de CIWL en de E 36 in grijze uitvoering. Een Pruisische goederentrein bestaande uit de tenderlok T 13 en 4 goederenwagens is de bijdrage van Trix n.a.v. het 750-jarig bestaan van de stad Berlijn.

Bij Minitrix zal deze zomer de 120 103 nieuw op de markt komen en in de herfst kunnen we de BR 193 verwachten. Eveneens in de herfst zal de nieuwe, uit 3 rijtuigen bestaande, „S-Bahn-Wendezug Rhein/Ruhr“ geleverd worden. In het voorjaar komen 2 Bayerische personenrijtuigen uit 1910 en een bagage-postrijtuig uit 1914, allen in „Reichsbahn“-uitvoering, op de markt. In de zomer kan men de BR 85 in Epoche III uitvoering verwachten. Drie

uitvoeringen van de glaskasten zijn tegelijkertijd in voorbereiding, nl: een „Bayerische“, een Oostenrijkse en één in DB-uitvoering. Enige nieuwe goederenwagens en talrijke kleurvarianten van reizigersmaterieel completeren het aanbod in schaal N.

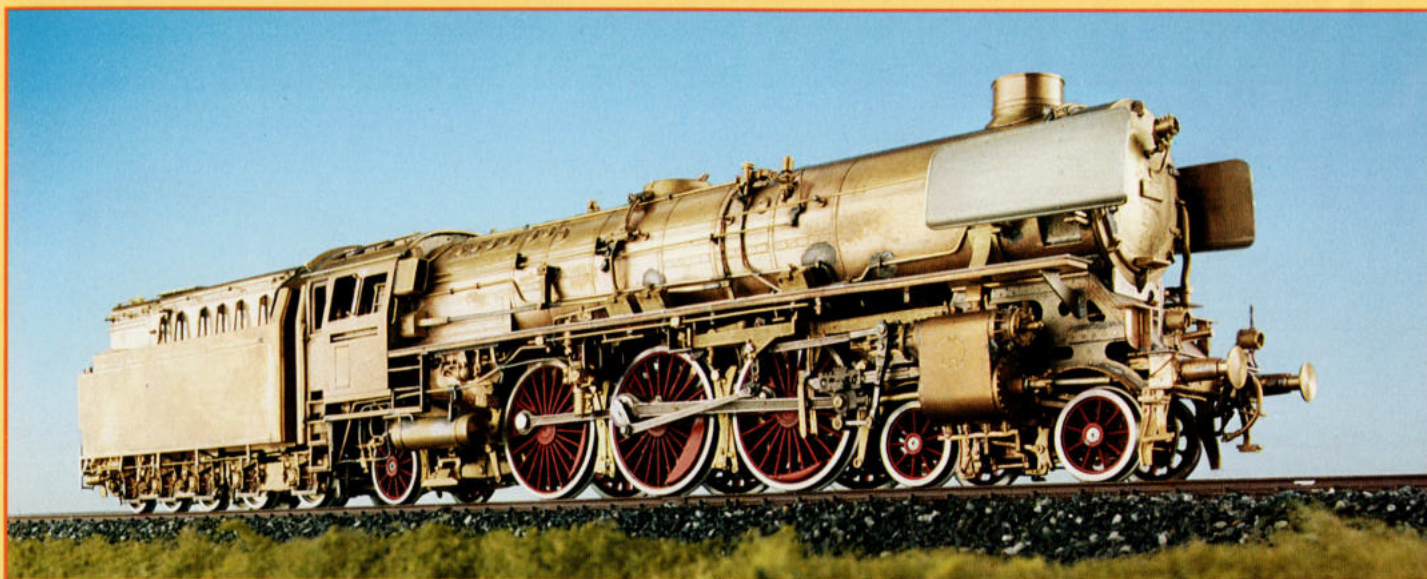
KLEIN SERIEMODELLEN

Uit plaatsgebrek is het ons onmogelijk ook de kleine modelspoorwegfabrikanten elk apart met hun nouveautés voor te stellen, ondanks het feit dat hier vele interessante ontwikkelingen gepresenteerd werden. We moeten ons echter beperken, een keuze uit de interessante modellen vindt U op onze fotopagina's. Bij het op de markt verschijnen van deze modellen komen wij te zijner tijd hierop gaarne terug.

BRAWA

De firma Brawa komt dit jaar met een model van een kleine bekolingsinstallatie. In de definitieve uitvoering wordt het een witmetalen constructie op een grondplaat van giethars. Bijbehorend wordt een slakkenbak, eveneens uit witmetaal en een rek met ontslakkingsgereedschap, uitgevoerd in messing, geleverd.

Verder zagen wij o.a. straatlantaarns naar voorbeelden uit Keulen en München in schaal HO en N. Een



Wordt gegarandeerd een supermodel: de BR 012 van Lemaco.



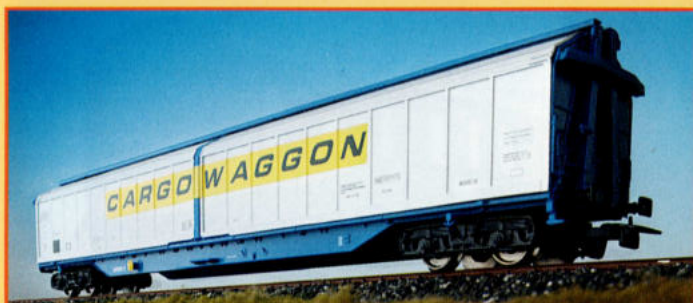
De ETA 176 van Lemaco in HO.



Motorrijtuig van de „Salzburger Lokalbahn“ van Günther in HO.



Biller Bahn (eerder RaiMo) presenteert een wijnwagen in spoor 0.

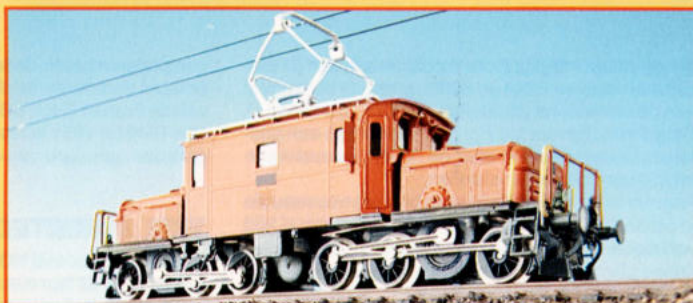
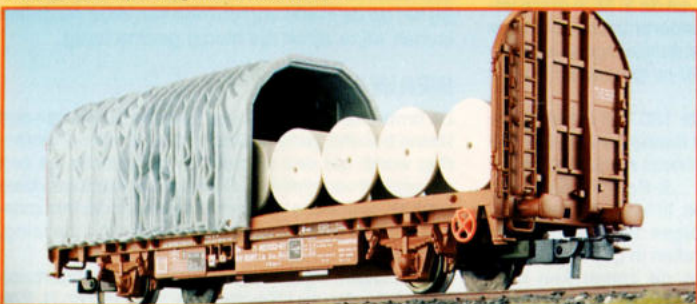


Nieuw bij Jouef deze goederenwagen.



Nu verkrijgbaar de „Bayerische“ 56 951 in HO van Metropolitan.

Een papiertransportwagen van Electrotren.



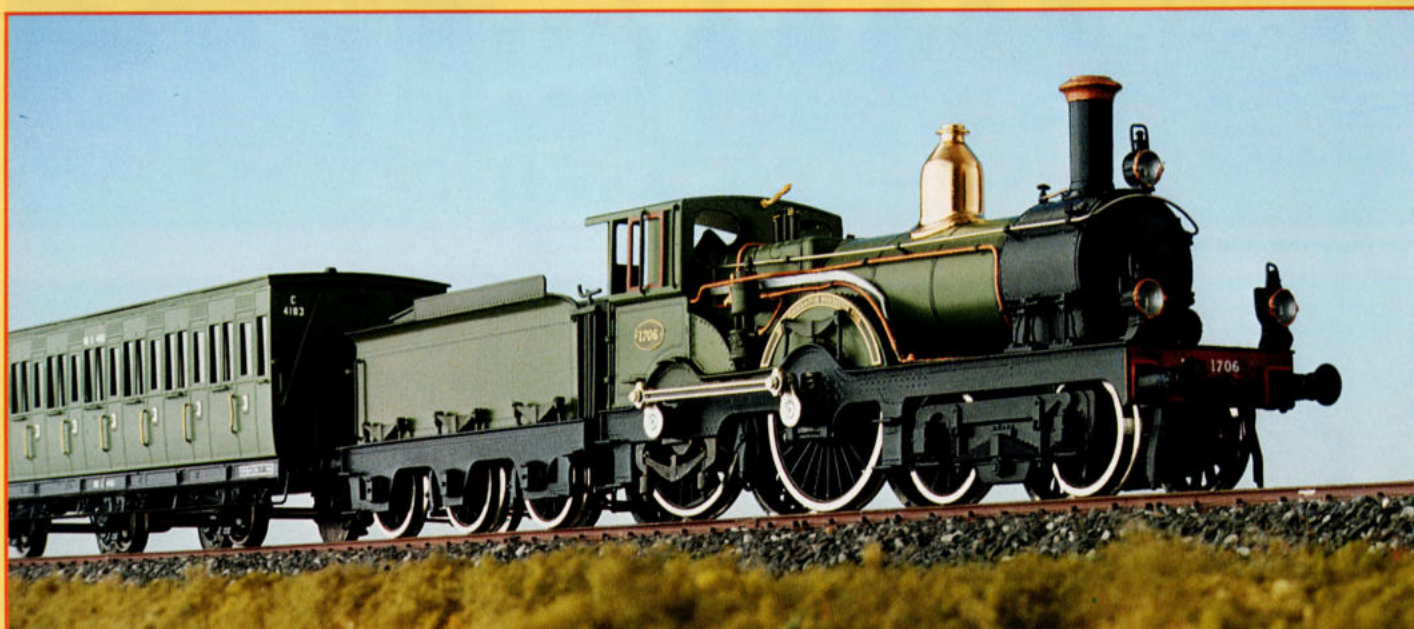
Reitz brengt de „Seetal Krokodil“ in N uit.

De Belgische bovenleiding op schaal HO van Sommerfeldt.





Weinert levert een superdetaillering voor de 03 068 in HO op basis van een Roco 01 model.



Nieuw bij Philotrain is de NS 1700.



Van Phildie de NS-bovenleiding in schaal N.



Messingmodel van de NS-diesellokomotief 2400 in N van Phildie.

model van een mast met klok zal op menig rangeerterrein een plaatsje vinden.

FALLER

De firma Faller komt dit jaar met veel nouveautés. Exclusief voor 1987 is een grote brandweerkazerne in de bouwstijl van rond de eeuwwisseling. De garage biedt plaats aan 6 brandweerauto's en een robuuste toren dient voor het drogen van de slangen. Daarvan afgeleid is een gemeentehuis voor een kleine stad annex brandweerkazerne en een winkel in dezelfde stijl.

Uit zes verschillende bouw pakketten kan men een „tuinstad” bouwen in de stijl der jaren twintig. In de serie lokomotiefonderhoud een verdere uitbrei-

ding met een compressorhuis met aanbouw, een installatie om de vlampijpen door te blazen en een rek met ontsluitingsgereedschap. Als uitbreiding bij de kermisattracties brengt Faller een zweefmolen compleet met motor en 2 verpakkingen met kermis- en marktkramen.

In schaal N vinden we nu ook de bekende kerk als kloosterkerk en dorpskerk. Eveneens in schaal N vinden we de „tuinstadhuizen” in 3 verschillende uitvoeringen.

HEKI

Voor de moderne bediening van de modelbaan brengt Heki een overzichtelijk paneel met geavanceerde elektronische bouwstenen. Het systeem

werd, zoals de firma Heki ons mededeelde, in samenwerking met een professionele modelbouwer ontwikkeld. Het prototype heeft zich reeds in 1984 op een technische expositie in Tokio bewezen.

In het programma van modelbomen zagen wij enige mooie nieuwe exemplaren, speciaal in de „Realistic”-serie. Ook zagen wij in de Heki-stand nieuw gereedschap voor de modelbouwer, waaronder messen, spatels enz.

KIBRI

Het welbekende fabriekscomplex in schaal HO wordt nu ook in schaal Z geleverd, alsmede de huizen uit de jaren twintig & dertig. In schaal HO brengt Kibri 2 dorpsbrandweerkazernes, een flatgebouw in aanbouw en een set bouwmaterialen. Een complete set



Fallers exclusiefste model voor 1987: de brandweerkazerne in de bouwstijl van rond de eeuwwisseling.



„Tuinstadhuys“ in HO van Faller.



Het „Knusperhaus“ van Faller in HO.



Fabriekscomplex in Z van Kibri.

van een Zwitsers dorp bestaat uit een station, kaasboerderij, woonhuis en een schuur. Ook voor de N-rijders een samengestelde set bestaande uit station „Munderkingen” en 3 dorpsgebouwen. Een bankgebouw en een model van station „Ensingens” completeren de nouveautés in deze schaal.

MZZ

Ook hier weer de brandweer zowel in schaal N als schaal HO, zowel drie-dimensionaal als in de vorm van achtergrondcouliissen. Interessant voor de bouwers van diorama's zijn de relatief goedkope, zeer fraaie bomen, die grotendeels uit natuurlijke materialen samengesteld werden. In de serie miniatuurauto's, in de schalen N en Z, verschenen enige interessante nieuwe modellen.

POLA

Weinig nieuws bij Pola dit jaar. De meeste der getoonde modellen waren reeds eerder aangekondigd. Een opvallende verschijning in HO is een huis in „Jugendstil” waarvan helaas slechts een weinigzeggend handmonster aanwezig was. In schaal II zagen wij een baanwachter die voor zijn golfplaten huisje de spoorbomen open en dicht draait.



Een kleinbekolingsinstallatie van Brawa in HO.



Compressorhuis met aanbouw van Faller in HO.



„Jugendstilhaus” in HO van Pola.

Nieuw van Vollmer het HO-model van station „Benediktbeuern”.



Zaagmolen met watterrad van Vollmer in HO.



Van Pola voor L.G.B.: baanwachterhuisje.

Eveneens in HO „Forsthaus” van Vollmer.





Nieuw van Preiser zijn de kraampjes voor de kerstmarkt in HO.

REVELL

Bij Revell zagen wij slechts foto's van, overigens speciaal voor de in N-Duitsland gesitueerde modelbanen, aantrekkelijke gebouwen.

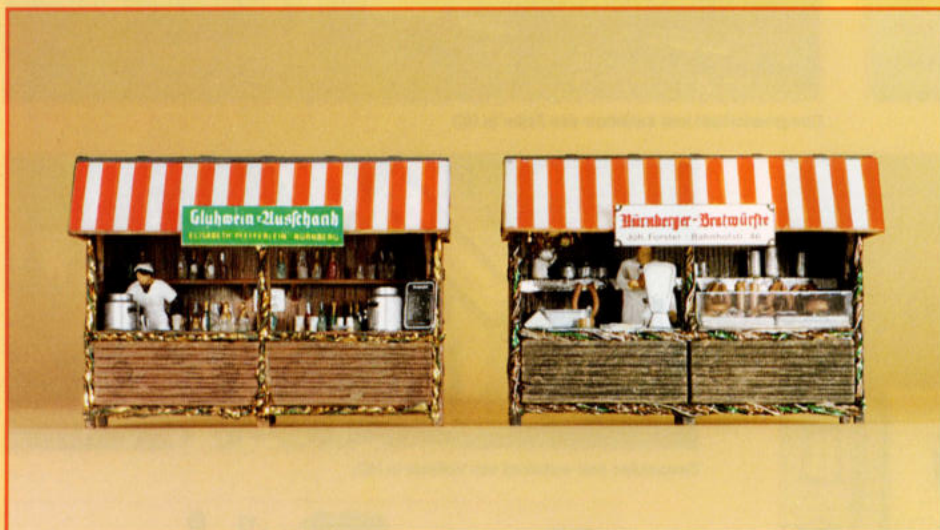
VOLLMER

De firma Vollmer brengt een schitterend model van

het station „Benediktbeuren". Verdere nouveautés: een zaagmolen met waterrad, een boerderij uit het Schwarzwald en een rijk gedetailleerde houtvesterswoning. In schaal N zagen wij het seinhuis „Wiesbaden" en een één- en tweestandige lokomotiefloods. In schaal N nu ook het pension annex slagerij en terras en de „Ratskeller" die reeds als HO-modellen bekend waren.

PREISER

De firma Preiser bracht zeer veel nieuws zowel op het gebied van figuren alsook bij de miniatuurauto's. Hieruit maakten wij een keuze op onze fotopagina's. Wanneer deze modellen verkrijgbaar zijn, zullen wij hierop terugkomen. Ook andere fabrikanten van modelauto's toonden ons een groot aantal nouveautés, maar ook hier is het ons uit plaatsgebrek niet



Twee andere kerstkraampjes van Preiser in HO.



Een „Bobby" en passanten van Preiser.



„Carabinieris" in HO van Preiser.



Franciscaan monniken van Preiser in HO.



Passanten in winterkleding van Preiser in HO.



Nieuw van Preiser: „Schweizer Zollhaus" in HO.

Mercedes-vrachtauto THW LAK 1113 B/36 van Preiser.



Magirus F 150 D 10 A met compressoraanhanger.





Rijschoolauto van de brandweer van Preiser in HO.



Magirus F Mercur 125 A van Preiser in HO.



Nieuw van Albedo: MAN 750 L met aanhanger.



MB 311 FW Neviges Veibert van Albedo.



Albedo vrachtauto met aanhanger van het „Brauhaus Tegernsee“.



MAN „Zirkus Krone“ vrachtauto van Albedo.



BMW 325i Cabriolet van Herpa.



BMW 735i in HO van Herpa.



Mercedes Benz vrachtauto als HO-model van Herpa.



Zware truck „Scholpp“ van Herpa.



De Scania kiepbak van Herpa in HO.



Nieuw van Roskopf: de Mercedes LN 2 van „Schenker“.



Mercedes brandweerwagen LF 8 van Roskopf in HO.



Mercedes tankwagen van Roskopf in HO.



Roskopf nouveauté: Renault vrachtauto voor wijntransport.



Magirus sneeuwruimer van Roco.



„Dreierbrückenzug" met Magirus M van Roco.

Bouwmachine-transportwagen met Steyr 91 trekker van Roco.



Nieuw van Kibri: „Gottwald"-kraan AK 850.



Magirus M DLK 2312 van Roco.



Magirus bak-container-kipper nieuw bij Roco.

mogelijk deze stuk voor stuk te bespreken. Doch wanneer deze modellen van Albedo, Herpa, Kibri, Roco en Roskopf op de markt zullen verschijnen, zullen wij hier gaarne aandacht aan besteden. Nu hebben wij ons moeten beperken tot een zo representatief mogelijke keuze uit het vele fotomateriaal.

Foto 16: Werkfoto L.G.B.
Foto's 29 + 30: werkfoto Märklin
Foto's 71 t/m 73 + 76: werkfoto Fallner
Foto's 74 + 106: werkfoto Kibri
Foto's 77 + 79: werkfoto Pola
Foto's 78, 80 + 81: werkfoto Vollmer
Foto's 82 t/m 92: werkfoto Preiser
Foto's 93 t/m 96: werkfoto Albedo
Alle andere foto's: Willy Kosak



DE WAPSTAD DEN HAAG

Wapserveenstraat 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



LIMA

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



Tot onze spijt is de tweede serie van het „KLM treinstel” verlaet. 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



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: Door een zorgvuldige keuze uit diverse bestaande bouwpakketten kan een harmonieuze sfeer op een mini-diorama gecreëerd worden. In dit voorbeeld een Kibri-woning, een schuurtje van Woodland Scenics en bomen van Haberl Pabst.

BAANWACHTERSWONING MET OPEN DAK

Afbeelding 2: Stemningsbeeld met heel eenvoudige middelen. Door de banden van de regenton mataalkleurig te maken wint hij aan natuurgetrouwheid. De houtblokken voor de keukenkachel komen uit eigen tuin, de duiven op de waslijn zijn van Campbell Scale Models.



Afbeelding 3: De baanwachter wacht op de middagtrein. Zijn vrouw heeft zojuist de was van de lijn gehaald, samen maken ze even een praatje. Het aangebouwde schuurtje werd geheel uit houten latjes van Kappler opgetrokken. De asfalt dakbedekking werd gemaakt van strookjes polijstpapier.

Langs de spoorlijn Ubrieken Uralbach, vlakbij het BW Ubrieken, ligt de baanwachterswoning van de familie Schneider: vader, moeder en twee dochters. Mevrouw Schneider heeft net de was van de lijn gehaald en haar man wacht op de trein van tien over vier. De kust is veilig weet de buurjongen: hij zet zijn ladder tegen de achtergevel van de woning en klimt naar de zolderverdieping. De hond snuffelt nog een beetje en rent dan achter de vrouw aan naar de voorkant van het huis. Twee duiven koeren tevreden op de paal van de waslijn.

Als basis voor dit minidiorama koos ik van Kibri „Wachthuisje met schuur” (cat.nr: B-9482). Daar ik de bakstenen van de muren te groot vond, werden deze met autoplamuur bedekt en vaal-wit geschilderd. Hierna werd de vakwerk-imitatie aangebracht m.b.v. geschilderde latjes van Kappler. Een natuurstenen rand, gesneden van Volmer-platen, gaf een natuurlijke afwerking. Het huisje werd nu zonder de Kibri grondplaat op een plaatje zachtboard gelijmd. Dit is altijd aan te raden omdat Uw diorama dan later eenvoudig in te passen is een groter geheel. De schutting langs het huis is van Balsa-

Afbeelding 4: Avondstemming. Iedereen in diepe rust en de buurjongen plaatst zijn laddertje.

Afbeelding 5: De vloer van de zolderverdieping is gemaakt van 2 mm dik balsahout, waarin een plankenimitatie werd gesneden. De binnenzijden van de wanden werden met briefkaartkarton beplakt, waarin met een hobby-mesje eveneens plankjes werden gesneden. Het tussenschot en de deur zijn van Kappler-hout gemaakt. De kratjes met voorraden en de balen meel zijn van Preiser. De geopende zak voor het dagelijks meel werd gekneet van kauwgom, een materiaal waar heel veel dingen van te maken zijn, het zitkussen in de meisjeskamer is hier ook een voorbeeld van. De tafeltennistafel is een stukje karton op Preiser schragen (Preiser nr: 52). Achter de schoorsteen zit het luik en de trap naar beneden.

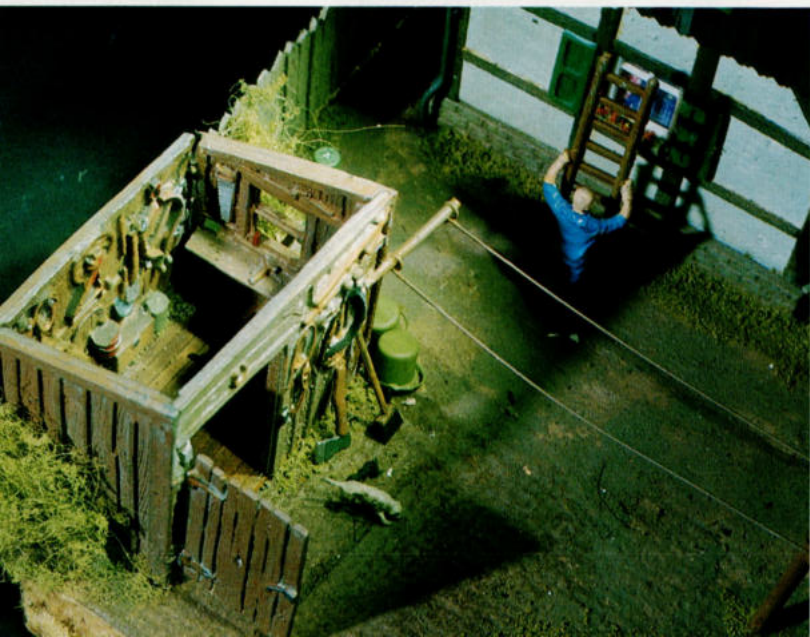




Afbeelding 6: Als we naar binnen kunnen kijken zien we dat de buurjongen geen inbreker is maar een gezonde sportieve knul, die met de dochter van de baanwachter regelmatig komt pingpongen. De dochter, net uit school, heeft haar boekentas en kleren overal neergeslingerd en ligt op deze warme julidag uit te blazen. De meubels in de meisjeskamer zijn van Pola en Preiser. De franje aan de beddesprei werd niet vergeten.



Afbeelding 7: Het schuurtje van Woodland Scenics. Na de onderdelen zorgvuldig afgewassen en gedroogd te hebben om de „gietspoeder laag” te verwijderen, de naden ontgraten. Daarna eerst de onderdelen schilderen en tenslotte met een secondenlijm in elkaar zetten.



hout. Van een vel Balsahout kunnen met een stalen lineaal en een hobbymes dunne plankjes gesneden worden. Een goedkoop alternatief voor het dure hout van Kappler, maar het is niet geschikt voor constructies. Hoewel Bison-Tix vaak veel sneller werkt, raad ik jullie aan om voor het lijmen van hout witte houtlijm te gebruiken, de verven van Floquil hebben nl. de eigenschap om de eerst genoemde lijm op te lossen, zodat Uw hele bouwwerk bij het schilderen ineens stort. Ik schilderde niet alleen de schutting, maar ook het aangebouwde schuurtje met Floquil: oak en driftwood. Deze kleuren gemêleerd aanbrengen geeft de indruk van hout dat in geen jaren geschilderd is. De houtblokken naast de regenton werden gesneden uit een takje. Voor de verhoudingen is het altijd goed een Preiser-figuur bij de hand te hebben. Kijk naar de handen van de miniatuurmens en U heeft een indicatie hoe groot de houtblokken mogen zijn.

Het diorama werd afgewerkt met groen van Woodland Scenics, Turf (grass en burnt grass), Foliage voor de struiken en twee dennen van Habert en Pabst. Verven van Floquil en Polly S zorgden voor de kleuren. Verwerkingen werden aangebracht met een wattestokje met verpoeder. Dit geeft met name de daken een natuurlijk aanblik.

Joop Bolland

Afbeelding 8: Door alle gereedschap de juiste kleur te geven, wordt het interieur zeer natuurgetrouw. De emmers werden gemaakt van oude dioden waar een hengel aangelijmd werd van 0,3 mm messingdraad, ditzelfde draad diende ook voor de waslijnen.

Foto's: J. Giebelhausen



De oude „Magirus“ die nu nog op het binnenplein geparkeerd staat, zal weldra onze twee vrienden dienen om een tochtje door het platteland te maken.

DIORAMA'S EN VRACHTAUTO'S

„Hé, speel je of niet!“ roept Henri een beetje jaloers naar Rita die alleen nog maar oog heeft voor de zoon van de boer. De arbeider, op de achtergrond, zou best wel enkele jaartjes jonger willen zijn....





Enkele uurtjes werk en men krijgt voertuigen met een veel realistischer uiterlijk, deze foto toont dit duidelijk aan.



Een schaap bekijkt de zoon van de boer die bezig is met het repareren van de draad. Zijn vader zal straks veel werk hebben met het schoonmaken van de wagon die dient als schuilplaats voor de schapen.

De avond valt. De ping-pong tafel is opnieuw op de „Magirus” geladen en zal straks weer zijn oude plekje op zolder terugwinnen.



Overmand door de namiddaghitte heeft ons paartje besloten om de ping-pong tafel op een koelere plaats te zetten. De oom van Rita, John de Boer, is klaar met het oogsten en heeft zijn oude „Magirus TLF 16” op het binnenplein laten staan. Henri en Rita maken natuurlijk gebruik van de gelegenheid, zetten de ping-pong tafel op de vrachtauto om enkele honderden meters verderop een beetje afkoeling te gaan zoeken. Op deze plaats treffen wij hen aan. Over de vrachtauto die langs de weg geparkeerd staat, zal ik U enige uitleg geven m.b.t. de veranderingen die dit voertuig ondergaan heeft.

Een brandweerwagen van het merk Preiser diende als basismodel. Het chassis werd ongeveer 10 mm verlengd. De opbouw van de vrachtauto is gemaakt van ingegraveerd styreen en de metaalachtige rode randen zijn profielen van Slaters. De steunen vanaf de spatborden zijn van messing. Alle andere delen, behalve het opstapje, komen kant en klaar uit de bouwdoos. Ik zie overigens ook geen reden om verder te zoeken, deze bouwdozen zijn meer dan perfect en ook het bouwen ervan verloopt feilloos. De gebruikte kleuren zijn mat en de verwerking die ik bij dit voertuig op de juiste plaatsen heb aangebracht, geven deze auto een echt realistisch uiterlijk. Vergeet vooral niet het „roesten” van de uitlaat! Zelfs als ze nieuw zijn, zijn uitlaten de eerste delen die vies worden.

Het kleine diorama dat als basis diende voor het realiseren van deze scene is ongeveer 57x18 cm. We zullen de verschillende stadia eens nader gaan bekijken in de hoop dat U tevens enkele nieuwe ideeën opdoet.

Om U mijn wijze van werken uit te leggen, stel ik voor dit in chronologische volgorde van de verschillende opbouwstadia te doen. Op een basis van hout plakke ik Styropor. Op deze wijze kunt U het Styropor elke gewenste reliëfvorm geven.

Een smalspoor doorkruist het diorama. De Rocoprofielen, uit flexrails getrokken, werden met Cyanolit op echte houten bielsen geplakt. Het volgende stadium bestaat uit het realiseren van de stenen weggetjes. Ik heb gips uitgegoot, met een spatel geëgaliseerd en voor het drogen ben ik begonnen met het ingrave-



Overzicht over het diorama. De inrichting van de scène straalt een bepaalde sfeer uit.

ren van de stenen. Dit is geen moeilijk werk, alleen een beetje geduld is vereist. Mocht U onverhoopt een vergissing begaan dan giet U opnieuw een beetje gips om de fout te herstellen.

Pas als het gips helemaal droog is, kan er met het schilderen begonnen worden. Doe je dit niet dan worden de groeven weer dichtgemaakt. De basis van het decor is ook van gips. Om alle witte sporen uit te wissen, heb ik een laagje zandkleurige latexverf aangebracht. Dan volgt het aanbrengen van het ballastbed. Ik heb hiervoor ballast voor N gekozen en op sommige plaatsen iets grover steengruis gebruikt om het geheel onregelmatig te maken. Een mengsel van witte houtlijm en latexverf houdt het geheel op zijn plaats. Pas na deze bewerking krijgen de profielen hun roestkleur. Op deze manier vloeit de roest ook op de bielsen en op de bal-

last. Enkele strekjes zwart op de bielzen perfectioneren de realiteit van het spoor. De kleine overweg is gemaakt van houtprofielen.

De wagon is van Dacker. De wielen zijn niet gemonteerd en een van de deuren is verwijderd. Alles is bevestigd op houtprofielen en gezamenlijk vastgelijmd op het diorama. Van tevoren is de bodem bestrooid met aarde (echte aarde uit de tuin, gezeefd uiteraard!) De andere hut is van hout gemaakt en het dak bestaat uit polystereen platen. Het geheel is geverfd en verweerd.

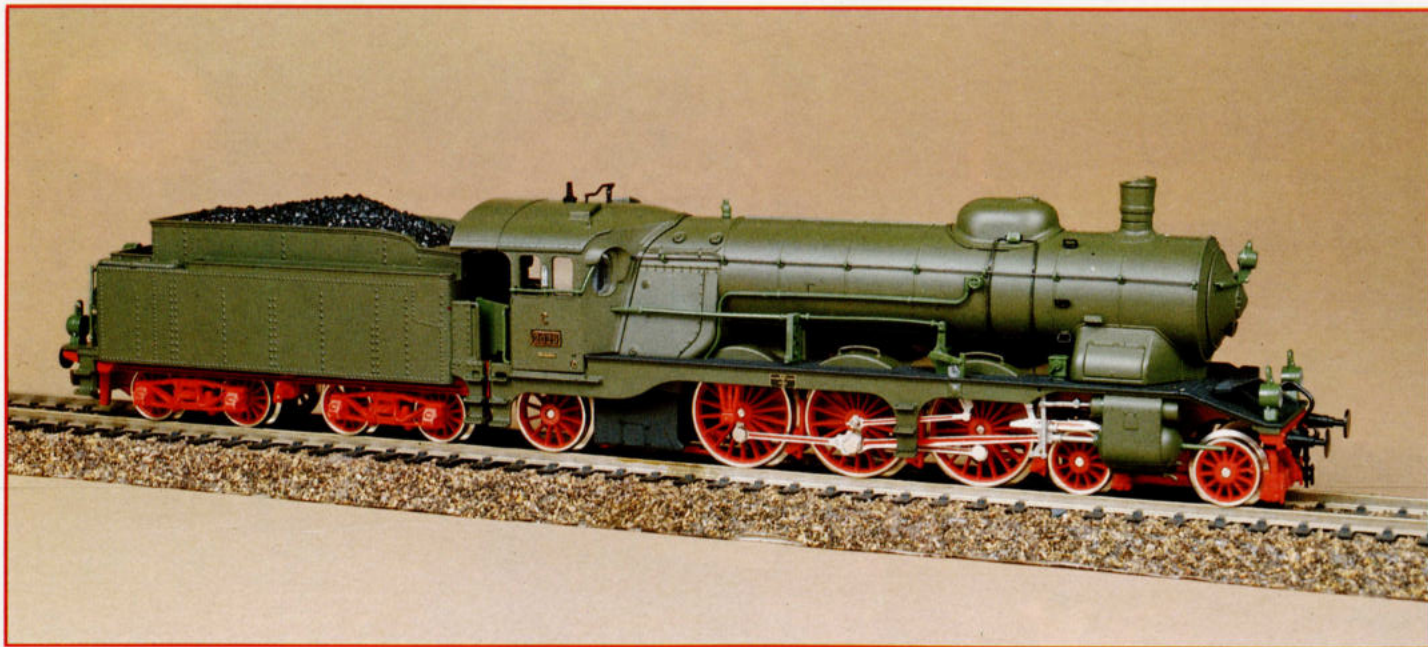
Tenslotte breekt het moment aan om de toepasselijke vegetatie aan te brengen. Ik geef de voorkeur aan een sobere en minder uitgewerkte plantengroei, want we bevinden ons midden op het platteland, ver van het bos. De vlokken van Woodland en Heki zijn over de

witte houtlijm, gemengd met witte latex, gestrooid en enkele stenen hier en daar completeren het geheel.

De draad, tule in zilverkleur geverfd, is bevestigd op paaltjes van messing. Enkele zijn gebogen en op sommige plaatsen is de draad beschadigd, de zoon van de boer is bezig deze te repareren. Tot besluit, de figuren zijn van Preiser, de dieren van Merten en de Citroën waarvan de achterportieren geopend werden, is van Praliné.

Francy Schutz

Foto's: Kurt Heidbreder



Afbeelding 1: De württembergse klasse C in schaal HO van Roco.

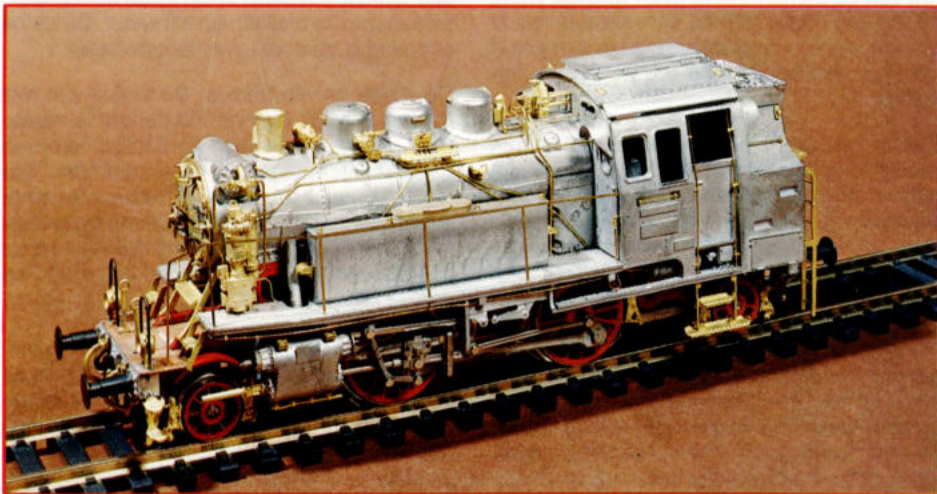
Afbeelding 2: De zeer mooi uitgevoerde watertoren „Karlsruhe“ van Vollmer.



Afbeelding 3: De geschenkverpakking van de „Mariazellerbahn“ bestaat uit een lokomotief en drie reizigersrijtuigen.



Afbeelding 4: Het ongelakte HO-model uit de bouwreeks 71 van Weinert.





Afbeelding 5: Fallers exclusiefste model uit 1986: de kloostertuin.



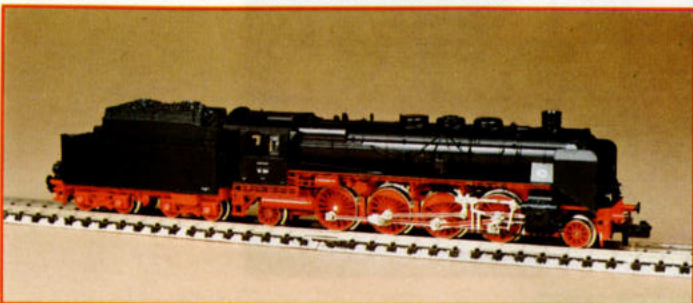
Afbeelding 6: Model van een kiosk met klok.



Afbeelding 7: Het supermodel van de Byl 423 van de DB van Ade in schaal HO.



Afbeelding 8: Motorrijtuig VT 06 104a van Lilliput in HO.



Afbeelding 9: Het model van de 39204 van Fleischmann in schaal N.



Afbeelding 10: Tussenrijtuig van de VM 06 104 met de nieuw ontwikkelde koppeling.



Afbeelding 11: De zware trekker sleept een Fleischmann G10.



Afbeelding 12: Het ongemotoriseerde motorrijtuig VT 06 104b.

Afbeelding 13: OOt-zandwagen van „Bochmann und Kochendörfer“, in HO.

Afbeelding 14: Slakkenkuil van „Bochmann und Kochendörfer“ in HO.





Afbeelding 15: Daar krijgt men honger van: „Gasthof zum Adler“ van Vollmer.



Afbeelding 16: Het pakhuis en de kantoren van „Panalpina“ in HO.



Afbeelding 17: De dorpskerk van „Armenau a.d. Lahn“ van Kibri is zeer geslaagd.



Afbeelding 18: Truck met aanhanger.



Afbeelding 19: Twee „Kleusberg“ bouwketen van Kibri.

Afbeelding 20: Bouwpakket van Preiser met karren.



Afbeelding 21: Daimler Benz met vuilcontainer.





Op deze foto ziet U een fraai model van Dacker van een „Torpedo-Thermos“-wagen bestemd voor het transport van vloeibaar gietijzer. Dit model is één van de 300 exemplaren die Dacker met certificaat levert.



Lima levert alweer enige tijd de nieuwe Benelux-treinstellen; uitvoering en de verhouding kwaliteit - prijs zijn onberispelijk.



Weldra zullen ook de stuurstandrijtuigen leverbaar zijn die tot op heden nog ontbreken.



En voor de perfectionisten levert de firma Jocas een verbouwingsset voor de verbetering van het uiterlijk van de serie 1100. Vergelijk U zelf de twee modellen en beoordeelt het resultaat.

De „plan V” wordt door Fleischmann exclusief voor de Nederlandse markt gemaakt.





Afbeelding 1: Van deze zijde is de trap goed te zien. Trede voor trede werd tussen de bomen gelijmd.



KLEINE BEKOLINGSINSTALLATIE



Afbeelding 2: De kleine bekolingsinstallatie is gereed om in het grotere diorama ingebouwd te worden.

Daar het in de jaren dertig in Duitsland streng verboden was installaties voor locomotiefverzorging te fotograferen, was het moeilijk een goed voorbeeld te vinden om na te bouwen. Maar gelukkig bood het boek van Willy Kosak, „Das grosse Praxishandbuch für Hobbyeisenbahner“ uitkomst. Hierin staat een volledige bouwbeschrijving van een kleine kolenlaadplaats. De bouw wordt door de heer Kosak uitvoerig besproken aan de hand van duidelijke tekeningen en zeer veel foto's die stap voor stap de diverse stadia illustreren. In het boek wordt aangeraden de houten onderdelen eerst te beitsen en dan te lijmen met secondenlijm. Wij lijmden de balkjes en latjes ongeschilderd met witte houtlijm en brachten het kant en klare bouwwerk met de verfspuit op kleur. Ook voor de trap, het enige echt moeilijke onderdeel, gebruikten wij deze methode. Het enige nadeel was dat na elke twee treden de lijm eerst moest drogen voor de volgende twee treden op hun plaats gekleefd konden worden. Hier werd het geduld op de proef gesteld. Het gebruikte hout was van North-Eastern en Kappler. De bak werd gevuld met fijnemaakte echte steenkool. Bezem, scheppen en manden zijn van Weinert en de figuren van Preiser.

Joop Bolland



Afbeelding 3: In tegenstelling tot het voorbeeld van Willy Kosak werd hier de railing rond het platform open gelaten.



Afbeelding 4: Niet overal neersmijten, maar alle afval keurig in de bak!

DE AFVALBAK

Op ons BW. wordt het afval, zoals oud ijzer, oude vlampijpen, lege vaten enz. zoveel mogelijk verzameld in de daarvoor bestemde bak. Een rij bielsen werd half in de grond ingegraven in de vorm van een rechthoek. De voorzijde bleef open.

Op de modelbaan is dit heel eenvoudig na te bootsen. We snijden een aantal houten bielsen in twee niet geheel gelijke delen en lijmen deze vervolgens met houtlijm aan elkaar (op een plaatje Styrene opdat ze niet aan de ondergrond kleven). De onderzijden precies in lijn, de bovenkanten verscherven nu en geven de indruk dat niet alle bielsen evenver in de grond werden gegraven. Als de lijm goed droog is plakken we de bielsen wanden met houtlijm op een plaatje zachtboard in een rechthoek. Ver-

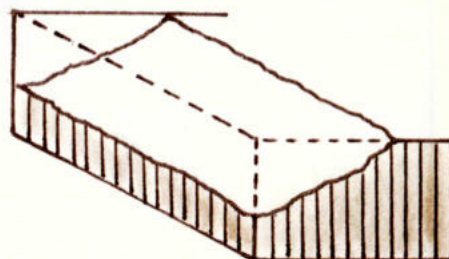
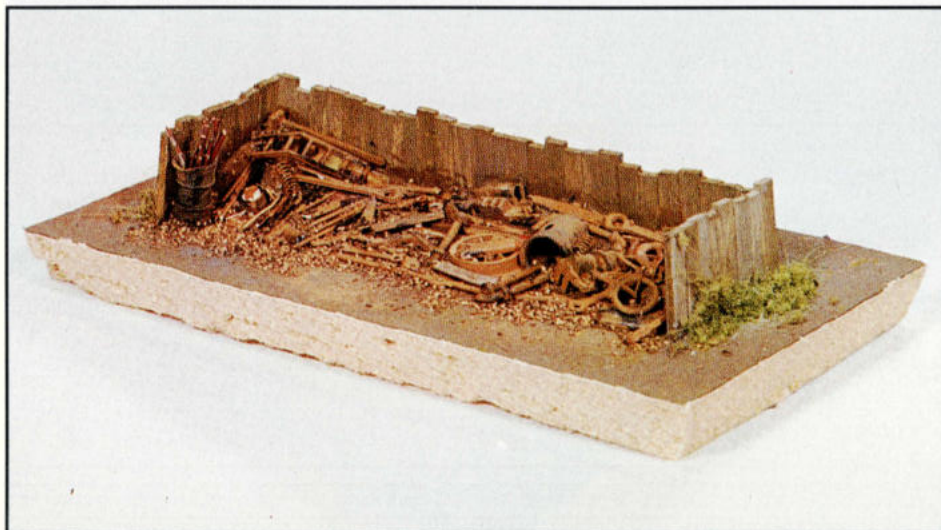
volgens de bielsen stuk voor stuk schilderen met Floquil: Flo-Stain Oak en Driftwood. De kleuren steeds mengen zodat elke biels een beetje andere kleur krijgt. Als de verf droog is, met een penseel een beetje groene verfpoeier aanbrengen als verwerking. Nu kunnen we de bak gaan vullen. Als basis voor de vulling gebruikte ik een „keg” van papier-maché, (b.v. in verdunde houtlijm gedrenkt toiletpapier) zie fig. 1. Als het papier-maché droog is, dit schilderen met Dark Earth van Polly S.

Nu komt het echte oude ijzer. Om dit na te bootsen schilderde ik allerlei kleine onderdeeltjes roestkleurig (Floquil Rust). Herkenbaar zijn oude vaten van Preiser, de bovenkant open snijden en met de punt van een brandende sigaret vervormen. Stukjes messing-draad van

0.5 mm recht en gebogen, stellen oude leidingen en pijpen voor. Een oud wiel en een oude pomp uit de rommeldoos en een roestige fiets zijn ook nog te herkennen. De rest bestaat uit roestkleurige tutseltjes en frutseltjes. Al deze zaken werden met Bison-Tix op de papier-maché ondergrond gelijmd. Als de lijm nog nat is, over het geheel een beetje ballast van Woodland Scenics (Dark-Brown Fine) strooien. Wat gras en een paar struiken (Woodland Foliage) geven het geheel een levendig aanzien.

Joop Bolland

Afbeelding 5: Zo lijkt het heel wat, maar eigenlijk is het niets.





HOBBY-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, Electroten, Lima, Liliput, 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 seinen**. Gratis digitaal ombouw met garantie. Natuurlijk **Märklin Digital**, jubileumseries, boeken en tijdschriften.

Eigen reparatie en ombouwservice, ook postverzending.

NIET DE DUURSTE, WEL DE BESTE

LIMA N.S. 1200 blauw + 3 rijtuigen plan E

N.S. 1300 blauw + 3 rijtuigen plan E

LIMA 1c3 MARTINAIR HOLLAND éénmalige serie

Deze modellen kunnen ook in wisselstroom worden geleverd

Märklin nieuwe export modellen

ROCO - nieuwe N.S. modellen

MARKLIN-FLEISCHMAN-ROCO, jubileumseries „750 jaar berlijn” reserveer tijd en vraag documentatie of intekenlijst geheel vrijblijvend aan.

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

H0

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

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

MINIMARKT

VERKOOP

Te koop: Ubrieken, zonder rollend materieel. Door koper zelf af te breken en te vervoeren. Bolland J.A., Schorpioenstraat 6, 3204 AR SPIJKENISSE - NEDERLAND.

GEZOCHT

Gezocht: half afgebouwde of mislukte Merker en Fischer bouwpakketten. Ontbrekende onderdelen geen bezwaar. „Spoorweg Journaal” Aachenerstrasse 6, B 4700 EUPEN.

Gevraagd: Foto's van stoomlocomotieven Nijmegen/Kleef Br. 01, 03, 23, 38, 41, 44, 50, 56, 94, Br. 78, 86, Bw Neuss. Te koop gevraagd: ADE rijtuigen voor comp. 3B. Jos de Klerk, Nimrodstraat 121, 6531 LE NIJMEGEN - NEDERLAND.

DIENTSTPETTENVERZAMELING N.M.B.S. zoek nog enkele van diensten M- es ook zeldzame exemplaren beschikbaar voor ruil. Docx Constant, Verzetslaan 10, 2500 LIER - BELGIE. Tel. 03/4805657.

Te koop gevraagd of ruilen: Fleischmann HO of Fleischmann Piccolo. M. v.d. Linden, Dr. Plesmanstraat 91, 3331 KG ZWIJNDRECHT - NEDERLAND. Telefoon 078-126743.

Gezocht: In België-Luxemburg of Duitsland, ruilpartner voor het ruilen van foto's of originele kleurendia's. C.J.L. Langenveld, p/a Dominicusshof 123, 4133 AM VIANEN - NEDERLAND.

RAILCOLOR vraagt ter overname of inbruikleen dia's of diavverzamelingen op het gebied v.d. Ned. Spoorwegen, NS/NMBS BNL mat in de periode 1955-1980. RAILCOLOR, Postbus 1032, 3600 BA MAARSSSEN - NEDERLAND.

Schilderijen van treinen ook op verzoek, tel. 0176-13718. G. Verbrugge, Beiershof 70, 2411 JV BODEGRAVEN - NEDERLAND.

UITSTAPJES

Stoomtreinritten. De stichting Brabantrail organiseert op zaterdag 25 april 1987 een stoomtreinrit van Leuven via Roosendaal (instapmogelijkheid), Mol en Weert naar Leuven. De trein zal bestaan uit NMBS locomotief 12.004 en historische rijtuigen (niet type LI) en heet „Grensland Express”. De vertrektijden zijn: Leuven ong. 7 uur en Roosendaal ong. 10 u 30. Opgave voor deelname kan als volgt geschieden (voor 31-3-1987): Voor Nederland: Door overmaking van de ritprijs (FL 60.-/2de klasse of FL 75.-/1ste klasse) op postrekening 5042465 van de Stichting Brabantrail te Breda (met vermelding Leuven of Roosendaal als instapplaats). Voor België: Door overmaking van de ritprijs (BF 1120.-/2de klasse of BF 1400.-/1ste klasse) op bankrekening 32-0319262-55 bij de Generale Bank te Meerle, ten name van de Stichting Brabantrail te

Breda (met vermelding van Leuven of Roosendaal als instapplaats). Voor de deelnemers die te Roosendaal instappen is er aansluitend vervoer van Leuven naar Roosendaal (in de ritprijs inbegrepen). Er is ook een dienstregeling beschikbaar, deze kan verkregen worden door overmaking van FL 15.-, resp. BF 280.- op een van bovengenoemde rekeningen, onder vermelding van „Dienstregeling 25-4”. Eventuele correspondentie kan men (s.v.p. met antwoordpostzegel of -coupon) richten aan: Stichting Brabantrail, Afd. PR & Publiciteit, Alberickstr. 47, 5922 BM BLERICK, NEDERLAND.

Stoomtreinritten van het „M.S.T.B.”

25-04-1987: Stoomtrein-avondrit met GASTRONOMISCH EETMAAL in Vilvoorde.
16-05-1987: Stoomtrein-avondrit met GASTRONOMISCH EETMAAL in Vilvoorde.
24-05-1987: M.S.T.B. Stoomtrein-rijdag in Vilvoorde.
30-05-1987: Stoomtrein-avondrit met GASTRONOMISCH EETMAAL in Vilvoorde.
Voor INLICHTINGEN schrijven naar het M.S.T.B. - SECRETARIAAT, Harenssesteenweg 494, B-1800 VILVOORDE. Tel. (02) 252 03 19.

RUILBEURZEN

01-03-1987: 15de RUILBEURS voor miniatuurtreinen, auto's en postkaarten in zaal „STAR”, N. de Brauwerstraat 21 te VILVOORDE. Open van 9.00 tot 13.00 uur. 24-05-1987: 16de RUILBEURS voor miniatuurtreinen, auto's en postkaarten in zaal „STAR”, N. de Brauwerstraat 21 te VILVOORDE. Open van 9.00 tot 13.00 uur.



**Eisenbahn
JOURNAL**

ISSN 0720-051X
IV/86

DM 16,80
sfr 16,80
sfr 130,-

Sonderausgabe Strecke Innsbruck-Garmisch-
Partenkirchen-Reutte/Tirol



**Der »Adler« und die
Ludwigs-Eisenbahn**

Professor Georg Lotter/Ernst Schörner VDI



Nu is er de mogelijkheid om U te abonneren op het „Eisenbahn Journal“ en de talloze andere, daarmee samenhangende publicaties. Uw voordelen: een vlotte levering en hoeft niet meer op pad om het „Eisenbahn Journal“ te bemachtigen, want abonnees gaan voor! Dit alles geldt uiteraard evenzogoed voor degenen die op het „Spoorweg Journaal“ zijn geabonneerd.

Prijs van een abonnement (11 nummers)
BF 2.190.- FL 115.-

Losse nummers kosten BF 200.- FL 10.50

Daarnaast publiceert het „Eisenbahn Journal“ ieder jaar nog apart een serie van vier speciale tijdschriften die aan een bijzonder thema zijn gewijd.

Prijs van een abonnement
(extra editie van 4 nummers)
BF 1.495.- FL 75.-

Losse nummers kosten BF 375.- FL 20.-

Een briefkaart volstaat voor het aanvragen van een abonnement.

EISENBAHN JOURNAL

EXTRA SERVICE VOOR ONZE LEZERS



**Spoorweg
JOURNAAL**

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



EEN ABSOLUTE „MUST“ VOOR DE KENNERS

Sedert januari is deel 2 verkrijgbaar van „Die Dampflokomotive-Technik und Funktion“ met meer dan 120 foto's en technische tekeningen in kleur.

Prijs voor losse nummers
BF 425.- FL 23.-

Een briefkaart volstaat voor het aanvragen van dit exemplaar.



**Spoorweg
JOURNAAL**

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

KRAUSS MAFFEI

Verkehrstechnik



KRAUSS MAFFEI

50 jaar toegewijd aan het construeren van spoorweg-materiaal en daarom was het op 13 januari 1987 feest bij de firma Krauss Maffei. Tijdens de festiviteiten werd tevens de eerste lokomotief van de serie BR 120¹ gepresenteerd. De lokomotieven van deze serie worden nu afgeleverd. De onderhavige brochure geeft een met zorg geschetst beeld van evolutie en ontwikkeling van de firma Krauss Maffei. Dit alles gedrukt op luxe papier.

Prijs voor losse nummers BF 245.- FL 13.-

Een briefkaart volstaat voor het aanvragen van dit exemplaar.



**Spoorweg
JOURNAAL**

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

Eisenbahn JOURNAL

1/87

Sonderausgabe Köln (III)

von Peter Schiebel
und Winand Perilleux



KÖLN II

Zo heet de eerste van de vier speciale tijdschriften van 1987. In dit werk wordt het spoorwegennet rond Keulen beschreven, inclusief de lijnen naar Nederland en België; met meer dan 120 kleurenfoto's en zeldzame zwart-wit opnamen.

Prijs voor losse nummers BF 375.- FL 20.-

Prijs van een abonnement (4 nummers)
BF 1.495.- FL 75.-

Een briefkaart volstaat voor het aanvragen van een los nummer of een abonnement.



**Spoorweg
JOURNAAL**

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

WETENSWAARDIGHEDEN



Afbeelding 1: SCNF BB 20011 staat gereed voor een proefrit in 's-Hertogenbosch. Ernaast NMBS 1186 met een stam Benelux-rijtuigen, 14 november 1986.

Foto: Paul Dijkman

Aan het eind van 1986 bracht de Franse proefflok BB 20011, gebouwd door Alsthom, een bezoek aan Nederland. Deze machine is uitgerust met draaistroommotoren en werd door de NS uitgebreid beproefd in verband met het ontwerpen van de toekomstige serie 1700. De lok kwam, samen met het CTO-meetrijtuig en 10 rijtuigen Plan E, onder andere in actie in de provincie Noord-Brabant. Op de foto zien we de bedoelde trein op het emplacement van 's-Hertogenbosch naast een nieuwe Benelux trek-duw combinatie, die daar voor instructie-doeleinden was. Later werden nog proefritten gehouden in Zeeland, Noord-Holland (Hemtunnel) en Overijssel. Midden december keerde de elegante Française terug naar haar geboorteland.

H.P. van Keulen



Afbeelding 3: Het hersporen van lok 1642 in de avond van 8 oktober '86.

Foto: Paul Dijkman

In de nacht van 7 op 8 oktober 1986 ontspoorde in Heeze, op een afbuigend wissel, een kalktrein met als treinelok de 1411 en in opzending de E-loks 1309 en 1642. Op dezelfde plaats is in de afgelopen 8 jaar al twee maal eerder een trein ontspoord. De oorzaak moet ook nu weer worden gezocht in de te hoge snelheid waarmee de trein het wissel bereed. De materiële schade was dit keer bijzonder groot: lok 1411 belandde ver van de spoorlijn in een greppel en werd daar later ter plaatse gesloopt. Lok 1309 werd laat in de middag van 8 oktober herspoord en 's avonds was dit met de 1642 het geval. Beide loks werden voor herstel overgebracht naar de werkplaats in Tilburg. De reparatie van de aanzienlijke schade aan rails, bovenleiding en seinapparatuur heeft nog geruime tijd in beslag genomen. De desbetreffende wisselverbinding is buiten dienst gesteld, totdat op dit baanvak ATB (= Automatische Trein Beïnvloeding) zal zijn geïnstalleerd.

Paul Dijkman





De IR d 1660 Antwerpen - Neerpelt reed op 21-6-1986 te Deurne over de goederenlijn 27A richting Kempen. Daar Antwerpen CS buiten dienst was door de montage van een torenkraan, vertrok de trein per uitzondering uit Berchem en gebruikte mede daardoor deze reisweg. Ook de treinsamenstelling is enigszins merkwaardig en het wordt de hoogste tijd om ze te fotograferen. De treinen van de IR d worden sinds de invoering van het ICœIR plan immers als volgt samengesteld: trekduwcombinatie met lok reeks 62/63 + een aantal M3 wagens + een stokoude M1 stuurstandswagen. Deze wagen is en was niet toegankelijk voor reizigers.

Begin januari werd een eerste M1 wagen vervangen door een nieuw gebouwde M3 stuurstandrijtuig (omgebouwd uit een reeds bestaand M3 BD-rijtuig). Buiten de nieuwe huisstijl verschilt

het nieuwe rijtuig uiterlijk slechts in details van zijn oudere groene broertjes. Het laat zich dus aanzien dat in korte tijd de M1 rijtuigen tussen Antwerpen en Neerpelt tot het verleden zullen

behoren. Op de foto rijdt de nieuwe stuurstandswagen aan kop van trein IR d 1658 op 8-1-1987 over zijn stamlijn in Mortsel.

Carlo Hertogs



„Modeshow” in Ronet. Op 18-12-1986 werd spoor 3 tussen Ronet en Namur buiten dienst gesteld op aanvraag van de service M, om de 4 toekomstige, gekleurde treinstellen, voorgesteld door de BN, te kunnen testen op zichtbaarheid op lange afstand. Op de foto kunnen we 3 van de 4 uitvoeringen zien, het gaat respectievelijk om de diesellokomotieven 5943, 5906 en 5911. De show begon om 9 uur en duurde tot 13 uur. De machines defileerde gedurende 4 uur voor de directie van de service M, geduwd door een type 91, om tot de slotconclusie te komen dat niets naar behoren was.

Photo: Pierre Herbiet.



