



# **Spoorweg** 5/1987 **JOURNAAL**

FL 9,80  
BF 185

**Hoorn/Medemblik, 100 jaar jong - „De nachtfoto”**  
**De motorwagens van de reeks 46 - Grote modelbouwwedstrijd**  
**Van mini-diorama tot modulenspoorbaan - Wetenswaardigheden**







• Liliput Art. 20740  
NS-zuurwagen van de firma  
Wijnhoff, Van Gulpen en Larsen NV  
Amsterdam

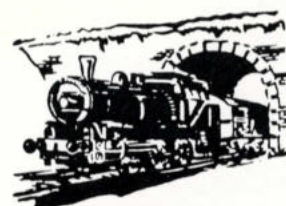
\* Liliput Art. 9922798  
NMBS - goederenwagenset uit de 50er jaren. Bei-  
der wagens apart beschrift. Eénmalige oplage.

\* TTM-Standaard motorwagen der belgische  
Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen.  
Verkrijgbaar als kant-en-klaar model of als  
bouwdoos.



*Liliput*

Zeta Nederland: van Broeckhuizenstr. 35  
5324CZ Ammerzoden - Tel. 041/99.1333  
Zeta België, Halenstraat 15  
2008 Antwerpen - Tel. 03/235.80.89



**La maison du modéliste**

21 rue Jardon - B-4800 Verviers

Tel: 087/31.07.34

Beca  
decalcomanies  
overdrukplaatjes  
en/in  
**HO**  
pour/voor  
trains et camions  
treinen en  
vrachtautos



EXCLUSIVITE POUR LA BELGIQUE: décalcomanies belges trains + camions HO  
Vente par correspondance Liste de prix sur demande

Exclusief voor België: overdrukplaatjes voor treinen en Belgische en Nederlandse vrachtautos.



**„TREINHOBBY“**  
in EINDHOVEN

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

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

HET MODELSPOORCENTRUM VAN HET ZUIDEN  
ONZE SHOW ROOM 90 M<sup>2</sup>, 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.





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

## 5/1987

Eerste jaargang 86/87

Losse nummers  
Fl. 9.80 - BF 185

*Redactie:* Kurt Heidbreder A.D.  
*Hoofdredactie Nederland:* H. Van Keulen  
*Hoofdredactie België:* Max Delie  
*Modelbouw:* voor België K. Heidbreder  
voor Nederland Joob Bolland  
*Medewerkers:* Francy Schutz  
André Saenen  
Carlo Hertogs  
Paul Jacobs  
Harrie Peeters  
Gerrit Nieuwenhuis  
*Secretariaat:* Jolande Brisbois-Bastings  
*Lay-out en grafiek:* K. Heidbreder

**Redactie adres voor Nederland**  
Spoorweg JOURNAAL Nederland  
Postbus 648  
NL 3200 AN Spijkenisse

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 abonne-  
mentsperiode schriftelijk opzeggen

De abonnementen zijn enkel te verkrijgen bij de uit-  
geverij. Alleen dan kunnen wij de levering hiervan  
geranderen.

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

Advertenties kunnen worden geweigerd.

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

Uitgave en licentie van artikelen uit „Eisenbahn  
Journal“ met toestemming van H. Merker Verlag.



|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| HOORN - MEDEMBLIK                     | 4  |
| „DE NACHTFOTO“                        | 12 |
| DE MOTORWAGENS VAN DE REEKS 46        | 14 |
| IN DE „FRANKISCHEN SCHWEIZ“           | 18 |
| HET STATION VAN SCHORNDORF ANNO 1861  | 28 |
| VAN MINI-DIORAMA TOT MODULENSPOORBAAN | 34 |
| WETENSWAARDIGHEDEN                    | 42 |

## MEDEDELING VAN DE REDAKTIE NEDERLAND

De redactie Nederland, zowel model- als grootspoor, is voortaan via het volgende postadres te bereiken:

Spoorweg JOURNAAL Nederland  
Postbus 648  
NL 3200 AN SPIJKENISSE

Dit adres is niet bestemd voor correspondentie over abonnementen en dergelijke. Als U de redactie schrijft, kan het wel eens even duren voordat U antwoord krijgt, omdat de redactieleden dit werk in hun vrije tijd, naast hun gewone werk, doen. We rekenen er op dat U daar begrip voor heeft.

**Foto voorpagina:** Op een stralende dag in augustus 1986 werd deze kleurrijke foto van de auto-  
rail 4607, wachtend op het vertreksignaal, genomen in het station van Lessines.

Foto: Max Delie

**Foto achterpagina:** Lok 18 van de vroegere Gooische Stoomtram is onderweg naar Hoorn in  
de omgeving van Zwaag. De tram bestaat uit het ex GSM-rijtuig 21 en twee rijtuigen van de Bel-  
gische buurtspoorwegen (NMVB). (31-05-'84)

Huub van Keulen





1. Op Hemelvaartsdag 1970 werd de zojuist verworven motorwagen WSM 40 voor het eerst in de reizigersdienst gebruikt. Hij pendelde tussen Hoorn en Wognum, waar de foto op de overweg werd gemaakt. Het uiterlijk is nog dat van de VT 10 van de Moerser Kreisbahnen. (07-05-'70)  
Huub van Keulen

2. Tijdens één van de vele uitstapjes van lok 21 op andere spoorlijnen in Nederland, fotografeerden we een lokaaltrein in Amsterdam bij de Koenenkade. Hier rijden tegenwoordig elektrische museumtrams. (16-05-'80)  
Huub van Keulen



## HOORN - MEDEMBLIK

## 100 JAAR JONG

De tot ver buiten de grenzen van de Benelux bekende lokaalspoorweg Hoorn - Medemblik bestaat dit jaar precies een eeuw. In 1987 zal hier op allerlei wijzen aandacht aan worden besteed. Dat belooft geen stoffig jubileum te worden, integendeel: de huidige gebruiker van deze fraaie lijn, de Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik (S.H.M.), is immers een jong en dynamisch stoomtrambedrijf.

De lijn werd aangelegd door de in 1884 door enkele notabelen uit Medemblik opgerichte „Locaalspoorweg Hollandsch Noorderkwartier”. Na een moeizame financiële start werd

de ruim 20 km lange lijn op 3 november 1887 geopend. De exploitatie werd overigens overgedragen aan de Hollandsche IJzeren Spoor-

weg Maatschappij, die ook het benodigde rollend materieel aanschafte.

Het materieel dat de S.H.M. thans op de lijn inzet, vertoont opvallend veel overeenkomst met de lokaaltreintjes, waarmee honderd jaar geleden werd begonnen: hoge twee- en drie-assige rijtuigen met open balkons getrokken door kleine, meestal 2-assige stoomlokomotieven.

Gedurende de eerste jaren ontwikkelde het vervoer zich bevredigend, met name het goederenvervoer. Na de eerste wereldoorlog verscheen er een concurrent op het toneel, de autobus. De exploitant van de lijn, inmiddels de Nederlandse Spoorwegen, bond de strijd met dit nieuwe vervoermiddel aan door benzinemo-

torwagens in te zetten. Hiervoor werd zelfs nog een aparte remise in Hoorn gebouwd. Ook op andere lijnen in Nederland werd getracht het vervoer met motortractie te stimuleren. Het mocht echter niet baten. In 1935 werd de reizigersdienst gestaakt. Het vrij omvangrijke goederenvervoer (o.a. van de groenten- en aardappelvervoeren) heeft verder het leven van de spoorlijn tot rond 1970 bepaald. Slechts tijdens de tweede wereldoorlog is nog korte tijd een beperkte reizigersdienst uitgevoerd.

In het begin van de jaren zestig werden in de al eerder genoemde motorwagenremise te Hoorn enkele oude tramrijtuigen opgeslagen.

Dit materieel was door de bemoeienis van enkelen, die van mening waren dat toch iets









3. Deze zeldzame opname van het reizigersvervoer in de tweede wereldoorlog laat U lok 1797 met een lokaaltrein op station Medemblik zien. (15-07-'40)

H. Waldorp

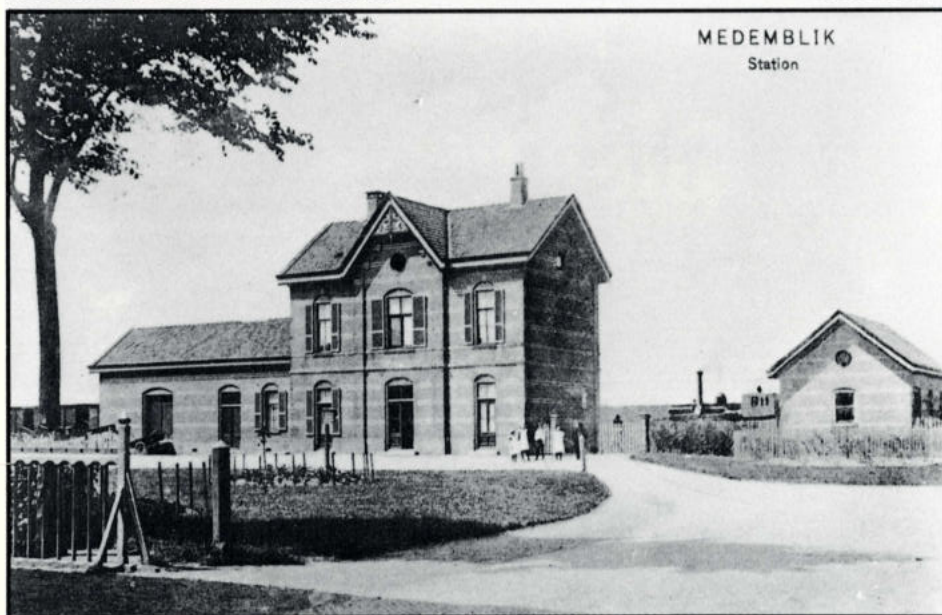
van onze lokaalspoortramweggeschiedenis bewaard moest blijven, van de sloper gered. De in 1965 opgerichte Tramweg Stichting (TS) wist in 1967 een tweetal stoomlokomotieven te verwerven, waaronder een vierkante stoomtramlokomotief van de vroegere Gooische Stoomtram.

In de weekeinden en op vrije dagen werd door een kleine groep mensen hard gewerkt aan de restauratie van de nog kleine collectie historisch materieel. Op Hemelvaartsdag, 23 mei 1968 werd de eerste stoomtramrit op de lijn Hoorn - Medemblik uitgevoerd, waarmee in feite de geschiedenis van de S.H.M. begon.

Sindsdien heeft de S.H.M. een indrukwekkende verzameling rollend materieel verworven. In de collectie, waarmee gedurende het zomerseizoen een intensieve stoomtramdienst tussen Hoorn-Medemblik wordt gereden, bevinden zich al enkele historisch zeer waardevolle stukken.

4. Het station van Medemblik, gefotografeerd omstreeks 1910. Links zijn achter de boom enige gesloten goederenwagens te zien, terwijl rechts van het stationsgebouw een lokaalspoorlokomotief van de HIJSM-serie 136 (Casuaris - Wesp), de latere serie 6701-6741 van NS, staat te wachten.

Collectie SHM



De museumstoomtram beschikt thans over 9 stoomlokomotieven, waarvan er 6 rijvaardig zijn. Bovendien zijn er 4 diesellokomotieven, een dieselmotorwagen, 21 rijtuigen van het lokaalspoortype en 8 rijtuigen van het tramtype.

Daarnaast zijn er nog 10 voertuigen. Wanneer U het komende seizoen een bezoek gaat brengen aan het boeiende stoomtrambedrijf van de S.H.M., dan zult U één of meer van

de volgende lokomotieven in het mooie Westfriese landschap aan het werk zien.

\* Lokomotief 16, in 1943 door Jung gebouwd, steekt in een fraaie wijnrode jas. De 2-assige stoomlok werd in 1978 aangeschaft en na een uitvoerige restauratie door de werkplaats van de S.H.M. in 1983 in dienst gesteld.





5. Vlak voor Zwaag passeert ons een lokaaltrein naar Medemblik, waarvan de loks 21 en 5 de dubbeltractie verzorgen. (27-05-'86)

Peter van Dorp

6. Na een drukke woensdagse dienst rangeert lok 30 met ex RTM-rijtuig 370 bij station Zwaag om het rijtuig een week te stallen in de daar nieuw gebouwde remise-loods. (16-07-'80) Huub van Keulen







8. Op de pittoreske overweg bij het prachtige dorpje Twisk passeert lok 21 met haar lokaaltrein richting Medemblik. Het eerste rijtuig is restauratiewagen CR 42, ex Benrather Eisenbahn B 342. (31-05-'84)

Huub van Keulen

\* Lokomotief 18, genaamd „Leeghwater” werd in 1921 door Henschel gebouwd voor de Gooische Stoomtram. Deze vierkante tramlok is van een type, waarvan er in Nederland honderden bij tientallen tramondernemingen hebben gereden. Na de opheffing van de tramdiensten bij de Gooische Stoomtram, kwam de machine bij de Verenigde Coöperatieve Suikervabriek in Roosendaal terecht, waar ze tot in de jaren zestig werd gebruikt als rangeerlokomotief. Ze wordt nu regelmatig ingezet als trekkkracht voor de historische tramrijtuigen van de voormalige Gooische Stoomtram, Rotterdamse Tramweg Maatschappij en Nederlandse Tramweg Maatschappij.

\* Lokomotief 30, in 1908 door Jung gebouwd, is tot nu toe de oudste dienstvaardige stoomlok in Nederland. Deze lichtgroene lok vertoont opvallend veel gelijkenis met de door dezelfde fabriek 35 jaar later gebouwde lokomotief 16. De machine heeft haar hele leven rangeerdiensten verricht bij de Rotterdamse gasfabriek, eerst aan de Oostzeedijk, later aan de Keilehaven. In al haar eenvoud is het een zeer fraaie lokomotief, die uitmunt in zuinigheid.

7. Vanuit een Oostenrijks lokaalspoorrijtuig kijken we neer op de zojuist afgekoppelde lok 16 in Medemblik. Het is de eerste dag dat deze Jung-lokomotief in de normale dienst rijdt. (27-07-'83)

Huub van Keulen

\* Lokomotief 21, genaamd „I.P.H. Bosboom” (naar een vroegere hoofddirecteur van NS, die veel voor de stoomtram heeft gedaan), is verreweg de beste en meest geschikte tramlok van de S.H.M.. Ze is snel, zuinig en loopt zeer soepel. Ze wordt graag gebruikt voor de wat langere lokaaltreinen. De machine werd in 1922 door Hanomag gebouwd voor de Limburgsche Tramweg Maatschappij ten behoeve van de lijnen Maastricht - Vaals en Roermond - Roosteren - Sittard. Ze behoorde in die tijd tot de

9. (rechterpagina) Met lok 21 op de Haarlemmermeerlijnen: de lokaaltrein bij vertrek uit het voormalige knooppuntstation Uithoorn. (01-06-'79)

Peter van Dorp







modernste en snelste stoomtramlokomotieven. Na de opheffing van de stoomtramlijnen van de LTM in 1938, verdween de lokomotief uit het zicht, totdat zij in 1971 door een aantal SHM-medewerkers na intensief speurwerk werd teruggevonden bij een vestiging van het Westduitse concern Sachtleben Chemie A.G.. De S.H.M. is met deze machine al een aantal malen op toernee geweest. Zo werden ritten met lokomotief 21 gereden op de Haarlemmermeerlijnen en tussen Groningen en Delfzijl.

\* Lokomotief 5, „Sluiskil”, is typisch Belgisch van uiterlijk. De machine werd in 1929 door La Meuse gebouwd voor de Stikstoffabriek Sluiskil in Zeeuws-Vlaanderen. De S.H.M. kocht haar in 1972 en nam haar, na een uitgebreide revisie, in 1975 in dienst. Deze lok, met asindeling C, wordt nu voornamelijk gebruikt voor lange en zware stoomtrams.

\* Lokomotief 7742, „Bello”, is ongetwijfeld de bekendste stoomlokomotief in Nederland. Haar veelbewogen geschiedenis begon in 1914, toen ze door Schwartzkopff in Berlijn werd gebouwd voor de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. En of U het gelooft of niet, ze legde haar eerste kilometers in 1914 af tussen Hoorn en Medemblik!

In haar werkzame leven heeft ze op diverse lokaalspoor- en tramwegen dienst gedaan, maar echt bekend werd ze op de stoomtramdienst Alkmaar - Bergen aan Zee, waar ze tot

de opheffing in 1955 heeft gereden. Als geschenk van NS werd de 7742 in 1960 als monument in het centrum van Bergen geplaatst. In 1978 besloot de Bergense gemeenteraad de lokomotief te schenken aan de museumstoomtram. Na een lange en kostbare restauratie, die vrijwel op nieuwbouw neerkwam, kon de lokomotief eind 1985 in dienst worden gesteld.

Naast bovengenoemde 6 lokomotieven beschikt de S.H.M. nog over een drietal stoomloks die niet rijvaardig zijn. Hieronder bevindt zich ook lokomotief 23 van de vroegere Westlandse Stoomtramweg Maatschappij (WSM).

Toen het rond 1970 duidelijk werd, dat het mogelijk was gedurende de zomermaanden een echte stoomtramdienst tussen Hoorn en Medemblik te gaan exploiteren, realiseerde de S.H.M. zich dat dit niet zou kunnen met het zeer kleine aantal historische tramrijtuigen dat de slopershamer had overleefd. Daarom werden rijtuigen gezocht en gevonden bij een aantal Duitse particuliere spoorwegmaatschappijen, zoals de Moerser Kreisbahn, de Bentheimer Eisenbahn en de Teutoburger Wald Eisenbahn. Ook konden enige lokaalspoorrijtuigen worden overgenomen van de Oostenrijkse Bondsspoorwegen (ÖBB). Bij de Moerser Kreisbahnen werd zelfs het vroegere dieselmotorrijtuig 40 van de WSM teruggevonden en gekocht.

Zoals gezegd voert de S.H.M. al jaren een uitgebreide stoomtramrit uit op de dit jaar jubile-

11. Een rit met de stoomtram is ook bij regenachtig weer een leuk uitstapje. Lok 7742 „Bello” rangeert in Medemblik naar de tramrijtuigen. Op de achtergrond zijn nog net lok 16 en enige Zwitserse rijtuigen te zien. (07-06-'86) **Peter van Dorp**







rende lijn Hoorn - Medemblik. Gereden wordt dit jaar van 5 mei tot en met 19 september en in de herfstvakantie. Een aantal mensen is inmiddels in vaste dienst, doch veel werkzaamheden in de werkplaats en op de trams worden verricht door vrijwilligers. Het 100-jarig bestaan van de lijn zal gevierd worden van 21 tot en met 26 juli. In die week zal er een intensieve dienst worden gereden met maar liefst 6 stoomlokomotieven onder stoom. Er zal een uitgebreide modelspoor koop- en ruilbeurs worden gehouden, demonstraties met de stoomhijskraan, een hobbymarkt en werkende miniatures onder stoom. En is dat geen goed begin van de tweede honderd jaar?

**Peter van Dorp**  
**Huub van Keulen**



12. Ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de stoomtramdiensten op de lijn Hoorn-Medemblik, werd op 27 mei 1978 een lokparade in Hoorn georganiseerd. Lok 5 «Sluis-kil» heeft een Belgisch uiterlijk, maar haar blauwe kleur doet ook aan Britse museumloks denken. (27-05-'78)

**Peter van Dorp**





1. Op een zijspoor van het station te Namen, zien we de 5214, die zojuist een trein afkomstig uit Bertrix voortgetrokken heeft.

## „DE NACHTFOTO”

2. Deze foto van de aankomst van de „Oriënt Express” werd genomen te Ottignies.



Het maken van een nachtfoto is niet moeilijker dan het maken van de klassieke foto die overdag genomen wordt. De nachtfoto vereist een beetje meer materiaal; een goede drievoet en een flexibele afkoppeling van het toestel zijn beslist onmisbare accessoires voor het maken van deze foto's. Natuurlijk is er ook een beetje geduld en moed vereist, want hoewel de nachtfoto 's nacht gemaakt wordt, is de nacht gewoonlijk bestemd om te slapen. Mits U de toestemming heeft van de „superieure autoriteit”(echtgenote!) en Uw fototoestel is voorzien van een goede film, bent U dus gereed om te vertrekken voor Uw eerste „nachtelijke tocht”. U kunt Uw geluk gaan wagen. Ja, een beetje geluk is er natuurlijk ook nog nodig om te slagen.

Wat de keuze van de films betreft, zou ik U persoonlijk aanraden om de Fujichrome 50 of 100 te nemen of de Agfachrome 50 of 100. Voor de belichting is het gebruik van de belichtingsmeter van het toestel nutteloos, de enige manier van berekenen is het afgaan op Uw eigen instinct. U dient altijd meerdere verschillende belichtingen te proberen, zonder daarbij te vergeten dat U bij het veranderen van een diafragma van een belichting van 10 seconden naar een belichting van 20 seconden, dat bij het werken in deze snelheid het ekwivalent is voor dagfoto's, moet overschakelen van 1/250° naar 1/125° of 1/500°. Bij het uitzoeken van de belichtingstijd moet U





3. Dezelfde dag, deze trein in het station van Brussel-Midi met aan de kop de 12.004 en 29.013 (maart 1986).

altijd proberen om dezelfde objectief-opening te behouden. Bijvoorbeeld altijd "5,6,, (wordt door mij meestal gebruikt). De belichtingstijd kan het beste opgevoerd worden met 5 seconden per keer, te beginnen bij 15 seconden;

dus 15, dan 20, 25 tot misschien wel 30' enzovoort. Als U erin slaagt 5 of 6 goede opnames te maken uit een film van 36 foto's, dan heeft U, vooral voor een beginnende een zeer goede prestatie geleverd.

Al mijn foto's worden gemaakt zonder filter. De aanwezigheid van enkele „sterren" in de lichtpunten zijn slechts de lamellen van het diafragma. Zo, en nu aan de slag. Veel geluk!

**Claude Bolterys**

4. Aan kop van een trein die werd samengesteld uit zelflossers wacht de 5936 op het groene sein. De foto werd gemaakt in de haven van Antwerpen. In Vilvoorde wordt deze trein voorzien van een hulplokomotief.

**Alle foto's: Claude Bolterys**







1. De mechanische signalen zijn in januari 1987 afgebroken en voor de 4609 zijn jammer genoeg de dagen geteld. Lessines, juni 1986.

Foto: Max Delie

## DE MOTORWAGENS VAN DE REEKS 46

De nieuwe dienstregeling op 31 mei 1987 zal niet alleen het einde betekenen voor de befaamde „Hondekoppen” op de verbinding Brussel-Amsterdam, maar ook voor de diesel-lokomotieven van de reeks 60. Verder zullen de dieselmotorwagens van de reeks 46 van de sporen verdwijnen, waardoor meteen een punt gezet wordt achter de inzet van Brossel-motorwagens bij de NMBS. Als enige „Brossel” blijft dan nog de 4903 in dienst. De reeks 46 wordt tot de „Brosselfamilie” gerekend omdat deze oorspronkelijk uitgerust waren met een motor van het merk „Brossel”.

De reeks 46 werd gebouwd door de firma Ragheno in Mechelen als toenmalig type 554 in 20 eenheden tijdens de jaren 1952 tot 1954.

Deze motorwagens bieden plaats aan 71 reizigers en kunnen een maximumsnelheid van 80 km/u halen. Dit bleek voldoende voor hun inzet op de locale lijnen.

De depots waartoe de 46'ers behoorden waren Brugge, Merelbeke, Haine St. Pierre en Ath.

Deze laatste stelplaats zorgt voor de laatste 12 eenheden welke daar reeds gestationeerd zijn. Het zijn de 4601 tot 4611 en de 4615 die de omnibusdiensten verzekerden op de lijn Mons-Ath-Geraardsbergen. Alle overige 46'ers werden op 6 juni 1986 te Haine St. Pierre buiten dienst gesteld.

De 4612 werd reeds op 28-11-1983 aan de

dienst „ES” afgestaan, de 4614 werd verkocht aan de „Toeristische Trein Zolder” en de 4616 werd aangeschaft door de „Chemins de fer à Vapeur des Trois Vallées”. De 4618 werd aan een privégroepje verkocht die ook reeds de 553.29 (Ex 4906) in beheer heeft.

Voor wie de 46'ers nog in dienst wil fotograferen op de lijn Mons-Ath-Geraardsbergen kan gemeld worden dat er op werkdagen 6 eenheden voorzien zijn waarvan er 2 reserve staan in Ath, op zaterdag en zondag zijn er ook 6 eenheden voorzien maar dan met 3 reserves te Ath. Duidelijk is dus dat er van de 12 gestationeerde 46'ers in Ath slechts de helft benut wordt.

P. Jacops





2. De laatste grote 46-er parade? De stelplaats ATH op 20-12-1986.

Foto: Max Delie

3. motorwagen 4616 tijdens een „reis” op de module van onze vriend André Saenen.







4. Deze foto, genomen vanuit een andere hoek, toont ons nogmaals

## MOTORWAGEN FABRIKAAT BROSSEL, REEKS 46

Door de P.V.B.A. Jodadis uit de gemeente Edingen (ten zuiden van Brussel) werd onlangs een bouwdoos uitgebracht van een HO-model van de N.M.B.S.-motorwagen reeks 46. De volledige kast in witmetaal is reeds voorgeplooid en de beide kopwanden van het model zijn aan de kast vastgesoldeerd. Bij het monteren van het onderstel (in messing) dien je alle hechnaden weg te vijlen. Alle te plooiën messing-platen zijn voorzien van plooi-groeven waardoor haaks aan elkaar hechten geen enkel probleem kan zijn. Het monteren van draaistellen, motor en overbrenging zijn eenvoudig uit te voeren, als men nauwkeurig het bijgevoegde schema met tekst volgt. Het vervolledigen van onderstel en kast gebeurt verder volgens plan. Wel moet je vooraf bepalen welke versie je gaat bouwen. Er bestaat een keuze uit 4 versies nl. 2 kleuren-groen met centrale koplamp, 2 kleuren-groen met centrale koplamp en gele veiligheidsstrepen, volledig donkergroen met enkele koplamp en de rood-gele versie met dubbele koplampen. Ook de nodige waterdecals aftrekplaatjes voor elke versie zijn bijgevoegd. Deze zijn zeer dun en dienen dus voorzichtig aangebracht te worden. Zo je één van de laatste drie versies kiest, kan je best de koplampen plaatsen nadat de decals reeds zijn aangebracht, waardoor je een perfecte omlijnning rond de koplamp of koplampen bekomt. Vooreerst echter de waterdecals aan te brengen dient de kast geverfd te worden. Dit werk moet zeer voorzichtig gebeuren. Vooreerst wordt zowel het witmetaal als het mes-



5. Een variant van de motorwagen 46 met twee koplampen.





de schitterende module van André Saenen.

6. De motorwagen wordt, met behulp van een stang, door de kleine rangeerlok (Jocadis-fabrikaat) uit het depot getrokken.

7. Op deze foto zien we een model van de eerste versie van de motorwagen 46. Deze hadden slechts één koplamp op de voorkant van de stuurcabine.

Alle foto's: H.K.

sing gedeelte volledig met staalwol opgepoetst. Als grondlaag gebruik je best zinkchromaat, nadat de eerste verflaag goed uitgehard is, kleven we een strip op de scheidingslijn van beide kleuren (raadpleeg hiervoor foto's). Gebruik zacht klevende band. Sterk klevende band zal bij het verwijderen stukjes zinkchromaat mee lossen waardoor de eerste schildering wordt beschadigd. Nadat de volledige kast is geverfd, spuit je er een vernis over waardoor de kleur tot zijn recht komt en het geheel een eenvormige satijn glans krijgt.

Hierna plaatsen we de ruiten. Vergeet niet de vensters van de toiletafdeling volledig wit te schilderen, achteraf kleven we de helaas povere binneninrichting nadat we deze op voorhand lichtgrijs hebben geverfd. Een volledige binneninrichting werd ons door de firma Jocadis nog beloofd. Wie zijn model wil vervolledigen kan de Brosselmotorwagen nog voorzien aan beide kopwanden van de hulpstrekken (koperdraadje van 0,75 mm), eventueel spiegels en een ruitenwisser aan de voorruit. Op de groene versies is deze aan de onderzijde van de venster gemonteerd, op de geel-rode versie dien je deze bovenaan op de venster te plaatsen. Raadpleeg hiervoor ook fotomaterieel.

De bouwkit is vrij eenvoudig te monteren vooral voor wie reeds enige ervaring heeft op het gebied van ombouwmodellen of bouwdozen. Positief is ook dat het model in te zetten is op de modelbaan en niet verwezen hoeft te worden naar de vitrinekast.

Eddy Serneels





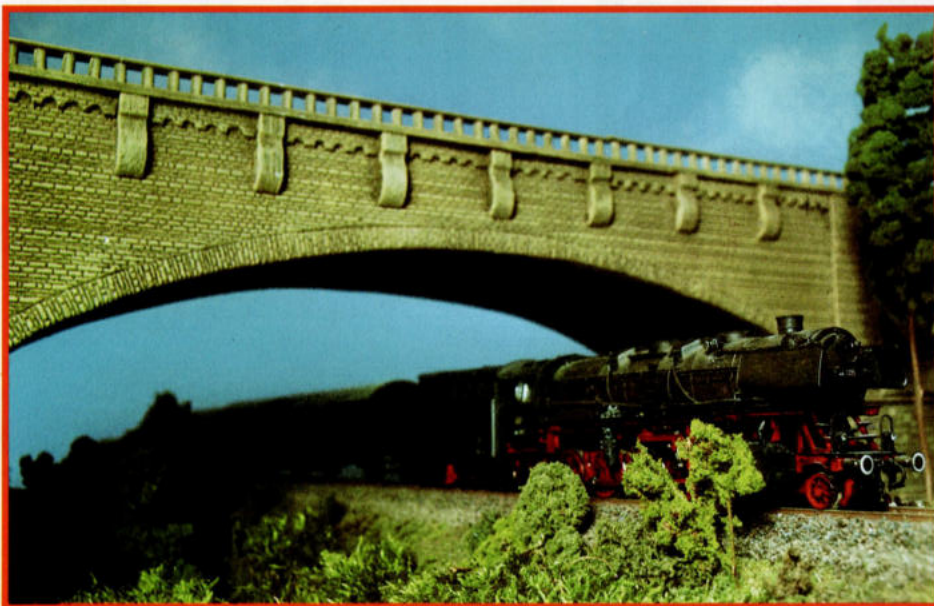


1. Eindstation van een nevenspoorlijn op de modelspoorbaan van de heer Meier. De korte personentrein met zijn twee 2-assige personenwagens staat gereed voor vertrek.

## GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

### 3. IN DE „FRANKISCHEN SCHWEIZ“

2. Een indrukwekkende stenen boogbrug, waaronder juist een stoomlokomotief van de bouwserie 44 te voorschijn komt.



„Minder is meer” luidt het devies van de modelspoorbouwer Horst Meier. Met „minder” bedoelt deze bouwer van een grote, nog niet geheel afgewerkte spoorbaan in schaalgrootte HO, natuurlijk niet de aanleg van het landschap. Juist met de bedoeling om in dit opzicht „meer” te kunnen aanleggen, werd al bij voorbaat afgezien van een groot lokomotiefverzorgingsdepot. Ook het idee om een groot door-gangsstation aan te leggen liet hij al snel varen. Om desondanks toch nog snelle D-treinen en goederentreinen met een behoorlijke lengte op zijn spoorbaan te kunnen laten rijden, werd een dubbelsporig „paradetrajekt” aangelegd. Ook wilde de heer Meier graag een aantal zich langzaam voortbewegende en door stoomlokomotieven getrokken personentreinen, zoals deze vroeger overal op de nevenlijnen aan te treffen waren, op zijn modelbaan kunnen inzetten. Hij koos daarom dan ook voor het door zo veel modelbouwers uitverkoren thema van een dubbelsporig hoofdtrajekt, van waaruit een enkelsporige nevenlijn wordt afgeleid. Geografisch is deze modelspoorbaan gelegen „ergens” in de „frankischen schweiz”, de streek in het noorden van Beieren. Hij heeft hierbij geen concreet voorbeeld nagebouwd,





3. De rotsen werden gebouwd met behulp van gietvormen van echte rotsen uit de natuur.

omdat hij verscheidene ideeën wilde realiseren. Op zijn modelspoorbaan, welke door middel van een raamwerkconstructie in L-vorm werd gebouwd en een oppervlakte beslaat van 520 x 250 cm, rijden uitsluitend stoom- en diesellokomotieven. Alle lokomotieven zijn voorzien van een Faulhaber motor met een vlieg wielconstructie. Daardoor kon iedere lokomotief op haar eigen juiste modelgetrouwe snelheid worden gebracht. De lokomotieven werden evenwel niet alleen in technisch opzicht verbeterd, ook verscheidene arbeidsingangen werden met behulp van een penseel zeer zorgvuldig met verf nabewerkt om gebruikssporen aan te brengen.

Het tijdperk waarin deze modelbaan is gesitueerd, ligt ergens tussen 1956 (de eerste leveringen van de diesellokomotieven van de bouwserie V200) en 1965. De personenrijtuigen zijn nog niet voorzien van nummeringen en andere

identificatiekenmerken conform de UIC. De aanwezigheid van een drietal schaduwstations maakt een zeer afwisselend treinverkeer mogelijk, zowel op de nevenlijn als op de hoofdlijn. De nevenlijn eindigt in een klein kopstation. Omdat de lokomotieven daar moeten worden omgerangeerd is daar altijd wel wat activiteit. Er werd een klein lokomotiefverzorgingsdepot gebouwd, waar de in gebruik zijnde tenderlokomotieven van nieuwe voorraden kunnen worden voorzien. Ook kan men daar kleine reparaties verrichten. Als een trein uit dit kopstation vertrekt, dan komt hij na een rit, welke voor aandachtige toeschouwers vol afwisseling is, in een schaduwstation terecht. Dit schaduwstation is zodanig gebouwd dat een binnenkomende trein de mogelijkheid heeft om zonder oponthoud door te rijden, terwijl het ook mogelijk is om hem voor kortere of langere tijd vast te houden. Een uit dit schaduwstation vertrek-

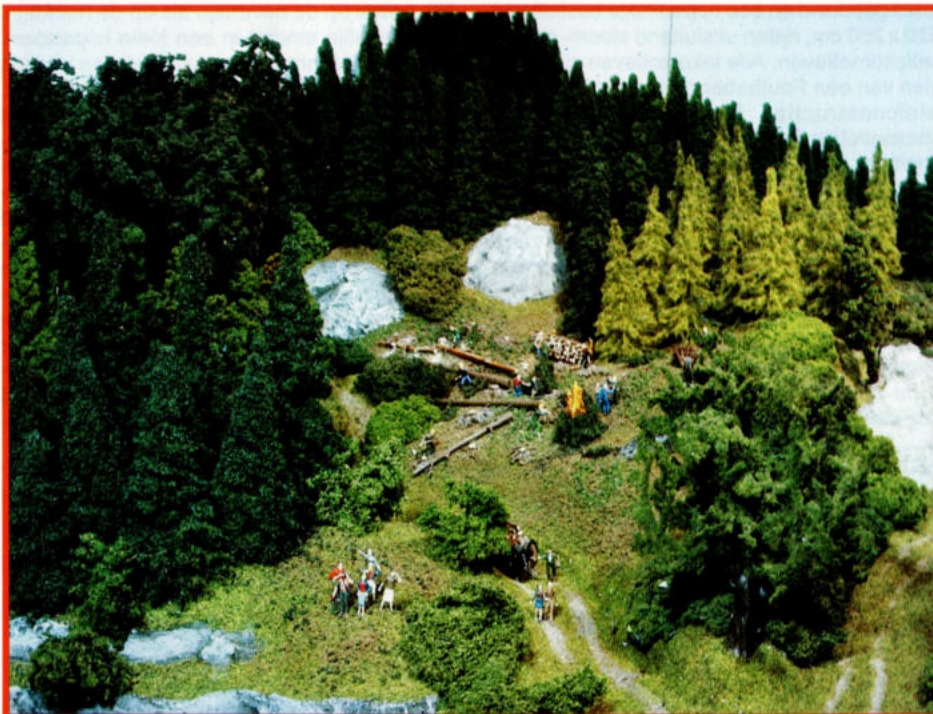
4. Ook deze hoge steunmuur bestaat uit zelf gegoten muurplaten. Op de enigszins problematische manier van aanmaken wordt in de tekst verder ingegaan.







5. De meeste bomen werden door de heer Meier zelf gemaakt.



6. In de jaren vijftig en zestig was hout nog een belangrijke brandstof voor de eigen haard.

7. Een stuk landschap gebouwd op een plaat styropor, ligt gereed om te worden ingebouwd in de modelspoorbaan.



kende trein zal altijd weer naar het eindstation terugkeren.

In het hoofdtraject werden twee schaduwstations aangelegd. Het ene kan treinen herbergen met een maximale lengte van 180 cm. De besturing van dit schaduwstation, dat in de vorm van een harp werd aan gelegd, kan automatisch of met de hand plaats vinden. Het andere schaduwstation dat in de schuifte van het dak werd ondergebracht kan aanmerkelijk langere personen- en goederentreinen opnemen. Al naar gelang de wens van de dienstdoende opzichter kunnen de hier ondergebrachte treinen aan het verkeer deelnemen. De lange rijtijden van de treinen leveren een wezenlijke bijdrage aan het zeer realistische treinverkeer, dat op deze modelspoorbaan mogelijk is. Bij de bouw van zijn landschap heeft de heer Meier voor het merendeel eigen „produkten” gebruikt. Veel onderdelen heeft hij zelf gebouwd en slechts het allernoodzakelijkste werd aangeschaft uit de assortimenten van de desbetreffende leveranciers van modelspoorbaan toebehoren. Naast de reeds langer bestaande en algemeen erkende methoden voor het bouwen van rotspartijen, en steunmuren heeft de heer Meier ook enige varianten uitprobeerde, welke we als alternatieven voor de modelbouw ter discussie willen stellen.

## STEUNMUREN IN EIGENBOUW

Door middel van kunsthars werden gietvormen gemaakt van speciaal daarvoor uitgezochte rotsblokjes. Omdat de heer Meier ten tijde van het schilderen van zijn rotsen nog niet op de hoogte was van de inhoud van ons artikel over realistische rotsformaties (Spoorweg Journaal 3/1987, blz. 44 ev) en hij de daarin op blz. 47 genoemde speciale verfsoorten dus nog niet kende, gebruikte hij plakaatverf. Met het bereikte resultaat was hij niet bijster tevreden, want de structuur van zijn rotsen werd er behoorlijk door vervaagd. De fijne nerven en poriën in het gesteente, welke door middel van de kunsthars gietvorm natuurgetrouw waren overgebracht, werden door de plakaatverf verstopt. In plaats van puur modelgips werd door de heer Meier als eerste laagje in de gietvorm een mengsel van witte lijm met een beetje verf aangebracht met behulp van een penseel. Alle volgende lagen zijn dan verder alleen maar gips. Op deze manier gemaakte rotsblokken, zijn van een dergelijke stabiliteit dat een aan te brengen volgende verflaag de fijne contouren van de steen niet meer kan aantasten. Een succesvolle methode, welke echter in vergelijking tot de in het hierboven aangehaalde artikel voorgestelde methode, bijzonder arbeidsintensief genoemd mag worden. Wanneer de aldus aangemaakte rotsblokken in het landschap van de modelbaan worden aangebracht, ontstaan er dikwijls openingen tussen de individuele rotsblokken welke naderhand met gips moeten worden opgevuld, met behulp van een smalle spatel of een modelleermesje. Deze aldus opgevulde ruimten hebben echter niet de juiste rotsstructuur. Dit probleem kan echter snel worden opgelost. Men drukt eenvoudig met een klein stukje rots in de nog zachte massa en brengt aldus de structuur van dit steentje negatief over op de gipsmassa.

Nu moet het geheel nog van de juiste kleur worden voorzien. Als alles door en door droog is, dient men sterk verdunde donkere verf aan te brengen, welke als ze nog nat is direct met behulp van een vochtige spons weer voorzichtig wordt verwijderd. In uitsparingen en nerven





8. De kolenbunker van het lokomotiefverzorgingsdepot. Omdat de tenderlokomotieven geen grote kolenvoorraad mee kunnen nemen, is deze kleine kolenbunker groot genoeg.

blijft deze verf echter achter, hetgeen een zeer natuurgetrouwe indruk oplevert.

Om kosten te besparen wat de muurplaten betreft kan men ook van de artikelen welke worden aangeboden door de leveranciers van modelspoorwagtoebereiden een gietvorm maken en zoveel exemplaren aanmaken als men nodig heeft. Deze wijze van werken wordt door de modelbouwers steeds meer toegepast. Wettelijk is dit niet altijd toegestaan omdat het uitgangsmodel „beschermd” kan zijn door middel van „copyright”. Als het dupliceren voor eigen gebruik al zou zijn toegestaan, dan nog mag men in ieder geval een dergelijk nageemaakt produkt nooit commercieel gebruiken. Hetzelfde geldt overigens ook voor de gemaakte gietvormen. Om alle mogelijke problemen te voorkomen wordt dan ook aanbevolen om een eigen basismodel te maken. Hiervoor zijn verscheidene technieken mogelijk. Hier volgt de methode van de heer Meier.

Met een penseel werden ongeveer 15 lagen kunsthars aangebracht op de kant-en-klaar gekochte muurplaten. Om de droogtijd te verkorten werd (na overleg met de vrouw des huizes) gebruik gemaakt van de bakoven. In de lauw verwarmde oven werden de platen te drogen gelegd. Na luttele uren waren de eerste gietvormen al gereed. Omdat de daarmee van gips gemaakte muurplaten tamelijk breekbaar zijn en ze toch voorzichtig bewerkt moeten kunnen worden, gebruikte de heer Meier witte lijm in de plaats van gips. Dit vereiste echter een aantal dagen droogtijd. Na een week zijn dan evenwel de eerste uit lijm vervaardigde muurplaten wel beschikbaar en kunnen ze worden ingebouwd. Ze kunnen zeer goed worden gesneden met een schaar of een scherp mes als ze eerst even in de zon of op de verwarming worden gelegd. Geleverd worden deze muurplaten op dezelfde manier als de rotsblokken. Men kan zich natuurlijk afvragen of deze zeer arbeidsintensieve en tijdrovende methode, welke tot geen beter resultaat voert als een kant-en-klaar gekochte muurplaat, wel zinvol is. Tijdens de toch wel lange droogtijden van zijn muurplaten was de heer Meier evenwel niet



9. Dit elektro-rijtuig van het type Wittfeld is nog geschilderd in de kleuren van de DR.

10. Kort nadat ze de tunnel heeft verlaten rookt deze lokomotief van de bouwserie 01 al weer flink.







11. Het struikgewas werd gemaakt van IJslands mos, dat eerst in een lijmengsel werd gedompeld en daarna met zelfgemaakte vlokken werd bestrooid.



12. De 93.374 (voormalig Preuss. T 14) levert een geweldige krachtsinspanning, want met haar garnituur van „Donnerbüchsen“ moet zij een vertraging proberen weg te werken.

werkkloos. Andere werkzaamheden stonden toen op zijn programma, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van de beplanting.

## DE PLANTENGROEI OP DE MODELSPOORBAAN

Op dit gebied heeft de heer Meier nagenoeg alles zelf en in eigenbouw gemaakt. Het door veel modelbouwers gebruikte kamperfoelie is de belangrijkste grondstof. Dit langs de kant van de weg of op braakliggend terrein voorkomende gewas is bijzonder geschikt om er dennen van te maken. Geen moeite was de heer Meier hierbij te veel. Hij heeft dan ook een groot, bijna geheel dichtgegroeid dennenbos aangeplant. De kleine takjes van zijn grondstof vormen gebundeld en daarna bestrooid bosjes en struikgewas. Het IJslands mos in zijn oorspronkelijke vorm kan de kritische modelbouwer niet meer zo goed bevallen. Als men 't echter in een mengsel van lijm en water dompelt en daarna bestrooit met zeer fijne vlokken uit schuimrubber ontstaat een alleszins bruikbaar geheel.

De hiervoor benodigde vlokken werden zelf gemaakt. Het schuim zoals dat wordt gebruikt voor het vullen van kussens werd door een vleesmolen gedraaid en aldus versnipperd. Door deze snippers te zeven ontstond een hoeveelheid snippers van de juiste grootte. Het versnipperen van het schuim door middel van een keukenmachine bleek ni et mogelijk, omdat er in het gunstigste geval een hoopje half verbrande resten overbleef. Om ze te verven werden de vlokken in een



13. De tenderlokomotief van de bouwserie 86 heeft zojuist water ingenomen. Het houten hekwerk is een weliswaar eenvoudig maar zeer effectief knutselwerk.



mengsel gelegd dat bestond uit verf, spiritus, glycerine en afwasmiddel. Het bad moet niet te nat, maar wel altijd vochtig zijn. Indien nodig moeten er meer vlokken worden toegevoegd. Om te drogen worden de vlokken in de zon of op de verwarming gelegd. Tijdens het verfbad kon een kleurnuance worden aangebracht door een beetje bruin en/of zwart aan de groene verf toe te voegen. De vlokken werden ook gebruikt om kant-en-klaargekochte bomen te verfraaien. Verder werden hiermee pollen onkruid nageemaakt in de weilanden. Voor het namaken van hoog gras op braak liggend terrein kunnen haren uit een kwast worden gebruikt. De oorspronkelijk lichtgekleurde kwast wordt eerst in de verf gedoopt en daarna te drogen gelegd. Met behulp van een schaar worden de haren op de juiste lengte afgeknipt. Om de in de kleine struiken voorkomende takjes na te maken werden de wortels van heideplanten (Erika) gebruikt. Met fijne vlokken bestrooid leverden zij een realistisch struikgewas. Om de vlokken aan dit struikgewas te bevestigen kan men het beste een mengsel gebruiken van witte lijm, water en afwasmiddel. Om zo uitgebreid mogelijk te kunnen bouwen moet het desbetreffende stuk van de modelspoorbaan natuurlijk goed toegankelijk zijn. Omdat de spoorbaan van de heer Meier geen modulenspoorbaan is maar zoals reeds eerder vermeld een op een open raamwerk gebouwd geheel, moest een andere methode worden bedacht. Op platen van styropor (piepschuim) met een redelijke dikte, werd telkens een stuk van het landschap gebouwd en later op de modelspoorbaan geplaatst. De randen van de individuele platen moeten niet recht verlopen. Zij moeten onregelmatig gevormd zijn. De aldus ontstane openingen in het landschap kunnen naderhand worden gecamoufleerd met bosjes of struikgewas of iets dergelijks. Alle individuele delen kunnen naar believen worden verwijderd en eventueel uitgewisseld.

Het project is nog niet klaar. Er wacht de bouwer nog een hoop ontspannende vrijetijdsbesteding, voordat werkelijk de laatste grasspriet is geplant. En meestal is dat dan toch weer niet de laatste...

**K. Eckert**



14. Spoorweg en landschap werden door Dhr. Meier tot een harmonisch geheel gebouwd.

15. De 89.7462 onderweg naar het volgende station, waar ze een trein zal overnemen.



16. Het schitterende Fleischmann-model 65 018 met personenrijtuigen richting eindstation.







**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



## Jocadis

SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53

Brusselstraat 53

ENGHIEN 1390 EDINGEN

(Belgium)

Tel. 02/3957105

REEKS  
SERIE 52/53/54

NOMBREUSES  
VARIANTES SUR  
COMMANDE

TALRIJKE  
UITVOERINGEN  
OP BESTELING





# LIMA

## BIJ LIMA: DE NIEUWE BENELUX-TREKDUWTREIN!



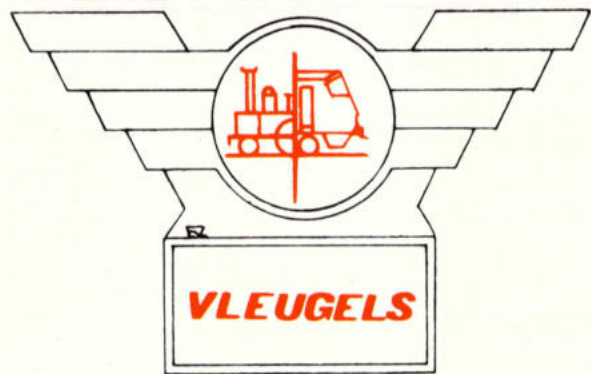
Tot onze spijt is de tweede serie van het „KLM treinstel” verlaat. Eind oktober gaat de eerste nieuwe rood-gele Benelux-trein de baan op, eind oktober kunt u er ok op uw eigen baan mee rijden! De basisdoos (nr. 14 9817P) is met losse rijtuigen aan te vullen. **LIMA** volgt de NS op de voet.

**LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN!!!**

Importeur:

**OVERBEEK BV** Vlaardingen

## TREINEN - SPECIAALZAAK



KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL  
Tel. 04459-1261

INKOOP - INRUIL - REPARATIE  
MÄRKLIN, FLEISCHMANN, TRIX,  
ROCO EN NOG 30 ANDERE  
GERENOMMEERDE MERKEN



## DE WAPSTAD DEN HAAG

Waperveenstraat 534  
(bij Leyweg) 070-662241

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

Antwoordkaart

Uw abonnement gaat in één week na  
ontvangst 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 toeges-  
tuurd, zijn tevens de kontonummers  
voor de betaling vermeld.

Antwoordkaart

|          |  |
|----------|--|
| Afzender |  |
|          |  |
|          |  |
|          |  |

**Spoorweg Journaal**  
Aachener Strasse 6  
B-4700 Eupen

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.







EXCLUSIEF VOOR BELGIË  
EXCLUSIVEMENT EN BELGIQUE  
REEKS/SERIE 59  
AVEC DIFFÉRENTS NUMÉROS  
MET VERSCHILLENDE NUMMERING



## 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, Lilliput, 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**, jubileumseries, boeken en tijdschriften. Eigen reparatie en ombouwservice, ook postverzending.

### NIET DE DUURSTE, WEL DE BESTE

LIMA N.S. 1200 blauw + 3 rijtuigen plan E  
N.S. 1300 blauw + 3 rijtuigen plan E  
LIMA 1c3 MARTINAIR HOLLAND éénmalige serie

Deze modellen kunnen ook in wisselstroom worden geleverd  
Märklin nieuwe export modellen  
ROCO - nieuwe N.S. modellen

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

## WENTINK

GROOTS IN TREINEN  
VOOR IEDEREEN ALTIJD  
10 - 30 % KORTING

|                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| ARNHEM            | APELDOORN         |
| Steenstraat 20    | Loseweg 39        |
| Tel. 085/42.32.26 | Tel. 055/21.22.70 |

Beiden filialen hebben  
een grote occasion afdeling  
Informeer naar de openingstijden

Inkoop - Inruil treinen

**SOMMERFELDT**

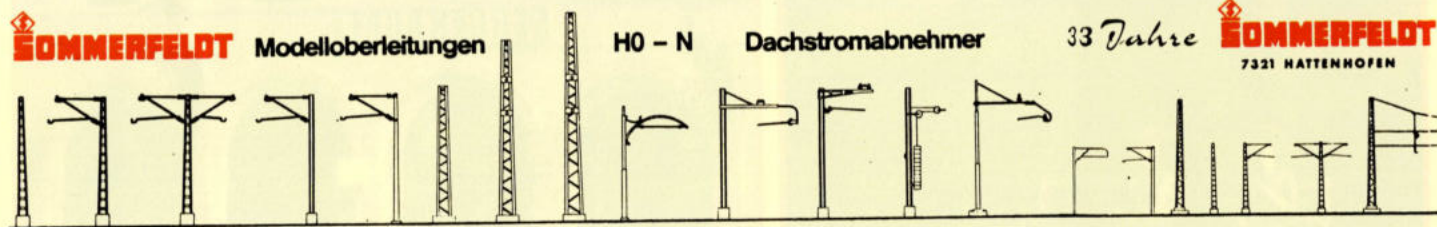
Modelloberleitungen

H0 - N

Dachstromabnehmer

33 Jahre

**SOMMERFELDT**  
7321 HATTENHOFEN



S.A. Ets. VAN DER PERRE N.V.

Keienberglaan 28, B-1850 Grimbergen - Tel. 02/269.14.55

#### Beschikbare nieuwigheden:

BEMO: RhB rangeerlokom Tm III, ref. 1273-62 & 1273-65  
SBB rangeerlokom Tm II, ref. 1676 (bruin-rood)  
ref. 1677 (rood)  
HOM spoor, code 70 ref. 4450-60-61-80 & 81

(geen verkoop aan particulieren)  
SOMMERFELDT: super DB bovenleiding «profi» (35 & 50/100)  
PECO: driewegwissel "electrofrog", ref. SLE-99 XX  
Goed nieuws: flexibele rail SL/100x voor minder dan BeF 100  
SES Elektronik - SEUTHE - GUNTHER.





1. Ook de wissellantaarns zijn zelf gemaakt.

## GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

# 4. HET STATION VAN SCHORNDORF ANNO 1861

De aanvankelijk zeer omstreden „Remsbahn“ kon in 1986 toch feest vieren ter gelegenheid van haar 125 jarig bestaan. Reeds in 1845 werd de eerste toestemming verleend voor een even-

tuele stichting van een spoorwegverbinding Bad Canstatt-Waiblingen-Schorndorf-Schwäbisch Gmünd-Aalen-Wasseraaltingen. Het ging daarbij meer om een confrontatie met

andere plannenmakers dan om een definitief uitgewerkt en productierijp plan. De uiteindelijke bedoeling was om het spoorwegnet van de Kgl Württembergischen Staatseisenbahnen te

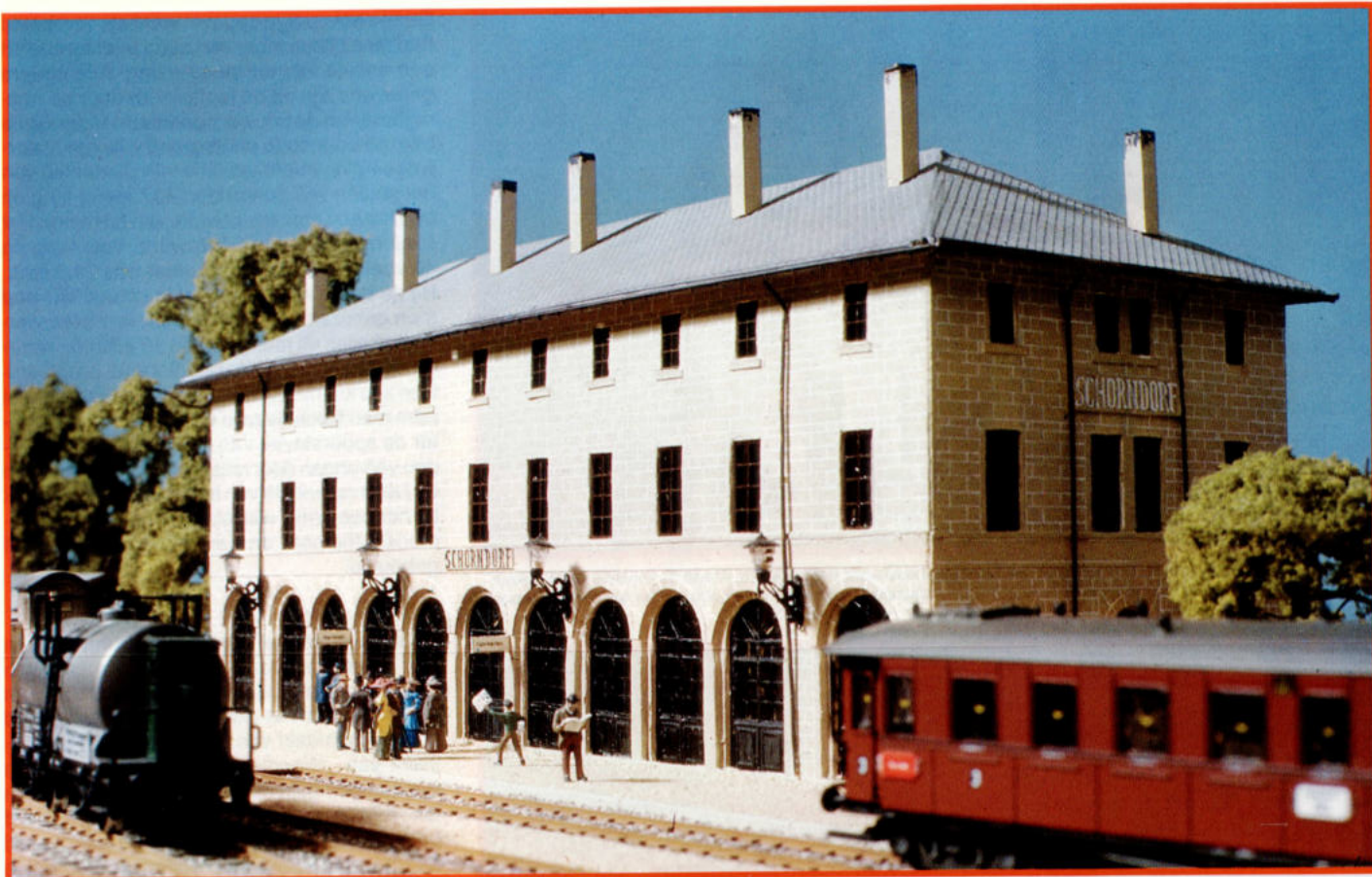
2. Deze beide dames genieten van het namiddagzonnetje.



3. Op het perron staan enige reizigers gekleed „anno 1861“.



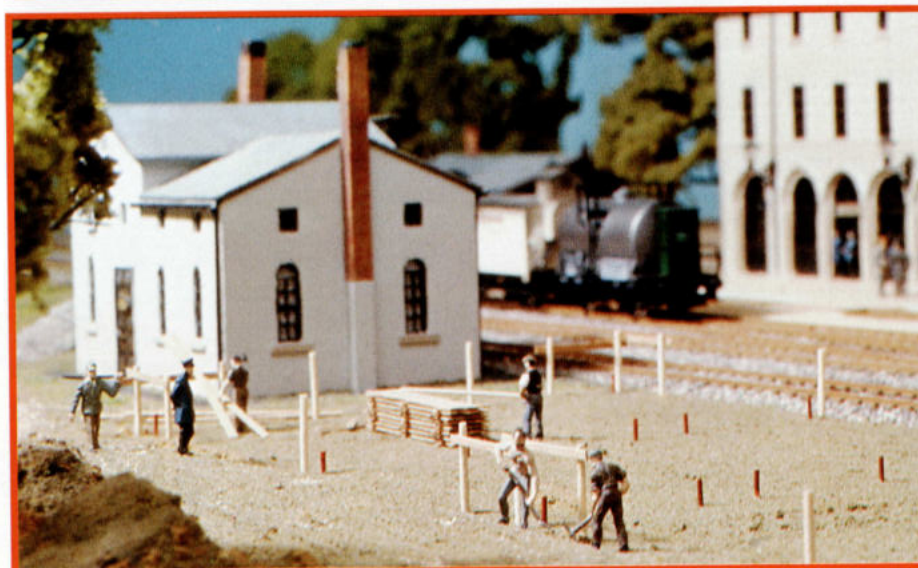




4. Een mooie opname van het stationsgebouw, dat met behulp van een oude plattegrond en een foto werd nabgebouwd.

5. Een groepje van slechts drie miniatuurpersonen kan al een leuk motief zijn.

koppelen aan het net van de Kgl Bayerischen Staatseisenbahnen. Een doel dat zich tijdens de langdurige onderhandelingen als een zeer groot probleem zou manifesteren. Pas na ondertekening van een staatsverdrag tussen de beide koninkrijken op 21 februari 1861 kon men tot een definitief accoord komen. Ondanks alle problemen die men had met het weer (het regende in dat voorjaar zonder onderbreking), werd een eerste deel van het traject, met een lengte van 74,2 km, waaraan ook het station van Schorndorf ligt, reeds een half jaar later in gebruik genomen. De eerste dienstregeling met een viertal treinenparen werd op 26 juli 1861 in bedrijf gesteld. In oktober 1863 kwam het nog ontbrekende deel van Wasseraufingen naar Nördlingen gereed. Een hele tijd later pas kwam het traject over Rudersberg (1908) naar Welzheim (1911) gereed. Voor een rit op dit 23 km lange traject, dat binnenkort waarschijnlijk wordt opgeheven, was de reiziger volgens de dienstregeling van 1919-1920 75 minuten onderweg. Destijds (1919) kostte een reis van Stuttgart naar Schorndorf in de 2de klasse 390 Pfennige, 3de klasse 240 Pfennige en 4de klasse 180 Pfennige.



6. Het waterpompstation, dat tegenover het stationsgebouw ligt.





7. Het waterpompstation van de spoorzijde gezien. Ook dit gebouw werd zelf gebouwd. Alleen de vensters en de dakplaten werden gekocht. De waterkraan werd aangepast aan de plaatselijke omstandigheden. Het iets te zware kettinkje moet te zijner tijd nog worden vervangen.



8. De voorbereidingen voor de bouw van een goederenstation worden al getroffen. Alle foto's: Modellbahnclub Schorndorf (J. Helmholz/C. Buchmüller/W. Schaal)

9. Zo ziet het station van Schorndorf met bijgebouwen er uit op het diorama. Dit mooie werkstuk werd in drie maanden gebouwd door de leden van de modelspoorvereniging.



Geen eenvoudige opgave, want als voorbeeld had men alleen maar een oude plattegrond en een enkele foto ter beschikking. Alle andere gegevens zijn uit de fantasie en door de handigheid van de bouwers ontstaan. Volgens de beschikbare oude plattegrond was het spoorwegemplacement ten tijde van de aanleg van het station van Schorndorf 417 meter lang en had het een grootste breedte van 80 meter. Het stationsgebouw was 118 württ. voet lang en 40 voet breed (een württ. voet was 28,6 cm). Bij de bouw van het model in schaal HO had men gekozen voor het gebruik van twee vierkante kisten uit multiplex van 80 x 80 cm, waarmee het transport van het diorama probleemloos zou kunnen plaatsvinden. Als railmateriaal nam men flexibele rails van Roco, waarbij echter de spoorstaven van Code-100-profiel werden vervangen door railstaven van spoor N, om de juiste railhoogte van het betreffende tijdperk te hebben. Alle wissels, inclusief de bedieningshefbomen en lantaarns werden zelf gebouwd.

Als strooimateriaal werd gebruik gemaakt van een mengsel van verschillende soorten steenslag van Woodland Scenics. Ook bij het aankleden van het diorama met „groen” werd gebruik gemaakt van artikelen uit het assortiment van „Woodland Scenics”. De bomen werden gemaakt door middel van een 10 mm dik rolletje kabel, waarvan de stam werd gedraaid en vastgesoldeerd. De stam werd daarna omwikkeld met wollen draad, welke werd vastgeplakt. De nog kale boom werd mat bruin gespoten. De blaadjes zijn gemaakt van Woodland Scenics Foliage. De gebouwen zijn allemaal zelf gemaakt uit karton.

Allereerst moesten alle ramen en deuren heel secuur en volgens tekening worden uitgesneden. Alle vensters en de raamkozijnen van de beide verdiepingen stammen uit de „Bastlers Fundgrube” (catalogusnummer 4100) van Kibri en zijn op maat gemaakt. Alle andere vensters en deuren zijn daarentegen met heel veel





10. Het station van de straatzijde gezien. Vanaf het station ging men met de koets naar huis.

geduld zelf gemaakt. Uit diverse onderdelen werden de basismodellen samengesteld, waarvan met behulp van kunstharz dan een gietvorm werd gemaakt. Met behulp van deze gietvormen was het daarna niet moeilijk om het benodigde aantal deuren en vensters te maken. Nadat de buitenwanden met plakaatverf waren geverfd in de kleur van zandsteen, werden met een tekenpen de voegen tussen de

stenen getekend, waardoor het metselwerk ontstond. Als dakbedekking gebruikten de bouwers de kunststof dakplaten uit het assortiment van Kibri met het katalogusnummer 4144 (lei). Ook het bijgebouw met een waskeuken en toiletten werd uit karton gebouwd. Om imitatie vakwerk te maken, werden de wanden met talloze in de juiste kleur geverfde blauwe latjes beplakt. Voor het bouwen van het water-

pompstation werd balsahout als basismateriaal gebruikt. Alle daken zijn gemaakt van de eerder genoemde leisteenplaten van Kibri.

Het station van Schorndorf bestaat ook nu nog, al is in de loop der tijd hier of daar iets veranderd. De „Remsbahn” was net voordat de Olympische Spelen in München plaats vonden geheel geëlektrificeerd tot Nördlingen. In 1962



11. De leden van de modelspoorvereniging uit Schorndorf hebben bijna alles wat op het diorama aanwezig is zelf gebouwd. Ook de prachtige loofbomen werden zelf gemaakt uit gedraaid elektriciteitsdraad. De blaadjes zijn van Woodland Scenics Foliage gemaakt.





12. Toen deze opname werd gemaakt was het bewolkt. Het is de Württemberger klasse C van Roco met de bijbehorende trein. Als het helder weer zou zijn geweest was deze foto beslist beter uitgevallen.

was reeds het stuk van Stuttgart tot Schorndorf „onder draad” gebracht. Dit had onder meer tot gevolg dat het gebruik van stoomlokomotieven tussen Schorndorf en Stuttgart werd gestaakt omdat de P8 (bouwserie 38) op de kleine draaischijf in Schorndorf niet kon worden omgekeerd. Tussen Schorndorf en Nördlingen werd gereden met een aantal tenderlokomotie-

ven van de bouwserie 78 van het depot Aalen. Het diorama dat door de leden van de Modelspoorvereniging uit Schorndorf met veel inzet, liefde en fantasie werd gebouwd, roept herinneringen op aan een bewogen tijdperk in de geschiedenis van de spoorwegen. De authentieke situatie „anno 1861” werd (op de voertuigen na) op een voortreffelijke wijze

nagemaakt. Als men ook het rollend materieel anno 1861 wilde realiseren, zou men een model van de lokomotief „Nördlingen” klasse D en een zestal rijtuigen hebben moeten nabouwen. Daarvoor was echter de tijd van voorbereiding van slechts drie maanden veel te kort.

**K. Eckert**

13. Ook deze opname werd in de buitenlucht gemaakt. Het railmateriaal is van Roco. In plaats van railstaven met Code-100 profiel werd Code-55 profiel gebruikt om de juiste profielhoogte van het tijdperk te krijgen.







14. Een specifiek detail is de houtstapelplaats. Deze houtblokjes zijn ontstaan tijdens geduldige en langdurige snijarbeid.

15. Met een tekenpen werden de voegen in het metselwerk getekend.







1. Het begin van een modulenspoorbaan. Op een plaat van 20 x 30 cm werd een overweg-wachtershuisje met omgeving ondergebracht.

# VAN MINI-DIORAMA TOT MODULENSPOORBAAN

Waarde lezer, nadat we U in het Spoorweg Journaal 3/1987 hebben laten zien hoe men zelf rotsformaties kan maken met behulp van giethars en echte stukken steen of kleine rotsblokjes, wordt het zo langzamerhand tijd dat we terzake van „modelbouw” ons standpunt bepalen. Waarom? Welnu, tijdens de vele bezoeken welke ik in het Beneluxgebied heb afgelegd, is het me steeds weer opgevallen dat de meeste modelbouwers in hun hobbyruimte proberen om geheel alleen en vanuit hun eigen fantasie een stukje droomwereld te scheppen. Dit alles dan met wisselend resultaat. Zo heb ik bij velen de mooiste dingen gezien, die echter meestal zonder enig concept ontwikkeld werden.

Sommigen hebben weliswaar uitstekende landschappen gebouwd, terwijl het onderstel waar alles op rust, zo weinig stabiel is (wellicht omdat men daarop wilde bezuinigen), dat het gevolg daarvan is, dat de spoorbaan slecht ligt, waardoor de treinen door het landschap hobbelen, of op slecht liggende wissels ontsporen. Dit wordt dan vaak afgedaan met het zogenaamde „bezoekerseffect”.

Aan de andere kant zijn er degenen die van begin af aan de meest fantastische spoorplannen ontwikkelen, met één, twee of zelfs nog meer in elkaar verweven spiralen en daarmee hun bezoekers verbazen. Ze komen echter zelden tot een afgewerkt

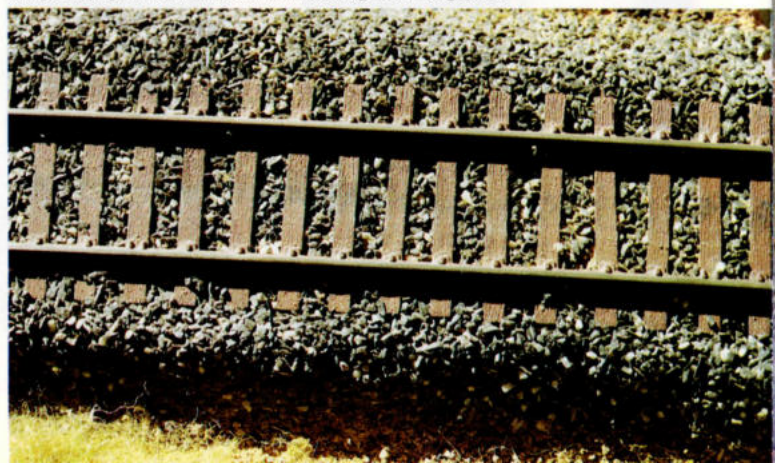
geheel omdat hun na een paar jaar van bouwen en bekabelen de moed ontbreekt om verder te gaan. (Dergelijke modelspoorbanen zijn eigenlijk beter te realiseren door een groep modelbouwers). Daarom timmeren ze snel een paar grasmatten en een aantal vlug in elkaar gezette huisjes op hun baan vast en klaar is Kees. Eigenlijk zeer jammer. Er is dan nog één motto waarachter ze zich kunnen verbergen, en dat is: „Het voornaamste is, dat het functioneert”.

Attentie beste lezer, het is niet mijn bedoeling om negatieve kritiek te leveren, in tegendeel, het is mijn bedoeling om de voordelen van de verschillende

2. Op twee aan elkaar geschroefde modules is reeds het Shinohara railmateriaal uitgelegd. De omtrek van het werkstuk met het baanwachtershuisje werd al getekend.



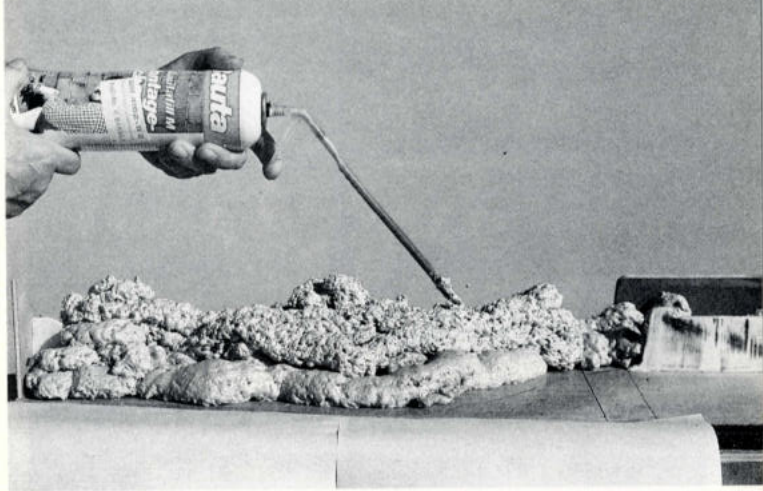
3. De railbedding voor de flexibele rail bestaat uit echte steenslag, die met behulp van witte lijm gelijktijdig met de rail op een kurkbedding werd vastgeplakt.



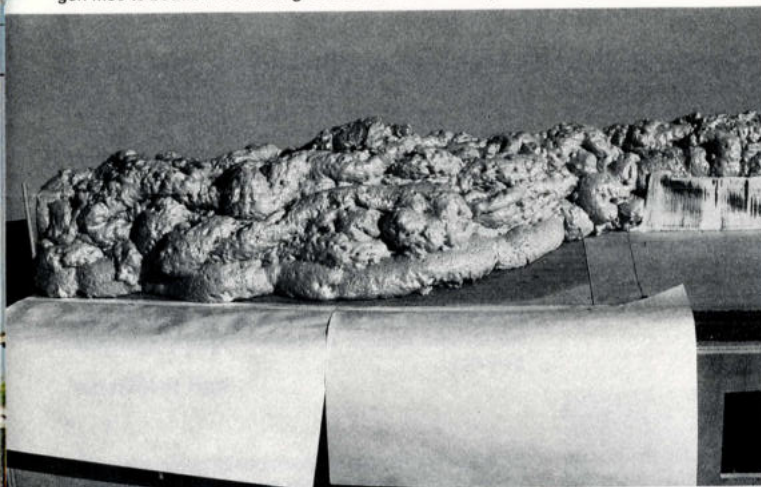




4. PU-schuim uit een spuitbus, op de juiste wijze gedoseerd, is zeer geschikt om grotere bergen mee te bouwen. De ondergrond dient vooraf vochtig te worden gemaakt.



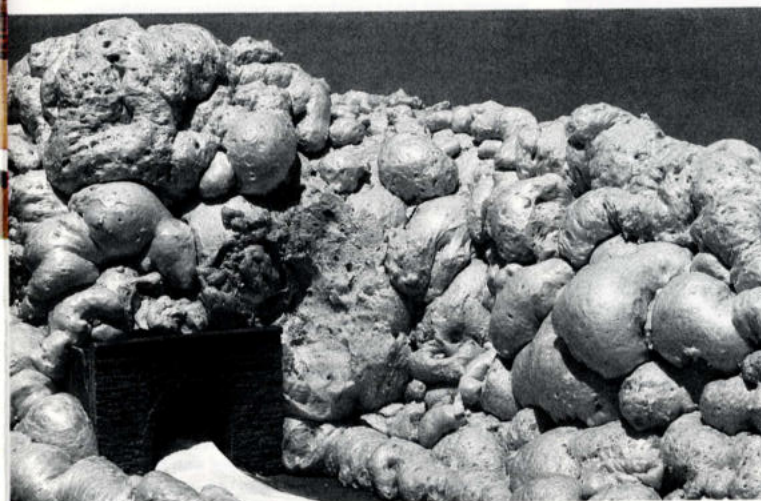
5. Het is raadzaam om het schuim in meerdere lagen over elkaar aan te brengen.



6. De aangebrachte rails moeten tijdens het schuimen goed worden afgedekt.

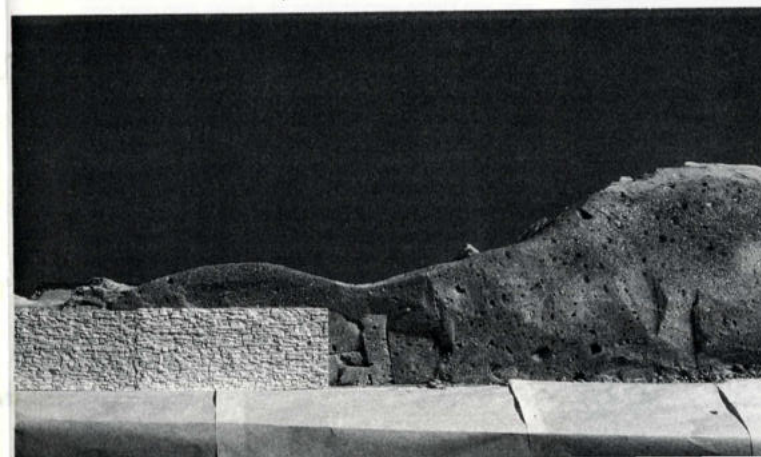


7. Het aangebrachte schuim zet nog uit en is pas na 24 uur droog.



8. Een grotere berg welke uit verscheidene lagen is opgebouwd, is pas na ongeveer een week door en door droog.

10. Nadat de berg in het juiste model werd gesneden, worden de steile hellingen aan de spoorzijde door middel van steunmuren beveiligd tegen vallend gesteente. Als door onvoorziene omstandigheden te veel materiaal werd weggesneden (zoals hier) dan kan men deze ruimte met losse stukken schuim opvullen.

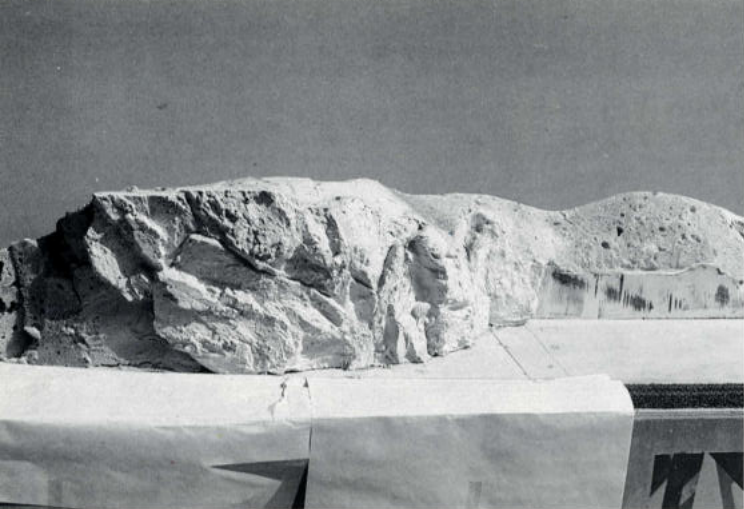


9. Nu kan het inmiddels gedroogde schuim met een scherp mes of een zaagje bewerkt worden.

11. Steile rotswanden, welke met behulp van een kunsthars gietvorm werden gemaakt van echte stenen bevinden zich altijd op plaatsen waar het tracé uit de rotsen gehouwen werd.







12. Voor langere rotspartijen worden verscheidene rotsblokken naast elkaar of op elkaar geplaatst.



13. Voor het kleuren van de rotspartij is sterk verdunde plakaatverf in meerder kleuren geschikt. Het linkerdeel is nog ruw.

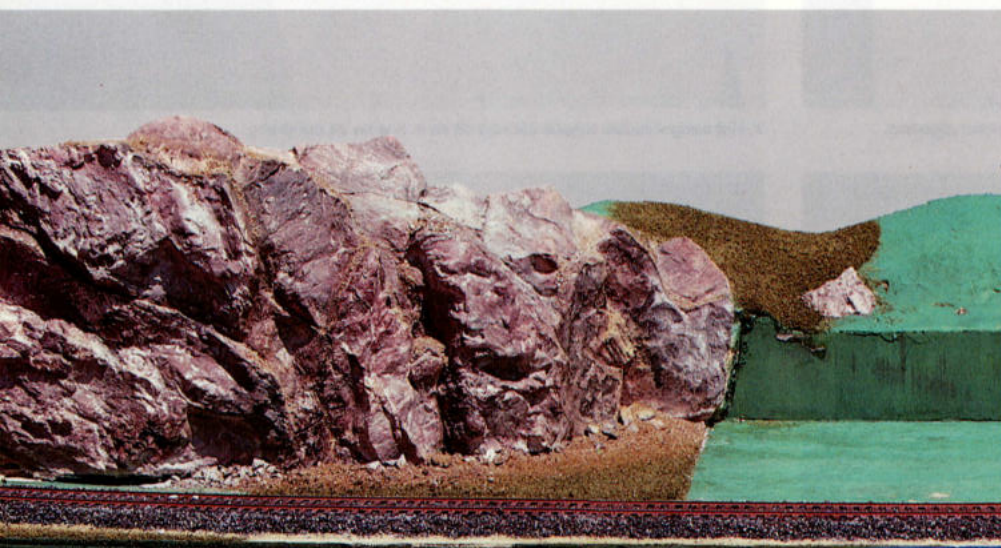
„modelbouw-methoden” aan U voor te leggen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de methode die onze medewerker Joop Bolland hanteert. Hij heeft als geen ander begrepen hoe de methoden en technieken, welke door onze Amerikaanse modelspoorvrienden reeds meer dan veertig jaar worden toegepast, te gebruiken. Hij heeft gekozen voor een modelbouw-techniek, die als zeer groot voordeel heeft, dat men een bepaald aantal handzame componenten op een zeer stabiele ondergrond kan monteren. Over al deze methoden en technieken zullen we in de toekomst

een Modelbouw ABC gaan publiceren, dat voor U naar we hopen een steun en leidraad kan zijn om tot een goede modelspoorbaan te komen, waaraan U veel plezier kunt beleven.

Eén ding moet me nog van het hart in dit exposé. Heel bewust heb ik niet gesproken over de met-de-trein-spelers. Deze groep is evenwel de grootste onder ons. En dat is ook goed zo. Als deze groep er niet was, zou het er voor de modelspoorindustrie somber uitzien. Zij zijn het, die het meeste geld aan onze hobby spenderen. Deze groep wordt zeer goed

bediend door de handboeken met spoorplannen en tijdschriften van hun eigen merk modelspoor. Dat wil niet zeggen dat we deze personen uit onze lezerskring willen weren, in tegendeel. Waarschijnlijk vinden deze hobbyvrienden bij ons een aanleiding om eens een hoekje van hun spoorbaan in te richten en wie weet, zullen ze eens de overstap wagen naar de totale modelbouw. Zo zijn wij uiteindelijk ook allemaal eens een keer begonnen met onze hobby. Per slot van rekening heeft iedereen recht om op zijn eigen wijze van zijn „hobby-geluk” te genieten. Nu echter genoeg als voorwoord, laten we terzake komen. Ik wens U daarbij heel veel genoege.

**Kurt Heibredere**



14. Uitzicht op het eindresultaat van de rotspartij langs het voorste traject. Aan de rechterkant is het open stuk waar later het werkstuk met het overwegwachtershuisje wordt gezet. Om beschadigingen tijdens de ruwbouw te voorkomen worden de werkstukken later ingebouwd.

15. Het bergmassief dient tegelijkertijd als achtergrond van beide zijden en als optische scheiding van twee parallel verlopende spoortrajecten.



De enige manier om inzake modelbouw relatief snel tot resultaat te komen is het werken met componenten van beperkte afmetingen. Als basis voor zo een onderdeel dient een stuk multiplex of spaanplaat, waarop een paar vierkante centimeter modelspooratmosfeer wordt vastgelegd. Op zo'n plaat(je) is ruimschoots plaats voor een gebouw met een beetje landschap. (Denken we hierbij nog eens aan de techniek van Joop Bolland). Wanneer op een dergelijke plaat niet direct een fabrieksgebouw hoeft te worden ondergebracht, is een oppervlakte van 30 bij 20 centimeter voldoende. Precies zo'n plaatje van 20 x 30 centimeter was groot genoeg voor het bouwen van een idyllisch gelegen overwegwachtershuisje compleet met een woonhuis, een schuur en een konijnenhok op een rotsachtige bodem, omlijst met een paar sparren.

Dergelijke werkstukken zijn geschikt als vingeroefening voor beginners, maar ook als basis voor een geplande modelspoorbaan. Enerzijds kunnen ze dienen om diverse technieken uit te proberen, welke voor het bouwen van een modelspoorbaan nodig zijn, van de andere kant kunnen ze zonder meer in een in aanbouw zijnde modelspoorbaan worden opgenomen. Een bijzonder voordeel van dergelijke werkstukken, nog afgezien van de relatief korte bouwtijd, is, dat ze kunnen worden opgesteld op bijvoorbeeld een boekenplank en daar als een mooie blikvanger fungeren. Bovendien zal men als het geheel niet aan de verwachtingen voldoet, sneller genegen zijn om een werkstuk van 20 x 30 cm weg te gooien, dan wanneer het een groter project betreft. Er zijn nog meer redenen aan te voeren voor het bouwen van kleine werkstukken als eerste stap naar een eigenlijke modelspoorbaan. Alle werkzaamheden aan zo'n klein project kunnen probleemloos op de keukentafel of zelfs in de woonkamer worden uitgevoerd, waardoor de bouwer niet van de andere gezinsleden gescheiden in zijn hobbyruimte hoeft te opereren. Er is verder nog het financiële aspect. De kostprijs voor de diverse onderdelen, welke nodig zijn om een klein project te kunnen bouwen is natuurlijk niet hoog. (Dit hangt er mede van af, welke delen zelf gemaakt worden en welke gekocht). Voor een betrekkelijk klein bedrag biedt zo'n werkstuk een aantal weken vrijetijdsbesteding door middel van modelbouw.



## EN WAAR BLIJFT DE SPOORWEG

Het beginnen met een modelspoorrein wordt zelden voorafgegaan door een periode van uitvoerige planning. Zeer waarschijnlijk zal een nieuwweling zich bij de aanschaf van een beginset niet druk maken over dingen als schaduwstations, bedieningspanelen of het tijdperk waarin een bepaalde treincombinatie wel of niet kan hebben gereden. Waarom ook? Men zal de eerste tijd zeker voldoening vinden in een op een railovaal rondrijdende trein. Degene die als eerste aanschaf voor de schaalgrootte N of Z gekozen heeft, heeft enig voordeel ten opzichte van zijn collega met HO of groter. Een railovaal voor N of Z past namelijk gemakkelijk op de keukentafel, terwijl een ovaal in HO op de vloer zal worden uitgelegd en daarmee dwingt tot parterre-akrobatiek in de woonkamer. Met de volgende aankopen - een paar wissels maken rangeertechnieken mogelijk - kan reeds een werkstuk worden gebouwd. Een goederenloods, stationsgebouw of lokomotiefloods roepen naast de eenvoudig uitgelegde spoorbaan reeds de juiste atmosfeer op. Om met het materiaal dat bij een uitgebreide beginset beschikbaar is direct een definitieve spoorbaan te bouwen lijkt weinig zinvol, want een railplan, dat ook na het gereedkomen van de modelspoorbaan nog aantrekkelijk is, dient uitgerijpt te zijn.

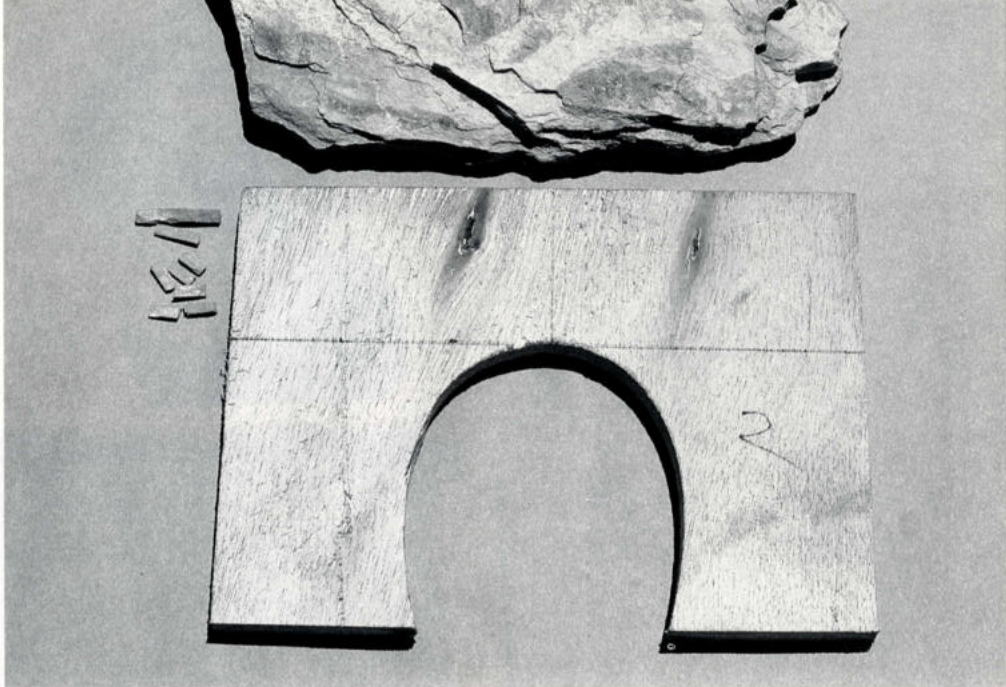
Naar aanleiding van foto's in tijdschriften en kalenders of door indrukken opgedaan tijdens wandeling of vakantieverblijf zullen ideeën ontstaan over hoe een bepaald deeltraject van de eigen spoorbaan er moet gaan uitzien. Daarbij zal het steeds om een onderdeel gaan met een specifiek eigen motief, zoals bijvoorbeeld een aantrekkelijk vakwerkhuis of een overwegwachtershuisje, een oude molen of een ander idyllisch object ergens langs een spoorlijntje, dat vraagt om te worden nagebouwd.

## MODELBAAN IN HET LANDSCHAP

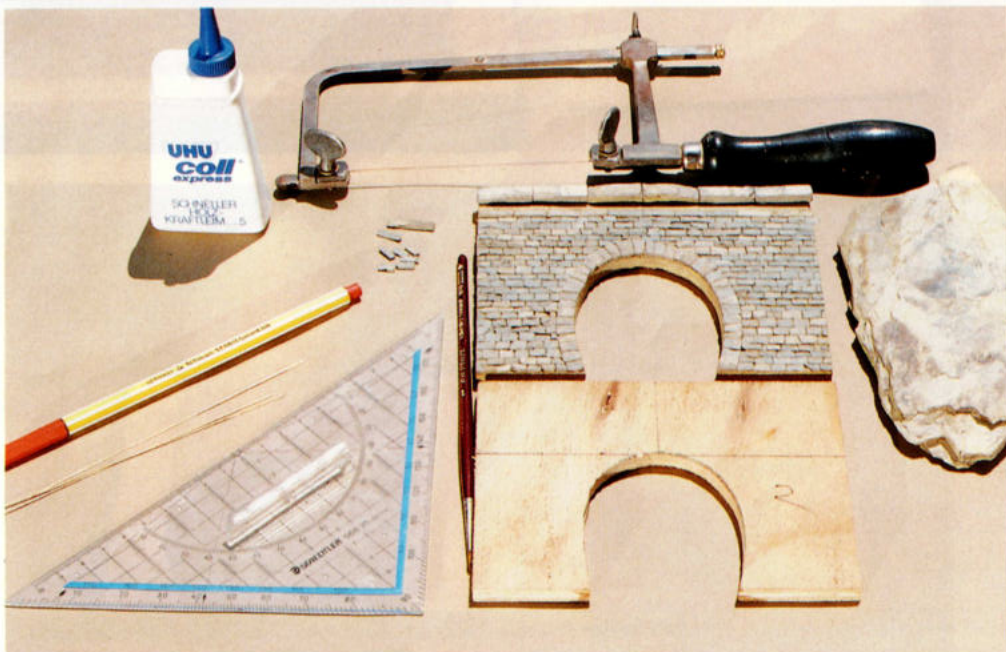
Samen met het eerste stuk spoorbaan is het eerste werkstuk met zijn motief reeds in een groter geheel te zien. Een stuk spaanplaat is nu als ondergrond beslist niet meer voldoende. Men zal een stevige ondergrond moeten bouwen in de vorm van een raamwerk, waarvoor als bouw materiaal multiplex van 18 mm wordt aanbevolen. Men kan daarbij het beste geen grotere lengte dan 120 cm gebruiken. Het op maat zagen van de diverse delen kan gebeuren in de hobby-markt waar men ook zijn spullen koopt. Veel belangrijker dan de afmetingen van de eigenlijke module is het vaststellen van een eigen normering; tenslotte zal later na het samenvoegen van de verschillende module een totale modelspoorbaan ontstaan. Dit hoeft geen probleem te zijn zolang het geheel een vlak landschap als motief heeft. Zodra een deel van het traject door een heuvelachtig terrein gaat, dan zal het aan te sluiten deeltraject exact hetzelfde landschapsprofiel moeten hebben. Dientengevolge zal een eindprofiel direct twee keer moeten worden gemaakt. Zeer geraffineerde modulebouwers zagen zo een eindprofiel meteen drie keer uit. Wellicht dat een andere modelspoorvriend later zijn module wil tussenvoegen. Deze krijgt dan de beschikking over het derde exemplaar en kan daarmee zijn module links en rechts op de juiste maat brengen. Dit laatste wordt reeds in de praktijk toegepast.

De in dit artikel getoonde module zijn van twee verschillende bouwers, die ongeveer 200 km van elkaar wonen. Bij bezoeken over en weer reizen telkens twee module mee in de auto, een op de achterbank en een in de kofferruimte. Deze module worden door middel van slotbouten met onderleggingen aan de module van de gastheer bevestigd. Dan moet alleen nog de elektrische verbinding worden doorgevoerd en dan kan de trein rijden...

Voordat echter de oude „Batzi" met zijn tenderlokomotief van de bouwserie 86 precies midden in de bijna 50 cm lange tunnel bleef staan en noch door



16. Een tunnelportaal in wording. De basis voor dit kunstwerk werd gezaagd uit 8 mm dik multiplex. Van de er boven liggende lei worden met een figuurzaag de steentjes gezaagd. (zie links naast het tunnelportaal).



17. Gereedschap en materiaal voor de tunnelbouw. Leistein, figuurzaag, witte lijm, multiplex, viltstift, geo-driehoek en penseel voor het aanbrengen van een lijmlaag. De een-voor-een uitgezaagde steentjes zijn reeds op de multiplex plaat geplakt. De volgende fase is het maken van de gietvorm van kunsthars.

18. Met verf „verweerd" tunnelportaal uit modelgips.



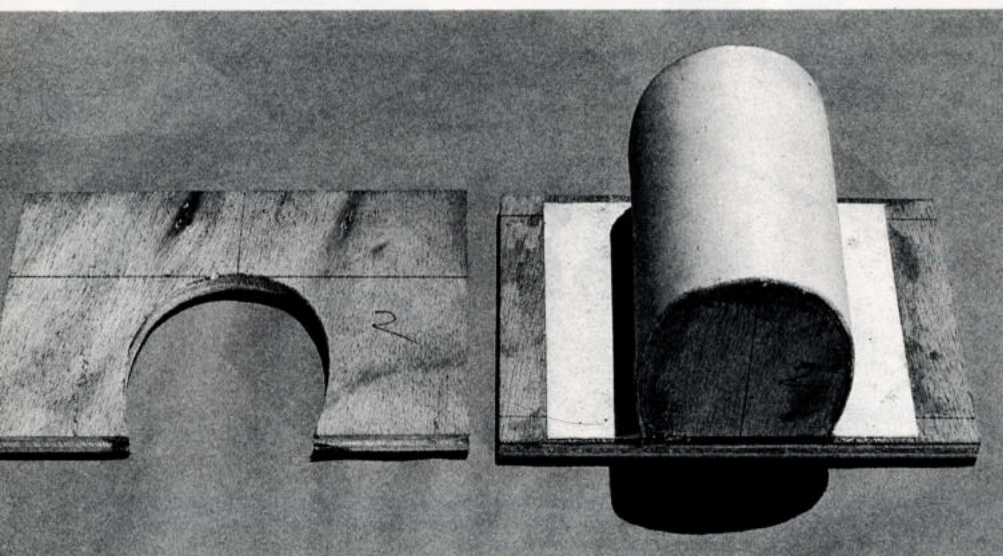




19. Een uit leisteentjes „gemetselde” steunmuur welke als basis gereed ligt om er een vorm van te maken met giethars.

22. Kijkje in de tunnelbuis, waarin de roetaanslag duidelijk te zien is.

23. Alvorens de tunnelbuis definitief te bevestigen moet nog geprobeerd worden of lange rijtuigen probleemloos door de in een boog geplaatste tunnel kunnen rijden. Als rijtuigen van ADE geen problemen opleveren, dan zullen andere HO rijtuigen dat ook niet doen.



20. Nadat het basismodel van een omlijsting is voorzien, wordt het vol kunsthars gegoten. De vorm welke gemaakt werd in afb. 19 wordt dan over de tunnel bevestigd.



bedreiging met geweld, noch door vriendelijk toespreken te bewegen was om naar buiten te komen, waren wel enige weekeinden bouwarbeid nodig. We zullen U verraden hoe de weerbarstige machinist samen met zijn Fulgurex 86 weer te voorschijn kwam: De tunnelmodule werd eenvoudig van zijn burens losgeschroefd en vervolgens schuin gehouden. Aan het andere eind van de tunnel stond de vrouw des huizes en ving het kostbare kleinserie-model tezamen met zijn Preiser-machinist met zachte hand op. Ook dit is een voordeel van het bouwen in modulen. Op het bouwen van modelspoorbanen met een raamwerk als basis zullen wij in een aantal volgende uitgaven van Spoorweg Journaal uitvoerig terugkomen.

## DE SPOORWEGBOUW

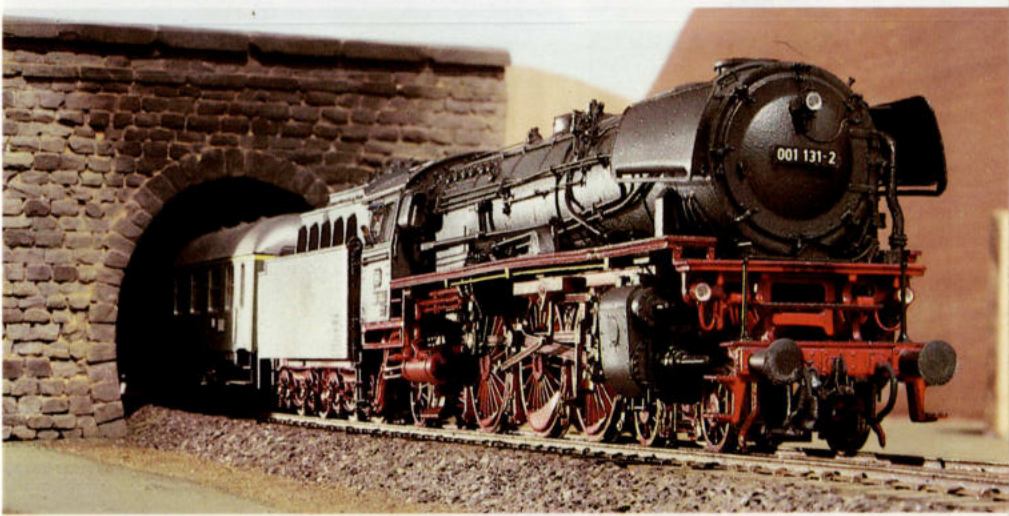
Alle op onze modulen gebruikte railmateriaal is van de Japanse fabrikant „Shinohara” en heeft een profielhoogte van 1.8 mm. (Code-70-profiel). Deze rail wordt in Europa ingevoerd door de Zwitserse firma Fulgurex. Uiteraard rijden op dit lage profiel slechts voertuigen met wielen conform de Amerikaanse RP-25-norm. Degene die de lokomotieven en wagens met een hogere wielvlens wil laten rijden, kan zich het beste houden aan het railmateriaal van de betreffende fabrikant. Men kan echter wel het beste flexibele rails gebruiken. Ons railmateriaal ligt op een bedding van kurk met een dikte van 6 mm. Deze bedding bestaat uit twee helften, die elk aan een zijde reeds onder een hoek van 45° zijn afgeschuind. Deze bedding wordt met houtlijm op de ondergrond bevestigd, precies zoals het tracé is gepland. Om het tracé vast te stellen wordt een stuk flexibele rail op de juiste wijze gebogen en uitgelegd. Daarna wordt met een viltstift met behulp van een over deze rail rijdende wagen links en

21. Het gieten van de tunnelbuis moet in twee gedeelten gebeuren omdat het anders niet mogelijk is om het geheel uit de vorm te halen.



rechts naast de rail het juiste verloop van het tracé getekend. Een boog, welke met behulp van flexibele rail wordt gemaakt moet minstens 80 à 100 cm radius hebben. In ons voorbeeld is als minimale radius 2000 mm aangehouden, hetgeen overeenkomt met de kleinste straal welke op Beierse nevenbanen is aan te treffen. Terwijl de door middel van spelden gefixeerde kurkbedding op het deel van het traject dat met lijm is ingestreken het drogen van de lijm afwacht, worden aan het op de juiste maat gesneden stuk flexibele rail aan beide einden de draadjes vastgesoldeerd welke voor de stroomvoorziening zullen zorgen. Daarna worden de spoorstaven geschilderd met roestkleurige verf (Humbrol, Revell). Voor het schilderen moet de flexibele rail in de juiste radius gebogen zijn, anders zal tijdens het buigen de verflaag breken en weer loslaten. We zullen over het thema „railbouw, schilderen en van grindbedding voorzien” een of meer artikelen publiceren in ons Modelbaan ABC, waarbij ook andere meer rationele methoden ter sprake komen. Door de inmiddels vastgeplakte kurkbedding en de bodemplaat worden nu op de juiste plaats gaatjes geboord waardoor de stroomkabel wordt gevoerd. Om de roestkleurig geverfde rails op de bedding te bevestigen is in ruime mate aangebrachte witte lijm weer zeer geschikt. De rail moet met behulp van spelden worden vastgezet tot dat ze geheel droog is. Als strooimateriaal voor het grindbed gebruiken we echte steenslag (Old Pullman, Woodland Scenics). Deze wordt over het hele traject aangebracht, nog voordat de witte lijn droog is. Als de lijm hard is kan dan het overtollige strooimateriaal met een stofzuiger worden verwijderd. Het verdient aanbeveling om daarbij een schone stofzak te gebruiken, zodat men later bij andere modules de nu overbodige steenslag weer kan gebruiken. Een dameskous kan ook uitkomst bieden, als ze in de zuigopening van de slang wordt gestoken. Maar wel vasthouden! Anders is kous en steenslag verdwenen.

24. Tunneluitrit aan de noordzijde met afgewerkte ondergrond voor het landschap. ▼





## HET LANDSCHAP - BERGEN UIT SCHUIM

Daarvoor nemen we isolatieschuim uit de spuitbus, die in elke doe-het-zelf-zaak te koop is voor Fl 20,- à 25,- per bus en waaruit zo'n 50 liter schuim kan worden gemaakt. Zeker voor grotere bergen heeft het PU-schuim bewezen een ideaal bouw materiaal te zijn. Als het materiaal hard geworden is, is het een zeer licht en toch stevig geheel, dat heel gemakkelijk kan worden gezaagd en gesneden. De eerste experimenten met dit materiaal dienen in de buitenlucht te worden gedaan, zodat men ervaring kan opdoen met het grote expansievermogen van dit materiaal. PU-schuim mag niet in aanraking komen met de huid of met kledingstukken. Natuurlijk dienen de reeds uitgelegde rails goed te worden afgeschermd. Bij het maken van ons middelgebergte hebben we voorzichtigheids halve gewerkt met een aantal lagen schuim, welke elk voor zich 24 uur tijd kregen om te harden. Dit heeft als bijkomend voordeel dat men de uiteindelijke omvang van het gebergte beter onder controle heeft dan wanneer men in een keer een hele bus leeg spuit.

Alvorens de berg met een scherp mes in de juiste vorm te snijden moet men het geheel een week de tijd geven om door en door droog (en hard) te worden. Gedurende deze periode reageert het schuim namelijk op temperatuurwisselingen en luchtvochtigheid door zijn volume aan te passen. Bij het afwerken van de bergen met „aarde” hebben onze beide modelbouwers elk een eigen techniek toegepast. Terwijl twee modules met een gipsachtig mengsel werden afgewerkt, zijn de beide andere modules afgewerkt met behulp van fijn zand en gedroogde geverfde aarde, die op papier van de keukenrol werden gestrooid, dat eerst werd doordrenkt met plaksel voor behangselpapier.

## TUNNELS, ROTSEN EN STEUNMUREN

Voordat de schuimberg verder wordt afgewerkt is het zaak om de steile hellingen met gemetselde muren te ondersteunen en waar nodig tunnels aan te brengen. Uiteraard worden in de modelbouw de tunnels gebouwd voordat de schuimberg er bovenop groeit. Maar toch moet en nu eerst de tunnelportalen worden aangebracht. Een andere reden waarom nu pas wordt gesproken over de tunnelportalen is het feit dat ze iets gemeen hebben met de steunmuren en rotsen, namelijk hun ontstaan uit modelgips in kunsthars gietvormen. Uiteraard is het zaak dat alvorens afgietsels kunnen worden gemaakt er een origineel bestaat waar de vorm van kan worden afgenomen. Dit is geen probleem, tenminste voor wat betreft de rotsblokken. We vonden enige markante stukken steen tijdens een zomerwandeling. Thuis gekomen werden ze eerst goed schoongemaakt. Na het drogen werden ze bedekt met een laagje taai vloeibare kunsthars. Deze kunsthars bestaat uit twee componenten, de eigenlijke hars en een verharder. Deze beide componenten moeten goed door elkaar geroerd worden, iets dat zeer belangrijk is teneinde een goed resultaat te bereiken. De aangebrachte laag kunsthars moet men tenminste 24 uur laten drogen, voordat de vorm er afgenomen mag worden. Een eenvoudige test is het feit dat de kunsthars niet meer kleverig aan mag voelen. Het is wellicht raadzaam om tijdens het aanmaken van de gietvorm een stuk linnen of nylon in de massa op te nemen als een soort wapening voor de latere





27. Afgewerkt met landschap, is het oorspronkelijk tunnelportaal nauwelijks te herkennen.

vorm. De rest gaat dan snel. Gips in de vorm doen, laten harden, uit de vorm nemen, goed laten drogen en vervolgens met sterk verdunde plakaatverf in de gewenste kleur schilderen. Moeizamer gaat het toe bij het maken van de gietvorm voor een stuk muur of tunnelportaal. Op een stuk multiplex van de gewenste grootte worden daartoe steentjes van ongeveer 3 x 6 mm geplakt. Deze steentjes dienen stuk voor stuk met een figuurzaag te worden gezaagd uit leien van de juiste dikte (ongeveer 4 mm). Voor deze gietvorm kan men beter een wat dunner vloeibare kunsthars gebruiken. Om een vorm te maken voor de binnenwand van de tunnel werd een bijzonder dunne vorm van kunsthars gemaakt en op een stuk nagemaakte tunnelbuis

geplakt. Als mal voor de juiste ronding van de tunnelbuis werden de uitgezaagde delen gebruikt welke vrij kwamen bij het uitzagen van de opening welke later de tunnelingang werd. Ieder gietstuk voor de tunnelwand bestaat uit twee delen, omdat anders de delen niet uit vorm kunnen worden genomen. Uiteraard zal menig modelbouwer zich afvragen waarom ze zo'n arbeidsintensieve procedure gevolgd hebben om een tunnelbuis te maken. Het eenvoudige antwoord luidt: Naar onze mening was het door ons gewenste resultaat slechts op deze manier te bereiken. Door gebruik te maken van muurvellen of kunststof muurplaten kan het allemaal een stuk eenvoudiger. Het optische effect van een in model nagemaakte gemetselde muur,

was gezien het eindresultaat, beslist al deze moeite meer dan waard.

## HET GROEN

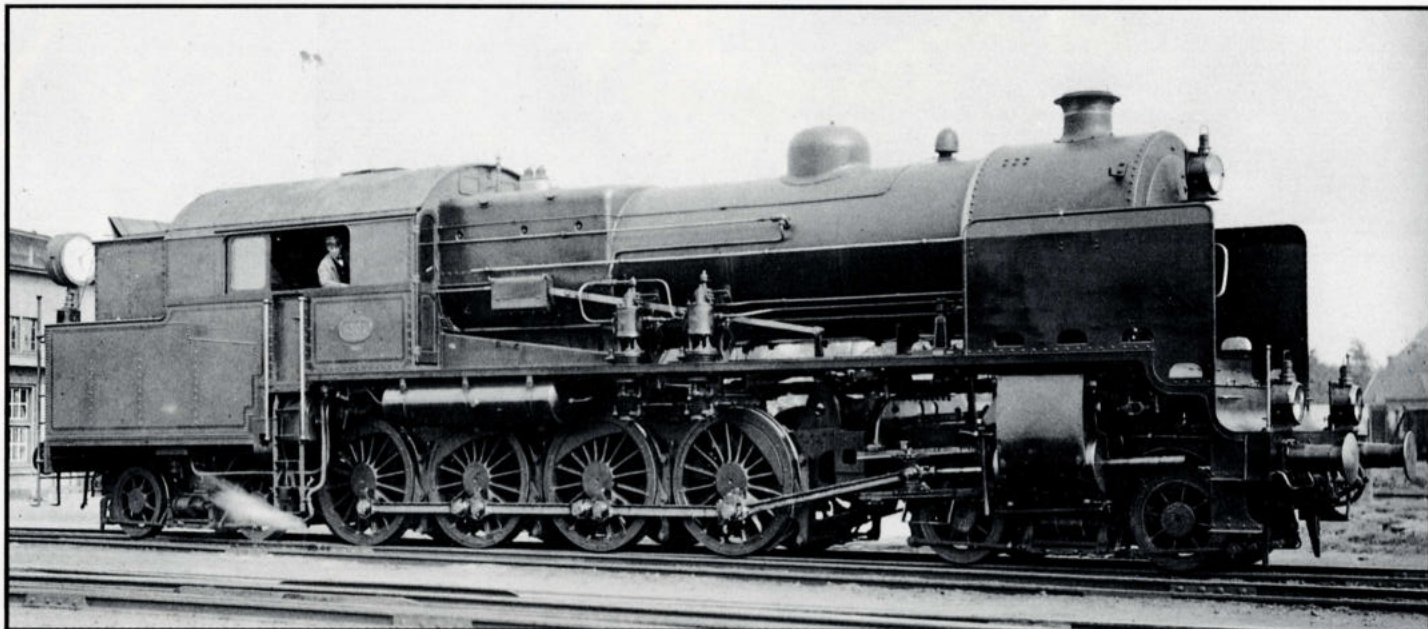
Tot zover ziet een module er uit als een traject in de alpen; veel steen en weinig groen. Als beplanting hebben we sparren en dennen gebruikt. Bosjes werden gemaakt uit IJslands mos. Struiken werden gemaakt met behulp van „Woodland Scenics Foliage”. Als weide gebruikten we „turf” van „Woodland Scenics” en kant en klaar gekochte grasmatten. Voor het tunneltraject werd gebruik gemaakt van „Scentaire-gras” (Schumacher) in pollen geplant.

Foto's: W. Kosak

Tekst: W. Kosak en K. Heidbreder



# WETENSWAARDIGHEDEN



## NEDERLANDS SPOORWEGJUBLILEUM IN 1989

### Inleiding:

Vanaf dit moment willen we onze lezers regelmatig op de hoogte houden van de plannen voor de viering van het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in Nederland. Dit eerste bericht hebben we samengesteld op basis van een vraaggesprek met de heren Ir. F.D. Andrioli, projectleider NS-150, en H.W. Hanenbergh, projectmedewerker NS-150. Dat gesprek vond plaats op 16 april j.l. in NS-hoofdgebouw II te Utrecht.

### ALGEMENE OPZET

Het Projectteam NS-150 is al vanaf 1985 bezig met plannen maken en voorbereidingen treffen voor de viering van het 150-jarig bestaan van spoorwegen in Nederland. De opzet van deze jubileumviering is in dit stadium in grote lijnen bekend, tal van details zullen natuurlijk nog moeten worden geregeld. Het wordt niet in eerste instantie een intern bedrijfsfeest, maar een naar buiten gerichte prestatie. Bedoeling is „het publiek” te bereiken en daarbij de spoorwegen in de samenleving nu en in de toekomst centraal te stellen. Natuurlijk wordt ook het verleden belicht en zal er voor de spoorweghobbyist het nodige te beleven zijn.

### GROOT PUBLIEKSEVENEMENT

De feestelijkheden zullen worden geconcentreerd in Utrecht en wel gedurende ongeveer 5 1/2 week in de maanden juni en juli. Er komt dan een groot evenement in de Jaarbeurs en op het daarnaast gelegen emplacement van Utrecht CS. Dit evenement zal „voor elck wat wils” bieden, zowel aan de technisch geïnteresseerde bezoeker als aan de mensen, die een dagje uit zijn met het hele gezin. Vanuit diverse invalshoeken wordt de rol van NS in onze samenleving duidelijk gemaakt. Zo zal er onder andere aandacht worden geschonken aan het postvervoer over de rails. Dit laatste gebeurt in samenwerking met de PTT. Ook buitenlandse bedrijven zal worden gevraagd aan dit evenement deel te nemen. Het Spoorwegmuseum in Utrecht wordt nadrukkelijk betrokken bij dit feest. Hoewel er in het Centraal Station een materieel-expositie komt, wordt het Spoorwegmuseum daartoe niet „leeggehaald”. Buiten de spitsuren verzorgt het blokkendoosstel mat. '24 een pendeldienst tussen CS en het voormalige Maliebaanstation (Spoorwegmuseum).

### PUBLICATIES

Ter gelegenheid van dit jubileum zullen twee boeken uitgegeven worden. Eén daarvan wordt geschreven door acht historici en behandelt de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland vanaf 1839, maar

vooral de periode vanaf 1939. Ook zal een hoofdstuk worden gewijd aan de toekomst van N.S.. Het tweede boek verhaalt over persoonlij-

jke belevenissen van mensen in het bedrijf. Hiernaast bestaan er plannen voor het vervaardigen van lesmateriaal voor scholen en voor het maken van één of meer films, die wellicht ook door de Nederlandse televisie zullen worden uitgezonden. In samenwerking met de PTT zal worden bekeken of er, evenals in 1939 en 1964, een serie bijzondere postzegels kan uitkomen.

### MODELLEN

Met diverse modelspoorfabrikanten bestaat overleg over het op de markt brengen van Nederlandse spoorwegmodellen. Details kunnen hierover om begrijpelijke redenen niet worden gegeven. N.S. treedt hierbij alleen op als adviseur en als leverancier van de benodigde materieeltekeningen.

### HISTORISCH MATERIEEL

Over dit onderwerp, dat voor de meeste spoorwegliefhebbers zo ongeveer het belangrijkste is, kan nog weinig definitiefs worden verteld. Zeker is, dat de werkplaats Amersfoort bezig is met het restaureren van een motor- en een stuurstandrijtuig mat. '24. Het stuurstandrijtuig van dit blokkendoosstel komt waarschijnlijk dit jaar gereed. Hiervoor naar Amersfoort reizen heeft geen zin, U komt de werkplaats beslist niet in! Het stel gaat de pendeldiensten in Utrecht verzorgen en daarvoor is een reserve noodzakelijk. Hiervoor kan modern materieel worden ingezet of eventueel Eld2 273 (het mat. '46 tweetje) van de STIBANS. Het overige STIBANS-materieel zal slechts een statische rol kunnen spelen. Hoewel, misschien...

Natuurlijk komt er ook stoomtractie op de baan. Gedacht wordt aan ritten met 2'C-lok 3737, die in de werkplaats van de Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik zal worden gereviseerd. Aan oudere rijtuigen heeft N.S. slechts 4 stuks Plan K beschikbaar, eventueel aan te vullen met Plan E.

Het budget van het Projectteam N.S.-150 is helaas niet zo groot, dat lok 6317 een grote kans maakt om rijvaardig op de rails te verschijnen. Waarschijnlijk is, dat één van de Duitse loks van de Stoom Stichting Nederland reserve zal staan voor de 3737. Over



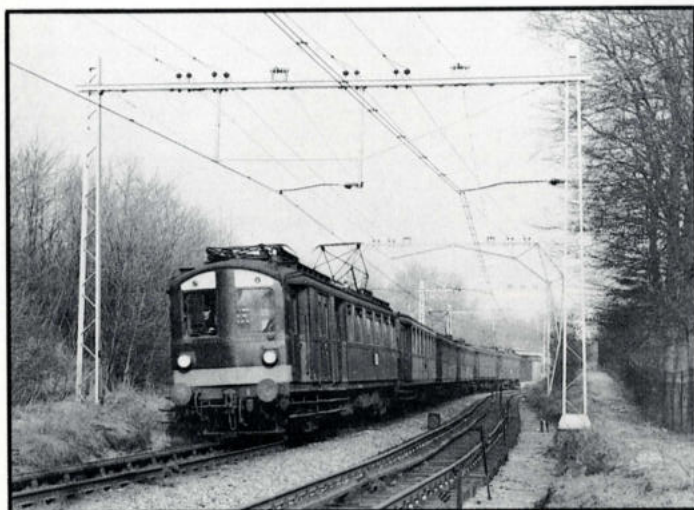
2. Deze foto bewijst dat het historisch verantwoord is om rijtuigen Plan E achter een stoomlokomotief te hangen. Lok 3902 loopt Nijmegen binnen met een militaire trein, die bestaat uit één rijtuig Plan E en een aantal blokkendoosrijtuigen. (10-08-1956) Foto: Hans van Engelen



1. Loc. 6301 te Eindhoven op  
21.6.1931. Foto: L. Derens

3. Een dreigende lucht boven  
Sliedrecht vormt het decor  
voor de excursietrein van de  
NVBS, die wordt getrokken  
door stoomlok 3737.  
(23-05-1974)

Foto: Harrie Peters



4. Een elektrisch blokken-  
doostreinstel, bestaande uit 3  
motorrijtuigen en 3 tussenrij-  
tuigen, op weg van Haarlem  
naar Zandvoort in de duinen  
kort na station Overveen.

Foto: Hans van Engelen

5. In 1981 werd NS-lok 3737  
weer rijvaardig gemaakt voor  
de manifestatie Stoom '81. Dit  
gebeurde in de werkplaats  
van de SHM in Hoorn. Op de  
foto zien we lok 3737 in de  
loods en rechts La Meuse-lok  
5 „Sluiskil” van de Stoomtram  
Hoorn-Medemblik.  
(17-07-1981)

Foto: Huub van Keulen

het gebruik van andere Nederlandse stoomloks (SHM 7742 en MBS 8107) lopen nog onderhandelingen, maar dan praat je toch niet over hoofdlijnritten. Zoals we in het vorige nummer reeds aankondigden in de rubriek „Wetenswaardigheden”, is er een kans dat de Britse „Mallard” naar Nederland komt.

## 20 SEPTEMBER

De eigenlijke verjaardag van het spoor is op 20 september 1989. Overwogen wordt om op die dag tussen Amsterdam en Haarlem, waar het allemaal 150 jaar eerder begon, één of meer bijzondere ritten te organiseren.

## NATIONALE SPOORWEGDAG

Op zaterdag 10 oktober 1987 organiseert het Projectteam N.S.-150 de Nationale Spoorwegdag. Dan zetten allerlei N.S.-vestigingen in den lande, waaronder alle lijn- en hoofdwerkplaatsen de deuren open. Dit gebeurt in 15 verschillende plaatsen, zodat deze dag een sterk regionaal karakter zal hebben. Anders dan in België en Zweden gaat het er niet om het publiek grote afstanden per trein te laten afleggen. Ook wordt het geen jaarlijks terugkerend evenement. Door de totaal afwijkende opzet, kan deze dag niet worden beschouwd als een voorproefje op de jubileumviering.

## NASCHRIFT

Op dezelfde dag van het vraaggesprek met „N.S.-150” bezochten we het Spoorwegmuseum in Utrecht. Wie schetst onze verbazing, toen we ruim 10 in overalls gestoken medewerkers van voornamelijk de SSN bezig zagen met het smeren van de 6317 en de „Longmoor”? Er kringelde wat rook uit de schoorsteen van de enige 4-cilinder tenderlok in Europa. Hiervoor zorgde een smeulende dot in olie gedrenkt poetskatoen. We konden ons niet aan de indruk onttrekken, dat hier een transport naar de Hoofdwerkplaats in Tilburg werd voorbereid, maar dit werd heelaas door niemand bevestigd. Wel zeiden de SSN'ers van mening te zijn dat de algehele toestand van de lok zodanig goed is, dat verder onderzoek naar de mogelijkheid om de machine als nog rijvaardig te maken alleszins verantwoord is. Per slot van rekening: waar olie is, is voor een stoomlok en een stoomliefhebber nog hoop!

Peter van Dorp  
Huub van Keulen  
Harrie Peters







## NIEUWE DIENSTREGELING BIJ NS

Op 31 mei a.s. zal bij veel spoorwegmaatschappijen een nieuwe dienstregeling van kracht worden. In Nederland gaat dit met een aantal interessante

veranderingen gepaard.

Zo zal er een nieuwe spoorlijn geopend worden, namelijk de 20 km-lange verbinding van Weesp naar Almere. Langs deze spoorlijn worden drie stations geopend: Almere Muziekwijk, Almere CS en Almere

Buiten.

Elders in het land worden vier haltes in gebruik genomen: Maastricht Randwijk, 's Hertogenbosch Oost, Amersfoort Schothorst (waarvoor Hulshorst gesloten zal worden) en Dalen. Deze laatste halte ligt aan de spoorlijn Zwolle-Emmen, waar de dieseltraktie vervangen zal worden door elektrisch materieel. De lijn Zwolle-Emmen krijgt ook gedeeltelijk dubbelspoor, waardoor naast één stoptrein per uur, ook één sneltrein per uur ingelegd kan worden.

Andere vernieuwingen, die vanaf 31 mei of later deze zomer de treindienst zullen beïnvloeden, zijn het gereedkomen van de fly-over in Lage Zwaluwe, het hoogspoor van Voorburg, het zevende perron van Rotterdam CS en het derde perron van Dordrecht.

**Gerrit Nieuwenhuis**

6. Amsterdam CS is tot de zomerdienst beginpunt van de „Noordzee Expres”, die hier gereed staat met E-lok 1629. In verband met de invoering van de Eurocity-treinen komt o.a. de naam „Noordzee Expres” te vervallen. Links staat de 1627 met de „Holland-Wien Expres”. (05-04-1987)

**Foto: Paul Dijkman**







7. De afscheidsrit met drie Benelux-hondekopen passeert een overweg in Oost-Maarland, vlakbij Eijssden. Op de Nederlandse bovenleiding staat hier de Belgische spanning van 3000 V, wat te zien is aan het gebruik van de „Belgische” stroomafnemer. (30-04-1987) **Foto: Huub van Keulen**

Intercity is onderweg van Amsterdam naar Brussel. (08-04-1987) **Foto: Paul Dijkman**

9. Door de veelvuldige averijen aan de motorwagens van de reeks 43, van het depot Montzen, was men genoodzaakt om een ongewone treinsamenstelling in te leggen om de diensten van het personeel te kunnen verzekeren. Het betrof een diesellokomotief van de reeks 55, die een wagen M 1 voorttrok of voortduwde. Deze opname werd gemaakt te Montzen op 1 mei 1987. **Foto: Georgy Lejeune**

## **OUD BENELUXMATERIEEL ▼**

10. Op 03-04-1987 reed voor de laatste maal een lok van de reeks 25.5 met een stam blauw-gele rijtuig in de Beneluxdienst. De loks verdwenen echter niet van het spoorwegtoneel, ze werden bijna direct in de NMBS-goederendienst ingeschakeld. Op de foto trekt lok 2554 een facultatieve trein, bestaande uit NS-zelfflossers, over de Netebrug in Duffel (15-04-1987). De oude Belgische Beneluxrijtuigen lopen sindsdien mee in internationale treinen en de NS-rijtuigen 2de klasse worden in de IC-dienst benut.







De stuurstandrijtuigen zijn echter voor de sloop bestemd.

Tot het einde van de meimaand rijdt nog slechts één stel hondekoppen in de Beneluxverbinding. Wat met de Belgische stellen zal gebeuren, is ons nog niet bekend, maar de NS gebruikt haar stellen reeds in de binnenlandse dienst. Hier, op 23 april 1987, tussen Leiden en Schiphol, op weg naar Amsterdam.

**C. Hertogs**

## AFSCHEID VAN BENELUXSTELLEN

7. Met ingang van de zomerdienst '87 verdwijnen de laatste Benelux-hondekoppen uit de dienst Amsterdam-Brussel. Ter gelegenheid van dit afscheid organiseerde de N.V.B.S. een bijzondere rit met NMBS 220 902, 220 903 en NS 1208 van Amsterdam via Maastricht, Luik, Leuven, Antwerpen, Rotterdam en de „Oude Lijn” terug naar Amsterdam. Een echt afscheid is dit overigens niet. De Neder-

landse 1200-en zullen als versterking worden ingezet in de relatie Amsterdam-Vlissingen en voor de vier Belgische treinstellen bestaan plannen om ze te gaan gebruiken voor binnenlands postvervoer.

**Huub van Keulen**

11. Het elektrische vierwagenstel uit 1935 dat 2 jaar geleden gerestaureerd werd, reed op 11 april opnieuw een rit. De volledige stamlijn van Brussel naar Antwerpen, en vandaar tot Charleroi, werd bereiden. De rit eindigde in Brussel-Noord. Een fotostop op de Netebrug in Duffel was één van de hoogtepunten van een zeer goed georganiseerde trip.

**C. Hertogs**

## CF3V

13. Op 20 maart 1987, waren wij, in aanwezigheid van verscheidene hoge personaliteiten, te gast op de traditionele persconferentie die bij het begin van elk nieuw seizoen door de CF3V wordt georganiseerd. De belangrijkste evenementen van het voorbije seizoen werden door de Heer Roger Maegermans afgeschilderd. Enkele hiervan onthullen het dynamisme en de verbeelding van de leden van onze mooiste „museumlijn”, zoals bv. de trein „Province de Namur” (1 mei 1986) die eigenlijk een gecombineerde trein- en bootreis was (Couvin - Charleroi -



## ORIENT-EXPRESS

12. Vandaag (08-04-1987) rijdt opnieuw een trein bestaande uit Oriënt-Express-rijtuigen door Nederland en België. Hij wordt ingeleid door Intraflug: een Zwitsers reisbureau dat bekend is door haar spoorwegtrips en ook de gebruikte wagens bezit. De trein neemt in Utrecht Maliebaan zijn reizigers aan boord. Speciaal hiervoor opent de NS dit station. Vandaar gaat de trein met ongeveer 150 „gasten” via s' Her-

togenbosch, Tilburg en Breda tot Roosendaal. Tot Brussel-Noord wordt de trein dan door een Belgische lok gesleept. s'Avonds wordt hetzelfde traject voor de terugreis afgelegd, die om 21.20 uur eindigt in Utrecht CS. Morgen zal men de reis herhalen. De foto toont de schitterende compositie, die getrokken door de 2554 (vroegere Beneluxlok), het Albertkanaal in Antwerpen overbrugt.

**C. Hertogs**

**Foto: R. de Leeuw**





Namur - Dinant), of op 7 juni de militaire treinen anno 1945.

Het meest indrukwekkend is gegarandeerd de stijging van het aantal reizigers van 60.000 naar 72.000!! , met als hoogtepunt het „stoomfestival” (27 + 28 september). Deze dagen tellen maar liefst 25.000 bezoekers, zowel in de treinen als langs de lijn.

Wist U, beste lezers, dat er gedurende de maanden juli en augustus een geregelde dienst plaatsvindt op dinsdag, woensdag, donderdag zaterdag en zondag. En vanaf april tot aan het „Stoomfestival”, eind september wordt er ook in de weekends gereden. Voor informatie kunt U schrijven naar:

America Marcel  
Graethempoort 32 B  
3840 BORGLOON (tel. 012-74.19.07)  
of contact opnemen met:  
„Gare SNCB Mariembourg”:  
tel. 060-31.10.78

Op onze foto ziet U naast elkaar de twee „Sterren” die nog regelmatig deze prachtige lijn berijden. Aan de ene zijde de stoomlokomotief AD 08, een van de 10 lokomotieven van de CF3V die nog berijdbaar zijn. Drie andere lokomotieven worden momenteel gerestaureerd. Aan de andere zijde zien we de autorail „Picasso” (ex SNCF) waarvan de restauratie werd bekostigd door onze collega's van „Rail-Magazine”. Een andere autorail zal weldra zijn intrede doen op de lijn Mariembourg - Treignes, wieg van de CF3V, nl. de „Brossel” van de reeks 49 van de NMBS.

Beste lezers, nu de vakantieperiode in zicht is, raden wij U aan om een dagtochtje naar deze magnifieke plek in de Belgische Ardennen op Uw programma te zetten. De leden van CF3V zullen U met plezier ontvangen, en U, U draagt Uw steentje bij aan het behoud van het culturele eigendom dat ons allen zeer ter harte gaat.

H.K. Foto: H.K.

14. De internationale lijn in het station van Gouvy. Een 51 van het depot te Schaarbeek, bestuurd door de CFL, heeft een trein met gelaste sporen (L.R.S.) meegebracht naar het station van Gouvy. Hier werd deze laatste door een 1600 van de CFL overgenomen. ( 08-05-1987) Foto: Georgy Lejeune







# Spoorweg 5/1987 JOURNAAL

FL 9,80  
BF 185

