



Spoorweg 8/1987 **JOURNAAL**

FL 9,80
BF 185

**MONTZEN / AACHEN-WEST - STOOMMANIFESTATIE H.S.M. - TYPE I N.M.B.S.
ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN VAN DE H.T.M. - NIEUWSJOURNAAL
ZWARE VRACHTWAGENS IN MODEL - WETENSWAARDIGHEDEN**



TRIX®

S.A. VERBOVEN N.V. - SOLE IMPORTER
RUE DES TECHNOLOGIES 22 - 1340 OTTIGNIES
TEL. (010) 61 59 29

OFFRE SPECIALE*

RECEVEZ GRATUITEMENT!

- Catalogue 87-88
- Feuillelet nouveautés 87
- Brochure HO-International
- +1 cadeau surprise

POUR RECEVOIR VOTRE COLIS: TELEPHONEZ AU (010) 61 59 33 (de 9 à 17 h.)
OU ☎ (010) 61 59 29 (soir & W.E.)

GRATIS VOOR U!

- Kataloog 87-88
- Folder nieuwigheden '87
- Brochure HO-Internationaal
- +1 gratis geschenk

SPECIAAL AANBOD*

OM UW KOLI TE BEKOMEN BEL Nr. (010) 61 59 33 (van 9 tot 17 u.)
OF ☎ (010) 61 59 29 ('s avonds & W.E.)

(*) SANS OBLIGATION D'ACHAT
OFFRE VALABLE UNIQUEMENT EN BELGIE ET AU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

(*) ZONDER AANKOOP VERPLICHTINGEN
AANBOD ENKEL GELDIG IN BELGIE EN GROOT-HERTOGDOM LUXEMBURG

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

8/1987

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
Layout en grafiek: K. Heidbreder

Redactie adres voor Nederland
Spoorweg Journaal nederland
Postbus 648
NL 3200 AN Spijkenisse

Tekstverwerking: s.a. Editions H.K.

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.

GRENSSPOORWEG MONTZEN – AACHEN-WEST	4
STOOMMANIFESTATIE HOORN – MEDEMBLIK	8
STOOMLOKOMOTIEF 1.002 VAN DE N.M.B.S.	12
DE ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN VAN DE HAAGSE TRAM	14
L.S.M. : EEN FICTIEVE BAAN IN HET VLAKKE LAND	18
IN DE VLAAMSE ARDENNEN	22
„ACHTER DE ZEVEN BERGEN“	30
NIEUWSJOURNAAL	38
ZWARE VRACHTWAGENS ALS MODEL	42
WETENSWAARDIGHEDEN	46

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 : Alweer reed de „Oriënt Express“ door Nederland en België. Op zaterdag 13 juni reed de trein, bestaande uit 5 rytuigen, naar Amsterdam en de zondag erna ging de rit van Amsterdam naar Parijs. Op beide dagen werd de trein getrokken door E-loc – 1302. Op de foto, die genomen werd op 13 juni 1987, zien we de „Oriënt Express“ op weg naar Amsterdam, in de omgeving van Voorschoten. **Foto : Paul Dijkman**

Foto achterpagina : Een zeldzame verschijning! De 5510 met elektrische verwarming in het zeer mooie portaal, in DB-stijl, van de Gemmenichertunnel (07-08-'87).

Foto : G. Lejeune



DE GRENSSPOORWEG MONTZEN-AACHEN WEST

Langs deze spoorlijn gebeurt de belangrijkste uitwisseling van goederen tussen de NMBS en de DB. Op werkdagen bollen er 80 tot 100 treinen over.

KENMERKEN :

Tussen de 2 vormingsstations is deze dubbelsporige lijn, die nog steeds met dieseltraktie uitgebaat wordt, 10 kilometer lang. Na het uitrijden van Montzen, vind je het

enige kunstwerk dat die benaming waard is, namelijk het viaduct van Moresnet. Het werd tijdens de Eerste Wereldoorlog grotendeels door Russische gevangenen gebouwd. Het is het langste viaduct op het NMBS-net. Over een afstand van 1107 meter vind je 22 metalen brugdekken terug, die elk 48 meter overspannen. Het viaduct rust op twee landhoofden en 21 pijlers. De grootste hoogte bedraagt 67 meter. Het via-

dukt overspant het riviertje „de Gueule” en het dorpje Moresnet. Het overrijden van dit kunstwerk biedt niet enkel een prachtig uitzicht, maar is tevens zeer opzienbarend. Bij een toeristische treinrit zou het berijden van het viaduct zeker het hoogtepunt van de uitstap vormen.

Na het viaduct, beschrijft de lijn een ruime, lichthellende S-boog in de bossen tussen Moresnet en Gemmenich (1). Ze komt dan



2. Op deze foto, die gemaakt werd tijdens een fel onweer in juli 1982, zien we de 5192 van het depot van Hasselt met een lege „cokes”-trein ter hoogte van de inmiddels gesloopte „Block 16”.

Foto : P. Bartholomy

4. De 215-123-1 van het depot van Aachen-West steekt het viaduct van Moresnet over met een „cokes”-trein (afkomstig uit Alsdorf (RFA)), met bestemming Differdange te Luxemburg (mei 1983).

Foto : P. Bartholomy

3. 30-11-1986 : De 1815 - CFL aan de kop van een „coke“-trein voor Esch/Belval vertrekt vanuit Aachen-West richting Montzen en wordt tot aan de tunnel geduwd door 2 BR - 215 van de DB. Foto : G. Lejeune



1. De 5537 in de grote bocht van Buchhausen, net voorbij het viaduct van Moresnet dat op de achtergrond zichtbaar is (12-07-'86).

Foto : G. Lejeune

terecht in een tunnel die langs Belgische zijde „Tunnel van Botselaar“ genoemd wordt en langs de Duitse kant „Gemmichse tunnel“ heet. Hij ligt trouwens vlak op de grens tussen de beide landen en vlakbij het Drielandenpunt, waar Nederland, Duitsland en België elkaar raken.

Na het verlaten van de 871 meter lange tunnel, waarvan er 250 meter op NMBS-terrein liggen, leidt een 4,6 kilometer lange helling van 17 ‰ naar het station Aachen-West. Dit is gelegen op de as Keulen-Aken-Düsseldorf. Om elk losslagen tijdens de afdaling te voorkomen, moeten alle treinen kunnen stoppen tussen twee borden die zich voor de tunnel van Botselaar bevinden. Zo kan de werking van de remmen gecontroleerd worden. Wat we ook opmerken is

dat de lijn langs Duitse zijde reeds 15 jaar geëlektrificeerd is.

Rond 1973 beëindigden de stoomlokomotieven van de Baureihe 50 van Aachen-West de pendeldiensten naar Montzen. Ze werden toen afgesteld of overgebracht naar Stolberg, van waaruit ze toch nog naar België reden. Tot 31 maart 1976 stoomden ze immers nog tot Raeren. Momenteel worden bij vertrek uit Aachen-West de treinen die met een enkele lok naar Montzen bollen, maar meer dan 800 ton wegen, tot aan de tunnel opgedrukt door een elektrische lok (reeks 141 of 151 van de DB).

VERVOER :

Het gaat hier meestal om bloktreinen (een-vormige samenstelling) van en naar Antwer-

pen of Frankrijk. Je komt vaak treinen tegen met wisselstukken voor de automobielfabrieken van VW, Ford en Opel te Vorst, Genk en Antwerpen. Verder bollen er kolen-treinen voor de Belgische staalbedrijven en treinen met cokes voor ARBED in Esch Belval (Luxemburg). Reizigerstreinen komen er niet voor behalve wanneer er problemen zijn op de lijn 37 tussen Welkenraedt en Aken.

TRAKTIE :

Alle grote NMBS-diesellokomotieven komen dagelijks voorbij : 55-ers van Montzen en Kinkempois, Hasseltse 51-ers, 59-ers van Antwerpen-Dam en 52-54 diesels van Ronet. Sinds de elektrificatie van het vak Visé (Wezet) - Montzen, in juni 1984,





5. De 59 in dubbeltractie met het „Chiquita“-treinstel dat bananen vervoert van Antwerpen naar Basel, passeert Buchhausen in het volle licht van de ondergaande zon. Deze tweewekelijkse trein is sinds een jaar de enige die door de 59 vanuit Antwerpen naar Montzen en Duitsland getrokken wordt.

Foto : G. Lejeune

6. De 5185 uit Hasselt in de afdaling naar Aachen-West en een goederenstel komende van Ford-Genk, 18-06-1987.

Foto : G. Lejeune



7. De twee BR types 215 van het depot van Aachen-West werden tezamen met de goederentrein van het station Montzen gefotografeerd ter hoogte van Moresnet-Buchhausen (januari 1983).

Foto : P. Bartholomy



komen de machines van Ronet en Antwerpen-Dam nog slechts uitzonderlijk tot inzet op de lijn. Deze elektrificatie laat trouwens het in elektrische tractie berijden toe van de verbindingen Montzen-Erquelinnes en Montzen-Antwerpen. Sinds 1 oktober 1986 rijden ook loks van de CFL (reeks 1800/Luxemburgs spoorwegen) tot Aachen-West. Ze worden bestuurd door een machinist van Gouvy die de heen- en terugrit uitvoert (Luxemburg-Luik-Visé-Montzen-Aachen-West).

De DB-diesels die gebruikt worden op de lijn zijn meestal van de reeks 215. Af en toe, wanneer er veel vervoer is, treft men ook een 211 of 290 aan. Hoewel het aantal gereiden kilometers van de lokomotieven van beide maatschappijen min of meer gelijk is,





worden ze toch elke dag opgeteld. Sinds juni 1987 werden er 3 DB-loks toegewezen aan Montzen. Ze worden bestuurd door personeel van deze stelplaats. Op die wijze wordt het aantal kilometers opgedreven als compensatie voor het aantal dat op de lijn Aken-Keulen gereden wordt door de reizigerstreinen (door een Belgische lokomotief getrokken) van en naar België.

Toelichting : (1) Achter het viaduct van Moresnet bevindt zich de vroegere vertakking naar Aachen-Süd, verlaten op het einde van de jaren zestig. Aan de tunnel van Botselaar zijn nog enkele sporen te vinden van de aftakking die leidde naar lijn 39 Aachen-West - Botselaar - Plombières. Deze aftakking werd ontmanteld in 1957.

Georgy Lejeune

8. Een 1800 CFL met een lege „coke” – trein Luxemburg – Aachen-West, gefotografeerd op het viaduct van Moresnet op een hoogte van 60 m (21-10-'86).
Foto : G. Lejeune

9. De 5403 met de doorvoertrein Erquelinnes – Aachen-West komt de Gemmenichtertunnel, met typisch DB tunnelportaal, uitgereden (16-05-1982).
Foto : G. Lejeune





In de vroege ochtend worden de locomotieven voor die dag opgestookt. Voor de locloods in Hoorn treffen we de locs 7742, 21 en 30 (21-07-'87). Foto : H. van Keulen



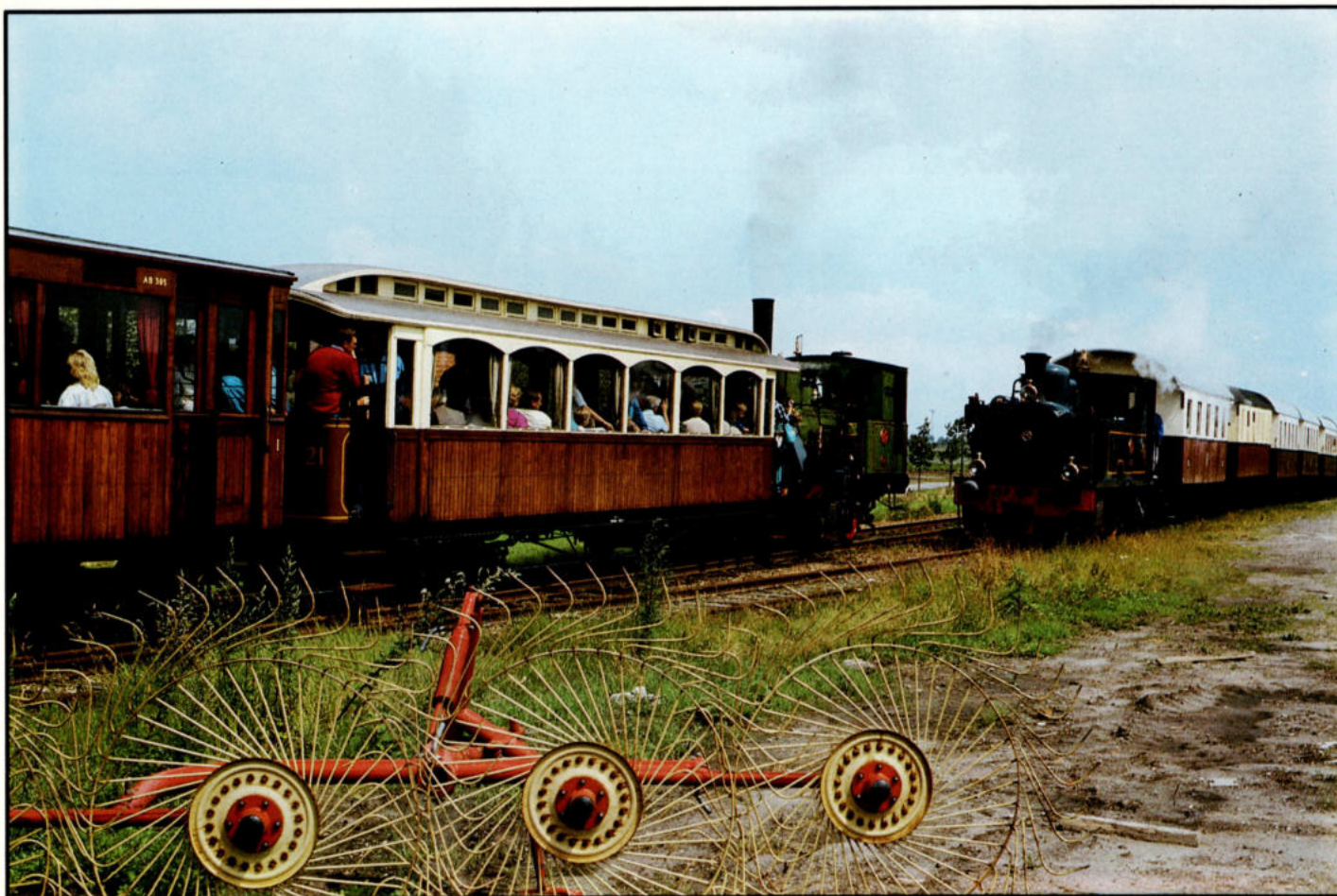
STOOMMANIFESTATIE HOORN – MEDEMBLIK

Van 21 tot en met 26 juli werd uitgebreid aandacht besteed aan het feit dat de lokaalspoorweg Hoorn – Medemblik 100 jaar geleden in gebruik werd genomen. Dit

jubiläum werd gevierd op een wijze, die we zo langzamerhand wel gewend zijn van de Museum Stoomtram Hoorn – Medemblik : tot hoogglans gepoetste locomotieven,

Hoorn, Holenweg : loc 7742 „Bello” heeft de eer de extra tram naar Medemblik te mogen trekken, met aan boord Staatssecretaris Evenhuis (21-07-'87). Foto : H. van Keulen





Kruising van de lange lokaaltrein met loc 5 en de historische stoomtram met loc 30 in het door z'n aardappels beroemde Opperdoes (21-07-'87).

Foto : H. van Keulen

lange treinen en diverse activiteiten daaromheen.

De feestweek werd op enthousiaste wijze gestart door de Heer Evenhuis, Staatssecretaris van Economische Zaken. Net als de ruim 17.000 bezoekers heeft hij genoten van een rit per SHM-stoomtram.

Door locomotief 5 werd dagelijks tweemaal een lange tram naar Medemblik gebracht. Locomotief 30 verzorgde dagelijks een slag naar Medemblik met de historische tramrijtuigen. Tussen Hoorn en Wognum werd

bovendien gependeld door „Bello” met enkele lokaalspoorrijtuigen. In het weekeinde werd deze al vrij intensieve dienst nog aangevuld met een retourrit met een goederentrein met enkele personenrijtuigen, getrokken door locomotief 21 van de vroegere Limburgsche Tramweg Maatschappij. De wijnrode loc – 16 verzorgde toen de rangeerdienst op het emplacement van de SHM in Hoorn. De stoomkraan demonstreerde zijn kunnen en in een grote feesttent naast het emplacement werd

onder andere een modelspoor koop – en ruilbeurs gehouden. Een leuke verrassing was het (rijdend!) optreden van een dixielandorkest op een platte wagen achter de pendeltram Hoorn-Wognum.

Hoewel het weer het duidelijk liet afweten, zorgde de intensieve stoomtramdienst zoals vanouds weer voor een uniek schouwspel. Sommige trams kruisten op het 20 kilometer lange traject met 3 trams uit de andere richting. Het binnenlopen in Hoorn van loc 5 met trams van soms wel 15 rijtuigen was

Loc 30 is met de stoomtramrijtuigen in volle vaart onderweg tussen Midwoud en Abbekerk (21-07-'87).

Foto : H. van Keulen





Op dinsdag 21 juli verzorgde loc 21 bij wijze van uitzondering de tractie voor de pendeldienst naar Wognum. Hier rijdt de lokaaltrein langs de Holenweg in Hoorn (21-07-'87).
Foto : H. van Keulen

steeds weer spectaculair. Indrukwekkend was ook het combineren op zaterdag en zondag van de pendeldienst naar Wognum getrokken door loc 7742 met de lange goe-

derentrein naar Medemblik achter loc 21 : een nog niet eerder getoonde combinatie. Zoals verwacht is het geen „stoffig” jubileum geworden. We kijken dan ook reikhal-

zend uit naar een volgend evenement bij de Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik.

Peter van Dorp

De stoomtram met loc 30 passeert het voormalige station Benningbroek-Sijbekarspel, waarin nu een bedrijf is gevestigd (21-07-'87).

Foto : P. van Dorp



Jocadis

SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53

Brusselstraat 53

ENGHIEN 1390 EDINGEN
(Belgium)

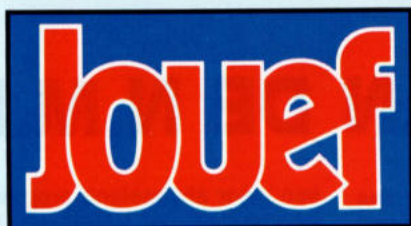
Tel. 02/3957105

AUTORAIL 46 SNCB

- Boîte de construction laiton / métal blanc
- Moteur 5 pôles ROCO
- Transmission par cardan à 1 bogie
- 4 versions possibles
- La caisse est livrée cintrée et soudée

MOTORWAGEN 46 NMBS

- Bouwdoos messing / wit metaal
- Aandrijving via een as door een vijf-polige ROCO motor
- Vier verschillende modellen
- De kast wordt voormonteerd geleverd



HO-Modeltreinen
Hoe-Eggerbahn
HO-Bouwdozen

In de maanden oktober en november krijgt U bij aankoop van JOUEF producten ter waarde van fl *75,- EEN uiterst handig en nuttig kado; een voor iedere modelspoorder/hobbyïst onmisbare universele spanningzoeker met LED-indicatie. Winkelwaarde van dit apparaat is fl 14,-.

Wat moet U doen om in het bezit te komen van dit uiterst handige apparaat : Stuur Uw kassa-aankoopbon, die voorzien moet zijn van naam en adres van de winkelier, alsmede de catalogusnummers van de aangekochte artikelen tezamen met een briefje waarop Uw eigen naam en adres vermeld staan naar : Modelbouw Rijnmond, Postbus 743, 3000 AS ROTTERDAM en U krijgt per omgaande en zonder verdere kosten Uw kadootje thuisgestuurd. Heeft U liever de helft van de waarde van het kadootje aan geld terug, zet dan op het briefje met Uw naam en adres ook duidelijk Uw bank - of gironummer; in dat geval krijgt U van ons fl 7,-.

Indien Uw modelspoorwinkelier het door U gewenste artikel niet in voorraad heeft, dan is één telefoontje van hem voldoende om het in huis te krijgen.

* Deze actie duurt tot en met 30 november en geldt alleen voor de door Modelbouw Rijnmond geïmporteerde en gedistribueerde artikelen.

MODELBOUW RIJNMOND
POSTBUS 743 - 3000 AS ROTTERDAM TEL. (010)-4778869

Vraagt ook eens naar ons complete programma spoor „0“-artikelen voor schaal en tinplate rijders. Wij leveren :

ATLAS
ATHEARN
GAR GRAVES
KADEE
KEIL-LINE
LIMA
LIONEL
PAYA
POLA-MAXI
RAIMO
RIVAROSSE
WEAVER
WILLIAMS

(bovenstaande merken zijn dus alle spoor „0“ 32 mm).



1. 1954 : De 1.032 van het type I verlaat het station van Leuven tijdens de electrificatie.

Foto : Paul Pastiels

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

Het vorige artikel eindigde op 3 juli 1954 met de overplaatsing van de lokomotief 1.002 van Oostende naar Schaarbeek wegens de invoering van de elektrische traktie op de lijn Brussel-Oostende. Daar de

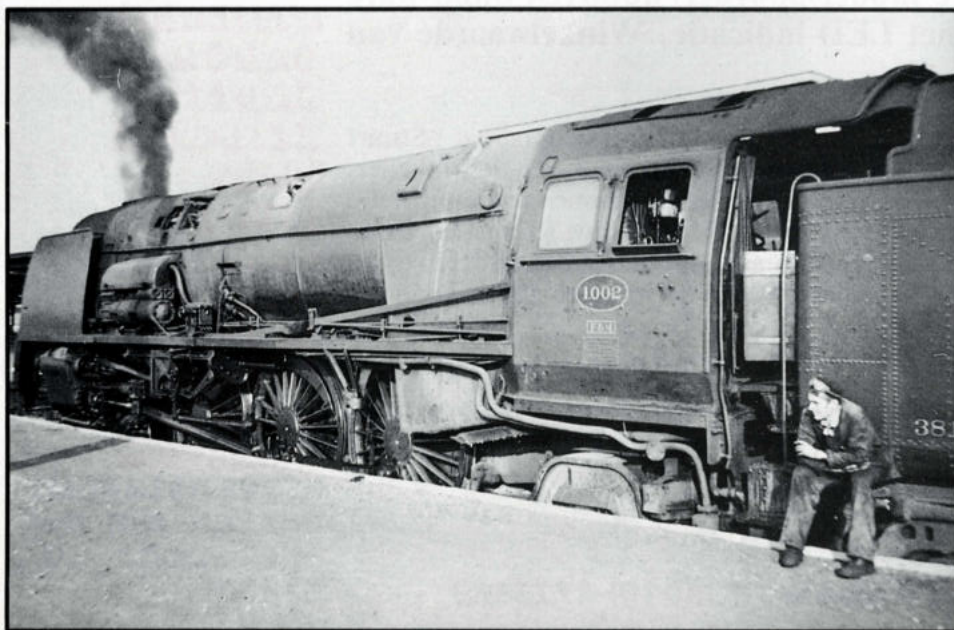
lokomotieven van het type 10 de slijtgrens bereikt hadden en buiten dienst gesteld werden, namen de types 1 geleidelijk hun taken over.

In haar nieuwe stelplaats kreeg de 1.002

een meer afwisselend programma te verwerken door het slepen van treinen naar Verviers, Pepinster en zelfs Luxemburg. De trein nr. 38 van Luxemburg naar Brussel-Noord werd hierbij door een elektrische lokomotief van het type 101 (in de nieuwe nummering reeks 29) door de Noord-Zuid verbinding geduwd. Er werden ook semi-directe treinen gereden naar Mons, Kortrijk, Blankenberge en Lille in Noord-Frankrijk. In oostelijke richting werd de trein nr. 70 Brussel-Zuid naar Herbesthal en terug gesleept.

De winterdienstregeling van 1954 die inging op 17 oktober, bracht als enige wijziging dat er geen diensten meer naar Luxemburg voorzien waren voor de types 1. Doch met de zomerdienstregeling van 1955, die aanving op 22 mei, werd opnieuw een trein, nummer 448, gereden naar Luxemburg. Terug naar Brussel-Noord ging het met trein nr. 403. Nieuw was de inzet naar Oude-naarde.

Met ingang van de winterdienstregeling op 2 oktober 1955 werd de lijn Brussel-Liège elektrisch bereden. Dit had tot gevolg dat de lokomotieven van het type 10 volledig uit de inzetreeks met het type 1 verdwenen en de stelplaats haar types 1 afkomstig van



2. De lokomotief 1.002, als omnibus, staat stil in het station van Mons, wachtend op het vertreksein richting Brussel (08-08-1962). Foto : D. Pottiers, collectie P. Jacobs



3. Mei 1955 : De 1.005 van het type 1 rijdt het station van Liège-Haut-Pré binnen.

Foto : A. Paix, collectie M. Delie

Herbesthal moest afstaan aan Schaarbeek (1.007, 1.009, 1.011, 1.030, 1.034). Van het palmares van de types 1 werden de treinen naar Liège en Herbesthal geschrapt. Doch zoals vroeger werden er treinen naar Luxemburg, Mons, Oudenaarde en Kortrijk gesleept. De zomerdienst van 1956 ving aan op 3 juni en betekende het definitieve einde van de inzet van de types 1 op de lijn naar Luxemburg.

Opmerkelijk was de inzet van een type 1 in de lichterdienst van trein 39 op zaterdag en zondag tussen Brussel-Noord en Jemelle. Op zondag reed de lokomotief van Jemelle naar Marloie om daar een goederentrein op te halen en deze naar Schaarbeek te brengen. Op 31 augustus werd de 1.002 uit dienst genomen en voor groot nazicht naar de centrale werkplaats Salzinnes gebracht. Op 1 oktober ging de 1.002 zijn nieuwe stel-

plaats Brussel-Zuid vervoegen. Door het invoeren van de elektrische tractie op de lijn Brussel-Luxemburg waren de types 1 te Schaarbeek overbodig geworden. Er bleven voor deze machtige Pacifics enkel diensten over naar Kortrijk, Tournai en Mons, waarvoor Brussel-Zuid dan ook de meest geschikte stelplaats was.

P. Jacobs

4. De 1.015 in het station van Liège-Haut-Pré tijdens de electrificatie van de lijn Brussel-Liège in 1955.

Foto : A. Paix, collectie M. Delie





1. Op de allerlaatste rit van de goederenram bestond deze uit loc H52 en één koelwagen met vis, bestemd voor Sicilië. Het HTM-personeel poseert voor deze gelegenheid op het emplacement Delfiselaan.

Foto : J. Blok

DE ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN VAN DE HAAGSE TRAM

De Haagse tramlijn 11 is sinds zijn opening altijd een buitenbeentje geweest. Hij verbindt het NS-station Hollands Spoor met de kustplaats Scheveningen. Het eindpunt in Scheveningen ligt aan de boulevard, in de omgeving van de havens. De hele lijn bestaat uit vrije baan.

Als elektrische sneltramlijn werd lijn 11 geopend op 15 juli 1927. Vanaf 1886 tot 1 januari 1926 werd dit traject bereden door de stoomtrams van de H.S.M.. De Haagse

tram kon pas na langdurige onderhandelingen met de modernisering en elektrificatie van de lijn beginnen, omdat de Nederlandse Spoorwegen eisten, dat haar goederenwagens van en naar het emplacement Duinstraat in Scheveningen vervoerd konden worden. Hiertoe moest de H.T.M. een





van de normale trams afwijkend railprofiel kiezen, moesten er speciale puntstukken en strijkgelassen in de wissels worden gemontereerd en moesten er elektrische lokomotieven worden aangeschaft. Over deze lokomotieven willen we iets meer vertellen. De twee Bo'Bo'-loks, die vanwege hun uiterlijk al snel de bijnaam „strijkijzers” kregen, werden in 1927 door Siegerner Eisenbahnbedarf gebouwd. De elektrische uitrusting was afkomstig van Siemens Schuckert Werke en de loks hadden normaal spoorweg stoot- en trekwerk, maar waren ook voorzien van bekerkoppelingen. Pas na de oorlog werden zij opgenomen in het nummerschema voor werkwagens van de H.T.M.; ze kregen de nummers H51 en H52.

Nog enige technische gegevens :

Lengte	9700 mm
Breedte	2200 mm
Radstand draaistellen	1600 mm
Hartafstand draaistellen	4200 mm
Wieldiameter	875 mm
Gewicht	36000 kg
4 tractiemotoren vermogen	4 x 50 kW
Overbrengingverhouding	1 : 6,15
Bovenleidingsspanning	600 V =

De loks hadden als thuishaven de loods aan de Delftselaan, waar ook klein onderhoud plaatsvond. Voor grotere reparaties en revisies werden zij op asbreukwagentjes overgebracht naar de werkplaats aan de Lijsterbesstraat. Dit in verband met het afwijkende profiel van wielbanden en flenzen. N.S. bracht de voor Scheveningen bestemde goederenwagens van Den Haag HS naar de Delftselaan over een niet geëlektrificeerd spoor, dat naast het dubbelspoor van tramlijn 11 lag. Tot in de jaren vijftig gebeurde dat meestal met een stoomlokomotief, later werd dit uiteraard overgenomen door dieseltractie. Was het gerangeerd met zo'n grote trein over het toen al drukke Hobbemaplein altijd al lastig voor het overige verkeer, later werd dat door de toegenomen verkeersdrukte ronduit hinderlijk. Meestal werd er tweemaal per dag naar

3. De N.V.B.S. organiseerde voor haar leden een afscheidsrit, waarbij lok H52 twee NS-blokkendoorsrijtuigen (B-5351 en B-5352) aan de haak kreeg. Hier staat de tramtrein op het emplacement Duinstraat te wachten voor de retourrit naar het Hobbemaplein (11-05-1974).

Foto : H. van Keulen

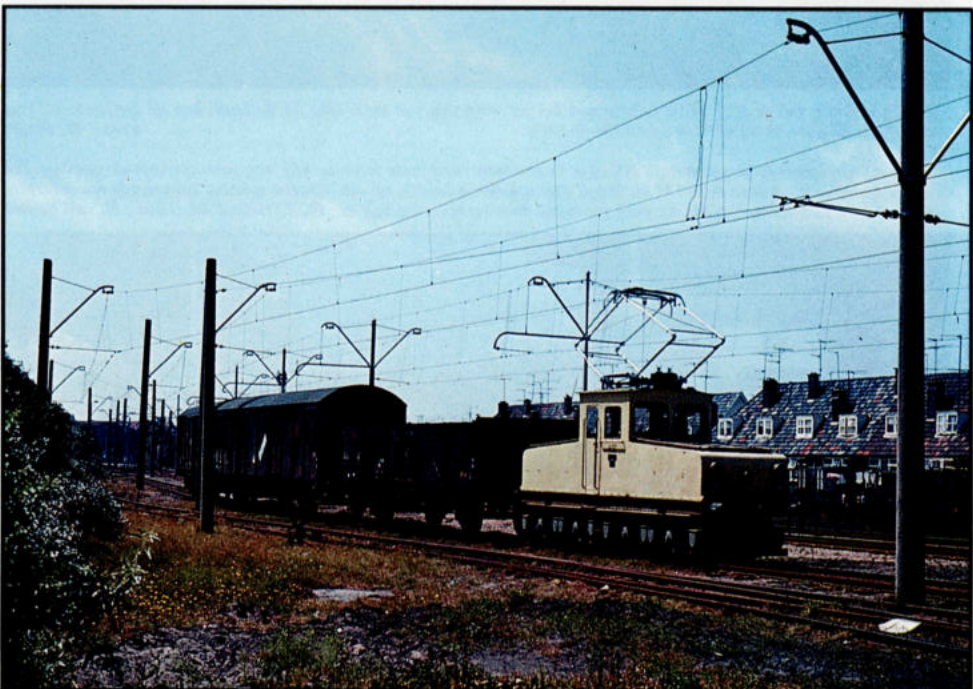


4. De H52 is met de goederenram aangekomen op het emplacement Delftselaan, waar NS 2418 gereed staat om het convooi over te nemen (03-10-'74).

Foto : J. Blok

5. Een goederenram, getrokken door HTM-lok H52, berijdt het emplacement Duinstraat in Scheveningen (15-07-1971).

Foto : H. van Keulen



2. Lok H51 met een goederenconvooi uit Scheveningen rijdt hier langs de Conradsrade in Den Haag (15-06-1966).

Foto : H. van Keulen



6. Elektrische lokomotief H52 tijdens een rangeermanoeuvre op het emplacement naast de halte Hobbemaplein van tramlijn 11, waarop PCC's van de serie 1101-1200 in dienst zijn (03-08-1970). Foto : H. van Keulen



7. Een Unimog van de H.T.M. is behulpzaam bij het weghalen van de E-loks uit de loods aan de Delftselaan. Van de H51 is de pantograaf al verwijderd (04-09-1979). Foto : H. Peters

8. De NS-goederenlijn tussen station HS en de Delftselaan werd in de jaren tachtig nog gebruikt voor de aanvoer van nieuw trammaterieel voor de HTM uit België. Het afladen gebeurde op een daartoe speciaal aangelegde spoorverbinding. Rechts railslijptram H23, die werd verkregen door verbouwing van een PCC (15-04-1981). Foto : H. van Keulen



Scheveningen gereden, in de laatste jaren nog maar eenmaal. De H51 of H52 reden vanaf het emplacement bij de Delftselaan, via een daar gelegen wisselverbinding, de elektrische tramlijn op. Omdat de snelheid van zo'n convoi lager was dan die van de trams, werd altijd vertrokken dadelijk nadat een lijn 11 in de richting Scheveningen gepasseerd was. Naar Scheveningen toe bestond het vervoer veelal uit kolen, hout en zout. In omgekeerde richting was de lading van de goederenwagens meestal vis (hoe kan het anders!), lompen en oud papier.

Aan dit unieke vervoer over een stadstramlijn kwam in 1974 een einde, toen de H.T.M. besloot om per 16 december het goederenvervoer „tijdelijk” te staken. Nadat enige gemeenteraadsleden hierover vragen in de Raad hadden gesteld, zegde men toe een onderzoek te zullen laten uitvoeren naar de toekomstmogelijkheden van goederenvervoer per rail naar Scheveningen. Optimisten meenden dat de op Groot Brittannië varen- de Norfolk Line voor een behoorlijk containervervoer zou kunnen zorgen. Het is nooit zo ver gekomen, de dienst werd niet meer hervat.

De beide lokomotieven bleven tot september 1979 in hun loods aan de Delftselaan staan, toen die moest worden gesloopt in verband met andere bouwplannen. Via enige omzwervingen kwam één lok, de H52, terecht bij de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam. De andere kon de zeelucht kennelijk niet missen en staat nu in de romneyloods van de Werkgroep Scheveningen van de Tramweg Stichting. Wanneer beide organisaties voldoende morele, maar vooral ook financiële steun van U krijgen, blijven deze twee vertegenwoordigers van een uniek stukje Nederlandse vervoersgeschiedenis voor het nageslacht bewaard.

UN GRAND CONSTRUCTEUR FAIT
DU BELGE!

BELGISCH MATERIAAL VAN EEN
GROTE CONSTRUCTEUR!



Et. M. DE PREST

spri/pvba

Allée Verte 82 - B-1000 BRUXELLES



Dernière Nouvelle / Laatst Nieuws / Livrable en novembre /
Leverbaar in november Diesel Série / Reeks 59 Verte / Groen /
Avec trois numéros différents / met drie verschillende nummers

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

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



B & K - Modellbahnbau

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

Vorbildgetreue, feinstdetaillierte Modellbausätze für anspruchsvolle Modelleisenbahner

RUCCO - HO

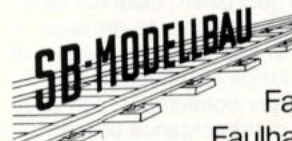


Herkat

AKU-Modelleisenbahnen

BEMO

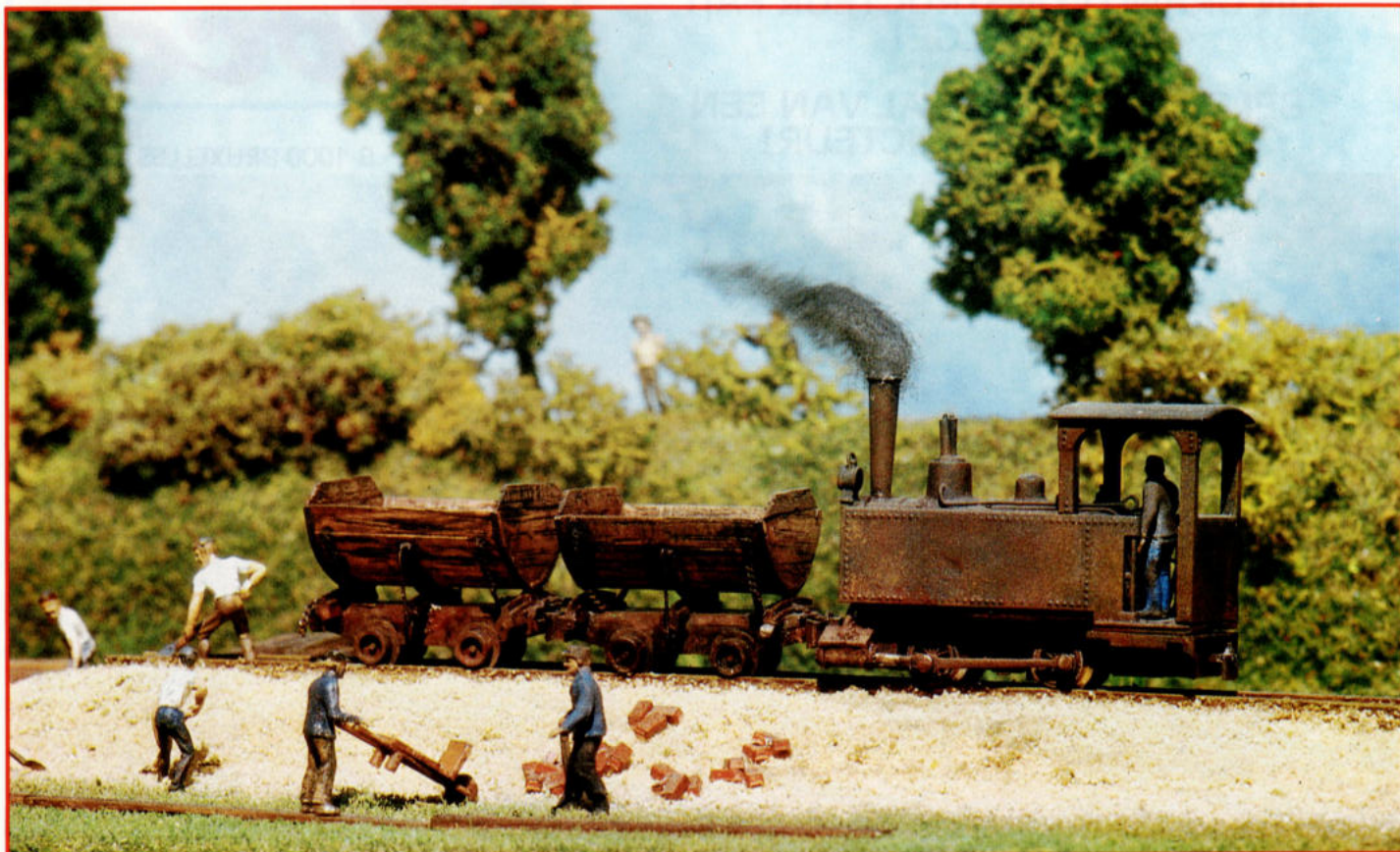
**Schmalspur-
M 1:87 bahn**



Ihr
Fachbetrieb für
Faulhaber-Motoren

HOBBYTRAIN

Präzisionsmodelle



1. Dit diorama geeft zeer goed de constructie van een spoorweg in het vlakke Nederlandse land weer, aan het einde van de vorige eeuw.

2. Duidelijk overzicht over het schip dat de windas draagt die dient om de heiblok in beweging te brengen.

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

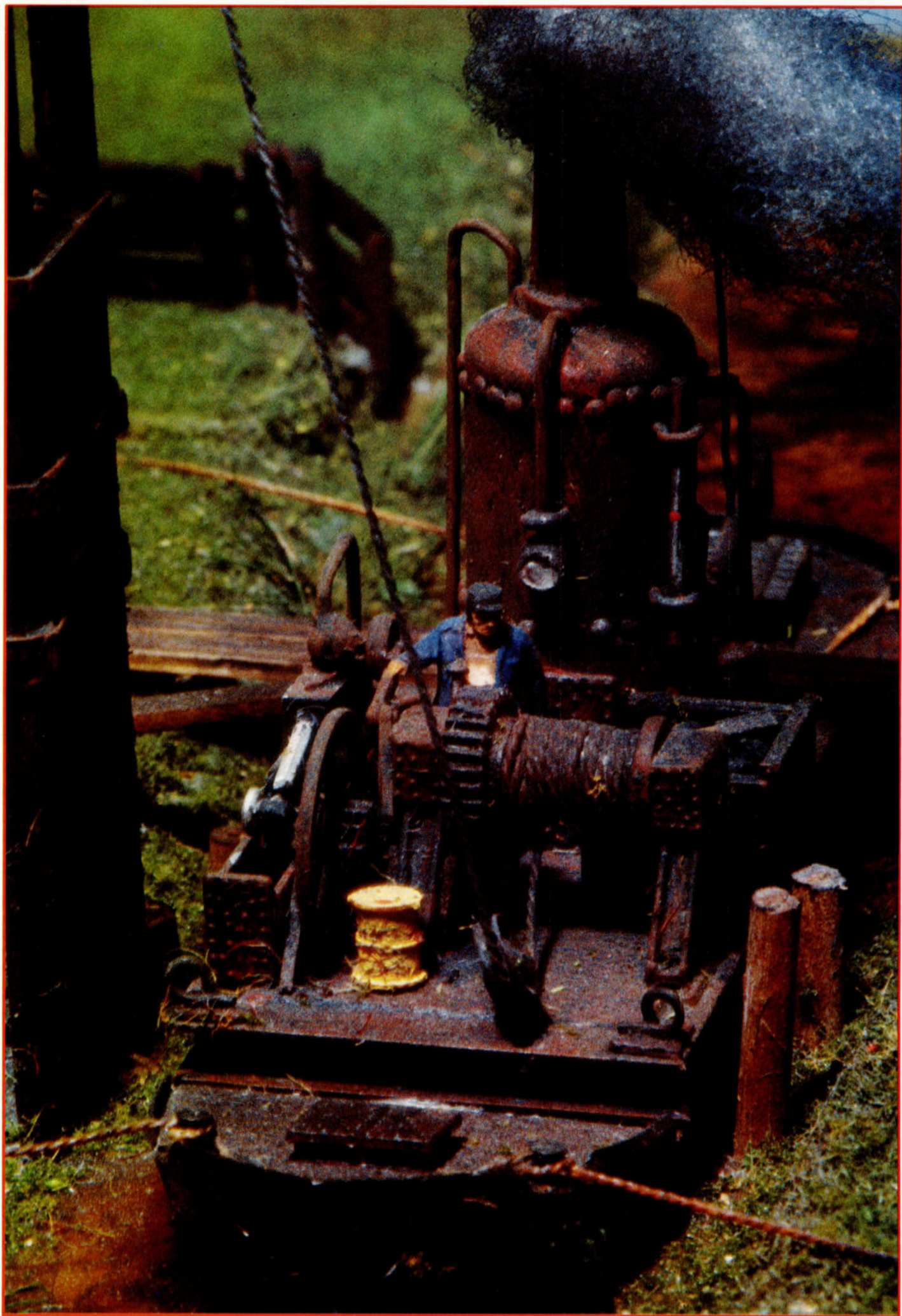
DE L.S.M. : EEN FICTIEVE BAAN IN HET VLAKE LAND

De Laaglandse Spoorweg Maatschappij is een fictieve maatschappij ergens in het lage land aan de zee. Om economische redenen (net echt!) is er gekozen voor smalspoor; allerlei N, TT, HO-materiaal kan -aangepast- gebruikt worden. Op het diorama zijn slechts de loc (Jouef) en de levende have na een schilderbeurt als kant-en-klaar product verwerkt. De kiepkarretjes, de schuit en de hei-installatie zijn zelf gebouwde, waarbij nog verteld kan worden, dat ik geen afbeelding van een dergelijke hei-machine te pakken heb kunnen krijgen, zodat ook het ontwerp van eigen hand is. Het weiland is grasmat (Heki) met wat extra kleur; het water is glanslak; de rimpeling ontstond door als laatste laag cellulose-lak te gebruiken; deze tast de onderliggende laag aan door te rimpelen. In de greppels is er wat gekleurd zaagsel op gestrooid om kroos te imiteren. Het riet bestaat uit plukjes borstelhaar; een druppel lijm op een niet-hechtende ondergrond (vinyl), haren er rechtop in, spuitbus erover, en klaar is het riet; de plukjes met lijmkluit kunnen in de sloot worden gelijkjd. De bomen zijn van ijzerdraad met plukjes IJslands mos en wat strooi-schuim; de struiken ook, maar dan zonder ijzerdraad. Het locje is met verf geweartherd om het rui-

ge leven in de aannemerij zichtbaar te maken. Enige kleine aanpassingen halen het „Franse” eraf. De kiepkarretjes zijn gebouwd op een onderstelletje uit zo'n Kibrizakje met onderdeeljes voor de zelfbouwer. De bakjes zijn opgebouwd uit reepjes hout; de kettinkjes komen bij de juwelier vandaan, waar U niet van hoeft te schrikken : zo'n 25 cm kost nog geen tientje! Verf deed de rest. Het stukje dijk is gips met opgestrooid zand. De schuit is uit een stuk hout gezaagd; de boorden zijn reepjes plastic; de bolders zijn N-buffers uit de rommeldoos. De stoomketel is met de boor uit een stukje rondhout gedraaid; de klinknagels zijn de kleinste balkopspijkertjes, die ik kon vinden, en eigenlijk iets te grof. De rest komt uit de verzameling slooponderdelen. U ziet : belangrijk zijn kleur, fantasie, en gevoel voor verhoudingen; begrippen waar een ieder zijn eigen inhoud aan geeft. Het artikel maakt tevens duidelijk dat ook het bouwen van iets anders dan anders de moeite waard kan zijn. U moet dus niet schrikken als U wat afwijkende ideeën voelt opborrelen, maar op onderzoek uitgaan en het idee realiseren als het effe kan!

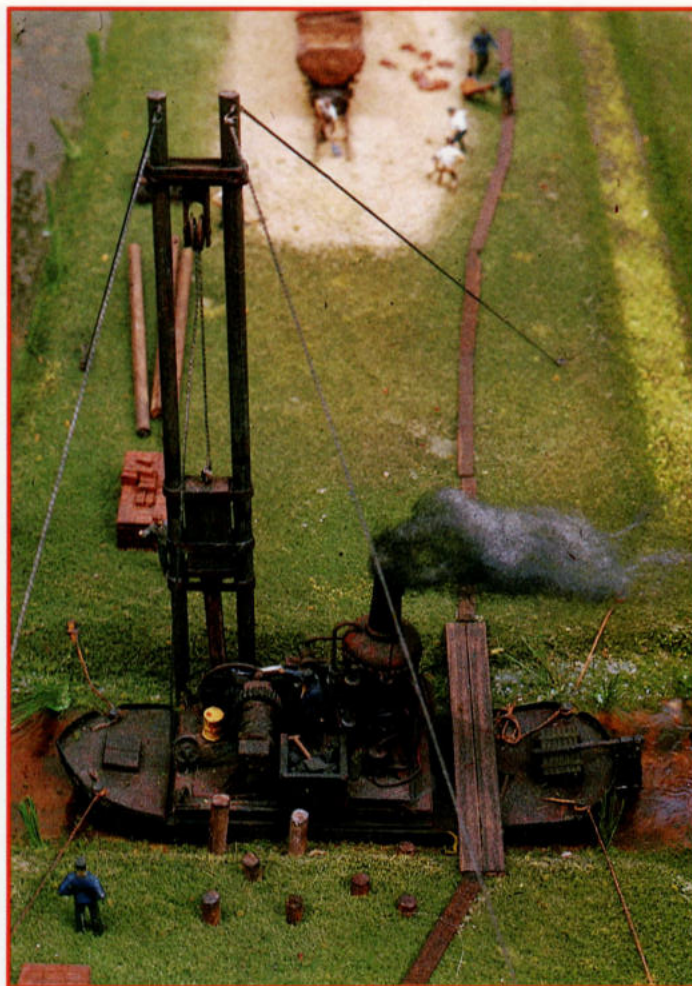
DE AANLEG VAN DE L.S.M.

Toen in de jaren van de vorige eeuw de heren van de Kring Van Voorstel voor de negende maal bijeen waren om de mogelijkheden van aanleg en exploitatie van een spoorlijn te bespreken, stapte halverwege de vergadering een ongenode, maar welkome gast de vergaderzaal binnen, de zwarte handen schoonwrijvend aan een grijs geworden witte zakdoek. Het was de Jonker van Duyvesande, een populair figuur in de buurtschappen van Het Lage Land. Pas de vorige dag was hij teruggekeerd van een wereldreis, die voornamelijk tot doel had te onderzoeken, hoe het geërfde familiekapitaal kon worden aangewend om de feestvreugde te verhogen. Ergens onderweg was er iets fout gegaan; de jonker had om onnaspeurbare redenen zijn interesse verlegd naar meer economische terreinen. Het eindresultaat was, dat de jonker besloot naar huis terug te keren, en het familiekapitaal te gebruiken om de eco-





3. Uitzicht vanuit de lucht over de werkplaats, waar duidelijk een ontspannen sfeer heerst.



4. De heiblok in volle werking.

nomie van Het Lage Land op te vijzelen, ter meerdere glorie van de streek en de jonker. Als techneut-van-huis-uit liep hij onmiddellijk warm, toen hij vernam dat er getracht werd een spoorlijn door de streek te realiseren.

Zodoende „speet het de jonker zeer, dat hij zo verlaat was -autopech-, maar hij kwam de heren verblijden met de mededeling, dat hij de spoorwegplannen een warm hart toedroeg, en, belangrijker nog, hij stelde een bedrag van FL 250.000. – uit het familiekapitaal ter beschikking om te helpen de financiering rond te krijgen”. Dat dit de gang van zaken zeer bespoedigde, behoeft geen betoog. Nog datzelfde jaar -1893- waren de plannen gereed en in het vroege voorjaar erop volgend werd met de aanleg begonnen.

De afbeeldingen laten zien, hoe de voorlaatste brug voor het duintraject naar Duyvesande wordt gebouwd. Vanwege de slappe, drassige poldergrond is het noodzakelijk om de brug op palen te laten rusten, die in de grond worden geheid tot ze op een voldoende stevige laag stuiten, in dit geval een zandlaag op 9 m diepte.

Als de palen ver genoeg in de bodem zitten, zet men het heiblok vast, slaat een strop laag om de poten van de stelling, en licht de zaak met de lier wat op. Door manoeuvreren met de dekschuit wordt de stelling naar de plaats voor de volgende paal gebracht, waar men de poten weer op de grond zet, en de tui-draden nastelt om het ding loodrecht te zetten. Soms, zoals hier, moet er niet alleen in het water, maar ook op de kant worden geheid; dan maakt men gebruik van een speciaal juk om de

stelling te verplaatsen. Dit ontbreekt op de afbeeldingen, omdat het in de werkplaats te Balkbrug gerepareerd werd.

Heeft men het gewenste aantal palen geheid, dan worden ze op een bepaalde hoogte afgezaagd, waarna er een speciale fundering op wordt gemetseld. De verdere bouw gebeurt op de normale wijze. Voor de heipalen werd meestal eiken gebruikt; eiken wordt steenhard door de inwerking van het grondwater. Bij de L.S.M. gebruikte men met creosoot behandelde, grenen palen, die op deze wijze een geschatte levensduur van 50 jaar zouden hebben. Hetzelfde hout werd voor de dwarsliggers gebruikt; zij moesten echter reeds lang voor hun tijd worden vervangen door eiken bielzen. Het kwam regelmatig voor, dat de rails-toelen zich loswerkten, wat in één geval tot een ontsporing leidde, met een behoorlijke materiële schade als gevolg. Opgeschrikt door deze gebeurtenis besloot de directie tot versnelde vervanging over te gaan.

De bruggen hebben er tot het einde van de exploitatie -in 1956- prima bijgelegen; alleen de ophaalbrug bij Balkbrug is tussentijds vervangen, maar dat kwam doordat de constructie niet bestand was tegen het zwaarder wordende goederenverkeer. In 1924 heeft men op de bestaande landhoofden een zwaardere ophaalbrug geconstrueerd.

Aan de forse pluim uit de schoorsteen is te zien, dat er net een verse schep kolen op het vuur is gegaan. Let ook even op de klep, die de schoorsteen kan afsluiten om warmteverlies tijdens onderbrekingen tegen te gaan. Dit was een voorziening, die ook op stoomlocs in die dagen wel voorkwam. Ook

de slang, waarmee men -gewoon uit de sloot- water innam, is duidelijk zichtbaar. Dat koeien nieuwsgierig zijn, wisten we wel, maar de afbeelding maakt duidelijk, dat dat al heel lang zo is.

Het watermolentje is een stukje polderuitrustung, wat tot op de dag van vandaag nog in de polder te vinden is. Het is een belangrijke schakel in het waterbeheersingssysteem, wat noodzakelijk is, omdat anders de polder onderloopt, aangezien de grondwaterstand buiten de polder hoger is als het grondniveau in de polder.

Het molentje pompt water uit de greppels in de ringvaart; het peil daarvan wordt door een molen of gemaal geregeld. Zo is dus het grondwaterpeil in de wei iets lager dan de waterstand in de ringvaart. In tijden van droogte werkt het systeem ook omgekeerd; door de molen stil te zetten wordt de afvoer van water uit de wei vermindert. De molen draait door zijn staart vanzelf op de wind. De zandtrein koestert zich in het even doorbrekende zonnetje. De loc is van een legendarisch type; het is een -Franse- Decauville, lange tijd een populair type voor licht spoorwerk. Vooral in de aannemerij werd ze intensief benut. Dat dat een ruig leven in weer en wind is, blijkt duidelijk uit het uiterlijk van de loc. De constructie van de kiepkarretjes brengt ons terug naar de oorsprong van de spoorwegen: de mijnindustrie. Van onderlossers had nog niemand gehoord. Opvallend is ook de roestige lanternen, die duidelijk maakt, dat men er geen gewoonte van maakte, in het duister te rijden.

Ook een stoomfluit ontbreekt; deze locs werden niet op de openbare weg gebruikt.



5. Een mooie opname van de „Decauville” lokomotief en haar wagentjes.

Als er soms een weg werd gekruist, dan had het verkeer op de weg voorrang, terwijl het voorschrift was dat er tijdens het oversteken iemand met een rode vlag het eventuele verkeer moest waarschuwen. In de praktijk werd dit veelal door de machinist gedaan, die tevoren de stapvoets rijdende trein vooruit was gerend, en dan zwaaiend met zijn vlag, op de weg op zijn trein ging

staan wachten, waar hij dan tijdens het passeren weer opklom.

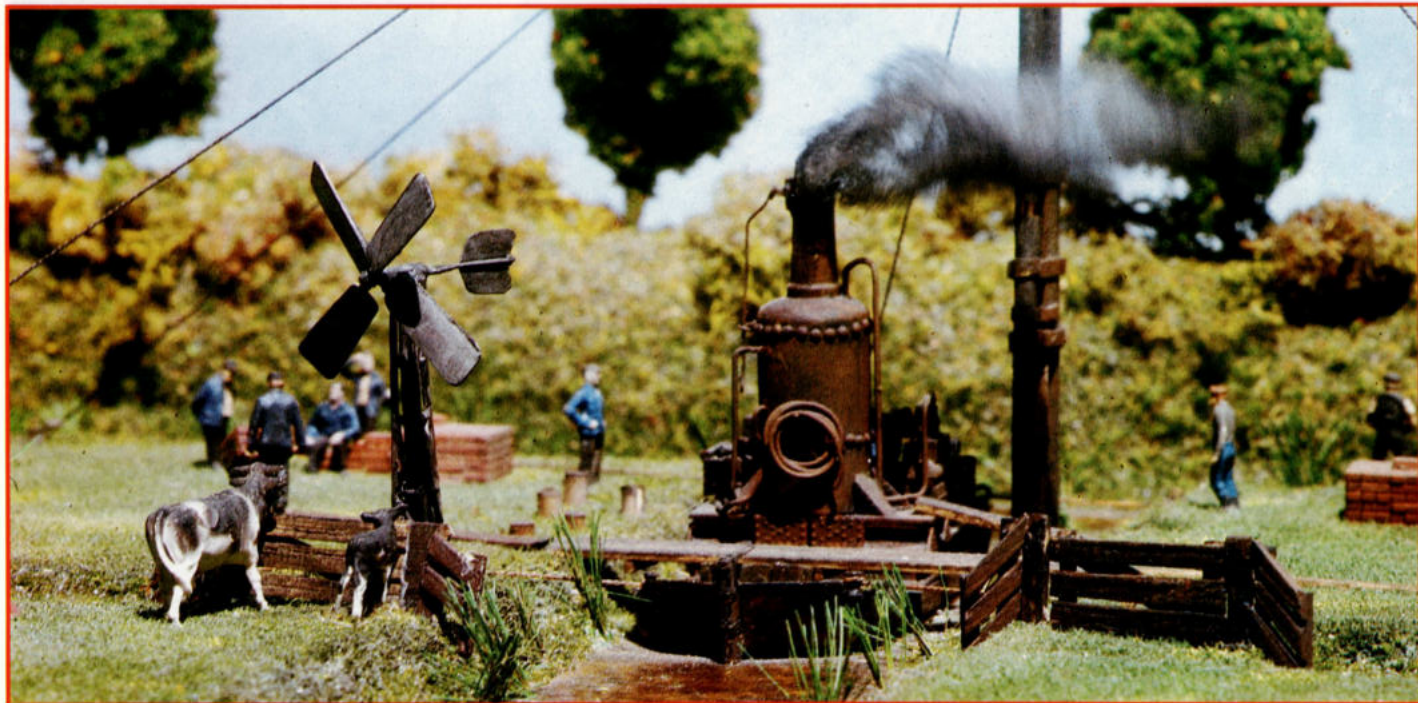
Koeien en ander „ongedierte” op de baan werden verjaagd met een wolk afgeblazen stoom, waarna in diverse gevallen de bijbehorende boer zijn nood kwam klagen over de melkproductie van het beest. Met een borrel en een goede sigaar werd een en ander dan weer rechtgezet.

De totaalindruk die deze beelden achterlaten, is er een van harmonische gemoedelijkheid; een vrijwel verloren begrip in onze dagen, maar toen gewone, dagelijkse realiteit. Natuurlijk deugde er toen van alles niet; we hebben veel gewonnen sindsdien. Maar wat we zijn kwijtgeraakt is ook niet mis!

Ludovicus

6. Deze prachtige realisatie van, een voor velen onder ons, onbekend onderwerp, krijgt nog meer betekenis tijdens het lezen van het artikel en het bekijken van de bijbehorende foto's.

Alle foto's : Ludovicus





1. Een Pruisische personentrein welke werd overgeschilderd in de Belgische kleuren, rijdt door het idyllische landschap van de Vlaamse Ardennen.

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

IN DE VLAAMSE ARDENNEN

2. Een van de overgeschilderde en van gebruikssporen voorziene modellen is het type 64 van de NMBS (voormalige Pruisische P8).





3. Door een ruimtelijk ogend landschap voert een uit kinderkopjes aangelegde aftakking van de hoofdweg naar een eenzaam gelegen boerenhoeve.

Met de publikatie van dit en het volgende artikel kunnen we voor de eerste keer kennis nemen van het werk van een tweetal Belgische modelspoorvrienden. Wij zijn zeer verheugd dat onze grote modelbouwwedstrijd nu ook een echt internationaal karakter krijgt.

Als eerste inzending bieden wij U een dio-

rama uit een modelspoorbaan in bouw-grootte „N” aan, van onze lezer Paul Peeters. Ofschoon slechts een zeer beperkte ruimte beschikbaar was, is het de bouw-er toch gelukt om een ruim werkend landschap aan te leggen. Alle in dit diorama ondergebrachte taferelen zouden zonder meer ook in het noorden van Duitsland

of in Nederland gesitueerd kunnen zijn. Bij de aanleg heeft evenwel zijn geboorteland, de Vlaamse Ardennen, als voorbeeld ge-dienend. Daar vindt men nog die boerderijen met de voor deze streek zo typische rieten daken, welke zeer gedetailleerd werden na-gebouwd.

Het diorama was oorspronkelijk een onder-

4. Typisch voor het westen van België zijn de laaggelegen spoorbanen.





5. Deze weg, welke over een spoorbrug voert, werd zeer realistisch gefotografeerd.

6. Dit mooie stukje landschap werd knap gefotografeerd.



deel van een modelspoorbaan in schaal „N” in aanbouw, die echter in verband met een verhuizing inmiddels alweer afgebroken is. Alle gebouwen en de bomen werden evenwel behouden en zijn bestemd voor een in de toekomst nieuw te bouwen modelspoorbaan. Alle bomen, ook de typische populierlanen, werden zelf gebouwd uit kamperfoelie en andere kruiden. Deze methode werd reeds eerder in het Spoorweg Journaal beschreven door de Heer Jerusalem. (zie ook S.J. 5/1987, blz. 22). De struiken zijn gemaakt van IJslands mos. Het dubbelsporige traject werd knap in scène gezet en zou ook in HO zeer geloofwaardig overkomen. Het verschil in rangorde tussen de diverse straten (secundaire weg met kinderkopjes, hoofdweg geasfalteerd) werd juist weergegeven. Veel aandacht werd besteed aan de wegmarkering. De algehele indruk is verbluffend plastisch.

De modellen van de stoomlokomotieven naar Duits voorbeeld werden overgeschilderd in de voor de NMBS gebruikelijke kleuren : zwart voor het onderstel en groen voor de bovenzijde. Daarna werden ze zodanig van gebruikssporen voorzien, dat het door vuil en roest haast niet meer mogelijk is om de oorspronkelijke kleur op de foto te krijgen. Alle wagens werden op een zelfde wijze „behandeld” : zeker in schaal „N” een geslaagd en realistisch ogend werkstuk.

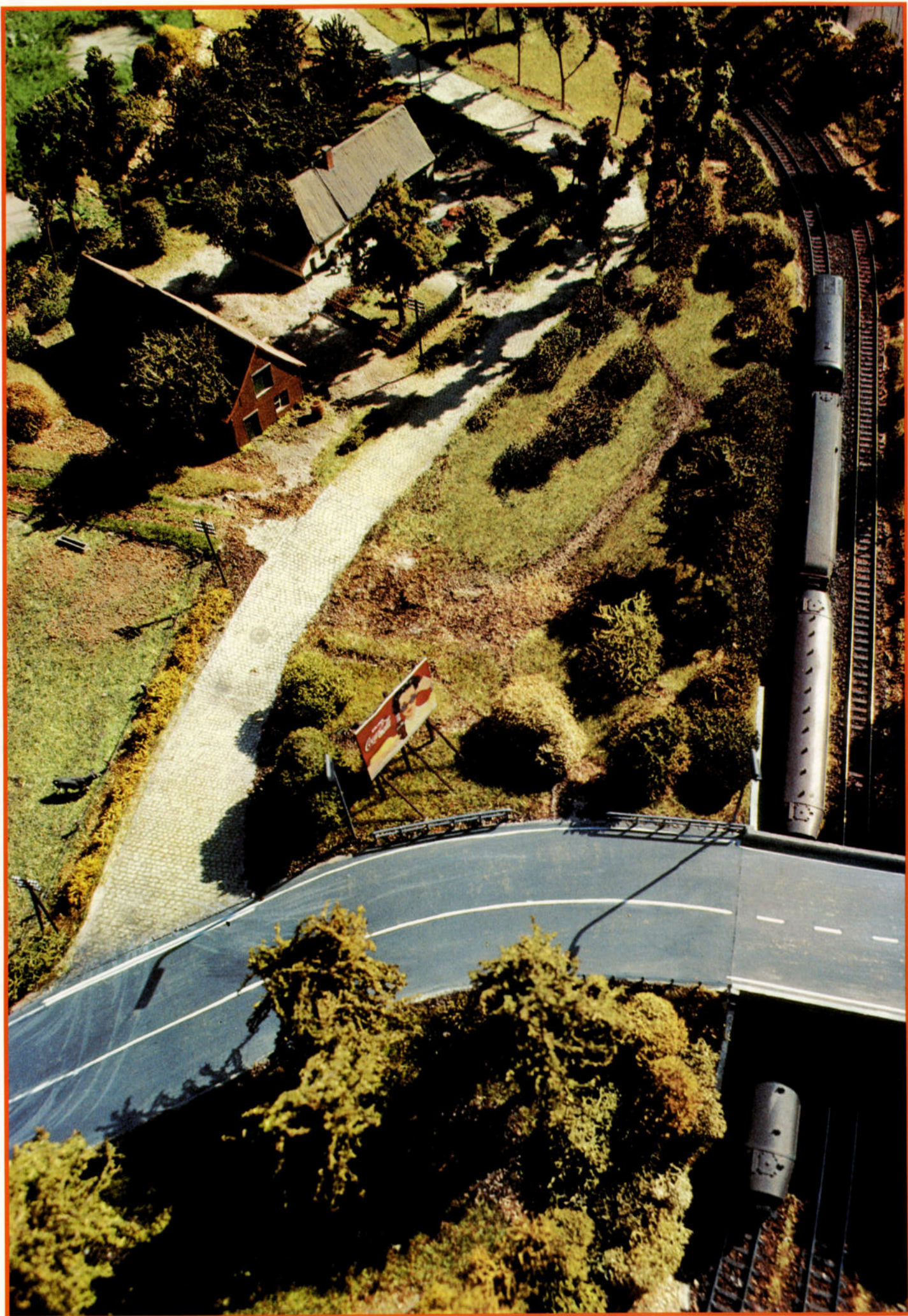
Paul Peeters H.K.



7. Boerenhoeve in de Vlaamse Ardennen met een typisch rieten dak.

8. Van dit standpunt heeft men een goede kijk op de ligging van de boerenhoeve en de brede hoofdweg.

Alle foto's :
P. Peeters





BINNENKORT LEVERBAAR :
NS VIP-CAR (NOVEMBER)
NS 1000 (JANUARI)

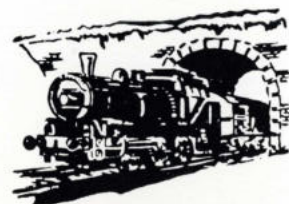
**VOOR KANT-EN-KLARE MODEL-
LEN VRAAGT PRIJSLIJST AAN VIA
ONDERSTAAND ADRES**

MOMENTEEL LEVERBAAR :
NS 3900 - NS 6300 - NS 3300 - NS 7000
ZIE BOVENSTAANDE FOTO VAN
KANT-EN-KLAAR MODEL VAN DE
NS 3900



DJH

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



Beca
decalcomanies
overdrukplaatjes
en/in

HO
pour/voor
trains et camions
treinen en
vrachtautos

La maison du modélisme

21 rue Jardon - B-4800 Verviers

Tel: 087/31.07.34



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.



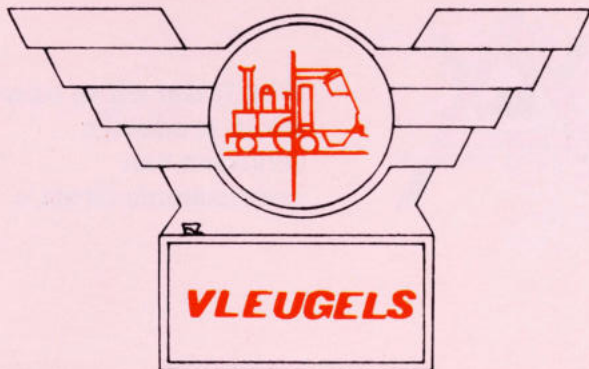
TREINHOBBY

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.

TREINEN SPECIAALZAAK



KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL
Tel. 04459-1261

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

Antwoordkaart

Spoorweg Journaal
Aachenerstrasse 6
B-4700 Eupen

11 nummers

Uw abonnement gaat in één week na ontvangst van deze kaart tenzij U schriftelijk binnen één week Uw opdracht herroept. Voor betaling ontvangt U een overschrijvingformulier.

De abonnee:

(Handtekening)

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



DE WAPSTAD DEN HAAG

Waperveenstraat 534
(bij Leyweg) 070-662241

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

LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW

Quai de Gaulle 9
B-4020 LIEGE / LUIK

hobby²⁰⁰⁰
MARKLIN - ROCO



DE SPRINTER

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



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, Electrotren, 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 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

Adres
Naam
Straat
Postcode Woonplaats
Datum Handtekening

Abonnement - bestelkaart

☐ 1 Abonnement op Spoorweg Journaal

11 uitgaven

FL 107 incl. porto
BF 1.990 incl. porto



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

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

Onze verontschuldiging,
als wij iemand vergeten zijn!

Fa. A. van Arkel-Mourits

Waar vindt u onze filialen?

Oud-Beijerland	Oostvoorststraat 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



HOBBY
MODEL SHOW

GRANDE EXPOSITION
DE MODELISME
FERROVIAIRE

Voitures - Avions - Bateaux

GROTE MODELSPOOR
EXPOSITIE

Autos - Vliegtuigen - Schepen

BRUXELLES / BRÜSSEL
Anspachcenter



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



MINIMARKT VERKOOP

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

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

Te koop : „Miniaturbahnen“ compl. jrg. 1979-1980 voor BeF 3000. - (26 nummers) incl. Porto - en verzendkosten. Guy d'Haese, Ronseweg 5, B-9700 Oudenaarde.

DJH type 29 orig. verpakt als kit te ruilen tegen id. type 10, evtl. verkoop. Günther kits Köf II en Henschel-railbus te koop. D'Haese Guy, Ronseweg 5, B-9700 Oudenaarde.

DIVERSEN

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

Vraag gratis proefnummer van de VERZAMELK-RANT (alle collecties). Claes Marc, Nielsestraat 181, B-2650 Boom of Postbus 112, NL-9500 AC Stadskanaal.

Schilderijen van treinen ook op verzoek. Telefoon : 01726-13718. G. Verbrugge, Beiershof 70, NL 2411 JV Bodegraven.

Ongelooflijk goedkoop krijgt U bij ons treinboeken „video's en HO-messingmodellenbouwdozen. Gratis informatie : Hobby-Artikel D. Borchers, Feldstrasse 40, D-3200 Hildesheim. Telefoon : 09-495121-86466.

GEZOCHT

Gezocht : In België, Luxemburg of Duitsland, ruilpartner voor het ruilen van foto's of originele kleurendia's. C.J.L. van Langeveld, P/A Dominichshof 123, NL 4133 AM Vianen.

Dienstpettenverzameling N.M.B.S. zoek nog enkele van diensten M - es ook zeldzame exemplaren beschikbaar voor ruil. Dockx C., Verzetslaan 10, B-2500 Lier. Telefoon : 03/4805657.

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

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

RAILCOLOR vraagt ter overname of in bruikleen dia's of diaverzameling op het gebied van de Nederlandse Spoorwegen, NS/NMBS BNL mat. in de periode 1955-1980. Railcolor, Postbus 1032, NL 3600 BA Maarssen.

AKTIVITEITENKALENDER M.S.T.B.

3-10-1987 : Jaarlijkse M.S.T.B.-uitstap

17-10-1987 : Stoomtrein-avondrit met GASTRONOMISCH EETMAAL

29-11-1987 : 18e RUILBEURS voor miniatuurtreinen, auto's en postkaarten in zaal STAR, N. De Brauwerestraat 21 te VILVOORDE. Open van 9.00 tot 13.00 uur.

Voor inlichtingen schrijven naar het M.S.T.B.-secretariaat, Harenssesteenweg 494, B 1800 VILVOORDE.

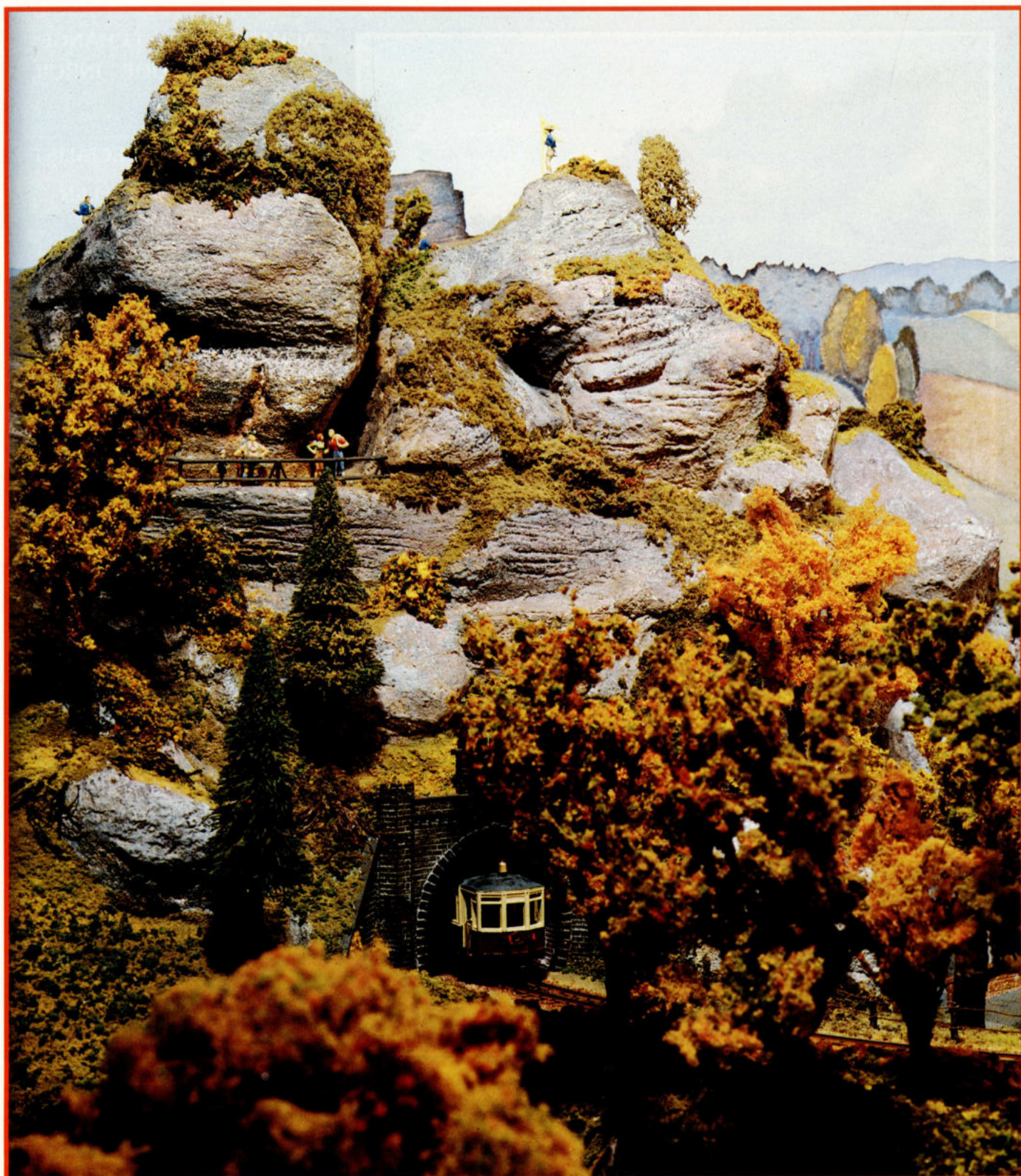
MODELBOUWEXPOSITIE

Van 7 tot en met 11 november organiseert „LE CLUB FERROVIAIRE“ van MONS (Hainaut) een MODELBOUWEXPOSITIE in de feestzaal „La Maison du Peuple“, Place Communale 3 te QUAREGNON-WASMUEL. Op deze expositie zullen diorama's, modelspoorbanen, modellen (in verschillende schaalgrootten) etc..... tentoonges-

teld worden. Tevens is er een ruilbeurs en boekhandel. De expositie is geopend op : 7,8 en 11 november '87 van 10 uur tot 20 uur en op 9 en 10 november '87 van 14 uur tot 20 uur. De entreprijs bedraagt 50 BF. Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot : Club Ferroviaire de Mons, Rue de la Fontaine 1, B 7301 WASMUEL.

MODELSPOOR-EXPOSITIE

Op 17 en 18 oktober 1987 organiseert „LE RAIL MINIATURE MOSAN“ een grootse modelspoor-expositie in het „Centre Culturel de Gèronsart“, rue du Trèfle te Jambes (België). Het cultureel centrum is beide dagen voor het publiek geopend van 10 tot 18 uur. Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot : RMM, Philippe Segers, Rue des Champs 22, B 5800 GEMBLOUX. Telefoon : 081-61.39.42.



1. Bergmassief op de HOe modelspoorbaan van de Heer Isaac. De kleuren van de bomen en het landschap werden door de bouwster zeer harmonisch aangepast aan de achtergrond van Kibri.

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

„ACHTER DE ZEVEN BERGEN”

Niet iedereen die de wereld van zijn dromen wil omzetten in een miniatuurspoorweg beschikt over een aardig plekje in de buitenlucht, waar hij tussen rotsen, struiken, tuinkabouters en sprookjesfiguren zomaar

een LGB kan opbouwen. Onze Belgische lezer de Heer Jean Isaac, is in zo'n situatie terecht gekomen. Daarom heeft hij besloten om zijn zelfbedachte fabeltjes, die hun oorsprong vinden in een mengeling van

sprookjes, kinderdromen en belevenissen uit zijn jeugd, zeer fantasieerijk op een paar vierkante meter modelspoorbaan in schaal HO te realiseren. Gedurende een aantal jaren is hij hiermee doende geweest.



2. Een zelf gebouwd dieseltje, dat naar eigen ontwerp werd gemaakt, rijdt het plaatsje Drachenstein binnen.

Eerste vereiste waren voor hem enerzijds de kleurenharmonie tussen het landschap en de bebouwing en anderzijds een grote rust, welke de diverse taferelen zouden moeten uitstralen. Het rij- en speelgenoe- gen kwam (en komt nog steeds) op een tweede plaats. Dit laatste blijkt ook uit het feit dat de spoorweg geheel werd aangepast aan de diverse taferelen welke op de modelspoorbaan moesten worden ondergebracht. De bouwer heeft zich echt helemaal bevrijd van de dwang om een bepaald voorbeeld na te bouwen dat aan lieflijkheid nauwelijks iets te wensen overlaat. Hoe deze

persoonlijke fantasiewereld van de Heer Isaac in een smalspoormodelbaan in HOe gestalte heeft gekregen, blijkt uit de talrijke foto's. Zelfs het scheppingsverhaal dat er bijhoort, heeft hij uitvoerig voor ons opgeschreven, en dat getuigt van een heel persoonlijk sentiment.

Tien jaar geleden heeft hij zich voor het eerst met het fenomeen modelspoorbaan beziggehouden. Zijn toenmalige opzet bevatte echter zoveel storende fouten, dat hij er al tamelijk snel geen plezier meer aan had en het eigenlijk jammer vond dat hij er zoveel tijd in geïnvesteerd had. Enige jaren

later deed hij een nieuwe poging om de wereld van zijn dromen gestalte te geven in de vorm van een modelspoorbaan. De Heer Isaac heeft een deel van zijn jeugd in Duitsland doorgebracht en daarbij ook kennis gemaakt met typische Duitse zeden en gewoonten. De sprookjes van de gebroeders Grimm hebben daarbij een zeer diepe indruk op hem gemaakt en hebben hun sporen in zijn kinderziel achtergelaten. Dat verklaart waarom hij nu als volwassene zijn droomwereld verplaatst heeft naar het kleine dorpje „Drachenstein”, dat ergens in het Frankenland in het noorden van Beie-

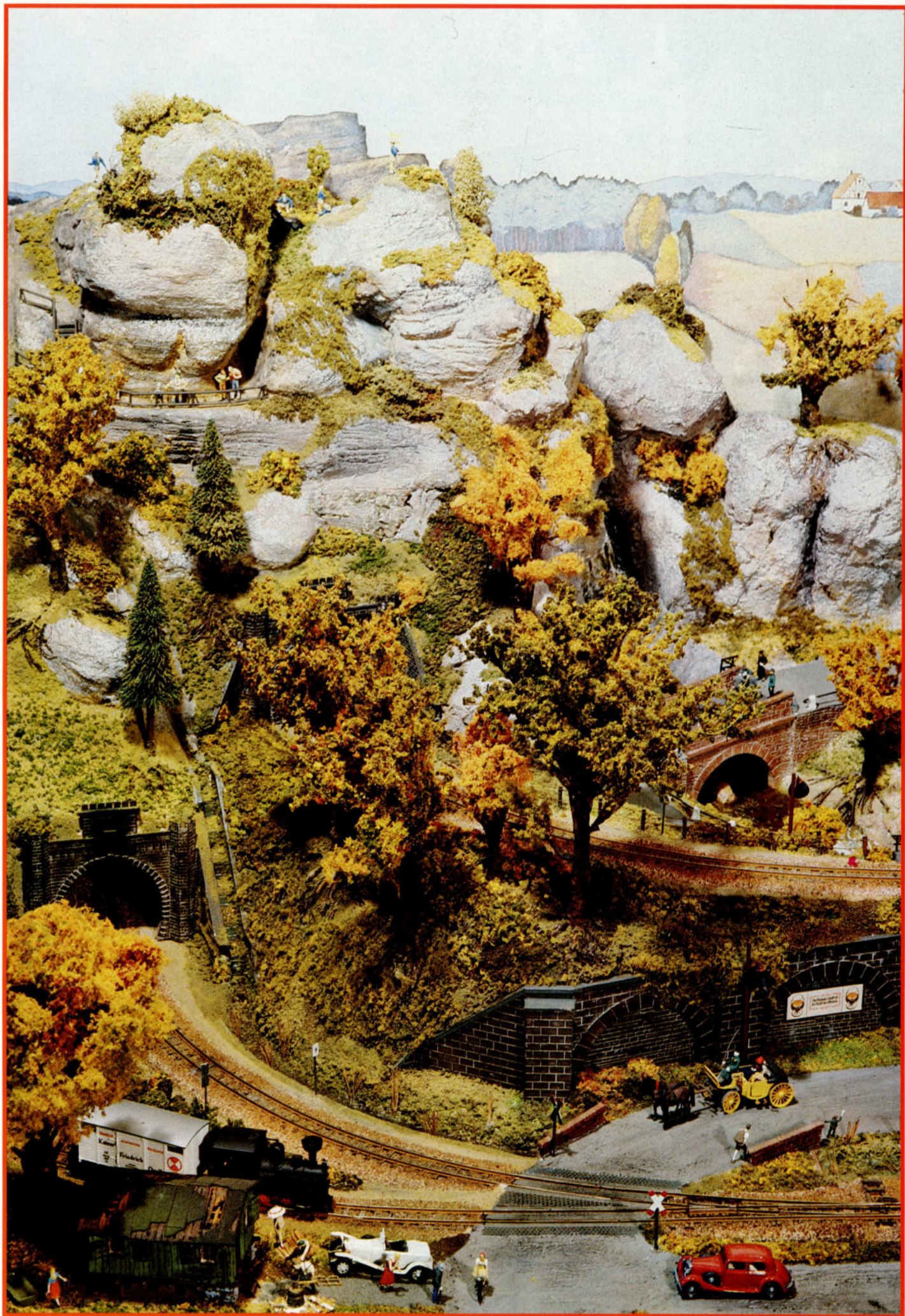


3. Bij het restaurant „Die Niebelungen” neemt men afscheid van de gasten.

5. Totaalbeeld van het linkerdeel van het diorama. Er werd veel zorg besteed aan de afwerking van de diverse tafereeltjes. ►

4. Heel aardig zijn ook de wijnranken welke langs de muur van het hotel omhoog klimmen.







6. Het smalspoortreintje rijdt over de eerste wissel van het station van Drachenstein.

7. Op deze modelspoorbaan staat de omgebouwde houtzagerij van Faller (kit Basching).

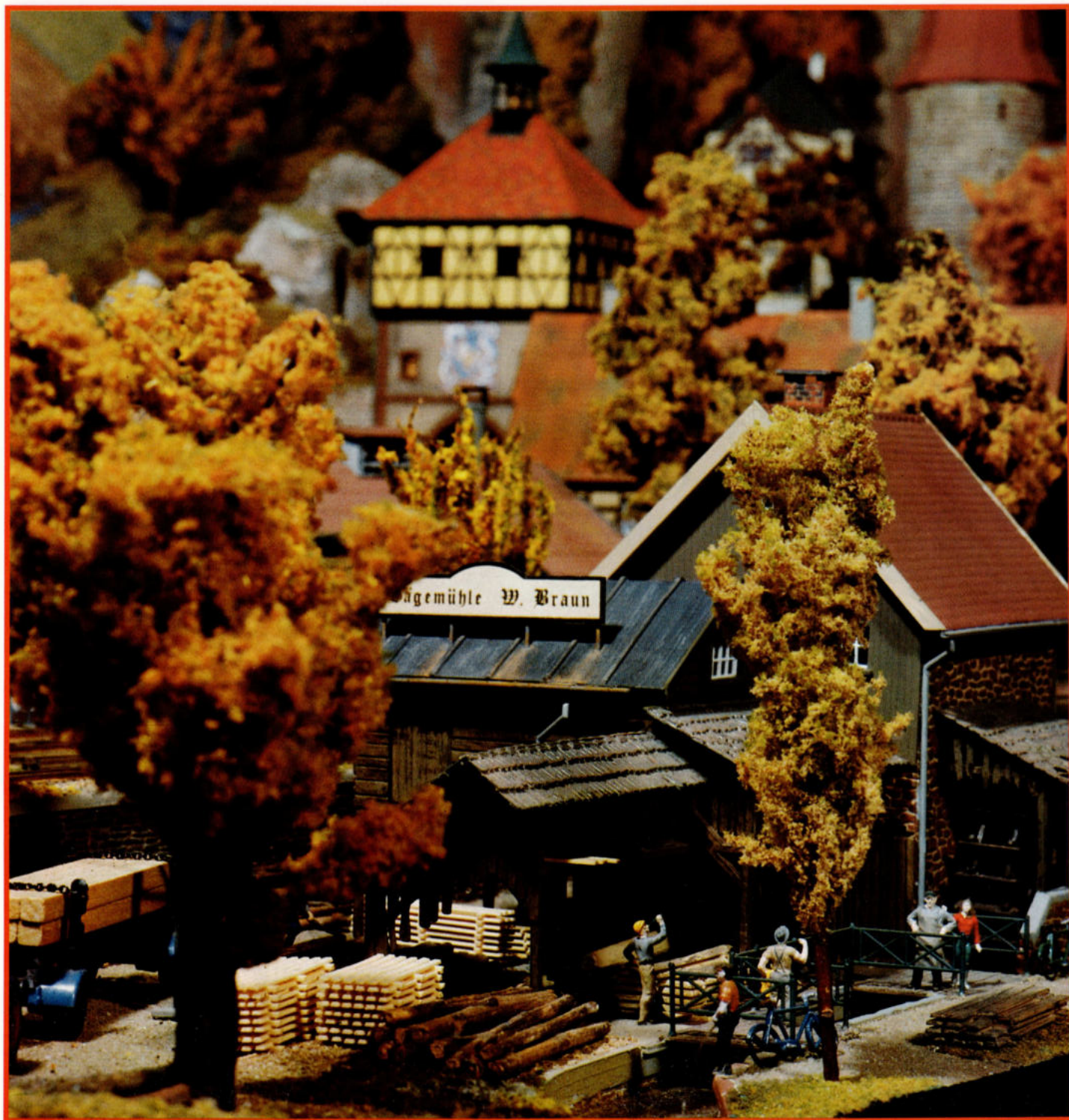




8. Ook een kleine lokomotiefverzorgingsplaats met kolenbunker en lokomotiefloods is aanwezig.

9. Uit een andere hoek gefotografeerd, hetzelfde deeltraject als op afbeelding 10.





10. De houtzaagmolen van W. Braun voor de betoverende achtergrond van Drachenstein. Het schijnt niemand te storen dat een van de arbeiders juist met iets zeer menselijks bezig is. Alle foto's : H.K.

11. Kijkje op het stationsvoorveld. Rechts de kleine lokomotiefloods met een kolenbunker. Links is nog juist de houtzagerij te zien.

ren gesitueerd is en waar de tijd is blijven stil staan in de jaren dertig.

Het uitgangspunt bij de planning van zijn modelspoorbaan was niet zoals gewoonlijk een tekening met sporenplan op schaal, danwel een bepaald uitgewerkt voorbeeld, maar een zeer naïef gehouden achtergrond van Kibri. Het pastelkleurige landschap, de bochtige rivier en de glooiing van het landschap op deze achtergrond worden op de modelspoorbaan naar voren toe konsekwent voortgezet. Men mag echter zonder overdrijving beweren dat het een lust voor het oog is om dit kleine kunstwerk te bewonderen. Bovendien kan men in deze fantasiewereld ook nog „spelen”.

Het sporenplan is eenvoudig van opzet. Het betreft een enkelsporig smalspoortraject

met aan elke kant een keerlus en een schudstation. Deze nevenbaan wordt geëxploiteerd door de „NKB” hetgeen staat voor de „Nürnberg Kelzenberger Bahn”, een particuliere spoorwegmaatschappij welke overigens niet bestaat.

Drie diorama's, elk 1 x 1 meter, bevatten de hele modelspoorbaan. Eén van deze diorama's is reeds tot in de details afgewerkt. Ook werden enige voertuigen (zoals het op afb. 8 zichtbare dieseltreinstel) zelf gebouwd. Dit gebeurde net zoals de hele modelbaan, konsekwent zonder enig voorbeeld. Als verdere verfraaiing heeft de bouwer zich voorgenomen om de modelspoorbaan, als ze geheel is afgebouwd te voorzien van een rustig achtergrondgeluid. Dan hoort men het ruisen van een klei-

ne waterval en het vrolijk geroezemoes van stemmen op een volksfeest, dat af en toe wordt overstemd door muziek van een blaaskapel, als er weer gedanst kan worden. Zover is het echter nu nog niet.

Het meest interessante van het hier getoonde diorama is het sprookjesachtige karakter. Degene die hierbij gaat zoeken naar technische hoogstandjes, zoekt tevergeefs. De Heer Isaac heeft niet alleen de moed opgebracht om zijn heel persoonlijke wereldje gestalte te geven, maar bovendien ook nog om het door middel van inzending naar onze modelbouwwedstrijd, aan de openbaarheid prijs te geven.

K. Heidbreder



NIEUWSJOURNAAL



1. Herpa heeft een prachtige reproductie van een bus met twee etages gerealiseerd. Het betreft een Kässbohrer Setra S228dt.



2. En hier ziet U deze bus dan op z'n allermooist (en in HO!).



3. Een andere Herpa-productie : de Kässbohrer Setra S215hd.

4. De Renault-trekker R310 met een aanhangwagen van de firma Onatra...



5. ...passeert de Frans-Belgische grens. Het betreft een Roskopf-model.

Foto's 1 t/m 5 : W. Kosak





6. Hoewel het type 53 als sinds mei als bouwmodel verkrijgbaar is, komt het kant-en-klare model nu pas op de markt. Dit prachtige model dat ons door de Firma Jocadis te Edingen wordt voorgesteld, is uitstekend afgewerkt en ook de werking is, dankzij de Portescape-motor, onberispelijk. In Journaal n° 9 zullen de technische gegevens van het type 53 uitvoerig besproken worden.
Foto : H.K.

7. Op deze foto, drie nieuwigheden voor de Nederlandse spoorwegamateurs. Het betreft enerzijds de twee Märklin wagons in de kleuren van de Brand-brouwerij en de Bison-tabakindustrie te Rotterdam. Anderzijds, de reproductie in N van de BR-57, geïmmatriculeerd bij de Nederlandse Spoorwegen. De Belgische versie van deze machine, geproduceerd door „Hobbytrain“, zal binnenkort in België verkrijgbaar zijn.
Foto : H.K.





▲
8. Een gedetailleerde foto van de prachtige BR-57 in schaal N, geproduceerd door „Hobbytrain“. Opvallend is de extreme fijnheid van de verschillende „superdetaileringen“.
Foto : H.K.



9. Reproductie van een zeer mooie „Dodge“ kraanwagen, uitgevoerd door Roco.
Foto : W. Kosak



10. De fabrikanten van voertuigen in schaal 1:87 proberen hoe langer hoe meer de perfectie van de details te benadrukken. Het bewijs hiervan is deze formidabele Porsche 959 (Herpa), waarvan zowel de interieur- als de motoruitrusting gereproduceerd werd.
Foto : W. Kosak



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-TREKDUWTREIN!**



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. Op een diorama gefotografeerd: Scania 112-H met een kiep-tankoplegger fabrikaat Kässbohrer van het expeditiebedrijf Freund.

ZWARE VRACHTWAGENS ALS MODEL

EXACTE NABOOTSIING VAN EXPEDITIEBEDRIJFSWAGENS IN SCHAAL 1:87

Sedert enige jaren houd ik mij bezig met het verfraaien en ombouwen van kant-en-klaar gekochte modellen en het helemaal zelf bouwen van modellen voor de schaal HO.

Ook op het gebied van vrachtwagens heb ik inmiddels de nodige ervaring opgedaan. Ook de diverse fabrikanten van automodelen hebben echter met betrekking tot de de-

taillering beslist niet stil gezeten. Zo ziet men kantelbare cabines, stuurbare voorwielen, motoren en dergelijke bij sommige leveranciers tegenwoordig als

2. Ter vergelijking een foto van het origineel, welke ons ter beschikking werd gesteld door de Firma Hüssgen.





5. Zware bergingswagen van de firma Freund als model. Het betreft een Scania-142-E-6x4. Het basismodel van Kibri werd met vele details verfraaid.



6. Dezelfde wagen van voren gezien. Alle technische onderdelen zijn beweegbaar.

7. MAN 16.321-FS met een tankoplegger. Alle voertuigen werden met zeefdrukverf gelakt.

Alle foto's : B. Ottersbach



blijft daarbij op zijn plaats). De chassis zijn van Kibri of van Preiser. De wielen, brandstoftanks en dergelijke werden conform de voorbeelden op de juiste plaats gemonteerd. Wielen en velgen zijn eveneens afkomstig uit de assortimenten van de beide leveranciers van bouwpakketten. Kibri biedt bijvoorbeeld vijf verschillende velgen voor aangedreven achterassen aan. Een aangedreven vooras komt echter niet voor in het assortiment van Kibri. Hiervoor kan men echter uitstekend terecht bij Preiser. Ook de inrichting van de bestuurderscabines werd gebouwd naar de originele gegevens. De voertuigen werden gelakt met zeefdrukverf. De letters zijn kant-en-klaar gekocht.

Nu echter meer over de modellen zelf. Het betreft vrachtwagens van het expeditiebedrijf „Freund” in Keulen, welke ik in woord en gedeeltelijk ook in beeld wil voorstellen. Het eerste model is een MAN 16.321-FS met een tankoplegger van het fabrikaat Spritzer. De oplegger is een verlengde uitvoering van een Herpa model. Een Scania 112-M met een kiepoplegger van het fabrikaat Müller-Mittehenthal wordt ter vergelijking een keer als model en een keer als origineel getoond. Ook het volgende model kan worden vergeleken met zijn origineel. Een Scania 112-H met een 36 M³ kiep-tankoplegger (fabrikaat Kässbohrer), welke werd gefotografeerd in een bedrijfshal van de firma Freund en op een klein diorama. Het volgende model is het resultaat van een meer omvangrijke ombouwoperatie. Een Daimler-Benz 1633-S met een 52 M³ Kässbohrer tankoplegger. De trekker staat op assen van Roskopf en heeft voorspatborden van Herpa. De „rest” is van Kibri. Verder is er nog een Scania 111. De bestuurderscabine komt van Wiking en werd met 1 mm verhoogd. De inrichting is van Preiser en alle andere delen zijn van Kibri. De compressor werd zelf gebouwd. Het topmodel van mijn „Freund”-vloot is een zeer zware bergingswagen Scania 142-E-6x4 met een speciale technische uitrusting van de Zweedse firma Bro-Wrecker. Basismodel was de Kibri-Scania met een verlengde wielbasis. Alle andere delen werden zelf gebouwd, inclusief de videocamera aan de achterzijde en de monitor in de bestuurderscabine. Alle onderdelen van de speciale uitrusting zijn beweegbaar.

B. OTTERSBACK

HEEFT U ER AL EENS AAN GEDACHT?

U, als modelspoorliefhebber, heeft vast wel een zoon, een neef of een petekind die geïnteresseerd is in het miniatuur spoorweggebeuren. De eindejaarsfeesten naderen. Waarom zou u deze persoon niet eens iets origineels cadeau doen? De bouwdoos

voor beginners, die door vele grote merken aangeboden wordt (zie onze advertenties), is niet te ingewikkeld. Deze basisdoos is voor de jonge toekomstige modelbouwer een eerste kennismaking met onze boeiende hobby. U dient hen natuurlijk wel

een beetje op weg te helpen, maar zult merken dat het uitoefenen van een hobby met z'n tweeën veel prettiger is. Wij hopen op deze wijze de groei van het aantal toekomstige modelbouwers in de hand te werken.

DENKT U ER EENS OVER!

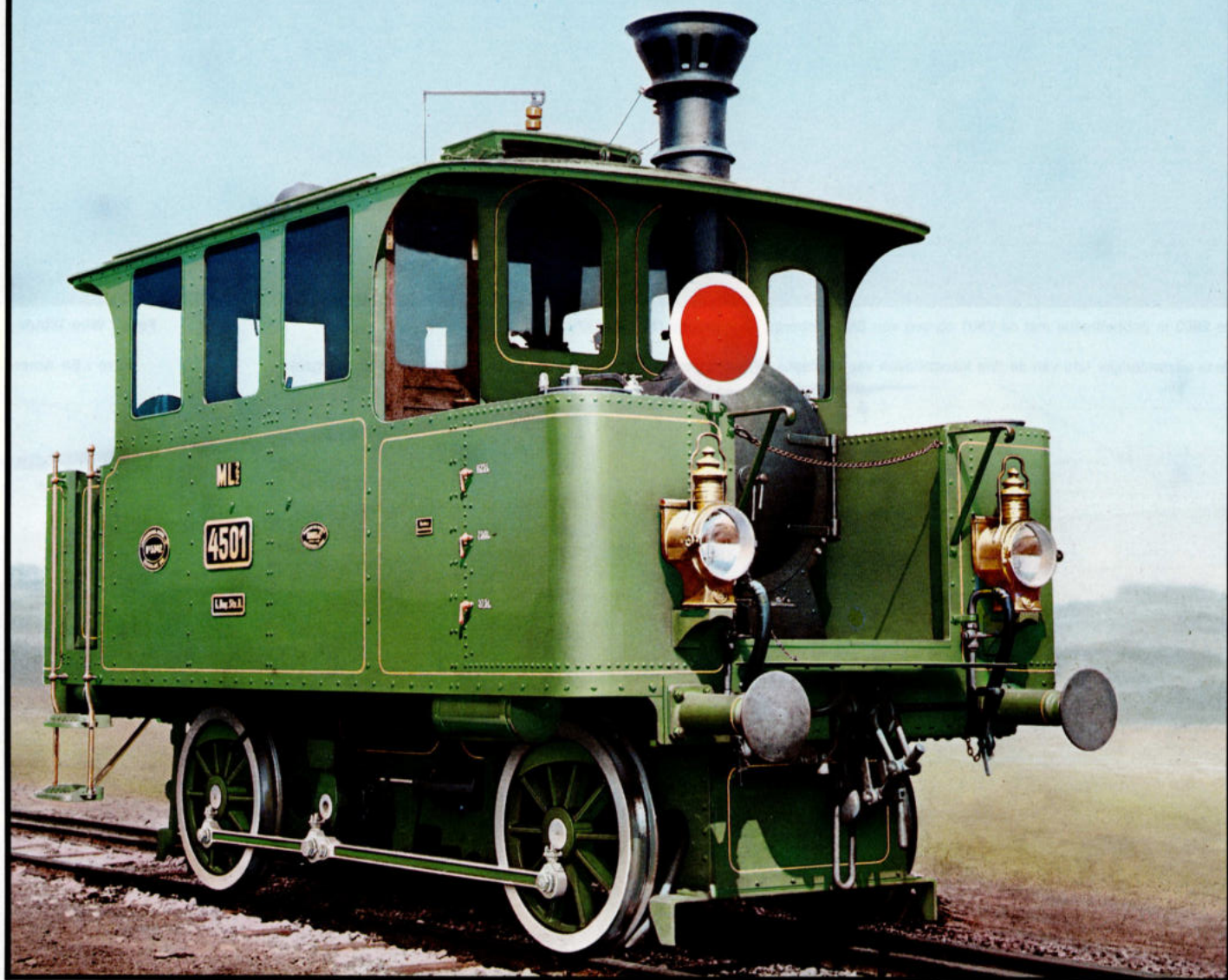
»Glaskasten«

NIEUW «SONDERJOURNAL»

weergave van de geschiedenis en de evolutie van de bijzondere en sympathieke «stomertjes».

Vanaf nu verkrijgbaar (alleen in het Duits) prijs per exemplaar BF. 375,- / FI 20,-

Voor het aanvragen van een exemplaar voistaat het versturen van een briefkaart naar:
Editions H.K. - Aachenerstraße 6 - B.4700 EUPEN



WETENSWAARDIGHEDEN



De 2803 in dubbeltraktie met de 2801 op weg van Blankenberge naar Brugge (30-08-1987).

Foto : Wim Windey

Deze uitzonderlijke foto van de drie lokomotieven van de reeks 28, werd gemaakt op 29-08-1987 in de stelplaats van Schaarbeek.

Foto : Eli Ameel





De op 15 augustus 1987 door T.T.Z. gecharterde 4304 spiegelt zich in een vijver te Zonhoven.

Foto : Wim Windey

De door T.T.Z. gecharterde 12.004 op de met sluiting bedreigde lijn Leopoldsburg - Hasselt. (19-07-1987)

Foto : Max Delie

De Luikse club GTF organiseerde op 29-08-1987 een uitstap op de „Vennbahn“ met de 4310 en 4315, deze verlaten het station van Sourbrodt met zijn gekende signaalbrug.

Foto : Wim Windey





NS 150 : Bij de viering van NS – 150, in 1989, gaat stoomloc 3737 een belangrijke rol vervullen. Daar deze loc al weer jarenlang stil heeft gestaan in het spoorwegmuseum te Utrecht is een revisie noodzakelijk om haar in rijvaardige conditie te krijgen. Deze revisie zal worden uitgevoerd door de SHM te Hoorn. Nadat enige tijd geleden de tender van de loc al naar Hoorn was overgebracht ging de schitterende machine zelf op 29 juli; achter een diesellocc, want zelf rijden....dan schrijven we 1989.

H. Peters

Tijdens de stop van een kwartier op spoor 5 van station Naarden-Bussum worden de lagers van loc 3737 op eventuele warmlopers gecontroleerd (29-07-1987).

Foto : H. van Keulen

Hondekop Eld4 – 1970, jarenlang rijdend in een aparte omloop, heeft zijn specifieke spitsuurtaak verloren en wordt nu ingezet in de normale omloop van de series 700/1700. Daarom heeft men het Ak-rijtuig gedeclasseerd tot Bk, maar het is niet verbouwd. Het treinstel blijft herkenbaar door de van de 1700' en afwijkende raamdeling. Op de foto rijdt de 1970 in de omgeving van Ellecom als trein 4651 naar Vlissingen. (05-06-1987)

Foto : F.J. Janssen



Tijdens de stop onder de kap van Amsterdam CS laat de stoomloc zich gewillig fotograferen (29-07-1987).

Foto : Hans van Steijn



Zoals iedere eerste dag van het kwartaal, reden er op 1 juli legerplaats Budel en terug. Op de foto ontmoeten we de av diesellocc 215 – 021 van de Deutsche Bundesbahn. (01-07-1987)

OPEN HUIS BIJ NS

Op zaterdag 10 oktober zal NS zich door middel van een landelijke manifestatie onder het Motto „Open Huis van NS”, aan het publiek presenteren. Hoofddoel van deze dag is aandacht vestigen op het product dat NS levert en hierdoor haar klantenkring uitbreiden. Dat hierbij de spoorvrienden niet vergeten worden blijkt uit het volgen-

de overzicht van de activiteiten die op deze dag zullen plaatsvinden.

1. Op de stations Amersfoort, Amsterdam, Arnhem, Groningen, Den Haag, Haarlem, Hengelo, Leeuwarden, Maastricht, Roosendaal, Kijfhoek, Tilburg, Utrecht, Venlo, Zwolle en Rotterdam zal een materieelshow gehouden worden en tevens zal de mogelijkheid geboden worden op deze stations een kijkje achter de schermen te nemen. In Amsterdam en Den Haag zal ook de ko-

ninklijke wachtkamer te bezichtigen zijn.

2. De Hoofdwerkplaatsen Haarlem en Tilburg alsmede de lijnwerkplaatsen Amersfoort, Amsterdam, Leidschendam, Maastricht, Onnen, Zwolle en Utrecht (Bovenbouwwerkplaats en Spoorstaaf Las Inrichting) kunnen die dag bezocht worden.

3. Met Dubbeldekkers zal gereden worden tussen Amersfoort en Utrecht, Haarlem en Alkmaar, Hengelo en Enschede en Rotterdam CS en Kijfhoek.



jl. weer twee verlofgangerstreinen vanuit Duitsland naar de
ondrein in de omgeving van Horst-Sevenum. Trekkraft is
987)
Foto : W. Verver



De stuurstandrijtuigen van de dubbeldekkers krijgen Telerail ingebouwd in de Hoofdwerkplaats Tilburg. Loc 1219
brengt er twee terug van Tilburg naar de lijnwerkplaats Zaanstraat in Amsterdam en passeert daarbij de omge-
ving van Breukelen. (21-04-1987)
Foto : F.J. Janssen

4. Met stoomloc's zal in ieder geval gereden worden tus-
sen Rotterdam CS en Spaanse Polder e.e.a. in samen-
werking met de open dag van de SSN; tussen Haarlem
station en de hoofdwerkplaats zal SHM-loc - 7742 pen-
delen terwijl met een MBS-loc van Hengelo naar Del-
den gereden kan worden.
5. Op diverse plaatsen zullen video's vertoond worden
over Beveiliging, Modern goederenverkeer en techni-
sche beroepen bij NS. Uiteraard zullen op alle genoem-

de stations souvenirs, zoals bouwplaten, stickers en
tegels te koop worden aangeboden. Op deze dag kan
vanaf ieder station in Nederland naar een van de Open
Huis-plaatsen gereden worden tegen het enkele reis ta-
rief op de gebruikelijke NS-wijze; Indien het gekochte
enkele reis biljet op een van de stations getoond wordt,
wordt een gratis retour-biljet afgegeven. U kunt op de-
ze dag NS dicht bij huis ontmoeten of U maakt er op
een goedkope manier een dagje „UIT" van. **H. Peters**

In verband met vertraging van de productie van on-
ze uitgave, moeten wij U tot onze spijt mededelen
dat sommige informatie nog te laat gepubliceerd
wordt. In de toekomst hopen wij deze problemen op
te lossen en zullen wij tevens proberen U tijdig te
informereren over zaken die langzamerhand zullen ver-
dwijnen (inclusief dienstregeling). **DE REDACTIE.**



3. Onderweg, langs de oever van de Moesel tussen Trèves en Karthaus. Het station van Karthaus diende als „kerkhof” voor de meer dan 200 stoomlokomotieven die er gesloopt werden; alleen de 64393 van het depot van Weiden is er nog aanwezig in de vorm van een monument.

Tekst en foto's : G. Lejeune

5. Om te vermijden dat er „lege” trajecten worden afgelegd, werd dit lege „coke”-treinstel bij wijze van uitzondering samengesteld uit 2 types 60 van Schaerbeek en een CFL type 18. De 2 types 60 brachten een treinstel met gelaste sporen mee voor de CFL. Deze opname werd gemaakt op 2 juli '87 te Liotte, even voor Rivage (L 42).

1602 EHRANG PFALZEL

Het speciale of facultatieve goederenvervoer verbaast menige malen de „spoorwegfanaten”; zo ook deze 1600 CFL die op 15 augustus „verdwaalde” in Ehrang (Trèves). In dit geval betreft het echter geen toeval. Deze CFL-machine zal vanuit Ehrang richting Bettembourg vertrekken, met een „diffuus” via Wasserbillig en Berchem. Deze trein wordt normaal gesproken, op werkdagen, getrokken door een DB-lokomotief, maar op 15 augustus, een feestdag in Luxemburg maar niet in Duitsland, gaat deze machine niet verder dan Ehrang, vandaar dat ze vervangen wordt door een CFL-lokomotief.

De drie lokomotieven van de serie 1600 die momenteel nog in dienst zijn, zijn waarschijnlijk aan hun laatste levensdagen begonnen. (De onderdelen van de 1601, die enkele jaren geleden „geslacht” werd, dienen als reserve!) De electrificatie van de sectie Luxemburg - Ettelbrück gaat namelijk volgend jaar van start en zal de „doodsklok” van de CFL „bulldogs” doen luiden.



4. Gedurende de open-deur dagen van het station Gouvy, op 25 en 26 juli 1987, werd de 1602 CFL tentoongesteld. Deze machine werd gerepatriëerd in dubbeltractie met de 1604 aan kop van de boemeltrein Gouvy-Luxemburg, daarbij kruiste ze een IR Luik-Luxemburg met 2 types 55. Deze foto werd genomen te Gouvy op 26 juli 1987.

1. De 1602 passeert de imposante watertoren van de oude remise van Ehrang. Dit bekende stoomdepot verloor de laatste BR - 01 in 1972. De BR - 044 en BR - 050 bleven nog bewaard tot eind 1974 voor de diensten met bestemming Wasserbillig en Saarbrück.

6. Door de talrijke enkelsporige diensten op de lijnen 42 en 43, rijdt deze lege „coke”, samengesteld uit 2 types 55 en 2 CFL types - 1800 van Trois-Ponts naar Bressoux. Deze foto werd genomen te Aywaille op 29 juni 1987.

Foto 4-5-6 : Michel Hanssens

2. Van het depot, waarvan de watertoren het enige overblijfsel is, werden alle „stoom”-installaties verwijderd.







Spoorweg 8/1987 JOURNAAL

FL 9,80
BF 185

**MONTZEN / AACHEN-WEST - STOOMMANIFESTATIE H.S.M. - TYPE I N.M.B.S.
ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN VAN DE H.T.M. - NIEUWSJOURNAAL
ZWARE VRACHTWAGENS IN MODEL - WETENSWAARDIGHEDEN**

