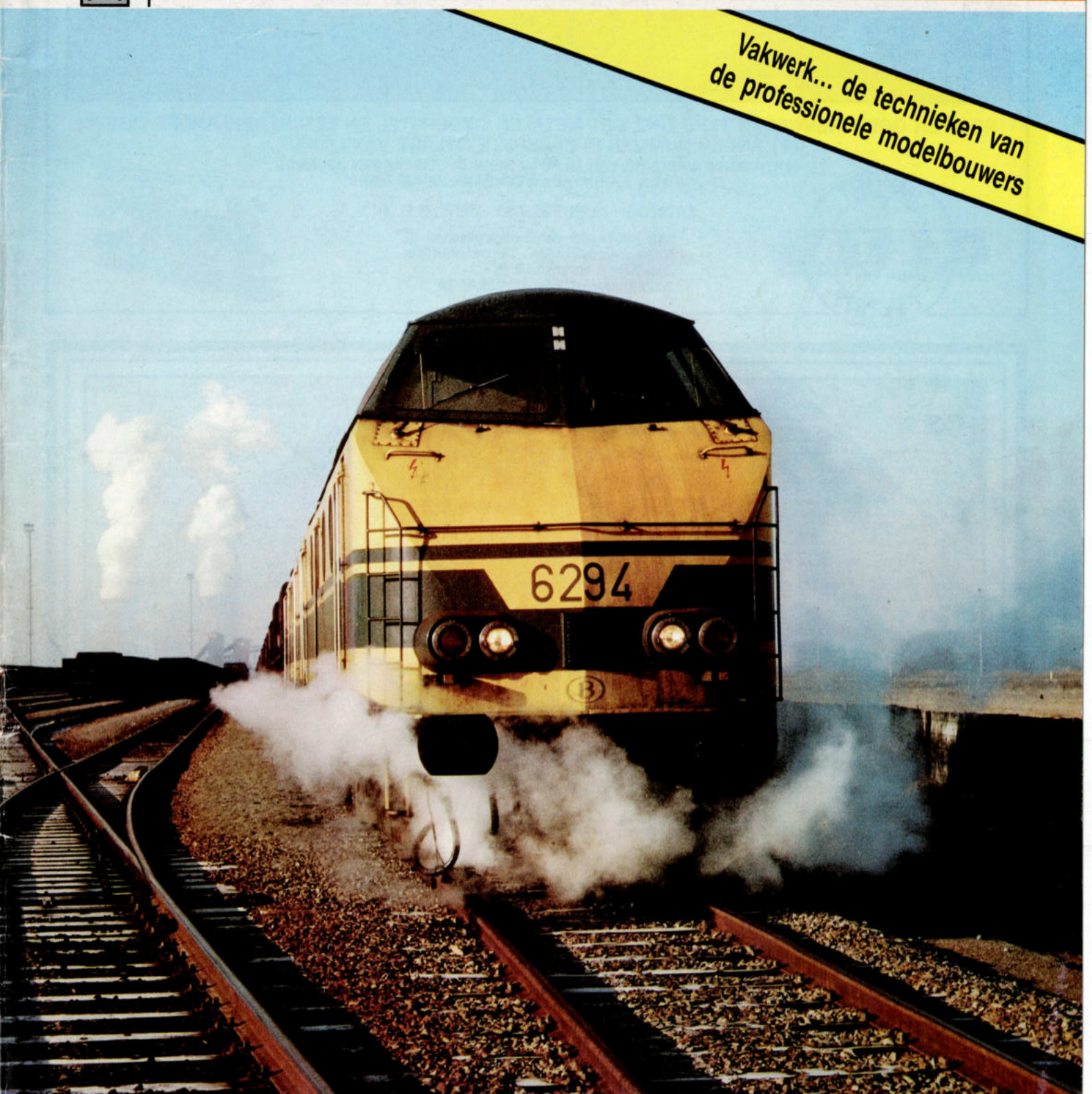
HERBESTHAL

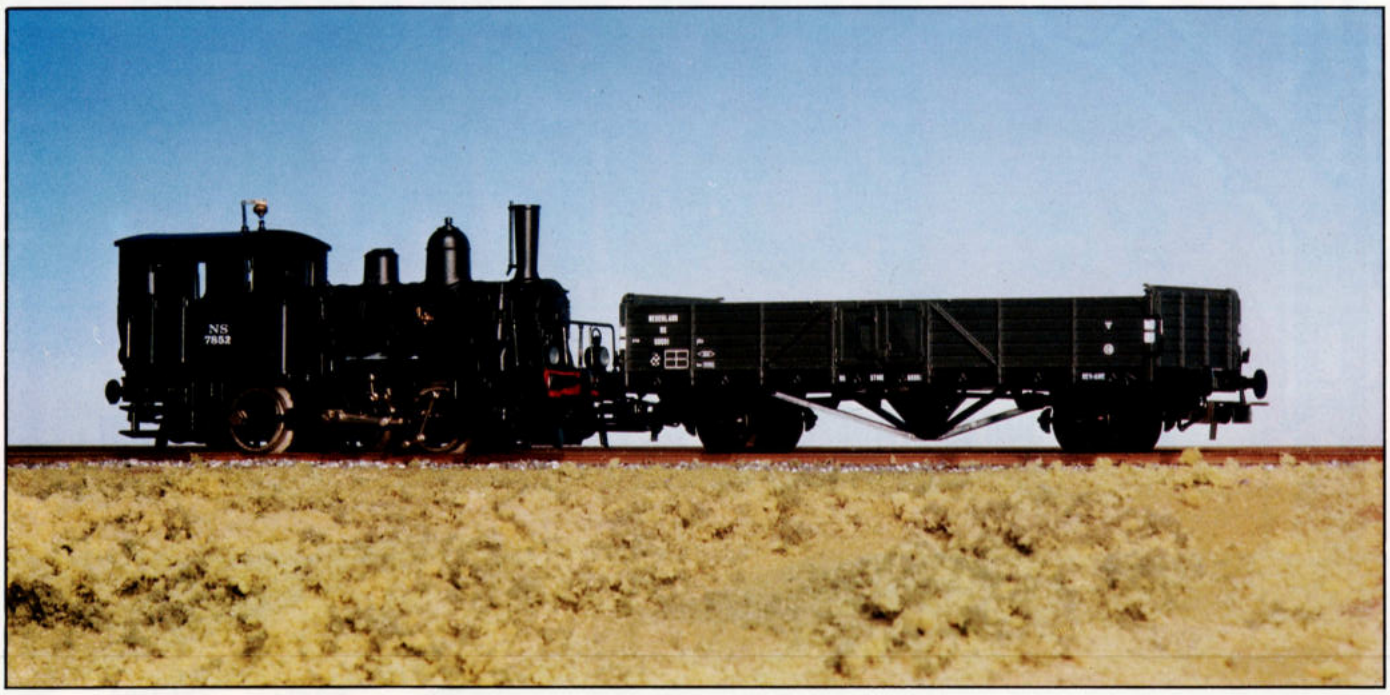
Spoorweg JOURNAAL 15

BF 200.-
FL 11.-

Type 62 NMBS · Stroomlijndieselstellen van NS · Oriënt Express
Bergbanen in Frankrijk · Ae 4/7 van SBB · Alles over loofbomen
Nieuwsjournaal · Kamelen, olifanten... · Fototips

Vakwerk... de technieken van de professionele modelbouwers





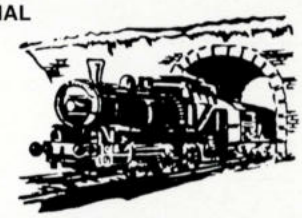
NS OPEN GOEDERENWAGEN TYPE LINZ MET METALEN ONDERSTEL EN EEN NEDERLANDSE TIGERLI MET ANDER NUMMER IN BEPERKTE OPLAGE VAN LILIPUT.

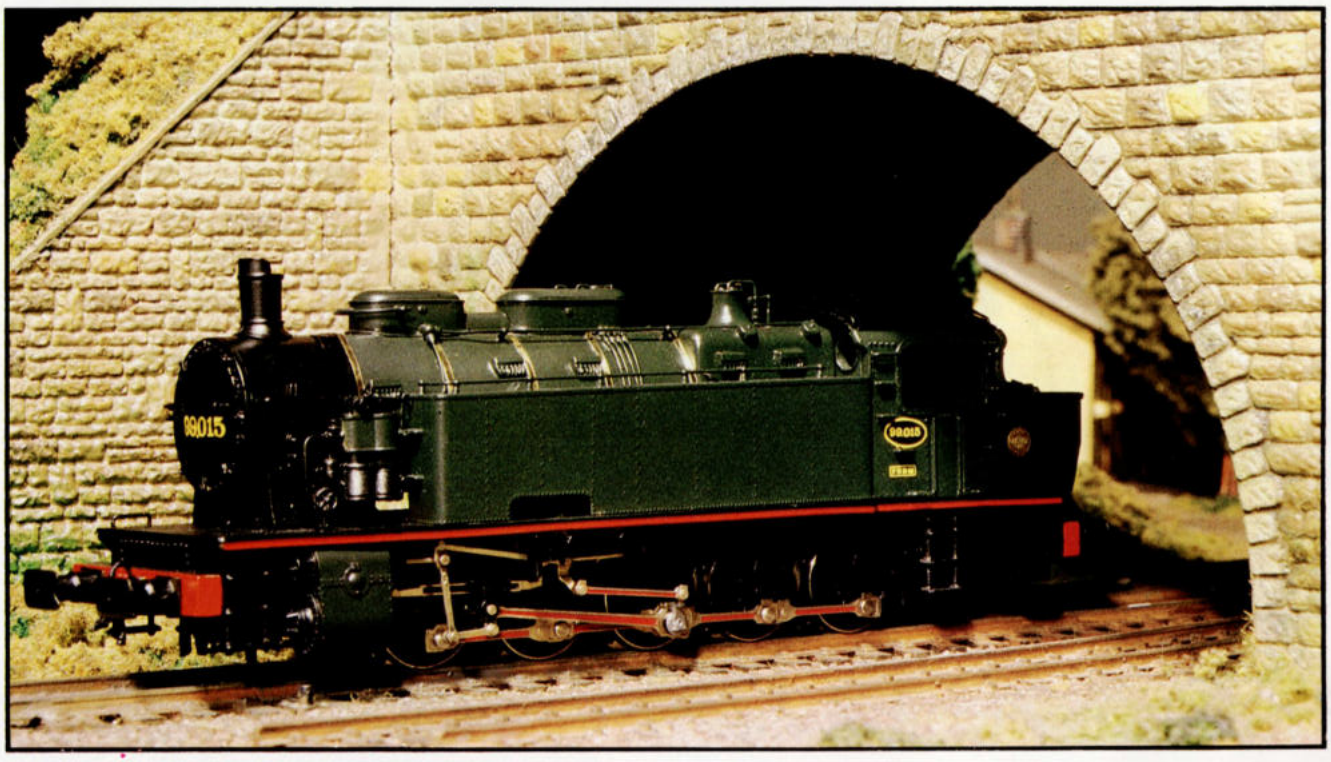
VERTEGENWOORDIGING VAN LILPUT - MERKUR - EISENBAHN JOURNAL
SPOORWEG JOURNAAL - EISENBAHN REVUE - DJH

IMPORT ZETA EXPORT

CATALOGI : LILIPUT FL 7,50 - MERKUR FL 4

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





Jocadis
SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 1390 EDINGEN
(Belgium)
Tel. 02/3957105

TYPE 99 SNCB/NMBS
Le spécialiste du modèle exclusif.

Spoorweg JOURNAAL

Uitgave van :
S.A. Editions H.K
Directie : Kurt Heidbreder
Aachener Strasse 6
B-4700 Eupen
Tel. 087/74.39.24
(vanuit Nederland :
09- 32 87 74 39 24)

Nr.15

2e jaargang 1988

Losse nummers
Hfl 11- of BF 200

Redactie :
eindredactie en lay-out : Kurt Heidbreder
hoofdredactie Nederland :
Huub van Keulen
hoofdredactie België : Max Delie

modelbouw : Kurt Heidbreder

medewerkers: Joop Bolland, Ronald Koppen, Ger Moes, Paul Jacops, Gerrit Nieuwenhuis, Harrie Peters, André Saenen, Francy Schutz, Léon Faway, Georgy Lejeune.

secretariaat : Jolande Brisbois-Bastings, Nicole Nizet-Lanneau

Redactie-adres Nederland
Spoorweg Journaal NL
Postbus 648
3200 AN Spijkenisse

Abonnementen en advertenties :
uitsluitend rechtstreeks bij de uitgever

Advertenties kunnen worden geweigerd

Tekstverwerking : S.A. Editions H.K.

Fotocompositie : Alain Kerff sprl, Dalhem

Printed in Italy by Europlanning Srl Verona.

Hfl 118.- of BF 2.190

Abonnementsprijs voor 12 nummers :
Verzendkosten 120 FB 7 FL
Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd, tenzij uiterlijk 6 weken voor de vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

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

Publicatie in licentie van artikelen uit ,,Eisenbahn Journal'' met toestemming van H. Merker Verlag.

Eisenbahn JOURNAL

INHOUD...

BLAD

Baandieselloks reeks 62/63 4
De reeks 62 - 63 in model 6
De stroomlijndieselstellen van NS 7
De ,,Compagnie Internationale des Wagons-Lits'' 12
Met de ,,Montenvers'' van Chamonix naar de ,,Mer de Glace''16
De Pruisische T13 als oud type 99 bij de NMBS 20
De bouwserie Ae 4/7 van de SBB 22
Vakwerk - Afl. 2 28
Alles over loofbomen 34
Nieuwsjournaal 38
Kamelen, beren, olifanten... 42
Fototips : Groningen - Nieuwe Schans 44
Fototips : NS - NMBS 46

Beste lezers,

Nu is het tijd om U te abonneren op Spoorweg Journaal!!! Een abonnement heeft altijd voordelen : U hoeft U niet meer op pad te begeven om Uw favoriete tijdschrift te bemachtigen en hebt het bovendien sneller in huis.
Een abonnement op Spoorweg Journaal maakt het tijdschrift bovendien per exemplaar een stuk goedkoper. De keerzijde van de medaille is dat we de prijs van een abonnement helaas hebben moeten verhogen met 120 BF/ FL 7.- portokosten.
Om deze pijn te verzachten hebben wij voor U een schitterend cadeau : een beeld van een LILIPUT-rijtuig dat al 'n ,,collector's-item'' is want het komt niet meer in de catalogus voor.
Hiermee vangt U twee vliegen in één klap : U verdient geld en U wordt de bezitter van een cadeau dat enige honderden franken c.q. enige tientjes waard is.
Wij gaan ervan uit dat het lezen van SJ U al 'n hoop plezier verschaft, maar wij willen daar nog een schepje bovenop doen met wat we ,,lezersparticipatie'' noemen. Wat bedoelen we daarmee? Wel, zoals U zich zult herinneren zijn we in SJ nr. 11 begonnen met onze serie artikelen : ,,Alles over loofbomen''. Hebben die bij U vrucht afgeworpen? Laat ons dan zien wat er in Uw werkplaats groeit en stuur ons een exemplaar (of een kwaliteitsfoto) van Uw mooiste boom.
De beste kweker wint een abonnement van een jaar op SJ, de vier daaropvolgenden kunnen op diverse surprises rekenen (kit, wagon ...). Bovendien zullen de fraaiste exemplaren worden gepresenteerd in het speciale modelbouw-nummer dat aan het eind van het jaar zal verschijnen.
Tot slot nog een woord n.a.v. de rubriek die gewijd is aan het rollend materieel van de CIWL (echte modellen en modellen op schaal) : wij rekenen op de speurneuzen onder U om onze kennis aangaande dit onderwerp te vervolledigen. Uw informatie zal worden gepubliceerd zodat U indirect meewerkt aan het werk van onze redactie, die uit slechts drie mensen bestaat die het onmogelijke doen om het U naar de zin te maken.
Ons onderwerp is echter uitgebreid en wij hebben niet de pretentie over een onbegrensde kennis ervan te beschikken. Onze auteurs zijn amateurs die net als U hebben besloten hun vrije tijd aan een grote liefde te wijden, die -dat zal duidelijk zijn- ook de onze is.

DE REDACTIE

Foto voorpagina : Een gebeurtenis van formaat voor de liefhebbers van België's rollend materieel. Het type 62 is in grote aantallen in de depots van talloze modellisten opgedoken. U zou het er warm van krijgen, zoals deze 6294 gefotografeerd door Georgy Lejeune te Zandvliet in januari 1987. U hoeft slechts de bladzijde om te slaan om meer van hen te weten te komen.



1. Een droom wordt weldra werkelijkheid, want U zult spoedig hetzelfde tafereel op schaal kunnen nabouwen; na de 6246, 6278 en andere 6300'en komt ROCO met een blauwe 6215 op de markt. ***Foto : E. Serneels***

2. De 6253 rijdt over de sluis van Lanaken op 11 september 1985. ***Foto : Georgy Lejeune***

Baandieselloks reeks 62/63

In het begin van de jaren zestig was het einde van de stoomtractie in België in zicht. Er diende dan ook in vervanging door diesellokomotieven voorzien te worden. Vanaf 1961 werden de lokomotieven type 200 (reeks 51), type 205 (reeks 55) en type 212 (reeks 62/63) gebouwd. Van dit laatste type werd eerst in 1961 een prototypereeks vervaardigd. Ze verschilden van de latere serie-uitvoering door het gebruik van andere draaistellen (van het Flexicoiltype), en een andere overbrenging.

Deze drie loks werden bij de indienststelling onder de nummers 212.001 tot 212.003 gebracht. De serie-uitvoering werd in 133 exemplaren gebouwd. Deze loks werden van 212.001 tot 212.133 genummerd. Voor de hernummering van 1970 werden de loks 212.108, in 1968, en 212.159 in 1970, tengevolge van schade wegens ongeval buiten dienst gesteld.

Bij de hernummering werden door het feit dat de reeks meer dan 100 loks telde, twee reeksnummers voor dit loktype voorbehouden. Ze werden genummerd van 6201 tot 6333 waardoor de oorspronkelijke 133 loks allemaal een nummer toegewezen kregen en de nummers 6208 en 6259 ongebruikt bleven. De drie prototypeloks kregen de nummers 6391 tot 6393. Benevens de hoger vermelde lokomotieven gingen in de loop der jaren, steeds na een ongeval, de loks (in chronologische volgorde) 6226, 6310, 6239, 6308, 6209, 6232, 6332 en 6280 uit de geschriften. Op 15.1.1988 waren er nog 126 loks in dienst. De verdeling per stelplaats vindt U in bijgevoegde tabel. Een buitenbeentje is de 6215 die uitgerust is met een elektrische verwarmingsinstallatie voor het slepen van reizigerstreinen die over geen stoomverwarmingssysteem beschikken, zoals de M4- en M5-rijtuigen. Deze lok is in de blauwe ,,elektrische'' livrei geschilderd ter herkenning tussen de andere loks die ofwel in de gele, ofwel in de groene livrei rondrijden. De lokomotieven van de stelplaats Monceau worden hoofdzakelijk ingezet voor de reizigerstreinen in trekduwformatie tussen Charleroi en Couvin. Merelbeke zet zijn lokomotieven in voor reizigerstreinen op de niet-geëlectrificeerde lijnen naar Adinkerke, Zottegem en Roeselare. In de goederendienst vinden wij ze voornamelijk terug op de lijn naar Terneuzen. Merken wij hierbij ook op dat de drie prototypelokomotieven die te Merelbeke gestationeerd zijn, meelopen in deze inzetreeksen. De lokomotieven van St.Ghislain vinden wij voornamelijk terug bij de inzet vanuit Ath in de reizigersdienst naar Geraardsbergen.(In vervanging van de motorwagens van de reeks 46). In de goederendienst bedienen zij de niet-geëlectrificeerde lijnen vanuit St.-Ghislain. Hasselt zet samen met de ondergeschikte stelplaats Leuven de reeks 62/63 in voor zowel reizigers- als goederentreinen. Zo worden ondermeer de reizigerstreinen, ook in trek-duwformatie, gereden tussen Antwerpen en Neerpelt en tussen Hasselt en Mol. In de goederendienst bedienen zij de niet-geëlectrificeerde lijnen in Limburg. Door het feit dat de electrificatie naar het Antwerpse Delwaidedok nog niet klaar is, krijgen de loks van Hasselt speciale taken te verwerken door de ertstreinen van Antwerpen-Dokken naar Leuven te slepen. Dit gebeurt meestal in dubbeltractie.

Voor de fotografen die deze samenstellingen willen fotograferen werd in Spoorwegjournaal n°14 de uurregeling van deze treinen in een tabel samengevat. De Door ROCO uitgebrachte 6246 behoort aan de stelplaats Hasselt, de 6278 aan St.Ghislain en de 6300 aan Kortrijk. **P. Jacops**

Stelplaatsverdeling van de reeks 62-63 op 15-01-1988

Monceau.(9)

6217,6218,6224,6231,6234,6243,6248,6249,6271

Kinkempois.(7)

6274,6289,6323,6324,6325,6328,6329

Hasselt.(32)

6239,6240,6245,6246,6251,6252,6253,6255,6260,6261,6264,6267,
6268,6270,6281,6283,6291,6294,6295,6296,6297,6298,6299,6252,
6316,6317,6318,6319,6321,6326,6327,6330,6331

3. De 6278 verlaat station Merelbeke in de richting van Gent met een passagierstrein aan de haak (23 juli 1987). ***Foto : Max Delie***



Merelbeke.(42)
6201,6202,6203,6204,6205,6206,6207,6210,6211,6212,6213,6214,6216,6219,6220,6221,6222,6223,6225,6227,6228,6229,6230,6233,6235,6236,6391,6392,6393.
Kortrijk.(9)
6215,6300,6301,6302,6303,6304,6305,6306,6307.
Toebehorende aan de stelplaats Merelbeke maar in onderhoud bij de stelplaats Kortrijk :(13)
6237,6247,6256,6265,6292,6293,6309,6311,6312,6313,6315,6322, 6333.
St.Ghislain.(27)
6241,6242,6244,6250,6254,6257,6258,6262,6263,6266,6269,6270,6272,6273,6275,6276,6277,6278,6282,6284,6285,6286,6287,6288,6290,6314,6320.





1. Door vergelijking van deze twee diesellocomotieven van de serie 62 - 63 (ROCO) wordt U in staat gesteld zelf enige veranderingen aan te brengen (zie ook onderstaande tekst). ***Foto : H.K.***

De reeks 62 - 63 in model

Einde februari werden de eerste versies van het halfnul-model van de reeks 62 - 63 van ROCO in de handel gebracht. Het betreft de uitvoering als 6246, 6300, en een beperkte oplage van de 6278. Alle drie versies zijn getooid met de overwegend gele schildering. Andere schilderingen zullen later volgen. De liefhebbers hebben weliswaar ongeveer een jaar moeten wachten -de lok was aangekondigd in februari 1987, doch dat wachten heeft wel de moeite geloond. De kap, die zeer eenvoudig van het onderstel kan afgenomen worden, is uitstekend gedetaileerd. De opschriften zijn loepzuiver en volledig. Een spijtig detail is wel dat voor de drie versies dezelfde opschriften gebruikt zijn, wat maakt dat op de 6300 een foutieve stelplaats vermeld wordt. De bestuurdersruimten zijn voorzien van een interieur en aan één zijde is er zelfs een figuurtje aanwezig. Van de koper wordt wel verwacht dat hij nog de handgrepen aan de deuren aanbrengt. Zoals het bij ROCO bij meerdere modellen de gewoonte is, zijn deze los in de doos bijgevoegd. Om produktietechnische redenen is de onderkant van de dubbele koplampenhouders geel gespoten, daar waar deze in werkelijkheid volledig groen zijn. Het valt echter nauwelijks op en kan desgewenst door de liefhebber met een fijn penseel eenvoudig bijgewerkt worden.

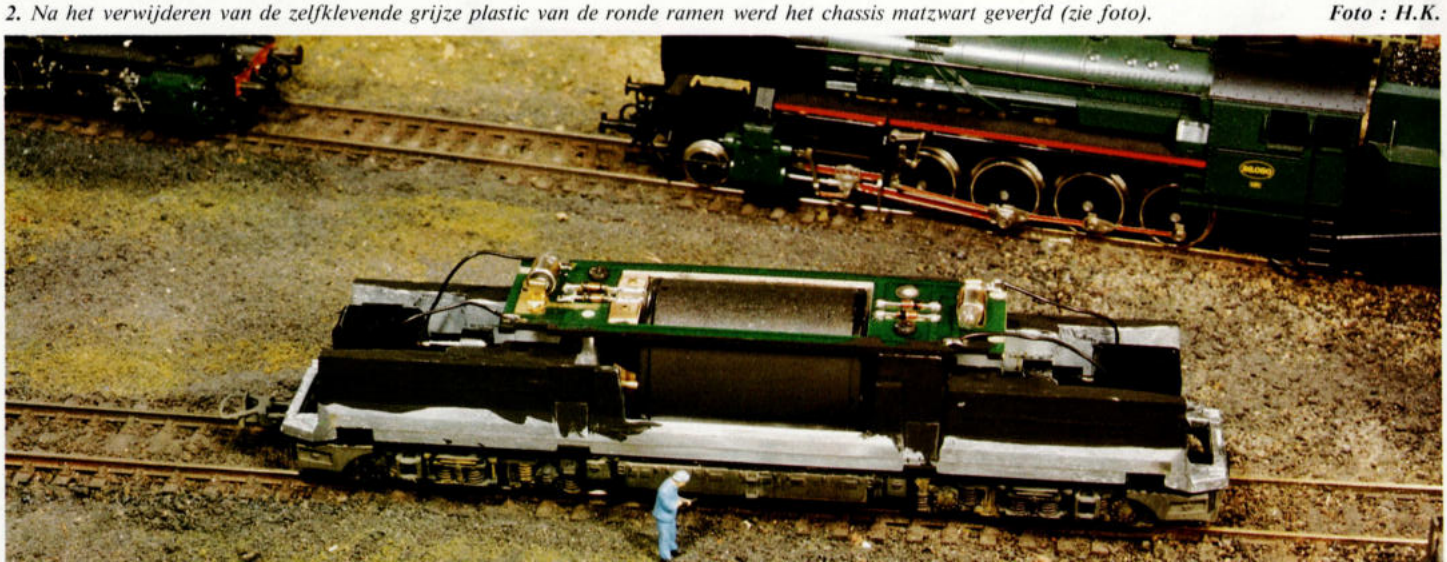
Het chassis, dat speciaal voor dit model ontwikkeld werd, bestaat volledig uit metaal en geeft de lok daardoor een hoog eigengewicht. Om deze reden kon volstaan worden met aan ieder draaistel slechts één wiel van antislipbandjes te voorzien. Hierdoor is een goede stroomafname gewaarborgd. In het midden van dit chassis is een grote vijfpolige motor gemonteerd, voorzien van een vliegwiel. Dankzij een recent bij ROCO ontwikkelde nieuwe flexibele kardanoverbrenging worden de omwentelingen van de motoras naar het draaistel overgebracht. Door dit geheel heeft de lok een uiterst soepele loop en rijdt moeiteloos aan een zeer lage snelheid over wissels en korte stroomonderbrekingen in de rails.
Door een goede overbrengingsverhouding heeft het model ook een zeer realistische maximum snelheid. Over de motor is een printplaatje vastgeschroefd waarop de diodeschakeling is aangebracht voor de lichtwisseling. De draaistellen zijn voorzien van een schacht volgens de NEM norm nr.362 en een ieder kan dus de koppelingen van zijn keuze hierin aanbrengen. De maatvoering, zowel van de kap als van het chassis is volledig korrekt en geeft aldus het eigen karakter van deze lokomotief zeer goed weer. Kortom, dankzij de uitstekende detaillering, de korrekte maatvoering, de goede rijeigenschappen en het universele karakter van het grote voorbeeld zal dit model ongetwijfeld een topper worden op de modelbanen naar hedendaags Belgisch voorbeeld.

Enige tips om Uw type 62 zo authentiek mogelijk te maken.

De tekst over het type 62 verdient nog de volgende aanvullingen :
– De machinist zit links in de cabine.
– De cabine moet U aan de binnenkant zwart (mat) of grijs verven.
– Verwijder het zelfklevend plastic van de ronde ramen en verf de zijkanten matzwart zoals te zien is op de foto hieronder.
– Schilder het opstapje onder de cabinedeuren geel en de treevlakken aan de voorzijde groen; ook de onderkanten van de lampen en de lampenhouders moeten groen worden.
– Bij het weatheren van het model en het uitvoeren van de verbeteringen heb ik me laten inspireren door de 6278 van Eric Rémont (geïntroduceerd in SJ nr. 7) en door de poster die in nr. 12 verschenen is. De voor het weatheren gebruikte technieken zijn beschreven in de serie ,,VAKWERK''. Veel plezier bij de uitvoering van deze ,,face-lift''.

H.K. – Jef Engels

2. Na het verwijderen van de zelfklevende grijze plastic van de ronde ramen werd het chassis matzwart geverfd (zie foto). ***Foto : H.K.***



De stroomlijndieselstellen van NS (Afl. 3)



1. Station Winterswijk met de blauwe DE1 36 naar Zutphen en op de achtergrond de rode DE3 136 van de dienst naar Arnhem, 15-07-'68.
Foto : Harrie Peters

De Blauwe Engelen

Het materieeltype dat in deze derde aflevering over de stroomlijn dieselstellen van de Nederlandse Spoorwegen voor het voetlicht wordt gehaald zal bij menigeen herinneringen oproepen. De wat ouderen onder U zullen zich ongetwijfeld herinneren, dat de Blauwe Engelen de definitieve ondergang hebben betekend voor de nog resterende stoomtractie op de zijlijnen van het Nederlandse spoorwegnet. Voor veel jongeren is het ongetwijfeld het laatste stroomlijnmaterieel dat, behoudens een serie van 26 gemoderniseerde tweeën, aan de vergeling van de jaren zeventig is ontkomen. Overigens zullen de „gewone" reizigers, die in die tijd dagelijks van de trein op de minder drukke lijnen gebruik maakten, de komst van de Blauwe Engelen hebben toegejuicht. Hun inzet betekende

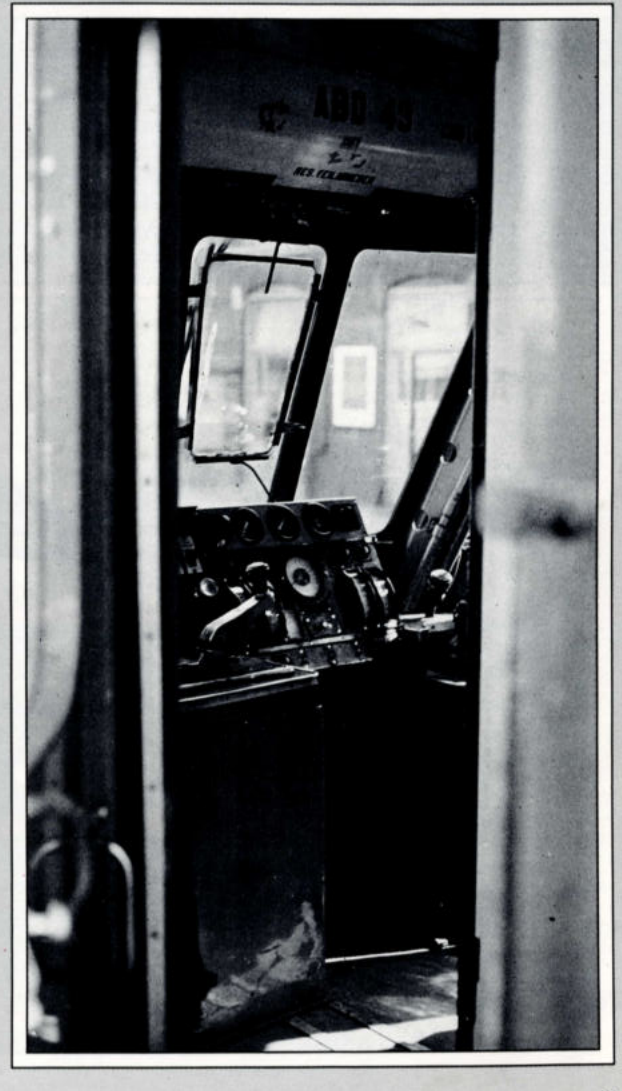


2. De Kameel in z'n klassieke blauwe uitmonstering bij vertrek van het eerste perron van Den Haag HS, 12-10-'70. ***Harrie Peters***



3. Aachen Hbf met de dieseleentjes 44 + 48. Rechts staat DB-stoomloc 03 087 gereed voor vertrek, 03-08-'67.
Foto : Harrie Peters

immers een niet onaanzienlijke verbetering van het comfort.
Bij de plannen tot wederopbouw van het spoorwegnet na de tweede wereldoorlog zijn belangrijke doelstellingen : het beëindigen van de stoomtractie en het afschaffen van het nog resterende houten reizigersmaterieel. Dat bij de eerste doelstelling voornamelijk economische overwegingen een rol spelen, moge blijken uit het volgende. Op een stoomloc doen altijd twee man tractiepersoneel dienst, op een treinstel alleen de machinist. Stoomlocs zijn, in verband met het onderhoud, slechts 11 uur per etmaal inzetbaar, andere materieelsoorten daarentegen 23 uur. De onderhouds- en brandstofkosten liggen voor stoomlocs ongeveer tweemaal zo hoog als bij andere tractievormen. Bovendien ligt het energierendement van de gemiddelde klassieke stoomlocomotief op 6%, terwijl dit bij elektrische en dieselelektrische treinen rond de 22% is.
De keuze moet voor de toenmalige directie geen moeilijke zijn geweest. Het hoofdnet wordt dus, voor zover dit nog niet voor de oorlog is gebeurd, onder de draad gebracht en voor de minder drukke zijlijnen is diesel-elektrische tractie de aangewezen vervanger.
Daar Beijnes in Haarlem gesloten is en Werkspoor in Utrecht zijn handen vol heeft aan de bouw van hondekoppen en rijtuigen plan E, is Allan in Rotterdam de enige Nederlandse fabriek die in aanmerking komt voor de bouw van de dertig motorrijtuigen en de zesenveertig tweewagenstellen. De vorm en het uiterlijk van de stroomlijnkop worden gelijk aan die van mat.'46.
De treinstellen en motorijtuigen, door NS aangeduid als Plan X, worden afgeleverd in de jaren 1953-54. Zij worden van buiten in een frisse lichtblauwe kleur geschilderd met rode biezen. Op de kop, onder de cabineramen, dragen zij een tweetal uitgespreide vleugels met daarin de letters N.S..
De combinatie van vleugels en kleur bezorgt dit type stroomlijnmaterieel al zeer snel de bijnaam „Blauwe Engelen". Ook als in een later stadium de gele snor op de kop verschijnt en zelfs als zij, bij



4. Eén van de machinistencabines van DE1 43 tijdens een rustpauze in Heerlen.
Foto : Carlo Hertogs

5. DE1 49 is zojuist vertrokken van Simpelveld en is onderweg naar Aken, 23-07-'69.
Foto : Harrie Peters
6. In het laatste jaar van exploitatie reed er nog maar één treinpaar tussen Enschede en Gronau (D). Roestvorming op de rails verstoorde de werking van AHOB's en dergelijke. Daarom reed dagelijks een DE1 tot de grens bij Glanerbrug als ontroestingstrein. Op de foto staat de 24 naast het dienstgebouwtje Gbr, 23-07-'81. ***Foto : Huub van Keulen***

het in dienst komen van de nieuwe dieseldrieën (Plan U) de bekende wijnrode jas aangemeten krijgen, blijven het ,,Blauwe Engelen''. Deze naam wordt in Zuid-Limburg zo verweven met de Miljoenenlijn, dat de carnavalsvereniging van de spoorwegen in Maastricht de naam ,,Blouw Ingele'' draagt.
De treinstellen zijn voorzien van automatische Scharfenberg-koppelingen, zodat verscheidene eenheden aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Zo kan de treinlengte naar behoefte worden aangepast.
Zowel de motorrijtuigen als de tweewagenstellen hebben twee dieselmotoren, die onder de vloer zijn aangebracht. De lengte bedraagt respectievelijk 26,4 en 44,7 meter, terwijl zij aan 73 resp. 133 reizigers een zitplaats kunnen bieden.
Het gewicht van de motorrijtuigen, die de nummers 21 - 50 krijgen, is bijna 57 ton. Dat van de tweetjes, genummers 61- 106, ruim 82 ton. Het naar verhouding geringere gewicht van de tweewagenstellen vloeit voort uit het feit dat de beide bakken in het midden een gezamenlijke draaistel hebben.
De eersteklasse afdeling in de tweetjes bestaat uit een afgescheiden compartiment voor 28 personen, in de motorrijtuigen is slechts een viertal banken voorzien van eersteklasse bekleding. De klasse-aanduiding aan de buitenkant bestaat uit een draaibaar geëmaillerd bord, waarop aan één zijde een I en aan de andere zijde een 2 is aangebracht. Normaliter is de I zichtbaar. Indien nu echter het reizigersaanbod tweede klasse erg hoog is en er zijn geen eersteklasse passagiers, iets dat op de minder drukke lijnen nogal eens voorkomt, kan de conducteur het klassebord omdraaien, waarna de tweedeklasse reizigers gebruik kunnen maken van de eersteklasse banken.
Buiten de reeds genoemde enen en tweeën, bestelt NS nog een motorrijtuig van een afwijkend model. Deze krijgt het nummer 20 en moet dienst gaan doen als directie- en inspectie- rijtuig. Het onderstel is gelijk aan dat van de seriemodellen, de bak echter verschilt geheel. De machinistencabines verdwijnen uit de koppen en verhuizen naar het dak. Vanwege deze beide uitstulpingen op het dak wordt deze Blauwe Engel al spoedig ,,De Kameel'' genoemd. De beide uiteinden worden bij het reizigerscompartiment getrokken, waardoor de passagiers een fantastisch gezicht op de spoorbaan krijgen. In het middengedeelte bevinden zich een kleine keuken, de toiletten en een ruimte voor de begeleidende hoofdconducteur.
Alle treinstellen worden tussen 1964 en 1968 van nieuwe motoren voorzien, daar de originele exemplaren nooit echt aan de verwachtingen hebben voldaan. Dit is ook één van de redenen waarom de tweeën nooit dienst doen in Zuid Limburg. Tegelijkertijd met de inbouw van de nieuwe motoren worden de Blauwe Engelen van nieuwe banken voorzien. De oude motoren worden ge-



deeltelijk voor de eentjes gebruikt, het restant wordt gesloopt.
Vanaf de indienststelling in 1953 worden deze diesels op alle mogelijke niet geëlektrificeerde baanvakken ingezet. Zij zijn in onderhoud in de lijnwerkplaatsen Maastricht en Zwolle. De nummers 40 - 44, die vanuit Maastricht dienst doen op de lijn naar Aken, zijn van het Duitse INDUSI-systeem voor treinbeïnvloeding voorzien. Ook rijden de motorrijtuigen vanuit Maastricht een aantal diensten naar Luik. Behoudens deze diensten naar Aken en Luik komen de Blauwe Engelen niet volgens dienstregeling in het buitenland.
Om de exploitatie op de Friese en Groningse lijnen goedkoper te maken, wordt in 1967 op proef en in 1969 definitief de Centrale Radio Verkeers Leiding ingevoerd. De tweewagenstellen 94 - 106 worden hiertoe van een dakantenne en de benodigde radio-apparatuur voorzien.
Veel spectaculairs valt er verder over deze treinen niet te vertellen. Tot 1974 is er maar één zware aanrijding. In dichte mist wordt DE2 65 in Beesd zodanig beschadigd, dat het stel moet worden afgevoerd.
In 1974 valt het besluit om een aantal tweetjes een revisie te geven, zodat zij tot in de jaren negentig in dienst kunnen blijven. Als prototype voor deze renovatie dient de 88, die ernstig beschadigd is bij een botsing tussen Workum en Sneek op 11 april van dat jaar. Deze levensverlenging houdt onder andere in : een complete wijziging en vergroting van de machinistencabines, een gewijzigde bakindeling door verwijdering van het bagagegedeelte, het nogmaals vernieuwen van de motoren en een geheel gewijzigd koelsysteem voor deze nieuwe motoren. Dit koelsysteem wordt op het dak aangebracht. De radiatoren op het dak en het nieuwe kleurschema geel/grijs zorgen ervoor dat de treinstellen bijna onherkenbaar zijn veranderd. Gedurende de zomer van 1975 wordt de ex 88, na een testperiode, ingezet op het traject Arnhem - Winterswijk. De meeste van de aangebrachte wijzigingen voldoen goed, zodat nog eens 25 stellen op deze manier worden aangepakt. Deze gerenoveerde tweetjes vormen nu de serie 161 - 186. Het laatste exemplaar, de voormalige 87, wordt in mei 1981 als 186 door de Hoofdwerkplaats Haarlem afgeleverd. Ook de Kameel, inmiddels wel geel geschilderd, wordt vervolgens gemoderniseerd en kan als „VIP-car" door gezelschappen worden gehuurd.
In de jaren tachtig begint de tand des tijds behoorlijk aan de overgebleven rode stellen te knagen. Technische storingen en veel onderhoud worden dan kenmerkend voor deze niet verbouwde stellen. Wanneer in juni 1985 de nieuwe dienstregeling van kracht wordt, verdwijnen alle resterende rode Blauwe Engelen van de Nederlandse rails. Voor het nageslacht is de 41 bewaard gebleven. Dit rijtuig is door bemiddeling van de STIBANS in de voormalige werkplaats Roosendaal opgeborgen.Hier zal het door personeel van de Hoofdwerkplaats Tilburg grondig worden gereviseerd en in de originele staat teruggebracht, zodat het in 1989 bij de viering van 150 jaar NS als echte Blauwe Engel zal rondrijden.
Inmiddels is het prototype voor de renovatiestellen, de 161, buiten dienst genomen. Het stel staat sinds oktober 1984 in Haarlem en heeft sedert de brandweerdemonstraties op 10 oktober 1987 aanzienlijke schade.
NS heeft nog overwogen om de 162 - 186 een tussenrevisie te geven, die de 182 als enige heeft ondergaan. De nu vaststaande sluiting van de Miljoenenlijn maakt echter wederom een aantal dieselstellen overbodig, zodat de al begonnen revisie van de 183 gestaakt is.
Met de mededeling dat de 184 en 185 bij het begin van de zomerdienst 1988 terzijde zullen worden gesteld, bent U geheel op de hoogte van het wel en wee van de Blauwe Engelen tot nu toe. Over de korte toekomst die de stellen nog rest houdt Spoorweg Journaal U geïnformeerd.

Harrie Peters







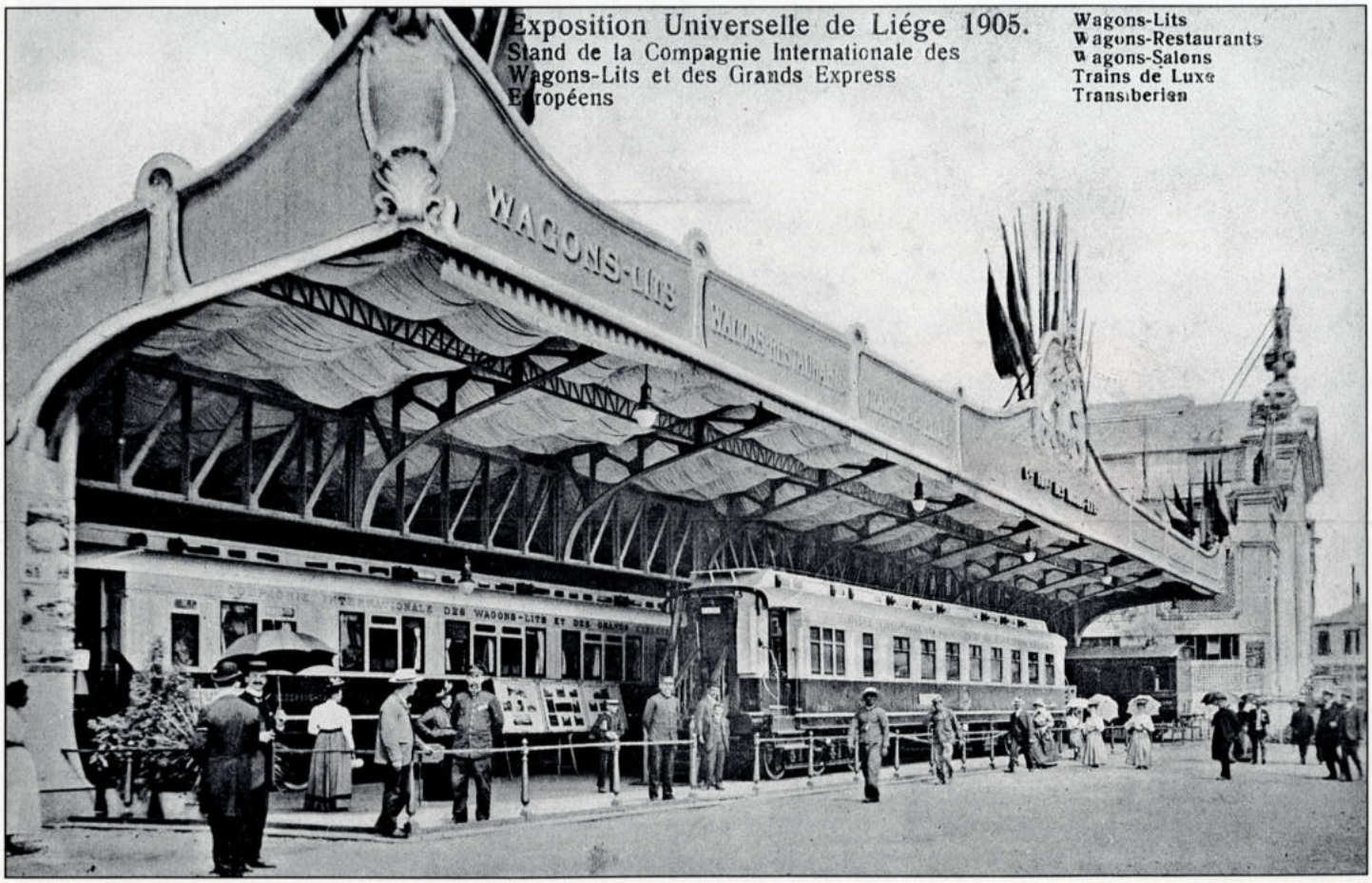
8. DE2 186 passeert de nog grotendeels in gebruik zijnde seinbrug van station Schaesberg, rijdend in de richting Kerkrade, 04-04-'85. ***Foto : Wim Verver***

7. Op deze winteravond wacht DE1 22 in Zutphen op vertrek naar Winterswijk, 14-01-'85. ***Foto : Raymond Kiès***

9. Op een kaal station Winsum ontmoeten we DE2 99, 26-10-'85. ***Foto : Harrie Peters***



De „Compagnie Internationale des Wagons-lits"



1. Deze fraaie prentbriefkaart uit 1905 bewijst dat men er ook vroeger al slag van had om ergens reclame voor te maken.

De schitterende, nachtblauwe rijtuigen van de CIWL behoren tot de lievelingen van modelspoorders en door de wol geverfde verzamelaars. Daarom begint Spoorweg Journaal met een serie kleine artikelen waarin de geschiedenis van deze „Compagnie" wordt gevolgd aan de hand van op de markt verkrijgbare modellen.

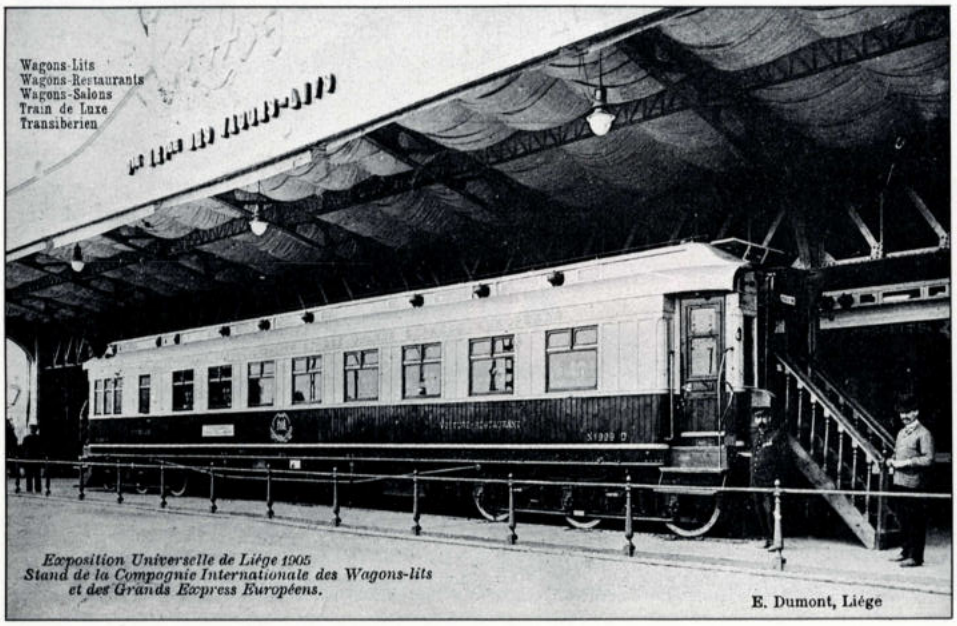
U zult zo bij het merendeel van de fabricanten van modellen op schaal een aantal onverwacht fraaie rijtuigen aantreffen. Ook liggen er voor beginnende geschiedkundigen van het spoor enige interessante anecdotes in het verschiet. Wij hopen dat deze serie er velen toe zal brengen om hun onderzoekingen op dit gebied te intensiveren. Wij van onze kant zullen er voor zorgen dat U toegang krijgt en houdt tot onze informatiekanalen.

Het begin van deze serie wijden wij aan de TEAK-rijtuigen van TRIX. Deze zeer fraai afgewerkte rijtuigen zijn verkrijgbaar in een gelijkstroom-uitvoering en in een wisselstroom (middenleiding)-uitvoering, beide met ingebouwde binnenverlichting die voor een adembenemend effect zorgt.

Sedert het begin van deze eeuw zijn de TEAK-rijtuigen een begrip als het om luxe gaat. Denkt U maar eens aan de „Oriënt-Express", de „Sud-Express", de „Malle des Indes" etc. In de TEAK-uitvoering kunt U alle typen rijtuigen terugvinden : slaaprijtuigen, restauratierijtuigen, salonrijtuigen, bagagewagens en dat alles tot 1922, wanneer de eerste in blauw en goud geverfde metalen bak verschijnt (vanwaar de benaming : de „Blauwe Trein").

Het eerste metalen rijtuig was het slaaprijtuig 2461, type 51 dat in Leeds werd gebouwd.

2. Restauratierijtuig nr. 999 op de tentoonstelling in Luik van 1905.



De tweekleurige rijtuigen

(Ref. 33390) Slaaprijtuig nr. 1000 (dat alleen in de kastanjebruin - gebroken wit versie zou hebben bestaan) werd in 1904 gebouwd door de CGC („Compagnie Générale de Construction", te St.-Denis, Frankrijk). Dit rijtuig heeft deelgenomen aan de Luikse expositie van 1905.
(Ref. 33394) Restauratierijtuig 999, eveneens gebouwd door de CGC.

De bruine rijtuigen

(Ref. 33393) Slaaprijtuig nr. 1000 : is dit rijtuig wel ooit bruin geweest? Wij beschikken over geen enkele bron die deze veronderstelling kan bevestigen. Uiteraard is wat dit betreft alle informatie Uwerzijds van harte welkom.



3. Prima model van het MITROPA-restauratierijtuig nr. 911 waarmee TRIX in de loop van dit jaar op de markt komt. ***W. Kosak***



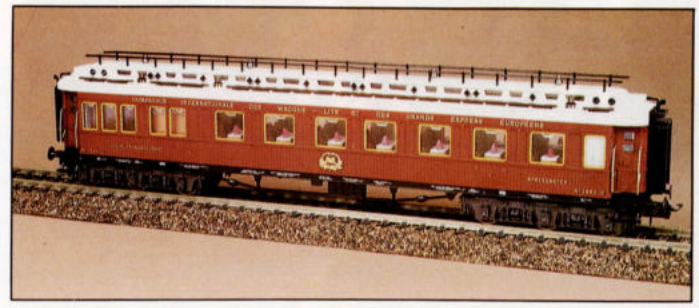
4. Tweemaal hetzelfde rijtuig maar in verschillende periodes (TRIX-HO). ***Foto : H.K.***



5. Model van slaapwagen nr. 1000, dezelfde van de Luikse tentoonstelling van 1905 (TRIX-HO). ***Foto : H.O.***



6. Bagagewagen nr. 1205 (TRIX-HO). ***Foto : H.O.***



7. Het kastanjebruine restauratierijtuig nr. 1687 (TRIX-HO). ***Foto : H.O.***

(Ref. 33394) Restauratierijtuig 1687. Dit rijtuig maakte deel uit van de serie 1680-1691 die in 1906 door MAN werd gebouwd. Zes rijtuigen van deze serie werden in 1916 door MITROPA geannexeerd en omgenummerd van 910 tot 915; de 1687 droeg vanaf toen het nummer 911. Het MITROPA-model van TRIX, dat weldra leverbaar is, stemt in alle opzichten met het origineel overeen.

(Ref. 33392) Bagagewagen 1205, van de serie 1203-1207, werd in 1908 door Ringhoffer gebouwd te Praag, voor de ,,Vienne-Cannes Express'' en de ,,Riviera Express''.

De blauwe rijtuigen

Vanaf 1922 wordt het volledige, nog beschikbare wagenpark geleidelijk aan overgeschilderd in koningsblauw met letters en versieringen in goud.

(Ref. 33395) Slaaprijtuig nr. 1000 : een plausibel model voor zover het niet tijdens de eerste wereldoorlog vernietigd is. Geen enkele bron bevestigt de verdwijning ervan, maar er is in ieder geval geen spoor van over.

(Ref. 33396) Restauratierijtuig 1702 van de serie 1698-1705, in 1906 gebouwd door de firma Van de Zijp te Keulen, is vandaag de dag een West-Wagon. De rijtuigen 1698-1700 zijn in 1916 geannexeerd door MITROPA en omgenummerd tot 916-918. De rijtuigen 1703-1705 hebben hun diensten bewezen in de ,,Riviera Express''.

(Ref. 33397) Bagagerijtuig 1206, gebouwd door Singhoffer; evenals de 1205 bestemd voor de ,,Vienne-Cannes Express'' en de ,,Riviera Express''.

Afgezien van enkele kleine historische onduidelijkheden zij deze TRIX-rijtuigen van buitengewone waarde en verdienen zij een plaats in iedere collectie. Wij bevelen ze van harte aan.

D.P./H.K

8. De adembenemend mooie blauwgouden rijtuigen van de ,,Compagnie Internationale des Wagons Lit'', meesterlijk gemaakt in de ateliers van TRIX. De meeste van de hier getoonde modellen zijn trouwens ook in spoor N verkrijgbaar. ***Foto : W. Kosak***



ORIENT-EXPRESS BY TRIX



ORIENT-EXPRESS : HO & N, éclairage d'origine, courant continu ou alternatif
verlichting standaard, wissel- of gelijkstroom

TRIX-MINITRIX DEALERS

Minimecanic	Rue Blaes 214	1000 Bruxelles	(02) 5120224
Model Train	Rue Saxe-Cobourg 14	1030 Bruxelles	(02) 2171190
Locotender	Rue Ch. Degroux 8	1040 Bruxelles	(02) 7365399
Orient Express	Galerie le Bailli, Avenue Louise 195	1050 Bruxelles	(02) 6486411
Babouin	Rue du Trône 157	1050 Bruxelles	(02) 5132427
Univers du Miniature	Boulevard Sylvain Dupuis 270	1070 Bruxelles	(02) 5224599
Codaco	Chaussée de Ninove 1072	1080 Bruxelles	(02) 5217039
Jocadis	Rue de Bruxelles 53	1390 Enghien	(02) 3957105
Verschooten	Eiermarkt 14	2000 Antwerpen	(03) 2326622
Modelbouwcentrum Baillien	Turnhoutsebaan 219	2200 Borgerhout	(03) 2369708
Loccenter	Grote Steenweg 674	2600 Antwerpen	(03) 4497238
Reducta	En Neuvice 53	4000 Liège	(041) 232384
Maison du Modéliste	Rue Jardon 21	4800 Verviers	(087) 310734
Coppieters Les 2 J	Rue du Pont 22	5000 Namur	(081) 222134
Au Petit Train	Avenue Jules Henin 22	6000 Charleroi	(071) 326280
Jouets Briquets Modélisme	Passage du Centre 2	7000 Mons	(065) 335295
Modeltreinen Vyncke	Vlaanderenstraat 72	8400 Oostende	(059) 701572
Het Gouden Wieltje	Overleiestraat 3A	8500 Kortrijk	(056) 358930
Verborgh	Kortrijksepoortstraat 180	9000 Gent	(091) 231236
Ets. Copin	Rue Gretry 156	4000 Liege	(041) 436603

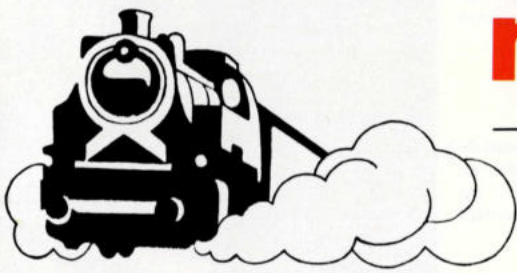
NIEUW : STOOMTRAM SPUR ,,0''
NTM LOKS 29-50 (HENSCHEL & SOHN, CASSEL)

PHILOTRAIN



PHILOTRAIN MESSINGMODELLEN

PHILOTRAIN, ANTILOPESTRAAT 1, 7315 EG APELDOORN NL
TEL: 055-221259 - TELEFAX: 055-221393



märklin
digital H0

FMZ Die FLEISCHMANN Mehrzugsteuerung

Freie Fahrt in die Zukunft.

Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist
Krommestraat 25-27-29, Amersfoort
Telefoon: 033-178 41



ACHAT - VENTE - ECHANGE
INKOOP - VERKOOP - INRUIL

SPECIALISTE
MÄRKLIN
SPECIALIST

BELGISCHE MODELLEN
OP MÄRKLIN BASIS

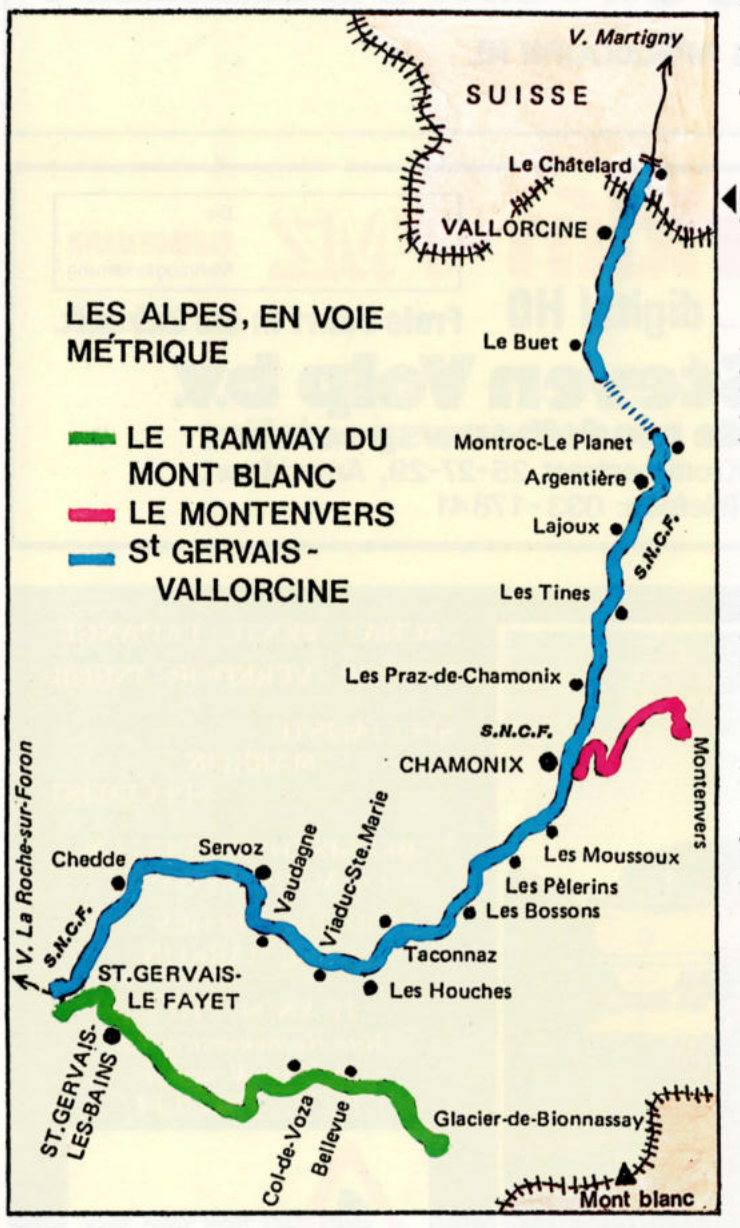
MODELES BELGES SUR
BASE MÄRKLIN

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





Met de „Montenvers" van Chamonix naar de „Mer de Glace"



1. Een oude stoomlocomotief die de treinen vroeger naar boven duwde. ***Foto : G. acker***

2. Overzicht van de spoorlijnen rondom Chamonix.



3. Goederentrein aan de rand van de „Mer de Glace", juli 1987; op kop diesellocomotief 32.

4. Nog eens de nr. 32, één van de drie diesellocs van de CM.



5. De „sneeuwmetro", van Chamonix onderweg naar Montenvers, gezien vanaf het terras van het restaurant te Montenvers (juli '87).


SR


CM
32







Vertrekkend van station Chamonix-Montenvers op een hoogte van 1042 m wordt over dit tandradspoor iedere zomer een ononderbroken stroom toeristen vervoerd naar de ,,IJszee'' (,,Mer de Glace'') bij Montenvers (hoogte : 1913 m). De treinen maken drie retours per uur. De spoorlijn naar Montenvers is een ware ,,sneeuwmetro''. Er gaan drie treinen achter elkaar naar boven waarbij men niet met seinen werkt : de bestuurders houden elkaar in de gaten. Zomers loopt de dienstregeling van zeven uur 's ochtends tot half zeven 's avonds. Per jaar worden er gemiddeld 900.000 reizigers vervoerd. Het laten functioneren van het bloksysteem gaat telefonisch. De centrale te Chamonix verzorgt de werking van de twee passeerplaatsen in de lijn.

Het huidige materieel van de C.M. bestaat uit zes electrische tractievoertuigen, die werden gebouwd door SLM-Winterthur (nr. 41-46), en zes aanhangwagens, die werden gebouwd door Decauville (nr. 51-54), Belle Clot (nr. 55) en Socofer (nr. 56). Het bedrijf heeft 's zomers tot 70 mensen in dienst.

Voorts heeft men nog de beschikking over drie diesellocomotiefjes, de nrs. 31-33, eveneens gebouwd door SLM-Winterthur. Deze kunnen elk één of twee rijtuigen duwen en hun hulp wordt soms ingeroepen wanneer de electrische locomotieven het personenvervoer niet meer aankunnen. Voorts verzorgen zij het goederenverkeer en werken zij 's winters, wanneer de bovenleiding vanwege lawinegevaar gedemonteerd is. Een beperkte dienst brengt skiliefhebbers dan tot het passeerstation ,,Les Planaz''.

Alhoewel de lijn d.m.v. een zweefbaan met de ,,Mer de Glace'' verbonden is, is het niet mogelijk er tot aan de Mont-Blanc mee te komen. Vanaf het eindstation Montenvers (op 1913 m) kunnen alpinisten, na het passeren van de ,,Mer de Glace'' de schuilhutten bereiken die als nachtverblijf dienen. Bij het ochtendgloren zullen zij die weer verlaten om de toppen te veroveren die de gletscher van de ,,Berg der Bergen'' van Europa domineren.

Stéphane Levaux

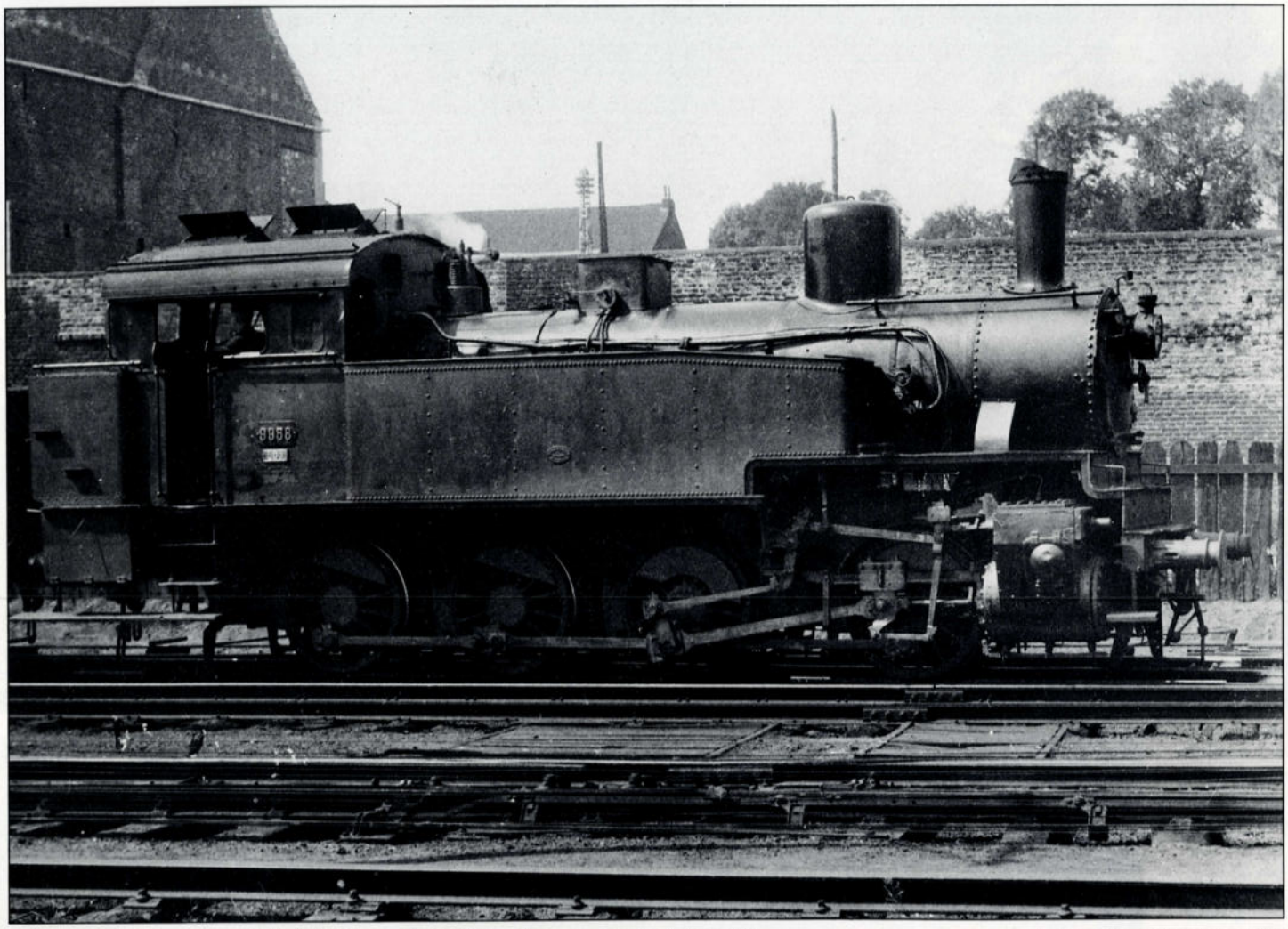


▲ *8. Vertrek in station ,,Montenvers'' te Chamonix, aan de voet van de berg, op twee passen afstand van het SNCF-station ,,St. Gervais-Vallorcine''.* ***Foto : S. Levaux***

◤ *6. Een duwformatie is gearriveerd met goederen.* ***Foto's 2-6 : S. Levaux***

◀ *7. Eén van de passeerplaatsen in de lijn naar Montenvers; de waterpomp houdt de herinnering aan de stoomperiode levend (augustus 1980).* ***Foto : G. Acker***

9. De trein uit Chamonix : sommigen komen de schoonheid van de ,,IJszee'' ontdekken, anderen gaan diep onder de indruk weer naar beneden (juli 1986). ***Foto : R. Chessum*** ▶



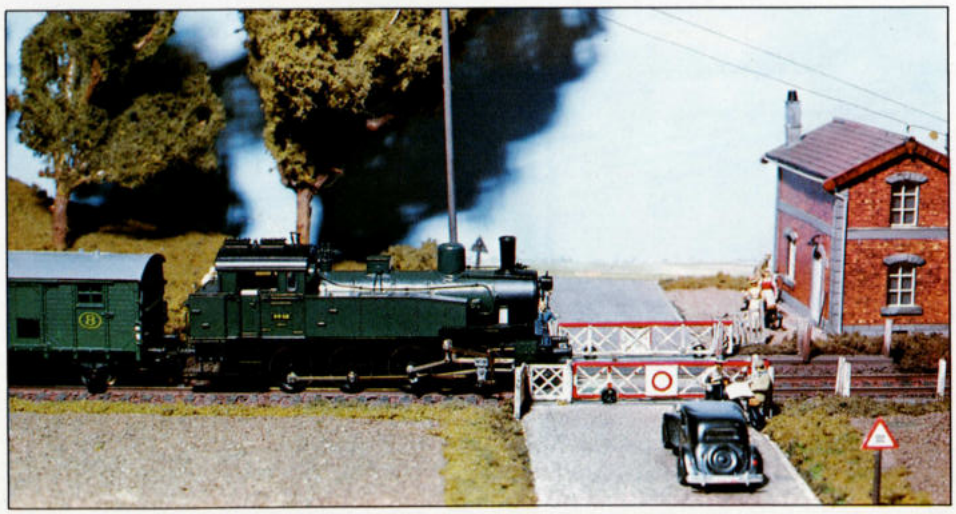
1. Deze uniek foto van een T 13 als 9958 van de NMBS is zeker genomen in de jaren '30. **Foto : Verzameling Max Delie**

De Pruisische T 13 als oud type 99 bij de N.M.B.S.

Geschiedenis

Net zoals voor de hoofdlijnen, moesten er in het begin van onze eeuw eveneens sterkere lokomotieven gebouwd worden voor de rangeerdienst. De rangeerlokomotieven die in dienst waren bij de Pruisische Spoorwegen waren alle loks met 3 gekoppelde assen waarvan de jongste, de T 9, gebouwd was rond 1895. Door de toename van het treingewicht was de bouw van een zwaardere rangeerlokomotief met 4 gekoppelde assen dringend geworden. In 1907 besloot men tot de bouw van een sterkere rangeerlok. Het moest een eenvoudige lok zijn die in de kleine stations, die soms ver van de grote stelplaatsen verwijderd waren, door het lokpersoneel diende onderhouden te worden. Voor de bouw koos men de ketel van de T 11, en gaf de laatste koppelas een zijdelingsspel van 20 mm; de andere assen lagen vast in het frame. Hierdoor kon men de tweede as als aandrijfas gebruiken met het voordeel dat de aandrijfstang kort en licht werd. Het waren de enige Duitse lokomotieven met aandrijving op de tweede as.

De eerste T 13, gebouwd door ,,Union Giesserei in Königsberg'', werd aan de Pruisische Spoorwegen geleverd in 1910. De lok was in staat om 720 ton op vlakke lijnen te trekken met een snelheid van 45 km. Bij een stijging van 5 ‰ werd nog 510 ton getrokken bij maximum 30 km/u en op een helling van 10 ‰ nog 355 ton bij 25 km/u. In de jaren 1910 tot 1922 werden door de fabrieken Union, Hanomag, Hohenzollern, Wolf, Grafenstaden en Henschel ongeveer 675 loks gebouwd; niet alleen voor de Pruisische Spoorwegen, maar ook voor deze van Oldenburg (14), Elzas-Lotharingen (60) en Saar (4). De laatste lokomotief de 92 739 van de DB werd op 15-12-1965 in Kassel buiten dienst gesteld.



De T 13 als type 99 in België

Onder de meer dan 2000 lokomotieven die België van de Duitsers bekwam als herstelbetaling voor geleden oorlogsschade tijdens de oorlog 1914-1918, bevonden zich ook 18 lokomotieven van het type T 13. Volgens de nummering van 1931 bekwamen zij het type nummer 99. (Zie de afzonderlijke tabel voor wat de nummering en oorsprong betreft). Alle lokomotieven behoorden tot de stelplaats van Lodelinsart waar zij gedurende hun ganse diensttijd verbleven. De loks werden in en rond Charleroi ingezet voor rangeringen. Reeds in 1931 werden de

2. De 9958 in HO werd gerealiseerd door H. De Bleser op basis van de TRIX BR 92. Deze mooie modellok werd gefotografeerd door Max Delie op een diorama gebouwd door Eddy Serneels.



3. In juli 1967 was de 92.598 van de Deutsche Reichsbahn nog in dienst bij het Bahnbetriebswerk van Bautzen. ***Foto : Max Delie***

eerste loks buiten dienst gesteld, in 1934 eindigde hun eerder korte loopbaan bij de NMBS.

Technische kenmerken

Lengte over de buffers gemeten :	11100 mm
Hoogte over de schouw gemeten :	4150 mm
Wieldiameter :	1250 mm
Afstand tussen 1° en 2° as :	2000 mm
Afstand tussen 2° en 3° as :	1650 mm
Afstand tussen 3° en 4° as :	1625 mm
Keteldoormeter :	1372 mm
Keteldruk :	12 kg/cm²
Kolenvoorraad :	2,5 Ton
Watervoorraad :	7 m³
Dienstgewicht :	56,7 Ton
Maximum snelheid :	45 km/u

Max Delie

P.S. Liefhebbers van Belgische stoomlocomotieven kunnen eer behalen aan een model dat gebaseerd is op tenderlocomotief BR 92 5-10 van de DR die al 'n jaar of vijftien door TRIX geleverd wordt. Wij raden U de 22413 aan. Dit betreft een BR 92 in SNCF-uitvoering 040 TC. Deze loc verdient de voorkeur omdat zij over zwarte wielen beschikt. Er zijn trouwens speciaalzaken die modellen leveren die zijn aangepast en geverfd met de kleine loc van TRIX als uitgangspunt.

De redactie

Lijst van de lokomotieven van het Pruisische type 13 welke volgens het Verdrag van Versailles aan België werden afgestaan :

Pruisische Nr.	NMBS Nr.	Bouwfirma +	Nr.	Bouwjaar
7901 Cöln	9901	Union	1844	1910
7904 Stettin	9904	Union	1972	1912
7908 Hannover	9908	Hanomag	6410	1912
7919 Cassel	9919	Hohenzollern	3447	1919
7926 Essen	9926	Union	1917	1911
7927 Hannover	9927	Wolf	798	1915
7929 Hannover	9929	Wolf	800	1915
7931 Elberfeld	9931	Hohenzollern	3425	1915
7939 Essen	9939	Hohenzollern	2872	1915
7940 Berlin	9940	Union	2024	1912
7940 Essen	9941	Hohenzollern	2873	1915
7943 Berlin	9943	Union	2027	1912
7950 Essen	9950	Union	1956	1912
7958 Essen	9958	Union	2074	1913
7967 Essen	9967	Union	2129	1914
7988 Essen	9988	Hohenzollern	3395	1915
7993 Essen	9993	Union	1831	1910
7994 Essen	9994	Union	1832	1910

MINIMARKT

Te koop : MÄRKLIN 4096, 4417, 4441, 4503, 4611, 7039, 7187, 7188, 8603, 7051.
FLEISCHMANN 5470.
Halve prijs. Guy D'Haese, Ronseweg 5, B-9700 Oudenaarde.

Gevraagd : jaarboeken „Spoorwegen" 1978 en 1979 (G. Nieuwenhuis, Uitg. De Alk); jaarboeken „Trams" 1981 en 1983 (G. Stoer, Uitg. De Alk). D. Schoenborn, Past. Soeteweystr. 38, B-2510 Mortsel.

Ik verkoop volgende nummers van „Rail et Traction" : 7/52/53/55/56/58/59/61-65/67-72/74-87/89-100/102-115/117-122/124-128. Per nummer of per geheel. Tel : 03/252.45.24.

Ik ruil en verkoop een groot deel van mijn diaverzameling. Stuur twee postzegels van 13 BF of twee internationle antowoordcoupons en uw adres op naar HERTOGS C., Leeuwerikenlaan 10, B-2730 ZWIJNDRECHT, en U ontvangt per kerende post een gedetailleerde lijst van 20 blz. met alle informatie.

Van 2 tot en met 8 juni 1988 wordt er in de feestzaal van het stadhuis te Leuze (Provincie Henegouwen) de expositie : „vervoermiddelen" georganiseerd. Zeer aan te bevelen voor alle spoorwegliefhebbers en verzamelaars. Voor inlichtingen en inschrijvingen kunt U zich wenden tot : Jocadis te Edingen, tel. 02/3957105 of tot Dhr. Duvinage, Rue du Rempart 62, B 7900 LEUZE-EN-HAINAUT.

Te koop : uitgebreide beginset Märklin-Mini Club (dubbele railovaal met rangeerterrein, goederen- en reizigerstrein, transfo e.d.), bijna volledig. D. Schoenborn, Past. Soeteweystr. 38, B-2510 Mortsel.

1. Ae 4/7 10996 op 6 juli 1984 met goederentrein 63225 bij Sisikon aan de oever van het Vierwoudstedenmeer.

De bouwserie Ae 4/7 van de SBB/CFF

4. Nog dagelijks rijden Ae 4/7's in dubbeltractie met lange goederentreinen. Op 18 juni 1985 rijden de Ae 4/7 11012 en 11017 met goederentrein 50140 bij Roche door het Rhônedal.

2. Te Wattwil verving destijds volgens de dienstregeling een Ae 4/7 een Ae 3/6 voor goederentrein 64591; hier Ae 4/7 10972 op 26 juli 1985 bij Lütisburg op weg naar Wil.





3. Een ,,makkie'' voor Ae 4/7 10961 : de 62672 (het ,,Emmental'' bij Werthenstein, 30 juli 1984).

Alweer meer dan 50 jaar nu vervullen de locomotieven van de bouwserie Ae 4/7 hun plichten voor de Zwitserse spoorwegen. Ze werden gebouwd in de jaren 1927-1934 als voortzetting van de minder sterke Ae 3/6. De fabricage van het mechanische gedeelte werd verzorgd door SLM te Winterthur; de BBC, Baden, MFO, Zürich-Oerlikon en SAAS-Genève bouwden het electrische gedeelte.
Van de 127 locomotieven met de nummers 10901 - 11027 werden de 10902 - 912 en de 934 - 942 als 2'Do 1' afgeleverd, de overigen begonnen hun verrichtingen als 2' Co (A1') met Java-onderstel.

Bij moderniseringswerkzaamheden werden vanaf 1964 de Java-onderstellen vervangen door Bissel-onderstellen afkomstig van buiten dienst gestelde locomotieven van de bouwseries Be 4/6, Be 6/8'', Be 6/8''' en Ce 6/8'', zodat vandaag-de-dag alle locomotieven van het type 2' Do 1' zijn.



Bovendien kregen alle SAAS-locomotieven (10939 - 951, 11009 - 017) een installatie ingebouwd om twee locomotieven in dubbeltractie te kunnen laten rijden. Opvallende veranderingen aan de buitenkant van de machines waren het inbouwen van koelroosters en de verwijdering van een pantograaf bij de 10926, 941, 944-48, 954, 11006, 009 en 010. Wat de indeling van de ramen betreft wijkt de in 1964 als eerste gemoderniseerde 10926 aanmerkelijk af van de naderhand gemoderniseerde locomotieven. Met een prestatievermogen van 3120 PK (2295 kW) en een topsnelheid van 100 km per uur zijn de 111 overgebleven exemplaren van deze bouwserie ook tegenwoordig nog zeer goed inzetbaar. Er is voorlopig nog geen sprake van om deze locs buiten dienst te stellen.

In het begin van 1987 waren de locomotieven Ae 4/7 als volgt over stelplaatsen verdeeld : Rorschach (10901 - 905, 907 - 916, 919 - 938, 970 - 972 en 11018 - 027), Bern (10939, 10941 - 952, 954 - 961, 11009, 010, 012 en 014 - 017 waaronder alle locs met een installatie voor dubbeltractie), Olten (10962 - 964, 966 - 69, 991 - 99 en 11000 -08) en Lausanne (10974, 976, 978 - 80, 984, 986 - 988 en 990).

Tijdens de winter van '86/'87 bestond er in district I (Lausanne) een buitengewoon interessante dienstregeling voor periodes van zes dagen. Telkens twee Ae 4/7's van de stelplaats Bern trokken in dubbeltractie gemiddeld over 580 km per dag goederentreinen tussen Genève, Basel, Lausanne, Brig en Zürich waaronder doorgaande treinen Lausanne - Basel en Zürich - Genève.

Tegelijkertijd was er in district I ook eeen dienstregeling van kracht die periodes van 19 dagen betrof, waarbij Ae 4/7's gemiddeld 211 km per dag met goederentreinen aflegden. Stations op de route waren hier (en zijn dat trouwens nog) : Bern, Luzern, Zürich, Genève, Ziegelbrücke, Biel, Delémont, Basel en Brig. De ritten van Bern door het ,,Emmental'' naar Luzern -op welk traject ook Ae 4/7's van de stelplaats Olten te bewonderen zijn- en langs het Meer van Genève bij Montreux (traject : Lausanne - Brig) staan daarbij borg voor mooie foto's.

Achttien van de vijfentwintig Oltense Ae 4/7's werden tijdens de winterdienstregeling '86/'87 op werkdagen in district II (Luzern) ingezet. Hun werkterrein strekte zicht uit van Bern tot Schaffhausen en van Basel tot Arth - Goldau. Ze reden vrijwel uitsluitend met goederentreinen (gemiddeld 163 km per dag).

In district III (Zürich) was er een dienstregeling over periodes van 37 dagen, waarin de Ae 4/7's van stelplaats Rorschach gemiddeld 178 km per dag onder de wielen kregen. Deze locs trokken zo nu en dan ook passagierstreinen op de trajecten : Winterthur - Schaffhausen (over de bekende brug over de watervallen van Schaffhausen), Stein-Säckingen - Koblenz, Buchs - Sargans - Chur/Ziegelbrücke en Rapperswil - Linthal. Omdat in de districten I en II op zondag geen gebruik werd gemaakt van de onderhavige locomotief reden in district III op z'n minst af en toe enige Ae 4/7's met personentreinen, zoals bv. tussen Winterthur en Schaffhausen de treinen 8309, 8324, 8332 en 8335.

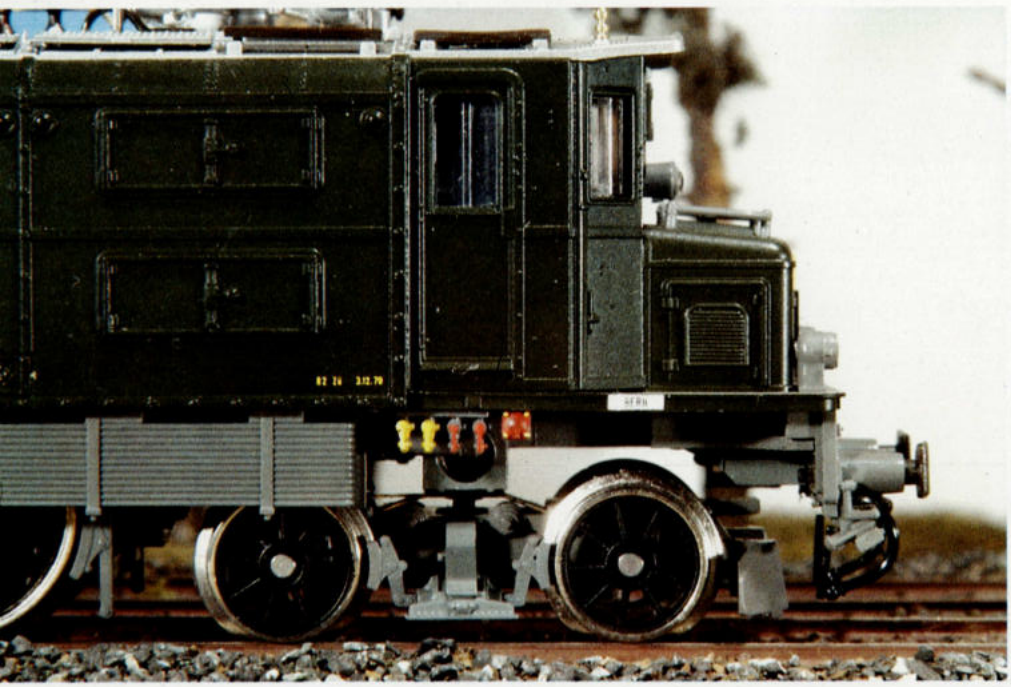
G. Wagner



5. Het traject Lausanne - Brig loopt tussen Villeneuve en Veytaux-Chillon vlak langs het meer van Genève. Niet ver daarvandaan ligt Montreux, waar Ae 4/7 10977 met goederentrein 60124 binnen enkele minuten zal arriveren (13-10-'83). ***Foto's 1-5 + 9 : G. Wagner***



6. Het beeldschone Ae 4/7-model in HO van LILIPUT.



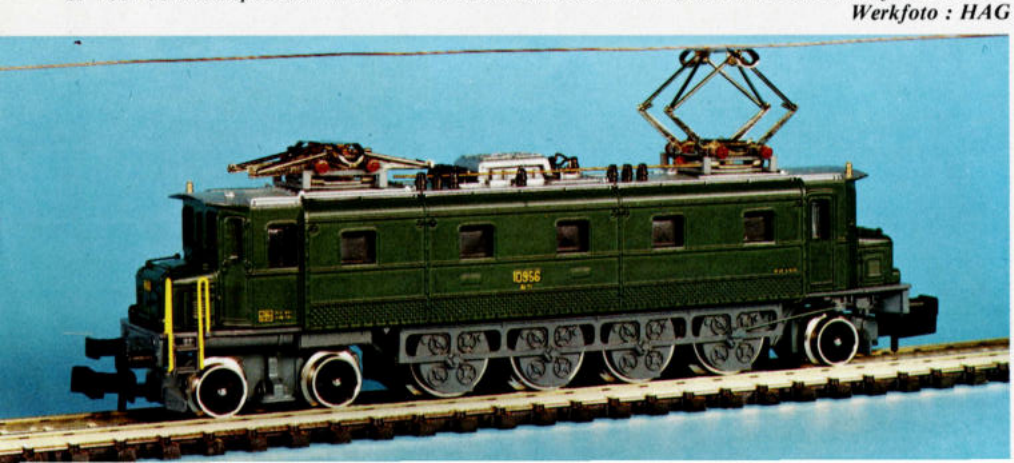
7. Alhoewel de Ae 4/7 van LILIPUT alweer enige jaren in de handel is, voldoet de detaillering nog steeds aan alle eisen.

Foto 6 + 7 : B. Ottersbach

9. Op 25 maart 1985 rijdt de Ae 4/7 10957 met posttrein 91113 op het enkelsporige traject : Salgesch - Leuk (onderdeel van het traject : Lausanne - Brig).

8. Voor de modelspoorders in N is er de schitterende Ae 4/7 in zink van de Zwitserse firma HAG.

Werkfoto : HAG



Modellen van de Ae 4/7

Sedert enige jaren alweer levert de firma LILIPUT een schitterend model van de Ae 4/7 dat ook nu nog aan alle eisen die modelspoorliefhebbers maar kunnen stellen voldoet.

Wij geven U daar graag een paar voorbeelden van : een voortreffelijke detaillering van de bovenbouw, een optimale weergave van de ,,chocolade''-zijkanten van de loc inclusief zonder meer bevredigende imitatie van het Buchli-aandrijfsysteem en van de wielen, de verende buffers en enige bijgevoegde onderdelen die zelf kunnen worden aangebracht zoals nabootsingen van de originele koppeling en remslangen.

Een lust voor het oog is voorts het minitieus weergegeven dak waarbij geen moeite teveel lijkt te zijn geweest, want de pantografen zijn gemodelleerd volgens de karakteristieke oud-Zwitserse bouwtrant. De aandrijving loopt over de twee uiterste aandrijfwielen, die ter verhoging van de trekkracht van anti-slipbanden zijn voorzien. De beide binnenste aandrijfwielen en het tweeassige draaistel dienen voor de stroomafname en zijn voorzien van drukveren.

De verlichting van de locomotief wisselt met de rijrichting : van drie frontseinlampen naar twee rode sluitlichten.

Ook de liefhebbers van spoor N kunnen zich verheugen in de beschikbaarheid van een geslaagd te noemen model van deze veteraan. De firma HAG in het Zwitserse Mörschwill -met name bafaamd vanwege zijn natuurgetrouwe en betrouwbare modellen voor HO in zink- levert ook 'n Ae 4/7. Het is Mörschwill's enige product in 1 :160, dat een vergelijking met de grotere Ae 4/7 modellen glansrijk doorstaat. Het fijn gedetailleerde model bestaat uit meer dan 150 onderdelen. Het werd overigens op dezelfde wijze vervaardigd als Mörschwill's HO-modellen, waardoor ook dit model vanwege zijn relatief grote gewicht over aanzienlijke trekkracht beschikt en ook in overige opzichten van hetzelfde hoge niveau is als de HO-modellen van deze firma.

T. Hilge/B. Ottersbach





Vakwerk : Aflevering 2 : de basistechnieken

Na de theoretische inleiding, komen de basistechnieken van het weatheren aan bod. Deze kunnen in principe op alle in de modelspoorhobby gebruikelijke materialen toegepast worden, maar voor alle duidelijkheid zal ik ze telkens voor de belangrijkste materialen afzonderlijk behandelen, en wel voor a : hout en karton, b : polystyreen of andere plasticsoorten en c : metalen. Ieder materiaal heeft namelijk zijn eigen karakteristieke eigenschappen en daarmee tegelijkertijd zijn bewerkingsmogelijkheden en beperkingen. Gemakshalve ga ik er van uit dat U al over het gebruikelijke modelbouwgereedschap beschikt, zoals verschillende soorten vijlen, X-acto-mesjes en zagen (foto 1), kwasten en penselen, soldeerbout enz. Mocht dat niet zo zijn, dan komt U in de rest van het verhaal vanzelf wel de zaken tegen die U nog mist en die U dus direkt op Uw verlanglijstje moet zetten. Iets anders ligt dat bij de door mij genoemde verfsoorten, beitsen, etsmiddelen en aanverwante artikelen. Omdat deze nog lang niet algemeen goed zijn, zal ik er telkens wat dieper op in gaan wanneer we op zo'n produkt stuiten.

Mechanisch verouderen

a : Hout en karton

Hout is een uiterst dankbaar en gewillig materiaal voor weatheringsdoeleinden, dat wil zeggen, als het uit het goede hout gesneden is! Wanneer ik over hout praat bedoel ik eigenlijk lindehout, of ,,basswood'' op z'n amerikaans.Lindehout is zacht genoeg om b.v. met een X-acto mes behandeld te worden, maar tegelijkertijd stevig genoeg om latjes van minder dan een halve millimeter dik te kunnen maken. Andere houtsoorten zijn veelal te hard voor ons doel, zoals berkehout, of juist veel te zacht, zoals balsahout. Maar nog belangrijker is de houtnerf van lindehout, die het mogelijk maakt om het hout te beitsen zonder dat een veel te grove nerf zichtbaar wordt, die het effekt verknoeit. Het beitsen van hout is niet alleen nodig voor het nabootsen van verweerd en onbehandeld hout, maar ook voor afbladderende of verweerde verf en zelfs bij het dekkend verven. Maar daarover later meer, anders dwalen we af.

Lindehout is niet overal even gemakkelijk te verkrijgen, maar de beter gesorteerde modelbouwzaken kunnen U wel aan wat latjes met metrische maten helpen. Voor het hele assortiment schaalhout, van latjes en profielen tot en met ,,scribed siding'' (kant-en-klare wanden met planknaden enz.) van Amerikaanse merken als North Eastern en Kappler, kunt U terecht bij de zaken die dit materiaal importeren of direkt bij Amerikaanse hobbyzaken die een postorder-service hebben (foto 2).

De effekten die we op hout aan kunnen brengen zijn scheuren en barsten, kwasten, spijkergaten en de gevolgen van rot zoals grotere gaten en spleten (foto 3). Ook gedeeltelijk of geheel verdwenen planken, loshangende planken, versplinterde of afgebroken balken vormen vaak interessante details op een model, die een verhaal kunnen vertellen over de geschiedenis ervan. Splinternieuwe planken in een vermolmde wand kunnen wijzen op een pas uitgevoerde reparatie, b.v. om bij een al verzakkend schuurtje nog erger te voorkomen.



Voor scheuren en barsten werkt een X-acto mesje nr. 11 erg makkelijk. Met hetzelfde mesje kunt U ook planknaden inkrassen of planken lossnijden uit een wand. Als U veel geduld heeft, kunt U ook de rondom een kwast lopende nerven inkrassen waarbij de kwast met een automatisch vulpotlood in het hout gedrukt kan worden. Spijkergaten worden ook met het dunne potlood gemaakt, of met een speld of naald in een boorhouder (pin vise) als handvat. Grovere effekten, zoals de gevolgen van rot, zijn aan te brengen met een vijltje of met een staalborsteltje in een mini-boormachine, zoals getoond wordt in foto 3. Voor de grotere schalen is het gebruik van een X-acto zaag mogelijk voor het bereiken van het effekt in foto 9.

Bij al dit min of meer mishandelen van het hout zult U onvermijdelijk hier en daar draden en splinters lostrekken. Deze zijn eenvoudig te verwijderen door licht polijsten met fijne staalwol. Maakt U geen zorgen als het lijkt alsof daardoor al die fraaie effekten weer verdwijnen. Ze zullen weer in volle glorie tevoorschijn komen bij het beitsen en de volgende behandelingen. Voor de foto's werd het hout alvast lichter gebeitst om het effekt te tonen. Een direkt in zijn uiteindelijke resultaat zichtbare behandeling is het inbranden van nerven en kwasten etc. met een speciaal apparaatje : een zogenaamde ,,woodburning''. Het werken hiermee is echter een verhaal apart, dat we misschien in een volgende aflevering van VAKWERK nog eens kunnen behandelen.

Al de tot nu toe genoemde bewerkingen van hout kunt U in principe gebruiken op al gebouwde modellen, maar ook op losse onderdelen daarvan, voordat U het model gaat bouwen. Deze manier van bouwen, die bekend staat als de ,,plank-voorplank'' methode, heeft het voordeel dat het model er veel overtuigender gaat uitzien. Doordat U het toeval vrij spel geeft, zullen de verschillende weatheringseffekten op willekeurige plaatsen in het model terecht komen. Geen twee planken zullen hetzelfde zijn, zelfs niet als ze direkt naast elkaar liggen (foto 10). Omdat U bovendien wanden en daken enz. moet opbouwen uit planken en balken krijgt U vanzelf een natuurgetrouw model, dat ook best van van binnen gezien mag worden. Bij het gebruik van kant-en-klare wanden vervallen deze voordelen. Daar staat tegenover dat de laatste methode sneller werkt en het kompleet detailleren van het interieur van ieder model dat U bouwt is een welhaast onmenselijke opgave. De keuze is aan U, maar misschien ontdekt U nog wel een manier om de gulden middenweg te kunnen bewandelen.

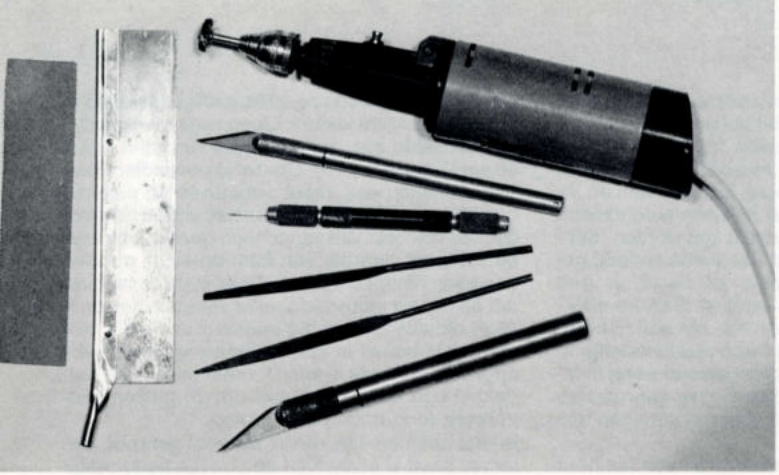
Bij het noemen van karton als veel gebruikt materiaal heeft U misschien een beetje bedenkelijk gekeken. Karton, en ook papier, waren vroeger het enige beschikbare materiaal voor het bouwen van gladde en strakke wanden. Sinds de ontdekking van polystyreen en andere plasticsoorten dreigt karton volkomen uit de mode te raken en dat vind ik toch een beetje jammer. Als rechtgeaarde modelbouwer die nooit iets weggooit, gebruik ik het nog steeds voor het bereiken van speciale effekten, zie b.v. foto 4. Een betonnen vloer of fundering van karton is door het poreuze karakter en de subtiele struktuur ervan niet te evenaren met polystyreen, net zo min als bakstenen muren van in reliëf geperst papier, vergelijkt U zelf in foto 8. Bovendien is karton goedkoop en dus bij uitstek geschikt als materiaal voor verstevigen op plaatsen die grotendeels uit het zicht blijven. Papier is ook nog steeds goed bruikbaar als materiaal voor gordijnen en voor reklameborden en aanplakbiljetten.

Een truukje voor het maken van aanplakbiljetten : knip een geschikte advertentie uit een tijdschrift en plak deze tijdelijk met fotolijm op een iets gro-

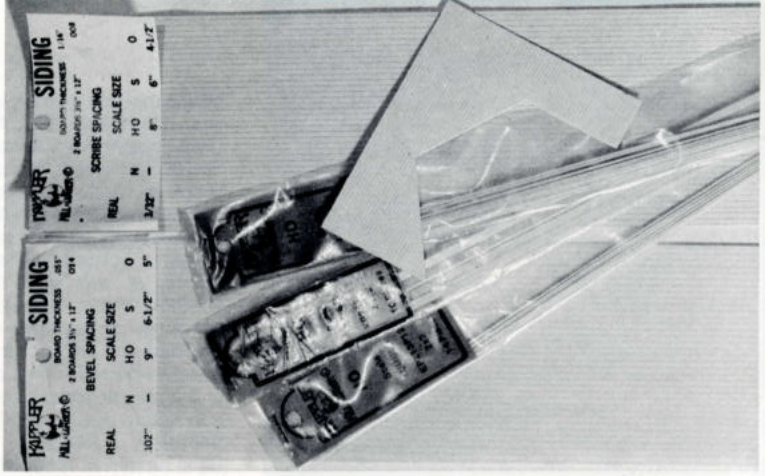
A. Het vervaardigen van een diorama als het hier getoonde ligt ook binnen Uw bereik. Wij raden U dan wel van harte aan om ons nu én in de toekomst te volgen in onze serie over de technieken die bij Amerikaanse modelbouwers in gebruik zijn. ***Foto : R. Halm***

B. Het onder de knie krijgen van het werken met hout en de realistische resultaten die U ermee kunt behalen worden duidelijk beschreven in onze serie ,,VAKWERK''. ***Foto : R. Halm***

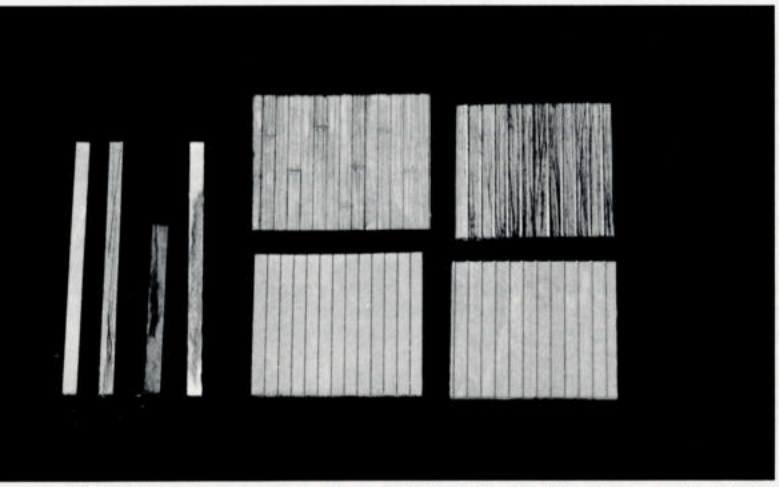




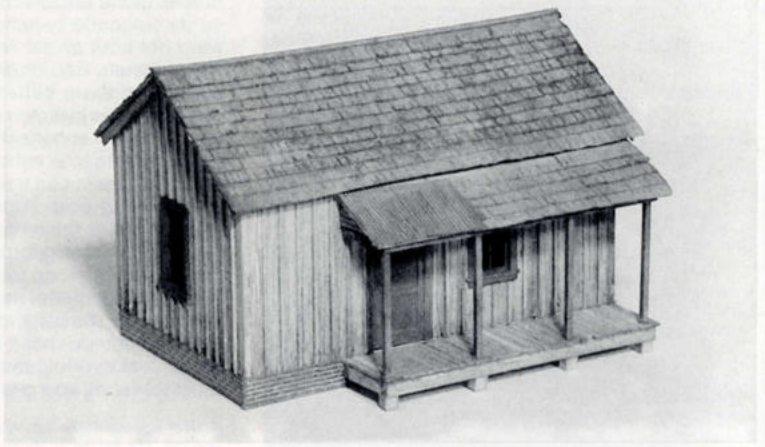
1. Het meest gebruikte gereedschap bij mechanisch weatheren : X-acto mesjes (no. 2 en 11), zaagblad (X-FINE) en vijltjes, schuurpapier, een boorhouder (pin-vise) met naald en een mini-boormachine met staalborsteltjes.



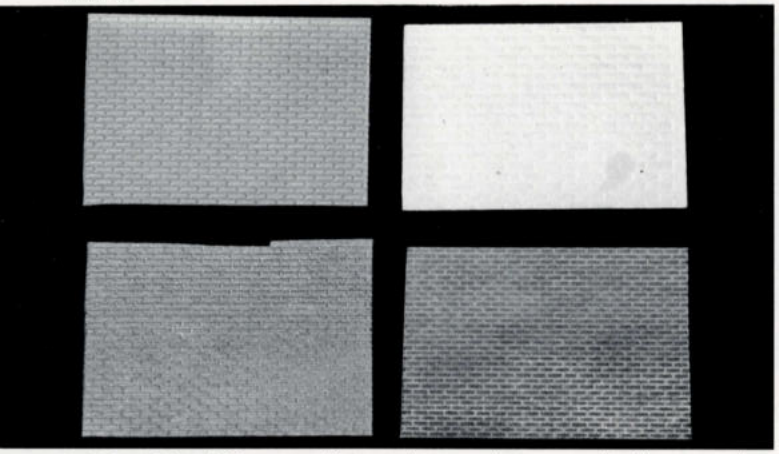
2. Voorbeelden van schaalhout : balken van 2×2 en 4×12 inch in HO, dat is dus 5×5 cm en 10×30,5 cm bij het grote voorbeeld. In werkelijkheid zijn de maten 0,6×0,6 mm en 1,2×3,5 mm. Verder kant-en-klare wanden (siding), in dit geval met overlappende planken (bevel spacing) en naast elkaar liggend planken (scribe spacing).



3. Schaalhout voor en na een wat grovere behandeling, in dit geval met mesjes, vijltjes en een staalborsteltje. De rechtse wanden zijn ,,board and batten'' siding : planken met op de naden gespijkerde deklatten. Hier en daar is zo'n deklat losgesneden voor wat meer variatie.



4. De beloning voor al het krassen en vijlen : een overtuigend echt houten modelletje in HO, opgebouwd uit ,,ongeverfde'' houten wanden. Geloof het of niet, maar het dak werd gemaakt uit strookjes ouderwets bruin papieren plakband. Ja, ja, ik weet het, de schoorsteen ontbreekt nog!



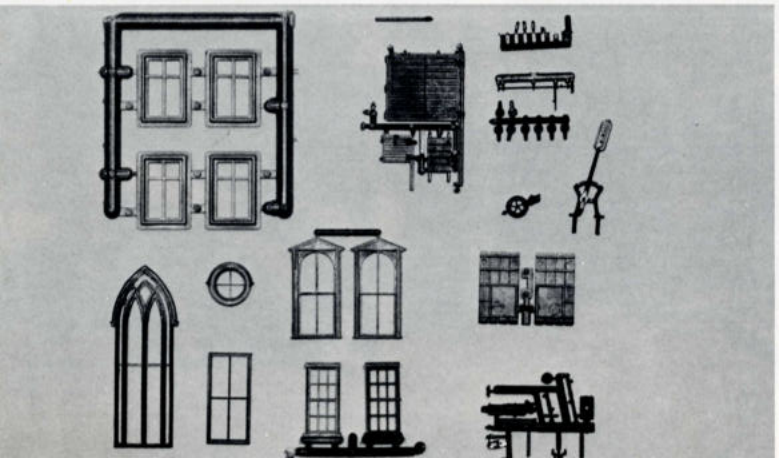
5. Links onbehandelde en geverfde muurplaat van polystyreen, rechts idem van papier. Naar mijn smaak is het papier wat echter aandoend, maar als U daar anders over denkt vind ik het ook best. De verschillen liggen in dit geval meer bij de behandelingsmogelijkheden van de materialen. Later zullen we zien dat styreen om andere redenen niet altijd de beste keuze hoeft te zijn.

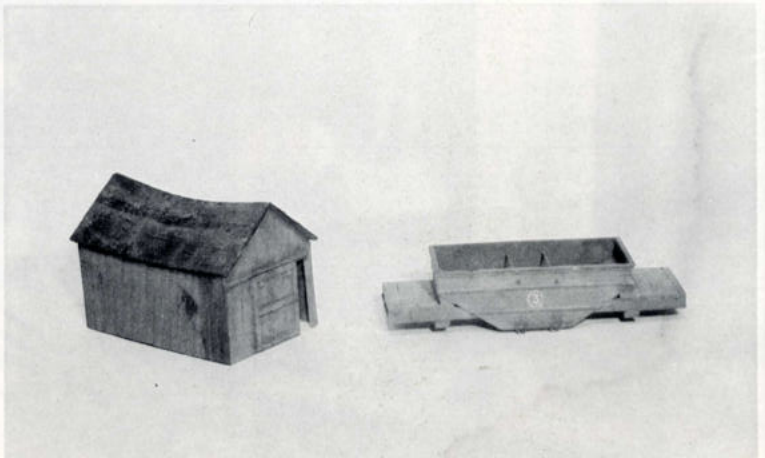


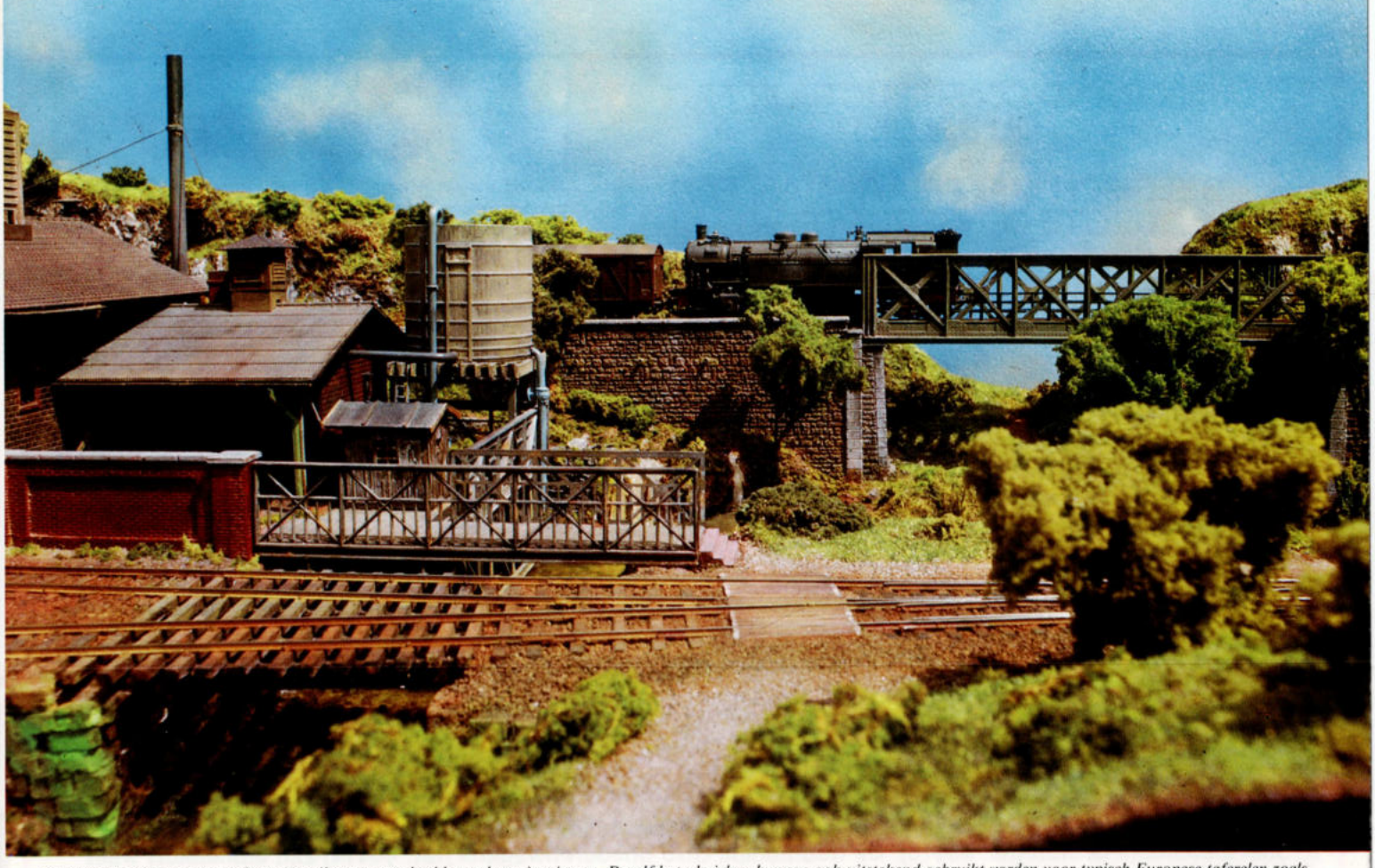
6. Het maken van een aanplakbiljet : een geschikte afbeelding, die op (te dik) papier of karton is gedrukt, wordt flinterdun geschuurd nadat hij tijdelijk op een stukje hout is geplakt met fotolijm. Rechts het resultaat : een al wat verweerd en vergeten aanplakbiljet op een houten wand.

7. Enige voorbeelden van styreen onderdelen. De zwarte zijn van Grandt Line en deze zijn zo ongelooflijk fijn gedetailleerd, dat slechts onder een vergrootglas te zien is dat b.v. op de HO-scharnieren de schroefdoppen niet ontbreken. De grijze ramen zijn een voorbeeld van hoe het niet moet : vergelijk alleen de raamstijlen maar eens!

8. Styreen laat zich gemakkelijk vervormen na verwarmen. Links is met een haarföhn een doorgezakt houten schuurtje nagebootst en rechts zijn in de rand van de wagonbak deuken aangebracht met een hete soldeerbout. ***Foto's 1-10 : Ronald Koppen***







C. U hoeft zich niet per se door Amerikaanse voorbeelden te laten inspireren. Dezelfde technieken kunnen ook uitstekend gebruikt worden voor typisch Europese taferelen zoals wordt aangetoond door dit diorama van André Saenen. ***Foto : A.S.***

ter stukje hout als ,,handvat''. Schuur het papier flinterdun op een vlak op de tafel liggend stukje schuurpapier totdat U niet verder meer durft. Pel het verkregen velletje vervolgens heel voorzichtig weer los van het karton, of week het los met wasbenzine. Met verdunde houtlijm op een muur plakken en presto : U heeft een schitterend aanplakbiljet, dat vervolgens nog geweatherd kan worden. Op een houten wand kunnen b.v. de planknaden ook in het papier ingekrast worden, zoals in foto 6. Geef de moed niet meteen op als het de eerste keer niet lukt. Het is een beetje gepriegel, dat geef ik toe, maar probeer het toch maar eens.

Mechanisch weatheren van karton kunt U wel vergeten. Praktisch alle behandelingen zullen resulteren in een rafelig uiterlijk dat meteen verraadt dat het om karton gaat. Dat is ook de reden dat papier en karton altijd met een vlijmscherp mes aangesneden moeten worden, waarbij drie of vier keer snijden met lichte druk op het mes altijd beter is dan het in een keer snijden met grote druk.

b : Polystyreen en andere plasticsoorten

Polystyreen wordt in de wandeling ook wel styreen genoemd en hoewel ik daar als chemicus zwakjes tegen protesteer, leg ik mij bij de meerderheid neer.Styreen dus, is misschien wel de uitvinding van de eeuw in de modelbouw. Het is makkelijk te verwerken en te lijmen. Het is sterk en buigzaam, het levert bij het bouwen zeer ,,strakke'' modellen, het laat zich spuitgieten tot ongelooflijk fijne details (foto 7), het is goedkoop en het is in allerlei vormen overal te verkrijgen.Voor degenen die nu nog niet weten waar ik het over heb : styreen is het spul waar tegenwoordig zowat alle treintjes en huisjes van gemaakt zijn.

Er is echter ook meteen een nadeel aan het op grote schaal toepassen van styreen. Veel van die treintjes, en vooral de huisjes, die op zich prachtig gedetailleerde modellen kunnen zijn, zijn op een kilometer afstand te herkennen als alweer zo'n plastic ding. Begrijp me goed, ik ben misschien nog gelukkiger met het bestaan van plastic modelllen dan U. Ik wil U er alleen op wijzen dat het glimmende plastic dak op Uw huisjes precies zo glimt als het dak van hetzelfde huisje van Uw collega-modelspoorder, twee zolders verder in de straat. Dat wil zeggen : als U er niets aan doet. Want met wat moeite is ieder plastic huisje of autootje om te toveren in een uniek en bijzonder realistisch model, juist omdat het van styreen is gemaakt!

Bij het mechanisch weatheren van styreen kunt U in grote lijnen te werk gaan zoals bij hout, met dezelfde gereedschappen. Als U styreen er om te beginnen uit wilt laten zien als echt hout, kunt U de houtnerf aanbrengen met behulp van grof schuurpapier. Belangrijk is verder dat U er om denkt dat styreen smelt als het te warm wordt, vooral bij behandelingen als machinaal zagen, schuren en boren. Maar van die eigenschap kunt U ook profiteren. Styreen laat zich makkelijk in een andere vorm brengen na verwarmen. Zo zijn de zijkanten van een wagon, die er uit zien alsof hij regelmatig nogal ruw gebruikt werd, eenvoudig te voorzien van deuken. U kunt b.v. een hete soldeerbout zo dicht in de buurt houden, dat het styreen plaatselijk zacht wordt en vervolgens snel het materiaal in de gewenste vorm drukken (foto 8).

Het lukt ook met een aansteker, maar dat is meer voor de waaghalzen. Iets minder riskant is het laten inzakken van daken of soortgelijke operaties, na het verwarmen met een föhn. Maar daarover de volgende keer meer.

Ger Moes

9. De parallel lopende houtnerven in deze planken werden ingekrast met een X-acto zaagblad. In het algemeen komt dit effekt beter tot zijn recht bij de grotere schalen, zoals de LGB-schaal (1 :22) van dit voorbeeld. Maar ook in HO-schaal is hier en daar zo'n plank best aardig.



10. Let eens op het subtiele kleurenspel in deze wand, die opgebouwd werd uit van tevoren geweatherde en gekleurde planken. Dit is een van de voordelen van de ,,plank-voorplank methode'', al werd die in dit geval niet helemaal echt toegepast : de planken werden gewoon op een vlakke ondergrond geplakt en niet op een frame van balken.



UN GRAND CONSTRUCTEUR FAIT DU BELGE!

BELGISCH MATERIAAL VAN EEN GROTE CONSTRUCTEUR!

Roco

Et. M. DE PREST sprl/pvba
Allée Verte 82 - B-1000 BRUXELLES



Realiseer een typisch Belgisch treinstel m.b.v. de 6300 (ref. 43545) en de goederenwagens van het type GBS met aluminium deuren (ref. 46416). De traditionele GBS goederenwagens (ref. 46414) zijn binnenkort weer leverbaar.

Réalisez une rame entièrement belge avec la 6300 (Réf. 43545) et les wagons-marchandises de type GBs portes ,,alu''(Réf. 46416), les wagons-marchandises GBs traditionnels (Réf. 46414) seront bientôt à nouveau disponibles.

Lima models

LIMA

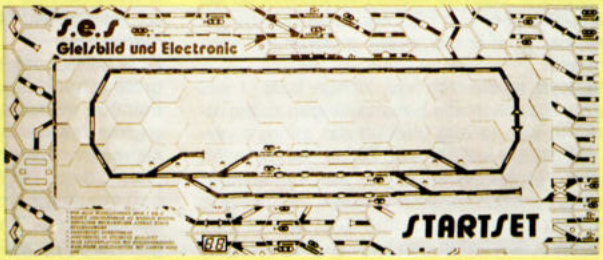
Zojuist aangekomen
DE NIEUWE LIMA CATALOGUS

Hierin staan o.a. de **Dubbeldekkers** en ook de volgende pas binnengekomen nieuwe nummers :

20 8183AC	CCF Re 6/6 loc en wisselstroom
20 8165	FS Ale 601 treinstel ''Marco Polo''
20 8173	SNCF Autorail X2212 (rood)
20 8196	SNCF Autorail X92201 ''Normandie''
30 9193K	SNCF Corail 2e klas (303 mm.)
30 9232K	SNCF Corail 1e klas (303 mm.)
30 3578	SNCF Zelflosser type Eds
30 9035	Vierassige ''Danzas'' wagen

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN
Importeur :
OVERBEEK BV
VLAARDINGEN

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



NIEUW :

BEMO : CATALOGUS : Franse versie.
Trekker HOm RhB Te 2/2, ref. 1270
Trekker HOm FO Te 2/2, ref. 1271

SOMMERFELDT : Montage-handleiding, talrijke illustraties en Franse tekst.
Bovenleidingsmast van de DR. ref. 114.

SES ELEKTRONIK : Basisassortiment voor de constructie van een optisch controlebord.
Reisweg, wissels en signalen, aanbevolen voor het DIGITAL systeem.
ref. 3000 : versie met lichtgevende dioden.
ref. 3001 : versie met gloeilampen.

Keienberglaan 28, B-1850 GRIMBERGEN (02/269.14.55)
(wij verkopen niet aan particulieren).

SES ELEKTRONIK
VERKEERSLEIDINGSPOST / TABLEAU DE COMMANDES
ET / EN BLOKSYSTEME VOOR / POUR
MARKLIN FLEISHMANN DIGITAL

UNIEK IN DE ACHTERHOEK

zelfs onze prijzen zijn op schaal

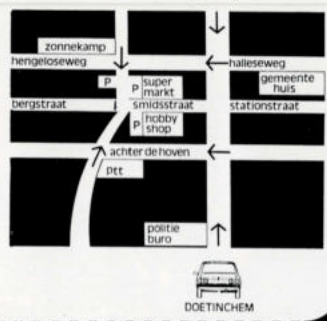
Verkoop van alle bekende merken treinen, modelauto's en toebehoren. Tevens inruil en occasionverkoop, elke vrijdagavond. 's Maandags gesloten — vrijdags koopavond. Doorlopend aanbiedingen in: **Arnold-N, Fleischmann** — ook **Piccolo, Electroten, Lima, Liliput, Märklin, Roco** - ook **N, Trix-minitrix**. Tevens leveren wij **THS** en **Reitsma transfers** en lakken, **Sommerfeld NS** bovenleiding, messing en kunststofprofielen. **Faulhaber** en **Tenshodo motoren, Mastica ombouwsets, Premier seinen.** Gratis digitaal ombouw met garantie. Natuurlijk **Märklin Digital,** jubilieumseries, boeken en tijdschriften.
Eigen reparatie en ombouwservice, ook postverzending.

▶ **In de HOBBY-SHOP MODELBOUW**, Smidsstraat 3 Zelhem, s'maandags gesloten - vrijdagavond koopavond. ☎ 08342-3169

- Iedere maand speciale aanbiedingen in de etalage.
- Uniek kortingssysteem door sparen voor gratis uitzoeken.
- Gratis digitaal ombouw met garantie, (Märklin), (Fleischmann).
- Verkoop - advies - reparatie - taxatie.
- Occasionverkoop met doorlopend voordelige aanbiedingen.
- Keuze uit honderden wagons en loks.

DUS MEER PLEZIER VOOR MINDER GELD!

HOBBY SHOP MODELBOUW





wegass

BOOTEN IN 1/87
BATEAUX AU 1/87

Schneider Modellbahnzubehör

KLEIN MODELLBAHN

MK

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

LE SPECIALISTE DU MODELE REDUIT BELGE
GESPECIALISEERD IN BELGISCHE MODELBOUW

hobby 2000

Quai de Gaule 9
B-4020 LIEGE/LUIK
☎ 041/41.29.87

MARKLIN - ROCO

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

Spoorwegfilms op video

Stuur Fl 0,75 aan postzegels voor catalogus.
België / Luxemburg 1 int. antwoordcoupon.

O. Schouwstra
P. Campersingel 83
9713 AE Groningen (NL)

DE WAPSTAD modelbouw

DE WAPSTAD DEN HAAG

Wapserveenstraat 534
(bij Leyweg) 070-662241

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

Een nieuw adres in het Zuiden van Nederland
de 'Spoorzoeker'
Dorpsstraat 48A, 5556 VL Borkel/Gemeente
Valkenswaard
telefoon 04908-553

In- en verkoop. Inruil. Reparatie. Restauratie en Ombouw van gebruikte modelspoortreinen en autobanen

woe 13-18uur
vrij 13-21uur

Despecialiseerd in :
Smalspoor - HO_e, HO_m en O_9
(o.a. Egger-Bann, Bemo, Liliput, Dundas)
Autobanen - HO en OO (o.a. Faller A.M.S., Minic-Motorways, Rasant)
Autobanen - 1:24 en 1:32 (o.a. Marklin Sprint, Fleischmann, Scalextric)
Troleysbussen - HO en N (Eheim, Brawa)
Onderdelen van veel merken treinen en autobanen.

WENTINK

GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING

ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26

APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70

Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling
Informeer naar de openingstijden

Inkoop - Inruil treinen



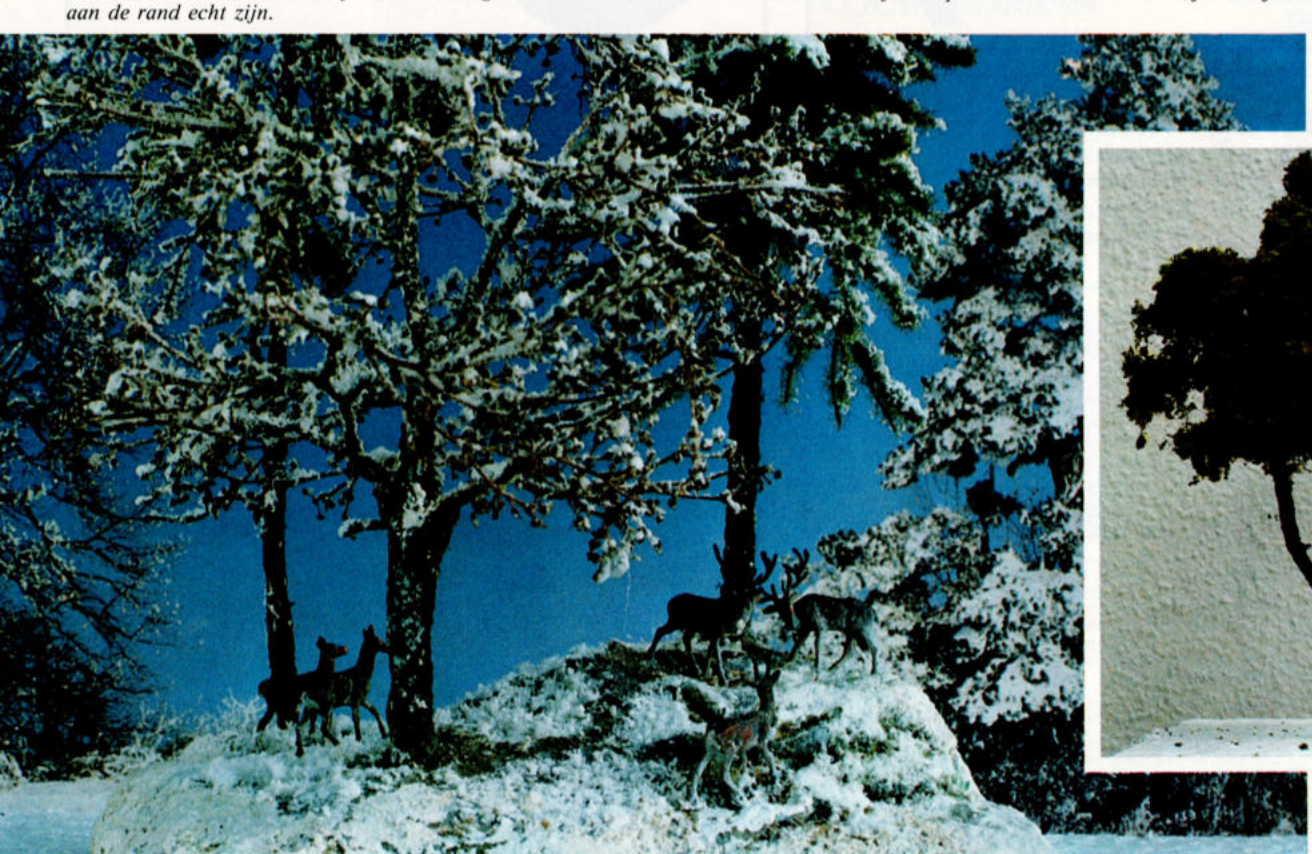
1. Gedroogde ,,echte'' planten vormen een ideaal basismateriaal voor Uw bomen.



2. Vlakbij Nessonvaux (provincie Luik) rijdt een Intercity door een landschap dat rijk is aan allerlei soorten vegetatie. **Foto : H. van Esbroek**

Alles over loofbomen (deel III)

3. Bomen in de winter. U heeft vast meteen gezien dat de bomen in het midden van de foto reproducties in schaal HO zijn terwijl die aan de rand echt zijn.

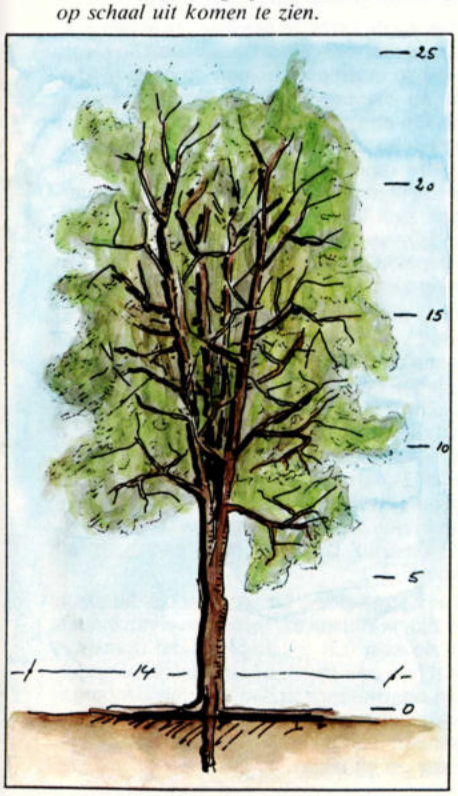


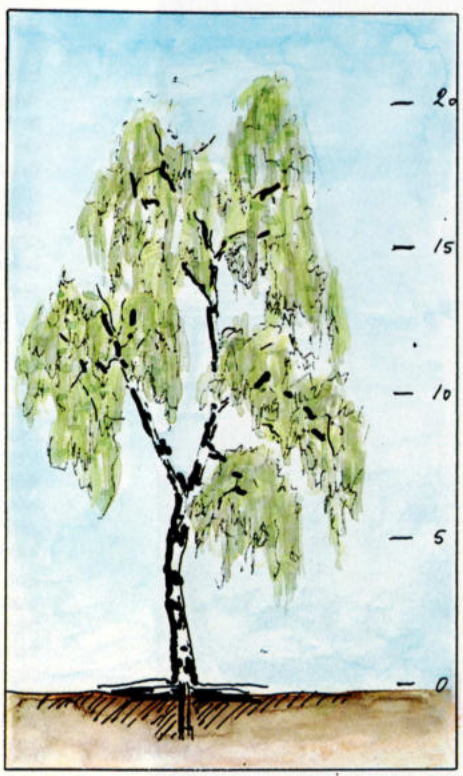
4. Dhr. F. Jerusalem heeft een graad gehaald in boomfabricage. Deze hier meet zo'n 20 cm.



Dat bomen deel uitmaken van onze omgeving behoeft geen nader betoog : ze zijn het symbool van het leven zelf. Zonder bomen zou de aarde niet leefbaar zijn. Ze spelen een rol van nauwelijks te overschatten betekenis in de regulering van het klimaat, de zuurstofvoorziening en de bodemdrainage. Hun belang wordt misschien wel het duidelijkst geïllustreerd door de catastrophale ontbossing in Afrika die van de Sahel praktisch een woestijngebied heeft gemaakt. De gevolgen van het bomen kappen in de regenwouden van het Amazonegebied zullen over de hele wereld

5. + 6. M.b.v. dergelijke schetsen kunt U zich een idee vormen van hoe de bomen er straks als model op schaal uit komen te zien.





7. Een oude fruitboom met karakteristieke bladerloze ,,gaten''.









8. + 9. *Nog enige winterse bomen van F. Jerusalem.*

10. *Verbluffend realistisch, dat gebladerte.* ***Foto's 1 en 3-10 : F. Jerusalem***

merkbaar zijn. Maar laten we ons tot Europa beperken. Hoe zou ons continent eruit zien zonder bomen? De Mediterranee zonder olijfbomen, de Alpen zonder pijnbomen, de Lage Landen zonder hun statige beukenbossen? Alleen al vanuit een esthetisch oogpunt bezien is een landschap zonder bomen een landschap zonder leven. Hun aanwezigheid bezielt een landschap, plaatst het in de tijd en in de ruimte.

De aardrijkskundige situering bepaalt welke soorten bomen we in een bos tegen komen; ook de jaargetijden hebben grote invloed op het aanzien van onze contreien.

Ter illustratie hiervan mogen wij U verwijzen naar de talloze foto's van echte treinen die al in ,,Spoorweg Journaal''zijn gepubliceerd en in het bijzonder naar foto's 2 en 11 bij het onderhavige artikel. Onze fotografen gevoelen vaak de behoefte om een trein in een landschap af te beelden en met welke resultaten! Uw talloze brieven en telefoontjes moedigen ons aan om dit ,,spoor'' te blijven volgen : een rigoureuze selectie van de opnamen waarbij we ons niet tot plaatjes -vanaf-het-perron zullen beperken.

Laten we nu de foto's 'ns bekijken om er een paar conclusies aan te verbinden wat betreft de plaats en de wijze waarop de bomen op onze modelbanen en diorama's moeten worden aangebracht. Op een afstand gezien zien de bossen er homogeen uit; enerzijds compact maar aan de andere kant toch ook met de nodige ruimte tussen de bomen onderling. Allerlei kleuren vermengen zich teneinde deze eenheid vorm te geven. ,,Op de eerste rij'' echter wordt het landschap bepaald door de individuele vorm van een boom op zich.

Het zal U duidelijk zijn welke gevolgtrekking wij op grond van bovenstaande dienen te maken : de bomen op de achtergrond van uw modelbaan zijn minder belangrijk dan die welke vooraan staan. Zorgt U er dus voor dat de achtergrond minder gedetailleerd is dan de voorgrond; op die manier vergroot U de diepte van het perspectief. Vermijdt U vooral een symmetrische, laat staan een geometrische inplanting van bv. kleine pijnbomen in een laagland of op heuvels. De voorgrond verdient Uw maximum aan zorg en toewijding.

Zet U er alstublieft wel bomen neer die die naam waard zijn. Ik zou het aantal bouwers van modelbanen de kost niet willen geven dat bomen in schaal N op een HO-baan neerzet. Een geduldige en nauwkeurige observatie van Uw omgeving doet wonderen. In de werkelijkheid van onze planeet domineren bomen bv. heel vaak de huizen waar ze bij staan.



11. Op deze foto van een ,,echte'' trein vormen bomen & struiken een ideale achtergrond. ***H. van Keulen***

Op nogal wat modelbanen lijken mini-boompjes en ,,bomen'' die verdacht veel van wijwaterkwasten of lollies weghebben een soort samenspraak van ,,gnomen'' te houden.

Men staat dan altijd snel paraat met een verklaring voor deze wantoestand : bomen zijn duur en niet alle hobbyïsten zijn miljonair. In dat geval zijn er twee mogelijkheden. Of U koopt minder bomen maar van een betere kwaliteit; SILHOUETTE, HABERL & PABST, HEKI, WOODLAND SCENICS, ANDRE GILLES en D + W hebben wat dat betreft wel het een en ander in huis. Of U gaat ze gewoon zelf maken. ,,Te moeilijk'' horen we dan vaak. Maar dat slaat toch eigenlijk nergens op! U hoeft zich slechts te wapenen met een beetje geduld en onze raadgevingen op te volgen. Na een beetje experimenteren zult U verbaasd en verrukt zijn van de verkregen resultaten.

Het aantal werkwijzen is groot en het zou zinloos zijn om ze nu ,,effe-gauw'' in dit nummer aan U uit te leggen. Hier hopen we voorlopig op de eerste plaats Uw belangstelling te hebben gewekt.

De komende maanden vervolgen wij in ,,Spoorweg Journaal'' -in afwisseling met andere thema's- deze serie artikelen waarin we de verschillende methoden om realistische bomen te vervaardigen uitgebreid en duidelijk zullen behandelen. In afwachting daarvan wensen wij de modelbouwers onder U wier belangstelling wij hebben kunnen wekken, alvast wat geduld toe alvorens U de productie van Uw eigen modellen ,,in te lanceren''.

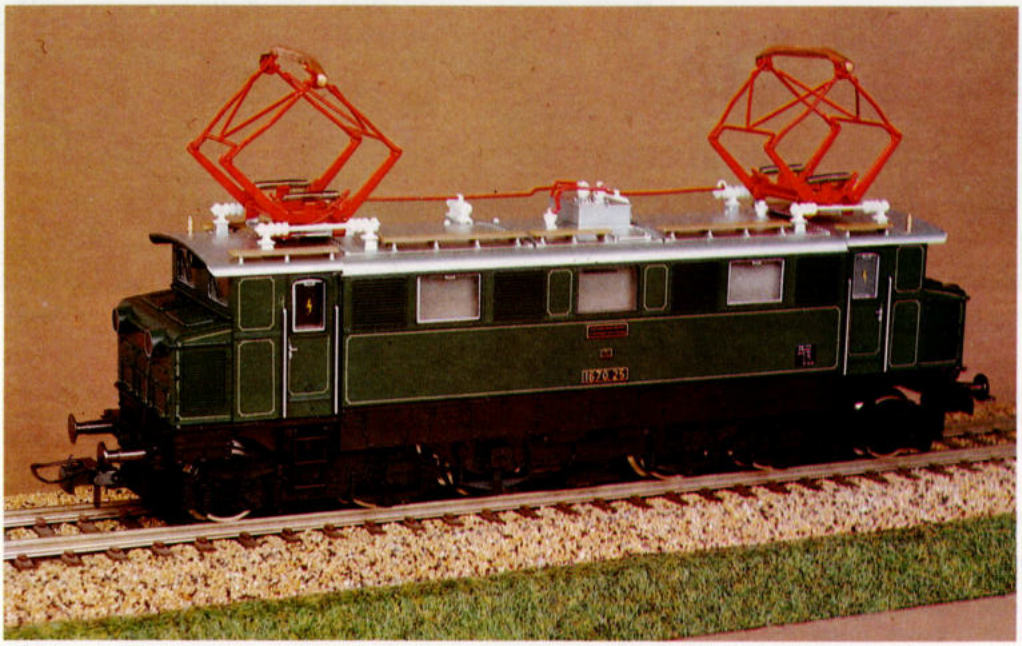
J.W.

12. Hier kunt U goed zien dat bomen van een flinke afmeting de harmonie in het landschap absoluut niet verstoren, integendeel zelfs : ze dragen bij aan het werkelijkheidsgehalte ervan. ***Foto : W. Kosak***





1. Technisch en optisch geheel verbeterd is dit H0 model van de Oostenrijkse lokomotief 1044 van ROCO. ***Foto : H. Obermayer***



2. Speciaal model van de bouwserie 1670 in H0, afkomstig uit de Jubileum-geschenk-verpakking van ROCO. ***Foto : H. Obermayer***



3. Handregelaar WAC-2000 van ROCO. ***Foto : H. Obermayer***



4. Motorwagen van de railbus van de ÖBB van ROCO.... ***Foto : H. Obermayer***



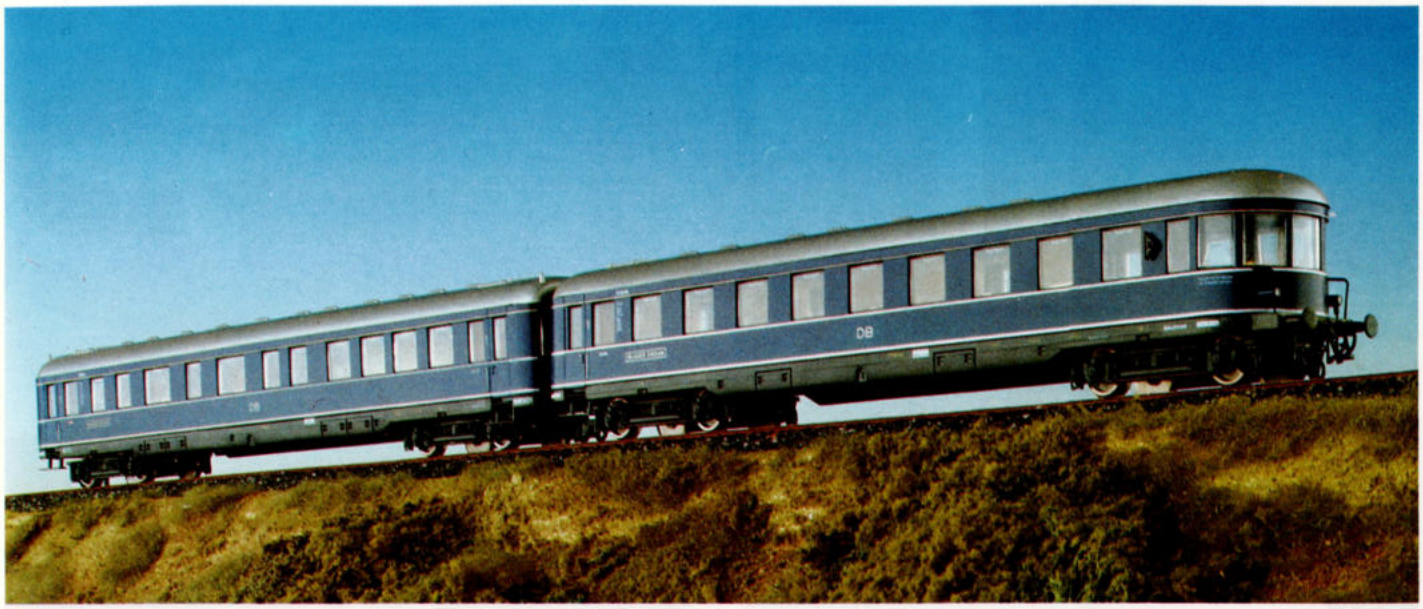
5. ...en de daarbij behorende stuurstandwagen. ***Foto : H. Obermayer***

6. Bijwagen VB 98 2281 voor de railbus van de DB van ROCO. ***Foto : H. Obermayer***



7. Uitstekend model van de diesellokomotief van de bouwserie 2045 van de ÖBB van ROCO. ***Foto : H. Obermayer***





8. Eindrijtuig en salon-pers-rijtuig uit de geschenkverpakking ,,Blauer Enzian'' van LILIPUT in schaal H0. **Foto : W. Kosak**



9. Smalspoor dieselmotorwagen VT 302 van WEINERT. **Foto : P. Schiebel**



10. Kompleet bouwpakket van GRANDSPOT. Model van de bouwserie 36.70 in H0. **Foto : P. Schiebel**

NIEUWSJOURNAAL

Roco

Bijna alle nieuwe artikelen welke in februari leverbaar werden stonden in het teken van de Oostenrijkse Bondsspoorwegen ÖBB. De voor dat tijdstip aangekondigde bijwagen voor de inmiddels reeds bekroonde railbus van de DB van het type VB 98 2281 voor H0 is nu echter ook beschikbaar gekomen. Met vele detailwijzigingen en met uitgebreide opschriften is dit tweedelige garnituur nu ook in de ÖBB uitvoering beschikbaar. Alhoewel niet meer op tijd voor de grote festiviteiten, is nu echter ook de jubileumset in verband met ,,150 jaar spoorwegen in Oostenrijk'' beschikbaar. In deze geschenkverpakking zitten twee lokomotieven voor de schaal H0 : Het model van de speciaal voor de jubileumritten gereconstrueerde elektrische lokomotief van de bouwserie 1670 en een exemplaar van de diesellokomotief van de bouwserie 2045 in de oorspronkelijke bouwtoestand. Beide lokomotieven werden zeer zorgvuldig nagemaakt en zijn groen geschilderd.
De diesellokomotief is echter ook los in de huidige oranje uitvoering verkrijgbaar. Dit model, dat geheel nieuw werd ontwikkeld, beschikt naast een uiterst nauwkeurige detaillering ook over uitstekende rijeigenschappen. Deze worden voornamelijk positief beïnvloed door het grote gewicht, de nieuwe motor en de twee vliegwielen. Verder kwam de verbeterde versie van de elektrische lokomotief van de bouwserie 1044 in de winkels. Uiterlijk is deze herkenbaar aan de gewijzigde frontpartij en aan de gewijzigde roosters. Het verbeterde binnenwerk van de lokomotief blijkt uit de toegevoegde ballastblokken en een vliegwiel. Het effect van dit vliegwiel is echter minimaal. De uitloop is niet echt verbeterd. Respectabel is echter de topsnelheid van dit aantrekkelijke H0 model.
De serie personenrijtuigen van de ÖBB in de uitvoering voor het tydperk IV bestaat uit drie verschillende typen. Bovendien is er een nieuw ,,Eurofima'' rijtuig 2e klasse van de ÖBB en een serie mooie Italiaanse sneltreinrijtuigen, allemaal onverkort in de schaal 1 :87 gehouden en voortreffelijk gelakt.
Ook is nu de tweede circusset beschikbaar, welke in schaal H0 wordt geleverd en bestaat uit een door PREISER gemaakte olifantenwagen en een aantal gesloten goederenwagens van ROCO. Geheel verbeterd werd de kleine smalspoorlokomotief uit het H0e programma, waarop men voortaan naar believen een passende schoorsteen kan plaatsen. De aangedreven wielen zijn echter nog steeds niet gekoppeld. Er zijn nu ook twee complete setjes beschikbaar, de een met een stoomlok en de andere met een diesellok. Een nieuwtje uit de spoorwegtoebehoren is ongetwijfeld de WAC-2000, een handbedieningspaneel, dat met een vier meter lange kabel aan de ASC-2000 wordt aangesloten. Met dit toestel kunnen alle belangrijke stuurfunkties voor een lokomotief op afstand worden uitgevoerd.

H.O.

Liliput

De ,,Henschel-Wegmann-Gegenzug'' waarop menigeen lang heeft gewacht is nu eindelijk beschikbaar. Het voor-



1. Huis in afbraak in schaal N van POLA. **Foto : Pola**



2. Van VERO is dit model van een grinderij in H0. **Foto : Vero**



3. Van BREKINA stamt dit model van de Daimler-Benz LP 333. **Foto : B. Ottersbach**



4. Van HERPA komt deze MAN vrachtwagencombinatie. **Foto : J.P. Laurent**

6. Voor de winter voorbereid is deze drieassige kiepauto Magirus 310 D van ROCO. **Foto : B. Ottersbach**

5. Van ROCO stammen deze drieassige oplegger combinaties. Links de Magirus M 135-17 en rechts de Renault S 170.14T. **Foto : B. Ottersbach**





beeld hiervan heeft van 1954 tot 1957 tussen Hamburg en München gereden als ,,Blauer Enzian''. Behalve twee sneltreinrijtuigen van het type A40-28 (ex AB4ü) en een restauratierijtuig van de DSG bevat deze set het geheel nieuw ontwikkelde ,,eindrijtuig'' en het steeds als voorlaatste lopende ,,salon-pers-rijtuig''. De modellen zijn goed gelakt en hebben een nauwkeurig aangebrachte opdruk. Ze zijn alle kortgekoppeld en hebben de standaard opnameschacht. Het aanbrengen van de weinige extra losse onderdelen kan probleemloos plaats vinden. Bij het gebruik van de kortkoppelingen en bij de plaatsing in een vitrine kunnen als extra's nog imitaties van originele schroefkoppelingen luchtdrukslangen en ronde buffers worden aangebracht. **T.H.**

Weinert

Vlak voor het einde van 1987 bracht WEINERT het bouwpakket voor het smalspoor dieseltreinstel VT 302 op de markt. Het origineel werd in 1938 door de Waggonfabrik Wismar als T 4 aan de Rhein-Sieg-Eisenbahn geleverd en in 1960 aan de Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) verkocht, waarna het werd ingezet op de Jagsttalbahn. Het bouwpakket is op de juiste schaal en is goed gedetailleerd. De wanden zijn van metaal en zij passen perfect. Het geheel is probleemloos samen te bouwen, mede door het feit dat het aangedreven draaistel reeds is voorgemonteerd en alleen nog moet worden gecompleteerd met wat losse delen. Het bouwpakket in de schaal H0e wordt gecompleteerd met opdrukken voor de beide maatschappijen, de Rhein-Sieg-Eisenbahn en de Jagsttalbahn.

Grandspot

De Engelse fabrikant Grandspot Ltd leverde twee interessante ,,Model-Loco'' bouwpakketten naar Pruissische voorbeelden uit. Enerzijds is er het bouwpakket voor de bovenbouw van de bouwserie 93.5 (pr T 14.1) op het onderstel van de BR 93 van ROCO. Het andere bouwpakket bevat een komplete set voor de bouw van de bouwserie 36.70, de ex Pruissische P 4.1, een 2'Bn2-lokomotief, waarvan de Deutsche Reichsbahn, in tegenstelling tot de ex-Pruissische P 4.2, slecht negen exemplaren heeft overgenomen. Beide bouwpakketten bevatten onderdelen in wit metaal en messing en zijn goed gedetailleerd. Bij de BR 93.5 waren echter in de omgeving van de watertank in verband met de afmetingen van het ROCO-onderstel compromissen noodzakelijk. Zo is de bij het voorbeeld aanwezige opening tussen de omloop en de waterkast niet aanwezig. Desondanks wordt het origineel door dit model goed nagebootst. Bij het model van de P 4.1 valt het fijn uitgevoerde drijfstangenstelsel direkt op. **P.S.**

Pola

Tijdens de speelgoedbeurs aangekondigd en nu al beschikbaar, zo kan men in het kort de nieuwtjes van POLA beschrijven. Het betreft hier een drietal aardige kleine modellen voor aankleding van een LGB spoorbaan. Een overal inzetbaar voetgangersbruggetje komt hier evengoed van pas als een gereedschapset met diverse onderdelen, waarmee een landelijk motiefje kan worden afgewerkt. Een veldkruis is een artikel dat alleen in overwegend katholieke streken zal worden aangetroffen. Alle modellen zijn goed geslaagd en voor een deel handgeschilderd. **K.E.**

Roco miniatur modell

Interessante nieuwtjes zijn er weer op het gebied van de auto's. Er is een Magirus drieassige kipper van het Type 310 D voor inzet gedurende de volgende winter beschikbaar. Het voertuig beschikt over een strooimachine en een sneeuwploeg. Het wachten op de reeds vorig jaar aangekondigde drieassige opleggers op basis van Magirus en Renault heeft zich geloond. Door een doordachte konstruktie van deze oplegger zijn alle voorbeeldsituaties na te bootsen. De Magirus M 135-17 is er in de uitvoering van de DB, de Renault S 170.14T is er in een uitvoering van het Franse expeditiebedrijf ,,Rouch''.

TREINEN - SPECIAALZAAK
VLEUGELS
KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL
Tel. 04459-1261
VERKOOP INRUIL / INKOOP REPARATIE
NU VELE VOORDELEN
MET ONZE KANTENKAART
FLEISCHMANN FMZ
MÄRKLIN DIGITAL

,,TREINHOBBY'' in EINDHOVEN
TRIX-EXPRESS SPECIALIST
HET MODELSPOORCENTRUM VAN HET ZUIDEN
ONZE SHOW ROOM 90 M², ALLEEN AL EEN BEZOEK WAARD
WIJ VOEREN VELE MERKEN EN TOEHEHOREN, OOK AUTO'S 1:87
MARKLIN DIGITAL - FLEISCHMANN GOUDEN SPOOR DEALER -
REPARATIE - INRUILARTIKELEN - INKOOP - POSTVERZENDING.
5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN
Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVOND

Altijd wel wat te vinden!

Speciaalzaak voor modeltreinen, auto's en toebehoren. Nieuw en gebruikt Alle belangrijke merken Inkoop - verkoop

't Snuffelhuis



Nieuw adres:
Grote Markt 35-39
3111 NH Schiedam
Telefoon: 010-426 75 54

Märklin
Fleischmann
Minitrix
Lima
Piko
Roco
LGB
Lilliput
Hobbytrain
Arnold
Ibertren
Bemo
enz.

BESOIN D'UN CONSEIL?
ENVIE DE PARLER TRAINS?
UNE ADRESSE:

OTTIGNIES LOISIRS

Rue des Coquerées 19
1341 Ottignies-L.L.N.
☎ (010) 61 30 74



MODELISME FERROVIAIRE

ENTRETIEN - RÉPARATIONS - TRANSFORMATIONS
RÉALISATIONS PERSONNELLES.
ENCODAGE FMZ AGRÉÉ FLEISCHMANN
Fleischmann - Kleinmdellbahn - Roco - Lima - Pika etc.
MKD - POLA - FALLER

G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

HAG Re 6/6

LIGT NU IN DE WINKEL

Bestelnr.:
205/206 groen
207/208 rood

Dinxperlosestraat 16
7621 XJ Borne
Telefoon: 074-664044

Vertegenwoordigd voor Nederland

SYSTEME LAUER

SOFTWARE HARDWARE

Modelleisenbahnen Modèles de chemins de fer

GEORG BROCKMANN, Replica onderdelen

GRATIS MODELTREINBROCHURE n° 11

"van rondje rail naar grote baan" voor LGB, HO, N en Z spoor Märklin, Lima, Fleischmann Roco enz. met veel nieuwe ideeën en inspiraties voor alle grote en kleine modelbaan-enthousiasten tegen uitsl. Fl.3. - verzendkosten over te maken op pastbankgiro 8 3 1 0 9 2

ZOMERAANBIEDING :

grote modeltreinbrochure "ZO BOUWDE IK MIJ BANEN" van Fl. 25 - Fl. 10 - Fl. 5 verzendkosten

als modeltrein trilogie HOGE SCHOOL MODELBANEN TECHNIEKEN en de delen 1 en 2 van ZO BOUWDE IK MIJN BANEN van Fl. 90 voor Fl. 32.50 + Fl. 7.50 verzendkosten.

alle brochures in de ned. taal voor alle tweerail gelijkstroom systemen.

MODELTREINEN THYSSEN HARDERWIJK 3842 JH
valeriuslaan 12 – tél. 03410 – 1 3 5 4

WAT?

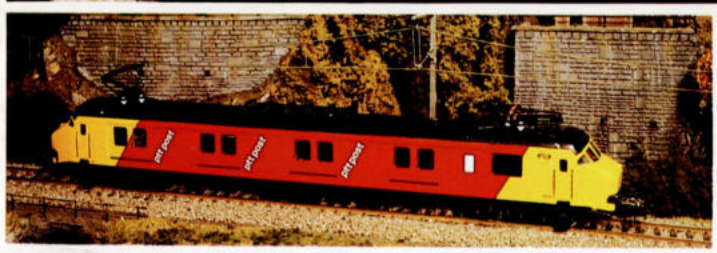
- Grote modelspoorexpositie met prachtige modelspoorbanen.
- Deelneming van Belgische, Franse en Luxemburgse clubs.
- ,,Life-steam''-banen.

WAAR?

- **In het Cultureel Centrum te Musson** (in het zuiden van de Belgische provincie Luxemburg), van 18 tot en met 20 juni (van 10 tot 20 uur).
- Een toeristische trein brengt U van de parkeerplaats naar de expositiezaal.
- Gratis loterij (trekking ieder uur).
- Met deelneming van importeurs en Uw (favoriete) tijdschrift Spoorweg Journaal (Le Journal du Chemin de Fer).
- 17 juni : rechtstreekse reportage van de opening in het regionale TV-programma ,,Antenne Soir''.
- 19 juni : radio uitzending tussen 6 en 9 uur 's morgens.
- Met ondersteuning van het RTL-TVI team.

Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot Dhr. G. Mathu, Rue G. Bodart 49, B 6778 MUSSON (België). Tel. 063 - 677928.





Verkrijgbaar bij:
HOBBY-MODELBOUW ARBOUE, Smidsstraat 28, Zelhem, tel. 08342-3169
INTER-CITY, Hoogstraat 8, Roosendaal, tel. 01650-34295
'T SNUFFELHUIS, Grote Markt 3539, Schiedam, tel. 010-4267554

TRAWOS models

TRAWOS MODELLS, Hunzestraat 39, Heerlen, 045-727118 (na 18.00 uur)
Bij al deze adressen zijn ook Trawos-bouwpakketten verkrijgbaar.

1. De fotograaf op de lokomotief was nog juist op tijd om het uitstappen van de eerste olifant op de plaat vast te leggen.

Olifanten, kamelen, beren ....

Nieuwe circus-set van Roco en Preiser met een olifantenwagen

De circusliefhebbers moesten erg lang geduld hebben, maar nu is hij dan toch te koop. De tweede circus-set, welke in een samenwerkingsverband tussen ROCO en PREISER tot stand is gekomen. Deze set bevat naast een drietal gesloten goederenwagens van het type Gbs 252/254 met voor de circuswereld typische krijtopschriften, tevens de speciale gesloten goederenwagen welke is ingericht voor het transport van olifanten. Nu de complete circustrein eindelijk beschikbaar is, wilden we van de gelegenheid gebruik maken om het uitladen van een speciale groep exotische dieren op een diorama voor te stellen.

Ook met de tweede circus-set dragen ROCO en PREISER bij aan het echte circusplezier in het klein. De gesloten goederenwagens zijn reeds standaard voorzien van schuifdeuren die echt kunnen worden geopend. Bij de olifantenwagen moest echter eerst het dak worden gedemonteerd, waarna de deur van binnenuit kon worden los gesneden en geopend en daarna opnieuw bevestigd. Daarmee was het knutselwerk echter nog niet afgelopen. De wagens werden ook nog van gebruikssporen voorzien, zoals te zien is op de foto's.

Er was echter een veel groter probleem in de vorm van de olifanten welke door PREI-

2. Veel plezier beleven de schoolkinderen op de losplaats, wanneer de circustrein wordt uitgeladen.



3. De kudde nieuwsgierige kamelen jaagt niet alleen een argeloze toeschouwer op de vlucht, ze brengt ook de bestuurder van de traktor in verlegenheid.

SER worden geleverd. Ze wilden absoluut niet in de deuropening van de olifantenwagen passen. Omdat bij nader onderzoek werd vastgesteld, dat zowel de goederenwagen als ook de dieren ongeveer op de juiste schaal waren gemaakt, bleven slechts twee mogelijkheden over. Of de door PREISER geleverde jumbo is een verkleinde uitgave van de echte ,,Elephas maximus'', of circus Krone maakt gebruik van de kleinere leergierige bosolifanten. Er was voor ons echter geen andere mogelijkheid dan de beesten met een vijl te lijf te gaan en hun rug met enigen tienden millimeters te verlagen, waarna natuurlijk met verf deze wonden onzichtbaar werden gemaakt.

Met deze ,,gekorrigeerde'' olifanten en enige kamelen uit het assortiment van PREISER zijn we dan aan de slag gegaan. We hebben enige opstellingen gemaakt en gefotografeerd. De rangeerlokomotief is een V65 van Hobbytrain. De afbeeldingen op deze beide pagina's tonen de speelmogelijkheden met deze beide circus-sets, welke de circus-atmosfeer van het grote voorbeeld op de modelspoorbaan kunnen brengen.

Over voorbeeld gesproken. Het circus Krone is met meer olifanten onderweg dan wij op dit diorama laten zien. Ze moeten 14 dieren verzorgen. Nog een paar gegevens, welke niets met spoorwegen van doen hebben. Elk van deze dikhuiden eet iedere dag 15 kg brood, 10 kg haver en 50 kg hooi. De ergste dorst wordt gelest met 100 liter water. Dit water wordt geleverd door de eigen brandweer. De modelspoor circus direkteur hoeft zich hier echter niet druk over te maken, evenmin over de 12 kubieke meter mest die de dieren van circus Krone iedere dag opnieuw weer produceren. Deze mest gaat met vrachtwagens vol naar de plaatselijke plantsoenendienst.

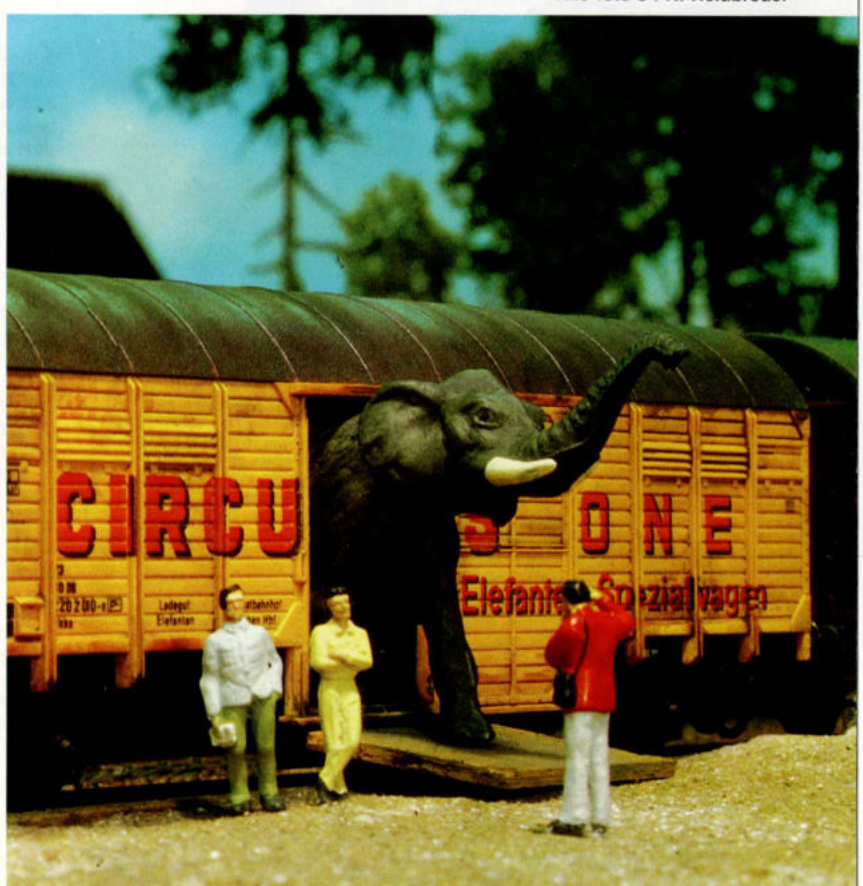
Thomas Hilge

4. Kijkje op het goederenperron. Met deze opname slaagde onze fotograaf erin om een exemplaar van de zeer zeldzame ,,kleine gummibeer'' op de gevoelige plaat vast te leggen.

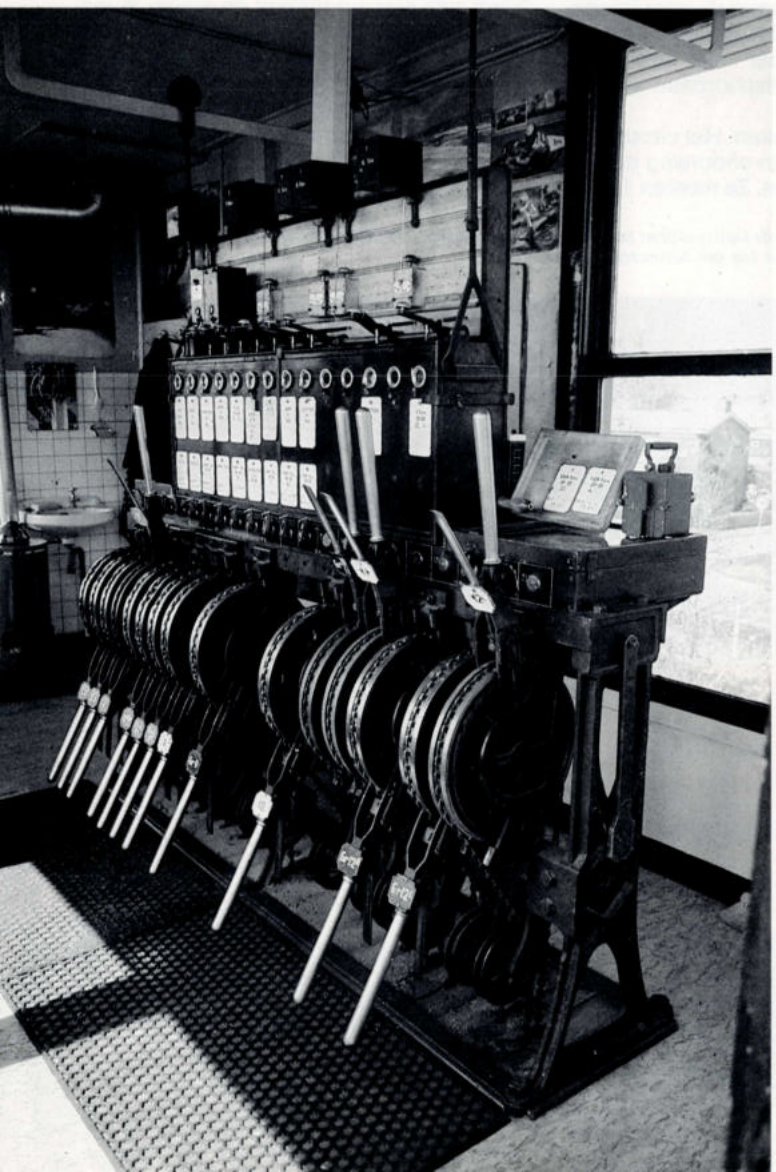


5. Terwijl de laatste olifant luid trompetterend uitstapt, stelt het begeleidend personeel zich op voor de opname van een herinneringsfoto.

Alle foto's : K. Heidbreder







1. Het Groningse landschap heeft 's winters een aparte bekoring : DH2 3203 loopt Zuidbroek binnen uit de richting Winschoten en passeert daarbij enige beijzelde armseinen (06-03-1987). ***Foto : Huub van Keulen***

3. Lok 2410 loopt station Zuidbroek binnen met een kalktrein, die onderweg is van Veendam in de richting Onnen (22-04-1987).
Foto : Wim Verver

4. Bij vertrek uit Scheemda passeert DH2 3225 het inrijsein in de andere richting. Dit is een aftakkingshoofdsein op bordes (24-04-1987).
Foto : Wim Verver

2. In Post II van station Zuidbroek staat deze handelinrichting van Siemens & Halske (23-04-1987).
Foto : Wim Verver

Spoorweg Journaal - Fototips

Groningen - Nieuwe Schans

De laatste Nederlandse spoorlijn met reizigersvervoer waarop de klassieke mechanische beveiliging in dienst is, is die tussen Groningen en Nieuwe Schans. De armseinen zullen hier echter binnen afzienbare tijd verdwijnen en plaatsmaken voor moderne lichtseinen. Op sommige plaatsen zijn de voorbereidende werkzaamheden voor deze modernisering al begonnen!

Gerekend vanaf Groningen, begint de klassieke beveiliging in het station Hoogezand-Sappemeer. Daar is Post T onlangs buiten gebruik gesteld om te worden overgebracht naar het spoorwegmuseum in Utrecht. Wat rest is Post I en één hoofd- en één voorsein. De overige seinen zijn dus al buiten dienst gesteld. Het volgende station is Zuidbroek. Dit is het meest interessante, omdat hier de treinkruisingen plaatsvinden en hier bovendien de zijlijn naar Veendam en Musselkanaal aftakt. Deze zijlijn kent een vrij intensief goederenverkeer, vooral naar de containerterminal in Veendam. Musselkanaal wordt slechts éénmaal per (werk-)dag bediend. Goederentreinen van meer dan 25 wagens zijn hier beslist geen uitzondering.

Na Zuidbroek wordt de lijn richting Nieuwe

Schans enkelsporig. Er wordt een uurdienst onderhouden met, alleen op werkdagen tot het begin van de avond, een tussendienst Groningen - Winschoten, zodat op dat traject de frequentie 30 minuten is. In Winschoten kunnen elk uur twee treinen naast elkaar worden gefotografeerd bij een oud stationsgebouw, dat er nu eens niet verwaarloosd uitziet.

Op materieelgebied kent deze diesellijn de nodige afwisseling. De basis van de reizigersdienst bestaat uit ,,Wadlopers'', ofwel dieselhydraulische tweewagenstellen, DH2. In de spitsuren worden deze aangevuld met een DH1. Bovendien rijdt hier tweemaal per dag, na 30 mei '87 zelfs drie maal, een DB 624-stel van de dienst Groningen - Oldenburg. De goederentreinen die langs de ouderwetse telegraafmasten rijden, worden door DE-loks van de series 22/2300 en 24/2500 getrokken.

Op deze landelijke spoorlijn is de maximumsnelheid weliswaar 100 km/h, maar er is nu duidelijk nog sprake van de ouderwetse spoorwegromantiek. Fotografen en filmers : op naar het hoge noorden!

Huub van Keulen





1. Op 15-04-1988 werd er een IC-3 treinstel in de kleuren van de verzekeringsmaatschappij Aegon gedoopt. Dit gebeurde op het station Den Haag - Holland Spoor door drievoudig olympisch kampioene Yvonne van Gennip. Op de foto het Aegon-stel dat zojuist de werkplaats Haarlem heeft verlaten, op weg naar Den Haag, 15-04-1988. **Foto : R. de Leeuw**

Luik 150

Van 17 tot 26 juni as. gaat Luik uitgebreid de aankomst van de eerste trein te Ans vieren, 150 jaar geleden. Er zullen exposities zijn van rollend materieel in de stations van Ans en Borgworm (17-19 juni) te Luik (17-26 juni) en in de stations van Verviers en Welkenraedt (25 & 26 juni). Bovendien opent de werkplaats Kinkempois zijn poorten voor het publiek van 17 tot 19 juni met een expositie van tractiematerieel van de CFL, NMBS, DB en SNCF. De NMBS heeft geprobeerd zoveel mogelijk materieel bij elkaar te krijgen dat Luik heeft aangedaan of nog zal aandoen. Het volgende staat in ieder geval al vast :

Stoomlocomotieven :

Type 29 (onder stoom) of type I (?) - type 64 (niet onder stoom) - locomotief met rechtopstaande ketel en een stoomloc van de stoomclub CF3V.

Diesels :

51-54-55-60-63-59-73-82 - 1600 CFL - 215 DB - motorwagen 4903 of 551.48 - motorwagen 43 onderhoudt op 25 en 26 juni voor de laatste keer een pendeldienst tussen Aken en Welkenraedt.

E-locs :

11-18-23-27-29-TGV SNCF - ICE DB - electrisch vierwagenstel van 1935. Er zal ieder uur een pendeldienst worden onderhouden tussen Guillemins - Longdoz en Kinkempois en tussen Verviers-West.

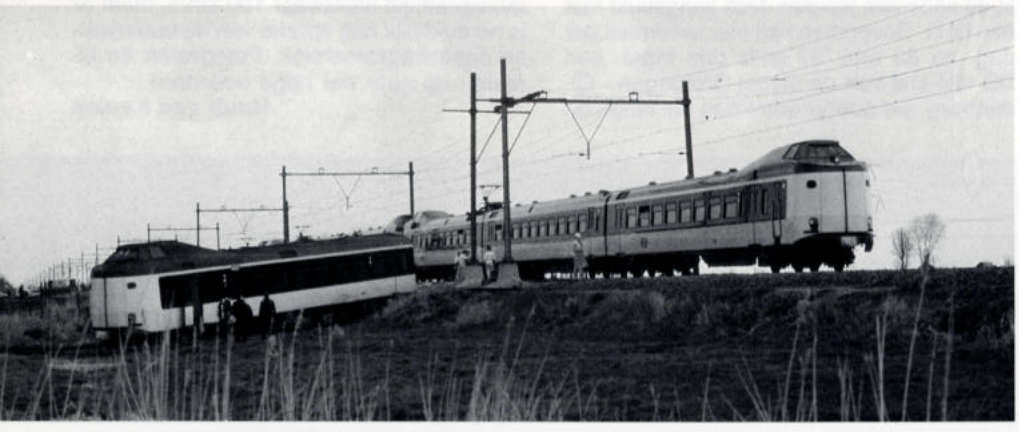
Op de dagen van de tentoonstellingen rijden er stoomtreinen tussen Luik en Borgworm en tussen Verviers en Welkenraedt. En er liggen nog meer verrassingen in het verschiet! Ook zal er een wedstrijd voor de jeugd georganiseerd worden, met als prijzen : tijdschriften en boeken over de spoorwegen en ritten in stuurstandrijtuigen.

G. Lejeune



2. In de afbouw-fase van de lokomotief 6401 was het noodzakelijk de machine te transporteren van Kiel (waar de MaK-vestiging zich bevindt) naar Mannheim (waar de BBC-vestiging is). In Mannheim moest namelijk de elektronische apparatuur ingeregeld worden. Dit transport, dat op 2 april plaatsvond, was tevens het eerste uitstapje van de 6401 buiten de fabriekspoorten. Tijdens het lok-wisselen te Lehrte was de 6401 los te fotograferen. Lehrte, 02-04-1988.

Foto : R. de Leeuw



3. Op 30-03-1988 ontspoorde IC-3 treinstel 4006 als trein ic 1730 ter hoogte van Driebruggen als gevolg van een botsing met een auto. De kopbak van het treinstel belandde daarbij in een weiland. De kopbak in het weiland, Driebruggen, 31-03-1988. **Foto : R. de Leeuw**

De inzet van de lokomotieven van de reeks 15

Trein Nr	Van	Naar	Vertrek	Aankomst
529	Welkenraedt	Oostende	5.10	8.10
3402	Welkenraedt	Vorst Rijtuigen	6.44	8.50 (1)
330	Luik	Paris-Nord	7.00	11.11 (2)
508	Oostende	Welkenraedt	9.31	12.31
536	Welkenraedt	Oostende	14.10	17.104
402	Vorst Rijtuigen	Welkenraedt	16.40	18.56 (1)
86	Brussel-Zuid	Paris-Nord	18.38	21.12 (3)
519	Oostende	Welkenraedt	20.31	23.31
243	Paris-Nord	Luik	23.15	4.08 (3)

(1) deze trein rijdt niet op zaterdag en zondag
(2) deze trein rijdt niet op zondag
(3) deze trein rijdt niet op zaterdag

PS : Op zaterdag en zondag staat er een lokomotief van de reeks 15 in reserve in Welkenraedt.

Het ontbreken van de Nederlandse ATB-uitrusting (ATB = Automatische Treinbeïnvloeding) had voor gevolg dat de lokomotieven van de reeks 15 vanaf 1.1.1988 niet meer toegelaten zijn op het Nederlandse spoorwegnet. De diensten naar Amsterdam werden overgenomen door de reeks 25.5 die wel de ATB-uitrusting bezitten. Vanaf 24 januari 1988 werd voor de meerstroomlokomotieven van de reeks 15 een nieuwe beurtregeling uitgewerkt die wij hieronder in een tabel hebben samengevat. Aangezien het hier gaat om een lokomotiefreeks die een beperkte inzet heeft is het aangeraden om deze driestroomlokomotief zo spoedig mogelijk op de gevoelige plaat vast te leggen. **P. Jacops**



Het einde van motorwagen 43 te Montzen

De motorwagens 43 van stelplaats Montzen zijn de laatste van deze bouwserie die de NMBS nog in dienst heeft en dat tot 28 mei, wanneer ze definitief uit de dienst zullen worden genomen. Ter gelegenheid van de festiviteiten in stations langs lijn 37 gedurende de maand juni zullen ze op 25 en 26 juni nog tussen Aken en Welkenraedt rijden. De 43 is de enige motorwagen die een internationale dienst onderhoudt.
De eerste 43'er arriveerde in januari '82 in Montzen. Hun aanwezigheid te Montzen bleek toen onmisbaar in verband met het vervoer van spoorwegpersoneel tussen Verviers - Welkenraedt en Montzen. Zij moesten geleidelijk aan de motorwagens 4901-06-11 uit 1942 vervangen.

Dienstregeling van motorwagen 43 : alle dagen :

MONTZEN	**6.50**				**13.50**	**14.05**			**19.35**
WELKENRAEDT	**7.00**	**7.25**	**8.07**	**12.25**	**13.40**	**14.15**	**15.10**	**15.25**	**19.25**
AAKEN		**7.40**	**7.52**	**12.10**				**15.40**	**19.10**
VERVIERS						**14.40**	**14.45**		

Pendeldienst tussen Verviers en Montzen van 8.07 uur tot 12.10 uur en van 15.40 uur tot 19.10 uur.

Dienstregeling van motorwagen 46 : Werkdagen :

MONTZEN	**07.00**	**07.25**	**08.00**	**08.25**	**15.30**	**15.55**	**16.05**	**17.10**	**17.15**	**18.20**
WELKENRAEDT	**07.10**	**07.15**	**08.10**	**08.15**	**15.40**	**15.45**	**16.15**	**17.05**	**17.25**	**18.10**
VERVIERS							**16.35**	**16.45**	**17.45**	**17.50**

Dienstregeling van motorwagen 46 : Op zaterdagen :

MONTZEN	**16.05**	**17.10**
WELKENRAEDT	**16.15**	**17.00**
VERVIERS	**16.35**	**16.40**

Iets meer dan een jaar geleden reden de 4301-04-10-15 nog, maar vandaag de dag zijn alleen de 01 en 04 nog over. In december 1987 zijn uit de stelplaats Ath de 4608 en 09 overgebracht, maar deze rijden niet tot Aken omdat de DB dat niet wil, onder meer omdat ze geen buffers hebben. De 43'ers daarentegen kunnen nog wel worden geduwd op de helling van 17% van Aken-Zuid in geval van nood.
De 43'ers dateren van 1954 en ze waren toen met z'n zesendertigen voorzien van een SEM motor van 400 PK met hydraulische transmissie. Hun maximum snelheid is 80 km per uur.
De 46'ers zijn van 1952 en waren toen 20 in getal, voorzien van een Brossel-motor van 160 PK (naderhand van een GM) met mechanische transmissie, max. snelheid 65 km per uur. De laatste 46'ers reden in Henegouwen voordat ze te Ath buiten dienst werden gesteld.

Georgy Lejeune





V 100



V100

Een van de meest ingezette dieselloks van de Deutsche Bundesbahn is de bouwserie 212, beter bekend als V100. Men treft haar zowel aan in baan- als rangeerdienst, voor personen- of goederentreinen.
Een all-round machine dus die dit jaar liefst in 6 nieuwe versies bij **FLEISCHMANN** te verkrijgen is!
HO 4229 : 212 242-2,
FMZ 6 4229 : 212 176-2 en N 7229 : 212 242-2 in nieuwe DB-look;
FMZ 6 4231 : 212 349-5 in oceaanblauw/beige;
HO 6372 : 212 258-8 en N 9372 : 212 258-8 in de klassieke rode DB-kleur.

Vraag het maar aan Uw **FLEISCHMANN**-dealer!

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

NV De Cuyper
Grondwetlaan 28
B 1080 BRUSSEL
02/425 40 46