Spoorweg JOURNAAL

3/1987

FL 9,80
BF 185

56 PAGINA'S, MEER DAN 95 KLEURENFOTO'S
type 96 NMBS, MAT.'36, type I NMBS, ICE op jacht naar records
Mariazellerbahn, modelbouw-artikels



GROTE MODELBOUWWEDSTRIJD 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 modelspoortijdschriften 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 bouwgrootte HO en groter zijn zichtbare wisselaandrijvingen uitgesloten, alleen verborgen - of ondergrondse aandrijvingen zijn toegestaan. Werkstukkencœdiorama's zonder roestkleurige rails zijn niet toegestaan. Voor bouwgrootte 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:
modelspoortoebehoren 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 modelspoor - 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 jurybeoordelingen 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''*

Spoorweg JOURNAAL

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

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

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

3/1987

Eerste jaargang 86/87

Losse nummers
Fl. 9.80 - BF 185

A.D.: Kurt Heidbreder
Redactie: Kurt Heidbreder
Francy Schutz
André Saenen
Max Delie
Joop Bolland
Huub V. Keulen
Secretariaat: 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 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 abonnementsperiode schriftelijk opzeggen

De abonnementen zijn enkel te verkrijgen bij de uitgeverij. Alleen dan kunnen wij de levering hiervan 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 toestemming 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 enkele artikelen uit „Eisenbahn Journal" met toestemming van H. Merker Verlag.

Eisenbahn JOURNAL

INHOUD...

BLAD

MET TYPE 96 VAN DE N.M.B.S. 4

HET STROOMLIJNMATERIEEL VAN DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN 8

STOOMLOKOMOTIEF 1.002 VAN DE N.M.B.S. 18

DE ICE OP JACHT NAAR RECORDS 21

DE 2374 VAN DE N.M.B.S. EN ZIJN REPRODUCTIE IN HO DOOR LIMA 24

MINIMARKT 29

DE „MARIAZELLERBAHN" VAN DE ÖBB 30

DE „MARIAZELLERBAHN" ALS SMALSPOORBAAN IN SCHAAL HOe 36

„Z" BIEDT MOGELIJKHEDEN: HOOGGEBERGTE VOOR OP DE BOEKENPLANK 38

UIT HET GOEDE HOUT GESNEDEN 42

REALISTISCHE ROTSFORMATIES 44

NIEUWSJOURNAAL 48

VRACHTAUTO'S EN DIORAMA'S 51

WETENSWAARDIGHEDEN 54

Foto voorpagina: Lokomotief 1.019 wacht op het vertreksein in het station Brussel-Zuid. (juli 1960)
Foto: R. Vissers

Foto achterpagina: Bij „Weissenburg an der Pielach" ontstond op 30-10-1984 deze opname van de 1099.02.
Foto: K. Pfeiffer



De 96.028 van Tamines rijdt met trein 6609 richting Namur.

Foto: NMBS (1954) verzameling Delie

TYPE 96 VAN DE N.M.B.S. (EX PRUISISCHE T 12)

Het steeds toenemende voorstadsverkeer rond de grootste Duitse steden Berlin, Hamburg, Frankfurt a/M. en de wens naar hogere snelheden kon de T 9.3, het NMBS type 93, snel niet meer aan. De KPEV liet dan ook in 1902 een grotere en sterkere 1 C tenderlok ontwerpen, uitgevoerd als types T 11 & T 12. Men liet hiervoor 9 prototype lokomotieven bouwen, 5 met verzadigde stoom, het type T 11, en 4 met overhitting, het type T 12. Na vergelijkende testritten gaf men aanvankelijk de voorkeur aan de T 11. Hiervan werden in totaal 472 stuks gebouwd voor de KPEV.

In 1905 kwam dan de T 12 met vlampijpenoverhitting, ontworpen door Ir. Schmidt. Deze nieuwe versie overtrof de T 11 zowel in kracht als rendabiliteit. De fabrieken Borsig, Grafenstaden en Hohenzollern leverden tussen 1905 en 1921 970 eenheden. Tezamen met de 4 prototypeloks gebouwd door Union komen wij op een totaal van 974 loks van het type T 12. Zoals bekend bekwam België ingevolge het verdrag van Versailles een groot aantal Duitse loks als herstelbetaling voor geleden oorlogsschade.

Bij het opmaken van de lokomotiefinventaris in juli 1921 bleken er 23 loks van het type T 11 en 27 van het type T 12 aanwezig. Bij de oprichting van de N.M.B.S. op 01-01-1925 bleven er 3 loks type T 11 en 27 loks type T 12 over. De 3 machines type T 11 werden aan de Nord Belge afgestaan en kregen daar de nummers 91, 92,93. De 27 machines T 12 kregen het Belgische typenummer 96, waarbij zo mogelijk het Duitse volgnummer behouden bleef; bijvoorbeeld: KPEV Nr. Cöln 7702 werd lok nummer 9602 enz. De machines werden toegewezen aan de stelplaatsen St-Vith, Trois-Ponts en Pepinster. Ze deden hoofdzakelijk dienst op de lijnen in de Oostkantons, de Vennbahn en de lijnen in het land van Herve. Hiervoor had de stelplaats Visé zes loks gekregen, doch door de steeds zwaarder wordende treinen konden de 96'ers deze treinen niet meer aan.

In 1928 werden ze afgestaan aan Bertrix waar zij het zwakke verkeer op de lijnen naar Libramont en Bastogne te verwerken kregen en dit tot 1933. Bij een reorganisatie van de diensten werden de machines van Bertrix afgenomen en kwamen 4 loks naar Tamines en 2 naar Liège. In 1936 stond Tamines dan op zijn beurt de loks af aan Antwerpen-Zuid.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden ook deze loks zoals trouwens praktisch alle lokomotieven van Duitse oorsprong terug naar Duitsland gevoerd. De lok 9610 werd door de Duitsers hernummerd in 74 1345 en de lok 9655 kreeg het nummer 74 1345. Na de oorlog, bij de hernummering op 01-01-1946, treffen wij 30 loks aan onder het type 96 (27 van de NMBS + de 3 overgenomen loks van de Nord-Belge). Einde van de 40'er en begin van de 50'er jaren kwam dan langzaam het einde voor de 96'ers. Als eerste werden de 96009 & 96020 buiten dienst gesteld in juni 1953. Laatste verblijfplaats voor de 96'ers was de stelplaats Ciney, waar de zomerdienstregeling van 1955 de laatste inzet betekende voor dit type.

Op 30 september 1956 sloot de stelplaats Ciney en werd de daar koud afgestelde 96001 nog naar Jemelle gesleept en vervolgens naar Ottignies, waar zij in oktober 1956 werd afgesteld.

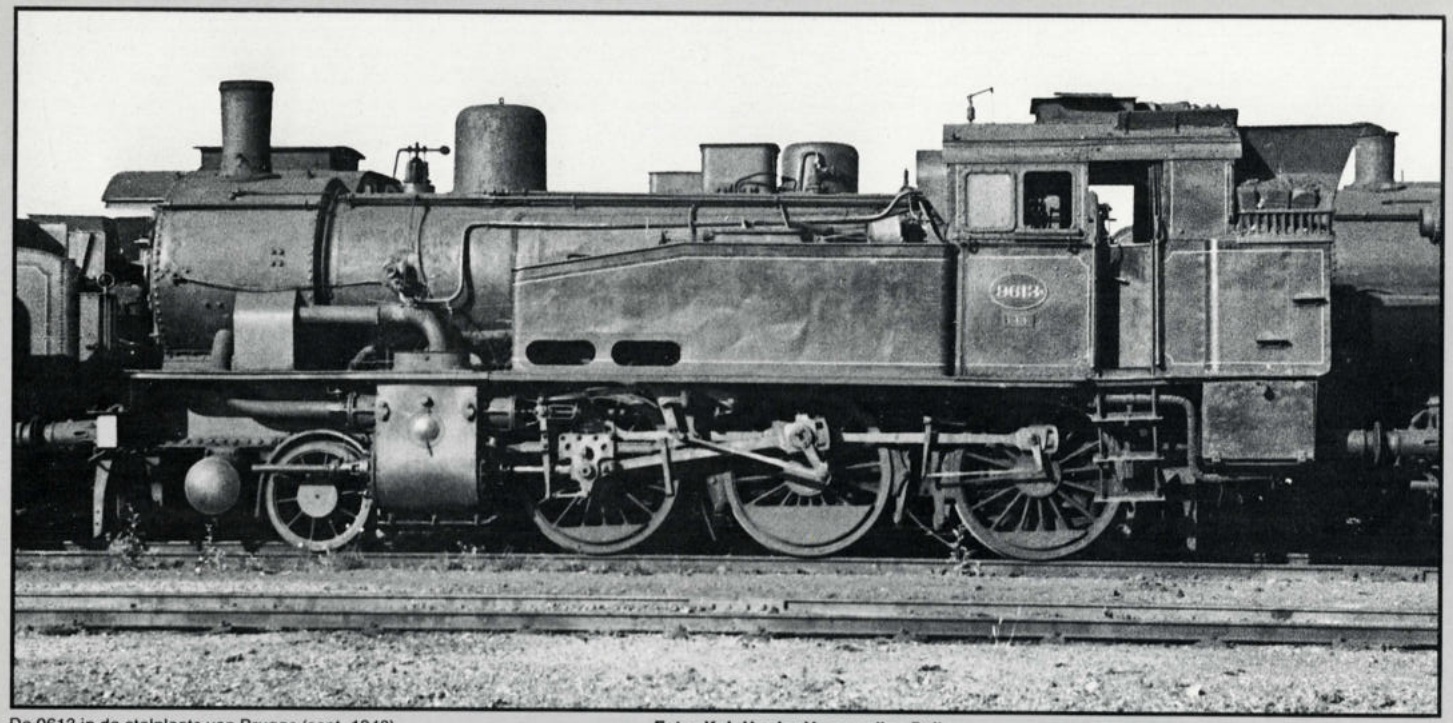
TECHNISCHE FICHE VAN HET TYPE 96

Totale lengte over de buffers gemeten	11800 mm
Totale asstand drijfassen	3850 mm
Asstand 1° tot 2° drijfas	1850 mm
Asstand 2° tot 3° drijfas	2000 mm
Asstand bissel tot 1° drijfas	2500 mm
Totale hoogte	4260 mm
Doormeter van de drijfwielen	1500 mm
Doormeter van de bisselwielen	1000 mm
Voorraden: Water 7 m^3	
Kolen 2.5 t	
Dienstgewicht 67.2 t	
Max. snelheid 80 km/h	

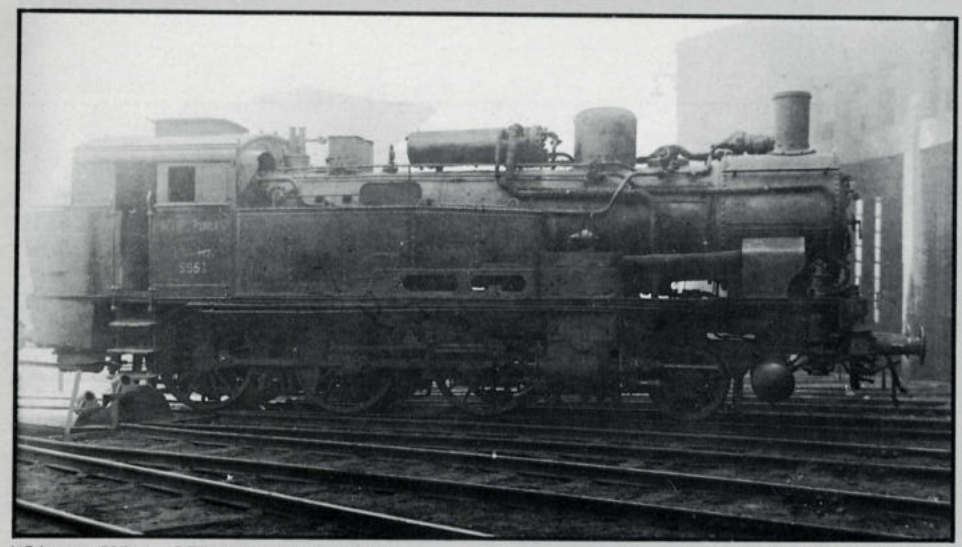
Max Delie



Op deze foto zien we de DR 74.1230 in het ,,Schwarzatahl'', één van de twee laatste T12 exemplaren die nog in stand gebleven zijn. (febr. '82). **Foto: M. Delie**

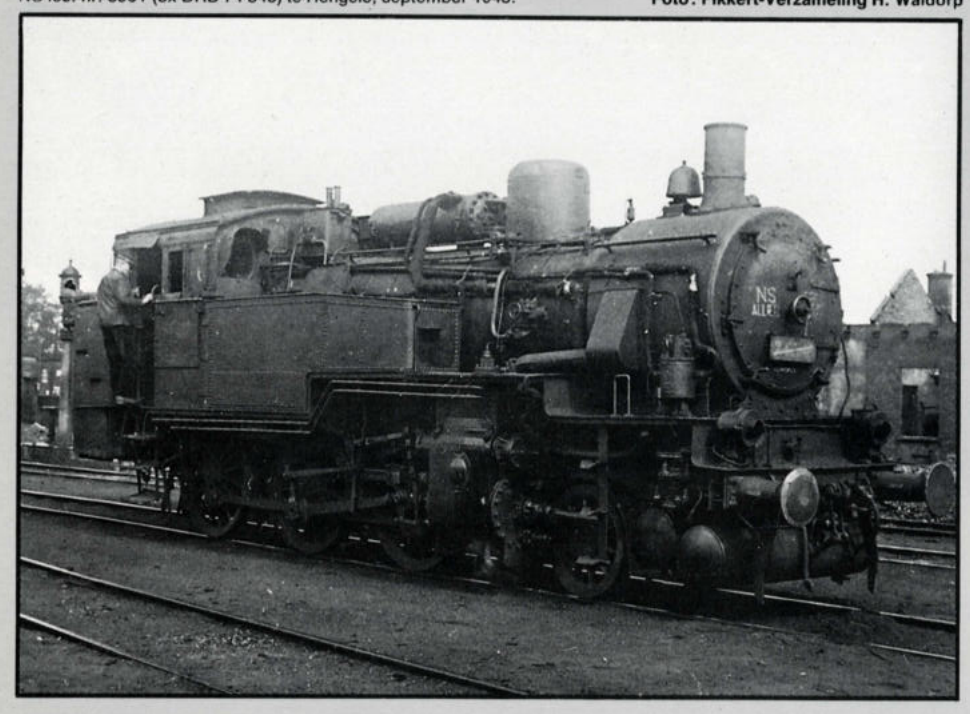


De 9613 in de stelplaats van Brugge (sept. 1940). **Foto: K.J. Harder-Verzameling Delie**



NS loc. nr. 5951 (ex DRB 74 1316) te Amsterdam. **Foto: NS-Verzameling H. Waldorp**

NS loc. nr. 5901 (ex DRB 74 548) te Hengelo, september 1945. **Foto: Fikkert-Verzameling H. Waldorp**



HET TYPE 96 VAN ROCO IN HO

Sinds zowat een jaar aangekondigd, is de Belgische uitvoering van de Pruisische T 12 half december 1986 op HO rails verschenen. Bij het plannen van deze versie werd er van uitgegaan dat het een heuse NMBS-lok moest worden en geen omgeschilderde Duitse lok zonder wijzigingen aan de kast.
Toen de eerste exemplaren in de modelbouwwinkels te koop werden aangeboden, bleek dat Roco er werkelijk in geslaagd was een echt Belgisch model op de markt te brengen. Het commercieel succes bleef dan ook niet uit.

AFWERKING

Vele details aanwezig op de Duitse BR 74 werden weggelaten, terwijl andere, eigen aan het NMBS-voorbeeld, aangebracht werden. De Knorr-voorverwarmingsinstallatie, inclusief de pomp en leidingen, werd weggelaten. De stoomdynamo met draagbeugel, alsook alle electrische leidingen die bij de Duitse versie tezamen met de ketel als één geheel werden gegoten, werden weggelaten. Daartoe diende een volledig nieuwe ketel ontworpen te worden. De Duitse schouw moest wijken voor een Belgische, uiteraard uitgerust met het typische kapje er bovenop. Tevens werden de inlaatbuizen van de cylinders met de bijbehorende beschermplaten aan de rookkast gemonteerd. De typische halfronde handgreep boven op de rookkastdeur werd evenmin vergeten. Het meest opvallende bij deze lok is toch wel het weglaten van de beide onderste koplampen en het vervangen ervan door twee beugels. De lok is voorzien van een centrale lantaarn op de rookkastdeur volgens NMBS-voorbeeld, deze wordt verlicht en is reeds goed zichtbaar bij langzaam rijden. Ook werden de diverse leidingen en pompen aangebracht in overeenstemming met de grote broer.



Type 96 025 van Roco rijdend op de modelbaan.

Foto: K. Heidbreder

TECHNIEK

De lok is voorzien van een 5-polige motor met vliegwiel. Wie op zijn baan beschikt over een bloksysteem hoeft niets te vrezen: bij noodstop of een stopsectie, remt de lok vrijwel onmiddelijk af. De bedoeling van dit vliegwiel is eerder te zorgen voor een zo natuurlijk mogelijk schokvrij optrekken.
Alle wielen, ook de voorloopwielen, zijn voorzien van stroomafnamecontacten waardoor op wissels geen problemen ontstaan. Een voortreffelijk schokvrij rijden bij rangeersnelheid is mogelijk. De trekkracht is ruim voldoende, de 96-er is geen krachtpatser, zulks is voor deze tenderlok ook niet nodig, vermits ook in werkelijkheid slechts lichte reizigers- en goederentreinen gesleept werden op secundaire lijnen.
Een duidelijk handleiding en een onderdelenvouwblad worden medegelverd, evenals koppelingen volgens de diverse systemen. We kunnen enkel maar hopen dat Roco de ingeslagen weg zal blijven volgen. Het is immers de eerste HO producent die een Duitse lok zo grondig herwerkte dat wij over een échte Belgische stoomlok kunnen beschikken. De Belgische modelbouwers kunnen het initiatief alleen maar toejuichen, want het bespaart hen een tijdrovende en niet steeds makkelijke ombouw. De modelgetrouwe 96-er wordt hen trouwens aangeboden aan een aantrekkelijke prijs.

E.Serneels

Om het uiterlijk van de lokomotief te verbeteren, werden enkele blinkende metaaldelen met zwarte matverf bewerkt.

Foto: K. Heidbreder



HET STROOMLIJNMATERIEEL VAN



1. Onder de kap van het Centraal Station in Amsterdam wacht Eld3 440 (ex 418) op vertrek richting Amersfoort. Het is een drietje met in de middenbak een grote bagage-afdeling. Op de achtergrond staat een ,,Rooie Sien'', een dieseldrie Plan U, die dienst doet op Enkhuizen. (23-05-1968) **Foto: Harrie Peters**

AFL. I

DE HOEK VAN HOLLANDERS EN MAT. '36



Geïnspireerd door het succes van de elektrificatie van de Oude Lijn, waarop het blokkendoosmaterieel furore maakte, besloot N.S. begin jaren dertig meer trajecten te elektrificeren. Uiteraard was een uitbreiding van het materieelpark daarbij noodzakelijk.
Gekozen werd voor een variant op de in 1934 in dienst gekomen diesel-elektrische 3-wagentreinen. De fabrikanten Beijnes in Haarlem, Allan & Co te Rotterdam en Werkspoor in Utrecht moesten de order voor 8 tweewagenstellen delen. Deze treinen zouden samen dienst moeten gaan doen op het traject Rotterdam D.P. - Hoek van Holland en werden daarom in vakkringen 'Hoek van Hollanders' genoemd. Er kwamen twee verschillende uitvoeringen op de baan, namelijk mèt en zonder bagagecompartiment, van ieder type vier stuks. De stellen met bagage-afdeling zouden de basis van de dienst op deze lijn gaan vormen, terwijl de treinstellen zonder bagage-

2. El3 445 is een driewagenstel zonder grote bagage-afdeling in de middenbak. Het treinstel, nog met de oude rode biezen, wacht met een soortgenoot op de volgende dienst op één van de opstelsporen van Rotterdam CS. (24-09-1967) **Foto: Harrie Peters**



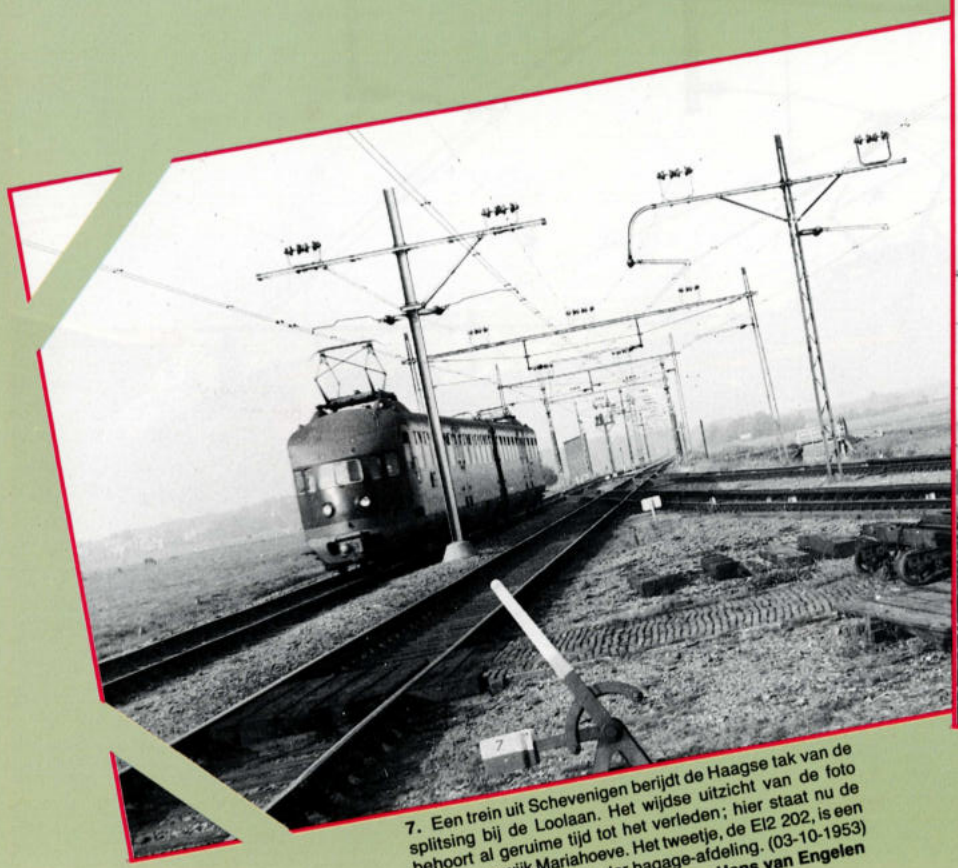
3. De omgeving van Hulshorst in een winters kleed: op de spoorlijn tussen Amersfoort en Zwolle ontmoeten we Eld4 603. (28-12-1968) **Foto: Harrie Peters**

4. Een vierwagenstel mat.'36 (Eld4 608) wacht in Amersfoort op z'n volgende dienst, terwijl DE3 127 passeert. (05-07-1968) **Foto: Harrie Peters**

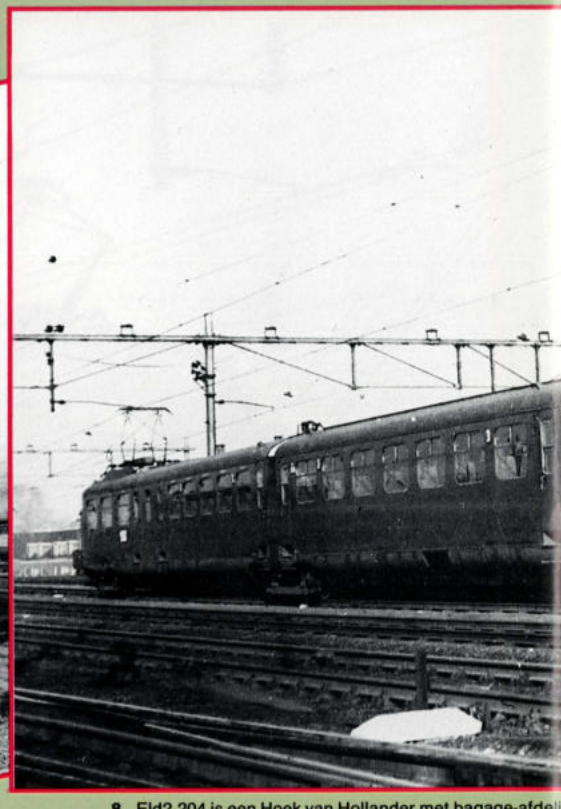




5. Eld2 215 is een tweetje van mat.'36. Het in de tekst genoemde kleine bagage-compartiment achter de machinisten-cabine is hier goed te zien. De trein rijdt richting Scheveningen en passeert juist de dienstwoningen bij de Zijdelaan in Wassenaar. (03-10-1953)
Foto: Hans van Engelen



7. Een trein uit Scheveningen berijdt de Haagse tak van de splitsing bij de Loolaan. Het wijdse uitzicht van de foto behoort al geruime tijd tot het verleden; hier staat nu de nieuwbouwwijk Mariahoeve. Het tweetje, de El2 202, is een Hoek van Hollander zonder bagage-afdeling. (03-10-1953)
Foto: Hans van Engelen



8. Eld2 204 is een Hoek van Hollander met bagage-afdeli
opgenomen, is het gemeenschappelijke middendraaistel



6. De Hoek van Hollander Eld2 206 rijdt hier als tweede treinstel achter Eld2 245 van mat.'46 van Den Haag HS naar Rotterdam Hofplein. De foto werd in Den Haag bij de Loolaan genomen. Op de achtergrond, bij de molen, ligt de vertakking van de lijn naar Scheveningen. (25-06-1950)
Foto: Hans van Engelen



Op de foto, die op de ,,buurtsporen'' van Utrecht CS werd
ed te zien. (08-04-1951) **Foto: Hans van Engelen**



9. Op het viaduct bij de halte Wassenaar Zijdelaan in de spoorlijn Scheveningen Kurhaus - Rotterdam Hofplein/Den Haag HS ontmoeten we de Eld2 215 van mat.'36. (03-10-1953)
Foto: Hans van Engelen



10. Driewagenstel Eld3 440 (ex 418) staat aan de halte Laan van Nieuw Oost Indië in Den Haag en is onderweg als stoptrein van Rotterdam Hofplein naar Den Haag HS. (04-08-1967)
Foto: Harrie Peters

faciliteiten als versterking voor de drukke uren gedacht waren. Bij het in dienst stellen van deze treinen in de tweede helft van 1935, waren de bakken nog afzonderlijk genummerd. In 1937 werd dit principe verlaten en kregen de treinstellen de nummers 201-208.
In de oorlog zijn diverse van deze stroomlijnstellen, die vanwege hun comfort zeer geliefd waren bij het publiek, in oostelijke richting verdwenen. In de jaren na de bevrijding konden, dankzij bakwisselingen en herstelling in de centrale werkplaats te Haarlem en bij de diverse wagonfabrieken in ons land, weer zes complete treinstellen op de baan gebracht worden. In de jaren die volgden reden ze hoofdzakelijk op de Oude Lijn, de Hoekse Lijn en de Hofpleinlijn. Tussen 1958 en 1964 werden ze alle voor sloop afgevoerd.
Dankten de Hoek van Hollanders hun naam aan het traject waar zij hun eerste levensjaren sleten, de volgende serie treinstellen werd aangeduid met het jaartal waarin zij besteld werden: mat.'36.
In verband met de elektrificatie van het middennet, alsmede enkele andere spoorlijnen, werd door de drie eerder genoemde fabrikanten een groot aantal stroomlijnstellen aan N.S. geleverd.
Gebouwd werden 52 tweewagenstellen met de nummers 211-263, die alle afkomstig waren van Werkspoor en 37 driewagenstellen, genummerd 601-637. De kopbakken hiervan kwamen van Beijnes, terwijl Allan de middenrijtuigen voor zijn rekening nam. Uiterlijk waren deze stellen bijna identiek aan de Hoek van Hollanders.
Bij de tweewagenstellen was de bagageruimte echter gereduceerd tot een zeer klein compartiment achter de machinistencabine in de



11. Voetbalextra's op het station Rotterdam Stadion, gelegen direct naast het grote Feyenoord-stadion. Van de rechter trein is het laatste treinstel de El3 445 in oude beschildering. De fotograaf stond op de voetbrug en keek in de richting van de Maasbruggen. (01-10-1967)
Foto: Harrie Peters

derde-klasse-bak. Ook waren zij voorzien van de inmiddels bekende Scharfenberg-koppeling, zodat in treinschakeling kon worden gereden. Begin 1940 ontstond het idee om 13 tweewagenstellen tot driewagentreinen uit te breiden. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog verhinderde de uitvoering van deze plannen. Dat dit idee niet verlaten werd bleek in 1942. Het was tenslotte een relatief goedkope manier om de capaciteit van de treinstellen te vergroten. Zowel de tweewagenstellen 235-263, als alle driewagenstellen kregen er een bak bij. Zo ontstond een nieuwe serie drietjes 401-429. De vieren behielden hun oude nummers 601-637. Overigens waren er daarvan nog maar 36 over, omdat de 619 door het oorlogsgeweld volledig vernield was. De nieuwe middenbak van de drietjes was voorzien van een grote bagageruimte, zodat deze serie treinstellen met een grote en een kleine pakafdeling — dit was de benaming die de conducteurs eraan gaven — rondreden. Het oorspronkelijke idee van 1940 werd pas in 1949 werkelijkheid, toen nog eens 13 tweewagenstellen een middenbak kregen. Daar deze laatste drietjes op de drukke Hofpleinlijn zouden gaan rijden en er daar geen vervoer van bagage plaatsvond, ontbrak nu het bagagecompartiment. Ditmaal was het geen aaneengesloten reeks die voor verlenging in aanmerking kwam; willekeurig koos men er dertien, die de nummers 441-453 kregen. Mede door de oorlogshandelingen waren er van de oorspronkelijke tweetjes nog maar 4 over, die na omnummering de serie 211-214 vormden. Dat het oorlogsgebeuren zich ook bij de andere series had laten gelden, blijkt uit het feit dat er van de drieën nog maar 19 over waren en van de vieren nog slechts 25.



12. Eld3 440 (ex 418) is onderweg van Amsterdam naar Amersfoort en passeert ons in de bossen bij Baarn. (23-05-1968)
Foto: Harrie Peters

In de rest van hun bestaan konden we mat.'36 door het gehele land aantreffen. Zij vormden o.a. de ruggegraat van de treindienst Randstad — Groningen/Leeuwarden en Randstad — Twente. Een wezenlijk verschil tussen de vieren en de rest van mat.'36 was, dat iedere bak zijn eigen draaistellen had. De tweeën en drieën beschikten onder de geledingen over een gezamenlijk draaistel. Deze bakken waren als het ware met de uiteinden opgelegd op de trucks. Dit bespaarde gewicht en niet in de laatste plaats geld bij aanschaf en onderhoud. Zij hadden ook een specifiek motorgeluid, een beetje zoemend, waaraan hobbyïsten ze gemakkelijk konden herkennen. Bovendien was mat.'36 voorzien van schijfremmen en niet van blokkenremmen, waarmee het latere materieel zou worden uitgerust. Vooral bij gladde rails en later, tegen het einde van hun bestaan door onbekendheid bij veel machinisten, ontstonden door het doorglijden vaak zogenaamde platte kanten. Dat dit het rijcomfort niet ten goede kwam, moge duidelijk zijn. Ook maakte het deze stellen weinig populair bij de meeste machinisten.
Een buitenbeentje kwam in 1954 op de baan en wel stel 461. Deze eenling was samengesteld uit drie overgebleven originele bakken van de serie 601-637. In dit treinstel waren de banken van de toen nog bestaande derde

13. Twee vierwagenstellen mat.'36 zijn bij Rijswijk onderweg naar Rotterdam Stadion. Aanvoerder van deze voetbalextra is Eld4 625. (07-04-1969) **Foto: Harrie Peters**





14. De onttakelde Eld4 615 wacht in Uithoorn, aan de Haarlemmermeerlijn, op z'n allerlaatste ritje naar sloperij Koek in Mijdrecht. (30-10-1967) **Foto: Harrie Peters**

klasse voorzien van tweede klasse bekleding, waardoor het er nogal luxe uitzag. Regelmatig werd de 461 door het Concertgebouworkest gebruikt, wanneer het op toernee ging. Hierdoor kreeg dit restantenstel al snel de bijnaam „Concertbak". Tot aan zijn afvoer in 1964 heeft het de bekende donkergrijze kleur, rode biezen en zilvergrijs dak gehad. De andere stellen van mat.'36 hadden bij eerdere revisies de standaard lichtgroene kleur gekregen, eerst met rode bebiezing en later met gele biezen en de bekende gele snor op de stroomlijnkop.
Toen in 1967 de laatste drietjes en in 1968 de vieren voorgoed van de baan verdwenen, werd er voor ons hobbyïsten een tijdperk afgesloten en resttenons enkel nog een paar reisjes naar sloperij Koek in Mijdrecht om daar echt afscheid te nemen. Nooit konden we meer op mat.'36-jacht.

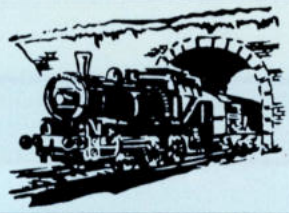
Harrie Peters

15. Het uitzicht van de machinist was door de kleine cabineruitjes toch al niet geweldig, op deze oudejaarsdag werd het personeel van Eld3 438 (ex 413) door dat ene ruitewissertje als het ware gedwongen met oogkleppen op te rijden. We komen het treinstel tegen in station Ede-Wageningen. (31-12-1967) **Foto: Harrie Peters**



IMPORT ZETA EXPORT

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



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 crême/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

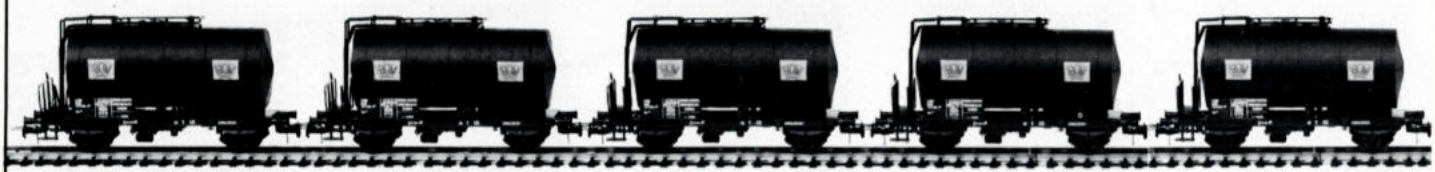
Lilliput Fl 6,95, Ibertren Fl 3,95 Electrotren Fl 4,95, TER (technisch) Fl. 10 Ter (algemeen) Fl. 5, Häusle Fl 3, per catalogus Fl 2,50 porto. Storten op giro 3417835 t.n.v. Zeta - Ammerzoden.

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 wereldrecordhouder bestellen . . .



PHILOTRAIN



NIEUW IN 1987
NS 2400
EN
mP 3000
vraag gratis informatie

PHILOTRAIN MESSINGMODELLEN

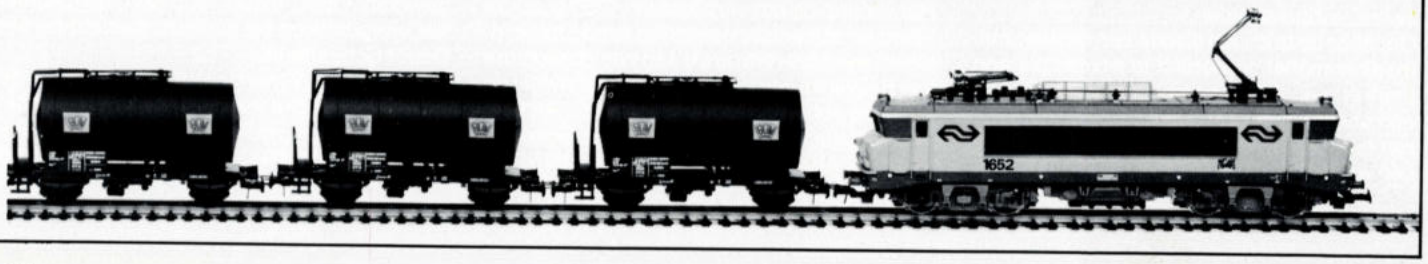
LOK ATELIER FRISKORN - PHILOTRAIN. Postbus 82, 7300 AB Apeldoorn, Nederland.
Showroom: Antilopestraat 1, Apeldoorn. Tel. 055-221259

Czn zit helemaal op met wereldrecord-

ROCO is hèt 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.

ROCO Roco
Supermodelkwaliteit voor 'n eenvoudige prijs
Importeur: Reyne & Zonen B.V., Krommenie.
Telefoon: 075-28 31 54





1. De 104 nog zonder windleiplaten met de Pullman-Express Oostende-Köln in augustus 1935 bij zijn doortocht te Tervuren. **Foto: Capt. J.F. Van Puyvelde (verzameling M.Delie)**

STOOMLOCOMOTIEF 1.002 VAN DE N.M.B.S.

De werkzaamheden met het oog op het weer rijvaardig maken van deze lokomotief vorderen gestadig zodat op een wederoptreden tijdens dit jaar mag gerekend worden.
Vooraleer tot de specifieke beschrijving van de 1.002 over te gaan lijkt het ons toch aangewezen om even de geschiedenis van het type 1 kort samen te vatten.
Na de Eerste Wereldoorlog kreeg België als herstelbetaling voor geleden oorlogsschade, de zogenaamde Wapenstilstandlokomotieven. Dankzij deze lokomotieven en een intensieve benutting van de vooroorlogse types 7, 10 en 36 kon men aan de behoeften van het toenmalige verkeer voldoen.
In de jaren dertig verhoogde de N.M.B.S. de snelheid op verschillende hoofdlijnen, waardoor problemen ontstonden bij het slepen van zware reizigerstreinen.
Om deze op te lossen diende een nieuwe sneltreinlokomotief ontworpen te worden die een treinlast van 350 ton zou kunnen slepen aan een snelheid van 140 km/h.
Het type 10 dat toen voor deze treinen gespannen werd, kon deze taak niet aan en dure dubbeltrakties waren dan ook geen uitzondering.
De NMBS gaf Ir. Notesse de opdracht om de nieuwe lokomotief te ontwerpen. Hij ging op zeer conventionele wijze te werk door de moderne technologiën toe te passen op het type 10. Zo ontstond een nieuwe lokomotief met oververhitte stoom en enkelvoudige uitzetting in viercilinder-uitvoering.
Voor het uiterlijk werd de stijl van de halfgestroomlijnde Engelse P2-Class overgenomen.
Om aan de specificaties van deze lok tegemoet te komen, diende er op basis van imposante afmetingen gewerkt te worden, die vooral in de ketel tot uiting kwamen. (Zie tabel van de technische kenmerken).
De gedetailleerde uitwerking van de plannen werd aan de ,,Ateliers Métallurgiques'' te Tubize toevertrouwd.
Het voorlopige ontwerp werd in 1930 goedgekeurd en een eerste bestelling van 15 lokomotieven werd toevertrouwd aan een consortium van Belgische constructeurs dat bestond uit de ,,Société John Cockerill'' te Seraing, ,,Ateliers de Construction de la Meuse'' te Sclessin, ,,Forges, Usines et Fonderies'' te Haine St. Pierre en de ,,Ateliers Métallurgiques'' te Tubize.
De lokomotieven van het type 1 zouden vanaf het begin van hun loopbaan ook in het buitenland opvallen door hun afmetingen en prestaties die deze van het type 10 overtroffen.
De lokomotief 102 werd door het hogergenoemd consortium gebouwd in 1934, doch ook de ,,S.A. Ougrée Marihaye'', ,,Fabrique de Fer'' te Charleroi en ,,Cuivre et Zinc'' te Liège (vuurhaard) werkten mede aan de opbouw.
De 102, latere 1.002, is steeds uitgerust geweest met dezelfde ketel die het fabrieksnummer 1716 draagt en een eerste proef doorstond op 12 december 1934.
De 102 werd op 19-03-1935 aan de NMBS geleverd.
Er ging geen proefrit aan vooraf. Waarom is niet geweten. Op 21 maart 1935 werd de lokomotief aangestoken en in dienst gesteld bij het Depot Schaarbeek.
De loks type 1 vervingen de types 10 voor de treinen vanuit Bru ssel-Noord naar Oostende-Kaai via Jette en lijn 50, Liège en Verviers. Ook de ,,Oostende-Wien-Orient-Express'' en de

2. De types 1 van het eerste bouwlot werden geleverd zonder bijkomende windleiplaten. Vergelijk met de volgende foto waar de 108, bij zijn eerste grote onderhoudsbeurt reeds de bijkomende windleiplaten bekomen heeft. De 108 met een trein van Brussel naar Luik in de omgeving van Tervuren in juli 1935.
Foto: Capt. J.F. Van Puyvelde (verzameling M.Delie)



,,Pullman-Express Oostende-Köln'' werden door de 1-en getrokken. De eerste stelplaatswijziging voor de 102 werd op 12 mei 1939 doorgevoerd. Tezamen met de 103, 105 & 111 vertrok ze naar Stockem. Er werden nu voornamelijk treinen gesleept tussen Brussel-Noord, Arlon en Luxembourg. Hierbij kwam de 102 ook tot inzet voor de luxetrein ,,Edelweiss''. Bij de benutting van de type 1 op de lijn naar Luxemburg, ontstonden er geregeld moeilijkheden door beschadigingen aan de krukas en het drijfwerk.
De 5 lokomotieven van het type 1, waaronder de 102, waren bij het uitbreken van de oorlog op 10 mei 1940 in het depot van Stockem aanwezig. Hun ,,oorlogsverleden'' wordt in een volgend 'Spoorweg Journaal' uiteengezet.

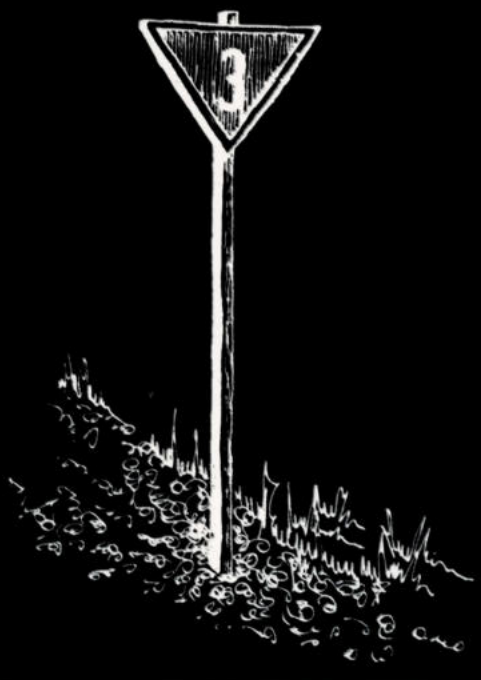
Paul Jacops

3. De 108 reeds voorzien van de bijkomende windleiplaten op de terugweg van Luik naar Brussel, in de omgeving van Vilvoorde (augustus 1936).
Foto: Capt. J.F. Van Puyvelde (verzameling M. Delie)





4. De 111 nog steeds zonder windleiplaten in volle snelheid bij Watermael-Bosvoorde (juli 1936).
Foto: Capt. J.F. Van Puyvelde (verzameling M. Delie)





5. 102 vertrekkensklaar in het station van Brussel-Noord met een trein voor Oostende (september 1936).
Foto: Capt. J.F. Van Puyvelde (verzameling M. Delie)



1. Op 17 november 1986 bereikte de ICE op een reeds gereed zijnd deeltraject van de nieuwe spoorverbinding Hannover-Würzburg de recordsnelheid van 345 km/uur. Deze foto werd enige dagen eerder gemaakt.

DE ICE OP JACHT NAAR RECORDS

Als voorlopers van toekomstige treinen met hoge snelheid werden in de zomer van 1985 de beide locomotieven en drie rijtuigen van de Intercity-Experimental door de Deutsche Bundesbahn in dienst genomen. Deze trein, paradepaard van de moderne Bundesbahn, is ontwikkeld voor een topsnelheid van 350 km/uur en is bestemd voor het uittesten van nieuwe onderdelen tijdens het gebruik van snel rijdende treinen op de in aanbouw zijnde nieuwe trajecten.

Tijdens de maiden-trip, waarvoor veel prominenten uit de politiek en het bedrijfsleven waren uitgenodigd, bereikte de ICE op 26 november 1985 om 11.29 uur tussen Rheda-Wiedenbrück en Oelde reeds een snelheid van 317 km/uur. Voor het eerst in de geschiedenis van de Duitse spoorwegen overschreed een volledig met passagiers bezette trein de grens van 300 km/uur. Daarmee werd niet alleen een Duits snelheidsrecord voor railvervoer gevestigd, ook werd een nieuw wereldrecord gevestigd voor locomotieven met draaistroomtechniek.

Na deze gebeurtenis werd een toernee door Duitsland gemaakt om de nieuwe trein aan geïnteresseerden te tonen, waarna in de omgeving van München uitvoerige tests werden gedaan.

Van de nieuwe spoorverbinding tussen Hannover en Würzburg kwam in de zomer van 1986 het eerste deel, tussen Burgsinn en Hohe Wart, gereed. Dit eerste deeltraject was voorbestemd om de nieuwe snelle treinen te kunnen testen.



2. Tussen het station Burgsinn en de fly-over bij Hohe Wart is het nieuwbouwtraject Hannover-Würzburg sedert de zomer van 1986 voor proefritten beschikbaar. In november 1986 vonden hier talrijke snelheidsproeven plaats met de vijfdelige ICE. Deze opname werd gemaakt aan de Zuidzijde van de Sonnbergtunnel.

3. + 4. Bij Schaippach kruist het tracé van het nieuwe traject Hannover-Würzburg het dal van de Sinn en verdwijnt dan in de 1.127 m lange Einmalberg-tunnel. De brug over het dal van de Sinn is 442 m lang. De rails liggen op het hoogste punt 23 m boven het dal. **foto's: A. Ritz**

Direct nadat op 15 juli 1986 de bovenleiding aan het net was aangesloten is de DB op dit geheel nieuw gebouwde traject met uitgebreide technische metingen begonnen. Met speciaal uitgeruste meet-treinen werden de ligging van de sporen, de rijdynamiek, de veiligheidsvoorzieningen en het gedrag van de bovenleiding en pantografen onderzocht, waarna met het rijden met hoge snelheid werd gestart.
In het kader van deze snelheidstest bereikte de ICE op 17 november 1986 om 15.25 uur met 345 km/uur een nieuw snelheidsrecord. Binnen vier en een halve minuut na de start werd deze snelheid bereikt. Ze kon slechts een beperkt aantal seconden worden aangehouden omdat het testtraject met zijn lengte van slechts 28 km vereiste dat met afremmen werd begonnen, waarbij de drie onafhankelijke systemen de trein zeer soepel tot stilstand brachten.
Zeer opmerkelijk is het feit dat de snelheid van 345 km/uur werd bereikt in de 5.228 m lange Mühlberg-tunnel. Het is wereldwijd de hoogste snelheid die ooit in een tunneltraject werd gereden.
Tot nu toe heeft de ICE daarmee inderdaad aan alle verwachtingen van de fabrikanten Krauss Maffei, Krupp, Henschel, AEG, BBC en Siemens als ook aan die van de Deutsche Bundesbahn voldaan.

HO







14-04-'81 : De D312 (Köln hoofdstation - Oostende) op de ,,Hauptbahnhof Aachen''. **C. Hertogs**

DE 2374 VAN DE NMBS

EN ZIJN REPRODUCTIE IN HO DOOR LIMA

HET VOORBEELD

Op 5 maart 1957 nam de NMBS de lokomotief 123.074 in dienst. Van de inbedrijfname tot 16 januari 1958 verbleef de lok in Mechelen om vervolgens de stelplaats Stockem te vervoegen. Het verblijf in Stockem duurde nauwelijks een jaar want op 9 februari 1959 werd Brussel-Zuid voor de volgende 25 jaar de thuishaven. In 1978 werd onze in 1971 tot 2374 omgenummerde lok geel geschilderd. Bij de herstructureringsmaatregelen van 1 juni 1984 kwam de overplaatsing naar Kinkempois waar de lok nog steed verblijft en van waaruit zij hoofdzakelijk in de goederendienst wordt ingezet.

P.Jacops

HET LIMA MODEL VAN DE 2374

Begin januari 1987 werd dit model op de Belgische markt aangeboden. Het betreft hier een up-to-date gebrachte versie van de 125.012 welke reeds een twintigtal jaren in het LIMA programma voorkwam. Ten opzichte van het oude model zijn er heel wat verbeteringen aangebracht. Het belangrijkste winstpunt is het lager brengen van de kast dankzij de nieuw ontworpen draaistellen. Deze zijn tevens voorzien van een kortere koppelingsarm, waaruit een natuurgetrouwer koppelen resulteert. De ramen zijn nu ingezet wat het uitzicht zeker ten goede komt. Tevens zijn de ramen van de kopwanden voorzien van ruitenwissers, welke echter nog een streepje zilververf vereisen om tot hun recht te komen.

Overeenkomstig de als voorbeeld gekozen lokomotief heeft het model dubbele koplampen alsook verbindingskabels en contactdozen voor het rijden van twee loks in treinschakeling. Zoals de 2374 in werkelijkheid is het model geschilderd in de zogenaamde ,,tussentijdse schildering'' d.w.z. overwegend geel met brede blauwe band. Het voorbeeld rijdt overigens nog steeds in deze schildering.

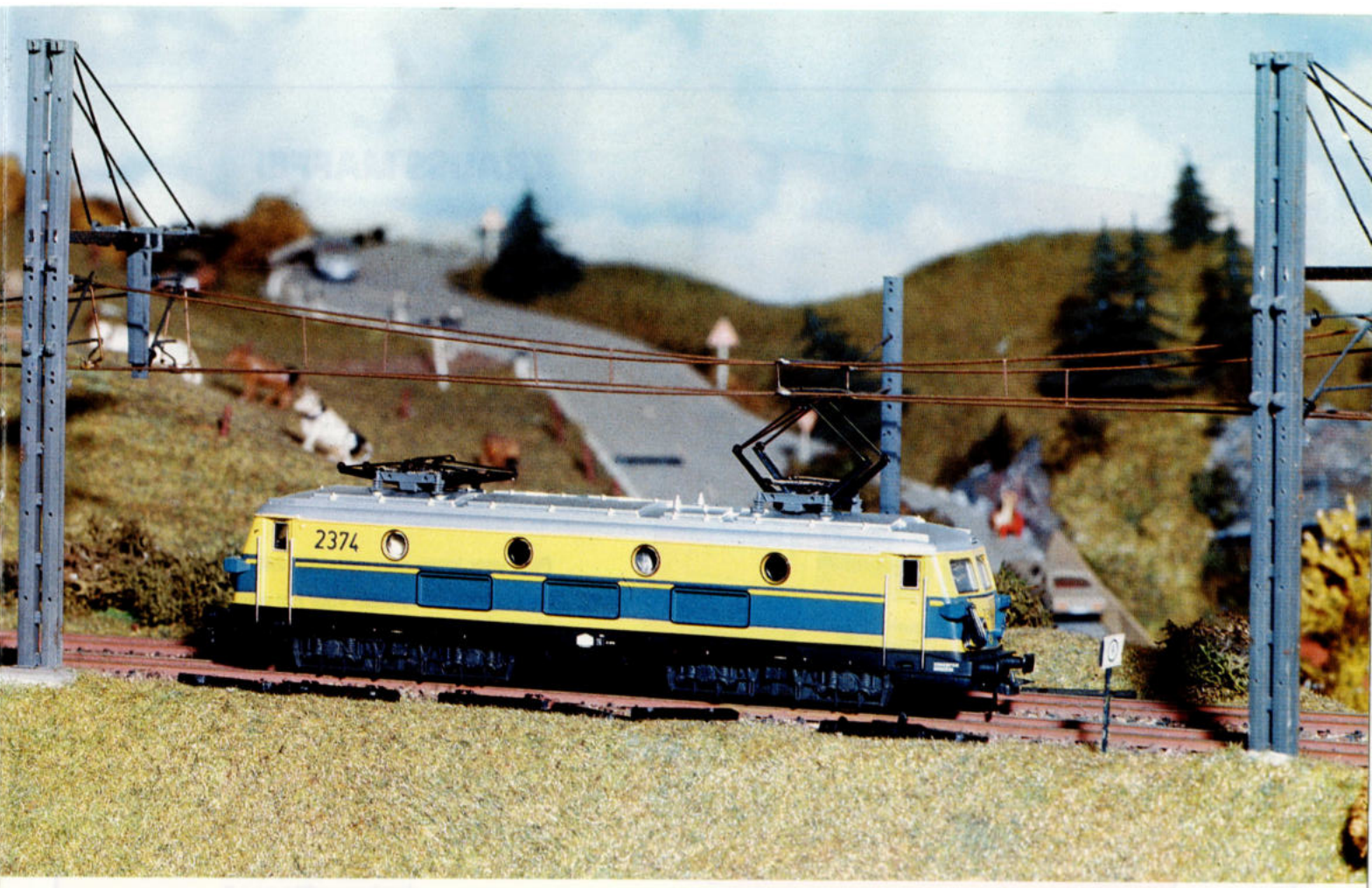
De niet zo gemakkelijke schildering is op het model zeer scherp en voortreffelijk uitgevoerd. Het blauw is echter wel een ietsje te donker. De opschriften zijn volledig en loepzuiver aangebracht. Jammer dat het dak ongewijzigd is gebleven t.o.v. het oude model. De niet-functionele panto's zijn van het klassieke Lima-type. Indien men het model wil ombouwen voor gebruik met bovenleiding kan men deze best vervangen voor Sommerfeldt-pantografen. De aandrijving geschiedt door de klassieke G-motor en geeft de voor deze aandrijving typische middelmatige trekkracht. Het inbouwen van een extra gewicht kan hier allicht verbetering brengen.

De maatvoering van het model is samengebracht in de onderstaande tabel:

	1/1	1/87	LIMA
Lengte	1800	20.68	20.35
Breedte	299	3.44	3.50
Afstand draaispillen	860	9.88	9.70
Afstand draaistellen	345	3.96	3.40
Dakhoogte boven het spoor	375.5	4.31	4.40

Tot besluit mag gesteld worden dat LIMA een prachtig model gecreëerd heeft van deze universeel inzetbare lokomotief welke vooral door zijn kwaliteit/prijsverhouding zeer geslaagd genoemd kan worden.

J.Engels



Het mooi uitgevoerde model van de 2374 van Lima.

Foto: M. Delie

Geheel nieuw van Lima in schaal 1:87: M4 personenrijtuig van de NMBS in 1ste klasse uitvoering. Door de bijna perfect uitgevoerde koppeling is de afstand tussen twee rijtuigen zeer gering. (4 mm)

Foto: K. Heidbreder





KRAUSS MAFFEI

50 jaar toegewijd aan het construeren van spoorwegmateriaal 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 120[1] 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



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

LIMA

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

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

Spoorweg JOURNAAL

DE IDEALE PARTNER
VOOR UW
ADVERTENTIES

DE WAPSTAD
DEN HAAG
Wapserveenstraat 534
(bij Leyweg) 070-662241

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

Antwoordkaart

Spoorweg Journaal
Aachenerstrasse 6
B-4700 Eupen

Uw abonnement gaat in één week na onvangst van deze kaart en wanneer U niet schriftelijk binnen één week uw opdracht herroept.

De abonnee: (Handtekening)

Op de rekening, die U tesamen met het eerste nummer wordt toegestuurd, zijn tevens de kontonummers voor de betaling vermeld.

Antwoordkaart

Spoorweg Journaal
Aachener Strasse 6
B-4700 Eupen

Afzender

Schrijft U uw mededeling S.V.P. duidelijk in Blokletters.

Per letter, leesteken of spatie tussen de woorden één vakje gebruiken.

Prijzen:

Privé mededelingen tot 5 regels	BF 110	Fl. 6,00
Elke regel meer	BF 25	Fl. 1,50
Zaken tot 5 regels	BF 220	Fl. 12,00
Elke regel meer	BF 50	Fl. 3,00
Elke vetgedrukte regel	BF 25	Fl. 1,50

Inclusief B.T.W.



INNSBRUCK
GARMISCH-PARTENKIRCHEN
REUTTE

Prijs van dit nummer **BF 375,-/FL 20,-**
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



Abonnement - bestelkaart

☐ **1 Abonnement op Spoorweg Journaal**

11 uitgaven **FL 107 incl. porto**
BF 1.990 incl. porto

Adres

Naam

Straat

Postcode Woonplaats

Datum Handtekening

SPOORWEG JOURNAAL

MINIMARKT Tekst der mededeling

Naam Voorletters

Straat PC Plaatsnaam

Datum Handtekening

MINIMARKT

VERKOOP

Te koop: „miniaturbahnen" compl. jrg. 1979-80 voor 3000,- BF (26 nummers) incl. porto- en verzendkosten! Guy D'Haese, Ronseweg 5, B 9700 OUDENAARDE-BELGIE.

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

Te koop gevraagd of ruilen: Fleischmann HO of Fleischmann Piccolo.M.v.d.Linden, Dr. Plesmanstr.91, 3331 KG ZWIJNDRECHT (NL), tel: 078-126743.

Te koop: Märklin materieel DB in HO in zeer goede staat, originele verpakking, uit catal. 3034, 3053, 4091, 4092, 4093 en 4094. Op aanvraag gedetailleerde lijst, 10% korting bij grote partij. Telefonisch contact opnemen 's avonds en in weekend 02/465.66.84.

GEZOCHT

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

DIENSTPETTENVERZAMELING N.M.B.S. zoek nog enkele van diensten M- es ook zeldzame exemplaren beschikbaar voor ruil. Dockx Constant, Verzetslaan 10, B-2500 LIER. tel: 03-4805657.

Ik ben in het bezit van Märklin „Jubileumskoffertje" met 2 „Krokodillen" (nieuw) zou dit graag willen ruilen tegen 1 „Krokodil" 3015 in goede staat in originele doos. Heb ook 3154, 3161 en 3111 (nieuw) zou deze graag willen ruilen tegen andere Märklin lokomotieven. Wat heeft U mij te bieden? Weckmans, Rue L. Doperé 81, B 1090 BRUXELLES.

Schilderijen van treinen ook op verzoek. tel: 1726-13718. G. Verbrugge, Beiershof 70, NL-2411 JV BODEGRAVEN.

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

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

DIVERSEN

Vraag gratis proefnummer van de **VERZAMELKRANT** (alle collecties). Nielsestraat 181, B-2650 BOOM of Postbus 112, NL-9500 AC STADSKANAAL.

Ongelooflijk goedkoop krijgt U bij ons treinboeken, video's en HO-messingmodellen-bouwdozen. Gratis informatie: Hobby-Artikel D. Borchers, Feldstrasse 40, D-3200 HILDESHEIM. tel: 09-495121-86466.

REBECQ: 10e verjaardag.

De „Rail Rebecq Rognon" viert dit jaar haar 10-jarig bestaan. Ter gelegenheid hiervan worden er enkele festiviteiten georganiseerd die zullen plaatsvinden op 6-7 en 8 juni 1987. 3 Stoomlokomotieven zullen ingezet worden tijdens deze herdenkingsdagen. Een derde machine werd onlangs gerestaureerd: het betreft een „Orenstein & Koppel" 020T uit 1923. Er staan eveneens „gastronomische treinen", dubbele tractievoertuigen en speciale TGV-treinen op het programma. Gedurende de hele maand mei is er een expositie in „le Moulin d'Arenberg" waar het ontstaan ven de RRR zal worden weergegeven. Ter herinnering: de „Rail Rebecq Rognon" is een vereniging van vrijwilligers die een „toeristische lijn" exploiteert (in smalspoor) met een lengte van 3 km. Deze lijn, die werd aangebracht op een oude lijn van de SNCB, volgt de slingering van de „Senne" en een prachtige stenen brug met 5 bogen maakt de oversteek van deze rivier mogelijk. Rebecq ligt op 30 km van Bruxelles en Mons en ongeveer 60 km van de franse grens.

UITSTAPJES

Stoomtreinritten van het „M.S.T.B."

16-05-1987: Stoomtrein-avondrit met GASTRONOMISCH EETMAAL in Vilvoorde. 24-05-1987: 16de RUILBEURS voor miniatuurtreinen, auto's en postkaarten in zaal STAR, N. De Brauwerestraat 21 te VILVOORDE. Open van 9.00 tot 13.00 uur.



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, **Sommerfeld NS** bovenleiding, messing en kunststofprofielen. **Faulhaber** en **Tenshodo motoren, Mastica ombouwsets, Premier seinen.** Gratis digitaal ombouw met garantie. Natuurlijk **Märklin Digital,** jubilieumseries, 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 tijdig 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

B

HO

LEVERBAAR

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

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



1. De 1099.07 ziet eruit alsof hij net opnieuw geverfd is. (Gefotografeerd op 17-09-1972). **Foto: U. Geum**

DE „MARIAZELLERBAHN" VAN DE ÖBB

In het mooie Stiermarken, niet ver van de landgrens met Neder-Oostenrijk ligt op een hoogte van precies 849 m het oude eerbiedwaardige bedevaartsoord Mariazell. Een Benedictijnenpater zou daar in het jaar 1157 een monnikenkapel gesticht hebben en er een Mariabeeld geplaatst hebben. Sinds lang staat er nu op deze plaats een basiliek met drie, van verre zichtbare torens. Ontelbare Christenen zijn sinds de middeleeuwen naar Mariazell op pelgrimstocht gegaan, lange tijd te voet en met voertuigen, en sinds tachtig jaar bij voorkeur met de trein. Reeds in het jaar 1853 groeide de wens om een spoorwegverbinding naar het genade-oord aan te leggen. De verbinding met de „Westbahn" zou in St. Pölten door moeten lopen om de aankomsten uit de richtingen Linz en Wien (Wenen) te verlichten. De voltooiing van de verschillende projektstudie's en hun besprekingen namen tientallen jaren in beslag. Pas in 1898 kon het eerste deel van de „Pielachbahn" van St-Pölten naar Kirchberg geopend worden. Dit smalspoor-traject droeg toen nog de officiële benaming „Niederösterreichisch-steiermärkische Alpenbahn". Mariazell werd pas einde 1906 bereikt. Met een spoorbreedte van 760 mm behoorde





3. Vanuit de stoptrein, de 6805, van St. Pölten naar Mariazell werd deze foto van de 1099.03 in de buurt van Mainburg genomen. **Foto: K. Pfeiffer**

◀ **2.** Twee lokomotieven van de ÖBB-reeks 1099, de 1099.12 en de 1099.16, gefotografeerd op 15-05-1981 in de „St. Pölten Alpenbahnhof". **Foto: K. Pfeiffer**





4. Deze foto van de 1099.16 werd genomen op 02-08-1982, tussen de stations Erlaufklause en Wienerbruck.
Foto: G. Wagner

6. Met de E 960 ,,Bürgeralpe'' steekt de 1099.03 bij Mitterbach een fotogenieke brug over. **Foto: G. Wagner**

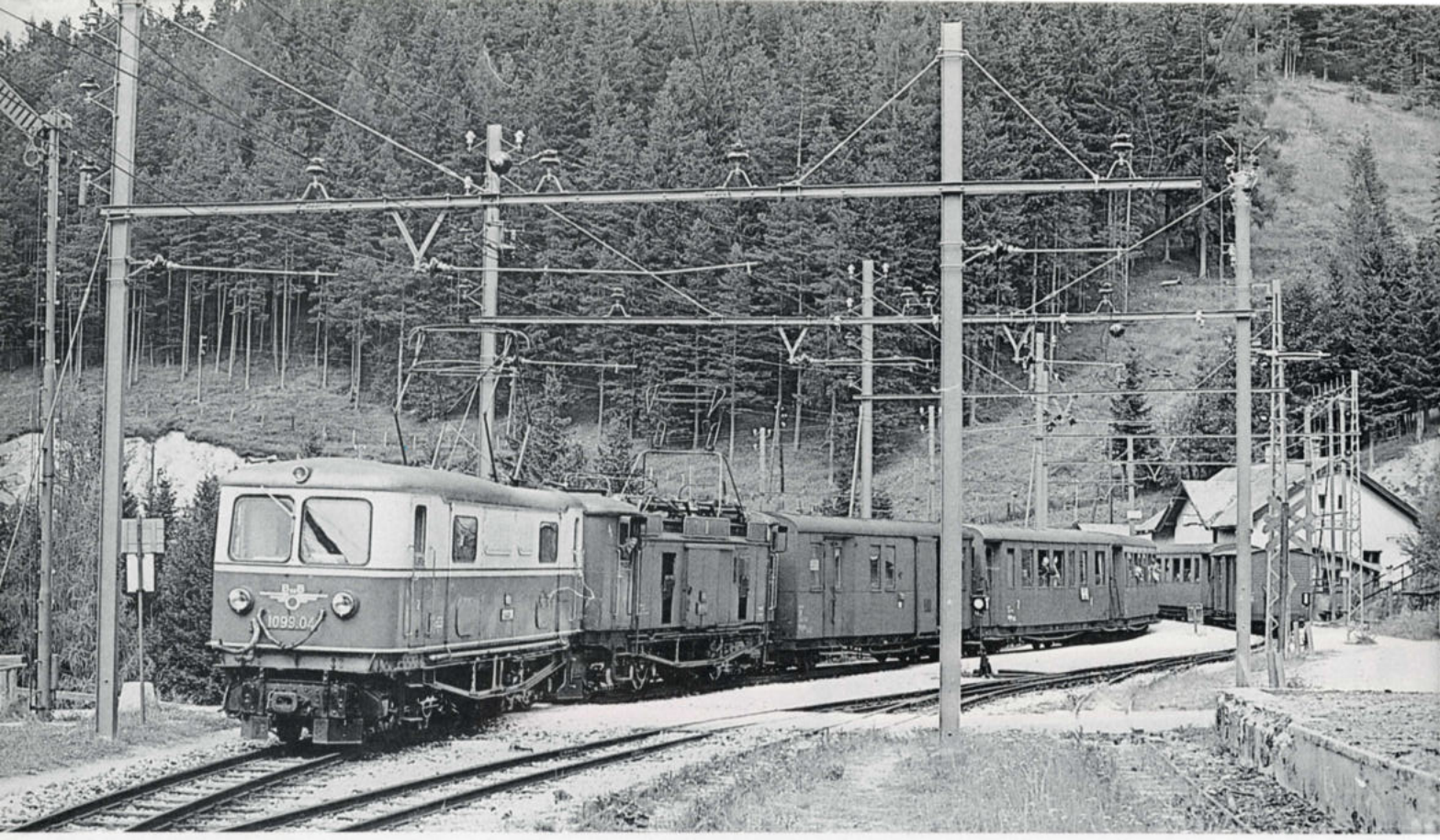
7. (onderaan rechterpagina) In 1961 in Gösing op de gevoelige plaat vastgelegd; links: de 1099.05 nog met verlaagd dak, rechts: de 1099.11 die al omgebouwd en in crème-rood geverfd is. **Foto: K. Pfeiffer**

5. De 1099.011-7, zoals de 1099.11 inmiddels met computernummer heet, verlaat het station ,,Ober Grafendorf'' (28-07-1986). **Foto: K. Pfeiffer**






1099.11



8. Touristenverkeer op Maria-Ten-Hemel-Opneming, 2 lokomotieven van de reeks 1099 brengen de P 4515 op 15-08-1961 naar Mariazell; opgenomen in station Erlaufklause.
Foto: F. Haftel

de ,,Mariazellerbahn'' tot de mooiste smalspoorbanen van Europa. Bij de keuze van de spoorbreedte werd er rekening gehouden met de wensen van de ,, -99-sterreichische Heeresverwaltung'', omdat zij indertijd al een eventuele inzet van de voertuigen op de veldspoorwegen in Bosniën (Bosnië), Dalmatiën (Dalmatië) en Galiziën (Galicië) overwogen hadden.

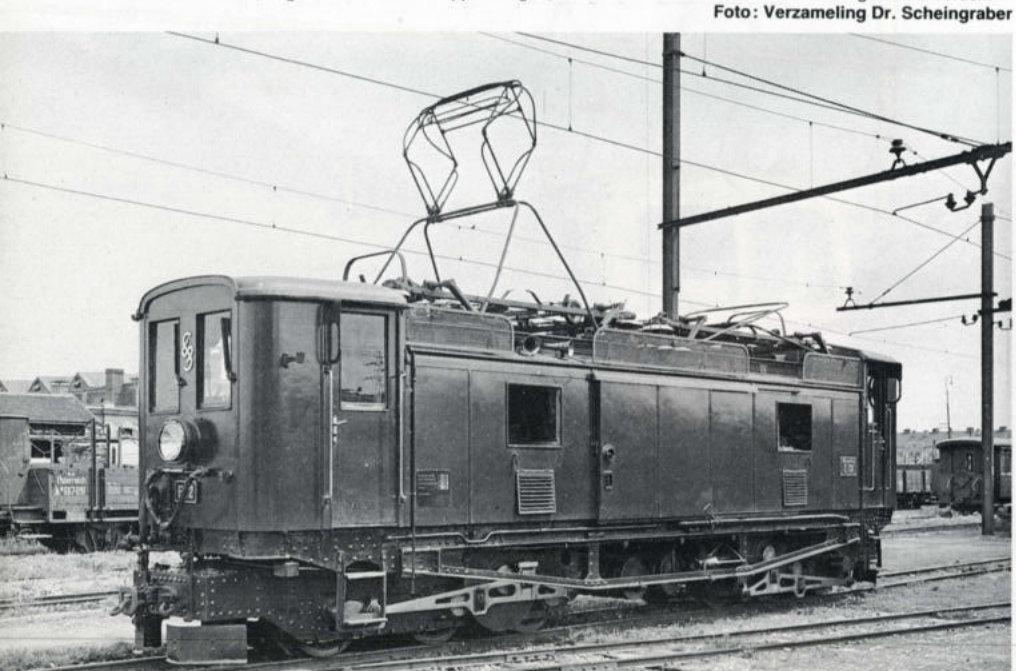
Als eerste tractie waren 4 stoomlokomotieven van de serie ,,U'' ter beschikking gesteld die door de fabriek in Linz van de Munchener Lokomotieffabriek Georg Krauss & Comp. gebouwd waren. Dit bouwtype had zich reeds op de ,,Murtalbahn'' goed bewezen. Het steeds toenemende verkeer overtrof snel alle verwachtingen en in 1905 overwoog men al de electrificatie van het traject, om zo het verkeer sneller en economischer af te kunnen handelen. Na het overwinnen van veel weerstand besloot men eindelijk voor een stroomsysteem met 1 fasewisselstroom. De bovenspanning werd op 6.500 volt, bij een frequentie van 25 hertz vastgelegd. De ,,Mariazellerbahn'' was de eerste in gebruik zijnde electrische spoorweglijn van Oostenrijk. Tot op heden is ze ook de enige electrische smalspoorweg van de ÖBB gebleven. De eerste proefritten konden einde 1910 uitgevoerd worden. Op 27 maart 1911 werd het regelmatige verkeer op één deel in werking gesteld en op 7 oktober 1911 op het gehele traject.

In 1911 volgde de in-dienststelling van de eerste 8 electrische lokomotieven. De fabrikant van het mechanische deel was Krauss te Linz, de electrische uitrusting werd geleverd door Siemens-Schuckert en de wagonfabriek Graz nam de opbouw voor zijn rekening. In 1912 volgden de lokomotieven E9 tot E14 en twee jaar later de machines E15 en E16. De voertuigen E1 tot E8 onderscheiden zich van de latere leveringen door de kleinere overbrengingsverhouding. De andere machines waren veel effectiever en werden daarom vooral op de bergtrajecten ingezet. Ze onderscheidde zich uiterlijk ook nog door een andere uitvoering van de driehoekige koppelstangen.

De electrische lokomotieven kregen 2 draaistellen met ieder drie assen. Op ieder draaistelchassis werd een elektromotor gemonteerd, die via een tandwielmechanisme een ,,valse as'' aandrijft. De energie-overbrenging op de koppelwielen gebeurt via gespleten koppelstangen. Tussen de 2 stuurcabines bevindt zich de hoogspanningsruimte, die bij de 16 machines in de oorspronkelijke uitvoering een geringe dakhoogte had. Op dit middendeel zaten de twee speciaal uitgevoerde pantografen, die bij het passeren van bepaalde tunneldelen tot in hun laagste positie gedrukt werden.

Hoewel de lokomotieven voor een maximumsnelheid van 50 kmœu uitgerust en toegelaten waren, nam men op de ,,Mariazellerbahn'' genoegen met een snelheid van 30 km/u en later 40 km/u in verband met het grote aantal onbeveiligde spoorwegovergangen. In 1937 volgde bij de lokomotieven E1 tot E8 de aanpassing van de overbrenging, bij de machines E9 tot E16 werden de driehoekige koppelstangen weer vervangen door gewone koppelstangen. In 1922 werd de ,,Mariazellerbahn'' door de ,,Österreichische Bundesbahn'' overgenomen uit handen van de ,,Niederösterreichische Landesbahn''. Iets later schafte de ÖBB nieuwe goederen- en personenrijtuigen aan. De nieuwe ÖBB ging echter pas in de vijftiger jaren over tot een omvangrijke modernisering van het materieel. In 1959 werd er met de reconstructie van de electrolokomotieven begonnen, in mei 1962 werd deze beëindigd. Chassis en aandrijving bleven zonder grote veranderingen. De electrische uitrusting werd gemoderniseerd, er werden geheel nieuwe

9. De E12 van de ÖBB, nog met de driehoek-koppelstangen, waarmee de lokomotieven E9 tot E16 geleverd werden.
Foto: Verzameling Dr. Scheingraber





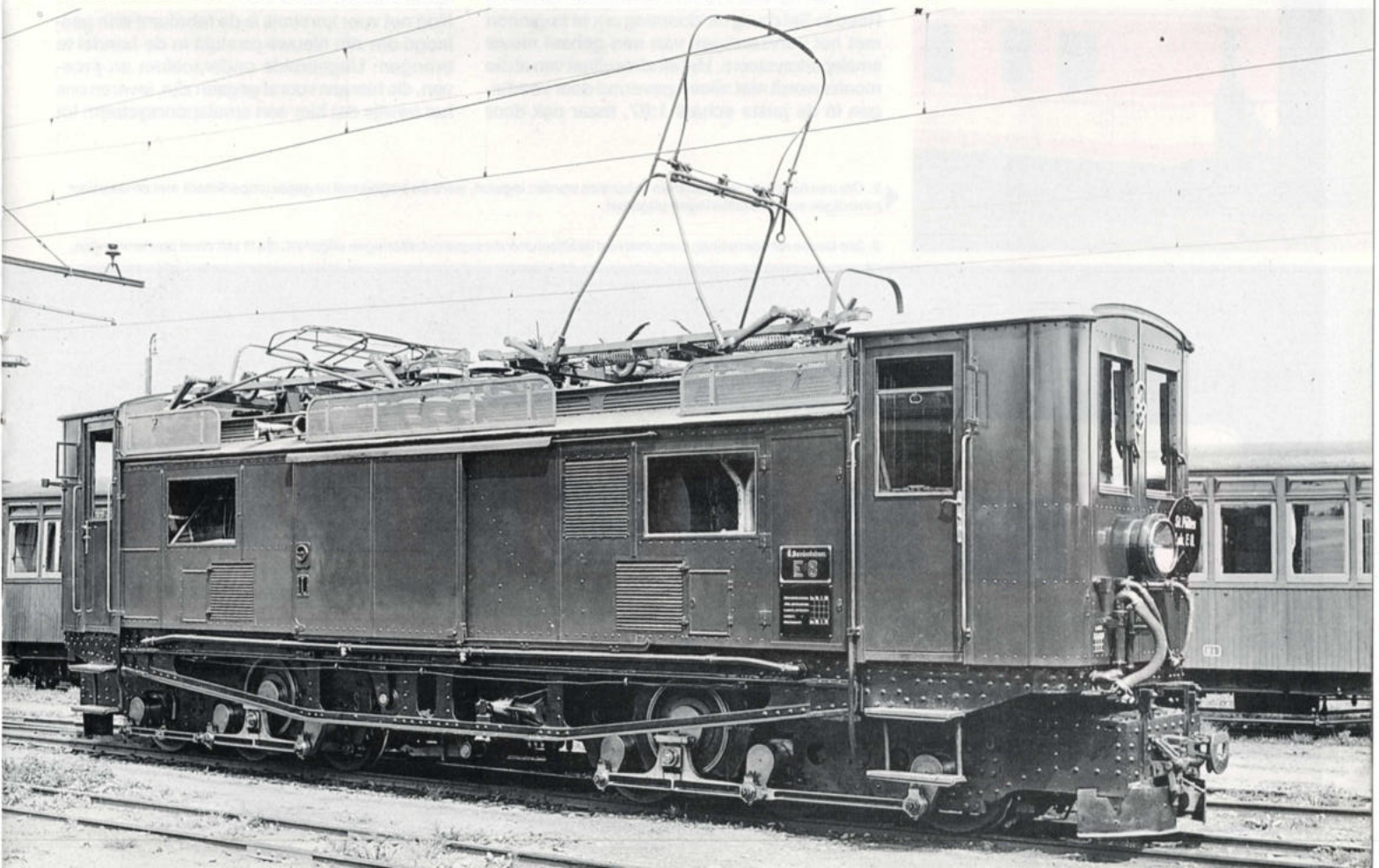
10. In de jaren vijftig ontstond deze opname van de 1099.13, die met zijn personenrijtuig bij het station ,,Winterbach'' door het besneeuwde winterlandschap richting Mariazell rijdt.
Foto: Verzameling Dr. Scheingraber

constructies gemaakt. De oude lokomotiefwagens, bruin van kleur, moesten wijken voor de nieuwe crème-rode constructies. Omdat de machines nu slechts nog over één pantograaf beschikten, moest het dak gedeeltelijk verlaagd worden. Tijdens de reconstructies behielden de lokomotieven ook een luchtdrukrem. Bij de rijtuigen hield men merendeels de zuigluchtrem aan. Sinds 1953 dragen de lokomotieven de nummers 1099.01 tot 1099.16.

Reeds in de periode van 1954 tot 1957 ging men bij de ÖBB over tot modernisering van het vele materieel van de ,,Mariazellerbahn''. Op de chassis' van oude 2-assige en 27 4-assige personenrijtuigen werden nieuwe constructies met half-rond dak geplaatst. Gedurende een verder verbouwing in 1965 kregen alle 4-assers nieuwe vensters, die echter nog maar half geopend konden worden. Een overzicht van het trajectenverloop evenals de verder ontwikkeling van de voertuigen van de ,,Mariazellerbahn'' zullen in een volgend nummer aan de orde komen.

HO

11. De E8 behoort tot de eerste serie van de 8 elektrolokomotieven voor de ,,Mariazellerbahn'', die in 1911 in gebruik werden genomen. **Foto: Verzameling Dr. Scheingraber**



1. De lokomotief van de „Mariazellerbahn" is loepzuiver en technisch perfect uitgevoerd in schaal HOe.

DE „MARIAZELLERBAHN" ALS SMALSPOORBAAN IN SCHAAL HOe



Het feit dat de „Mariazellerbahn" zo geliefd is bij de spoorwegvrienden en het 75-jarig jubileum van het electrische treinverkeer, gaven bij Roco in Salzburg de doorslag om te beginnen met het vervaardigen van een geheel nieuw smalspoorsysteem. Het eindresultaat van al die moeite wordt niet alleen gevormd door voertuigen in de juiste schaal 1:87, maar ook door geheel nieuwe rails en wissels voor een nieuw smalspoorsysteem in schaal HOe met een spoorbreedte van 9 mm.
Nog net voor kerstmis is de fabrikant erin geslaagd om zijn nieuwe produkt in de handel te brengen. Uitgebreide onderzoeken en proeven, die hieraan vooraf gegaan zijn, leveren ons het bewijs dat hier een smalspoorsysteem tot

2. Om aan het einde van een trein te kunnen worden ingezet, werd de wagon met bagagecompartiment met de daarvoor benodigde superdetailleringen uitgerust.

3. 2de klasse reizigersrijtuig compleet met de bijbehorende superdetailleringen uitgerust, die U zelf dient aan te brengen.



stand gebracht is dat qua uitvoering en veiligheid zeker gelijk is aan spoorwegen in schaal HO. Naast de zeer zorgvuldige detaillering wordt de lokomotief ook nog gekenmerkt door zijn opvallende rijeigenschappen. De 6 assen worden met worm- en tandwiel-mechanismen aangedreven. Ook de koppelstangen zijn zeer fijn uitgevoerd. Het chassis van gietijzer geeft het model een diepliggend zwaartepunt dat samen met een vliegwiel een grote bedrijfszekerheid garandeert. Bijzonder mooi in uitvoering zijn ook de 3 verschillende 4-assige wagens, fraai van kleur en met perfect uitgevoerde opschriften. Aangeboden worden: een reizigersrijtuig 1ste en 2de klasse, 2de klasse en een wagon 2de klasse met bagageruimte. Bij de lokomotieven zijn verschillende nummerborden, die men naar keuze kan verwisselen. Een volledig nieuwe ontwikkeling is ook de koppeling, die 't probleemloze koppelen met voertuigen van andere fabricaten toelaat. Bovendien maakt deze trechterkoppeling, die na de „Bosna" koppeling ontwikkeld is, het kortkoppelen van de nieuwe Roco-modellen mogelijk. De realistische afstand tussen de wagons bleef ook bij het berijden van de standaardbogen met een radius van 262 mm mogelijk. Voor dit rijtuigmodel staat een eenvoudig monteerbare binnenverlichting ter beschikking. Al het materieel is apart verkrijgbaar, het wordt echter ook in geschenkverpakking aangeboden. De daarin aanwezige wagons dragen andere nummers, de lokomotieven dragen het vroeger gebruikelijke symbool van het gevleugeld wiel op de voorzijde.

Behalve de eerste exemplaren van de lopende band stonden ons ook de eerste voorbeelden van het nieuwe HOe-railsysteem ter beschikking. Naast een ongecompliceerde geometrie vallen hier de fijne nerven in de bielsen op, die tot ons genoegen een bruine tint hebben en daardoor aan de door ons, sinds geruime tijd, gestelde eisen voldoen. Het is te hopen dat de initiatieven van Roco bij smalspoor het gewenste resultaat behalen. Over het railsysteem en de daarmee opgedane rijervaringen, zullen wij in een van onze volgende uitgaven berichten.

H. Obermayer

4. 2e klasse reizigersrijtuig met bagagecompartiment met schuifdeuren.

5. Deze detailopname geeft een beeld van het vele werk dat er verricht wordt voor de bouw van een lokomotief.



6. (links onder) De compleet uitgeruste voorkant van een reizigersrijtuig van de „Mariazellerbahn" en een blik op de perfect uitgevoerde opschriften.

7. (rechts onder) Een reizigersrijtuig 1ste en 2de klasse met opgeplakte en ingebouwde handvatten en een verkeerd ingeplakte remleiding.

Alle foto's: H. Obermayer





„Z" BIEDT MOGELIJKHEDEN:

HOOGGEBERGTE VOOR OP DE BOEKENPLANK

Op een oppervlakte van 130 x 30 cm en met een beschikbare hoogte van 60 cm had de modelbouwer Wolfgang Besenhart uit München zich voorgesteld een typisch stuk Zwitsers landschap uit het hooggebergte te bouwen. Als basisthema zag hij een enkelsporig traject dat, langs steile hellingen met naaldbomen en over een spectaculaire brugconstructie, de bergen in ging.

Uiteraard mag in een dergelijke omgeving ook een tunnel niet ontbreken. Aangezien Zwitserse spoorwegen zonder ,,Krokodil" haast ondenkbaar zijn en een realistische zware goederentrein voor een dergelijke old-timer een behoorlijke lengte moet hebben, moet het hele



1. (Boven) Een behoorlijk lange goederentrein wordt door de Märklin ,,Miniclub"-krokodil naar boven getrokken op dit Z-diorama van Wolfgang Besenhart. De imposante indruk die het gebergte wekt is misleidend voor de werkelijke grootte van het diorama. Het is niet langer dan 130 cm, terwijl de hoogte 60 cm is.

2. Uit het ,,Railex"-programma stammen de kleine messing masten waaraan de zelfgebouwde bovenleiding is bevestigd.

3. De ochtendnevel hangt nog over het ravijn, wanneer de ,,Miniclub" Ae 6/6 met de sneltrein over de stenen brug raast. Het neveleffect is overigens niets voor gevoelige longen; voor deze opname werd de rook van een ,,Boyard Mais"sigaret in het ravijn geblazen.



diorama bovendien voldoende trajectlengte bevatten.
Om zoveel in een zo kleine ruimte onder te brengen is er maar een mogelijkheid, namelijk bouwen in spoor Z.
Zelfs in schaal 1 : 220 ontstaan nog aanzienlijke afmetingen en aantallen. Zo bestaat bijvoorbeeld de ondergrond van het landschap uit ongeveer 95 liter PU-schuim. Deze massa piepschuim werd door Wolfgang Besenhart in eerste instantie met een scherp mes grof in de gewenste vorm gesneden en vervolgens met een gipsmengsel afgewerkt.
Het tracé overbrugt de aldus ontstane dalen en ravijnen met behulp van een aantal bruggen van Faller, welke gedeeltelijk werden verlengd.
Al het op de foto's zichtbaar rollend materieel stamt, evenals het railmaterieel, uit het Miniclub-sortiment van Märklin. De spoorbaan is afgewerkt met strooimaterialen van Preiser van de schaalgrootte „N".
De miniscule bovenleidingsmasten stammen van de leverancier Railex uit München, terwijl de rijdraad geheel zelf werd gemaakt.
Alle naaldbomen (van Herkat en Noch) kregen voordat ze werden geplant een aanvullende laag naalden, met behulp van „Woodland Scenics"-turf. Strooimateriaal van dezelfde leverancier zorgt voor de begroeiing van hellingen en de vooruitstekende delen van rotsen.
Voor de uiteindelijke kleurschakering werd gebruik gemaakt van een spuitpistool, waardoor met sterk verdunde plakaatverf de natuurlijke verwering ontstond.

W. Kosak



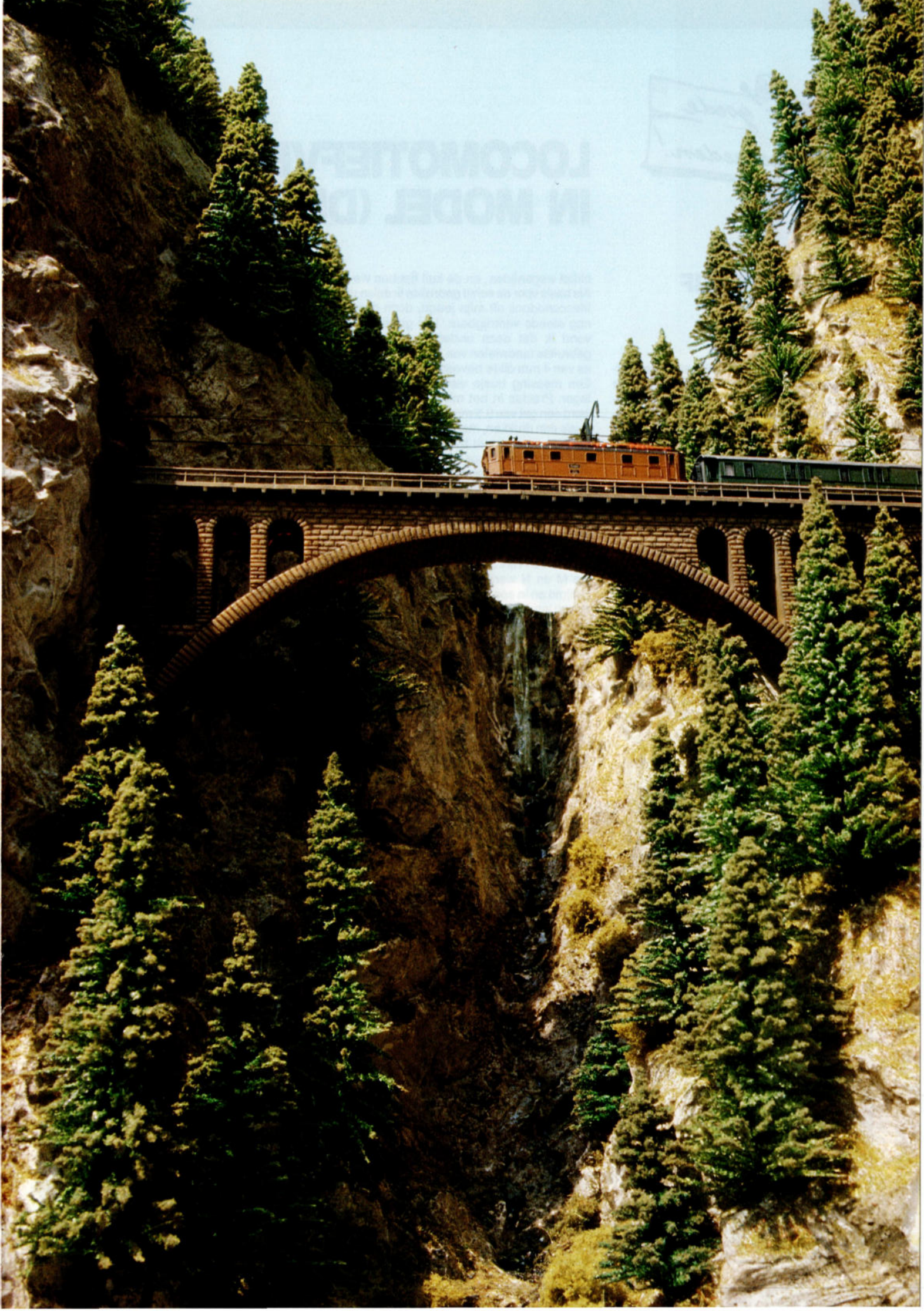


4. Van Herkat en Noch komen de naaldbomen aan beide zijden van het tracé. Voordat ze ,,geplant'' werden, zijn ze ,,gesupert''met turf van ,,Woodland Scenics''.

6. Moderne spoorwegen hoog in de Alpen. De ,,Miniclub'' Ae 6/6 bergopwaarts voor een zware goederentrein.

5. Op een Fallerbrug gaat de ,,Miniclub'' Ae 6/6 over een spectaculair ravijn. Op de achtergrond ruist, zoals dat hoort, een bergbeek als waterval naar beneden. **Fotos: W. Kosak**







LOCOMOTIEFVERZORGING IN MODEL (DEEL 3)

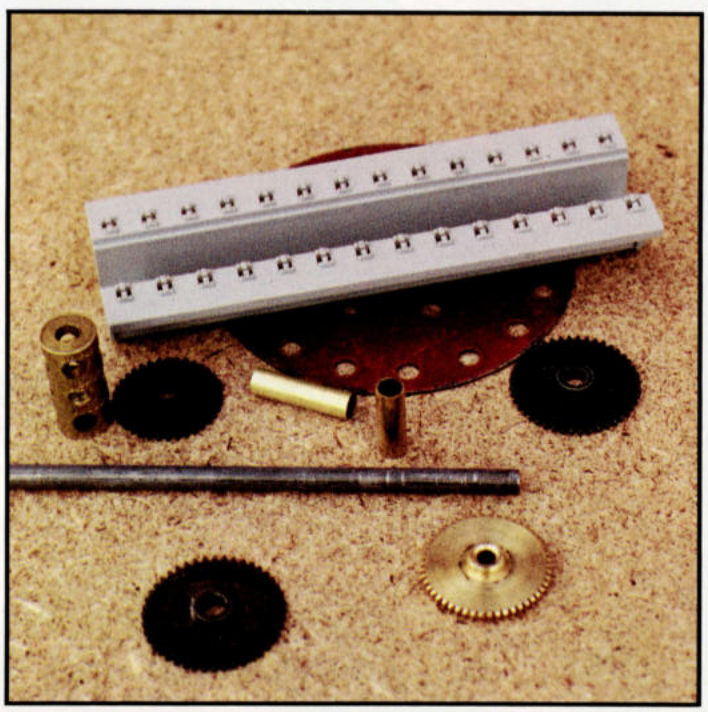
DE DRAAISCHIJF

Ondanks het feit, dat in ons BW alleen tenderlocomotieven verzorgd worden, gaf ik toch de voorkeur aan een draaischijf. Daar al mijn locomotieven slechts aan één zijde van een Kadee-en aan de andere zijde van een modelschroefkoppeling zijn voorzien, moeten de loc's altijd gedraaid kunnen worden. Omdat het hier steeds gaat om kleine korte machines kon volstaan worden met een model van een heel kleine handbediende draaischijf, die gemakshalve gemotoriseerd werd.
De inspiratiebron was een inspectiekuil van Bochmann & Kochendörfer. Als ik dit ding om een as kon laten draaien was de rest slechts invullen van details.
Als ondergrond voor het diorama werd spaanplaat (16 mm) gebruikt, waarop zachtboard (10 mm) gelijmd werd. Op de plaats waar de draaischijf moest komen werd een vierkant gat gezaagd van 15x15 cm. We hebben nu een plak van 15x15x2.6 cm. Op het zachtboard trekken we nu een cirkel met een middenlijn van 98 mm, de lengte van de inspectieput van B. & K.. Met een scherp mes het zachtboard binnen de cirkel wegsnijden, en de kuil hebben we al.
Als basis voor de schijf gebruikte ik delen uit de Meccanodoos uit mijn jeugd, doch deze zijn nog steeds verkrijgbaar. Het grote voordeel vond ik dat deze onderdelen, evenals de gebruikte tandwielen van Fleischmann op een as van 4 mm dikte bevestigd kunnen worden. Een messing busje van Meccano dient als lager. Precies in het middelpunt van de kuil werd een gat van 9,5 mm geboord, het messing busje erin drukken, met een lange as loodrecht uitlijnen en dan met bv. Superlijm van Bison vastzetten (zie figuur 1). Op een as met een dikte van 4 mm lijmen we een wiel van Meccano (E) en een tandwiel van Fleischmann (D). Deze constructie kan nu draaien in de messing bus (C). In principe hebben we nu een draaischijf. Deze moet nu nog aangedreven worden. Met behulp van Fleischmann tandwielen (zie figuur 2) werd een vertraging ingebouwd. De tandwielen M en N werden op een asje van 4 mm gelijmd en in een messing busje gelagerd. De as van tandwiel L loopt door en door en is onder de plaat ook voorzien van een tandwiel; dit wordt aangedreven door een motor met worm.
We nemen nu een inspectiekuil van Bochmann & Kochendörfer. De kuil dekte ik af met twaalf afdekplaatjes; deze goed vastlijmen. Daarna de onderkant van de kuil geheel wegvijlen. (zie figuur 3, het geasseerde gedeelte).
De uiteinden van de nu ontstane brug afronden in de vorm van de kuil. De brug kan nu op het Meccanowiel gelijmd worden, uiteraard exact in het midden. Twee plaatjes styreen aan de onderzijde van de uiteinden van de brug bevestigd, geven deze steun op de bodem van de kuil, dit voorkomt ,,wippen" bij het op en af rijden van de loc. Twee plaatjes messing op de bodem van de kuil gelijmd en twee contactveertjes aan de onderzijde van de schijf, verbonden met de rails op de schijf, doen de rijspanning ompolen nadat de schijf een halve slag gedraaid is. Twee nokjes op de bodem van de kuil en een nok aan de onderzijde van de schijf verzekeren het exact op de juiste plaats stoppen na een halve slag gedraaid te zijn. Met behulp van Faller profielen en Kappler planken werd de gehele schijf bekleed.
Met Flo-stain, oak en driftwood kregen de planken een realistischekleur. Met de Floquil kleuren rust en oily black kreeg de brug een gebruikt aanzien. De beton immitatie rond de kuil is van grijs geschilderd karton met dezelfde dikte als de bielsen. De vergrendeling is alleen functioneel bij het vervoer van de module. De lantarenpaal bestaat uit een satéstokje met een Brawa bovenkant.

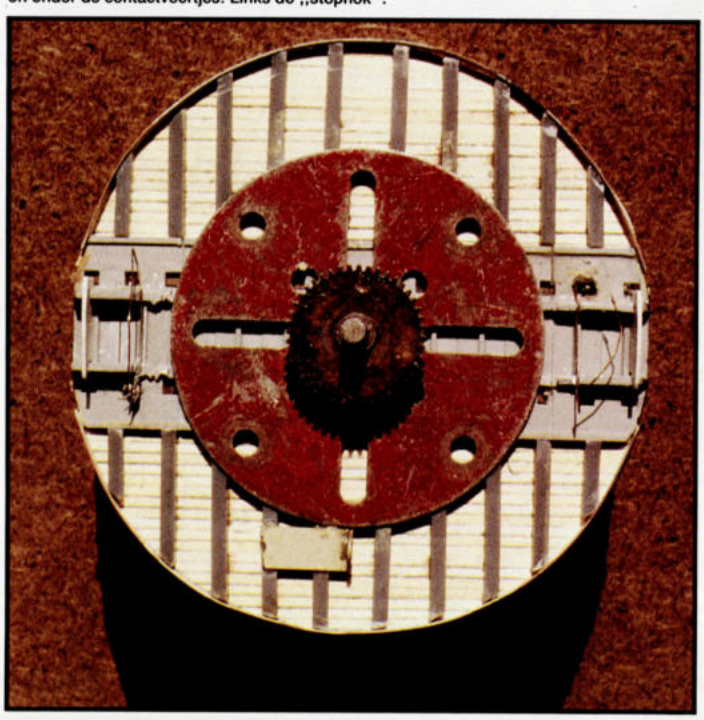
Joop Bolland

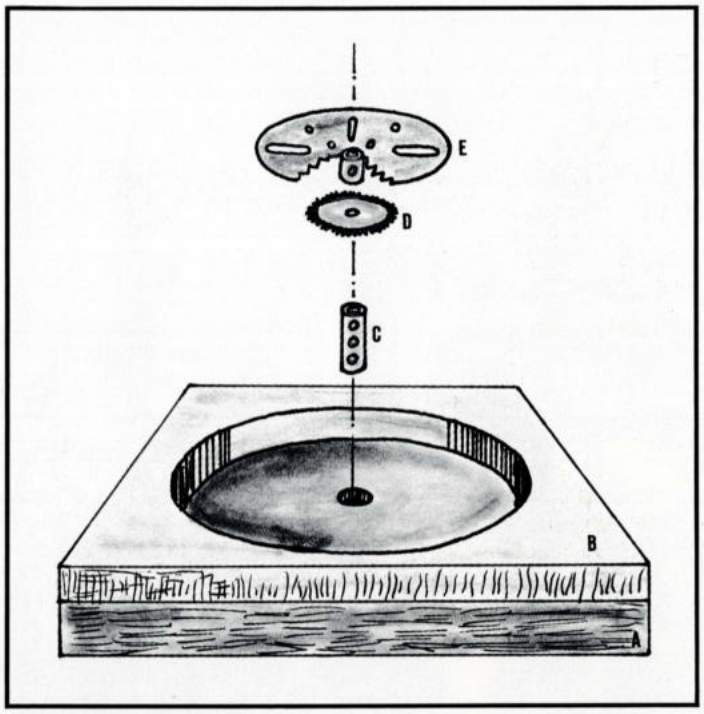
Tekeningen: Joop Bolland Foto's: H.P. van Keulen

1. Inspiratiebronnen voor mijn draaischijf.

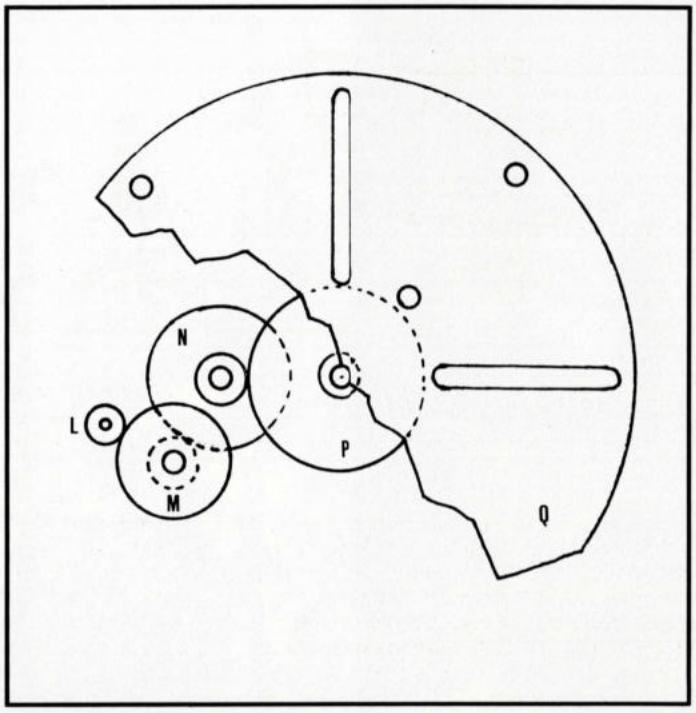


2. De draaischijf aan de onderzijde. Het Meccano-wiel werd de basis voor de schijf. Boven en onder de contactveertjes. Links de ,,stopnok".

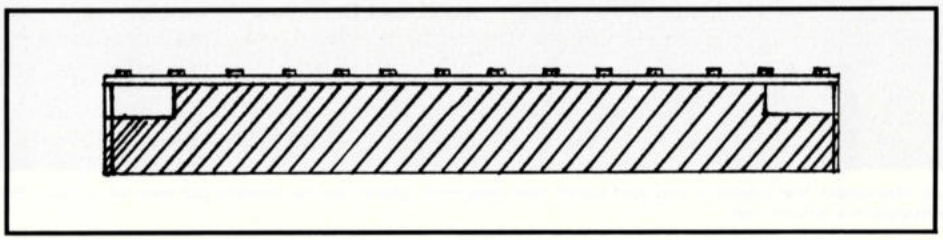




Figuur 1. (niet op schaal)
A 16 mm spaanplaat
B 10 mm zachtboard
C messing busje van Meccano
D tandwiel van Fleischmann E wiel met messing aspot van Meccano

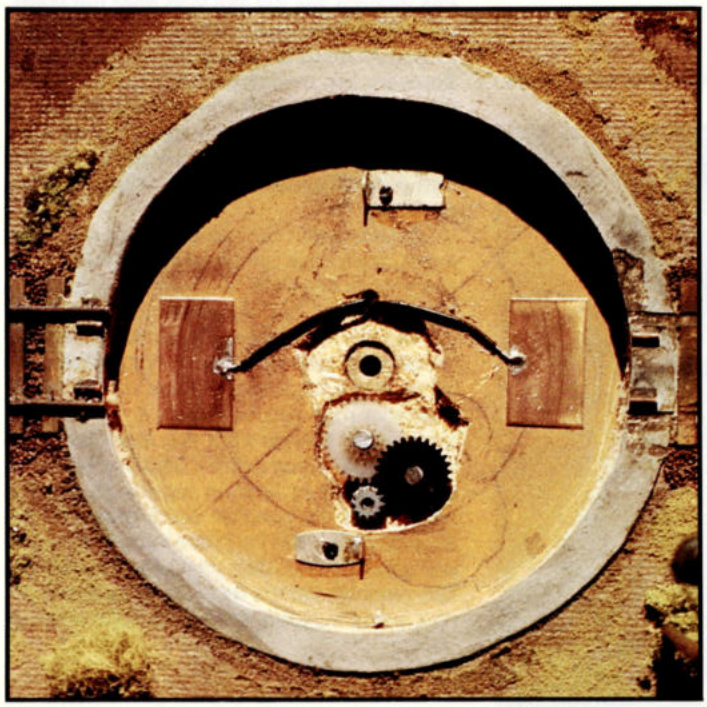


Figuur 2.
L Fleischmann tandwiel, 12 tanden
M Fleischmann tandwiel, 28/13 tanden
N Fleischmann tandwiel, 32/13 tanden
P Fleischmann tandwiel, 44 tanden
Q Wiel van Meccano

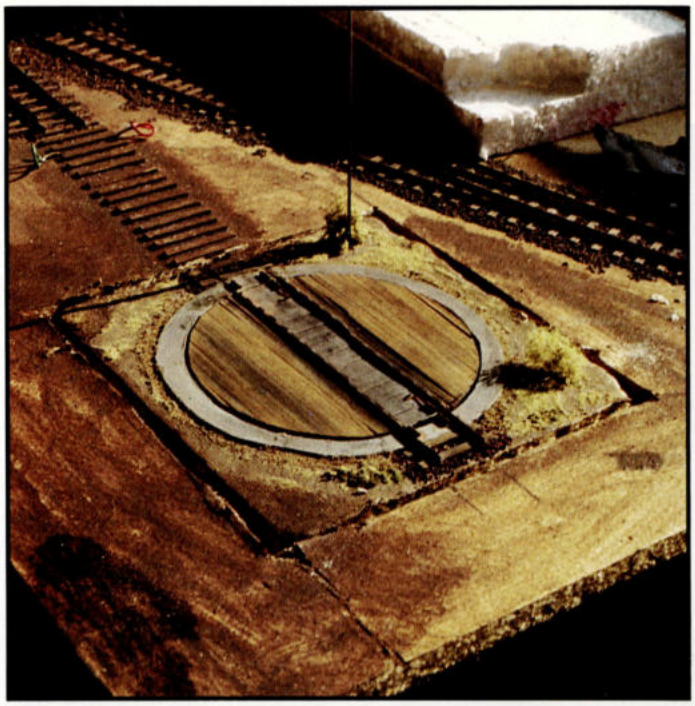


Figuur 3. Zijaanzicht van een inspectiekuil van Bochmann & Kochendörfer.

3. Een blik in de kuil. De Fleischmann tandwielen zorgen voor een vertraging. Duidelijk te zien: de twee messing plaatjes waar de contactveertjes over glijden en de twee nokjes die de schijf op de juiste plaats doen stoppen.



4. De draaischijf op de definitieve plaats. Het diorama is nog in aanbouw.



1. Een zeer natuurgetrouwe oude steengroeve. Hier werden al lang geen stenen meer gewonnen, daarom kan de vegetatie zich weer ontwikkelen. Precies zo zou ook een rotswand of een bergwand in het middelgebergte eruit kunnen zien.

REALISTISCHE ROTSFORMATIES

De meeste bouwers van modelbanen worden vroeg of laat geconfronteerd met het probleem om een zo natuurgetrouw mogelijk berglandschap te maken. Persoonlijk zijn mij nauwelijks modelbanen bekend welke niet voorzien zijn van tunnels, rotspartijen of een gebergte, want bergtrajecten, of het nu middelgebergte of Alpen betreft, bieden nu eenmaal meer variatie dan puur vlakke banen. Al zou het slechts een riviertje zijn dat zijn loop door het landschap gevonden heeft, het brengt door het hoogteverschil reeds afwisseling in het landschap. Bouwers van modelbanen zijn veelal romantisch van aard en stellen het op prijs als treinen ,,verdwijnen'', dus net als bij het grote voorbeeld slechts korte tijd te zien zijn. Juist daarom wordt dan vaak een bergachtige omgeving gepland.

Voor het bouwen van natuurgetrouwe gebergten of rotswanden zijn verschillende technieken beschikbaar. Of evenwel een optimaal resultaat behaald wordt, is in de eerste plaats afhankelijk van de handigheid van de bouwer. Allereerst moet men zich bewust zijn van wat men wil bereiken, respectievelijk van wat het doel is waarvoor men aan de slag gaat.

Vaak wordt beweerd dat een modelbaan die slechts voor eigen gebruik bestemd is niet zo perfect hoeft te worden afgewerkt als een modelbaan die speciaal wordt gebouwd om door middel van foto's (makro fotografie) te worden gepubliceerd. Dit is principieel onjuist. Wie kan namelijk tijdens de bouw al beweren dat niet, soms na jaren, alsnog de wens ontstaat

2. Plastic folievellen, zoals deze beide uit het Heki-programma, kunnen in de plaats van zelfgemaakte rotsen worden gebruikt. Op een onderlaag van gips worden ze op de gewenste plaats bevestigd.





3. Een natuursteen wordt voorbereid voor het maken van een siliconenhars-vorm. Met behulp van een doekje wordt de steen van een laagje talkpoeder voorzien. Daardoor kan de gemaakte vorm er naderhand beter worden afgenomen.



4. Daarna kan de siliconenhars er overheen worden gegoten. Om te voorkomen dat de gipsafdruk later te groot wordt, blijft het onderste deel van de steen vrij.



5. Na het harden van de hars (op kamertemperatuur één à twee uur) wordt de vorm, met daarin nog steeds de steen in een gipskorset, vastgedrukt.



6. Als de gipsbodem, die vanwege de soepelheid van de vorm nodig is, hard geworden is, kan men de originele steen verwijderen en met de eerste gipsafdrukken beginnen. Ons voorbeeld toont een uitstekend geslaagd exemplaar.

om te gaan fotograferen, en het eigen werk te publiceren? Bovendien, waarom zou men niet altijd proberen om een zo goed mogelijk resultaat te behalen? Voor alles moet men proberen om niet te oppervlakkig te werk te gaan, want zoals reeds vaker beweerd, vereist het nauwelijks meer tijd en inspanning om een secuur en exact resultaat te bereiken. Als men zich van dit alles bewust is, dan is men als aspirant-bouwer reeds een heel eind in de goede richting.

Nu terug naar de rotsen en de bergen. Een rotswand, welke op de achtergrond van een modelbaan staat kan en moet er minder scherp gedetailleerd uitzien dan een rotspartij direct op de voorgrond. De scenery komt anders niet goed tot zijn recht, integendeel, ze lijkt dan soms prutswerk. Het is vaak voldoende als achtergrondrotsen alleen maar uit gips worden gevormd of als toebehoren van een kleinere schaal (voor HO bijvoorbeeld N) worden aangeschaft. Hierbij denken we aan kant-en-klare rotsen zoals ze bijvoorbeeld in het sortiment van Heki worden aangeboden.

Bij een modelbaan in schaalgrootte Z kunnen natuurlijk andere criteria worden gehanteerd, omdat de toeschouwer daar altijd de indruk heeft dat hij uit de verte staat te kijken, ook al staat hij vlakbij. Een goed voorbeeld hiervan zijn de afbeeldingen in ons artikel.

7. Nu wordt onderzocht welke steensoorten en -vormen in het landschap passen. We adviseren om niet te zeer verschillende soorten gesteente vlak bij elkaar te gebruiken. Met opzet hebben we dat hier juist wèl gedaan.



8. Alvorens de rotsen te plaatsen, wordt de hele ondergrond en de directe omgeving van de stenen met gips ingesmeerd. Dit voorkomt dat naderhand de rotsen nog zouden worden besmeerd.





9. Nu moeten de afgietsels nog voor proef worden opgesteld om te zien of ze in elkaar passen. Overtollige en storende delen aan zij- en achterkant kunnen met een grove vijl of gipsrasp worden verwijderd.



10. Daarna worden de rotsdelen aan de achterkant met een kwast bevochtigd en van een niet te dunne gipsoplossing voorzien.



11. Het vastdrukken van de stenen op de ondergrond moet met enig gevoel gebeuren, zodat de nu weer vochtige steen niet breekt.



12. Na het hardingsproces kunnen in de ondergrond door middel van een scherp mes beddinkjes en andere landschapsstructuren uitgesneden worden.

MATERIAAL VOOR HET MAKEN VAN ROTSEN

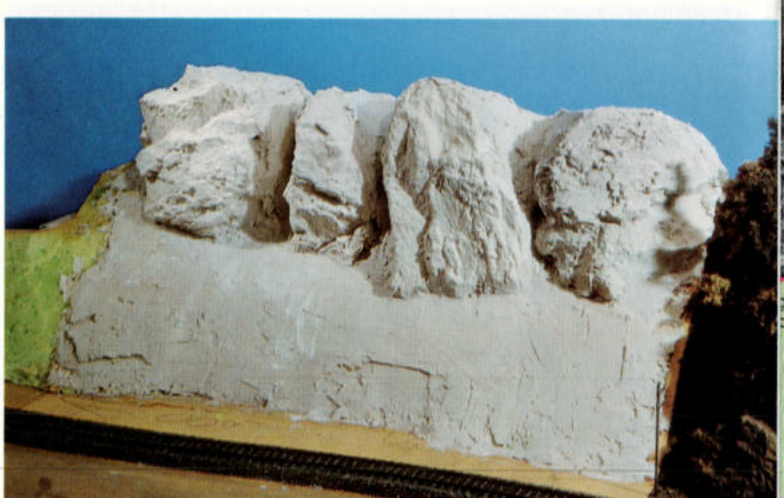
Allereerst willen wij wijzen op een soort materiaal waarvan wij vinden dat het niet geschikt is om rotsen van te maken. Het betreffende materiaal is een kneedbaar produkt op basis van hout. Dit soort materialen leent zich beter voor het maken van straten, landwegen, akkers en dergelijke. De reden waarom deze toepassingen niet geschikt zijn, is de zeer lange tijd die het drogingsproces vereist als het materiaal dik wordt opgesmeerd, terwijl bovendien de kans op scheuren dan groter wordt.
Een voordeel van dit materiaal is het lage gewicht ten opzichte van van gips. Hiermede is dan meteen het juiste materiaal genoemd dat voor onze doeleinden geschikt is. Gips zal bij het juiste gebruik namelijk niet scheuren of krimpen.
In de desbetreffende vakhandel worden diverse soorten gips verkocht ,,voor binnen en buiten''. Voor onze toepassing komt slechts een goede kwaliteit voor binnen in aanmerking, zoals stucgips of modelleergips. Ook ik heb eerst die kleine verpakking in de speelgoedwinkel aangeschaft, tot dat het eeuwige geloop voor nieuwe voorraad begon te vervelen (om over de prijs nog maar te zwijgen). Een vriendelijke medeburger adviseerde mij om gipsmateriaal bij de verf- of bouwmaterialenhandel in grote verpakkingen te kopen. Dat was een goed advies. Inmiddels werden door mij reeds enige van zulke hoeveelheden verwerkt onder gelijktijdige besparing van een hoop geld. Bij het bouwen van bergen heeft men bijna altijd gips nodig, ongeacht welke methode men toepast.

* Methode 1 Men kan werken men plamuurmes of spatel, dat vereist evenwel enig gevoel voor vormgeving.
* Methode 2 Boomschors uit het assortiment ,,modelbaantoebehoren'' als basis voor een rotswand (niet bepaald goedkoop). Ook hierbij worden de schorsdelen door middel van gips op de achtergrond bevestigd, terwijl ook de tussenruimtes tussen de diverse delen met gips worden gevuld, en met de spatel nabewerkt.
* Methode 3 Deze methode is nog relatief jong. De kant-en-klaar voorgevormde plastic folievellen, waarvan Heki twee verschillende structuren in haar programma heeft, zijn nog

13. De ,,Mini-Dolomieten'' staan nu in het gelid en zijn vastgehecht. Alleen de voeten moeten nog worden gevormd.



14. Dat is nu gebeurd, zodat met het kleuren kan worden begonnen.





15. Bij het verven worden de rotsen eerst weer met een grote en zachte kwast goed met water bevochtigd, alvorens de eveneens met water verdunde verfoplossing (naar keuze zwart, roodachtig of groen; of alle drie na elkaar) wordt opgebracht. De juiste kleur is afhankelijk van het landschap en moet proefondervindelijk worden vastgesteld. Advies: Het is beter om met een wat lichtere kleur te beginnen. Door meermalen over te schilderen kan de kleur altijd wat donkerder worden.

Alle foto's: J. Giebelhausen

niet lang beschikbaar. Evenals de methode 1 waarbij alles zelf gevormd wordt is deze methode goedkoop want de prijs van deze vellen is laag. Een nadeel bij dit systeem is evenwel het feit dat men bij grotere rotsformaties niet voldoende afwisseling in de structuur kan aanbrengen. Het is hierbij dus nodig om met overleg te werk te gaan, want men kan de diverse vellen naar believen verknippen en door middel van gips op een ondergrond aanbrengen. Door het gebruik van verscheidene structuren en het maken van uitstekende rotsen kan hierbij de regelmaat wel worden doorbroken.

* Methode 4 Deze methode is beslist de goedkoopste. Als basis wordt hierbij niet voor gips gekozen. De basis is namelijk een hoeveelheid in water opgeloste vellen krantenpapier vermengd met een lijmoplossing.

* Methode 5 De siliconen-methode: deze levert beslist het allerbeste resultaat maar kost meer geld en ook meer moeite en tijd. Ze is duurder omdat siliconenhars wordt gebruikt en de extra tijd en moeite zijn nodig omdat men zijn rotsmateriaal zelf in de natuur moet verzamelen. Dit kan men het beste doen tijdens een zondagse wandeling of tijdens een vakantie in de bergen. Degenen voor wie dit niet mogelijk is, kunnen ook bij de bouwmaterialenhandel of een hoveniersbedrijf terecht, omdat daar wel vaker voorraden natuursteen aanwezig zijn. Een rugzak of een stevige tas is wel aan te bevelen om het gewicht van deze vracht enigzins transportabel te maken. Mooie kantige stukken zijn het best geschikt en ook hiervoor geldt, dat eenvoud het kenmerk van het ware is. Zoals we nog zullen zien kan men ook met minder gewicht toe. In ieder geval is het wel zo dat deze werkwijze er toe leidt dat men een specifiek eigen landschap bouwt waarvan geen tweede exemplaar bestaat, tenzij men na de gedane arbeid de vormen aan iemand anders ter beschikking stelt. Er bestaan diverse soorten siliconen die alle in de prijsklasse van FL 25,- à FL 30,- per blik liggen. Een produkt op rubber-basis is in het gebruik het meest voordelig. De kunsthars kan men beslist zeer dun gieten, zodat het siliconenverbruik voor de diverse vormen zeer gering is. Hierdoor kan men al besparingen bereiken.

Mijn mede-bouwer Johann Friedl heeft deze voordelige methode uitgevonden en toont door middel van een paar voorbeelden aan hoe de verwerking plaatsvindt. Het materiaal heeft een korte hardingstijd (afhankelijk van de hoeveelheid bindmiddel en de luchttemperatuur: één à twee uur) en laat zich heel dun als een masker op de na te maken stenen gieten. De korte verwerkingstijd opent ook de mogelijkheid om in de buitenlucht te werken, eventueel zelfs op de plaats waar de gevonden stenen of het stuk rots zich bevindt. Het moeizame verzamelen en naar huis transporteren van de stenen komt daarmee te vervallen. De aldus ontstane vorm wordt na het hardingsproces, net alsof het een dikke huid was, eraf genomen en moet dan, omdat het materiaal vanwege zijn geringe dikte zacht en niet stabiel is, ter handhaving van de vorm in een soort ,,dwangbuis'' worden geplaatst.Uit stevig karton maakt men een doosje of men neemt een sigarenkistje of iets dergelijks en vult dit gedeeltelijk met een vloeibaar mengsel van gips. Dan drukt men de gemaakte gummivorm met de buitenzijde daarin vast. Na het hard worden van het onder de vorm liggende gips, is de vorm stabiel genoeg en kan men met het eigenlijke aanmaken der rotsblokken begonnen worden.

Men giet vloeibaar gips in de open vorm en neemt deze na het harden samen met de vorm uit het doosje, stroopt de vorm er voorzichtig van af, en legt deze voor de volgende bewerking weer terug op haar gipsbed. Op deze manier kunnen verscheidene identieke rotsen worden gemaakt. Om evenwel wat onderscheid in de rotsen te verkrijgen, moet men een aantal verschillende vormen maken. Als men eenmaal een aantal verschillende vormen heeft, kan men natuurlijk zeer goedkoop een groot aantal rotsblokken produceren voor niet meer dan de prijs van het gipsmateriaal. We hebben, dit als richtgetal, ongeveer tien verschillende vormen uit een blik siliconen-hars kunnen maken. Een aantal, dat meestal wel voldoende zal zijn om genoeg variatie in het landschap aan te kunnen brengen.

Een ander voordeel van gips tegenover andere materialen is dat na het verdampen van het water het materiaal poreus blijft, ook al is dat niet zichtbaar, zodat water er ook weer in wordt opgezogen. Dit is van groot belang bij het verven van het gebergte. Speciale verfsoorten zullen zich, als ze vloeibaar worden opgebracht, hechten in de kleinste poriën en geven de oorspronkelijke structuur van het gesteente plastisch zeer goed weer. Probeert U dit maar eens met pastelverven welke in winkels voor tekenbenodigdheden te krijgen zijn. In geen geval echter plakaatverf gebruiken, daar deze direct alle poriën zal verstoppen, en waarmee het natuurlijke karakter van de steen verloren gaat. Gebruiks- en toepassingsadviezen kunt U in de fotoreportage lezen.

H.M.

NIEUWSJOURNAAL



1. Een zeer goed nagebootst model van het type 96 van de NMBS, uitgebracht door Roco.



2. De AByg 503 van Märklin in HO.



3. Roco goederenwagen voor het express-goederenverkeer van de ÖBB.



4. Tweede wagen uit deze serie is de Byg 514 van Märklin.



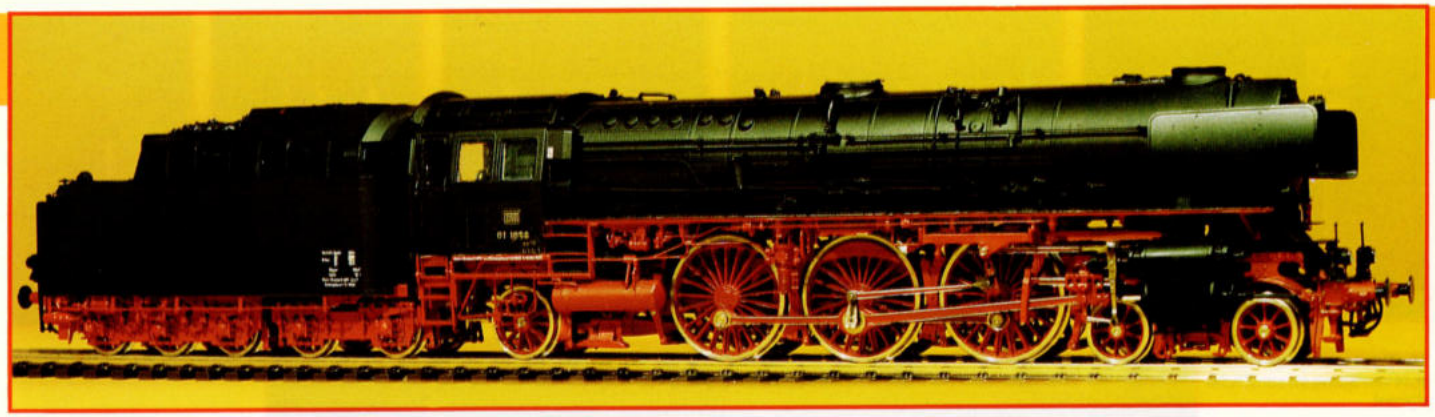
5. „Eilzugwagen" van Roco in exclusieve uitvoering.



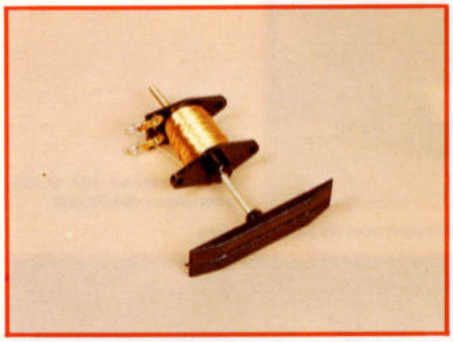
6. De BDyg 533 van Märklin met kortkoppeling.



7. Een variant van de Re 4/4 IV van Roco in schaal N.



8. Uit de beperkte oplage van 300 exemplaren: de BR 10 1056 van Lemaco in schaal HO.



9. De nieuwe universele ontkoppelaar van Herkat.



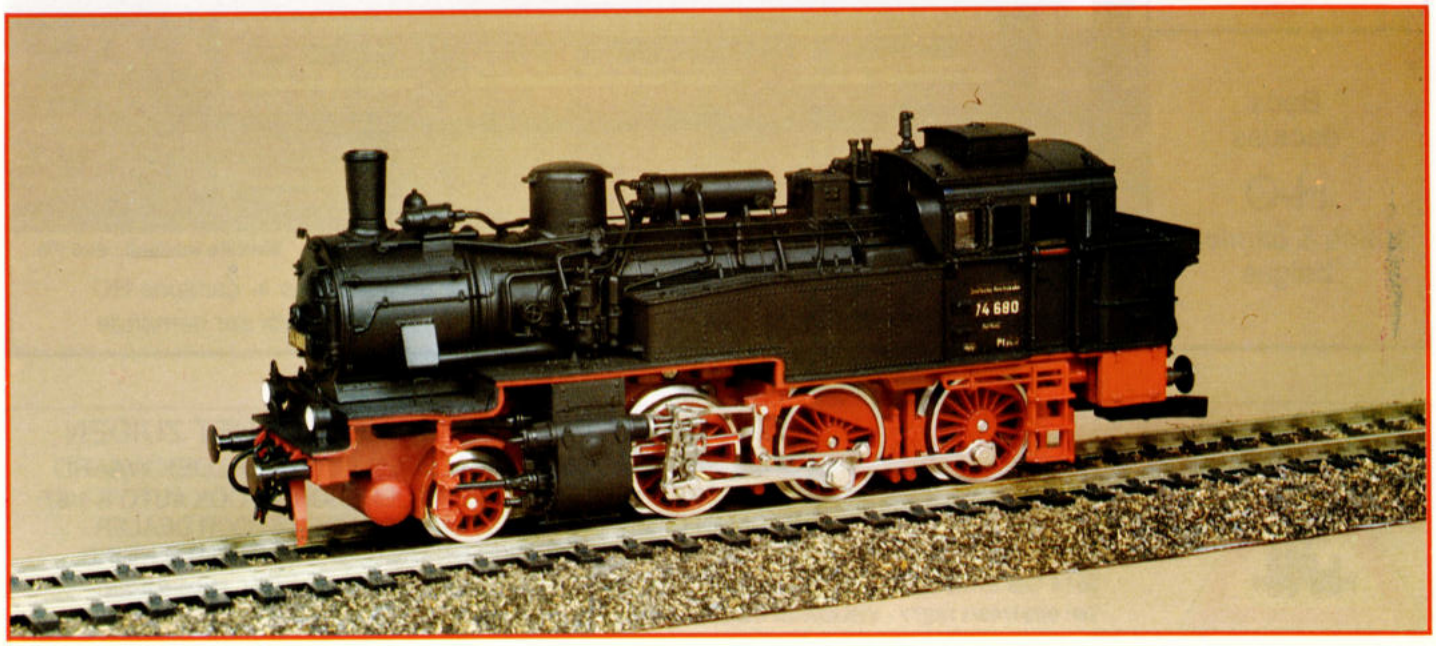
10. De schitterende BR 56 van Fleischmann in schaal HO.



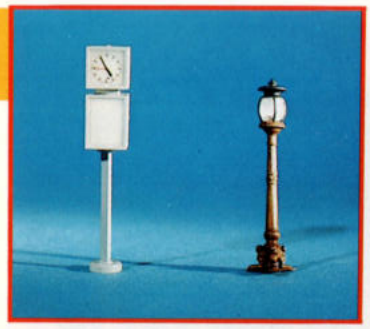
11. Accu-loc BR 382 van Brawa in schaal HO.



12. De Bemo Ge 4/4 II van de RhB in schaal HOm.



13. De met ,,Günther-delen'' supergedetailleerde BR 74 van Roco.







14. De nieuwe lampen in HO en N van Brawa en een Z lichtsignaal.



15. De nieuwe HO brandweerwagen van Preiser.

16. Een ombouwmodel op Wiking-basis van Weinert.



17. Ook voor deze variant een Wiking-model als basis.(Weinert)



la maison du modéliste

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



Beca decales

H-O trains & camions belges

Decales: à partir de 120 FB

Modèle terminé: 850 FB

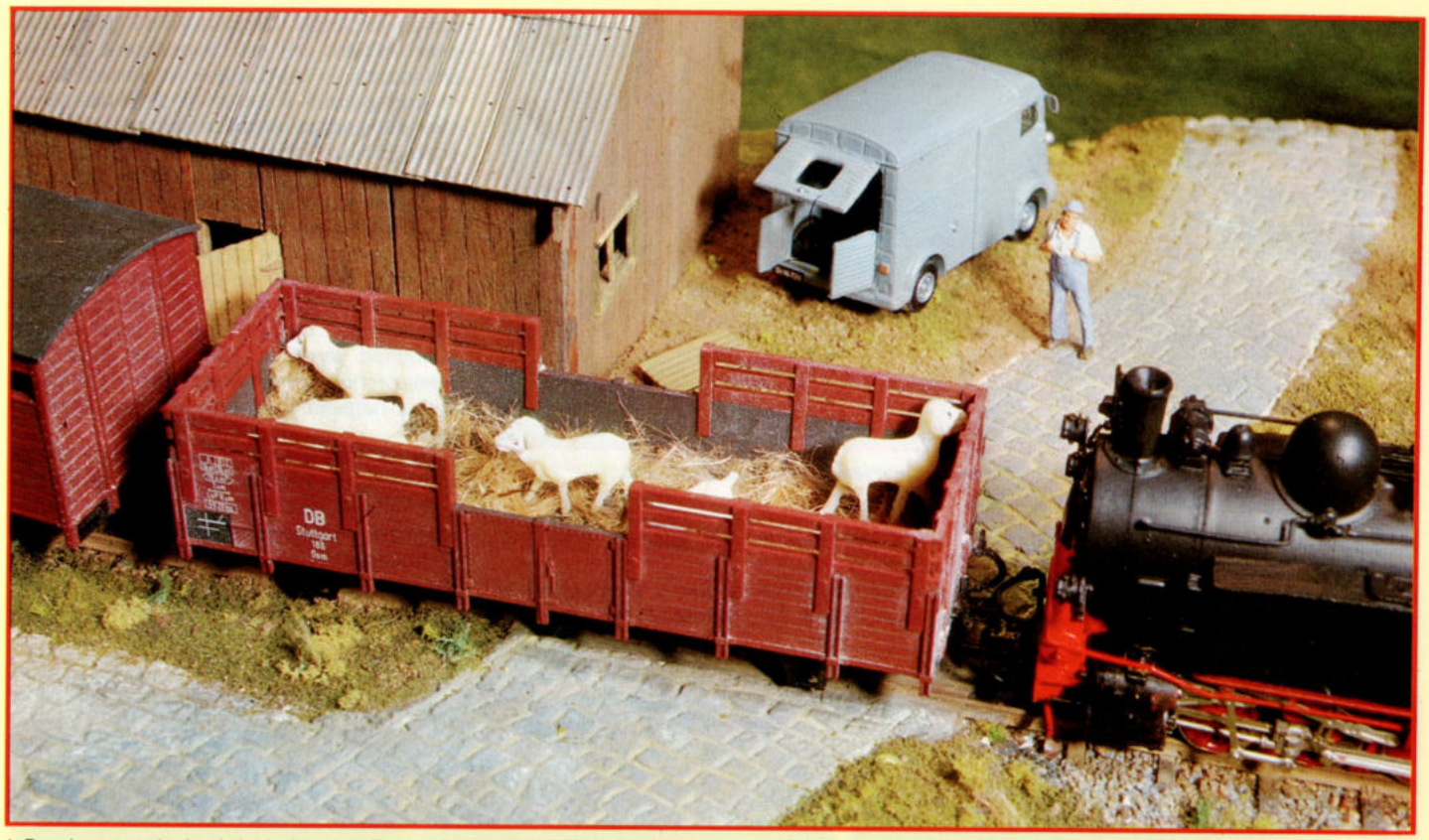
EXCLUSIVITE POUR LA BELGIQUE: décalcomanies belges trains + camions HO
Vente par correspondance

Liste de prix sur demande

„TREINHOBBY" in EINDHOVEN
TRIX-EXPRESS SPECIALIST

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 - INRUILARTIKELEN - INKOOP - POSTVERZENDING.

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN
Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVONG



1. De schapen worden ingeladen in de wagon. Een arbeider bekijkt het geheel heel aandachtig.

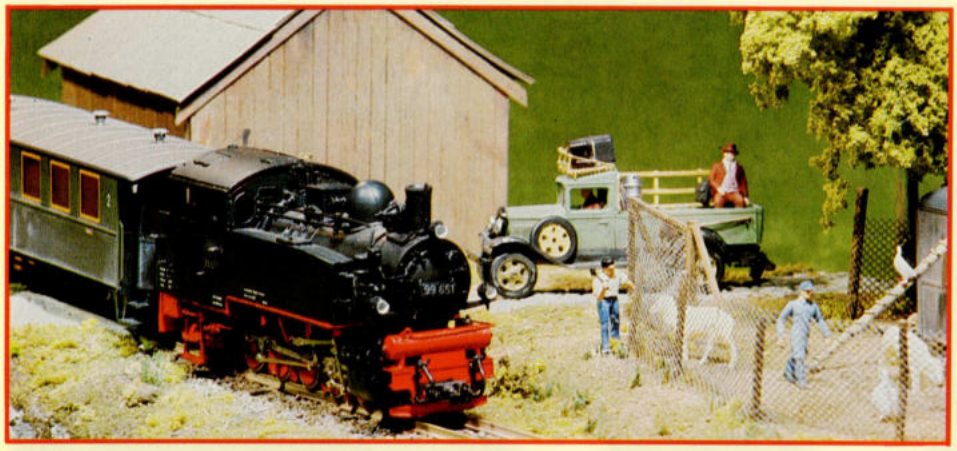
DIORAMA'S EN VRACHTAUTO'S

Henri en Rita zijn vertrokken, op zoek naar nieuw avontuur en in ons kleine diorama is men weer aan het werk gegaan. Een BR 99, die twee wagons voorttrekt, is even gestopt zodat wij enkele schapen, die in onze verbouwde Dacker-wagon groot gebracht zijn, kunnen inladen.

De machine en de wagons (in HO) zijn afkomstig van BEMO. De lokomotief, die onlangs hernieuwd werd, is niet te sterk gepatineerd. De wagons daarentegen zijn een beetje verouderd. Het patineren (geven van bronskleur) is geen tijdrovend karwei. De bronskleur is te verkrijgen door middel van een licht zandkleurig poeder, bijna wit, dat met een kwastje met zeer soepele haren wordt aangebracht. Het poeder vestigt zich dan in de holten, waardoor een zeer realistisch verouderd effect ontstaat. De bodem van de open wagon werd bedekt met stro. Hiervoor heb ik henneptouw genomen, in stukjes geknipt en vervolgens de vezels gescheiden en verstrooid. Als U het op deze wijze verkregen stro wilt vastplakken, is een mengsel van wit plaksel, latex en water voldoende. Graag zou ik enige uitleg willen geven over de veranderingen, erg eenvoudige overigens, die de Citroën ondergaan heeft. De eerste stap is het uitsnijden van de achterportieren. Zoals altijd moet men voorzichtig te werk gaan om niets te beschadigen. Het uitsnijden van de drie achterportieren gebeurt met behulp van een zeer fijn zaagje van Roco. Eerst worden de buitenzijden verticaal uitgezaagd en vervolgens wordt er met de „cutter" een groef gemaakt bovenin het portier om zo het geheel te kunnen buigen. De twee onderste portieren kunnen dan afgezaagd worden. Ze worden van elkaar gescheiden en elk apart, open, opnieuw op hun plaats vastgeplakt. Vantevoren even met

2. De Citroën is redelijk schoon. De verchroomde onderdelen schitteren in de zon.





3. De wagon van BEMO, met een realistisch uiterlijk, werd op een zeer eenvoudige manier gepatineerd.

schuurpapier bijschuren, opdat ze iets dunner worden en zodoende een realistischer uiterlijk krijgen. Het bovenste portier ondergaat hetzelfde lot, in ieder geval aan de randen.

handvatten maken het voertuig overeenstemmend.
Om de verschillende foto's afwisselend te maken, heb ik de personages verscheidene malen verplaatst. De diorama's krijgen daardoor volgens mij een levendigere aanblik. Helaas blijven de figuurtjes niet vanzelf staan, daarom gebruik ik pattex. Ik strijk plaksel uit over een karton, bestrijk de schoenzolen van onze „Preiser München" en vervolgens bevestig ik ze op hun plaats. Bij het verwijderen van de figuurtjes zal er een heel klein beetje plaksel achterblijven, maar het velletje dat door de pattex gevormd is, is zonder problemen te verwijderen. Wanneer er teveel plaksel aangebracht wordt, is de kans groot dat bij het verplaatsen van de figuurtjes de kleur van de schoenen verdwijnt. Dit is geen punt: een beetje schoensmeer, sorry, verf en het ongelukje is hersteld. Dat is beter dan een gebroken been!
Ik hoop dat mijn uitleg en de verschillende foto's enigzins hebben bijgedragen tot het krijgen van een beter inzicht in het toenemende realisme, dat we meer en meer terugvinden op de huidige (miniatuur)spoorwegnetten en diorama's.

Francy Schutz



4. Zodra we een foto willen maken, is ook Roodkapje van de partij. Het is erg moeilijk om haar dit plezier te ontnemen.

Ik heb geen achtervensters meer aangebracht omdat deze als gebroken beschouwd worden. In ieder geval zijn het alleen de schapen die een kou kunnen vatten!
De grijze kleur die gebruikt werd, geeft heel duidelijk het vroegere aspect van deze voertuigen weer. Een beetje „zilver" op de mangel, lampen, achteruitkijkspiegels, ruitenwissers en



5. De avond valt. Het konvooi zal weldra vertrekken. Dhr. Verhuis laat zich terug naar huis brengen na een dag van zware arbeid. Stelt U zich eens voor! X borreltjes vermenigvuldigt met Y bezoekjes en geloof me maar dat X hoger is dan Y.....Trouwens, hij is ingedut.

Foto's: Kurt Heidbreder



6. Totaaloverzicht van het kleine diorama. De beschrijving ervan is terug te vinden in nr. 2/87.

WETENSWAARDIGHEDEN



1. Het voormalige treinstel Eld2 279 is nu bij de Nederlandse Spoorwegen genummerd als motordienstwagen 80 84 978 2-505. Op de foto passeert het, getrokken door Eld4 1970, station Den Haag Laan van Nieuw Oost Indië. Het vorig jaar omgebouwde mat.'46 stel was op 7 februari 1987 op weg naar de lijnwerkplaats in Leidschendam. Het werd eerder gebruikt voor het beproeven van draaistroomtractie en na het beëindigen van de proefritten opgeborgen bij Holec in Nijmegen. Holec is de eventuele leverancier van de beproefde tractie-installatie voor het toekomstige materieel SM 90. Daar het de bedoeling is dit treinstel ook nog voor andere proefnemingen te gebruiken, dient het in de rijvaardige toestand te blijven. Ten behoeve van een onderhoudsbeurt kwam het naar Leidschendam. Op 19 februari werd de ex 279 met onbekende bedoelingen naar de werkplaats in Tilburg gebracht.

Foto en tekst: Harrie Peters



2. Na de volledige levering van de lokomotieven, reeks 11 en 12, werd er gestart met de levering van de tweede schijf van de reeks 21. Deze lokomotieven zullen genummerd worden van 2131 tot 2160. De eerste lokomotief werd half december door BN geleverd. Direct na de levering werden deze lokomotieven aan de stelplaats Merelbeke toegewezen van waaruit ze dan ook hun rodage-ritten hebben gedaan. Op de foto zien we de eerste lok van de tweede reeks 21'ers, die zojuist met een gemengde goederentrein vertrokken is uit de vorming van Antwerpen-Noord. (29-01-1987) **Tekst: P. Jacops**

Foto: C. Hertogs

3. Bundel Stocatra: de nieuwe vertrekbundel voor ertstreinen gelegen in het noordelijk deel van de Antwerpse haven was nog niet met palen voor bovenleiding voorzien toen deze winter de eerste sneeuw viel. Toch waren de voorbereidende werken voor de elektrificatie al gestart zodat binnenkort ook hier de diesellokomotieven weer verbannen zullen zijn.

Foto: Carlo Hertogs



4. Op 20 december 1966 reed in België de laatste reizigertrein uit de normale dienstregeling die door een stoomlokomotief gesleept werd. Die dinsdag reed trein 8155 tussen Ath en Denderleeuw, gesleept door stoomlokomotief 29.013 die toen tot het depot Merelbeke, aanhorigheid Aalst, behoorde.
Eigenlijk was deze trein reeds verdieseld en werd gewoonlijk door een lokomotief type 212 (nu reeks 62) gesleept. Nu, 20 jaar later, werd de rit herdacht en overgedaan. Ditmaal reed de trein tot Aalst. Hij was samengesteld uit 3 M3 2° klasse, 1 M3 bagage 1ste-2de klasse en 1 M2 bagage 2de klasse.
Na de aankomst omstreeks elf uur te Ath, werd de lok aan de nog werkende waterkraan gevoed, uiteraard tot grote tevredenheid van de vele fotografen. Niettegenstaande het feit dat de rit slechts eind november via de pers aangekondigd was geworden, kon de NMBS toch nog op een bezetting van 60% rekenen. Langs het traject was er een enorme belangstelling.
Ditmaal reed de trein niet als stoptrein zoals 20 jaar geleden, maar stopte enkel te Edingen, Geeraardsbergen, Ninove en Denderleeuw. Bij de aankomst te Aalst reed de 29.013 naar de plaatselijke stelplaats waar de brandweer klaar stond om de taak van de verdwenen waterkraan over te nemen en de tender te vullen. Terug te Leuven werd de 29.013 in de museumloods afgesteld. **Tekst: P.Jacops**
Foto: Max Delie



5. De 6050 bij het overbrengen van de dieselautorail (reeks 43) tussen Montzen en Bertrix. Deze foto van het viaduct in Remersdael werd genomen op 21-02-1985. **Foto: G. Lejeune**



6. Van 2 tot en met 13 februari werden de rails van de Flevolijn ingereden door een ballasttrein, bestaande uit 10 beladen grindwagens met voor en achter twee DE-loks serie 2200. Op de foto zien we de laatste trein uit de richting Almere in de omgeving van Weesp. De trein wordt getrokken door 2213 + 2217 en geduwd door 2214 + 2216. Na het inregelen van de ATB met behulp van motorrijtuig „Jules", wordt vanaf 9 maart op werkdagen een pendeldienst Weesp - Almere CS gereden met treinstellen Plan V. Op deze wijze worden de sporen ingereden en wordt het treinpersoneel geïnstrueerd.
Tekst: Huub van Keulen Foto: Hans van Steijn

