



Spoorweg 7/1987 **JOURNAAL**

FL 9,80
BF 185

**Type 62 in model - Re 6/6 van de SBB - NS 3900 - Technische
bespreking van een model - Nieuwsjournaal - Grote
modelbouwwedstrijd - Eurocity - Wetenswaardigheden**



UN GRAND CONSTRUCTEUR FAIT
DU BELGE!

BELGISCH MATERIAAL VAN EEN
GROTE CONSTRUCTEUR!



Et. M. DE PREST

Allée Verte 82 - B-1000 BRUXELLES

spri / pvba



Derniere Nouvelle / Laatste Nieuws / Livrable en novembre /
Leverbaar in november Diesel Serie / Reeks 59 Verte /
Groen / Avec trois numeros differents / met drie verschillende nummers

INTERNATIONAL TRAIN AGENCIES B.V.
IMPORT EXPORT GROOTHANDEL
IMPORTEUR VOOR NEDERLAND

Postbus 286
2990 AG Barendrecht
Tel. 01806 - 19282/17033



Bochmann & Kochendörfer GmbH, Postfach 100 147
D-7170 SCHWÄBISCH HALL

Vorbildgetreu, feinstdetaillierte Modellbausätze für anspruchsvolle Modellbahner

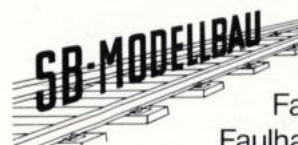
RUCCO-HO



AKU-Modelleisenbahnen



BEMO *Schmalspur-*
M 1:87 *bahn*



Ihr
Fachbetrieb für
Faulhaber-Motoren

HOBBYTRAIN

Präzisionsmodelle

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

7/1987

Eerste jaargang 86/87

Losse nummers
Fl. 9.80 - BF 185

Redactie: Kurt Heidbreder A.D.
Hoofredactie Nederland: H. Van Keulen
Hoofredactie 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 veeleenvoudigd
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.

INHOUD...

BLAD

TYPE 62, MODEL OF WERKELIJKHEID?	4
RE 6/6 VAN DE SBB	10
STOOMLOKOMOTIEVEN VAN DE SERIE 3900 VAN DE NS	16
TECHNISCHE BESPREKING VAN EEN MODEL N° 1 NMBS TYPE 101	21
NIEUWSJOURNAAL	29
MODELBOUWWEDSTRIJD EEN «GROTE» GOEDERENLOODS	32
MODELBOUWWEDSTRIJD HET STATION VAN MISTELBACH	37
EUROCITY	42
WETENSWAARDIGHEDEN	44

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: Een prachtige reproductie van een type 62 geheel uitgevoerd door de Heer Eric Remont, de bouwmeester.

Foto: H.K.



EEN ECHT SUPERMODEL VAN DE BELGISCHE REEKS 62

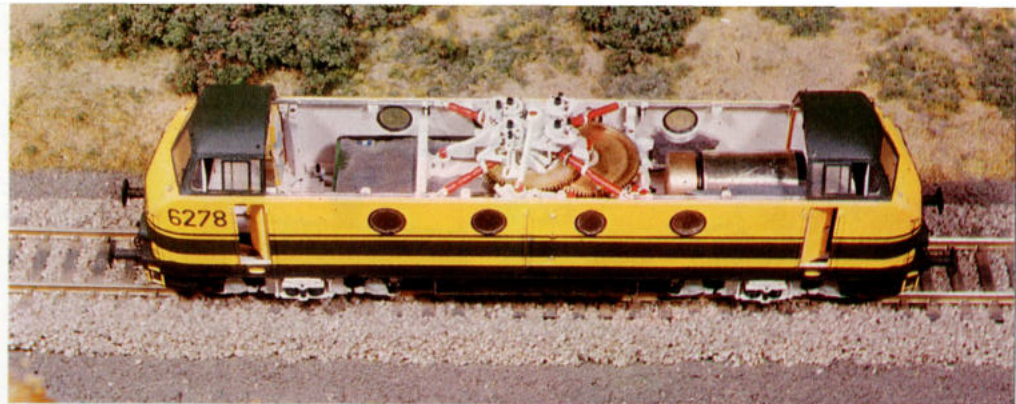
Het model van de diesellokomotief 6278 dat wij hierbij aan U voorstellen is niet dat van Roco, dat voor levering in het najaar is aangekondigd, maar een uniek exemplaar dat volledig in

eigenbouw werd gemaakt door de heer Eric Remont. Wij zijn er als jong tijdschrift bijzonder trots op om een artikel over een dergelijk supermodel te kunnen brengen. Oordeelt U echter

zelf, wij laten het woord nu aan de bouwer. Het is onjuist om te veronderstellen dat modelspoorreinen mijn hobby zouden zijn. Ik interesseer mij slechts oppervlakkig voor deze materie en zal diens gevolge niet in discussie gaan met een doorgewinterde modelspoorliefhebber. Waarom begin je dan eigenlijk met de bouw van een lokomotief? Een idee van vroeger dat na jaren weer eens boven komt. In mijn jeugd ben ik met mijn ouders wel vaker met de trein gereist en ik kan mij nog heel goed herinneren welke indruk een bepaalde lokomotief op mij maakte. Haar grote gedaante met dat enorme gewicht, de trillingen en de geluiden die ze veroorzaakte bij het langsrijden, kortom een aangstaanjagend gestalte met buizen- en stangenstelsels die me aan tanden deden denken. Dat alles is mij bij gebleven. Nu is het zo dat kinderen over het algemeen gemakkelijk te beïnvloeden zijn en dat zal mij dan ook wel overkomen zijn met deze machine. Nu, enige jaren later ben ik tot de ontdekking gekomen dat miniatuurtreinen een heel belan-



2. Detailopname van de bestuurderscabine met de beweegbare ruitenwissers, welke ook strepen achterlaten op de vensters. Een deur is geopend evenals een van de schuiframen, waarvan ook de grendel te zien is.



3. Kijkje op het dak van de lokomotief, met in het midden de verschillende knopjes waarmee de ruitenwissers kunnen worden bediend. De deuren zijn geopend, waarbij de middelste net als bij de echte lokomotief naar buiten toe open gaat.

1. De 6278 met volle krachtsinspanning aan het werk.

4. Deze foto toont het mechanisme, waarmee de ruitenwissers worden bediend. Men ziet ook een batterij welke de stroom levert voor de geluidsnaabootser. De machine is nog niet klaar, de draaistellen moeten nog worden geschilderd en er moeten nog bijna 700 onderdelen worden ingebouwd. We zien de 12 volt gelijkstroommotor van Faulhaber met een vliegwiel, waardoor een gelijkmatige uitloop van het model wordt verkregen. Door een grote reductie kan de lokomotief zeer langzaam rijden met voldoende trekkracht.



begonnen. Eerst de carrosserie. De ruwbouw was tamelijk snel gereed. Het is erg belangrijk er op te letten dat de vorm van het huis zeer nauwkeurig wordt nagebouwd omdat dit altijd de eerste indruk oplevert, die het model bij een toeschouwer zal achterlaten. Afgezien van de deuren, leverden de zijwanden geen speciale problemen op. Het «hang- en sluitwerk» voor de deuren was echter vrij moeilijk te maken. Voor de vensterstijlen en voor bepaalde delen van het dak werd een zeer dun soort plastic (0,1 mm) gebruikt. Het waren ongetwijfeld de ventilatieroosters die hierbij nog het meeste werk gekost hebben. Ik kan U dringend aanbevelen om uitsluitend secondenlijm te gebruiken om dergelijke fragiele onderdelen te bevestigen. Een aantal haakjes van harde kunststof, welke zijn voor-

zien van verende stalen plaatjes, zorgen voor de bevestiging van het dak en het onderstel. De bouw van de ruitenwissers bood me voor de eerste keer de mogelijkheid om iets te maken dat echt kon bewegen. Hiervoor gebruikte ik een elektromotortje van 1,5 volt uit een afgedankte auto. De ruitenwissers zelf kunnen evenals alle daarvoor bewegende delen worden vervangen. Het dak boven de aandrijving voor de ruitenwissers is voorzien van een twaalfstal kleine gaatjes, waardoor het mogelijk is om de motor aan en uit te schakelen, of om elk van de vier ruitenwissers onafhankelijk van de andere aan, danwel uit te zetten. Nadat de machine geschilderd was, werd er een Faulhabermotor met vliegwiel ingebouwd, teneinde met de juiste snelheid te kunnen optrekken, rijden en weer afremmen. Vervol-

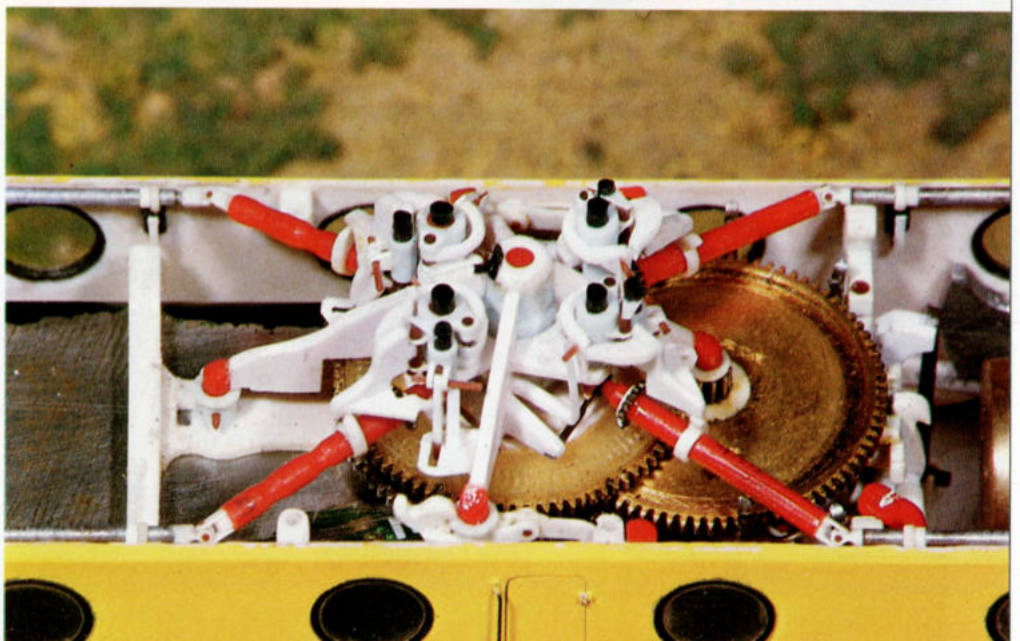
grijke plaats innemen in de etalages van speelgoed- en speciaalzaken. Ik heb mij wel eens voorgenomen om een lokomotief aan te schaffen van het type dat destijds zo'n overwelddigende indruk op mij heeft gemaakt toen ik nog een schooljongen was.

Intussen ben ik echter besmet geraakt met het virus van de modelboywhobby, zij het dat ik me met vliegtuigen bezig houd. Ik was op een gegeven moment begonnen met het zelf ontwerpen van mijn modellen. Ik wilde echter steeds meer gaan maken en het is vaker dan eens gebeurd dat een exemplaar niet werd afgebouwd. In de loop van de tijd zijn mijn ideeën over modelbouw verder ontwikkeld en mijn gedachten over wat realiseerbaar is, zijn nu wel uitgekristalliseerd.

Ik ben op een gegeven moment op zoek gegaan naar een onderwerp, dat een overgang zou kunnen zijn om het bouwen van stilstaande modellen te verwisselen voor het bouwen van bewegende modellen. Na heel wat aarzeling heb ik toen besloten om een lokomotief te gaan bouwen omdat deze aan mijn eisen kon voldoen.

Begin januari 1985 was de NMBS zo vriendelijk om mij een tekening te bezorgen van de lokomotieven van de reeks 62 en nog dezelfde dag ben ik aan het werk gegaan. Nadat de plannen waren uitgestippeld ben ik met de bouw

5. Detailopname van de aandrijving voor de ruitenwissers, waarbij de kruiskoppelingen goed te zien zijn. De in de lengterichting lopende assen zijn van staal, de rode buisjes zijn van plastic met in het midden een automatische vergrendeling. Links van het mechanisme is een bevestigingspunt voor het ventilatorblok te zien.





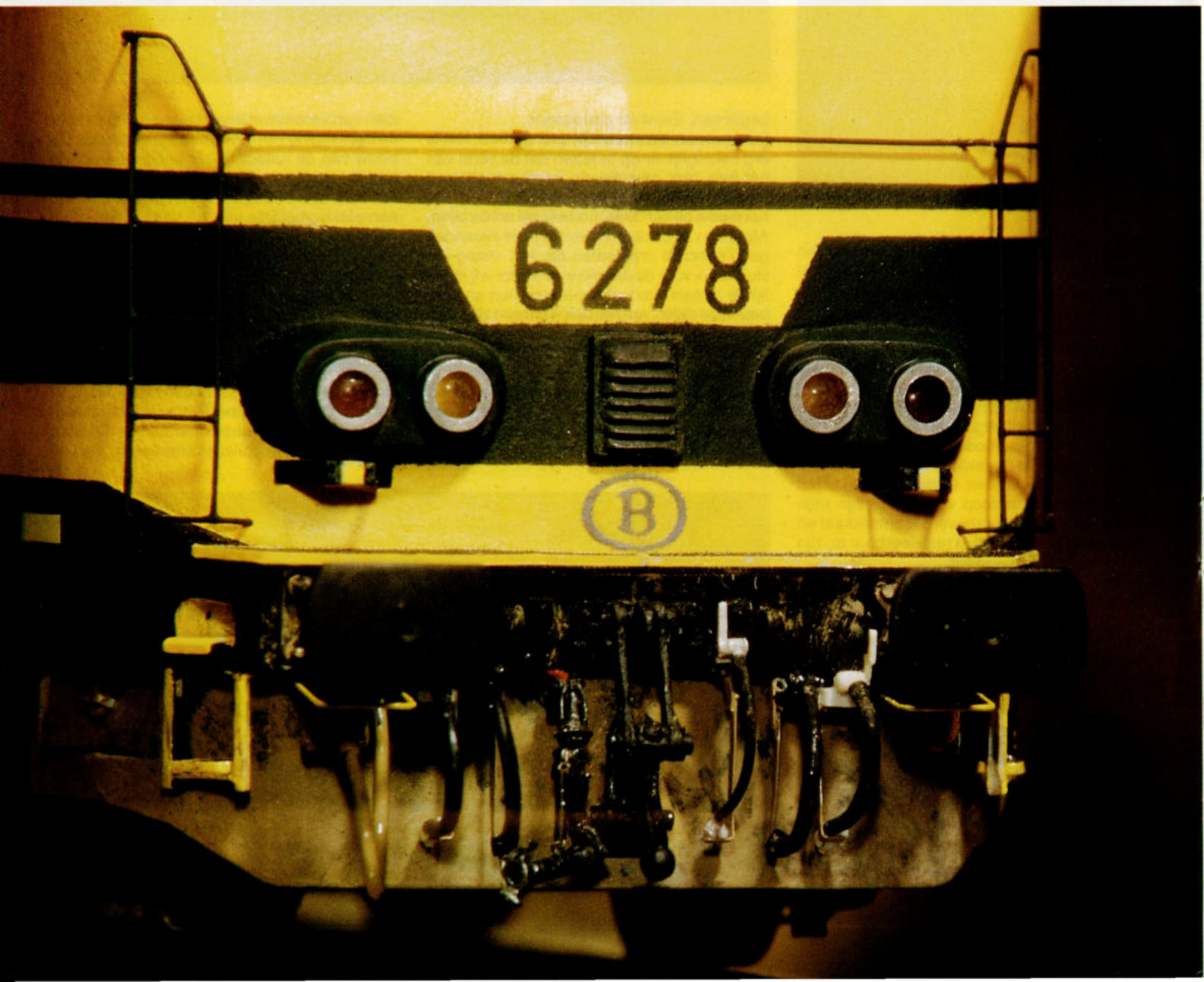
gens was het front van de lokomotief aan de beurt, waarbij alle onderdelen voor de koppeling evenals de kranen, buizen en slangen beweegbaar zijn.

Beide draaistellen zijn voorzien van een echt funktionerende wielophanging en worden afgeveerd. Zij verzorgen tevens de stroomtoevoer vanuit de rails. De vering van de carrosserie wordt vanuit het midden van de draaistellen geregeld. In het geval dat een bocht met een kleinere radius wordt bereden, zullen de wielen niet gaan wringen, maar wordt de vering van de carrosserie centraal in de draaistellen zodanig aangepast, dat elk draaistel meer

ruimte krijgt. Dit mechanisme komt na de bocht weer in de ruststand terug. In de beide draaistellen werden achthonderd onderdelen verwerkt!

Verder bouwde ik nog de verlichting, de ladders en traptreden, de elektrische ventilatoren, de geluidsnabootser, de stopcontacten en de verwarmingsbuizen. De lampjes zijn gewone dioden, zoals men dien in elke elektronikawinkel kan kopen. De verlichting schakelt automatisch om, afhankelijk van de rijrichting. De aandrijving van de ventilatoren wordt verzorgd door een elektromotortje van 3 volt over een dozijn tandwielletjes uit een horloge. Het geluid van een

dieselmotor wordt nagebootst door een luidsprekertje dat ook bij stilstand kan functioneren vanuit een 9 volts batterij die werd ingebouwd naast de motor van de ruitenwissers. De elektronika voor het geluid is onder de batterij ingebouwd, op de plaats waar zich bij de echte lokomotieven de brandstoftanks en batterijen bevinden. De twee scharnierende verwarmingsbuizen waren de meest gecompliceerde onderdelen om te bouwen, enerzijds door hun geringe lengte van slechts 9 mm, anderzijds door het grote aantal onderdelen (72) dat er voor nodig was. Het is echter de kroon op mijn werk geworden, want zij zijn echt beweegbaar.



◀ 6. Detail van een van de beweegbare kraantjes. Door dat alle delen dezelfde kleur hebben is het helaas niet duidelijk te zien. Dit probleem zal later worden verholpen.

◀ 7. De kraan is nu naar beneden gedraaid. Door het toegepaste materiaal (plastic) is alles natuurlijk erg kwetsbaar. Het is zaak dat met de lokomotief voorzichtig wordt omgegaan en dat ze goed wordt opgeborgen.

◀ 8. Wat een kleurtje kan doen. Op deze foto zijn de details beter te zien. Het front is afgewerkt, alle onderdelen voor de koppeling zijn klaar. Ze kunnen echt functioneel gekoppeld worden met hun tegenhangers. Onder de buffers zijn de rode deksels van de stopcontacten zichtbaar, deze kunnen worden geopend.



9. Op deze foto zijn de ruitenwissers in werking. Daarom zijn ze niet scherp weergegeven.

De totale bouwtijd bedraagt meer dan 2000 uren en er werden in totaal 3214 onderdelen in verwerkt (als ik goed geteld heb). Nog afgezien van de mislukte en de teveel gemaakte onderdelen, waarvan ik er achthonderd gevonden heb. Nadat ik de eerste foto's had bekeken, moesten er nog enige kleine correcties worden aangebracht. Een goede foto brengt dikwijls nog kleine onregelmatigheden aan het licht, die men nog niet eerder had opgemerkt.

Deze kennismaking met de wereld van de mini-atuurspoorwegen is voor mij zeer leerzaam geweest, vooral op het gebied van geduld. Verder heb ik kennis gemaakt met heel aardige en soms fanatiek modelspoorliefhebbers, zowel bouwers als verzamelaars.

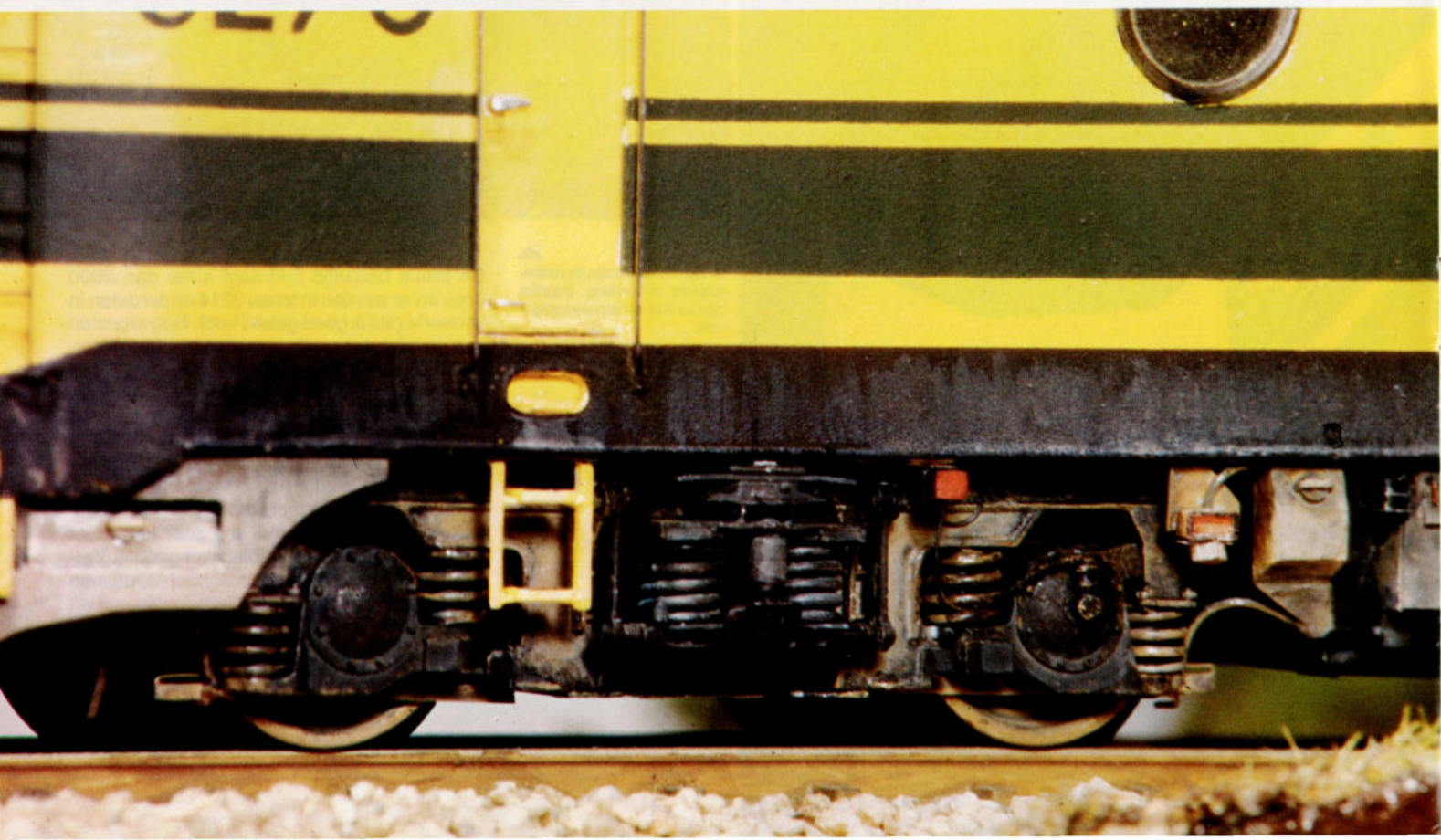
10. De ruitenwissers in hun ruststand.

Eric Remont

◀ 11. Voorzijde van de lokomotief. De afwerking van alle armaturen welke uit plastic zijn vervaardigd, mag als zeer geslaagd worden beschouwd.

Nu volgt nog een opsomming van verwerkte onderdelen:

Aan de deuren	78	stuks
Ventilatoren	42	
Brandstoftanks etc.	20	
Bevestiging onderstel	26	
Kontragewicht daarvoor	24	
Ronde vensters	16	
Zijwanden	56	
Handgrepen	10	
Handvat	12	
Takelogen op het dak	16	
Bestuurderscabines	180	
Scharnieren middendeur	48	
Dakdelen	290	
Koppelingen	68	
Buffers	128	
Bufferbalk	34	
Leidingen	170	
Bevestiging voor leidingen	10	
Draaistellen	800	
Verwarmingsbuizen	144	
Batterijkasten	42	
Chassisbalken in U-profiel	44	
Brandstofleidingen	14	
Vulopening in brandstoftank	15	
Lampen	32	
Filters	40	
Zandkasten	40	
Zandvalpijpen	32	
Stopcontacten	102	
Traptreden in ladders	68	
Ruitenwissers	310	
Bevestiging dioden etc.	25	
Traptreden in de carrosserie	12	
Onderstel	40	
Temperatuurmeters op de as	40	
Stenenvangers	8	
Bevestiging handgrepen	40	
Ladders	34	
Witte frontplaten	4	
TOTAAL	3214	





13. Is dit geen mooie opname?

Voor de geïnteresseerden onder onze lezers delen wij mede dat deze lokomotief te zien zal zijn op de modelspoorntoonstelling welke door de samenwerkende Limburgse verenigingen wordt gehouden in de stadsschouwburg in Sittard op 26 en 27 september (alleen op zondagmiddag).

12. Detailopname van een draaistel met de wielophanging. De funktionele wielophanging zorgt voor een goede trekkracht, ondanks de lichte uitvoering van het model. Er is geen ballast ingebouwd omdat er geen ruimte voor beschikbaar was.

14. Afbeelding van de geheel afgewerkte lokomotief, met cabine en draaistel. Let eens op de koppeling en slangen en hun vergrendelde ophanging. Voor de vergrendelbare koppelhoak ziet men een s-vormige haak welke uit 0,1 mm staal draad werd vervaardigd.

Alle foto's: H.K.





DE BOUWSERIE RE 6/6 VAN DE SBB

Als sterkere zusterlokomotieven voor de vanaf 1964 tot 1985 gebouwde 276 lokomotieven van de bouwserie Re 4/4^{II} bestelden de SBB einde 1969 de eerste prototypen van de bouwserie Re 6/6. Terwijl verreweg de meeste kenmerken

van de Re 4/4^{II} werden overgenomen, werd echter voor de Re 6/6 de zeldzame asindeling BO'BO'BO' gekozen, hetgeen betekent dat er drie twee-assige draaistellen worden gemonteerd in de plaats van de asin-

deling CO'CO' met twee drie-assige draaistellen, waarmee het type Ae 6/6 is uitgerust. Hiermede werd bereikt dat de grote slijtage aan de rails door de drie-assige draaistellen met hun ver uit elkaar staande assen vooral in de scher-





pere bochten tot een acceptabel niveau werd teruggebracht. De carrosserie van de eerste twee van de in totaal vier exemplaren van de voorserie met de nummers 11601 en 11602 bestaat uit twee delen en scharniert in het midden op het middelste draaistel. Hiermede werd bereikt dat er tenminste in verticale richting een gelijke gewichtsverdeling plaatsvindt over alle drie de draaistellen. Bij de beide andere prototypen (11603 en 11604) en ook bij de latere serie werd het probleem van de gewichtsverdeling over alle drie de draaistellen door een zeer speciale veerconstructie opgelost. Nadat de Re 6/6 tijdens uitgebreide proeven gedurende de jaren 1972 en 1973 bewezen had aan de gestelde eisen te voldoen, werd in eerste instantie een bestelling voor 45 machines geplaatst bij de firma's SLM, BBC en SAAS, welke later werd aangevuld met een vervolgoordracht voor nog eens 40 lokomotieven. Vanaf hun aflevering in de jaren 1975 tot en met 1980 werden deze machines hoofdzakelijk ingezet op de Gotthard-route. Zij hebben daar de machines van de bouwserie Ae 6/6 grotendeels afgelost. Het prestatieniveau van de Re 6/6 ligt duidelijk hoger dan dat van hun voorgangers. De topsnelheid bedraagt 140 km/uur tegen 125 km/uur voor de Ae 6/6. Het vermogen van 10600 Pk is ook aanzienlijk groter dan de 5830 Pk van de Ae 6/6. Met de komst van de Re 6/6 werd het mogelijk om het totaalgewicht van een trein die slechts door één lokomotief over de 26‰ hellingen van het Gotthardtraject werd getrokken, nogmaals te verhogen. In de vijftiger jaren trokken de «krokodillen» van de bouwserie Be 6/8^{III} met hun 2460 Pk een treingewicht van 450 ton. De bouwserie Be 6/8^{II} met hun 3640 Pk trokken 520 ton met een snelheid van 35 km/uur over de berg. In de

zestiger jaren was het de Ae 6/6 die 650 ton met een snelheid van 75 km/uur kon trekken. Tegenwoordig kan de Re 6/6 800 ton met een snelheid van 80 km/uur bergopwaarts vervoeren. Een ander voordeel is de mogelijkheid om meerdere lokomotieven onderling te koppelen en door slechts een machinist te laten bedienen. Niet alleen de lokomotieven van de bouwserie Re 6/6 kunnen onderling worden gekoppeld, ook zijn combinaties mogelijk met de Re 4/4^{II} en Re 4/4^{III}.

Er bestaat bijvoorbeeld bij de dienstkring II (Luzern) een vijfdaags dienstrooster voor een combinatie van een Re 6/6 met een Re 4/4, die gezamenlijk in het goederenverkeer tussen Erstfeld en Chiasso pendelen. Het normale circulatiestrooster voor de Re 6/6 in kring II bedraagt 52 dagen. Met personen- en goederentreinen komen de machines hierbij tot in de eindstations van Basel, Chiasso, Luzern, Zürich en Luino (Italië), en af en toe ook in Buchs en Schaffhausen.

Het zwaartepunt in deze dienstrooster is wederom het traject over de Gotthard, dat op sommige dagen tot vijf keer toe door dezelfde lokomotief wordt bereden. De daarbij afgelegde afstand bedraagt op zulke dagen het respectabele aantal van 1149 km. Voor deze diensten zijn de lokomotieven 11601-11630 (depot Erstfeld), 11631-11635 en 11651-11689 (Bellinzona) beschikbaar. De lokomotieven 11636-11650 hebben hun thuisbasis in Lausanne en behoren onder de dienstkring I. Zij worden hoofdzakelijk in een elfdaagse rooster ingezet tussen Domodossola in Italië en Valloire aan de Zwitsers-Franse grens, waarbij ze het traject over de Simplon - Brig - Montreux - Lausanne berijden. Ze komen soms echter ook in Geneve via Bern tot in Basel. **G. Wagner**

1. Boven Merlischachen verschijnt in de avond van 24 juli 1985 de Re 6/6 11518 met sneltrein 689 (Basel - Locarno/Chiasso) met als achtergrond het Vierwoudstedenmeer.
2. Bergafwaarts in de richting Basel rijdt de Re 6/6 11607 met een goederentrein tussen Effingen en Hornussen op het traject Brugg - Basel op 8 juli 1985.
3. Bergopwaarts naar de Bözbergtunnel tussen Basel en Brugg werd op 25 juli 1985 de Re 6/6 11668 gefotografeerd met als achtergrond de kerk van Frick.



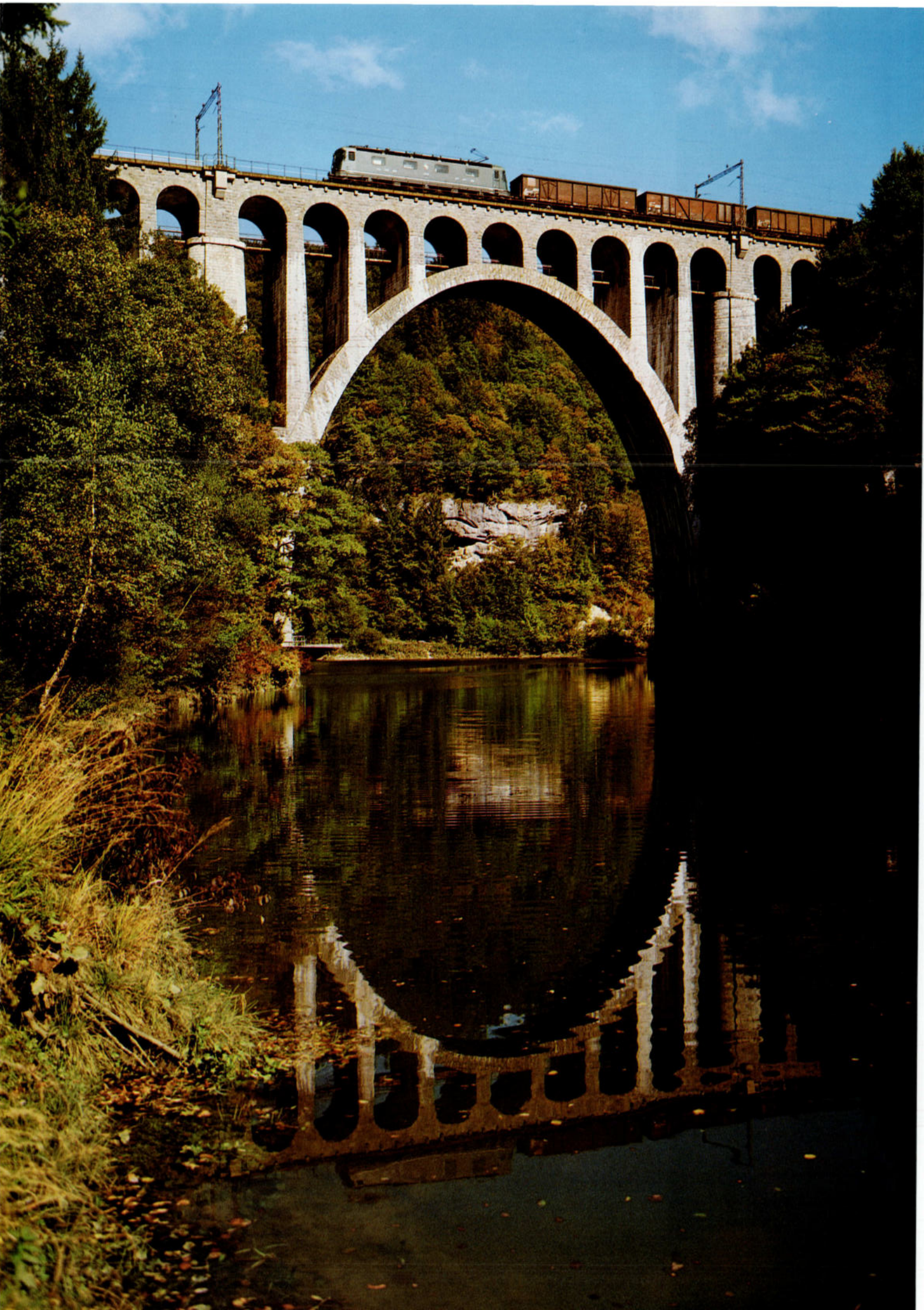


4. De Zwitsers demonstreren hoe goed rode lokomotieven er kunnen uitzien, als ze niet tot aan de pantografen in de rode verf worden gedompeld. Met hun zilverkleurig dak en het donkere chassis is de Re 6/6 11674 een voorbeeld van een goede kleurencombinatie. Op 30 juli 1984 is zij met sneltrein 671 tussen Intschi en Gurtellen onderweg.

6. Vlak voor het Frans-Zwitserse grensstation van Vallorbe ligt het viadukt van Le Day. Op een bijna windstille oktoberdag (12-10-1983) weerspiegelt zich de Re 6/6 11638 uit Lausanne in het water van het stuwmeer van de Orbe. ►

5. Boven het beroemde kerkje van Wassen rijden op 24 juli 1984 de Re 6/6 11601 (een van beide twee-delige prototypes) en een Re 4/4^{III} met een zogenaamde «Rollende Landstrasse», waarbij vrachtauto's worden vervoerd, bergafwaarts.







7. Het traject van Lausanne naar Brig voert tussen Lausanne en Montreux langs het meer van Geneve. Op 13-10-1983 passeert deze Re 6/6 met een goederentrein juist het leuke kerkje van Villette.

8. Bij Sisikon aan het vierwoudstedemeer passeert sneltrein 671 een goederentrein met auto's. Beide treinen worden getrokken door een lokomotief van de bouwserie Re 6/6.

Alle foto's: G. Wagner



Alle foto's op deze en de twee volgende pagina's tonen het model van de Re 6/6 van Lima in HO en ter vergelijking een aantal opnamen van de Re 6/6 11612, van de SBB, welke in het depot van Erstfeld zijn thuisbasis heeft.

Alle foto's: Mondo Ferroviario

DE RE 6/6 ALS HO MODEL VAN LIMA

Lima heeft woord gehouden en het eerder aangekondigde model van de Zwitserse lokomotief Re 6/6 keurig op tijd op de markt gebracht. Datgene wat daarmee exact op schaal wordt aangeboden mag evenals de originele 11635, welke in Bellinzona is gehuisvest best een zwaargewicht worden genoemd. Het compleet afgemonteerde model weegt 420 gram. Deze lokomotief van Lima levert een goede trekkracht en dat terwijl ze slechts met twee antislip bandjes is uitgerust. Het verhoudingsgewijs grote gewicht wordt in eerste instantie veroorzaakt door de bodem, de binneninrichting en het motorhuis, welke in spuitgietwerk zijn uitgevoerd. De driepolige motor, welke van twee vliegwielen is voorzien, levert zijn kracht over cardanassen aan alle vier de assen van het voorste en het achterste draaistel. Ook het rijgedrag van deze nieuwe Lima-machine wordt hierdoor natuurlijk positief beïnvloed, ze rijdt soepel en stil en kan ook bij kruipsnelheid nog overtuigen.

In ieder geval was de laagste snelheid waarmee zonder schokken werd gereden ongeveer 8,5 km/uur. Als de lokomotief goed is ingere-

den zullen deze waarden nog wel verbeterd worden. Een werkelijk geniale oplossing hebben de ingenieurs van Lima bedacht met betrekking tot de stroomvoorziening. Per aangedreven draaistel slepen vier goed gecamouflerde veertjes door een gleufje van een achter elk wiel gemonteerd schijfje. Dat het daardoor niet mogelijk is om echt helemaal door de spaakwielen heen te kijken valt mede dankzij de bruine kleur van de sleepers pas op bij een aandachtige studie.

Alvorens te kunnen gaan rijden worden enige minuten knutselarbeid vereist, want de remslangen, stenenruimers (in verschillende uitvoeringen, al naar gelang het doel, vitrine of spoorbaan), aslagertemperatuurmeters, kantonwapen en ruitenwissers moeten nog gemonteerd worden. Het is al voldoende om deze delen op hun plaats aan te drukken, maar voor alle zekerheid is het beter om er een minuscule druppeltje secondenlijm aan op te offeren. Op een dergelijke manier gecombineerd maakt de machine een goed gedetailleerde indruk. Keurig in de lak, netjes bedrukt, een zeer fijne afwerking van de draaistellen en een

exacte detaillering van de dakopbouw met gebruikte eenbenige stroomafnemers zorgen voor een uitstekende totaalindruk van deze jongste creatie uit het huis van Lima.

De bestuurderscabines hebben een imitatie binneninrichting en achterwand. Als men door de vensters van de machinekamer kijkt ziet men imitatie elektromotoren. De machine heeft met de rijrichting wisselende verlichting. Demontage van het model kan probleemloos plaats vinden; remslangen verwijderen, buffers uit hun houders trekken en men kan de kap optillen. Deze Zwitserse Re 6/6 wordt door Lima ook in de nieuwe SBB kleur rood geleverd.

W. Kosak

Opmerking van de redactie:

Ook Lemaco heeft de Re 6/6 als voorbeeld voor een HO model gekozen. Hierbij gaat het om de Re 6/6 11674 «Murgenthal», welke wij in ons Nieuwsjournaal in woord en beeld aan U voorstellen.



1. Een zeer mooie reproductie van de 3931, in model gebracht door DJH.

STOOMLOKOMOTIEVEN VAN DE SERIE 3900 VAN DE NS

Tot de laatste door de Nederlandse Spoorwegen ontworpen stoomlokomotieven behoren de series 3901-3932 (soortmerk PO⁴) en

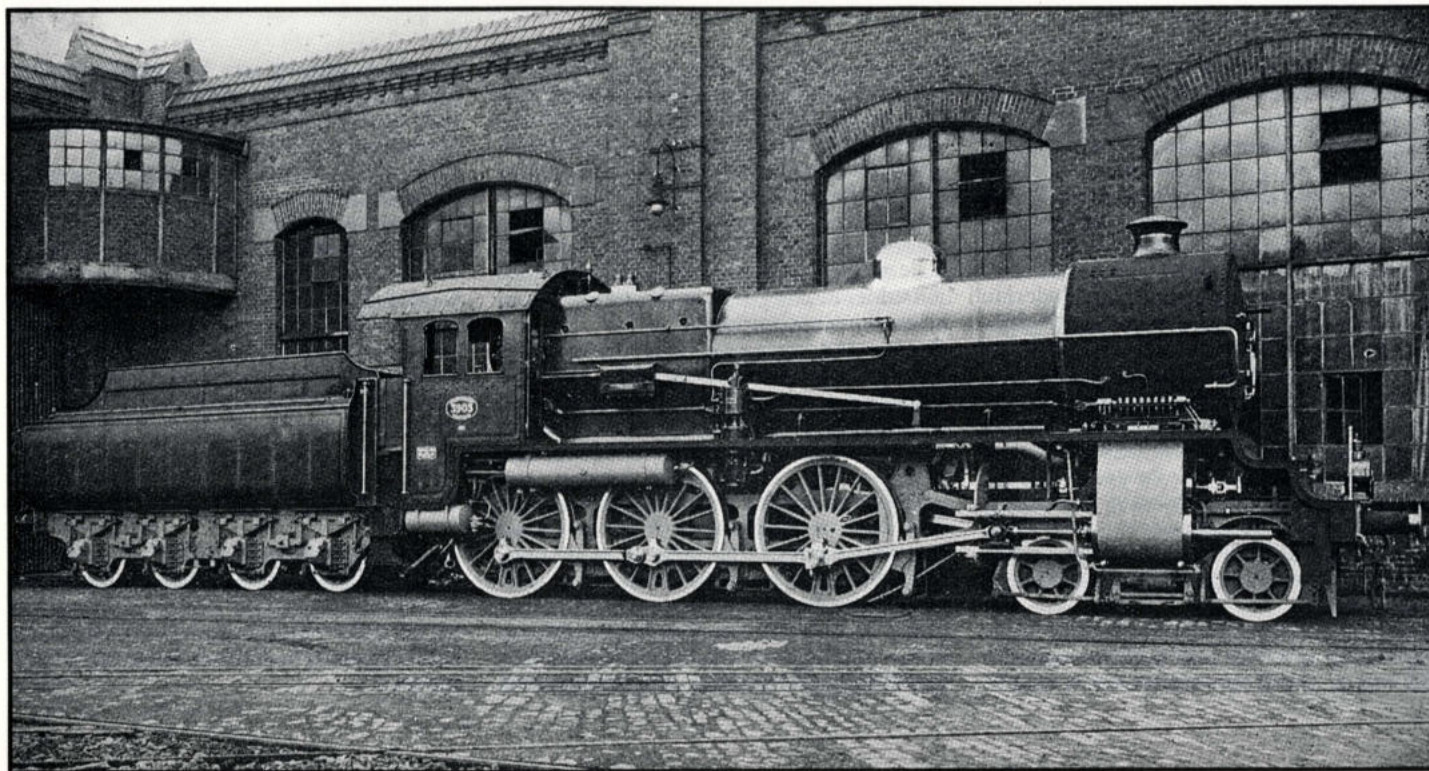
6301-6322 (GTO³). Dit zijn tevens de grootste en sterkste locomotieven die de NS liet bouwen. We geven een kort overzicht van de geschiedenis van de

2'C-lokomotieven serie 3900.

In de jaren twintig worden de sneltreinen, ook door het gebruik van stalen in plaats van hout,

2. 1929: Levering van de 3903 door Henschel aan de centrale werkplaats te Tilburg. De locomotief is nog niet uitgevoerd met windleiplaten.

Foto: NS/Collectie H. Waldorp



3. Enkele weken later, dezelfde machine tijdens de proefritten.
Foto: Collectie H. Waldorp

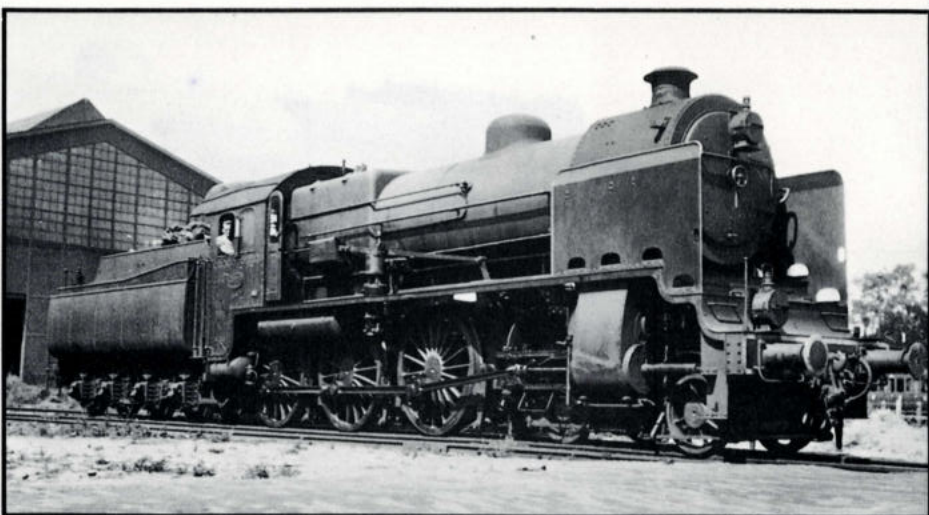
ten rijtuigen, steeds zwaarder. Tegelijk worden de treinen ook sneller. Daarom begint men aan het ontwerpen van lokomotieven die sneller en zwaarder zijn dan die van de serie 3700. Door verhoging van de maximum asdruk van 16 tot 18 ton kan men de asindeling handhaven op 2'C bij toepassing van een grotere ketel. De stoomspanning wordt verhoogd van 12 tot 14 atmosfeer en de machine uitgerust met 4 cilinders. Van de NS 3600'en wordt het barframe overgenomen, wat goed is voor de bereikbaarheid van de binnen het frame liggende onderdelen. De tenders zijn 4-assig en kunnen 6 ton kolen en 28 m³ water bevatten.

4. Tijdens de gloriejaren trokken de 3900 zware expresskonvoien. Op deze foto zien we de 3916 in de buurt van Baarn. (10-06-1938). Foto: NS/Collectie H. Waldorp



Na de oorlog rijden enige 3900'en met een tender van de Engelse oorlogsluks serie 4300, enkele andere rijden dan met een tender van een 3600. De loks worden alle door Henschel & Sohn in Kassel gebouwd en in twee subseries afgeleverd: 3901-3922 (fabrieksno. 21342-21363) in 1929, 3923-3932 (fabrieksno. 21706-21715) in 1930. De eerste subserie wordt zonder windleiplaten geleverd. Bij niet geheel geopende reguleur slaan rook en afgewerkte stoom neer, zodat het uitzicht van machinist en leerling ernstig wordt belemmerd. De laatste in 1929 afgeleverde lok (3920!) is de eerste Nederlandse stoomlok met windleiplaten.

5. De 3924, gefotografeerd te Zwolle, tijdens de tweede wereldoorlog. Opmerkelijk is de verduistering van de lampen. (09-08-1941) Foto: J.J. Overwater





6. Amsterdam CS, westelijke zijde. De 3906 tijdens het vertrek richting Enschede. (25-02-1950)

Foto: H. van Engelen

ten die dit euvel moeten verhelpen. De andere loks krijgen deze platen in het voorjaar van 1930. Henschel levert de tweede subserie direct met windleiplaten. Deze platen beschikken aanvankelijk nog niet over de halve-maan-vorm uitsparingen waarin men z'n voeten kan plaatsen bij het naar voren lopen langs de rookkast. Vanaf 1930 worden deze bij de eerste grote herstelling van de lok in de werkplaats Tilburg aangebracht.

Tot in 1935 een nieuwe IJsselbrug bij Zwolle in gebruik wordt genomen, mogen de 3900'en niet op de lijn Amersfoort-Zwolle in dienst komen. De belangrijkste treinen voor deze lokserie zijn de D-treinen naar Vlissingen, Emme-

rich en Bentheim. Ze rijden dan vanuit de depots Almelo, Amsterdam en Boxtel.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog raken ook van deze serie locomotieven veel exemplaren beschadigd. Tijdens de spoorwegstaking worden 24 stuks naar Duitsland afgevoerd, die na de bevrijding alle naar Nederland terugkeren. Twee daarvan zijn zodanig beschadigd, dat ze buiten dienst gesteld moeten worden. Pas bij het begin van de zomerdienst 1947 wordt de omloop van de resterende 30 loks weer enigszins normaal.

De laatste depots van waaruit de PO⁴ dienst doen zijn (vanaf 1951) Nijmegen en Venlo. Langzamerhand worden ze uit de hoogwaar-

dige sneltreindienst verdrongen door moderne tractie en vinden we ze zelfs in de goederendienst. De opheffing van depot Nijmegen op 2 juni 1957 betekent het buiten dienst gaan van de laatste 3900'en. Ze worden helaas alle gesloopt.

Huub van Keulen

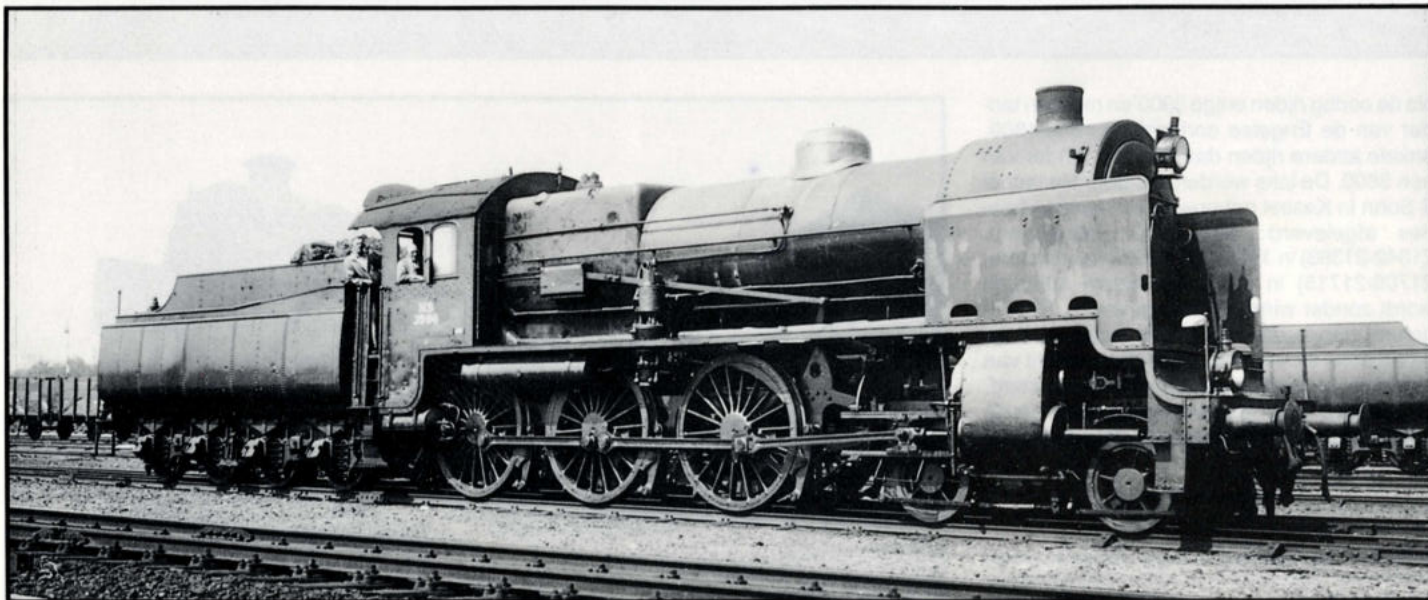
Geraadpleegde literatuur:

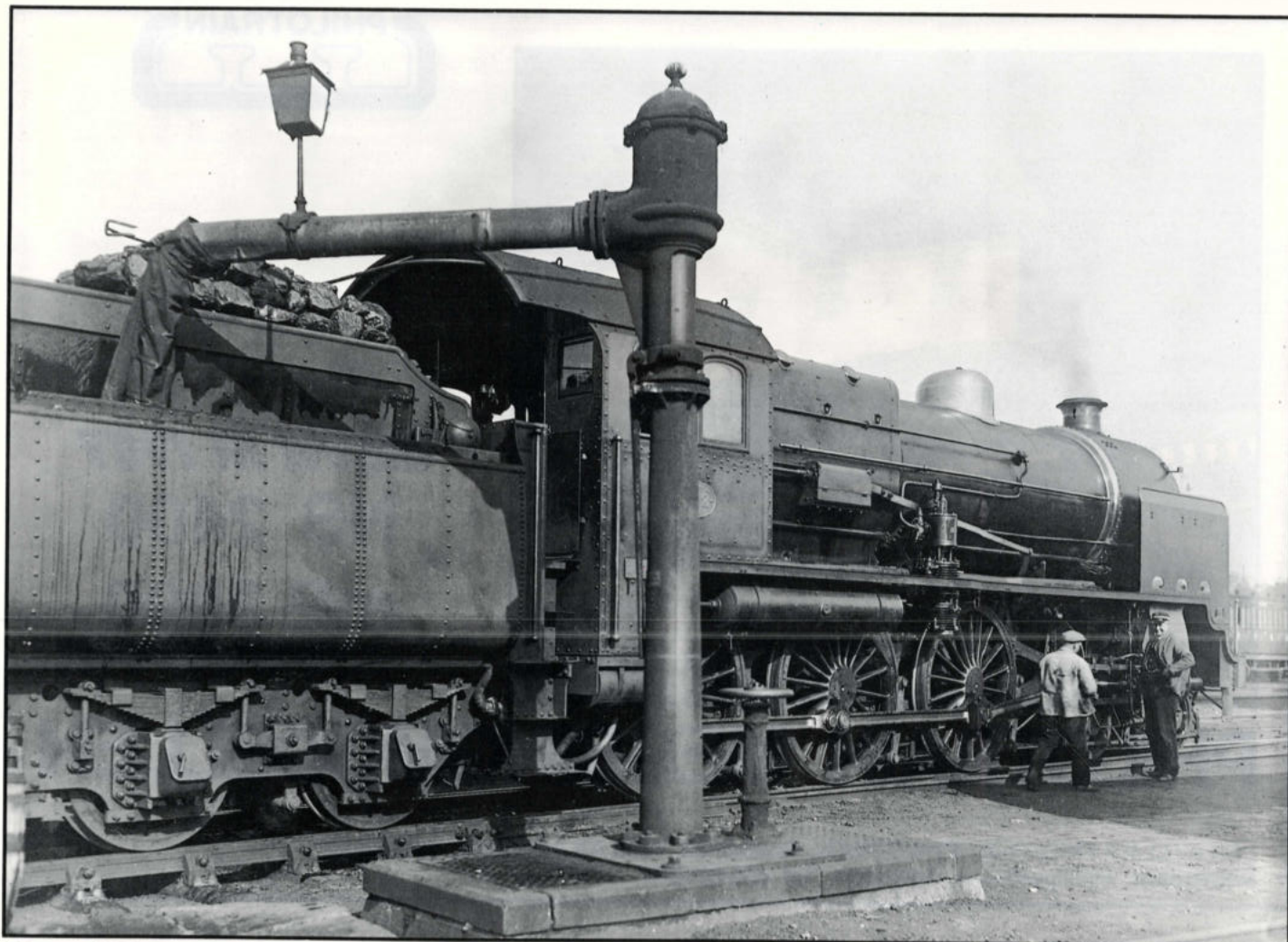
H. Waldorp - Onze Nederlandse Stoomlocomotieven in woord en beeld, 7^e druk. Uitg. De Alk, Alkmaar.

N.J. van Wijck Jurriaanse - Stoomlocomotieven van de Nederlandse Spoorwegen. Uitg. Wyt, Rotterdam.

7. Amersfoort, juli 1948. De 3904 zonder nummerplaat en zonder fabrieksplaat. Opmerkelijk is ook de rookkast zonder sierrand.

Foto: J. Quanjer/Collectie H. Waldorp





8. Deze prachtige foto toont ons de 3972 die zich van water voorziet. We hebben helaas geen enkele gegevens omtrent de plaats en de datum.

Foto: NS

9. Een model van deze elegante machine is nog steeds te verkrijgen.

Foto: H.K.





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



**BIJ LIMA:
 DE NIEUWE BENELUX-TREKDUWTTREIN!**



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

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN!!!

Importeur:

OVERBEEK BV Vlaardingen



NIEUW / NOUVEAU

Catenaire SNCB / NMBS Bovenleiding

Ref. 544 = 250 mm

Ref = 360 mm

BEMO

Rhb Ge 4/4 II

N° 611: Landquart

N° 612: Thusis

N° 619: Samedam

Groen / Verte

Ref. 1258/11

Ref. 1258/12

Ref. 1258/14

SES ELEKTRONIK

VERKEERSLEIDINGSPOST / TABLEAU DE COMMANDES

**ET / EN BLOKSYSTEEM VOOR / POUR
 MARKLIN FLEISHMANN DIGITAL**

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



1. De met zichtbaarheidsstrepen en trapezium getooide 101.005 te Antwerpen-Schijnpoort. (Juli 1965)

Foto: Max Delle

LOKOMOTIEF TYPE 101 VAN DE N.M.B.S.

Na de elektrificatie in 1935 van de lijn Brussel - Antwerpen, bestond er een plan om het verder onder draad brengen van het net stervormig vanuit Brussel te laten verlopen. Een eerste belangrijke verbinding was Antwerpen Noord - Monceau. Zo kon de Antwerpse haven elektrisch verbonden worden met het industriegebied van Charleroi. Hiervoor was een elektrische lokomotief nodig die een aanzetkracht moest hebben van 17 ton. Dit zou een gewicht inhouden van 80 ton, verdeeld over 4 assen. Het totaal vermogen zou een 2000 tot 2200 pk/u moeten bedragen. De maximale snelheid werd bepaald op 100 km/u. De studie van deze lokomotief gaat terug tot 1943 toen de Belgische ingenieurs zich tijdens deze moeilijke periode slechts konden baseren op de laatste realisaties van de SNCF, juist voor de oorlog. De prestaties van de nieuwste Franse BB-lokomotieven beantwoordden in ruime mate aan het Belgische eisenprogramma. Meer nog, daar deze Franse lokomotieven op 1500 volt gelijkstroom reden, was de aanpassing naar 3000 volt gelijkstroom voor het Belgische net geen probleem.

In 1946 werden dan 20 lokomotieven besteld waarbij Beaume & Marpent het mechanische gedeelte verzorgde en ACEC/SEM het elektrische gedeelte. De levering ving aan in juli 1949. Hun hoofdinzet was de goederendienst op de lijn Antwerpen Noord - Monceau (Charleroi), maar tevens werden zij ingezet voor reizigerstreinen tussen Charleroi en Brussel. Op de as Brussel - Antwerpen kwamen zij tot inzet met een treinformatie die bestond uit M1-rijtuigen, ingesloten door twee lokomotieven van het type

101. Bij de inhuldiging van de Noord-Zuid-Verbinding op 4 oktober 1952 werd de inhuldigingstrein door de 101.010 gesleept. De lokomotieven type 101 kregen vanaf die datum een nieuwe taak: het slepen of duwen door de N-Z Verbinding van treinen die getrokken waren door een stoomlokomotief. Om veiligheidsredenen was de autonome stoomtraktie in de 6 km lange tunnel verboden. Voor het slepen of duwen van deze treinen was een enorme beroepskennis noodzakelijk om geen koppelingbreuken te veroorzaken. Dit gold vooral bij

de treinen die samengesteld waren uit houten rijtuigen, vermits deze meestal alleen van een eenvoudig koppelingssysteem voorzien waren. In de beginperiode waren de lokomotieven uitgerust met kontaktdozen om in dubbeltraktie te rijden. Het was echter onmogelijk om op de eerste lokomotief het eventueel slippen van de tweedelokomotief op te merken, zelfs niet met de ampèremeters van de traktiemotoren. De machinist voelt de lokomotief aan waarop hij zich bevindt, maar hij is volledig geïsoleerd van de tweede lokomotief. Hij kan dan ook niet tij-



2. De 101.005 in Brussel-Noord. Deze foto toont duidelijk zowel de kontaktdozen voor de meervoudige traktie als de tweetonengroene schildering. Foto: P.S. Postma



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

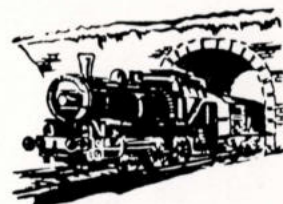
* Liliput Art. 9922798
NMBS - goederenwagenset uit de 50er jaren. Bei-
der wagens apart beschrijft. Eénmalige oplage.

* 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 KOOPAVOND

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



ACHAT - VENTE - ECHANGE
INKOOP - VERKOOP - INRUIL

SPECIALISTE
MÄRKLIN
SPECIALIST

BELGISCHE MODELLEN
OP MÄRKLIN BASIS

MODELES BELGES SUR
BASE MÄRKLIN

JEAN MICHEL
Rue Remekerstraat 1
B-1810 Wemmel
Tel. 02/460.60.14



INTERNATIONALE TENTOONSTELLING VAN MODELSPOORTREINEN IN SITTARD

WIE:
*Deelnemers uit
België, Duitsland en
Nederland*

Wat:
*Modelspoorbanen in
Z, N, HO, O, I en
IIm
Diorama's
Modelen*

WAAR:
*«Stadsschouwburg
te Sittard»*

WANNEER:
*Zaterdag 26
september 1987 van
10 tot 18 uur
Zondag 27
september van 10
tot 17 uur*

ORGANISATIE:
*Modelbaanvereniging
„Zuid-Limburg”
Modelspoorvereniging
„Zuid-Limburg”
en „Midden
Limburg”
Contactadres:
Postbus 376 te
Sittard*

MAINTENANT / NIEUW
EN / IN
BELGIQUE / BELGIE
KLEIN MODELBAHN
WAGONS BELGES BIENTOT!
BINNENKORT BELGISCHE WAGENS!
ECH. EXACTE / EXACTE SCHAALG
SCHNEIDER
SIGNAUX DB - CFF - SBB SIGNALEN
LAMPADAIRES / LICHTMASTEN
WEGASS
PENICHES / VRACHTSCHEPEN 1:87
„MKD” Collection Alain PRAS
Le stock complet / De hele voorraad



s.p.r.l.
Institut J. DUPUIS
Rue de Sart 67
B-1490 Court St Etienne
Tel. 010/61.23.87



Schneider

KLEIN MODELLBAHN

29-10
2-11
HMS

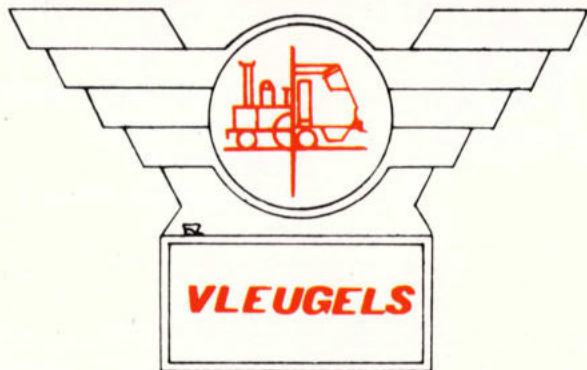
**HOBBY
MODEL SHOW**

GRANDE EXPOSITION
DE MODELISME
FERROVIAIRE
Voitures - Avions - Bateaux

GROTE MODELSPOOR
EXPOSITIE
Autos - Vliegtuigen - Schepen

BRUXELLES / BRÜSSEL
Anspachcenter

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

Wapservestraat 534
(bij Leyweg) 070-662241

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

LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW

Quai de Gaulle 9
B-4020 LIEGE / LUIK

hobby 2000
MARKLIN - ROCO

Antwoordkaart

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 samen met
het eerste nummer wordt toeges-
tuurd, zijn tevens de kononummers
voor de betaling vermeld.

Spoorweg Journaal
Aachenerstrasse 6
B-4700 Eupen



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

NIET DE DUURSTE, WEL DE BESTE

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

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

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



DE SPRINTER
Modelbouw Modelspoor
Collector cars
Spuiweg 59 078 - 13 87 66
Dordrecht

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
Informeert naar de openingstijden

Inkoop - Inruil treinen

Adres	
Naam	
Straat	
Postcode Woonplaats	
Datum Handtekening	

☐ 1 Abonnement op Spoorweg Journaal
11 uitgaven

FL 107 incl. porto
BF 1.990 incl. porto

Abonnement - bestelkaart



**Wist U dat wij in onze
zaken producten
verkopen van
onderstaande firma's**

Alexander Scale Models	Haberl & Pabst Hag	Preiser Primex
Alloy Forms	Hannes Fischer	Rail Craft
Arnold	Hans Weiss	Rail Line
Athern	Heki	Reitsma
Atlas	Henckens	Repa
Bachmann	Herpa	Revell
Badger	Hobbytrain	Ribu
Beli	Ibertren	Roco
Bemo	Jouef	Roundhouse
Bochmann & Kochendörfer	Kadee	Rudol
Bowser	Kappler	Sandy River
Brawa	K & S	Schneider
Brekina	Keil Line Models	Seuthe
Busch	Keystone	Sequoia Scale Models
Campbell	Labelle	Shinohara
Cal-Scale	Lee Town	Solvaset
Cary	Lemaco	Sommerfeldt
Centra Valley	L.G.B.	Spieth
Century Detail Parts	Lilliput	Spoorweg Journaal
Chooch	Lima	Tamiya
Color-Rite	Limo	Taurus Products
Clover House	Mantua	Tenshodo
Detail Associates	Märklin	Testors
Diamond Scale Construction	Mastica	Titan
D.J.H.	Merten	Tix Solder
Durango Press	Metrop	Trackside Parts
Dyna-Model-Products Co.	Micro (Kristal Kleer)	Train Miniature
Eisenbahn Video	Mikado	Trix
Ernst	Mini Craft	Tyco
Evergreen Hill	M.L.R.	Utah Pacific
Designs	Modelspoor Electr.	Ulrich
Faller	Cuijk	Verbeck
Fleischmann	Mountains in	Volmer
Floquil	Minutes	Walters
Fulgurex	Noch	Weinert
Gold Company	Northeastern	Westerfield
Goo	Pacific Fast Mail	Wheel works
Grandt Line	Peco	Wiking
Günther	Piko	Williams Bros
	Pola	Woodland Scenics
	Polly S	Workmaster
	Precision Scale Co	X-Acto

Onze verontschuldigen,
als wij iemand vergeten zijn!

Fa. A. van Arkel-Mourits

Waar vindt u onze filialen?

Oud-Beijerland	Oostvoorstraat 14, 15	Tel. 01860-15316	3262	JE
Den Haag	Regentesseplein 13	Tel. 070-465852	2562	EV
Apeldoorn	Asselsestraat 139	Tel. 055-217022	7311	EJ
Leeuwarden	St. Jacobstraat 38-40	Tel. 058-139100	8911	HV
Lelystad	Botter 44-15	Tel. 03200-53160	8243	JE
Utrecht	Burg. Reigerstr. 1A	Tel. 030-321122	3581	KJ
Barendrecht	Dorpsstraat 123	Tel. 01806-19539	2992	BD

Brabanthallen 's-Hertogenbosch
9-10-11 okt '87



**INTERNATIONALE
MODELSPOOR
EXPOSITIE**

dig ingrijpen door zandstrooien of terugschakelen om het slippen van de tweede lokomotief tegen te gaan. Dit veroorzaakte verschillende zware defecten waardoor het dubbeltraktiesysteem op 18 mei 1951 officieel opgeheven werd.

Op de foto uit de beginperiode is deze installatie duidelijk merkbaar. Een tweede wijziging betrof de ventilatie van de weerstanden. Het was voor de bestuurders een hele kunst om met deze lokomotieven te rijden zonder dat ze warm liepen door een oververhitte weerstand, mede veroorzaakt door het ontbreken van ventilatoren. Om een betere luchtcirculatie te bekomen werden de ventilatieopeningen in de zijwanden dichtgemaakt zodat de lucht die nodig was voor de compressoren en de ventilatie van de traktiemotoren langs de dakventilatieopeningen werd aangezogen en op haar weg de weerstanden afkoelde. Deze ingreep werd bij sommige lokomotieven uitgevoerd, maar bracht ook niet het verhoopte resultaat, zodat de ombouw van verdere loks uitbleef. De afkoeling bij het type 101 is dan ook altijd een probleem gebleven. Het vlugge oververhitten van deze lokomotieven op sterke hellingen was de reden waarom het type 101 niet mocht gebruikt worden op de lijnen 161 & 162 (Brussel-Namur-Luxembourg) en tussen de stations van Liège-Guillemins en Liège-Palais. Dit belette eveneens de inzet als opdruklok op het hellend vlak van Liège. Zoals vele lokomotieven bij de NMBS moest ook het type 101 enkele kleurtjes over zich heen laten gaan. Bij de levering waren de lokomotieven in het tweetonengroen geschilderd. Vanaf januari 1954 werden zichtbaarheidsbanden en een trapeziumvormig middendeel op de kopwanden aangebracht. Het trapezium verdween met de hernummering in reeks 29 vanaf 1970. De gele zichtbaarheidsstrepen verdwenen tijdens de ombouw van 10 lokomotieven in de jaren 1973 - 1977. Deze ombouw omvatte buiten het aanbrengen van dubbele koplampen ook een aantal technische wijzigingen aan de motoren zodat deze op een moderne wijze te onderhouden waren. Tevens werden de omgebouwde lokomotieven voorzien van een lichtsignalisatie om opnieuw de mogelijkheid te scheppen de lokomotieven in dubbeltraktie in te zetten met een tweede lokomotief van de reeks 29 of met andere lokomotieven. (Wij zullen dit signalatiesysteem in een afzonderlijk artikel in een volgend «Spoorweg Journaal» in detail bespreken.)

Na het beëindigen van de duw- en sleepdiensten door de N-Z Verbinding in 1966, bij het einde van de stoomtraktie, werden de lokomotieven van het type 101 bijna uitsluitend benut voor het slepen van goederentreinen op de as Antwerpen Noord - Monceau, sporadisch ook tussen Monceau en Merelbeke. Reizigerstreinen werden in de jaren '70 nog weinig aan de 101, nu reeks 29, toevertrouwd. Een uitzondering op deze regel waren de omnibustreinen op de lijn 130, Charleroi - Namur, tot in 1982. De eerste buitendienststellingen kwamen in 1968 met de 101.001, 002, 014 en 018. In 1970 volgde de uitgebrande 101.019 en de reeds in reeks 29 omgenummerde 2915, 2916 en 2917. In 1975 werd omwille van de economische crisis beslist om deze lokomotieven voorlopig af te stellen.

Begin 1979 werden ze terug in dienst genomen om het tekort aan elektrische lokomotieven aan te vullen. In hetzelfde jaar werd de 2908 tijdelijk omgenummerd in 2913. Deze lok sleepte de door de vereniging G.T.F. ingelegde stoomtrein tussen La Louvière en Manage en bood hiermede aan de deelnemers de unieke gelegenheid op de stoomlok 29.013 samen met de «2913» te mogen fotograferen. De leveringen



3. De 2911 (ex 101.011) in Brussel-Zuid in juli 1982. Het trapezium heeft plaats moeten maken voor het nieuwe nummer. Deze lok behield zijn enkele koplampen tot zijn buitendienststelling in 1983. Foto: Max Delie



4. Ronet was de laatste stelplaats voor de 29-ers. In juni 1981 stonden zij er nog mooi onderhouden bij. Foto: Max Delie

5. Twee jaar later (1983) zijn ze allen buiten dienst gesteld. Een aantal van hen zien we op deze «onheilspellende» foto, die genomen werd te Ronet, wachtend op de oud-ijzer handelaar. Foto: Claude Bolterys





6. Het prachtige Roco-model van de 101.004. De grote voordelen van dit model zijn de technische kwaliteiten en de mogelijkheid om samen te rijden met de stoomlokomotieven, die tussen 1947 en 1965 in België gereden hebben. Foto: H.K.

van de nieuwe lokomotieven van de reeksen 27 & 21 betekende dan het definitieve einde in 1983. De laatste dienstmaanden werden de 2911, 2912 en 2920 respectievelijk te Brussel-Zuid, Oostende en Schaarbeek voor rangeringen gebruikt. Met het begin van de zomerdienstregeling van 1983 werden ook deze laatste loks buiten dienst gesteld. De 2912 werd naar de museumloods te Leuven overgebracht, de 2913 (kast van de 2913 en onderstel van de 2908) is sinds kort te bewonderen in Mechelen, gekoppeld aan twee rijtuigen van de oude trein van de seindienst.

P. Jacobs

HET ROCO-MODEL VAN DE 101.004 IN 1:87

In de maand mei van dit jaar werd door Roco, in samenwerking met de Belgische invoerder van dit merk, het model in Ho uitgebracht van de elektrische lokomotief type 101 van de NMBS. Dit model, dat in een beperkte reeks

enkel in België verkrijgbaar is, werd gebaseerd op de reeds in 1983 verschenen versie als reeks 29. Er werd gebruik gemaakt van de gelukkige omstandigheid dat Roco destijds gekozen had voor een van de lokomotieven die zich nog in zijn oorspronkelijke toestand bevond. Hierdoor moest er, behalve de schildering, aan het model niets gewijzigd worden. Voor de schildering werd deze van de lokomotief 101.004 gekozen zoals deze in de vijftiger jaren op het Belgisch net reed. Deze vrij opvallende schildering bestond uit de toenmalige gebruikelijke kleur in twee tinten. Het bovendee van de kast in licht-, het onderste gedeelte in donkergroen. Het geheel werd vervolledigd met gele zichtbaarheidsstrepen en een geel trapezium op de beide kopwanden. Onderaan de kast was een zwarte band, kleur waarin ook het dak geschilderd was. Fanatieke modelbouwers kunnen eventueel nog een smalle zwarte band aanbrengen tussen de twee tinten groen. Deze band was wel op het handmonster aanwezig (zie de adver-

tentiefoto op blz. 37 van SP. JRNL. 4/87) doch werd door Roco om kostenbesparende reden bij de serieproducten weggelaten.

Zoals hiervoor reeds gezegd, hoefde er aan het oorspronkelijk model niets gewijzigd te worden en dat geldt dan ook voor de mechanische en elektrische eigenschappen van het model. De uitstekende maatvoering en degelijke rijeigenschappen mogen dan ook als voldoende gekend beschouwd worden. Misschien nog wel vermeldenswaardig is dat de lokomotief voorzien is van functionele pantografen en met de rijrichting wisselende frontverlichting. Kortom, een model dat, mede door de gelukkige omstandigheid dat de firma Sommerfeldt de Belgische bovenleiding op de markt gebracht heeft, volkomen op zijn plaats zal zijn op elke Belgische modelbaan, gesitueerd in het tijdperk III. Het vormt aldus een welgekomen aanvulling op de reeds in handel zijnde Belgische stoomlokomotieven en dieselloks in de oudere uitvoering (bv. types 202 & 204).

Jef Engels

7. Ter vergelijking een foto van het prototype dat als voorbeeld gediend heeft voor de Oostenrijkse constructeur.

Foto: H.K.



NIEUWSJOURNAAL



1. De V 200 035 in bouwgrootte N van Roco.

Foto/ W. Kosak



2. Roco heeft de «glazen trein» in de nieuwe kleurstelling uitgeleverd in bouwgrootte HO.

Foto: W. Kosak



3. Opnieuw uitgebracht door Roco de Kof III.

Foto: H. Obermayer



4. Eenheidswagen van het type Sdkmss van de ÖBB in HO van Roco. Foto: W. Kosak

5. De Re 4/4 IV van de SBB met een andere kleurencombinatie in de schaal HO van Roco.

Foto: H. Obermayer



6. Exact op schaal de BDmsz van de ÖBB van Roco voor HO.

Foto: H. Obermayer



7. Liliput heeft in schaal HO het treinstel NPZ voor buurtspoorwegverkeer van de SBB uitgeleverd.

Foto: H. Obermayer



8. De motorwagen exact op schaal 1:87.

Foto: H. Obermayer



9. Het stuurstandrijtuig van dit goed geslaagde treinstel van Liliput. Foto: H. Obermayer



De beeldschone personenrijtuigengarnituur met een XIV HT van de Saksische staatsbaan in HO van Piko.

Foto: W. Kosak

11. Tandradlokomotief nr. 21 van de FO en de bovenleiding van LGB.

Foto: LGB





12. Handmonster van de Re 6/6 van de SBB van Lemaco in de bouwgroote HO.
Foto: Lemaco

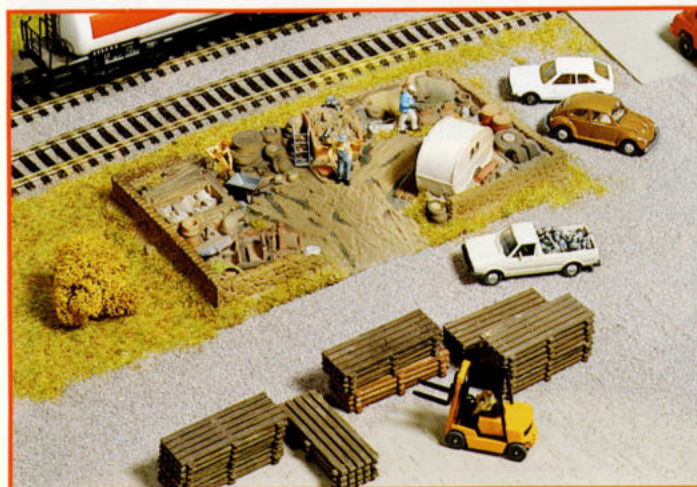


13. Kof II met gesloten bestuurderscabine van Brawa.
Foto: Brawa



14. In de bouwgroote N werd door Vollmer een dubbele lokomotiefloods uitgeleverd.
Foto: Vollmer

16. Exclusief diorama «Afvalverzamelplaats» van Noch in de bouwgroote HO. Foto: Noch



15. De «Gasthof zum Adler» met aangebouwde terras, is in de bouwgroote N onlangs uitgeleverd.
Foto: Vollmer

17. De houtopslagplaats in HO van Noch.
Foto: Noch





1. De goederenloods op de achtergrond werd geheel zelf gemaakt in schaal HO (1:87).

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

EEN «GROTE» GOEDERENLOODS IN HO

2. Zo ziet de goederenloods er uit op het goed gedetailleerde diorama. Het seinhuis doet vermoeden dat het complex zich in de omgeving van station bevindt.





3. Niet alleen de gebouwen, ook de vele details zijn met veel gevoel voor de realiteit aangebracht. De doeltreffend geplaatste berkeboom is eveneens zelf gemaakt.

Toen onze lezer de heer Maurer, enige tijd geleden langs een goederenloods reed en daar een vijftal goederenwagens langs een laadperron zag staan, probeerde hij een schatting te maken hoe groot deze loods in schaal 1:87 zou zijn. Om over de juiste gegevens te kunnen

beschikken zou hij deze eigenlijk ter plaatse moeten gaan opmeten. Hij ontdekte echter een methode die veel eenvoudiger was. Hij koos een vijftal modelgoederenwagens, zette ze achter elkaar op de rails en kon hiermede de juiste lengte van 60 cm bepalen. Terwijl de goe-

derenloods die hij gezien had niet eens zo groot leek, moet ze toch meer dan 50 meter lang zijn geweest. Bij het ontwerp van het betreffende model werd van de aldus berekende maten uitgegaan. Een tekening op ware grootte verschaftte hem een eerste indruk van het

4. Het kantoorgebouw wordt zojuist opgeknapt en staat daarom in de steigers. Dit soort details doet een scene leven.





5. De geslaagde berk van afbeelding 3 van kortbij gezien.



6. Een zelfgemaakte stootblok ontbreekt evenmin.

geplande project.

Met het laadperron en het kantoorgebouw tezamen ontstond een ontwerp van 75 cm lengte. Bij dergelijke afmetingen moet het geheel natuurlijk zeer stabiel gebouwd worden. Het werd opgebouwd uit triplex met een dikte van 3 mm (als binnenwand), waartegen aan de buitenzijde Heki-dur-platen werden geplakt. Dit plaatmateriaal heeft enerzijds het voordeel dat het in de maat 30 x 15 cm wordt geleverd, anderzijds is het heel gemakkelijk te bewerken.

De vensters zijn kant en klaar gekocht. Ofschoon dit soort vensters verhoudingsgewijs tamelijk duur is, is het toch raadzaam om deze te gebruiken. Het zelf maken van de vensters is een zeer moeilijk karwei, als men tenminste een goed resultaat wil bereiken. De onderbouw voor het dak is eveneens van triplex, waar schuurpapier overheen werd geplakt. De sneeuwvanger werd gemaakt van een stuk omheining uit het assortiment toebehoren voor spoor N. Het dak en de met Heki-dur-platen beklede wanden werden later door middel van met water verdunde verf van een kleurschakering voorzien.

Men moet oppassen met het schilderen van Heki-dur-platen, want er zijn bepaalde soorten (nitro) verf in de handel welke het materiaal aantasten. Aan de binnenzijde van het dak werd een laag aluminiumfolie geplakt, waardoor een gelijkmatige lichtspreading in de loods wordt verkregen. Alle zichtbare randen van het dak werden met behulp van latjes van een randje voorzien. De balkenconstructie onder het ver vooruitstekende deel van het dak aan de straatzijde levert een positieve bijdrage aan het

7. Door een lange steunmuur aan de voet van de heuvel wordt het spoorwegemplacement afdoende beschermd.





8. Goederenloods en laadperron van de spoorzijde gezien.

9. Aan de straatzijde van de goederenloods wordt hard gewerkt.



10. De ruimte onder een laadbordes wordt vaak gebruikt om lege emballage tijdelijk op te bergen.

11. Zoals uit de diverse detailopnamen blijkt wordt overal op dit diorama hard gewerkt.





12. In verband met de rioleringswerkzaamheden op het terrein voor de goederenloods is een laadschop aan het werk. De uitgegraven grond moet worden afgevoerd.



13. Op de bodem van de laadbak van de vrachtauto zijn duidelijk de gebruikssporen te zien.

14. Terwijl op de voorgrond de sleuf al weer wordt gedicht, gaan de graafwerkzaamheden door. Alle foto's: T. Mauer



totaalbeeld van deze goederenloods. De lampen welke boven de deuren zijn aangebracht zijn zelf gebouwd (dioden) en kunnen echt branden.

EEN DIORAMA ALS OMGEVING

Niet alleen vanwege de bijzondere afmetingen mag deze goederenloods gezien worden. De geslaagde detaillering geeft natuurlijk ook een indruk van de tijd die nodig is om een dergelijk project te verwezenlijken. De bouwer heeft de loods op een diorama ondergebracht dat met 120 x 80 cm genoeg ruimte biedt om alle aanwezige elementen voldoende tot hun recht te laten komen en bovendien de nodige «diepte» biedt bij het fotograferen. Een waar meesterwerk heeft de heer Mauer geleverd bij het zelf bouwen van de rails.

Hij heeft gebruik gemaakt van een spoorstaaf uit het assortiment van de firma Old Pullman en deze is voor wat betreft de optische werking waarschijnlijk niet te overtreffen. De montage van deze spoorstaven is echter een monnikenwerk. Per meter van dit spoor heeft men ongeveer 150 dwarsliggers en 300 raildragers nodig en moeten 600 spijkers worden bevestigd. Tegen deze achtergrond gezien is het verwerken van deze rail eigenlijk alleen op een kleine spoorbaan of op een diorama aan te bevelen, temeer daar het ook niet bepaald goedkoop is. Het strooi materiaal voor het ballastbed en de railverf komen eveneens uit het assortiment van Old Pullman. De steunmuren werden uit de Heki-dur-muurplaten gebouwd. Als basis diende hier 4 cm dikke platen van piepschuim, waarop later de Heki-dur-platen werden geplakt. Om exact te kunnen werken dient men hiervoor eigenlijk eerst een sjablon te maken. De bouwer hoopt met deze bijdrage veel van zijn modelspoorcollega's te kunnen stimuleren om zelf gebouwen te gaan maken. Een opmerking moet echter nog worden geplaatst. Men moet er rekening mee houden dat het zelf maken van een natuurgetrouw model aanmerkelijk duurder uitvalt, dan het aanschaffen van een bouw pakket. Het resultaat is echter wel de moeite waard.

T. Mauer / U. Bauer



1. Zeer sfeervol is het station Mistelbach omstreeks 1920, uitgevoerd door de Heer Dederich. Zelfs het destijds op alle stations aanwezige perronhek werd niet vergeten.

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

HET STATION VAN «MISTELBACH» OMSTREEKS 1920

Al bladerend door de spoorwegliteratuur wordt op de een of andere bladzijde wel eens gepauzeerd en benijdt men als jongere dan wel diegenen die de goede oude tijd van de spoorwegen nog hebben mogen meemaken. Wat dan rest zijn herinneringen in boekvorm, in musea en archieven en bij een aantal particuliere verenigingen, die met veel liefde en inzet proberen om bepaalde onderdelen te behouden voor het nageslacht in de vorm van spoorwagemateriaal of -gebouwen. Een andere mogelijkheid om aan dit tijdperk aandacht te besteden biedt evenwel de wereld van de modelspoorwegen. Hierbij worden aan de ijverige knutselaar tegenwoordig zoveel mogelijkheden geboden dat men nauwelijks moeilijkheden heeft om artikelen van een bepaald tijdperk te bemachtigen.

Onze lezer, de heer Dederich, ofschoon niet in Beieren woonachtig, heeft zijn hart verpand aan de Beierse spoorwegen, tentijde van de Länderbahn. Zijn station «Mistelbach» moet gezien worden in de situatie zo omstreeks 1920, dus kort nadat de Deutsche Reichsbahn, althans op papier, de Kgl. Bay. Staatseisenbahnen had overgenomen. Mistelbach heeft destijds echt bestaan en lag langs het traject van Bayreuth naar Hof. Het is niet van wezenlijk belang dat het bij voorbeeld en model alleen maar om dezelfde naam gaat. Het hier beschreven stuk modelspoorbaan bestaat uit

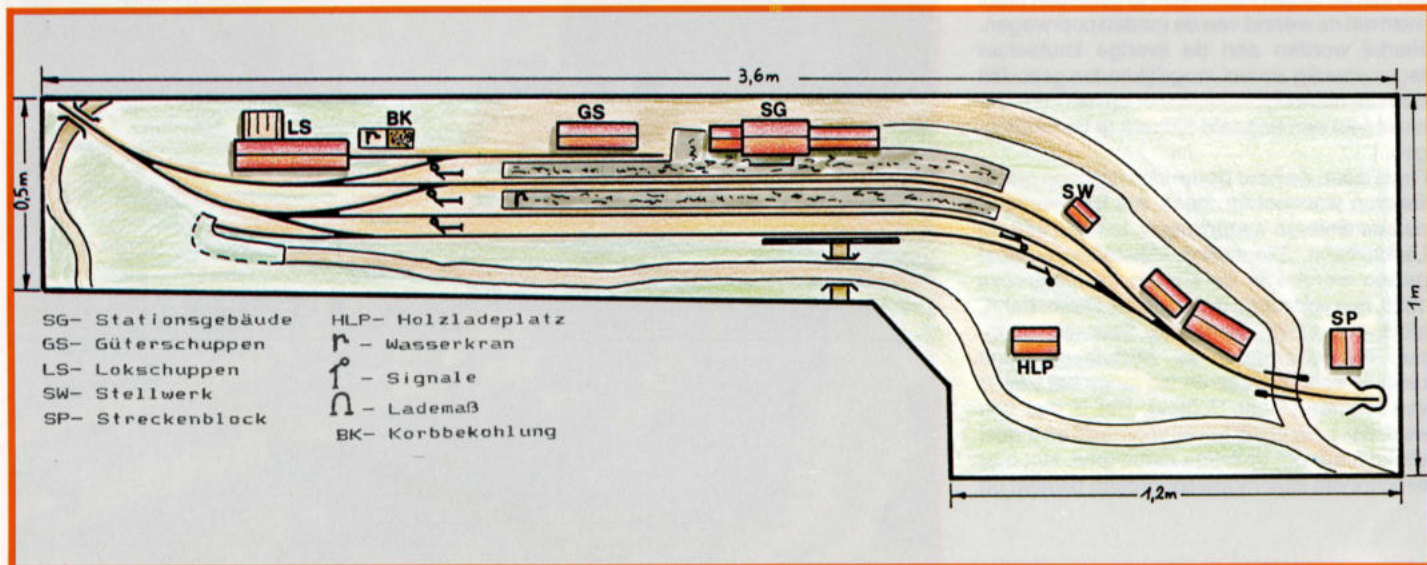
een plaat multiplex met een dikte van 8 mm, die op een raamwerk van geschaafde latten is geschroefd. Teneinde het op deze ondergrond te verwachten geluidsniveau te verlagen werden de rails op een 6 mm dikke laag schuimplastic geplakt.

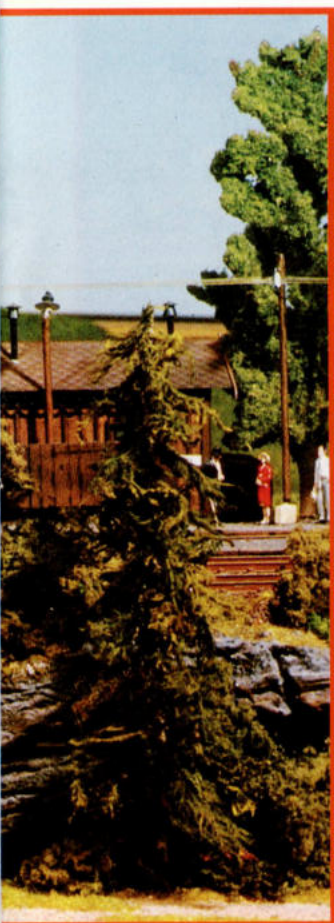
Het railmateriaal zelf is van Roco. Alle dwarslig-

gers werden met verf (grijs, bruin en mat zwart) met een penseel nabewerkt. De spoorstaven werden geverfd in een roestbruine kleur, welke uit verschillende kleuren werden gemengd. Het grindbed werd aangebracht met behulp van witte lijm, water en afwasmiddel. (Deze methode werd reeds eerder in het Spoorweg

2. Een doodlopend spoor met een laadprofiel bevindt zich ter hoogte van het stationsuitrijspoor. Langs de muur van de lokomotiefloods groeit een klimroos.







3. Zeer knap werd de verhoging van het landschap op de voorgrond gebouwd met behulp van een steunmuur met arkaden. Hierdoor wordt het mogelijk om individuele taferelen van op de juiste hoogte te fotograferen.

4. Een kleine zelf gebouwde kolenbunker mag natuurlijk ook in Mistelbach niet ontbreken.

5. Deze tekening op schaal (1:20) toont het sporenplan van het stationsemplacement van Mistelbach zoals dat op het diorama werd gebouwd.

Journal beschreven). Er zijn op dit moment nog problemen met de hartstukken van de wissels, aangezien deze niet probleemloos door voertuigen met RP25 wielen kunnen worden bereiden. Deze wagens zakken op de hartstukken even naar beneden. Met behulp van zelf te vervaardigen hartstukken zal dit probleem echter kunnen worden opgelost.

Bij de aanleg van het landschap heeft de natuur als voorbeeld gediend. Een groot aantal onderdelen werd tijdens wandelingen en uitstapjes verzameld. Zo werd bijvoorbeeld een hoeveelheid zand dat tijdens een regenbui was losgeraakt in drie korreldikten uitgezeefd en verwerkt. Wortels van planten en struiken dienden als stam voor loofbomen en werden met het bekende Foliage van Woodland Scenics bestrooid. De nu nog aanwezige kant-en-klaar gekochte loofbomen zullen te zijner tijd ook door dergelijke zelf gemaakte bomen worden vervangen. De sparren zijn gebouwd uit bouwpakketten van Haberl & Pabst.

De kolenbunker werd zelf gebouwd uit muurplaten en lucifers. De kolenmanden werden gemaakt van trekveertjes, welke op de juiste lengte werden geknipt. Alle gebouwen werden met verf nabewerkt en kunnen worden verlicht. De aanwezige lampen werden ook zelf gemaakt, evenals alle wissels- en seintrekdraden, welke uit spoeldraad met een dikte van 0,15 mm werden vervaardigd.

Als bijzonderheid moet verder nog worden genoemd de zorgvuldig gesuperde lokomotieven. Het model van de D XII van Trix kreeg bijvoorbeeld een heel nieuw onderstel inclusief



6. Idillisch gelegen is dit kleine baanwachtershuisje van Pola.



7. Een bijzonder pronkstuk uit de materieelverzameling is natuurlijk de grote Mallet Gt 2 x 4/4.

8. De goederenloods van het station van Mistelbach. Een van de spoorwegaarbeiders heeft zojuist de toegangspoort geopend.





9. Een enkelvoudige lokomotiefloods is voldoende voor het station Mistelbach voor het onderhoud en de reparatie van de daar aanwezige lokomotieven. Met een goed oog voor details werden diverse kleine delen vervaardigd en onder handbereik geplaatst in de directe nabijheid van de lokomotiefloods. De lokomotiefloods zelf werd voorzien van het nodige «meubilair» en werd evenals alle andere gebouwen op dit diorama voorzien van de nodige gebruikssporen.

draaistel, remzandpijpen, asreservoir en remblokken. Alle modellen werden voorzien van opschriften, fijne handgrepen, verende buffers

en originele koppelingen, terwijl bovendien de wielen werden afgedraaid tot de RP25 norm. De kleinste radius welke op dit diorama in een

boog voorkomt bedraagt 500 mm. Hierdoor is het mogelijk om altijd buffer aan buffer te rijden.

Dederich / Eckert

10. Lokomotieven van Trix en Rivarossi fungeren als belangrijkste trekpaarden op dit diorama. De scharnierende waterkranen zijn uit het assortiment van de firma Bochmann & Kochendorfer. De D XII van Trix werd verbeterd en met een Faulhaber-motor uitgerust.





11. Een mooi stukje landschap met op de voorgrond een aantal zelf gemaakte loofbomen.

12. Wat zou een overwegwachtershuisje zijn zonder spoorbomen? En wat was Beieren zonder zijn kleuren blauw en wit? Maar blauw-wittespoorbomen, die zijn er nooit geweest. Ook in Beieren was de kleur rood in gebruik als waarschuwing.

Alle foto's: R. Dederich



WETENSWAARDIGHEDEN



1. E-loc 1116 heeft de eer de allerlaatste TEE in Nederland te mogen trekken. Het is de TEE «Rheingold» naar Amsterdam, die zojuist in Arnhem het vertreksein van de perronopzichter heeft gekregen. (30-05-1987)

Foto: J.W. Koene

3. De Austria Express reed tot aan de nieuwe dienstregeling via Kleef, Kranenburg, Nijmegen en Arnhem richting eindbestemming Amsterdam CS. Op 2 april 1987 zijn we getuige van de lokwisseling te Arnhem, waar de DB City Bahn dieselloc bepaald geen dagelijkse verschijning was. Deze loc, de 218 140 van Bw Hagen 1, hoort thuis op de spoorlijn Köln Hbf - Gummersbach. (02-04-1987)

Foto: R. Kies

4. Vanaf 31 mei rijdt de Austria Express, getuige de koersrol op de inzet, niet meer via de hierboven genoemde route, maar via de grensovergang Kaldenkirchen - Venlo. Deze trein begint en eindigt nu in Hoek van Holland. Onze fotograaf trof hem met loc 1209 bij Schiedam - Nieuwland. (31-05-1987)

Foto: J.W. Koene

EUROCITY

NA 30 JAAR TEE

Op 2 juni 1957, de dag waarop de nieuwe zomerdienst wordt ingevoerd, starten zeven Europese spoorwegmaatschappijen het TEE-net: Trans Europ Express. Dit net omvat bij de start elf TEE-treinen, met uitsluitend eerste klas. De TEE is het wapen tegen de opkomende concurrentie van het vliegtuig. Hoogtepunt van de TEE is het dienstregelingsjaar 1974/75, als het net 45 treinen omvat, dat zich uit-

strekt van Kopenhagen tot Reggio di Calabria. Nadien blijkt de behoefte aan zuiver eerste klas-treinen te verminderen en op 30 mei 1987 zullen de laatste TEE-treinen verdwijnen. Nederland neemt afscheid van de Rheingold, tussen Brussel en Parijs zullen de Ile de France en de Rubens in het nieuwe EuroCitynet worden opgenomen.

HET NIEUWE PRODUKT: EUROCITY

ook op de concurrentie met de auto en de autobus. Op het EuroCitynet rijden vanaf 31 mei 1987 64 paren van kwaliteitstreinen: 56 dagtreinen en 8 nachttreinen door praktisch heel West-Europa. De EuroCity Alfred Nobel bereikt de noordelijkste punten van het Was de TEE een antwoord op de opkomst van het vliegtuig in het zakelijk verkeer, de EuroCity richt zich

net: Stockholm en Oslo. De EuroCity Paris - Madrid Talgo rijdt naar het zuidelijkste punt: Madrid. Kwaliteitstrein betekent dat de reiziger een bepaalde garantie krijgt voor 20 kwaliteitseisen, zoals comfort, gemiddelde snelheid, voorrang op andere treinen, aanwezig zijn van restauratie, enz.... In totaal doen aan dit project in 1987 14 spoorwegmaatschappijen mee, een aantal dat waarschijnlijk al in 1988 uitgebreid zal worden met de Hongaarse spoorwegen.

NIET ECHT NIEUW

De kwaliteitstreinen van het EuroCitynet zijn niet echt nieuwe treinen, maar bestaande treinen waar een garantiebewijs aangehangen is. Alle EuroCity-



2. De meeste Eurocity-treinen onderscheiden zich uiterlijk van vroeger bestaande treinen uitsluitend door een ander koersbord. De foto toont het wisselen van de koersborden na aankomst van de laatste TEE «Rheingold» in Amsterdam C.S.. (30-05-1987)

Foto: Richard de Leeuw

5. EC 66-Admiraal de Ruyter», onderweg naar Amsterdam, passeert Maassluis-West en bestaat uit de ICM-stellen 4014 + 4046 + 4012. (03-06-1987)

Foto: J.W. Koene





treinen hebben een naam gekregen. De EuroCity-treinen van Amsterdam richting Duitsland dragen de namen Erasmus (naar Innsbruck), Rembrandt (naar Chur) en Frans Hals (naar München).

Ook de treinen Amsterdam - Hoek van Holland en Harwich - Londen en de veerverbinding Hoek van Holland - Harwich hebben de EuroCity-status. NS zet in deze dienst moderne ICM-treinstellen in. De dagdienst heet voortaan Admiraal de Ruijter, de nachtdienst Benjamin B ritten. Tussen Amsterdam en Parijs rijdt slechts één EuroCitytrein, namelijk de Etoile du Nord. Tussen Brussel en Parijs komen er nog vier bij: Gustave Eiffel (komt uit Keulen), Ile de France, Rubens en Brabant. EC Memling rijdt tussen Keulen en Oostende, de Iris van Brussel naar Basel en de Molière en Parsifal rijden via Luik en Charleroi van Keulen naar Parijs. De laatste twee EuroCity-treinen in de Benelux zijn de Robert Schumann en de Goethe tussen Luxemburg en Parijs. Een EuroCity-trein is niet herkenbaar aan speciaal materieel. Verschillende materieelsoorten worden ingezet, zolang maar aan de hoge kwaliteitseisen voldaan kan worden. De illustraties bij dit artikel tonen dat ook de moderne EuroCity kwaliteitstrein aantrekkelijke fotomogelijkheden biedt. **Gerrit Nieuwenhuis**



TE KOOP

Te koop: Trix express 2 loks 754 VH 20/54 bouwj. '46, 2 49-E94 VH 760/2230/2241 bouwj. + - '57 vroeger stroom door fabr. verb. = stroom - 2 263-V200 2260 + - '70 Bakel. Rails overg. - rails wissels kruis. Div. wagons, 2 rijtuig.
Een koopje Fl 750.- / BF 13.875.
Tel. 03-239.34.75 (Antwerpen)
Dhr. De Vries na 20 uur, niet wknd.

GEZOCHT

Gezocht: Roco wagonsets Württemb. sneltrein (44006 + 44218) en DRG - Hechte (+ 4220B). Aanbiedingen aan: Guy D'Haese, Ronseweg 5, B 9700 Oudenaarde (Tel. 055/31.89.81)

DIVERSEN

Wie heeft ervaring met ombouw wisselstr. loc. Märklin naar gelijkstr. Graag contact opnemen met P. Carteus, Oudestraat 25, B 9600 Ronse.





STOOMSPOORWEG DER 3 VALLEIEN

In 1973 werd door een groep spoormannen, bijgestaan door een aantal spoorwegliefhebbers, een vereniging gesticht die zich als doel stelde een werkend stoommuseum op te richten. Om deze doelstelling te realiseren werd bij de NMBS de spoorlijn 132 (Mariembourg-Treignes) gepacht. Vanaf 14 mei 1975 kon dan de « Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV 3 V) » de museumexploitatie van deze lijn starten. In het begin was de uitbating enkel toegelaten op het gedeelte Nimes-Treignes. In 1978 werd dan het gedeelte Nimes-Mariembourg bijgevoegd.

1. t/m 4. : Dankzij de veelvoudige aspecten en met name de bijzondere topografie van de lijnen 132 en 156 van het CF3V-spoorweginet, zijn we in België in het bezit van een spoorweg-«kleinood». De restauraties aan het rijdend materieel, de warme ontvangst en de grote ijver van de leden van de CF3V hebben deze vereniging tot ver over onze grenzen bekend gemaakt. Het viaduct van de lijn Chimay (foto 3) is zonder twijfel een indrukwekkend kunstwerk. Een andere aangename plaats langs deze lijn is de stationsrestaurant van Mariembourg. Het terras bevindt zich tegenover de remise waar nog steeds een zekere activiteit heerst (foto 2). Foto 1: M. Delie Foto 2: H.K. Foto 3: M. Delie Foto 4: P. Jacobs

Natuurlijk diende de vereniging eerst de lijn terug berijdbaar te maken, aangezien er sinds 1962 geen enkele trein meer gereden had en het onkruid zeer hoog stond. Ondertussen diende er ook uitgezien te worden naar rollend materieel.

Op 27-12-1987 werden de eerste stoomlokomotieven nl. MF 73, 82 en 91, allen afgestaan door de steenkoolmijn « Monceau-Fontaine », van Monceau naar Mariembourg overgebracht. In de loop der jaren groeide de kleine kring medewerkers van de beginperiode uit tot een dynamische vereniging die bekendheid verwierf tot ver over de Belgische grenzen. Verscheidene activiteiten en projecten werden gerealiseerd. De CFV 3 V maakte van het vergeten stationnetje van Mariembourg terug een spoorwegknooppunt zoals in de 50-er jaren, toen in Mariembourg de lijnen 132 (Charleroi-Walcourt-Mariembourg-Treignes-Vireux-Molhain), 156 (Hastière-Doische-Mariembourg-Chimay-Momignies-Anor) en 134 (Mariembourg-Couvin)



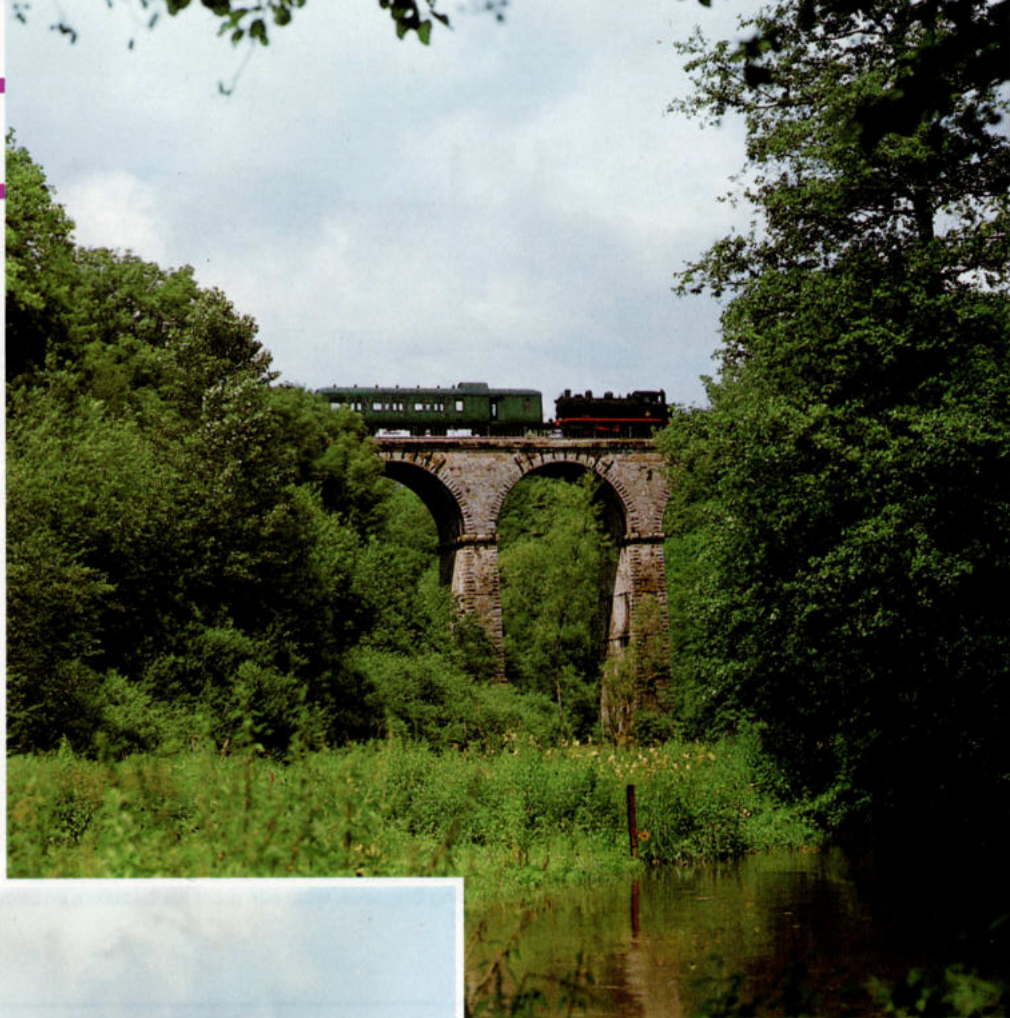
SMULFESTIJN BIJ DE M.S.T.B.

Pasen 1987 : samen met enkele dames en heren die Spoorweg Journaal zeer in hun hart dragen, smaken we vandaag letterlijk en figuurlijk het genoegen om in Vilvoorde (Brussel) met de M.S.T.B. kennis te maken. Deze Museum Stoom Trein der Twee Bruggen (MSTB) heeft onze groep naar haar eerste gastronomische rit van het seizoen gelokt. Een half uur voor vertrektijd staat het treintje al voorbereid. Zodra we de eerste stap aan boord zetten, laat de equipe van M.S.T.B.-vrijwilligers geen enkele kans onbenut om van dit diner voor elke gast een succes te maken.

Het treintje wordt gesleept door een twee-assig stoomtje, dat het bedrijfsnummer 1627 draagt en in 1911 door Les Ateliers de Tubize gebouwd werd. De heer Duvivier, voorzitter van de M.S.T.B. ontdekte het bij de Charbonnage du Bonnier de Grâce Berleur (Liège). Met de hulp van zijn vrienden restaureerde hij het op een schitterende wijze.

samenkwamen. Eén van de gerealiseerde projecten was de aankoop van de lokomotiefloods die met zijn halfronde vorm de enige overblijvende is van de drie die zo gebouwd werden. De overige halfrondeloodsen vond je in Florennes en Sankt-Vith. De lokomotiefloods krijgt tevens een opknapbeurt.

Sinds 1 juli 1987 is ook het net van de CFV 3 V uitgebreid met het lijngedeelte Mariembourg-Chimay. Deze lijn 156 is het enige lijngedeelte dat van de oude Compagnie du Chimay nog in gebruik was. In een volgend Spoorweg Journaal zullen wij trouwens deze Maatschappij nader beschrijven. Naast een grote hoeveelheid lokomotieven, motorwagens en rijtuigen, kon de CFV 3 V de motorwagen 553.29 (ex 4906) recent in concessie nemen en is men bezig aan de restauratie van 3 lokomotieven waaronder een Duitse BR 64 en de SA 01 die op het Stoomfestival 1987 zijn debuut zal maken. Tevens heeft de CFV 3 V een optie genomen op een Duitse lokomotief van het type G 8 (BR 55), type 81.



Wat staat er dit jaar op het programma tijdens het Stoomfestival? Naast het non-stop verkeer van de stoomlokomotieven van de CFV 3 V op 26 en 27 september zullen op 27 september ook gelijktijdig de Belgische 29.013 en de Franse 140 C 231 (eigendom van de Ajecta) met een speciale trein vanuit Parijs te Mariembourg toekomen. Te Mariembourg en in de andere stations van de lijn zal de nodige animatie voorzien zijn. Ter informatie vermelden we hier nogmaals de telefoonnummers waarop men over al deze activiteiten meer informatie kan krijgen: 081/22.11.99 en 081/24.24.14 (inlichtingen in het Frans) of 012/74.19.07 (inlichtingen in het Nederlands).

P. Jacobs

Het is een kort treintje; slechts twee rijtuigen worden gesleept. Vooreerst een oud NMBS 2^e klasse-rijtuig van het type M1 dat echter tot buffetrijtuig werd omgebouwd. Verder nog een kleine generatorwagen. De kleurencombinatie: bordeaux met grijs integreert zich voortreffelijk in de grauwe industrieomgeving. Tijdens het vier uur durende culinaire festijn tuft deze combinatie tweemaal doorheen de Vilvoordse kanaalzone. Zo hebben we rustig de tijd om de watersporters op het kanaal zowel als de industrie-complexen, waarvan sommige een niet te betwijfelen historische waarde bezitten, te bekijken. Ook het «kopmaken» van het stomertje krijgt driemaal de nodige aandacht.

Hoofdzaak is vandaag echter het gastronomische menu. Dat beschrijven we echter niet. Je moet het zelf proeven. Enkel nog dit: wanneer de rit afgelopen blijkt te zijn, wordt van de meeste tafels niet opgestapt maar blijft de pousse-café veel langer dan gewoonlijk duren. Een duidelijke wenk dat het morgen niet enkel voor ons best weer Pasen mag zijn. Wie meer inlichtingen over de M.S.T.B. en haar akti-

viteiten wenst, richt zich tot: Dhr. Jean Duvivier, Harensessteenweg 494, B-1800 VILVOORDE. Tel: 02/252.03.19

C. Hertogs

20-09-1987: M.S.T.B. Stoomtrein-rijdag.
26-09-1987: Stoomtrein-avondrit met GASTRONOMISCH MAAL.

UITSTAPJES

Stoomtreinritten van de M.S.T.B.

Voor inlichtingen kunt U schrijven naar het M.S.T.B.-Secretariaat: vzw M.S.T.B., Harensessteenweg 494, B-1800 VILVOORDE.





Dit treinstel dat gefotografeerd werd op 16-08-1987 tussen Haute-Flône en Hermalle s/Huy laat ons de 5542 en 5523 zien tijdens het vervoer van de lege «Train blanc» (speciale trein met bestemming Lourdes), richting Bressous, waar een groot aantal zieken en bedevaartgangers deze trein zullen nemen. De trein wordt in Jeumont overgenomen door een BB 25.000 (SNCF).

Foto : G. Lejeune

LAATSTE BERICHTEN

In vakkringen wordt het voor mogelijk gehouden dat bij de aanvang van de winterdienstregeling op 27 september 1987, alle lokomotieven van de reeks 59, buiten dienst gesteld zullen worden. Voor onze lezers die deze lokomotieven nog in dienst willen zien en/of fotograferen, publiceren wij hieronder de huidige dienstregeling.

Opmerking: Wij beperken ons tot de treinen die gesleept worden tussen 7 en 22 uur. Op zondagen zijn er geen diensten voorzien, losse ritten werden niet opgenomen in onderstaande tabel.

Van	Naar	Vertrek	Aankomst
(Maandag tot vrijdag)			
Boom	Schelle	07.05	07.25
Mol	Antwerpen-Kiel	07.20	08.30
*Zandvliet	Muizen	07.25	08.41

Oudenaarde	Ruien	07.40	08.32
Antw.-Schijnpoort	Antwerpen-Kiel	08.00	08.12
Lillo	Boom	08.10	09.20
*Zandvliet	Muizen	08.30	10.11
Lillo	Vilvoorde	08.55	10.12
(1)Herentals	Antw.-Schijnpoort	09.10	09.40
Ruien	Gent-Zeehaven	09.32	12.00
Boom Schelle		09.45	10.11
Antw.-Schijnpoort	Antwerpen-Kiel	10.10	10.20
*Muizen	Zandvliet	10.50	12.00
*Zandvliet	Leuven	11.05	12.35
Schelle	Boom	11.10	11.30
Schaarbeek	Antw.-Schijnpoort	11.32	12.21
*Leuven	Zandvliet	11.50	13.30
Boom	Schelle	12.00	12.52
*Zandvliet	Leuven	12.50	14.50
*Leuven	Zandvliet	13.11	14.50
Gent-Zeehaven	Lillo	13.18	15.30
Schelle	Boom	13.50	14.10
Boom	Lillo	14.30	15.30
Zandvliet	Antw.-Schijnpoort	14.30	15.10
(2)Antw.-Schijnpt.	Gent-Zeehaven	14.30	15.50
(3)Antw.-Schijnpt.	Gent-Oost	14.30	15.50
Antw.-Schijnpoort	Boom	15.00	15.30
Antwerpen-Noord	Antwerpen-Kiel	15.05	15.32
(2,4)Antw.-Schijnpt.	Belgische basis	15.10	15.40
(4)Antw.-Schijnpt.	Herentals	15.50	16.30
(2,4)Belg. basis	Aachen-West	16.20	20.30
*Leuven	Zandvliet	16.20	18.11
*Zandvliet	Antw.-Schijnpoort	16.41	17.12
(2)Merelbeke	Antw.-Schijnpoort	17.00	18.02
(3)Merelbeke	Antw.-Schijnpoort	17.00	17.55
Antwerpen-Kiel	Antwerpen-Noord	17.20	18.00
(4)Herentals	Schaarbeek	17.30	18.25
Boom	Antwerpen-Kiel	17.45	18.05
Antw.-Schijnpoort	Zandvliet	18.20	19.10
(4)Schaarbeek	Antw.-Schijnpoort	18.50	19.40
Angola	Leuven	19.05	20.22
Antwerpen-Kiel	Antw.-Schijnpoort	19.07	19.30
Petrol	Leuven	19.30	21.50
*Zandvliet	Leuven	20.00	21.40

* = ook op zaterdag

(1) = enkel op dinsdag en vrijdag



- (2) = enkel op maandag
(3) = enkel op donderdag
(4) = enkel op woensdag

P.S.: Deze opgave is zonder garantie. Het is steeds mogelijk dat een trein afgelast wordt of een lokomotief van de reeks 59 vervangen wordt door een lok van een andere reeks.

Tekst en foto: Max Delie

SPOORLIJN NAAR ALMERE GEOPEND

In juni 1980 werd het tracé van de spoorlijn Weesp - Almere - Lelystad definitief bepaald. Na zeven jaren van ontwerpen en bouwen kon dan op 29 mei 1987 de lijn officieel worden geopend door de Minister van Verkeer en Waterstaat, Mevrouw Smit-Kroes. Nu is de spoorlijn nog in gebruik tot Almere Buiten, in 1988 zal de trein ook Lelystad kunnen bereiken.

De nieuwe spoorlijn is 47 km lang, geheel kruisingvrij van het andere verkeer en de treinen kunnen er 160 km/h rijden. Voorlopig is de maximumsnelheid echter bepaald op 140 km/h. Komend van Amsterdam en het vernieuwde station van Weesp passerend, takt de lijn kruisingvrij in noordelijke richting af de Keverdijkse Polder in. Na Weesp ligt de Flevolijslijn nog 7 km op «het oude land» en hij passeert daar nog rijksweg 1 en de Naardertrekvaart over zeer fraaie viaducten. Het spoor daalt dan om zo laag mogelijk onder de vliegroute van de aalscholvers van en naar het Naardermeer door te komen. Van hieraf gaat het de helling op naar de inmiddels al «fotobekende» Hollandse Brug over het IJmeer, waar zowel de spoorweg, de rijksweg als de provinciale weg het «nieuwe land» in gaan. Na over de Hoge Vaart, de Lage Vaart en de provinciale weg te zijn gegaan, wordt het nu nog geheel tussen het bouwland gelegen station Almere Centraal bereikt. Iets verder ligt het zeer fraai in het nieuwe stadscentrum geïntegreerde station Almere Centraal, dat vier sporen telt. Zes kilometer ten noordoosten hiervan ligt het voorlopige eindpunt van de lijn, Almere Buiten.

Naast deze drie stations zijn er in Almere nog twee gepland. Na één hiervan, de werknaam is Almere 5, wordt het stedelijk gebied verlaten en wordt koers gezet naar Lelystad. Om de Oostvaardersplassen, over de Knardijk en door de Hollanders Hout komt men dan het deels nog niet bebouwde gebied van Lelystad binnen. Lelystad krijgt twee stations, Centrum en Zuid. Zeven kilometer verder is een opstel-terrein in aanleg. Voorts is er ook rekening gehouden met eventuele vervolgprojecten, zoals de Zuiderzeelijn (naar Friesland en Groningen), een doortrekking naar Dronten, Kampen en Zwolle en een doortrekking naar de eventueel aan te leggen Markerwaard.

Om later ook rechtstreeks, dus zonder overstappen in Weesp, van Lelystad en Almere in de richting Hilversum te kunnen reizen, is er een studie gaande naar de mogelijkheid om een extra aftakking te maken van de Gooijlijn naar de Flevolijs, de z.g. «Oostboog».

Na de opening in de ochtend van 29 mei, volgde er 's middags een druk bezochte open dag voor NS- en VAD-personeel. Op 30 mei was het de beurt aan het publiek, dat daar massaal toestroomde. Op 31 mei was het net of er niets aan de hand was en reden de treinen gewoon volgens dienstregeling, alsof het nooit anders was geweest.

Richard de Leeuw



1. Uitzicht op station Almere CS met zijn voorplein tijdens de feestelijkheden op de dag van ingebruikname, 29 mei 1987. De dubbeldekker in het station heeft de genodigden gebracht en wacht geduldig tot het einde van de bijeenkomst in een nabij gelegen theater, om daarna terug te rijden naar Weesp.

Foto: Richard de Leeuw



2. De dubbeldekstam die de genodigden naar Almere bracht werd zowel met kransen als met stickers versierd. Stuurstandrijtuig 26 107 onder de mooie overkapping van station Almere Centraal. (29-05-1987)

Foto: Richard de Leeuw

3. Dit is inmiddels een dagelijks beeld: een dubbeldekstam passeert de Hollandse Brug, die de grens vormt tussen het oude en het nieuwe land. (19-05-1987)

Foto: Richard de Leeuw





Spoorweg 7/1987 **JOURNAAL**

FL 9,80
BF 185

**Type 62 in model - Re 6/6 van de SBB - NS 3900 - Technische
bespreking van een model - Nieuwsjournaal - Grote
modelbouwwedstrijd - Eurocity - Wetenswaardigheden**

