HERBESTHAL

Spoorweg 19 JOURNAAL

BF 200.-
FL 11.-

Groots in modelbouw

CIWL - NS diesellocs 24/2500 - Vakwerk - De NMBS G 10
95 jaar Hoekse Lijn - Wetenswaardigheden



MET POSTER

mikado 1988/89

De NIEUWSTE handboeken voor de verzamelaar

Vanaf 8 juli 1988 worden de **MIKADO-verzamelbanden** weer uitgebracht.
De vroegere redactieteams hebben met de komplete bewerking echt een topprestatie geleverd.
Het aantal afbeeldingen is sterk toegenomen en daarmee is ook het aantal pagina's van de katalogi omvangrijk uitgebreid. De in de banden opgenomen informatie is zeer aktueel.



Märklin 00/H0 1988/89
Inhoud: ca. 600 blz., formaat 25 x 20 cm, ca. 1000 afbeeldingen in kleur. Vóórintekenprijs Hfl. 63,–, vanaf 1-10-88 Hfl. 72,–











Fleischmann-band H0 1988/89
Inhoud: 264 blz., formaat 25 x 20 cm, ca. 650 afbeeldingen in kleur. Vóórintekenprijs Hfl. 50,–, vanaf 1-10-88 Hfl. 59,–

Trix-band H0 1988/89
Inhoud: 336 blz., formaat 25 x 20 cm, ca. 550 afbeeldingen in kleur. Vóórintekenprijs Hfl. 52,–, vanaf 1-10-88 Hfl. 61,–

Egger-band 1988/89
Inhoud: 60 blz., formaat 25 x 20 cm, ca. 80 afbeeldingen in kleur. Vóórintekenprijs Hfl. 23,–, vanaf 1-10-88 Hfl. 32,–

Wiking-band 1988/89
Inhoud: 456 blz., formaat 25 x 20 cm, ca. 550 afbeeldingen in kleur en uitklapbare kleurregister Vóórintekenprijs Hfl. 68,–, vanaf 1-10-88 Hfl. 77,–

Rokal-band 1988/89
Inhoud: 264 blz., formaat 25 x 20 cm, ca. 400 afbeeldingen in kleur. Vóórintekenprijs Hfl. 45,–, vanaf 1-10-88 Hfl. 54,–

mikado
Verlags-Sektion der Phönix Werbung und Verlag

Vertegenwoordiging in de Benelux:

G. Keuterman
Dingeldeinstraat 16, NL-7621 XJ Borne
tel. 074–66 40 44, Fax 074–66 72 14

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. 19

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 : Dan Piron, 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 uigever

Advertenties kunnen worden geweigerd

Distributie België : Tondeur S.A., Brussel
Distributie Nederland : Beta press, Gilze
Distributie Speciaalzaken Nederland : Zeta, Ammerzoden

Tekstverwerking : S.A. Editions H.K.

Fotocompositie : Alain Kerff sprl, Dalhem

Printed in Italy by Europlanning Srl Verona.

Abonnementsprijs voor 12 nummers :
Hfl 118,- of BF 2.190
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

De „Compagnie Internationale des Wagon-Lits" 4

Met de stoomtrein door Sri-Lanka 8

Een droom van een modelbaan 13

NS-diesellocs serie 24/2500 „een naderend afscheid" 21

Vakwerk - Afl. 6 27

De Pruisische G 10 als type 90 bij de NMBS 30

Grote spoorbreedte - LGB 34

95 jaar Hoekse Lijn 41

Fototips / Wetenswaardigheden 45

Beste lezers,

De lange winteravonden zijn weer in aantocht en velen van U zullen de kelder of zolder, teken- of werktafel weer op gaan zoeken om de immer weerbarstige materie weer Uw modelbouwerswil op te leggen ten einde tot uitvoering te komen van Uw ideeën en verlangens. Uw passie zal voor het overgrote deel gevoed worden door herinneringen aan dingen die U gezien of beleefd heeft en die nu weer tot leven zullen worden gewekt door Uw grenzeloze zucht naar perfectie.
Ik ben altijd weer vol bewondering voor het scheppende genie van sommigen. Denkt U bv. nog eens terug aan dat fabelachtige model van 'n dieselloc type 62 van de hand van Eric Rémont -gepubliceerd in SJ 7- waar alle liefhebbers die tijdens de verschillende exposities de gelegenheid hebben gekregen om dit juweel van 'n model te bewonderen, diep van onder de indruk waren. En laten we in dat verband ook de schitterende modelbanen en diorama's die op onze pagina's tot nu toe aan bod zijn gekomen, niet vergeten.
Al deze creaties zijn evenzovele bewijzen van het genie van hun scheppers. Velen onder U zullen wel zeggen : „Dat is natuurlijk allemaal wel heel mooi, maar dat ligt niet binnen het bereik van iedereen en in ieder geval niet binnen het mijne". Dat is, dat geef ik toe, inderdaad de realiteit voor de meesten van ons.
Laat U echter niet ontmoedigen; beschouwt U deze genieën als de locomotieven, de fakkeldragers van onze hartstocht, zoals ieder gebied dergelijke „koplopers" kent, of dat nu kunst, sport of cultuur betreft. Laat hun talent zonder jaloezie onze verbeeldingskracht stimuleren en laat U in vervoering brengen door hun liefde voor modelbouw in het algemeen en de modelbouw van en rond het spoor in het bijzonder.
Goed, na deze gepassioneerde beschouwingen volgen dan nu enige concrete punten : 8-8-1988 betekende de sluitingsdatum van onze internationale modelbouwwedstrijd. Gezien het grote aantal schitterende inzendingen dat wij tot dan toe hadden ontvangen, hebben wij nog enige maanden nodig om alles te kunnen publiceren.
Maar verheugt U, want er komen nog enkele verrassingen van formaat in deze wedstrijd.
Vergeet U ook de wie-maakt-de-mooiste-boom-wedstrijd niet, waarmee we in SJ 15 gestart zijn. De eerste exemplaren hebben hier ten burele al wortel geschoten.
De serie artikelen die gewijd is aan de CIWL loopt als een trein. Ook hier heeft U de gelegenheid met de redactie „mee te doen" door ons te wijzen op eventuele manco's in deze geschiedenis (zie ook het redactionele voorwoord in SJ 15).
Tot slot een laatste wens onzerzijds : wj doen een beroep op alle clubs & verenigingen. Stuurt U ons a.u.b. alle informatie op die Uw activiteiten, tentoonstellingen, museumtreinen, bijzondere reizen of andere wetenswaardigheden betreft. U zult dan Uw voordeel doen met gratis reclame voor Uw zaak in het kader van een nieuwe informatieve rubriek die weldra deel zal gaan uitmaken van onze kolommen. Ja, U heeft 't goed begrepen : deze informatie zal gratis worden afgedrukt. Wel moet U Uw mededelingen 90 dagen van tevoren inzenden zodat onze lezers ruim van te voren een plaatsje in hun agenda kunnen vrijhouden.
Wat mij betreft : ik wens U veel leesplezier en ... scheppende verbeeldingskracht,

H.K.

Foto voorpagina : Een electrische lokomotief van de NMBS (type 16) op een herfstachtige dag in 1987, onderweg van Luik naar Aken. **Foto : Max Delie**

Poster : In de loop van september moeten de DE-locs serie 24/2500 uit Groningen en Friesland verdwijnen, wegens het in gebruik nemen van Telerail. Het PEN-radionet wordt dan door het landelijk in te voeren Telerail vervangen en daarmee zijn de 24/2500'en niet uitgerust. Ze zullen plaats maken voor met Telerail uitgeruste 22/2300'en.
Loc 2409 met een VAM-wagen voor het afvoeren van huisvuil op de draaibrug bij Leeuwarden, 25-09-'87. **Foto : Richard de Leeuw.**

De „Compagnie Internationale des Wagons-lits"

In SJ 17 hebben wij de introductie van de Pullmann rijtuigen op het Europese vasteland in november 1925 beschreven. Als gevolg van de goede ervaringen die de CIWL met deze rijtuigen opdeed, besloot de maatschappij een eerste serie van 30 rijtuigen van het type „Flèche d'Or" te bestellen en wel in Engeland, want de Engelse industrie was de enige die zich aan de leveringstermijn kon houden.
Dit nieuwe, oogstrelende materieel werd op 11 september 1926 in bedrijf genomen. Er reden toen al dagelijks twee treinen met Pullmann-rijtuigen op en neer tussen Parijs en Calais-Maritime. Deze treinen waren als volgt samengesteld : na de locomotief volgde een bagagewagen van het type „Nord", vervolgens vijf paren Pullmann rijtuigen, waarbij telkens een rijtuig mèt keuken aan één zonder keuken was gekoppeld, en tot slot weer 'n bagagewagen van het type „Nord". Parijs-Londen duurde toen 6.35 uur waarvan de overtocht 1.40 uur in beslag nam.
In januari 1928 werden de „TRUCK"-bagagerijtuigen in dienst genomen. Deze waren speciaal gebouwd voor de „Flèche d'Or"-verbinding en droegen de nummers 1260-1262.
De beurscrisis in Wall Street in october 1929 ging helaas ook aan de „Flèche d'Or" niet ongemerkt voorbij. Het aantal gefortuneerde klanten van deze luxe trein verminderde aanzienlijk en daarmee verdween langzamerhand ook het luxe karakter van deze trein als zodanig.
Er werden andere types rijtuigen aan de treinen toegevoegd en in 1932 werden 8 rijtuigen tot rijtuigen tweede klasse omgebouwd; het fraaie kastanjebruin - gebroken wit dat de buitenkant sierde werd vervangen door blauw - gebroken wit.
De details van de verdere lotgevallen van dit materieel zullen in een volgend nummer worden besproken.

Beschrijving van het materieel

De rijtuigen van het type „Flèche d'Or" bestaan uit twee series die beide een hoge geluiddichtheidsgraad aan een zeldzaam luxe interieur paren. De mahoniehouten lambrizeringen waren afkomstig van beroemde Engelse firma's. De weelderige inboedel bestond uit met bedrukt velours overtrokken fauteuils, die per rijtuig verschilden, tafels met een leren blad, voorzien van lampen op een bronzen voet onder een roze kap; het zilverwerk droef het stempel van CHRISTOFL en het porselein was van DE HAVILAND, beide voorzien van het CIWL-monogram.
De rijtuigen van de eerste serie droegen de nummers 4001 - 4015. Deze beschikten over een keuken en werden gebouwd door THE BIRMINGHAM RAILWAY CARRIAGE AND WAGON COMPAGNY SMETHWICK (Birmingham).
Tussen de twee balcons bevonden zich successievelijk een keuken met voorraadkamer, een salon voor acht personen en één voor twaalf (in beide vertrekken stonden de fauteuils in een kring op-



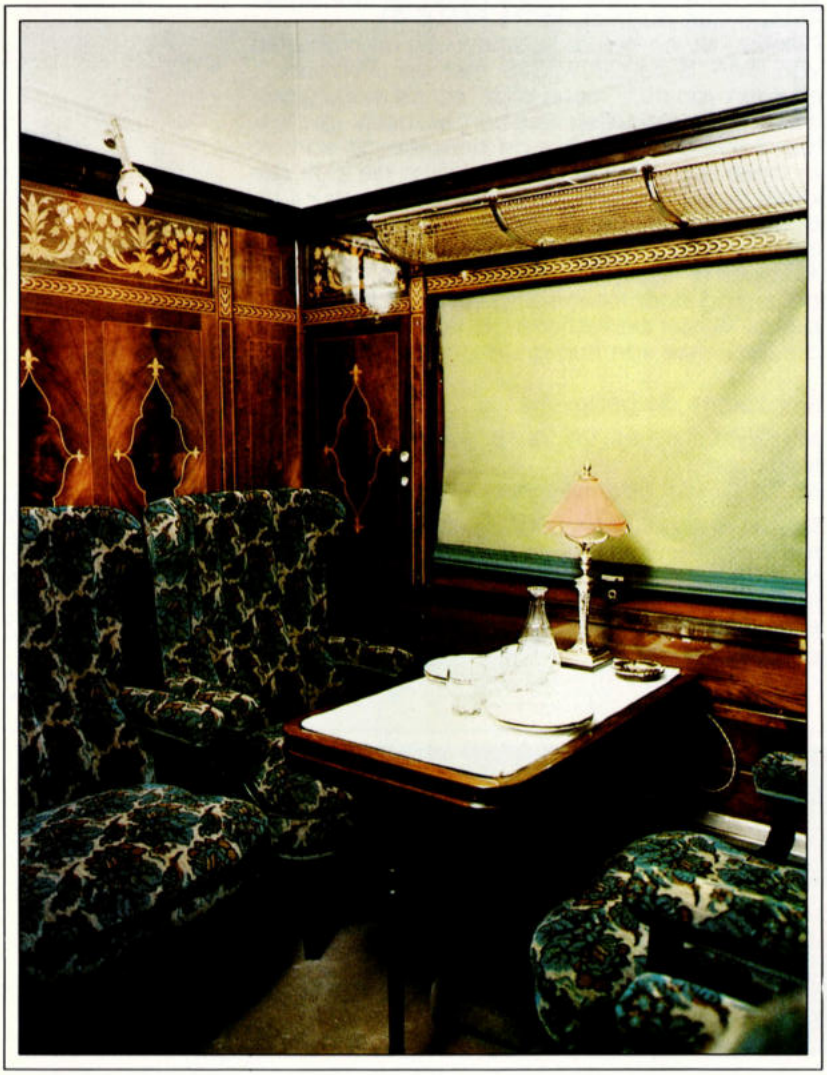
1. CIWL-document.

2. Grote klasse, deze RIVAROSSI-modellen van de Pullman-rijtuigen van de CIWL : hier is werkelijk alle mogelijke zorg aan besteed. ***Foto : D.P.***





3. Deze detailopname van de RIVAROSSI-rijtuigen maakt nog 'ns eens te meer duidelijk wat 'n kwaliteitsprodukt men hiermee in huis kan halen. ***Foto : D.P.***



gesteld), een coupé met 4 plaatsen waar een gang langs liep en, tot slot, tegenover elkaar gelegen : de toiletten en een bagageafdeling.
De 4001 - 4004 werden naderhand heringericht als tweede-klasse rijtuig en, nog later, werden er restauratierijtuigen van gemaakt. De 4006 zou veranderen in een rijtuig „Bar-Express" en de 4013 in een „gewoon" eerste-klasse rijtuig. De overige rijtuigen konden een nieuw bestaan tegemoet zien als restauratierijtuig.
De tweede srie, genummerd 4016 - 4030, bestond geheel uit rijtuigen van het type „salon" (bijgevolg zonder keuken) en werd gebouwd door de METROPOLITAN CAMMEL CARRIAGE AND WAGON COMPAGNY LIMITED, SALTLEY (Birmingham). De indeling van deze rijtuigen was symmetrisch en zag er als volgt uit : een bagagecompartiment, een coupé met vier zetels, geflankeerd door een gang, twee vertrekken met twaalf, kringsgewijs opgestelde fauteuils, vervolgens weer 'n coupé voor vier personen met een gang erlangs en tot slot de toiletten.
De rijtuigen 4016 - 4019 werden later tot tweede-klasse rijtuig omgebouwd (de functie van de 4018 en 4019 werd vervolgens nog eens gewijzigd, want een tijd lang deden ze dienst als „Bar-Dancing"-rijtuig, waarna de 4018 uiteindelijk in zijn oorspronkelijk staat werd hersteld en nu in het museum van Mulhouse te bezichtigen valt).
Aan het einde van hun actieve dienst kon men de Pullmanns op de meest onverwachte plaatsen tegenkomen, zoals bv. in Griekenland of Turkije. Maar op dit thema zullen we meer in het bijzonder in een volgend artikel ingaan.
Laten we nog even stilstaan bij die merkwaardi-

4. Kijkje in het binnenste van een coupé van rijtuig 4018 dat in het museum van Mulhouse te bezichtigen valt. ***Foto : Collectie CIWL***



ge „TRUCK"-bagagerijtuigen, zo typerend voor de „Flèche d'Or". Deze wagons waren genummerd 1260 - 1262, gebouwd door de ATELIERS DU NORD DE LA FRANCE en werden, zoals gezegd, door de CIWL in 1928 in dienst genomen. Het onderstel was 17,5 meter lang en op het midden ervan was een bagagehuis gemonteerd dat voorzien was van een uitkijkpost en in kleur overeenkwam met de rest van de trein. Aan weerszijden hiervan laadde men twee containers; deze waren aanvankelijk van hout, later van metaal : deze containers versnelden het transport van bagage tussen trein en schip.

Modellen op schaal van de rijtuigen van de „Flèche d'Or"

RMA lijkt min of meer het monopolie te hebben op de vervaardiging van Pullmannrijtuigen op schaal. Dit merk levert de oorspronkelijke „kastanjebruin - gebroken wit" versie van de jaren 1926 - 1932, evenals de latere „blauw - gebroken wit" uitvoering van de jaren 1932 - 1956. Ook de latere uitvoeringen als „Bar-Dancing", rijtuig eerste-klasse, „Bar-Express" en restauratierijtuig zijn in de catalogus opgenomen.
De schaal 1 :87 is zeer konsekwent aangehouden en ook de uiterlijke afwerking is van prima kwaliteit. Jammer is wel dat de ramen niet in de buitenwand zijn ingevoegd maar erachter zijn geplakt; voorts heeft het interieur, ofschoon perfect van vorm, nog 'n likje verf nodig.
Hier volgt een overzicht van de modellen die dit merk levert :

– Uitvoering „kastanjebruin - gebroken wit" :
nrs. 420 - 423 : twee paren modellen van achtereenvolgens de rijtuigen 4010 & 4015 (eerste klas mèt keuken) en 4020 & 4027 (eerste klas zonder keuken) en nr. 424 : „TRUCK"-bagagerijtuig 1260.

– Uitvoering : „blauw - gebroken wit" :
nrs. 425 - 428 : twee paren modellen van de rijtuigen 4007 (eerste klas met keuken), 4002 (tweede klas met keuken), 4029 (eerste klas zonder keuken) en 4018 (tweede klas zonder keuken) en nr. 429 : „TRUCK"-bagagerijtuig, blauw, 1261.

RMA levert ook een „TRUCK"-bagagerijtuig in groene uitvoering (nr. 169). Dit rijtuig behoorde tot de „Compagnie du Nord" en reed mee in de „Flèche d'Or " totdat de CIWL de beschikking over eigen bagagerijtuigen kreeg. Adres van de firma : RMA, 6 Cité du Midi, 75018 PARIJS (F).
Twintig jaar na het verschijnen van de modellen van RMA, is ook RIVAROSSI met de „Pullmann"-rijtuigen van de „Flèche d'Or" op de markt gekomen. Deze modellen hebben duidelijk geprofiteerd van de voortgaande ontwikkeling van de techniek. De uiterlijke afwerking kan de toets der kritiek glansrijk doorstaan en ook het interieur is prachtig, zij 't dat ook hier enig extra schilderwerk aanbeveling verdient (zie de foto's).
Alhoewel de rijtuigen soepel voortrollen, kunt U hun beweging door toevoeging van een klein stukje ballast verder perfectioneren. Kortom : modellen die de klasse van hun grote broers evenaren.

Hier volgen de gegevens :

Nr. 2591 : rijtuig VP 4018 (tentoongesteld in Mulhouse).
Nr. 2460 : één paar rijtuigen VP 4016 & VPC 4005.

Tot slot zij nog vermeld dat de firma PMP in de jaren vijftig een model van een VP „Flèche d'Or"-rijtuig leverde in een perfecte schaal. Jammer genoeg had het nummer 4009 meegekregen, wat fout is, omdat de VP-serie de nummers 4016 - 4030 betrof.

D.P.

5. Dit merkwaardige vehikel is een reproductie door RMA van een „Truck"-bagagerijtuig zoals dat vanaf 1928 deel uitmaakte van de „Flèche d'Or".
Foto : D.P.

6. Het is alweer meer dan twintig jaar geleden dat RMA modellen van Pullman-rijtuigen begon te leveren. Deze modellen vormden destijds een sensatie omdat ze nauwkeurig op schaal 1 :87 waren gebouwd.
Foto : D.P./RMA-model : Collectie J. César



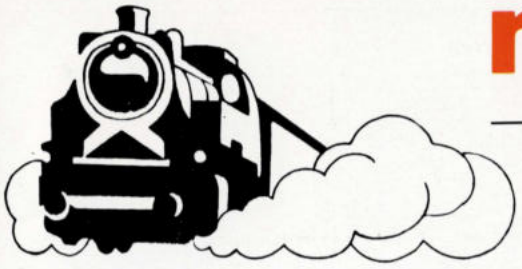
RIVAROSSI HO / N

Alle CIWL-rijtuigen.
Tous les wagons CIWL



DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS

VERKRIJGBAAR IN DE SPECIAALZAKEN.



märklin digital HO

FMZ FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

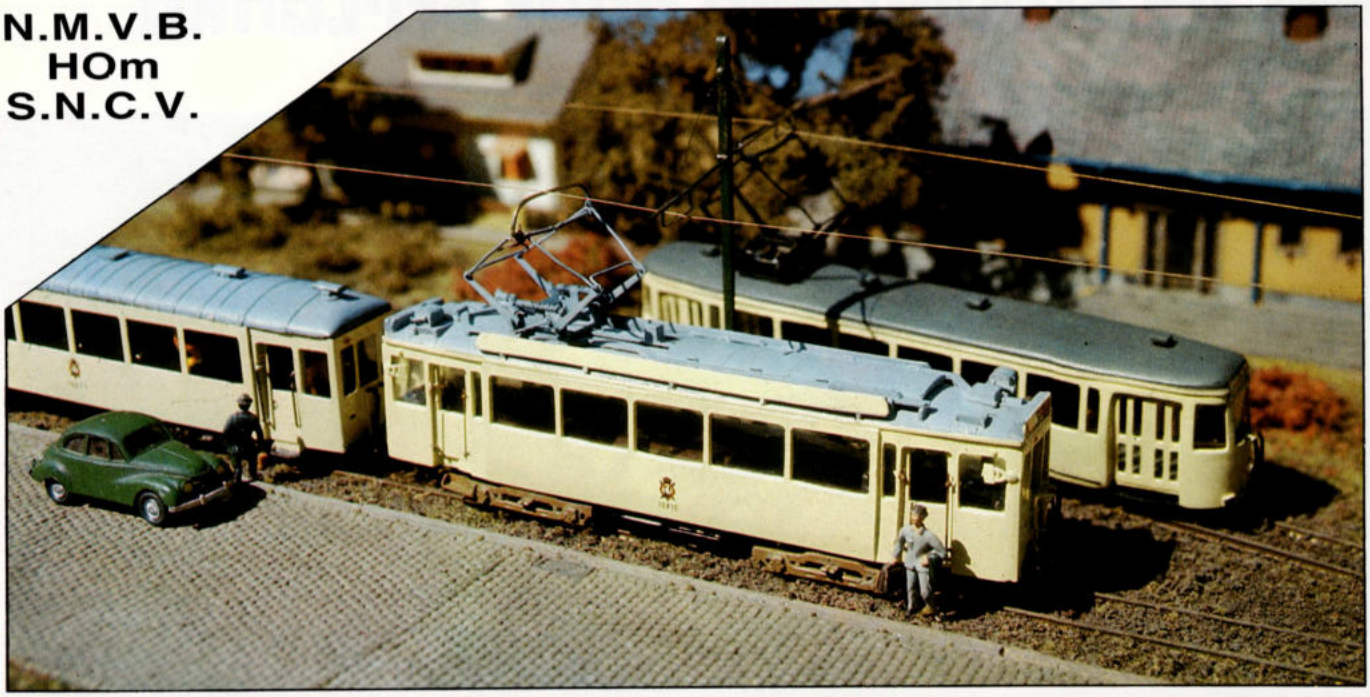
Steven Volp b.v.

de modelbouwspecialist

Krommestraat 25-27-29, Amersfoort

Telefoon: 033-617841

N.M.V.B.
HOm
S.N.C.V.



Standaardmotorrijtuig in kit of gemonteerd opnieuw leverbaar.
Motrice standard à construire ou montée à nouveau disponible.

Standaardaanhangwagen in produktie!
Remorque standard en production!

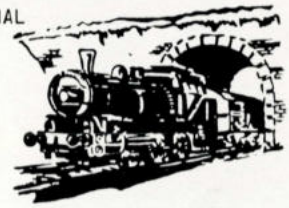
In voorbereiding : type S
En préparation : type S.

Inlichtingen / Renseignements : **TTM. Halenstraat 15 - 2008 Antwerpen - ☎ 03/235.80.89 - 03/236.04.78**

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

IMPORT ZETA EXPORT

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





1. De 1D-lokomotief ,,Sir Thomas Maitland'' (bouwjaar 1928) met de ,,Viceroy Special'' van de ,,Ceylon Gouvernment Railways'' gefotografeerd in februari 1986.

Met de stoomtrein door Sri-Lanka

2. Tijdens de rit in het hoogland wordt de stoomlokomotief door een diesellokomotief geholpen.



3. Het complete garnituur van de ,,Viceroy Special'' bestaat uit twee salonrijtuigen en een restauratierijtuig.

,,Sir Thomas Maitland'' is onder stoom. Echter niet de hoogwelgeboren tweede gouverneur van Hare Majesteit op Ceylon, maar de keurig opgedofte stoomlokomotief uit het jaar 1928 met dezelfde naam. Gebouwd door Robert Stephenson Hawthors, in Darlington Engeland. Helder rood-wit-blauw presenteert zich de oldtimer in het station van Colombo, gereed voor de eerste ,,Viceroy Special Tour'', welke met stoomtraktie de meest interessante plaatsen van het eiland aandoet : de oude koningssteden Anuradhapura en Polonnaruwa, de rotsen van Sigirya met de fresco's van de betoverende ,,wolkenmeisjes'', het hoogland van Kandy en nog hogerop de theestreek rondom Nuwara Eliya.

,,Wiener Blut'' klinkt uit de luidsprekers van de beide salonrijtuigen welke hoogglanzend zijn opgepoetst; houten lambrizering, koperen lampen, voor de fauteuils smalle tafels.

4. Wachten op een tegemoetkomende trein; de rode vlag betekent ,,stop'' voor de ,,Viceroy Special''.

Alle foto's : M. Zeller





6. Aan de oever van het Staumeer achter ,,The Lodge'' Habarana.

8. De ,,Sir Thomas Maitland'' lokomotief van de ,,Viceroy Special''.

9. De ,,Sir Thomas Maitland'' tijdens een fotostop bij de ,,leeuwebek''.

In het restauratierijtuig waaieren de oude ventilatoren ons een beetje verkoeling toe. De airconditioning in de salonrijtuigen, in eerste instantie bekritizeerd als afbreuk doende aan het geheel, leren we echter spoedig waarderen.
Het ,,avontuur stoomlokomotief'' kan beginnen. ,,Sir Thomas'' stoot drie aangenaam klinkende fluittonen uit, welke iedere rechtgeaarde stoomlok-fan in extase brengen en komt snuivend op gang. Ik leun gemakkelijk achterover in de kussens en laat me door Cliff Jones, die de geestelijke vader van het projekt ,,Viceroy Special'' is, over de naar Ceylonese begrippen adembenemend snelle realisatie van zijn idee vertellen. Cliffs interesse in oude spoorwegen heeft traditie, want zijn vader en grootvader waren beide machinisten. Tijdens een vakantie op Sri Lanka begin 1985 ziet Cliff vanuit de auto in de verte rookwolken opstijgen. Zijn hart begint sneller te kloppen. Zouden hier nog stoomlokomotieven rijden? Hij gaat navraag doen bij officiële instanties, het antwoord is echter negatief. Reeds twintig jaar geleden werden alle stoomlokomotieven vervangen door diesels. Cliff wil echter het naadje van de kous weten. Hij weet de lokomotief op een onbeduidende zijlijn te sporen, rijdt een stukje mee en raakt vol enthousiasme. Zijn idee wordt geboren.
Hij ziet in zijn gedachten reeds een perfekt gerestaureerde lokomotief met salonrijtuigen, vol met opgewekte passagiers, die zich op typisch Engelse wijze willen laten verwennen. Als Cliff dan later op een zijspoor nog twee dozijn stoomlokomotieven ziet staan, welke gedeeltelijk reeds door bananenbomen zijn overwoekerd, is het voorlopig helemaal met hem gebeurd. Hij scharrelt door de diverse ministeries om zijn idee voor te stellen. Bij de minister voor transport die tevens de hoogste baas van de spoorwegen is, trapt hij een open deur in. De gedachte aan een nieuwe toeristische attraktie zorgt er voor dat zijne excellentie snel toestemming geeft. Bij het ministerie voor de spoorwegen wordt een speciale afdeling in het leven geroepen voor dit projekt. Er start een opsporingsaktie om uit alle ter zijde gestelde stoomlokomotieven die exemplaren uit te zoeken, welke het beste geschikt zijn om te worden gerestaureerd. Salonrijtuigen worden uitgezocht. Reeds gepensioneerde experts op het gebied van de stoomtraktie zorgen voor de opleiding van diesellokmachinisten.
De CGR -Ceylon Gouvernment Railways, staatsspoorwegen sinds 1867- zetten hun beste beentje voor om het projekt zo snel en goed mogelijk tot resultaat te voeren. Na slechts negen maanden is het zo ver. De ,,Viceroy Special'' start op 2-2-1986 voor zijn maidentrip van Colombo naar Kandy. Veel belangrijke mensen, waaronder ministers en ambassadeurs, zijn aanwezig. De stations zijn met vlaggen versierd, er wordt een speciale postzegel uitgegeven, monniken komen er aan te pas om de trein te zegenen en iedereen die heeft meegewerkt om deze trein te laten rijden is trots op de ,,Viceroy Special'' en de lokomotief ,,Sir Thomas Maitland''.
Intussen komt de lokomotief met een diepe zucht tot stilstand. In Kurunegala is de eerste stopplaats waar water wordt ingenomen. ,,Sir Thomas'' drinkt behoorlijk, 15.000 liter water kunnen in de tender. Om de 60 à 80 km moet water worden bijgevuld. Voor de reis van 200 km hebben we op deze manier dan ook meer dan zeven uur nodig. Dat is de langste etappe van onze reis. Op de eerste dag is alles nog nieuw en interessant, zoals bijvoorbeeld het overhandigen van de ,,Train-Tablets'', die er voor zorgen dat er steeds maar een trein op een deeltrajekt kan rijden. Stopt de trein niet aan een van de stations, dan reikt de treindienstleider de grote lederen ring met het loodje over aan een langs de baan wachtende spoorwegbeambte. Tien meter verderop staat dan de volgende man met een nieuw ,,Train-Tablet'', dat door de treindienstleider wordt opgepikt. Een eenvoudig maar veilig systeem. Zonder uitwisseling blijft het trajekt geblokkeerd.
De rit voert ons eerst door kokosnootplantages, vervolgens door rijstvelden. Uit moerassige weilanden vliegen zwermen reigers op, waterbuffels wroeten in de modder. Alles vlakbij. De kinderen hollen achter de trein aan tot zij buiten het dorp zijn. De ,,Viceroy Special'' is echt een sensatie, er was immers 21 jaar geen stoomtrein meer geweest. Ik mag een stuk meerijden op de lok. Anthony vindt het goed. Anthony is de leraar en absoluut heerser over de machinist en de stokers. Het is ontzettend heet in de-

7. De muurschilderingen op de rotsen van Sigiriya; hier de ,,wolkenmeisjes''.







ze kleine ruimte. De beide stokers scheppen om beurten de kolen, welke uit Manchester werden geïmporteerd, in de gretige muil. Na een uurtje van dit schouwspel genoten te hebben, ben ik volledig doorweekt en geniet dankbaar van de koelte in het salonrijtuig. Ik kom net op tijd voor de thee. Snacks en verfrissingen worden in het salonrijtuig geserveerd, de lunch in het restauratierijtuig.

Wij zwerven door het oude Polonnaruwa, beklimmen de rotsen van Sigiriya en luieren aan de swimmingpool... We moeten het nu een dag zonder ,,Sir Thomas Maitland'' stellen.

Er is geen spoorverbinding tussen Polonnaruwa en Kandy. De trein rijdt terug naar Colombo en van daar naar Kandy. Het komt op ons over als een volledige afgang naar het gewone toerisme, om met een autobus genoegen te moeten nemen. Het landschap verandert snel. Na het gebied waar de edele houtsoorten vandaan komen gaat de weg door rijstvelden en kokosnootplantages. De weelderige specerijtuinen liggen nu achter ons. We snuiven reeds de frisse lucht van het hoogland. 's Avonds in het ,,Hilltop Hotel'' zijn we echt blij, als we ver weg, onder ons in het station, klein als een modelspoorweg, de rode rijtuigen van onze trein weer zien staan.

Hier in Kandy begint het deel van de reis, met het meest indrukwekkende landschap. Tot op ongeveer 1800 meter voert het trajekt ons omhoog naar het theegebied rondom Nuwara Eliya. Tot Gampola komt ,,Sir Thomas'' op eigen kracht omhoog, dan moet echter een diesellokomotief te hulp komen. Spoedig echter zal ,,Lord Mountbatten'', bouwjaar 1922 van de Vulcan Foundry in Newton-le-Willons in Engeland zijn collega puffend en snuivend te hulp komen. Op de terugweg komt ,,Sri Lanka in een notedop'' nog eens aan ons voorbij. Langzaam worstelt ,,Sir Thomas'' zich over talloze bochten uit het gebergte, nu weer eens langs rubberbomen, dan weer tussen de kokosplantages door. Over vlakke trajekten haalt hij wel een snelheid van 70 km/h. We zijn er inmiddels aan gewend geraakt. Tijdens het afscheid van ,,Sir Thomas'' en zijn bemanning worden we wat weemoedig. Alleen een prachtige zonsondergang en enige glazen Arrak-Sour op het terras van ,,Mt Lavinia Hotels'' kunnen ons over het verdriet heen helpen.

M. Zeller

9. Het wapen van de Ceylon Gouvernment Railways (CGR).



10. Een kijkje in een salonrijtuig van de ,,Viceroy Special''.



LIMA

NIEUW NIEUW

De nieuwe NS DUBBELDEKKER-SET no. 14 9723K IS ER!!!

Bestaande uit :
1 no. 30 9188 Stuurrijtuig
1 no. 30 9124 2e klas rijtuig
1 no. 30 9187 1e/2e klas rijtuig
De no's 30 9124 en 30 9187 zijn ook los leverbaar.

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN
Importeur :
OVERBEEK BV
VLAARDINGEN

SOMMERFELDT



NIEUW / NOUVEAU

Catenaire SNCB / NMBS Bovenleiding

BEMO
3269 FOURGON RHB BAGAGEWAGEN
3270 FOURGON FO BAGAGEWAGEN
8012 SCHMALSPUR TOME 2 DEEL

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

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

„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



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



1. Droom of werkelijkheid? Natuurgetrouw is hij in ieder geval zeker, deze RAe TEE van de Zwitserse Spoorwegen, een magistraal model van LIMA. **Foto : D.P.**

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

Een droom van een modelbaan ...?

Een droom wordt werkelijkheid!

2. De wachtkamer van station Oberried (KIBRI kit nr. 8150); aan het wagenpark kunt U wel zien dat we ons hier bevinden in het fiscale paradijs dat Zwitserland heet. **Foto : D.P.**



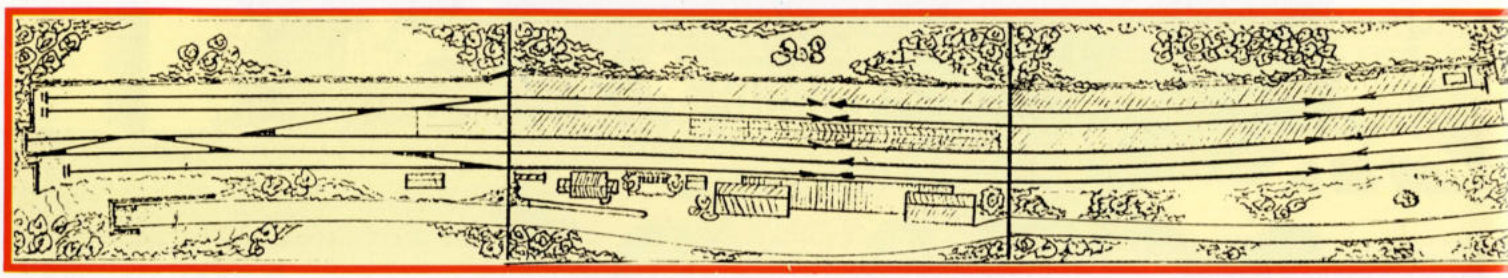
Vandaag de dag kunnen modelbouw en spoorwegen op allerlei manieren gecombineerd worden, zodat iedere liefhebber uiteindelijk wel aan zijn trekken kan komen. Wat mij persoonlijk betreft -en dat zal voor velen van U opgaan- beschik ik voor mijn hobby slechts over een vrije ruimte van 3 bij 4 meter. Omdat ik me niet echt aangetrokken voel tot schaal N of Z, bleef er voor mij slechts één mogelijkheid over : modulenbouw. En dus ben ik mij gaan wijden aan de constructie van een modelbaan in modulen die in een eventuele, toekomstige ruimte van grotere afmetingen of op tentoonstellingen konden worden samengevoegd. Afgezien van de afmetingen van de modulen is een dergelijke onderneming aan geen enkele beperking onderhevig.
Het geheel moest er als volgt uit komen te zien : over in totaal zes modulen met een gezamenlijke lengte van 13 meter zou een dubbel, geëlectrificeerd spoor komen te lopen met een boogradius van minimaal zes meter. Dit spoor slingert door een heuvelachtige streek (waarbij de omgeving van St. Margrethen, op de grens van Oostenrijk en Zwitserland als voorbeeld heeft gediend) en voert naar het -verzonnen- station ,,Oberried''. De perrons van dit station zijn 4,5 meter lang zodat er treinen met vijftien rijtuigen binnen kunnen lopen; dit alles uiteraard nauwkeurig op schaal.
Het landschap is heel eenvoudig gehouden.

3. De volgende foto's bewijzen hoe de meesterhand van D. Piron zijn modelbaan ,,de ruimte'' heeft gegeven. Het stationsgebouw van Oberried is samengesteld uit twee KIBRI-kits nr. 9504 die wit werden geschilderd. **Foto : H.K.**



Veel gebouwen zijn in kitbashing ontstaan; voor het loof heb ik gebruik gemaakt van staalwol (Tampon Jex) en takjes en twijgjes van Moeder Natuur. Het reliëf van het

4. Gezicht op het gedeelte van het station dat zich op de derde module bevindt : de boogradius van de sporen is nergens minder dan zes (!) meter. **Foto : D.P.**



5. Ook bij de lengte van de perrons lijkt „niet-van-dat-benauwde" het motto : 4,5 meter lang! **Foto :D.P.**

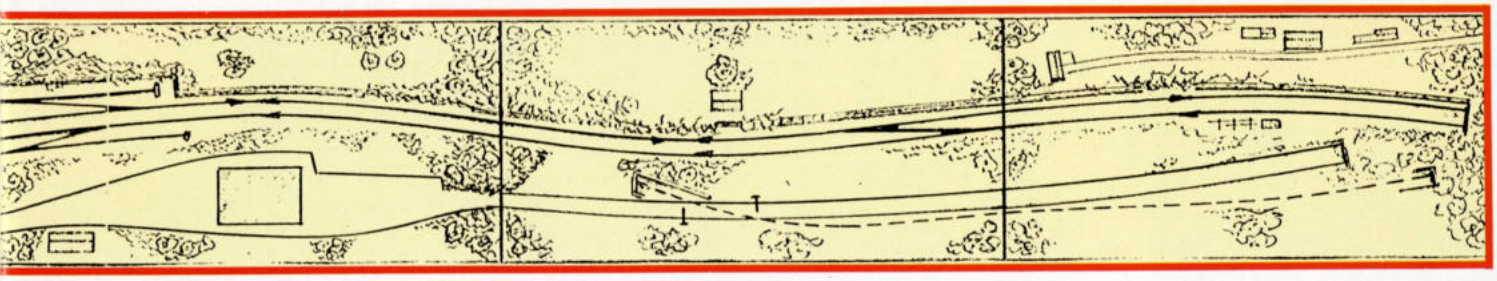


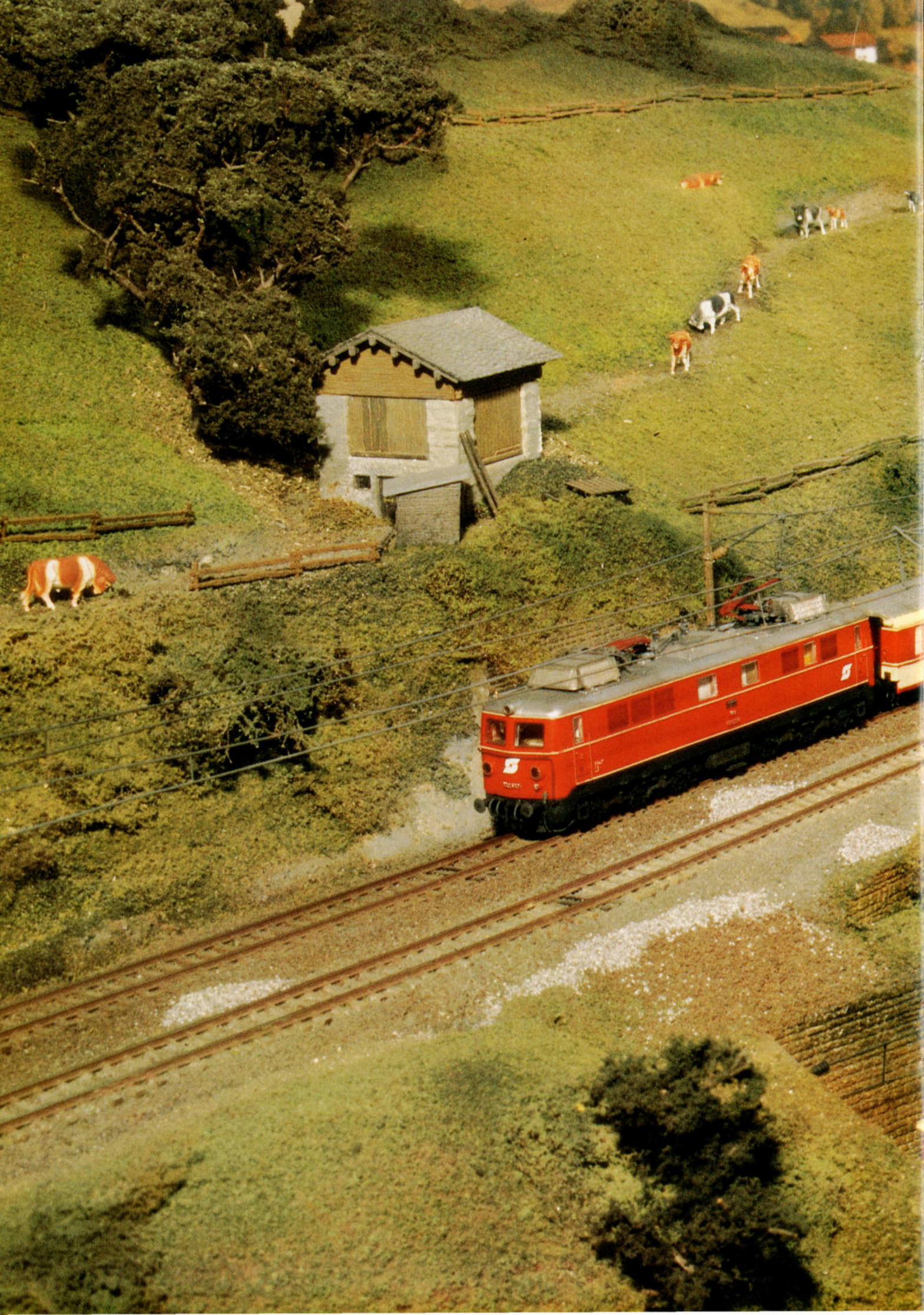
6. Het postkantoor van Oberried heeft de heer Piron vervaardigd van KIBRI-kit nr. 8198 en vervolgens wit geschilderd. **Foto : D.P.**

landschap is gebaseerd op polystyreen en bouwschuim (zie SJ 12 p. 39 e.v.).
Deze bouwwijzen zijn eenvoudig, doeltreffend en vergen relatief weinig tijd (zij zullen in een volgend nummer van Spoorweg Journaal in detail aan bod komen).
De electrische verbindingen tussen de modulen worden gevormd door contacten die het demonteren van de onderdelen vergemakkelijken. De modulen zijn aan elkaar geschroefd. Nog een voordeel van modulenbouw volgens deze methode blijkt bij het transport van de verschillende onderdelen; bovendien kan men de modulen eenvoudig buiten bij daglicht fotograferen. U hoeft absoluut niet Uw toevlucht te nemen tot allerlei extra hulpmiddelen en spitsvoudige manieren van belichten. Iedere normaal begaafde amateur kan hier met een reflexcamera prachtige foto's maken.
Dan volgt nu een gedetailleerde beschrijving van deze modelbaan :

– De eerste module is op Oostenrijks grondgebied gedacht : het spoor komt uit een tunnel, in de buurt waarvan arbeiders bezig zijn met snoeien en kappen van bomen. Iets lager gelegen loopt een weg met daarlangs een geëlectrificeerd HOe spoor waarop de treinen van de Mariazellerbahn rijden.

– Op de tweede module -nog steeds naar ÖBB-voorbeeld- begint de afdaling naar Oberried en hier bevinden zich de eerste wissels (inrijsporen) die dit station bedienen. Ook hier loopt de weg door en kruist het HOe spoor, dat vervolgens in een tunnel verdwijnt. Deze tunnel ligt tussen het HOe









8. D. Piron is er niet voor teruggeschrokken zelf 'n particuliere spoorwegmaatschappij op te richten : de „Nattwillbahn". ***Foto : D.P.***

Foto vorige pagina : *De ruime bochten en de lange perrons maken het uiteraard mogelijk zeer lange treinen in te zetten; hier 'n „express" afkomstig uit Oostenrijk; de trein daaronder behoort tot de Mariazellerbahn.* ***Foto : H.K.***



9. Zou de vrachtwagenchauffeur soms onze fotograaf in de gaten hebben gekregen? ***Foto : D.P.***

10. Al het rollend materieel heeft eerst 'n behandeling in de werkplaats ondergaan waar technieken worden toegepast zoals die zijn besproken in onze rubriek „VAKWERK"; op de voorgrond het douanekantoor. ***Foto : H.K.***



spoor en de weg.

– Met de derde module komen we op Zwitsers grondgebied. Aan het uiteinde ervan bereikt het spoor het station. Aan de weg naar Oberried ligt het douanekantoor, dat bestaat uit de deksel van een gereedschapskist met enkele onderdelen van KIBRI kit no. B 11970 daaraan toegevoegd. Op enige afstand ligt het oude douanegebouw dat wordt gerestaureerd (KIBRI B 8022).

– Dan komen we bij het station : het hoofd-, perron en 't perron langs het doodlopende spoor strekken zich hier over de volledige lengte van de module uit. Op de voorgrond slingert nog altijd de weg die naar Oberried leidt. Op deze module is alles puur natuur. De perrons verlopen in een flauwe bocht en zijn uit een spaanplaat gesenden.

– De gebouwen van station Oberried : Over de volle lengte van de module bevinden zich langs de perrons het reizigersgebouw, het postkantoor en een locomotief bij wijze van monument. Het postkantoor is gerealiseerd met behulp van KIBRI kit no. 8198 en daarna eenvoudigweg wit geschilderd. Het stationsgebouw betreft een kitbashing KIBRI no. 8150 en 2 × no. 9504. Van kit no. 8150 heb ik 't deel gebruikt waarvan ik de wachtkamer onder het afdak kon vervaardigen; de gebouwen van kits no. 8198 & no. 9504 heb ik wit overgeschilderd en er jaloezieën aan toegevoegd om ze er „Zwitsers" uit te laten zien. Aan de rand van deze module bevinden zich de m.b.v. materiaal van SOMMERFELDT fraai nagebouwde schakelingen voor de bovenleiding.

– Met de zesde module verlaten we het station weer. Drie doodlopende sporen maken het mogelijk materieel op te stellen, terwijl een dienstgebouw (KIBRI no. 9486) onderdak verschaft aan het personeel. Het dubbele spoor verdwijnt in een tunnel om vervolgens weer op de eerste module tevoorschijn te komen na een voor de toeschouwers onzichtbaar schaduwstation te zijn gepasseerd.

D.P.

11. Deze schitterende modelbaan zal present zijn op de tentoonstelling in Kermt (tussen Hasselt en Diest) op 15 en 16 october as. **Foto : D.P.**

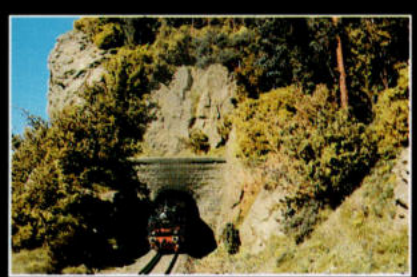
12. Nogmaals de schitterende RAe TEE van LIMA in 'n minstens zo schitterende entourage. **Foto : D.P.**

MODELLBAHN '89

ANLAGEN · DIORAMEN · MODELLE · FOTOS VON WILLY KOSAK









DE KALENDER
EEN ABSOLUTE MUST

Luxe editie gedrukt op papier van topkwaliteit
Twaalf weergaloze modelbouwfoto's gemaakt door de vakman bij uitstek: WILLY KOSAK
U kunt deze kalender bemachtigen voor 1140 BF/FL 61.- (portokosten inbegrepen), door een briefkaart te sturen naar:
EDITIONS H.K., AACHENERSTRASSE 6, B 4700 EUPEN
of door gebruik te maken van de abonnementenbestelkaart in ons tijdschrift onder vermelding van „KALENDER W.K. MODELLBAHN '89".
Bij bestelling van 4 exemplaren of meer bedraagt de prijs BF 1035 per stuk.

*U zult heel wat inspiratie kunnen putten uit de schitterende, door uitgesproken professionals geconstrueerde diorama's, en Willy Kosak legt U uit hoe U zelf zulke opnamen kunt maken.
*De uitgebreide begeleidende tekst (in de Duitse taal) geeft aan hoe U in 't bezit kunt komen van de op de foto's te bewonderen accesoires.
*Ingelijst of voorzien van een passe-partout behouden de foto's ook na het verlopen van de kalender hun waarde èn hun charme.
*En mocht U iemand iets cadeau willen doen, dan hoeft U met deze kalender in huis niet lang meer na te denken over iets exclusiefs en origineels.
*N.B. beperkte oplage (3000 exemplaren), DUS WACHT NIET TE LANG MET BESTELLEN.

NS-diesellocs serie 24/2500 „een naderend afscheid"



1. Dubbeltractie op de brug over de Oude Maas bij Dordrecht : de locs 2431 + 2518 met een goederentrain richting Kijfhoek, 23-04-'87. ***Foto : Jan-Willem Koene***

De komst bij NS van de nieuwe diesellocomotieven serie 6400 zal betekenen dat de locomotieven van de serie 2400/2500 na ruim 30 jaar trouwe dienst afgevoerd zullen worden. In de jaren 1954-1956 werden 129 2400'en afgeleverd, in 1957 volgde de 2530 met een afwijkende bouw.
De vierassige locomotieven zijn ontworpen door de Franse firma Alsthom, die met dit eenvoudige ontwerp vooral voor de Afrikaanse markt bouwde. Alsthom leverde dit type aan spoorwegbedrijven in Spanje, Togo, Benin, Senegal, Madagaskar, Congo-Brazzaville, Vietnam, Ethiopië, Guinée, Kameroen, Mali, Chili en Uruguay.
De NS-serie 2400 is ruim 12,5 meter lang en heeft een dienstvaardig gewicht van 60 ton. De Franse firma Société Alsacienne de Construction Mécanique (SACM) in Mulhouse leverde de 12-cylinder dieselmotor, type MGO V12 SHR. Het vermogen bedraagt 625 kW. De locomotieven 2416 en 2432 reden tot 1958 met een 16-cylinder motor en werden daarbij vernummerd tot 2501 en 2502, later 2551 en 2552.
Vanaf 1965 werd een nieuwe, praktisch gelijke dieselmotor ingebouwd. De bak van deze locomotieven is met vier schotten in vijf ruimen verdeeld. In de eerste drie bevinden zich resp. de luchtapparatuur, de koelers en de dieselmotor. De vierde ruimte is de cabine, in de vijfde ruimte bevindt zich de accubatterij. De 2530 heeft een verhoogde cabine, zodat de machinist over de locomotief heen kijkt en daardoor een beter uitzicht heeft. De 2530 wordt vooral voor de sproeitrein ingezet.
De serie 2400/2500 is in verschillende kleuren op de baan geweest.De 2401-2422 waren bij aflevering grijs/blauw met rode bufferbalken. Als proef werd de 2410 in bruine kleur in dienst gesteld, een kleur die vanaf de 2423 standaard werd. Met de 2416 in 1971 begon ook voor dit type de periode



2. Tot de vaste werkzaamheden van loc 2530 behoort het trekken van de sproeitrein voor het bestrijden van onkruid tussen de rails. Op 29 september 1987 waren de lijnen rond Alphen aan den Rijn aan de beurt. ***Foto : Richard de Leeuw***



5. Nabij Nieuwer-Ter-Aa trekt De-loc 2448 een sloopconvooi richting Mijndrecht met daarin de DE'en 93 en 95. De meelopende rijtuigen Plan N dienen voor de beremming van de trein, 23-04-'86. ***Foto : Raymond Kiès***

van de geel/grijze huisstijl. De 2530 werd oorspronkelijk in lichtpaars met gele band afgeleverd. De 2501 heeft in bruine kleur 1988 nog gehaald.
De 2400'en kunnen met maximaal vijf locomotieven in voorspan rijden. De serie 2400 is vanaf 1954 verdeeld geweest over de depots,later lijnwerkplaatsen, Eindhoven en Zwolle. De locomotieven werden vanuit deze werkplaatsen in resp. Zuid- en Noord-Nederland ingezet, met name in de goederendienst. Tussen Groningen en Leeuwarden en Groningen en Winschoten namen de Zwolse machines al in 1955 reizigerstaken over van de stoomtraktie. Het aantal door 2400'en getrokken treinen nam in de loop der jaren toe, o.a. ook op de lijnen naar Harlingen en naar Roodeschool. Ook internationale treinen van Groningen naar Leer werden tot 1960 met 2400'en gereden. In de koude maanden reed in getrokken reizigerstreinen een stoomverwarmingswagen mee, een z.g. Warme Piet. Korte tijd hebben 2400'en ook reizigerstreinen gereden van Enschede naar Mariënberg.
Vanaf de winterdienst 1954/55 werden 2400'en uit Eindhoven ingezet voor Britse verlofgangerstreinen

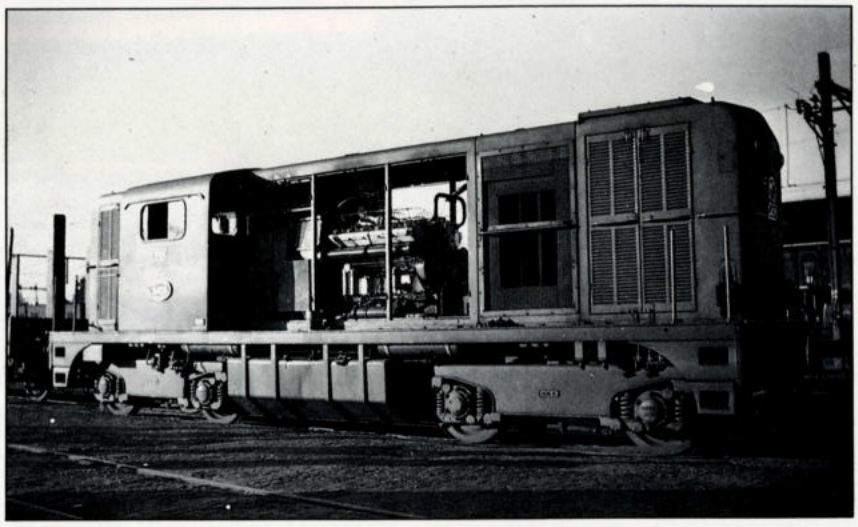


3. Omdat de bovenleiding geheel beijzeld is, wordt de reizigersdienst op de Hofpleinlijn onderhouden met DB-rijtuigen en DE-loc 2525. De opname is gemaakt vanaf het eerste perron van de halte Den Haag-Laan van Nieuw Oost Indië, 25-02-'58. ***Foto : Hans van Engelen***



4. Loc 2488 in de klassieke bruine kleur, maar zonder nummerborden, met een korte goederentrein te Dordrecht, 23-04-'87. ***Foto : Jan-Willem Koene***





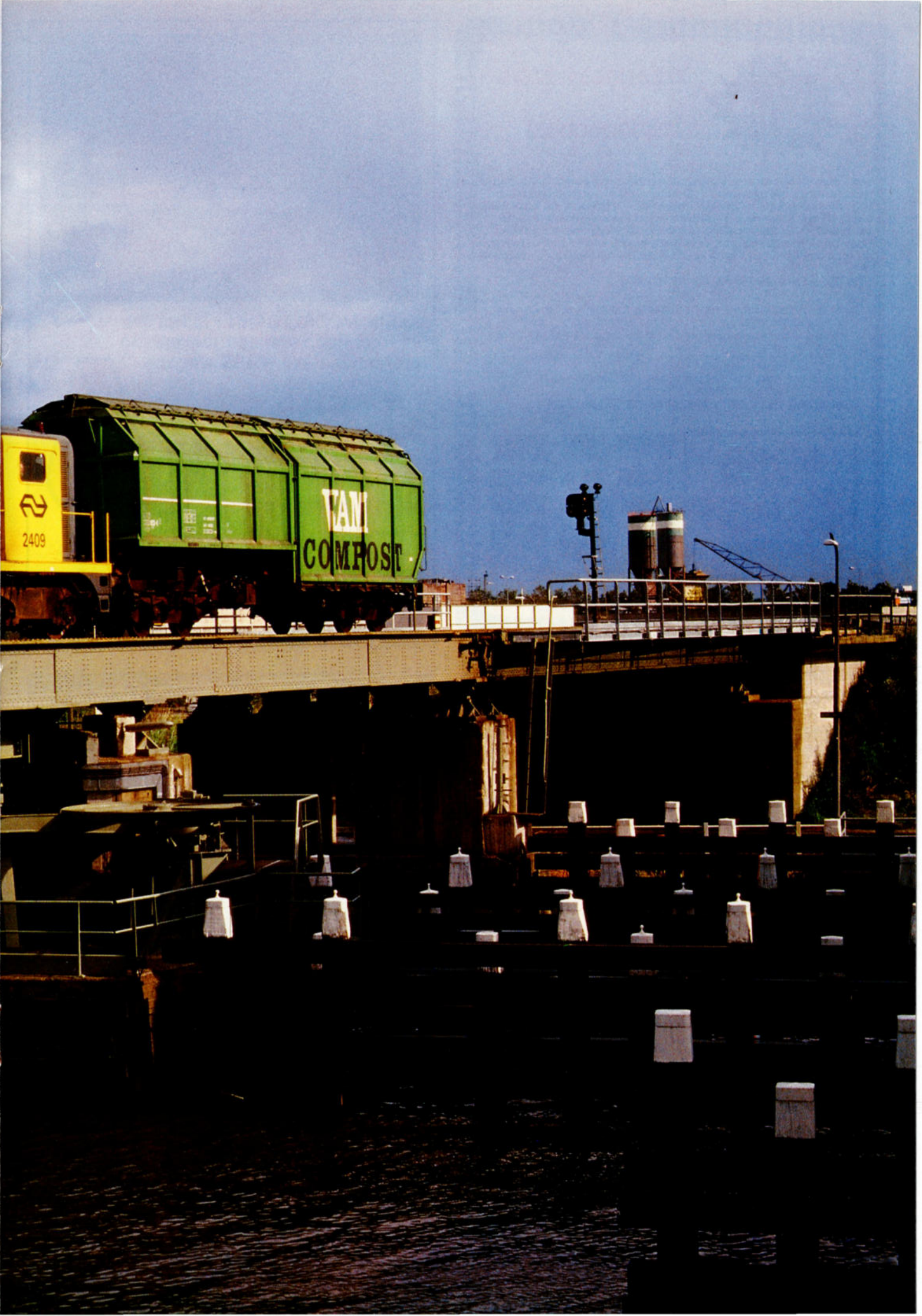
6. Op het terrein van depot Zwolle staat loc 2406 met verwijderde zijplaten, zodat het personeel kennis kan maken met de dieselmotor, 16-09-'54. ***Foto : H. Waldorp***

via Roermond - Dalheim.
Met de zomerdienst 1963 vervielen de reizigerstaken voor de serie 2400, vanaf 1965 keerden ze in de spitsuren weer terug op de lijn Groningen - Roodeschool.
Met de sluiting van lijnwerkplaats Eindhoven op 25 september 1967 is de hele serie 2401-2530 overgegaan naar Zwolle. Vanaf 1973 is een wisselend aantal locomotieven ook in de Watergraafgsmeer gehuisvest geweest.
Tot in 1988 zijn de 2400'en over het hele land verspreid in de NS goederendienst. Van de 130 locomotieven zijn er echter al 46 afgevoerd. In 1976 werden zeven machines verkocht aan een aannemersbedrijf, die de locomotieven in Saoedi-Arabië heeft ingezet. Zes locomotieven werden in 1980 doorverkocht aan een Griekse aannemer.
In 1976 bestond er een groot overschot aan diesellocomotieven bij NS, waardoor 23 locomotieven van de serie 2400 ter zijde werden gesteld als „motteballenvloot". In 1979 waren alle locomotieven weer terug in de normale dienst.
Fotografen zullen zich moeten haasten, want de 2400'en hebben hun langste diensttijd wel gehad. De komst van de 6400 betekent een definitief afscheid van het internationale locomotieftype 2400/2500 in Nederland. **Gerrit Nieuwenhuis.**



7. In mei komt er een einde aan het gebruik van de 24/2500'en voor de olietreinen Schoonebeek - Almelo. Omdat de spoorlijn Zwolle - Emmen bij de elektrificatie is voorzien van Telerail, worden zij vervangen door 22/2300'en. Drie locs trekken op 17 april de ochtendtrein richting Almelo in de omgeving van Vriezenveen. ***Foto : Franz-Jozef Janssen***


2409


2409
VAN
COMPOST

UNIEK IN DE ACHTERHOEK

zelfs onze prijzen zijn op schaal

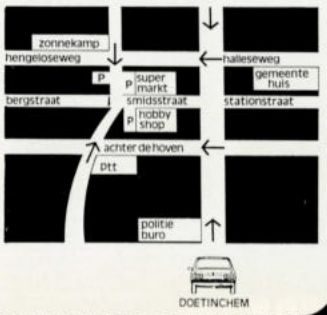
Verkoop van alle bekende merken treinen, modelauto's en toebehoren. Tevens inruil en occasionverkoop, elke vrijdagavond. 's Maandags gesloten — vrijdags koopavond. Doorlopend aanbiedingen in: **Arnold-N, Fleischmann** — ook **Piccolo, Electroten, Lima, Liliput, Märklin, Roco** - ook **N, Trix-minitrix**. 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 28 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





KLEIN MODELLBAHN : is het voorbereiden van een toekomstig programma van NMBS wagons.

Schneider Modellbahnzubehör

KLEIN **MODELLBAHN**

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

G.Keuterman
Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

S.E.S.(Gleisbildstellpult)
Seintableau dat voor alle spoor- en besturingssystemen geschikt is.
STARTSET LIGT NU IN WINKEL.

Vertegenwoordigd voor Nederland
schmidt electronic systeme ingenieurbüro
S.E.S
SYSTEME LAUER
SOFTWARE HARDWARE
Modelleisenbahnen Modèles de chemins de fer
GEORG BROCKMANN Replica onderdelen

Dingeldeinstraat 16
7621 XJ Borne
Telefoon: 074-664044

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

Huis te Landelaan 462
2283 VJ RIJSWIJK - ☎ 070-94.79.74
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

Gespecialiseerd in :
Smalspoor - HO_e, HO_m en O_e
(o.a. Egger-Bahn, 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)
Trolleybussen - HO en N (Eheim, Brawa)
Onderdelen van veel merken treinen en autobanen.



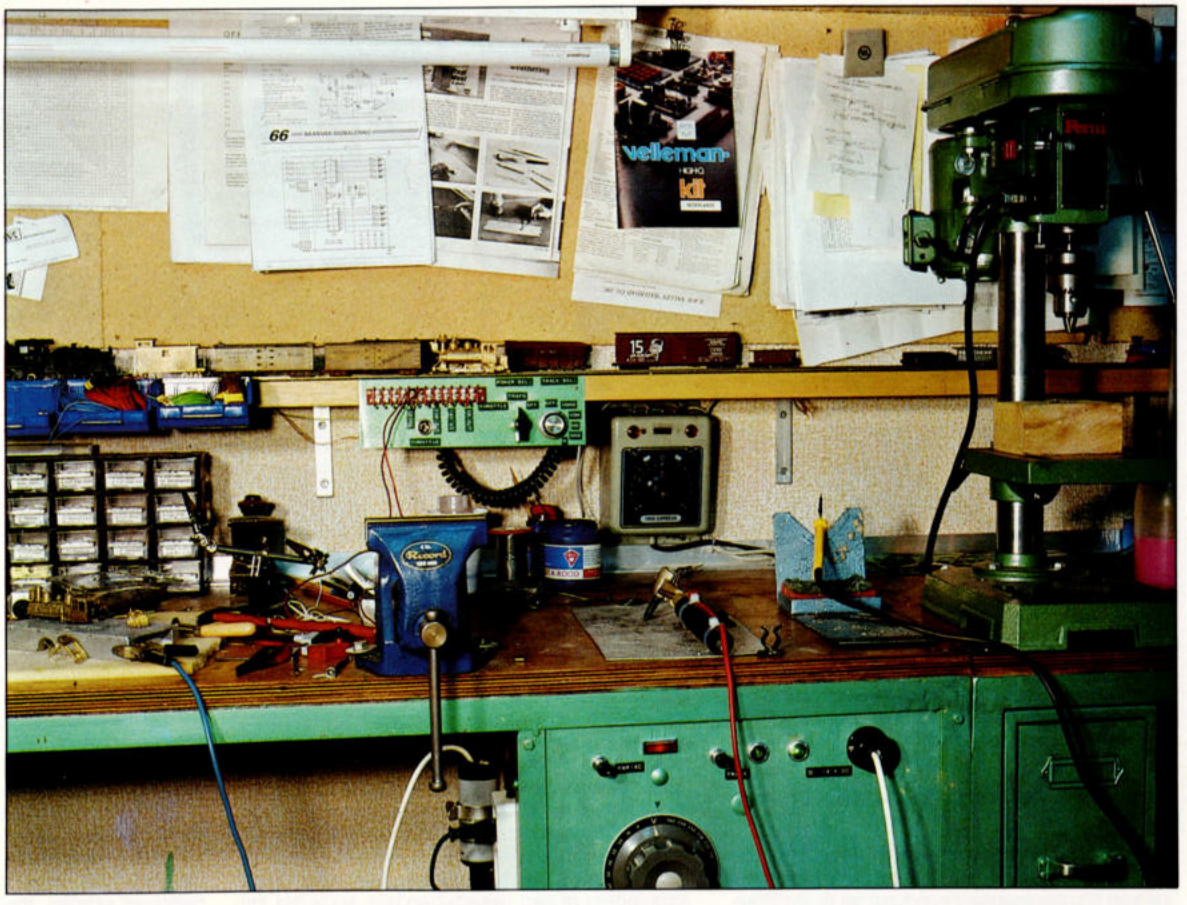
Hobbyland Modelspoor

Veerseweg 12 Middelburg (NL)
Tel. 01180 - 33829



100 M² MODEL BOUW SPOOR PLEZIER ONDER 1 DAK!

- inkoop
- inruil
- verkoop
- taxatie
- reparatie
- restauratie
- nieuw & gebruikt



1. In de werkplaats van een modelspoorder mag een weerstand-soldeerapparaat niet ontbreken. Há, zegt U, dat heb ik al, want ik soldeer mijn weerstand-jes altijd met de soldeer-bout. Verder bladeren dus maar weer!! Ho, ho, wacht eens even, hier is een misverstand in het spel. Als U tussen deze rommel niet kunt ontdekken wat ik dan wèl bedoel, kunt U toch maar beter verder lezen...

VAKWERK : Aflevering 6 : weerstandsolderen

Weerstandsolderen is een techniek die nog maar bedroevend weinig bekendheid geniet onder de modelspoorders. Dit is geen verwijt, want zelf ben ik ook jarenlang tevreden geweest met twee soldeerbouten van verschillend vermogen. Totdat ik op een dag wat soldeerwerk aan een messing model wilde doen. Ik weet dat velen onder U dat nog steeds als heiligschennis beschouwen, maar ik vrees dat dat ook komt omdat het zo moeilijk is (of lijkt!). Toegegeven, met een soldeerbout of -brander valt het inderdaad niet mee en de kans op onherstelbare fouten zal menigeen van zo'n avontuur weerhouden. Solderen met een weerstandsoldeerapparaat zal U echter bij de eerste oefeningen al snel meer zelfvertrouwen geven. De kans is groot dat U daarna fluitend aan een bouwdoos van een messing wagon begint, terwijl U daar vroeger niet eens van dorst te dromen, of dat U besluit om toch maar zelf prototypische bovenleidingsmasten te gaan bouwen van messing profielen. Dit zijn geen loze beloftes, want ik heb zelf een weerstandsoldeerapparaat gebouwd en ik ben al jaren aan de vele toepassingsmogelijkheden en het gemak ervan gewend. De benodigde investering valt nog wel mee en bovendien heeft U die al snel terugverdiend wanneer U eenmaal Uw actieradius tot het werken met messing en andere metalen heeft uitgebreid.

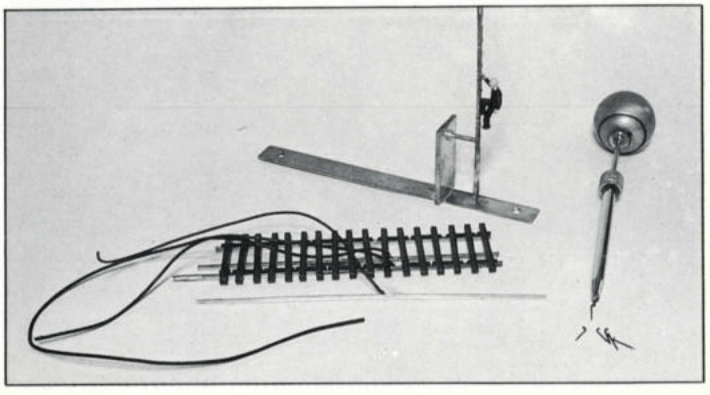
Toepassingen en voordelen

De voornaamste toepassing van een weerstand-soldeerapparaat is soldeerwerk waarvoor U een zware soldeerbout van 100 watt zou kiezen, of een soldeerbrander. Voor het lichtere werk biedt het apparaat zeker ook voordelen, maar er is wel een grens waar beneden de soldeerbout beter geschikt blijft. De voordelen van weerstandsolderen zijn :

– Het solderen gaat snel en schoon : een verbinding is binnen 10 seconden gemaakt, ook bij grotere onderdelen.
– Het gebruik van warmteabsorberende klemmen of natte watten („heat sinks") is overbodig, evenals het toepassen van meerdere soorten soldeer met verschillend smeltpunt.
– Foutief gemaakte soldeerverbindingen kunnen snel hersteld worden, ook bij ingewikkelde, samengestelde konstrukties.
– Zelfs aan reeds geverfde modellen kan nog wat soldeerwerk verricht worden, zonder dat de verflaag beschadigd wordt.
– Er is geen brandgevaar zoals bij branders.
– Het gebruik van mallen of klemmen om de te solderen delen op hun plaats te houden is meestal overbodig.
– Het apparaat is direkt gebruiksklaar, zonder opwarmtijd.
– De methode is zeer geschikt voor beginners in het vak.

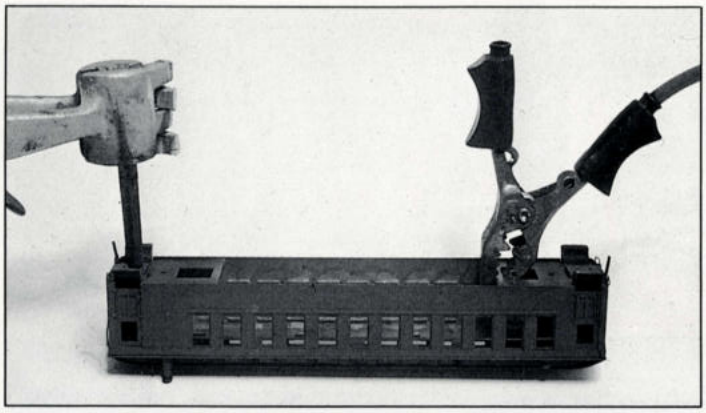
Zoals U wel verwacht had, zijn er ook nadelen te noemen, maar die gelden eigenlijk voor alle

2. Dit stilleven toont U hoe veelzijdig, schoon en snel er met weerstandsolderen gewerkt kan worden : het plastic mannetje op de ladder stond daar ook tijdens het solderen en hij heeft het overleefd! Het stukje gereedschap met de ronde knop dient om railspijkers in de biels te drukken bij het zelf spijkeren van rail. Ook zelfontworpen mallen, wisselaandrijvingen enz. flanst U snel even in elkaar met weerstandsolderen.

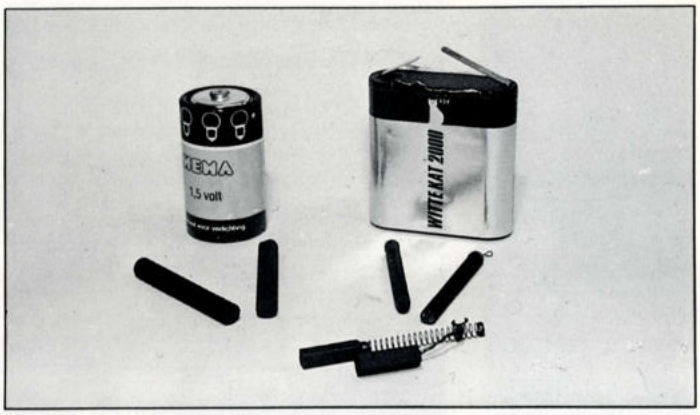


3. Wanneer U eerst ervaring opgedaan heeft met wat eenvoudig soldeerwerk zoals deze draaistellen, zou U vervolgens ook de moeilijke soldeerklussen aan messing modellen te lijf kunnen gaan. Dankzij weerstandsolderen is het relatief eenvoudig om achtereenvolgens vele kleine details op een kleine oppervlakte te solderen, zoals op de ketel van dit HO locje.





4. U hoeft natuurlijk niet al Uw messing modellen zelf te solderen; het kunnen uitvoeren van kleine reparaties of veranderingen is al een groot voordeel van weerstandsolderen. Hier wordt de bevestigingsbeugel voor de koppeling losgesoldeerd op een al geverfde wagon, om vervangen te worden door een iets hogere beugel.



5. Gewone zink- koolstof batterijen leveren U dikke of dunne koolstaafjes. Bij gebruikte batterijen zitten de staafjes flink vast, zodat U het beste de batterij open kunt knippen (gebruik plastic handschoenen, het is een smeerboel!). Ook bruikbaar zijn koolborstels, bv. van een stofzuiger, en de koolstaafjes die door glasinstrumentmakers gebruikt worden.

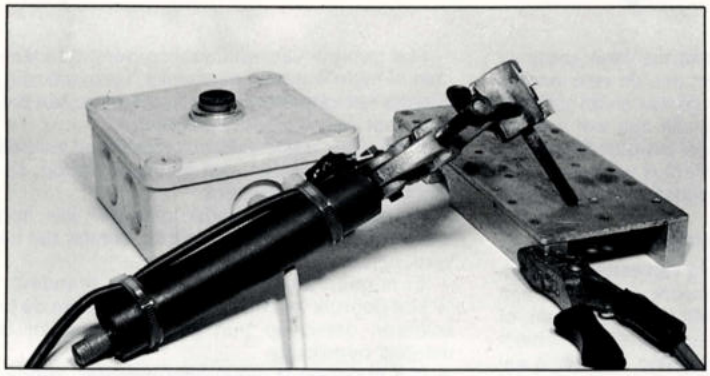
soldeertechnieken :

– Weerstandsolderen vergt enige oefening en enig inzicht; het is geen wondertechniek waar alles altijd en overal mee lukt!
– Bij onvoorzichtig handelen kunnen kleine beschadigingen ontstaan of kunnen de te solderen onderdelen gaan smelten.

De bouw van een weerstandsoldeerapparaat

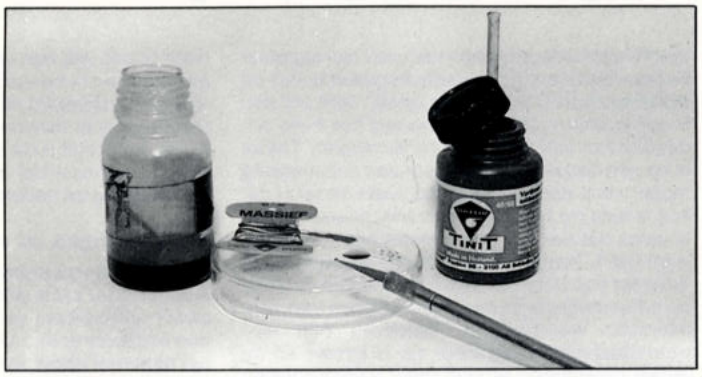
Er zijn verschillende mogelijkheden voor de konstruktie en de inbouw van het apparaat en het zal van Uw persoonlijke voorkeur en mogelijkheden afhangen welke U kiest. Om die reden zal ik geen gedetailleerde bouwbeschrijving geven, maar alleen wat belangrijke aanwijzingen.

In ieder geval heeft U de elektrische en elektronische onderdelen nodig zoals die in Fig. 1 gegeven zijn. Aan de transformator worden vrij zware eisen gesteld : hij moet een stroom van minimaal 10 ampère kunnen leveren, bij een spanning van circa 10 volt. Deze waarden luisteren niet zo nauw, maar een veel hogere spanning maakt het vasthouden van de te solderen onderdelen tot een schokkende belevenis. Een lagere stroomsterkte betekent minder vermogen en daardoor te langzaam opwarmen. Daarmee vervalt het grootste voordeel van weerstandsolderen. Het loont de moeite om in elektronikawinkels op zoek te gaan naar een voordelige aanbieding of een tweedehandsje, want dat zal de totale kosten aanzienlijk kunnen drukken. Niettemin zal een dergelijke trafo al snel enige tientjes kosten. Als U toch in zo'n winkel bent, kunt U meteen informeren naar de benodigde lichtdimmer of energieregelaar van minimaal 600 watt. De gewoonlijk in supermarkten enz. aangeboden dimmers zijn te licht voor ons doel, omdat er stroompieken in de secundaire wikkeling van de transformator kunnen optreden die groter zijn dan de genoemde 10 ampère.
Met de trafo en de dimmer heeft U echter de grootste uitgaven wel gehad. De overige onderdelen zullen U niet veel kosten of misschien kunt U ze maken van materiaal dat U al voorhanden heeft. Vergeet bij inbouw niet voor voldoende ventilatie van de behuizing te zorgen, zie Fig. 2. Het apparaat kan ook direkt in Uw werktafel ingebouwd worden, zoals ik zelf gedaan heb. U zou nog een extra dimmeruitgang kunnen maken om 220 V apparaten te regelen (soldeerbout, boormachine etc.) en U zou ook de overige uitgan-



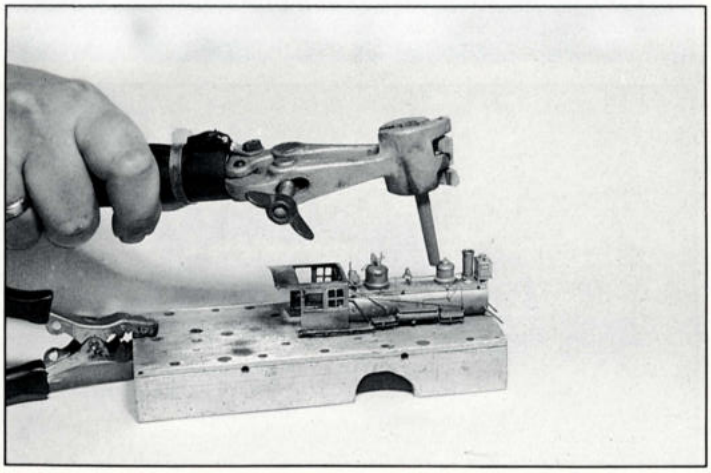
6. De soldeerelektrode kan bv. een laboratoriumklem zijn, voorzien van een stuk rubberslang voor de warmteïsolatie. Als aardelektrode kan een accuklem dienst doen, al of niet via een aluminium aardeplaat. De gaten in de plaat zijn handig voor het solderen van werkstukken met uitstekende delen. De voetschakelaar is een 220 V drukschakelaar, ingebouwd in een plastic lasdoos.

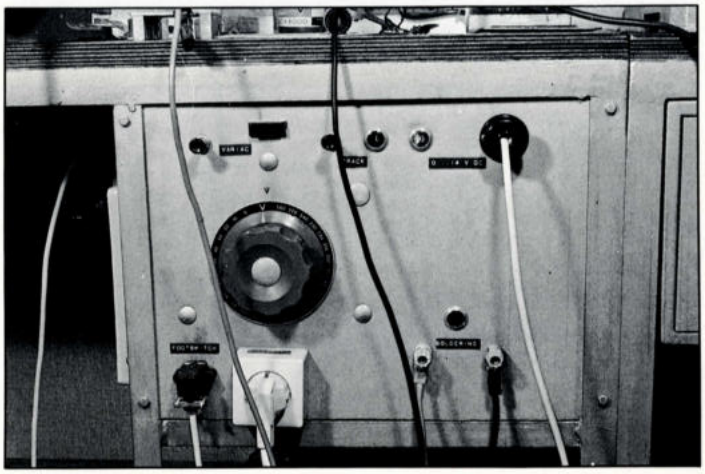
8. Bij een wat groter onderdeel zoals deze zanddom, kan de elektrode zonder gevaar er direkt op geplaatst worden. Het blijft echter zaak om te zorgen voor een niet al te hoge dimmerstand. Het witheet opgloeien van de punt van de elektrode wijst er meestal op dat er zoveel en zo snel warmte ontwikkeld wordt dat die niet op tijd opgenomen kan worden in de te solderen delen. ***Alle foto's : Ronald Koppen***



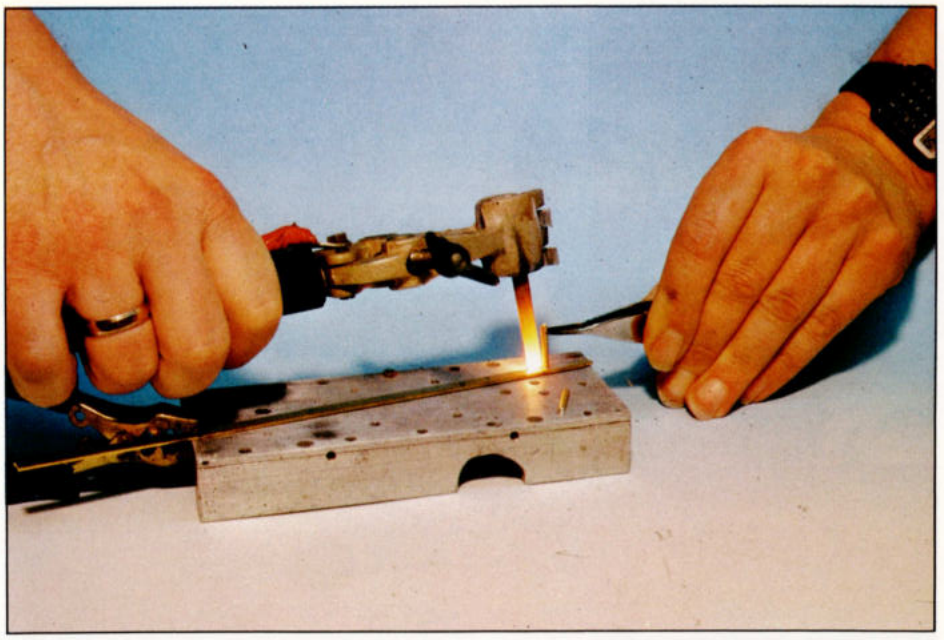
7. Uit een geplet stukje soldeer kunt U met een X- acto mes wat kleine flintertjes snijden die voor gebruik even in vloeibare flux gedoopt worden. Een schone soldeerverbinding vereist het gebruik van zo min mogelijk flux en soldeer en het is verbazend om te zien hoeveel U kunt solderen met één centimeter soldeertin. Vooral het gebruik van soldeerverf (TiniT) resulteert al snel in een overmaat tin.

9. Het soldeerapparaat kan in zijn geheel in een werktafel ingebouwd worden. In plaats van een dimmer wordt hier een variabele transformator (variac) gebruikt, omdat die toevallig voorhanden was. Zichtbaar zijn tevens een extra variac- uitgang, een gelijkspanningsuitgang voor 12 Volt gereedschap en de diverse schakelaars, controlelampjes en kabelaansluitingen.





10. Een andere goede manier is het vóórvertinnen van kleine onderdelen met de soldeerbout. Hier wordt een vertind messing staafje op een grote strip gesoldeerd. De soldeerelektrode wordt hierbij niet OP, maar DIREKT NAAST het staafje gehouden vanwege het gevaar van smelten of kromtrekken. Zo soldeert U veilig kleine onderdelen op veel grotere, ook bij een te hoge dimmerstand zoals op de foto.



gen van de trafo kunnen gebruiken voor van alles en nog wat. Stroom heeft een modelspoorder nooit genoeg!
De stroomdraden, en vooral de kabels naar de elektroden, moeten forse stromen kunnen verwerken en dienen dus niet te licht gekozen te worden (ca. 6 mm2). Voor dit soort kabels en voor de benodigde klemmen kunt U waarschijnlijk het best terecht in een winkel voor automaterialen. Als aardelektrode kan een klem dienst doen, al of niet via een aardeplaat van aluminium. Aluminium geleidt warmte en stroom uitstekend en U loopt niet de kans om onderdelen erop vast te solderen. De soldeerelektrode bestaat uit de een of andere klem, voorzien van een warmteïsolerend handvat, en een koolstaafje. Hiervoor kunt U koolborstels gebruiken, bv. van een stofzuiger, of de koolstaafjes uit gewone zink- koolstof batterijen (dus niet de dure types die 4 x zo lang meegaan, of de oplaadbare). Deze staafjes zijn met vet geïmpregneerd en daarom moeten ze voor gebruik even in een gasvlam (gasfornuis) uitgegloeid worden. Met een puntenslijper kunt U er vervolgens een puntje aan slijpen voor het fijne werk. Ook goed bruikbaar, maar wat moeilijker verkrijgbaar, zijn de koolstaafjes die door glasinstrumentmakers gebruikt worden. In de tabel is een adres vermeld waar U terecht kunt voor koolstaafjes van verschillende diameters en lengte. Wanneer U bij U in de buurt geen geschikte trafo en/of dimmer kunt verkrijgen, kunt U die bestellen bij het postorderbedrijf De Windmolen, zie dezelfde tabel voor bestelnummers en prijzen. Tot slot nog een waarschuwing!! Als sterkstroom niet Uw sterkste kant is, kunt U die kant van de konstruktie beter overlaten aan iemand die daar beter in thuis is. Een degelijk ingebouwd apparaat is niet gevaarlijker dan een soldeerbout, maar met 220 volt valt niet te spotten!

Aanwijzingen voor het gebruik

Zoals gezegd, vraagt het gebruik van het apparaat enige oefening. Staat U mij toe dat ik daarom de werking even toelicht, vóórdat U het apparaat voor de eerste keer inschakelt. De te solderen onderdelen vormen samen met de elektroden de stroomkring door de secundaire wikkeling (laagspanning) van de trafo. Door de kleine weerstand van deze stroomkring, zal de stroomsterkte groot zijn en daardoor wordt er snel warmte ontwikkeld op die plaatsen waar de stroom nog enige weerstand ondervindt : in de koolstaaf, maar ook in de onderdelen zelf. Het grote verschil met de soldeerbout is dus dat de warmte niet van buitenaf toegevoerd hoeft te worden. De warmte wordt direkt op de goede plaats ontwikkeld, en de soldeerverbinding is gemaakt vóórdat de warmte de kans heeft gekregen om weg te vloeien naar andere plaatsen, zoals reeds gemaakte verbindingen. De dimmer regelt de veel kleinere stroom (maar hoge spanning) door de primaire wikkeling van de trafo, en daarmee de hoeveelheid ontwikkelde warmte.
Door de grote stromen die gebruikt worden zal bij slecht kontakt tussen de elektroden en het te solderen materiaal sterke vonkvorming optreden, met kleine beschadigingen als gevolg. Daarom moet de koolstaafelektrode altijd goed op het soldeerwerk gedrukt worden. Pas daarna mag de stroom ingeschakeld worden met de voetschakelaar. Om dezelfde reden moet U ook nooit de elektrode weghalen, vóórdat de stroom weer uitgeschakeld is. Een tweede gevaar dreigt bij het gebruik van een te hoge dimmerstand, waardoor zo snel en zoveel warmte ontwikkeld wordt, dat de te solderen onderdelen gaan smelten. Dit gevaar wordt groter naarmate de onderdelen en/of de koolstaafelektrode kleiner zijn. Beschadigingen kunnen, tenslotte, ook ontstaan wanneer U met de metalen delen van de soldeerelektrode het soldeerwerk aanraakt. De kortdurende maar zeer grote kortsluitstroom veroorzaakt dan snel putjes of gaatjes in het werk.
Laat U door deze pessimistische geluiden niet van het rechte spoor brengen; ik zal met een enkel voorbeeld laten zien hoe gemakkelijk weerstandsolderen eigenlijk is.
Stel U wilt op de ketel van een messing loc een stoomdom solderen, terwijl de overige onderdelen op de ketel al op hun plaats (en akelig dicht in de buurt) zitten. Daarvoor maakt U uiteraard eerst de te solderen plaatsen goed schoon, bv. met een stukje schuurpapier. Vervolgens slaat U met een hamer een stukje soldeertin (liefst zonder harskern!) tot een dun plakje en U snijdt met een mesje daar wat stukjes uit van ca. 1 mm2. Drie of vier van deze flintertjes pikt U met de punt van het mes op en U doopt ze even in vloeibare flux, bv. S 39. Daarna plaatst U ze tussen de ketel en de de dom, méér soldeer en flux zijn niet nodig en zelfs ongewenst. Zet het geheel op de aardeplaat en druk de koolstaafelektrode bovenop de dom. Verschuif het zaakje desnoods nog iets, net zolang tot de dom precies zo recht of scheef staat als U hem wilt hebben. Houd de zaak nu even goed aangedrukt en stabiel en schakel de stroom in met de voetschakelaar, totdat na een paar seconden het soldeer begint te vloeien. Laat de schakelaar los en wacht nog een paar tellen vóór U de elektrode weghaalt. Voilà, c'est tout!
En dit is nog maar één voorbeeldje van de mogelijke toepassingen, in de foto's vindt U er nog wat meer.
Overtuigd? Dan wens ik U veel sukses bij de bouw en bij het solderen!

Ger Moes

De Windmolen BV, postbus 12, 7500 AA Enschede
telefoon 05428- 2000 :
Netztrafo 2- 4- 6- 8- 10- 12- 14- 16- 18- 20- 22- 24 V 10 A, 180 VA
best. nr. 51 43 90- 55 fl 80,-
Dimmer- Modul 1200 W/ 220 V
best. nr. 19 49 80- 55 fl 40,-
NEDELKO BV, Anodeweg 3, 1627 LJ Hoorn
telefoon 02290- 55655 :
koolstaafjes met een diameter van b.v. 3, 5, 6, 9, 10, 12 mm

P.S. : De auteur, de fotograaf, de redacteur en de drukker doen hun uiterste best om de kleuren in de foto's zo realistisch mogelijk te doen zijn. Ondanks deze inspanningen wil het wel eens gebeuren dat er toch nog kleurverschillen optreden in sommige foto's. Zo is de kleur van de foto's 2 tot en met 7 in VAKWERK 4 (SJ 17) teveel naar de rode kant verschoven, waardoor U als lezer een verkeerde indruk krijgt van de te bereiken resultaten. Wij vragen Uw begrip voor deze moeilijkheden en we zullen proberen ze zo weinig mogelijk voor te laten komen in de toekomst.

De redactie

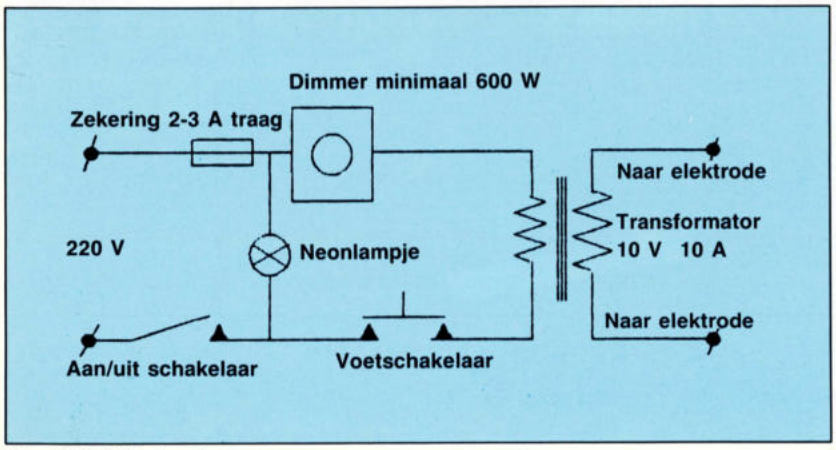


Fig. 1 Elektrisch schema

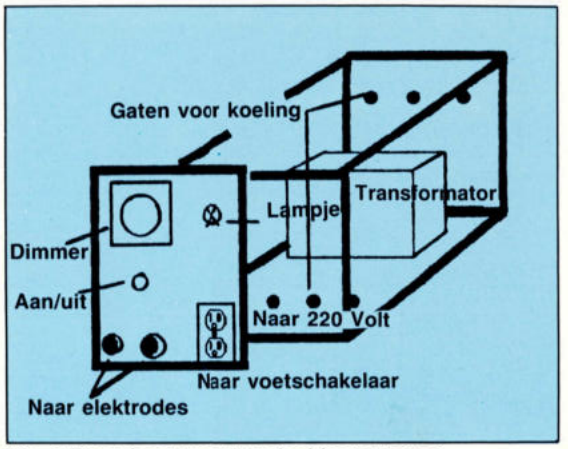
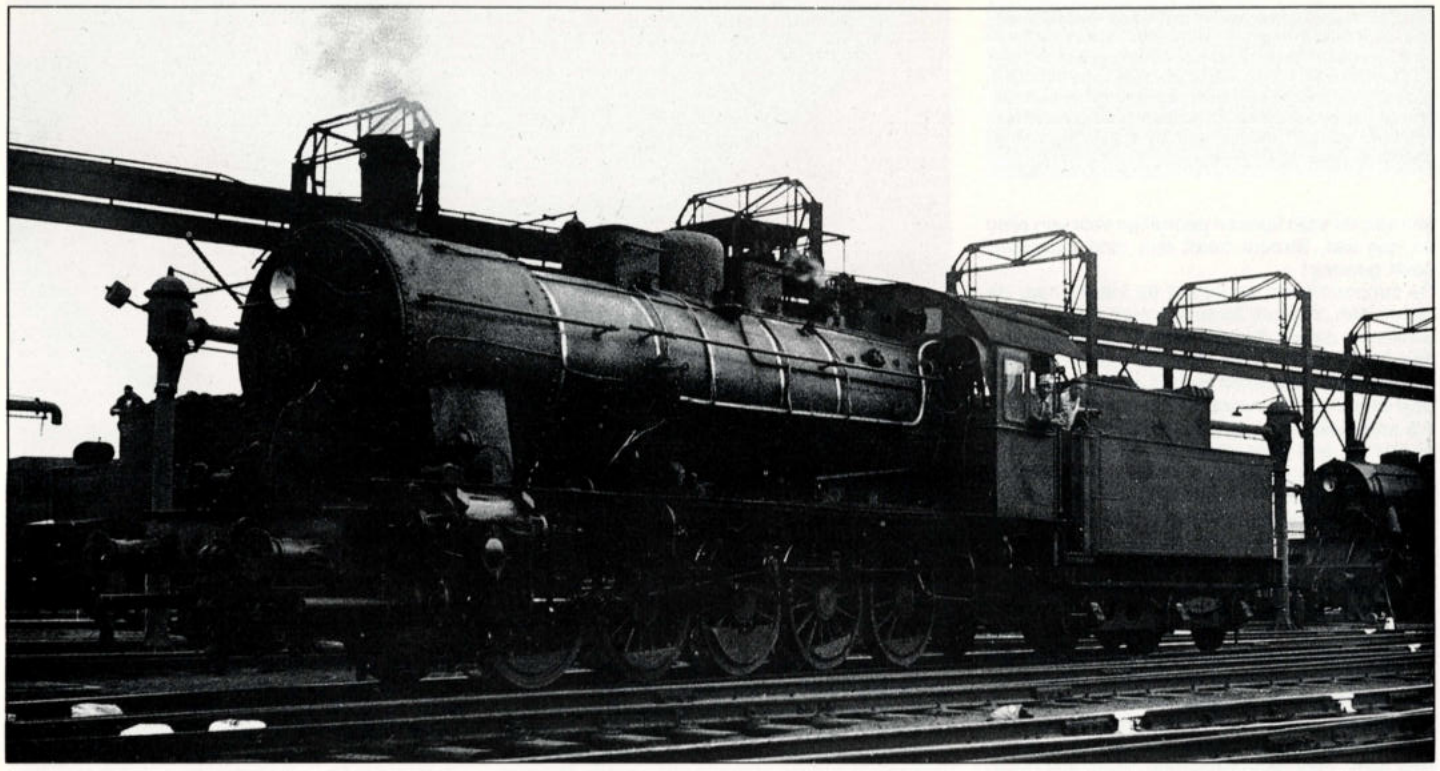


Fig. 2 Draagbaar weerstandsoldeerapparaat



1. Een type 90 in volle glorie. *Foto : NMBS-verzameling P. Dambly*

De Pruisische G 10 als type 90 bij de NMBS

Geschiedenis

Tijdens het eerste decennium van deze eeuw nam het goederenvervoer op de lijnen van de Pruisische spoorwegen sterk toe, zodat er een sterkere goederentreinlokomotief diende gebouwd te worden. De nieuwe lokomotief van het type G 8.1 kon niet overal ingezet worden omdat de asdruk van deze machine 17 ton bedroeg. Op een groot deel van de lijnen konden slechts lokomotieven toegelaten worden met een maximale asdruk van 15 ton. De werken die aan de gang waren teneinde de bovenbouw van de lijnen te versterken om een gewicht van 17 ton per as toe te laten, vorderden minder snel dan door de toename van het goederenvervoer vereist werd. Zo was men verplicht een nieuwe lokomotief te laten bouwen die even sterk was als de G 8.1, maar waarvan de asdruk de 15 ton niet zou overschrijden.
Op de 49e algemene vergadering van de Pruisische spoorwegen, die gehouden werd van 4 tot 6 december 1907, stelde hoofdingenieur Garbe voor deze nieuwe lokomotief te bouwen met gebruikmaking van de ketel van de befaamde P 8 (het Belgische type 64). Het chassis zou praktisch identiek worden aan dat van de tenderlokomotief type T 16 (het Belgische type 98).

Men was over de prestaties van zowel de P 8 als van de rangeerlok T 16 tevreden. Deze laatste had als tenderlok te weinig kolen en watervoorraad om doorgaande goederentreinen te slepen. Met deze lok met 5 gekoppelde assen had men goede ervaringen opgedaan. Men wilde geen avontuur wagen door met een totaal nieuw ontwerp op de sporen te komen. De maximumsnelheid van de G 10 werd vastgesteld op 55km/u. Later tijdens de dienstritten werd deze maximumsnelheid teruggebracht tot 45 km/u. De lokomotief begon nl. vanaf 45 km/u dusdanig te slingeren, dat niet alleen de wielbanden vroegtijdig zouden verslijten, maar ook het



3. Hier een broertje van het type 90; De 57 1200 van de DB met 4-assige tender was gestationeerd te Cochem en werd benut als opdruklok voor zware goederentreinen bij het verlaten van het station van Cochem.
Foto : Max Delie, 01-09-1964.

spoor beschadigd zou worden. De oorzaak hiervan was dat men bij de eerste loks teveel zijspel aan de uiterste assen gegeven had. Dit euvel werd verholpen door bij de volgende loks de buitenste assen vast in het frame te monteren en de wielkransen van de 3e en 4e as met 8 mm te verminderen. In de periode van 1910 tot 1925 werden voor de Pruisische spoorwegen en de Deutsche Reichsbahn in totaal 2589 lokomotieven gebouwd door verscheidene constructeurs. Daarbij dienen nog een 300 loks opgeteld te worden welke voor de spoorwegmaatschappijen van Elzas-Lotharingen, Saarland, Roemenië, Polen, Litouwen, Oostenrijk en de Bagdadspoorlijn in Turkije gebouwd werden. Het totaal aantal gebouwde G 10-en benaderde dan ook de 3000. Door de twee Wereldoorlogen raakten deze lokomotieven wijd en zijd verspreid zodat men ze o.a. kon terugvinden in de volgende landen :

Luxemburg :

De ,,Prince Henri''-spoorweg bezat sinds 1913 vijf G 10-en geleverd door de firma Schwarzkopf. Ze werden genummerd van 401 tot 405 en behoorden tot de klasse ,,J''.Men was zeer tevreden met deze loks zodat het niet verwonderlijk is dat nog 11 loks van de Belgische spoorwegen gekocht werden. Deze lokomotieven werden genummerd van 451 tot 461 in de klasse ,,K''. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de loks omgenummerd en ingevoegd in het Duitse nummerschema als BR 57. In 1950 werden de vijf overgebleven lokomotieven omgenummerd tot type 52. In het begin van de jaren 60 verdwenen zij van de sporen.
M.D.

Nederland :

Na de afloop van de Tweede Wereldoorlog bleken de Duitsers 24 locs in Nederland achtergelaten te hebben. Tot juni 1945 droegen vier van deze lokomotieven de nummers 4701-4704. De Zweedse goederentreinlokomotieven, die al in 1943 door de Nederlandse regering in Londen waren besteld, kwamen vanaf 1945 in dienst en werden vanaf 4701 genummerd. Daardoor kregen de G10'en de serie 4801-4824 toegewezen. De vier genoemde loks werden als volgt vernummerd :

Oud nummer :	Nieuw nummer :
4701	4817
4702	4813
4703	4819
4704	4811

Een groot deel van de 24 lokomotieven was dusdanig beschadigd, dat zij in Nederland geen dienst hebben gedaan. De loks waren met verschillende types van tenders gekoppeld. De volgende combinaties zijn bekend :

Lok nr. :	Tendertype :
4801	2'2'T32 (kuiptender)
4806	Pr. 3T2O
4809	Pr. 2'2'T21,5
4816	Pr. 2'2'T21,5
4819	Pr. 3T2O

2. Antwerpen-Dam was de laatste stelplaats voor de 90'ers op het eind van de jaren 40. ***Foto : Verzameling Phil Dambly***



In 1947 werden alle machines teruggezonden naar Duitsland. Van enkele van deze loks is bekend, dat zij aldaar eerst in de jaren zestig buiten dienst werden gesteld.

Huub van Keulen

Het type 90 bij de N.M.B.S.

In navolging van het verdrag van Versailles moest Duitsland als herstelbetaling voor oorlogsschade na de Eerste Wereldoorlog aan België ongeveer 2000 lokomotieven afstaan. Daaronder bevonden zich 45 lokomotieven van het type G 10.Elf eenheden werden voor 1931 verkocht aan de Luxemburgse ,,Chemin de Fer Prince Henri''.
De overgebleven loks kregen het type nummer ,,90''.Bij het geven van het volgnummer werd zoveel mogelijk het Pruisische volgnummer behouden. Voorbeeld :de lokomotief met het Pruisische nummer ,,Kattowitz 5489'' kreeg het Belgische nummer ,,9089'' volgens het nummerschema van 1931. Bij de hernummering welke aanvang nam op 01-01-1946 kreeg deze lok het nummer 90.039. Het was de gewoonte bij de Pruisische spoorwegen om bij het lokomotiefnummer de naam van de spoorwegprovincie te vermelden, welke naam een geheel vormde met het loknummer. Nog voor 1940 werden van het type 9O twee loks buiten dienst gesteld : de nrs. 9030 en 9078.
Tijdens de bezetting werden alle loks naar Duitsland afgevoerd. Na de bevrijding werden de 90'ers uit Duitsland teruggehaald op 3 eenheden na : de 9001 was achtergebleven bij de DR en kreeg daar het nummer 57.9001, de 9009 was gedemonteerd in Frankrijk en de 9079 was achtergebleven bij de PKP waar hij het nummer Tw 1-136 kreeg. Er kwamen dus 29 loks terug naar België. De reeks 90 werd aangevuld met 11 loks welke als oorlogsbuit werden beschouwd. Deze Reichsbahn-loks werden genummerd als volgt :

57.1082 = 9011 ;	57.1177 = 90.012
57.1719 = 90.013 ;	57.1845 = 90.014
57.1867 = 90.019 ;	57.2030 = 90.020
57.2097 = 90.021 ;	57.2680 = 90.023
57.2731 = 90.024 ;	57.3466 = 90.020
57.2289 = 90.030	

De 9011 werd in juli 1945 aan de S.N.C.F.afgestaan. De lok was oorspronkelijk het eigendom van de S.N.C.F. en foutief in het bestand van de N.M.B.S. opgenomen. In 1950 werden de andere 10 lokomotieven aan de DB teruggegeven. In België werden de laatste 90-ers in 1953 buiten dienst gesteld.

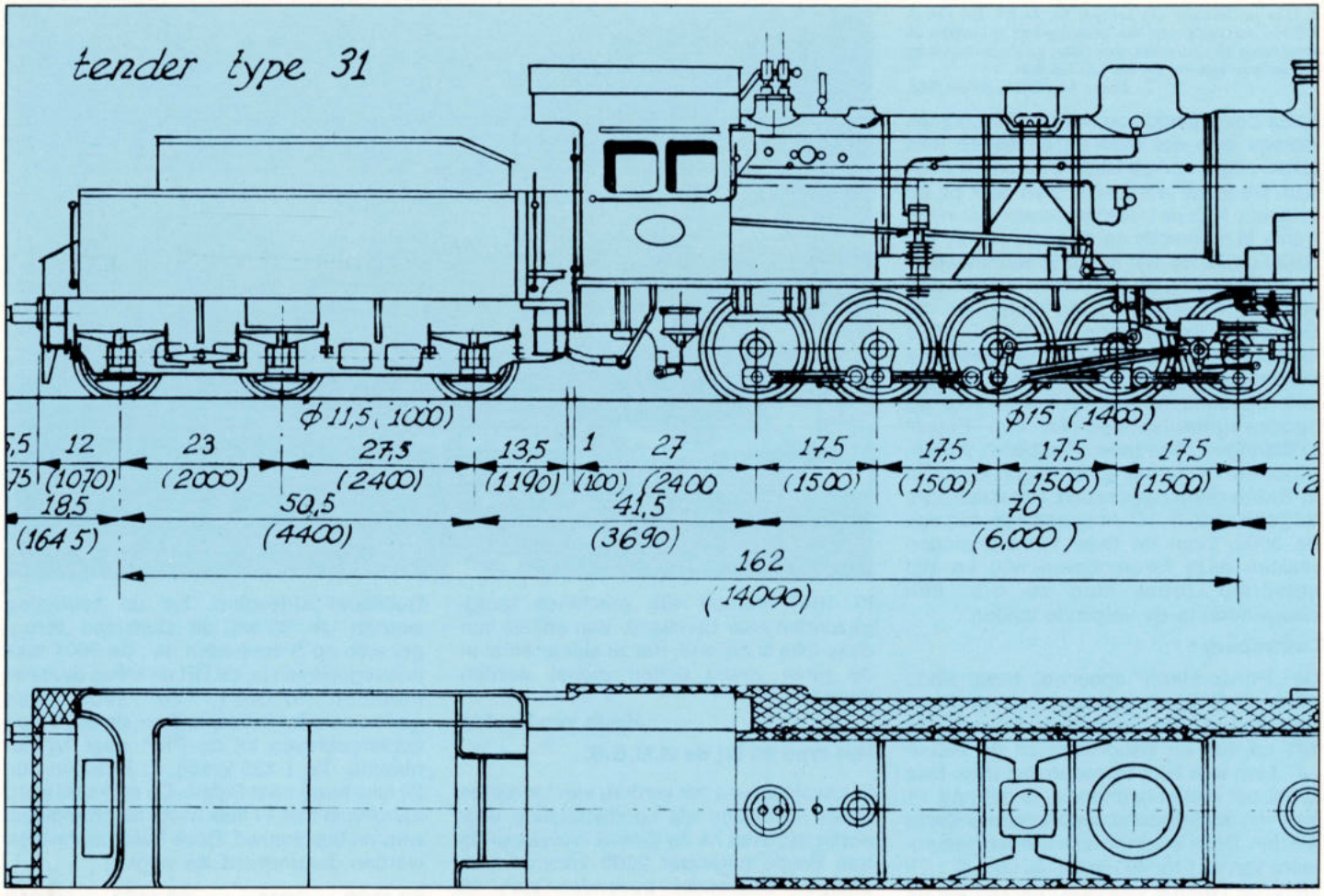
Inzet bij de N.M.B.S.

Oorspronkelijk werden de loks van uit de stelplaatsen St-Vith en Virton St-Mard ingezet, doch vanaf 1924 werden zij naar Antwerpen-Noord overgeplaatst. Daar werden ze tezamen met de types 81 in-

* = Niet opgenomen in de inventaris van 1-1-1946, zie uitleg in de tekst.
** = teruggekeerd na de Tweede Wereldoorlog met oorlogsschade en niet meer hersteld.

Lijst van de lokomotieven van het Pruisisch type G.10 welke na de Tweede Wereldoorlog als oorlogsbuit werden verworven.

Pruisisch Nr.	Reichs-bahn Nr.	NMBS Nr.	Bouw-firma +	Nr.	Bouwjaar
5402 Stettin	57.1177	90.012	Borsig	8422	1912
5465 Köln	57.1719	90.013	Hanomag	8715	1918
5513 Kassel	57.1845	90.014	Borsig	10555	1919
5406 Danzig	57.1867	90.019	Borsig	10577	1919
5464 Hannover	57.2030	90.020	Hanomag	9098	1920
6208 Essen	57.2097	90.021	Hanomag	9167	1920
5788 Halle	57.2680	90.023	Rheinmetall	380	1922
5405 Saarbrücken	57.2731	90.024	Henschel	12688	1914
5407 Breslau	57.3466	90.029	O & K	10046	1924
5407 Bielefeld	57.2289	90.030	Borsig	10788	1920



Lijst van de lokomotieven van het Pruisische type G.10 welke volgens het Verdrag van Versailles aan België werden afgestaan.

In deze lijst zijn de elf locs welke voor 1931 verkocht werden aan de ,,Chemin de Fer Prince Henri'' niet opgenomen.

Pruisische Nr.	NMBS Nr. 1931	NMBS.Nr. 1-1-1946	Bouwer-firma +	nr.	Bouwjaar
5404 Cöln	9000	90.009	Henschel	9632	1910
5401 Cöln	9001	------*	Henschel	9629	1910
5402 Cöln	9002	90.002**	Henschel	9630	1910
5403 Cöln	9003	90.003	Henschel	9631	1910
5404 Königsberg	9004	90.004	Henschel	10516	1911
5405 Cöln	9005	90.005	Henschel	9633	1910
5406 Cöln	9006	90.006	Henschel	9634	1910
5407 Essen	9007	90.007**	Hanomag	8767	1918
5408 Cöln	9008	90.008	Henschel	9636	1910
5409 Cöln	9009	------*	Henschel	9637	1910
5410 Cöln	9010	90.010	Henschel	9638	1910
5415 Essen	9015	90.015	Hanomag	8775	1918
5416 Saarbrücken	9016	90.016	Henschel	10128	1910
5407 Cöln	9017	90.017	Henschel	9635	1910
5408 Essen	9018	90.018	Hanomag	8768	1918
5422 Essen	9022	90.022	Hanomag	8782	1918
5405 Essen	9025	90.025	Hanomag	8765	1918
5406 Essen	9026	90.026	Hanomag	8766	1918
6227 Essen	9027	90.027	Rheinmetall	24	1920
5428 Essen	9028	90.028	Hanover	8788	1918
5440 Saarbrücken	9040	90.040	Henschel	11285	1912
5443 Magdeburg	9043	90.011	Rheinmetall	41	1920
5444 Magdeburg	9044	90.031	Rheinmetall	42	1920
5451 Magdeburg	9051	90.032**	Rheinmetall	49	1921
5452 Hanover	9052	90.033	Hanomag	9131	1920
5466 Cöln	9066	90.034	Hanomag	8716	1918
5468 Cöln	9068	90.035**	Hanomag	8718	1918
5472 Königsberg	9071	90.036	Hanomag	8661	1918
5472 Hannover	9072	90.037	Hanomag	9106	1920
5479 Königsberg	9079	------*	Hanomag	8668	1918
5489 Kattowitz	9089	90.039	Hanomag	8626	1918
5490 Kattowitz	9090	90.041	Hanomag	8627	1918

gezet. Na de sluiting van Antwerpen-Noord werden ze naar Antwerpen-Dam overgeplaatst waar zij bleven tot aan de Tweede Wereldoorlog. Toen werden zij zoals gezegd naar Duitsland gevoerd. Terug uit Duitsland werden aanvankelijk alle loks vanuit Schaarbeek ingezet op twee machines na die in de groep Mons vertoefden. Vanaf 1946 werden alle machines terug naar Antwerpen-Dam overgeplaatst, waar zij hun laatste jaren sleten.

Informatiebronnen

– ,,Die Entwicklung der Lokomotive'' Band II 1880-1920 door Dr. Ing. Metzeltin uitgegeven door Verlag von R. Oldenbourg in 1937.
– ,,Die Baureihe 57'' door H.J. Wenzel.
– Persoonlijke verslagen van onderzoekingen door de Heren Casier, Hennequin, Huysman, F. Maes, Huub van Keulen alsmede eigen onderzoek.

Max Delie

De modellok 9089 van ROCO

Het voorbeeld werd in 1918 gebouwd door Hanomag met het fabrieksnummer 8626. De Deutsche Reichsbahn lijfde de lok in bij de Reichsbahndirektion Kattowitz onder het nummer 5489. In juli 1921 kwam de lok naar België en kreeg het nummer 9089. Tot mei 1940 verbleef de lokomotief in de stelplaats Antwerpen-Dam. Door de oorlogsverrichtingen kwam de 9089 in Brugge terecht en werd daar door K.J. Harder gefotografeerd in september 1940.
In december 1940 werd de lok afgevoerd naar Duitsland en verbleef bij de Reichsbahndirektion Münster tot december 1944. Bij het einde van de oorlog werd de lok teruggevonden in het depot van Mulhouse bij de S.N.C.F., en in april 1945

4. Dit model van de 9089 maakt zowel door zijn technische kwaliteiten als door de verfijnde weergave van details een goede indruk. ***Foto : H.K.***



teruggegeven aan de N.M.B.S. die de lok aan Antwerpen-Dam toewees. De buitendienststelling volgde in 1953.

Max Delie

De 9089 in model

In juni van dit jaar heeft ROCO een tweede versie uitgebracht van de Belgische stoomlokomotief type 90. Daar de eerste versie nogal wat afwijkingen vertoonde t.o.v. de lokomotief die men als voorbeeld had genomen (nummer 90.017), zoals een zandkist teveel op de ketel en een te hoge schoorsteen, werd er ditmaal getracht een voorbeeld te vinden dat overeenkwam met het bestaande Duitse model uit de catalogus. Dit werd gevonden in de 9089 waarvan een uitstekende foto bestaat, genomen door de Duitse spoorwegingenieur K.J. Harder in 1940 te Brugge. Deze foto is overigens te vinden in het eerste fotoboek over de Belgische stoomlokomotieven van Max Delie. Het uiterlijk (sierlijsten) en het nummer situeren het model in tijdperk II.

Alhoewel ROCO dus over een goed document beschikte zijn er helaas toch nog enige onvolkomenheden aan het model op te merken. De sierlijsten bestonden uit een zwarte band met gele randen. Op het model zijn alleen de gele boorden aangebracht. Op het machinistenhuis zijn de sierlijsten onvolledig, daar er ook een lijst rond de vensters was aangebracht. Op de foto van het voorbeeld is ook duidelijk te zien dat de lokomotief koperen ketelbanden had. Deze zijn op het model niet aangebracht. Verbeterd daarentegen t.o.v. de eerste versie zijn de groene kleur welke nu de karaktertint heeft en de volledig zwart gemaakte wielen. Eveneens zijn de drijfstangen nu rood ingelegd tegenover zwart bij het vroegere model.

Tevens is de nummerplaat en de stelplaatsaanduiding nu rechtstreeks op het machinistenhuis gedrukt en behoeft niet meer via een te dik opzetplaatje aangebracht te worden. De schoorsteen, welke weliswaar werd ingekort, mist echter het typische Belgische kapje. Eveneens bevinden zich nog steeds twee lantaarns op de bufferbalk welke daar niet thuishoren. In werkelijkheid was er één centrale lamp bevestigd aan de rookkastdeur. Wel is de dynamo die boven op de rookkamer stond, nu verwijderd, wat korrekt is.

Afgezien van deze afwijkingen, waarvan sommige door een ervaren modelbouwer kunnen worden gekorrigeerd, is de detaillering uitstekend te noemen. Opvallend is vooral het zeer fijne, apart aangebrachte leidingwerk dat bij de Knorr-voorverwarmer en de luchtpomp hoort. De binnenverlichting van het machinistenhuis is hier volledig weergegeven. De volledig funktionele drijfstangen zijn ook een meesterwerk van fijnzinnige modelbouw.

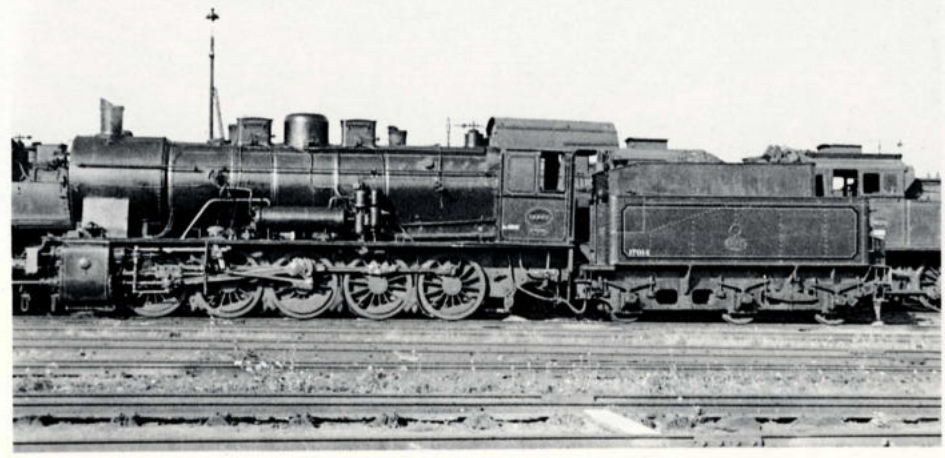
De aandrijving gebeurd via een normwieloverbrenging op alle zes de tenderwielen. Vier van deze wielen zijn voorzien van antislipbanden, evenals de wielen van de middelste aandrijfas van de lokomotief. Tezamen bezorgen zij het model een ruim voldoende trekkracht. De stroomafname geschiedt via de vier overige aandrijfassen van de lokomotief en de laatste tenderas.

Deze configuratie maakt dat het model moeiteloos en zonder haperen over wissels en andere ingewikkelde spoorkomplexen rijdt. Dankzij de zijdelingse speling van de aandrijfassen kunnen ook bogen met een vrij kleine straal bereden worden. Zoals gebruikelijk bij ROCO is er ook in een wisselende frontseinverlichting voorzien.

Een bijzonder detail wordt gevormd door de zijdelings verschuifbare imitatieklapdeuren aan de tender. Deze verlenen het model een optisch gesloten indruk en beletten toch het doorlopen van scherpe bochten niet.

Kortom, alhoewel nog geen volledig exacte weergave van het gekozen voorbeeld, is deze tweede versie toch juister te noemen dan de eerste. Mede dank zij de uitstekende rijeigenschappen is het daarom toch een interessant model om op de modelbaan in te zetten. Met een aangepaste goederentrein (wagens met andere opschriften!) vormt het een nostalgische verschijning op de baan die borg staat voor veel rijplezier.

J.E.



5. De 9089 welke als voorbeeld diende voor het model van ROCO , werd door K.J. Harder gefotografeerd in de stelplaats van Brugge, september 1940.



6. Dat bepaalde details niet kloppen omdat de kosten anders de pan uit rezen, is best te begrijpen, maar men had wel meer zorg kunnen besteden aan de weergave van biezen en sierlijsten. ***Foto : H.K.***

1. De kleine, op de voorgrond zichtbare brug is eveneens zelf gebouwd met behulp van gietstukken uit een kunsthars gietvorm.

Grote spoorbreedte - LGB

2. Al het rollend materieel werd met eenvoudige middelen verfraaid en met verf nabehandeld.



Ofschoon we ons meestal met de spoorbreedte HO of nog kleinere bezighouden, willen wij zeker de grotere spoorbreedten niet vergeten. Van onze lezer de heer Bilan hebben we een heel interessante fotoreportage over zijn werk gekregen, vergezeld van de volgende beschrijving.

Drie jaar geleden heb ik besloten om mijn meer dan 10 jaar oude modelspoorbaan in spoor N te verkopen. Vanwege mijn beroep had ik niet genoeg tijd meer beschikbaar en na langere tussenpozen was het steeds weer moeilijk om de spoorbaan operationeel te krijgen. Een beetje gefrustreerd heb ik de hele zaak dan ook verkocht.

Helemaal zonder trein kan ik echter niet en daarom heb ik naar een alternatief gezocht : een spoorbaan die bedrijfszeker is en die mij de mogelijkheid biedt om mijn kennis, ervaring en handvaardigheid te benutten. Na langdurig overleg besloot ik om voor het ontvangen geld rails en rollend materieel van de firma Lehmann te kopen. Daarna ontstond tijdens een langdurig bouwproces in mijn kelder een lokomotiefverzorgingsdepot. Het thema achter mijn modelspoorbaan is : ,,Het eindstation aan een zeer steil en bochtig smalspoortrajekt in een dal van een middengebergte omstreeks 1955''. Bij dit eindstation behoort een lokomotiefverzorgingsdepot, waarvoor weinig ruimte beschikbaar is. Daarom zijn ketelhuis,



3. + 4.: Een imposant gezicht! Voor de lokomotiefloods en bij de kolenbunker is altijd veel bedrijvigheid als de lokomotieven voor hun dagelijkse onderhoudsbeurt komen.



5. + 6. : Het smalspoortreintje sukkelt door het landschap. Het bouwen van een landschap in LGB-grootte is vaak moeilijker dan men zou veronderstellen.



7. Een zelfgebouwd smalspoor-stoomtreinstel van het type ,,Kittel'' van de ,,Bilans'' privaatspoorwegen.

Alle foto's : U. Bilan



waterreservoir en werkplaats als één geheel gebouwd. Een onderdeel van mijn plan was om het gehele toebehoren zelf te bouwen. Daarom werden bruggen, tunnelportalen en steunmuren uit gips gebouwd. Van een basismodel werd een kunsthars afdruk gemaakt en met voorgekleurde albastgips gevuld. Nadat dit materiaal helemaal droog was, werden de muurplaten al naar gelang de behoefte in stukken gezaagd. Op een houten ondergrond werden vervolgens deze delen met een mengsel van gips en lijm samengevoegd en ontstonden de bruggen en tunnelportalen. Daarna werden de delen geverfd. Op dezelfde wijze zijn ook de rotswanden ontstaan. Een kunstharsafdruk welke van een steen met een mooie nerfstruktuur was gemaakt, diende hierbij als basis, terwijl de verwerking verder gelijk was aan die van de muurplaten. Bovendien werden in de rotswanden kleine stenen opgenomen, welke uit een steengroeve afkomstig waren. Hierdoor ontstond een zekere afwisseling in het geheel. Het ballastmateriaal bestaat uit geverfd afvalmateriaal met een uniforme korrelgrootte. Dit werd met het ,,lijm-afwasmiddel-druppelsysteem'' aangebracht en daarna met echte afgewerkte olie nabewerkt.

De bomen hebben natuurlijke stammen en bestaan voor een deel uit dode Bonsaiboompjes of afgeknipte takken en twijgen. Ze werden bestrooid met in de handel verkrijgbare kunststofvlokken of dekoratiemateriaal (zoals dat met Kerstmis gebruikt wordt).

Graspollen werden gemaakt van geverfd touw, dat in stukjes werd gesneden. Zelfgekleurd IJslands mos werd gebruikt voor struiken en bosjes. Het ketelhuis werd gebouwd uit 10 mm dikke kunststof platen waarop latjes werden geplakt teneinde de vakwerkstruktuur te krijgen. Het vakwerk werd eerst met beits geverfd, waarna het tijdens het drogen volkomen vlak moest liggen om kromtrekken te voorkomen. Dat werd bereikt door er een baksteen op te leggen.

Daarna werd de ruimte tussen de latjes gevuld met een mengsel van gips en lijm, dat het stucwerk moet voorstellen. Uit latjes die eerst waren gebeitst is de gekompliceerde dakkonstruktie gebouwd. Het gebouw werd geheel ingericht met zelfgebouwde rekken, een werkbank, aambeeld, katrol, smidse, bokken, kisten, emmers, vaten en flessen. Als flessen gebruikte ik bijvoorbeeld banaanstekers, welke groen werden geschilderd en van een etiket werden voorzien. Allerlei voorwerpen welke men dagelijks gebruikt en ook verpakkingsmaterialen werden op hun mogelijke toepasbaarheid in mijn spoorbaan bekeken. Zo is bijvoorbeeld de handenwasbak een hoekje van een fles waarin afwasmiddel verpakt is geweest, terwijl kappen voor de zelfgebouwde lampen van schroefdoppen van tandpastatubes werden gemaakt. De bouwtijd voor het gehele gebouw bedroeg alleen al zo'n 200 uur. De kolenbunker is uit in de handel verkrijgbare latjes en de plankjes van fruitkistjes ontstaan. Echte steenkolen zorgen voor een realistisch uitzien. Met veel verf, welke zowel met een penseel als met een verfspuit werd opgebracht, heb ik getracht een zo natuurlijk mogelijk geheel te bereiken.

Het rollend materieel

Het rollend materieel op mijn modelspoorbaan werd met eenvoudige middelen verfijnd en met verf nabehandeld. Zo is

8 . Een van de stokers gaat na gedane arbeid op zijn fiets naar huis.

9 . Veel aandacht werd geschonken aan kleine onbelangrijke details. Juist deze kleinigheden roepen de echte spoorwegatmosfeer op.



10. Verscheidene voertuigen op deze LGB modelspoorbaan werden geheel of gedeeltelijk zelf gebouwd.

13 De aardige zelfgebouwde lokomotiefloods is een onderdeel van een eindstation ergens in een dal.



11. Deze lokomotief van de voormalige ,,Spreewaldbahn'' ontstond geheel in eigenbouw (uit messing) en staat op een normaal LGB-onderstel.

12. Bijzonder sfeervol is dit kijkje in de werkplaats, welke over een komplete inrichting beschikt.





bijvoorbeeld uit de tenderlokomotief van de ,,Waldenburger Bahn LGB'' 2073 D de 994712 van de ,,Priegnitzer Kleinbahn'' ontstaan. Uit de Salzkammergut-lok Nr 2 ontstond de 99023 van de ,,Wangerooger Inselbahn''. Mijn eerste geheel uit messing vervaardigde lokomotief is de 99 5703 van de ,,Spreewaldbahn'', die van een normale LGB-aandrijving is voorzien. Een zelfgebouwd stoomtreinstel (niet van een voorbeeld afgeleid) behoort net zo goed tot het voertuigenpark als een Wismarer railbus. Voor een deel werden nieuwe wagens gebouwd uit verzaagde en anders samengebouwde wagenonderdelen. Verder heb ik goederenwagens van hout gebouwd, welke zijn voorzien van een LGB-onderstel. Verdere grootse plannen zijn reeds in ontwikkeling en ik hoop dat mijn beroep mij nog de nodige tijd voor mijn hobby overlaat, zodat ik ook later weer eens tijd vind om over mijn knutsel- en bouwaktiviteiten te kunnen berichten.

U. Bilan

14. Deze lokomotiefloods werd gebouwd naar aanleiding van een in 1977 gepubliceerd voorbeeld.


99 6001
994712


DR

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



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

REEKS
SERIE 52/53/54

NOMBREUSES
VARIANTES SUR
COMMANDE

TALRIJKE
UITVOERINGEN
OP BESTELING



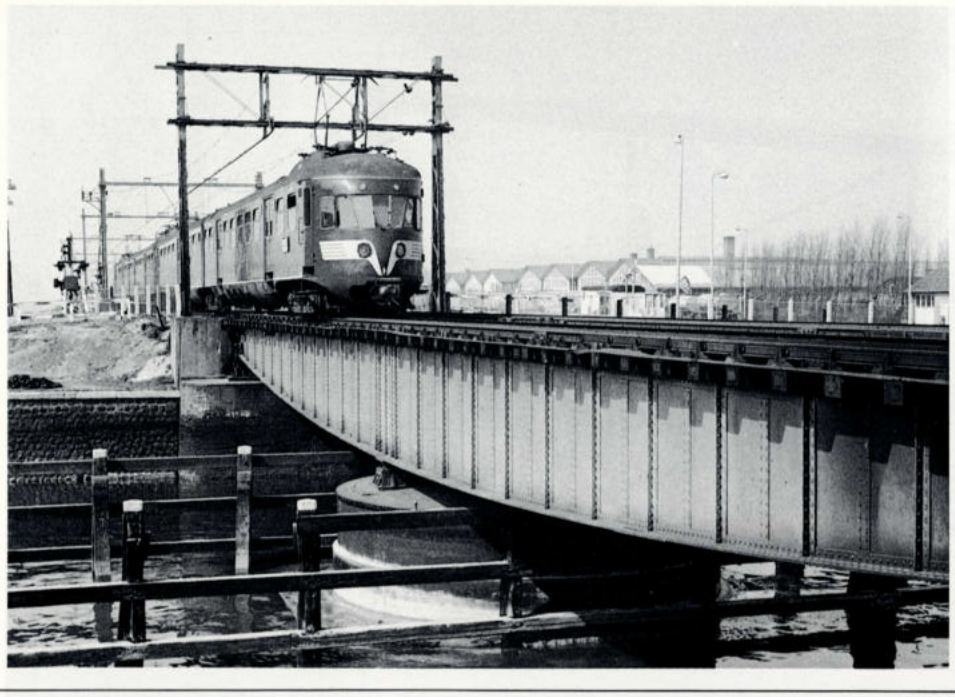
1. De draaibrug over de Westhaven in Vlaardingen stamt uit 1891 en wordt in 1988 vervangen door een betonnen brug en een stalen ophaalbrug. Op de foto zien we de oude brug met de hondekoppen 747 + 324 als boottrein uit Amsterdam, 15-04-'85. ***Foto : Jan-Willem Koene.***

95 Jaar Hoekse Lijn

Op 1 juni 1988 was het precies 95 jaar geleden dat het spoorwegtraject Rotterdam D.P. - Hoek van Holland in zijn geheel in dienst werd gesteld. Nu is 95 jaar op zichzelf geen ,,Mijlpaal'', maar de reden om toch even stil te staan bij de ,,Hoekse Lijn'' ligt besloten in het feit dat het aanzien van deze spoorlijn dit jaar aanmerkelijk zal veranderen; de markante bovenleidingsconstructie, die dateert van 1935 en die nog op het grootste gedeelte van de lijn is te zien, zal worden vernieuwd.
Vanwege de slappe ondergrond in het gebied langs de Nieuwe Waterweg en het Scheur, werd indertijd gekozen voor een speciaal type bovenleidingsconstructie. Deze moest zodanig stevig zijn dat bij eventuele bodemverzakking niet onmiddellijk de bovenleiding zou worden beschadigd. Hiertoe werden de portalen gebouwd volgens het zogenaamde driescharniermodel; hierbij kan de constructie op drie punten scharnieren om allerlei krachten op te vangen. Tevens worden bij dit systeem de sokkels waarop het portaal rust met elkaar verbonden door een koppelspoorstaaf, die onder het spoor doorloopt. Behalve op de Hoekse lijn zijn deze bovenleidingsportalen nog aan te treffen in Rotterdam Zuid, al zullen zij ook hier als gevolg van de tunnelbouw spoedig sneuvelen. Op het traject Schiedam-Maassluis, dat als eerste aan de beurt is voor vervanging van de bovenleiding, wordt de treindienst niet stilgelegd tijdens de werkzaamheden, zoals dit het geval was bij de vergelijkbare situatie op de lijn Haarlem-Zandvoort in 1986.Wel rijden er tot eind mei 1988 in de late avonduren dieseltreinstellen Plan U in plaats van Sprinters, zodat de nachtelijke activiteiten wat eerder kunnen beginnen. Zij rijden volgens een speciale dienstregeling in verband met hun tragere optrek-en afremsnelheid.
Vanaf 25 september doet zich een soortgelij-



2. Rotterdam D.P. (= Delftsche Poort) is de oorlog niet onbeschadigd uitgekomen. Een lange trein naar Hoek van Holland staat gereed voor vertrek. Van de ,,Blokkendozen'' heeft het tweede rijtuig door glasgebrek gedeeltelijk houten vensters, 07-09-'46. ***Foto : J. Voerman.***



3. Eld4 650 (Mat.'46) berijdt de draaibrug te Maassluis, 03-04-'65. ***Foto : Gerard Zuurendonk.***

ke situatie voor. Er wordt dan tussen Maassluis en Hoek van Holland gewerkt aan de bovenleiding. Een dieseldrie pendelt dan op werkdagen tussen deze plaatsen. Voor de tijden : zie het spoorboekje, tabel II.

Geschiedenis

het eerste gedeelte van de Hoekse Lijn, het baanvak Rotterdam D.P.-Maassluis kwam al op 17 augustus 1891 in dienst. Gebouwd in opdracht van de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen, kortweg SS, en geëxploiteerd door de Hollandsche Ijzeren Spoorweg-Maatschappij, de HSM. Aanvankelijk was het een lokaalspoorlijn en daar was het tractiematerieel ook duidelijk op afgestemd : de ultralichte stoomlocomotiefjes van de serie 136, de latere NS 6700. Deze machientjes bleken al spoedig niet voor hun taak berekend en werden vervangen door de HSM PI-locomotieven en in latere jaren door achtereenvolgens de HSM-series 350, 421 en 700. Inmiddels was het tweede gedeelte van de lijn, Maassluis-Hoek van Holland Eindpunt, gereed gekomen in 1893. Tegelijkertijd begon de Great Eastern Railway haar bootdienst tussen Hoek van Holland en Harwich en verschenen de boottreinen op de baan, meestal gereden met 350-ers van de HSM. Het allerlaatste stukje naar het strand werd in 1895 geopend. De lijn kende nu de volgende stations : Hoek van Holland Strand en- Eindpunt (later : -Haven), Maassluis en Schiedam. Schiedam, dat pas in 1967 naamsuitbreiding met Rotterdam-West kreeg, was al sedert 1847 in gebruik aan de lijn Delft-Rotterdam D.P. Vlaardingen had slechts een halte en kreeg pas in 1912 een echt station.

In 1908 werd nog de halte Schiedamsche Dijk geopend, vele jaren later omgedoopt tot Vlaardingen-Oost.

Eind jaren twinting werd de Hoekse Lijn echt een spoorlijn met allure : immers in 1928 kreeg de fameuze ,,Rheingold'' er haar eindpunt, vrijwel altijd getrokken door een statige 3700 of een stoere 3900.

De elektrificatie zorgde uiteraard voor een ingrijpende wijziging van het rollend materieel : speciaal voor de Hoekse Lijn werden 8



4. Wederom Rotterdam DP met rechts Eld4 603 naar Hoek van Holland en links een vijfwagenstel van het type Mat.'40, 11-11-'51. ***Foto : Hans van Engelen.***



5. Plan T 4-wagentreinstel 521 in de groene kleur bij Maassluis onderweg op de Hoekse Lijn, 03-04-'65. ***Foto : Gerard Zuurendonk.***

treinstellen van het nieuwe stroomlijnmodel vervaardigd. Helaas waren zij niet op tijd beschikbaar voor de openingsritten op 13 mei 1935, zodat een beroep moest worden gedaan op het materieel '24, de ,,blokkendozen''. In september 1935 verschenen de nieuwe stellen eindelijk op de baan. De ,,Hoek van Holland'',zoals de 8 tweewagenstellen al snel werden genoemd, vormden de ruggegraat van de stoptreindienst. De boottreinen en de zomerse strandritten bleven door blokkendozen worden verzorgd. In de oorlogsjaren werden de stroomlijners geheel door mat'24 verdreven, en het zou nog tot juni 1955 duren alvorens de laatste blokkendoostrein het traject definitief zou verlaten.

Inmiddels hadden zich bij de ,,Hoek van Hollanders'' modernere stroomlijntreinstellen gevoegd van het materieel '40 en '46. De



6. ElectroRail in actie in de omgeving van Schiedam-Nieuwland bij het vernieuwen van de bovenleiding. De nieuwe masten zijn al geplaatst, 08-03-'88. ***Foto : Jan-Willem Koene.***

hegemonie van het oude stroomlijnmaterieel op de Hoekse Lijn duurde tot mei 1975, toen achtereenvolgens gehuisstijlde Plan V en T-stellen en Sprinters hun invasie begonnen.
De status van de spoorlijn nam in de jaren na 1972 gestadig af; de intercity-dienst naar Keulen verlegde haar beginpunt van Hoek van Holland naar het nieuwe Den Haag C.S. en diverse D-en TEE-treinen, waaronder de ,,Rheingold'', keerden de Hoekse Lijn de rug toe.

Een tragisch dieptepunt vormde het ernstige ongeval op 4 mei 1976 bij Schiedam, waarbij als gevolg van een frontale botsing tussen een Sprinter en een D-trein 24 mensen om het leven kwamen. De ramp was te wijten aan een menselijke fout en had voorkomen kunnen worden door het ATB-systeem. De roep om een betere beveiliging van de lijn nam nog eens extra toe, toen vier jaar later een Sprinter ontspoorde, doordat een brug nog niet geheel dicht was.
Als forenslijn had het 24 kilometer lange traject in de jaren zestig flink aan belangstelling gewonnen. In 1969 en 1970 had dit geleid tot de bouw van de nieuwe stations Vlaardingen-West en Maassluis-West, gevolgd in 1975 door het laatste nieuwe station aan de spoorlijn : Schiedam-Nieuwland. In 1985 werd dit station volledig verbouwd in verband met de doortrekking van de RET-tramlijn I naar de nieuwbouwwijk Woudhoek, waarbij de tram de spoorlijn moest kruisen.
De oude stations van Maassluis en Vlaardingen-Centrum zijn in de jaren 1979 en 1969 verbouwd, waarbij de oude stationsgebouwen het veld moesten ruimen. Ook de fraaie stalen brug over de Poldervaart bij Schiedam Nieuwland werd verruild tegen een grauwe betonbak. Nu is het dan de beurt aan de klassieke bovenleidingsconstructie, zodat de Hoekse Lijn wederom een stukje schoonheid zal moeten prijsgeven.
Maar voor de fotografen is er één troost : de mooie draaibrug in Maassluis bestaat nog steeds (die in Vlaardingen wordt nu vervangen) en tevens blijft de Hoekse Lijn een afwisselend landschap bieden van landerijen, industrie, uitgestrekte vlaktes en stadsgezichten, waarbij de over het algemeen gunstige positie van de zon, als deze dan eens schijnt, kan zorgen voor enkele zeer geslaagde opnamen.

Jan-Willem Koene.

Geraadpleegde literatuur :

– ,,Op de Rails'', maandblad van de NVBS, diverse jaargangen.
– ,,De Hollandsche Ijzeren Spoorwegmaatschappij'' N.J. van Wijck-Jurriaanse, uitg. Wyt R'dam.
,,Lokaalspoor en tramwegen bij de HSM'' N.J. van Wijck-Jurriaanse, uitg. Wyt R'dam.
– ,,Kijk op Stations''-Saal/Spangenberg uitgave : Elsevier.



7. Sprinter 2870 op verkeerd spoor richting Hoek van Holland bij Vlaardingen-West. De bovenleidingsportalen worden ook hier vervangen, 18-03-'88.
Foto : Jan-Willem Koene.



Modelbouw center Baillien PVBA

Turnhoutsebaan 219
B 2200 Borgerhout
Tel. 03 - 236.97.08

De lage prijzen voor FLEISCHMANN gelden bij ons voor heel het programma, vraag meer inlichtingen.

ZO BOUWDE IK MIJN BANEN

Grote modeltreinbrochure in de ned. taal voor alle tweerail gelijkstroom systemen voor beginners en gevorderden met 45 hoofdstukken met nog vele onbekende tips en aanwijzigingen vanaf een rondje rail naar grote baan met minimaal 40 wissels, 20 treinen, 5 trafo's, wel of niet automatiseren, kennis der stroomsoorten, speciale elektrische schakelingen, railbouwtechnieken, electrificatietechnieken met meerdere treinen op één spoor voor alle LGB, Fleischmann, Roco, Lima, Piko, Märklin Hamo, Märklin Miniclub, Minitrix, Arnold, Piccolo enz. slechts F 25,-.

Indien voor 31 augustus 1988 besteld in speciale aanbieding voor slechts F 10,- plus F 5,- verzendkosten. Maak het verschuldigde bedrag over op Postbankgiro 8 3 1 0 9 2 of zend betaalcheque aan :

MODELTREINEN POSTORDER THYSSEN
3842 JH HARDERWIJK
Valeriuslaan 12, tel. 03410 - 1 3 5 5 4

toezending per omgaande. Tevens Uw adres voor doorlopend lage prijzen voor al Uw Lima en LGB uitbreidingsmateriaal. Vraag vrijblijvend prijsopgave.

HOBBY-U. MODELLBAU

HANDELSGESELLSCHAFT MBH
A-4020 LINZ, BÜRGERSTRASSE 14
TEL. 0732/66.20.54

ROCO HOBBY- UND MODELLBAU Liliput

Etant spécialiste dans cette branche, nous pouvons vous offrir toute une gamme de modèles en fer. Veuillez consulter nos circulaires contenant les nouveautés et nos conditions d'exportation.

TREINEN SPECIAALZAAK

VLEUGELS

KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL
(Tussen MAASTRICHT en VAALS)
☎ 04459 - 1261

Verkoop inruil / inkoop reparatie
GRATIS INBOUW MÄRKLIN DIGITAL EN FLEISCHMANN FMZ DECODERS

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

FOTOTIPS / WETENSWAARDIGHEDEN



Diesels op de Hoekse Lijn

In de periode van 25 september 1988 tot 16 februari 1989 wordt er aan de bovenleiding gewerkt tussen Maassluis en Hoek van Holland. 's Avonds kunnen er op één spoor treinen blijven rijden, maar dat moeten dan wel diesels zijn! In de genoemde periode rijdt op werkdagen vanaf ongeveer 23 uur tot einde dienst een dieseldrie Plan U pendelritten tussen Maassluis en Hoek van Holland. Gewapend met statief en draadontspanner kunt U daar de komende manden een bijzondere tijdopname gaan maken. De tijden vindt U in het spoorboekje, tabel 11.

DE3 112 te Hoek van Holland-Haven als vervangende trein wegens vernieuwing van de bovenleiding in de late avonduren, 15-03-'88. *Foto : Huub van Keulen.*

Vervoersgroei bij NS

Het reizigersvervoer bij de Nederlandse Spoorwegen zit duidelijk ,,in de lift'. Naar het zich laat aanzien zal rond 1 september 1989 een extra impuls komen van alle studenten, die dan -wanneer althans het parlement een en ander goedkeurt- een openbaar vervoerkaart krijgen. Uiteraad zal dit gevolgen moeten hebben voor het rollend materieel.
Inmiddels hebben NS al besloten om de treinserie 2500 (Den Haag - Venlo - Keulen) te gaan rijden met rijtuigen van de Deutsche Bundesbahn, tussen Den Haag en Venlo aangevuld met een Nedelands restauratie-rijtuig (een BKD van het type ICR). De hierdoor vrijkomende ICR-rijtuigen zullen ingezet worden tussen Amsterdam en Vlissingen, waardoor ,,hondekoppen'' beschikbaar komen om elders treinen te versterken. Verder wordt overwogen om oudere rijtuigen van de DB te kopen en treinstellen van Mat.'54 (hondekoppen) op te knappen, waardoor ze langer in dienst kunnen blijven. Omdat er meer getrokken treinen zullen gaan rijden, moet de afvoer van E-locs serie 1100 worden uitgesteld. De dieseltreinstellen DE2 183 - 185 zullen niet worden gesloopt, maar worden alsnog gereviseerd. Het afvoeren van diesellocs serie 24/2500 zou eveneens kunnen worden uitgesteld.
Of er nog een toekomst is voor de reeds afgevoerde Plan E-rijtuigen lijkt uiterst onzeker.

Maastricht - Aken

De dienst op dit grensbaanvak wordt nog steeds onderhouden door Duitse accu-motorwagens type ETA, serie 515. Nederlandse dieselstellen werden op het laatste moment van de Duitse rails geweerd, daar zij niet zijn uitgerust met het Duitse treinbeïnvloedingssysteem ,,Indusi''. Naar verluidt zullen nu twee DE2-stellen alsnog van Indusi worden voorzien, zodat zij met ingang van de winterdienst de taak van de ETA's kunnen overnemen.

NIEUWS VAN DE FIRMA KEUTERMAN

De firma G. Keuterman, Dingeldeinstraat 16, 7621 XJ BORNE (NL) heeft ons verzocht U het volgende mede te delen :

75 jarig jubileum bij de B.L.S.

De Bern-Lötsberg-Simplon-Bahn viert dit jaar haar 75 jarig bestaan met allerlei festiviteiten als ,,Sonderfahrten'' en materieel-shows. Tijdens het jubileumjaar zijn alle locomotieven en rijtuigen van de B.L.S. met een jubileumsticker in groot formaat -+ 150 x 75 cm- gesierd. De sticker op het rijtuig zit onder het derde raam van rechts en bij locomotieven, bv. de Re 4/4, onder het voorste raam. HAG heeft deze sticker exact in de schaal 1 :87 nagemaakt om ook op de modelbaan het jubileum niet onopgemerkt voorbij te laten gaan. Deze stickers zijn van een niet-permanente lijmlaag voorzien zodat ze later zonder enige lakbeschadigingen eenvoudig verwijderd kunnen worden. De stickers worden per paar verkocht voor F 3.- (+ BF 57).

S.O.B. pendeltrein (art. nr. 252/253)

Ondanks de stormachtige verkoop van deze ,,Sonder-Zug'' beschikt de firma Keuterman voor de laatkomers nog over een beperkte voorraad van deze modellen.

Serie HAG goederenwagens

De levering van de HAG goederenwagons zal eind augustus 1988 van start gaan. Van een aantal modellen heeft de firma Keuterman nog enkele stuks in voorraad. U kunt dus nog bestellen; laat deze laatste kans niet voorbijgaan!! De BLS autotransportwagens art. nr. 370/371 en 375/376 zijn eveneens weer volop leverbaar.

Uitleveringsoverzicht :

214/215 Re 4/4'' SBB groen met ronde koplampen eind augustus
475 Stuurstand rijtuig MO eind augustus
447/448 SOB rijtuig september
472/473 SOB Stuurstandrijtuig september
212/213 Re 4/4'' SBB rood met ronde koplampen oktober
165/166 Re 4/4'' SBB rood met rechthoekige koplampen november
182/183 Ae 4/4 BLS november
274/275 Re 4/4'' EBT december
276/277 Re 4/4'' SMB december
278/279 Re 4/4'' VHB december

MIKADO-verzamelbanden

Voor de Benelux verzogt de firma Keuterman de distributie van de Mikado-verzamelbanden. De banden zijn, op de Märklin-band na, uit voorraad leverbaar. De Märklin band wordt eind september verwacht. Voor alle

bestellingen kunt U zich wenden tot de firma Keuterman. De posters en catalogi van Mikado kunt U kostenloos bij bovengenoemde firma verkrijgen.

Uitvraag voor het dealerschap van BW produkten

De firma Keuterman heeft van de Zwitserse firma Bänninger AG te Winterthur de vertegenwoordiging gekregen van hun produkten in de Benelux. Onder deze produkten bevinden zich o.a. het Shinohara code 83 rail materiaal voor op code 83 en RP 25 rijdend materieel, wielassen code 83/RP 25 voor vele merken, daglichtsignalen voor de Zwitserse modelbaan in HO (systeem SBB-FO-RhB) en vol-metalen geërtste fietsen in HO als bouwpakket.

Stichting Tilburg 125 jaar stad aan het spoor

De vertrektijden van de publieksstoomtreinen, ter gelegenheid van de viering van het 125-jarig bestaan van de spoorlijn Breda - Tilburg, op zaterdag 1 en zondag 2 october zijn als volgt :

Uit Breda : 12.32, 14.32 en 16.32 en alleen zaterdag 18.03 uur.
Uit Tilburg : 11.39, 13.39, 15.15 en 17.15 (alleen zaterdag) + 18.39 (alleen zondag).
De rijtijd zal volgens dienstregeling 21 minuten bedragen. Onderzocht wordt nog of het mogelijk is om, tegen betaling van een speciaal tarief, op zondag 2 october mee te reizen met de naar Rotterdam terugkerende stoomtrein; Breda v. 19.01 - Rotterdam CS a. 19.47 uur. Deze trein stopt niet op de tussenliggende stations.

Voor verdere inlichtingen kunt U zicht wenden tot : Stichting Tilbur 125 jaar aan het spoor, Postbus 640, 5000 AP TILBURG (NL).

TT-weekend 1988

De modelspoorvereniging TT-Nederland organiseert op 8 en 9 oktober 1988 een TT-weekend in Eindhoven.
De modeltreintentoonstelling en -beurs bestaan louter uit treinen en toebehoren in de schaal TT (Table-Top, 1 :120; merken als Rokal en Berlin TT). OOk een aantal instanties met betrekking tot het grootbedrijf is op de tentoonstelling vertegenwoordigd.
Dit TT-weekend vindt plaats in de Sancta Maria-zaal, Kruisstraat 53 in Eindhoven, op 5 minuten lopen van het station. Op zaterdag is men geopend van 11 tot 17 uur en op zondag van 10 tot 16 uur.

AMRA

,,Antwerp Model Railroad Association '' organiseert een tentoonstelling op 11 - 12 en 13 november in haar lokalen 124-126 van Fort II te Wommelgem (bij Antwerpen). Bijzondere attractie vormt een HO modelspoorweg van 130 m2 waarop meer dan 1000 m spoor en een LGB-baan in opbouw. Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot : A.M.R.A., Dhr. H.Van Beveren, Parijseweg 15, B 2091 HOEVENEN.

MOBOV - MODELBOUW OPENBAAR VERVOER - VZW
De Oude Landen 94, 2070 ANTWERPEN
Tel : 03/647.13.82 - 03/457.57.63. - 03/237.27.64

MOBOV MODELTREIN EXPO
In november richt onze vereniging een modelspoorbouwtentoonstelling in. Deze wordt gehouden in het Kultuurcentrum DE KERN (Winkelcentrum), Dern 18 te Antwerpen-Wilrijk; en wel op VRIJDAG 11 NOVEMBER van 14 tot 17 uur, op ZATERDAG 12 NOVEMBER van 10 tot 17 uur, en op ZONDAG 13 NOVEMBER van 10 tot 17 uur.
Het hoogtepunt wordt de voorstelling van de drie, door de MOBOV-leden gebouwde grote modulebanen in de schaalgroottes HO, HOe en N. De halfnulbaan is 21 meter lang en wordt zowel door gelijkstroom-als door wisselstroommaterieel bereden. De smalspoorbaan is zes meter lang, en de N-baan telt acht meter.
Daarnaast worden een tiental diorama's en functionerende modelbanen van eigen leden getoond, evenals verzamelingen oude treinen. Ook NMBS, NMVB, MIVA en het ATAM werken mede. Een bijzonder iets, en voor de eerste keer op een modelspoortentoonstelling te zien, vormt de grote afdeling modelbouw op tram- en busgebied, met diorama's, met een grootschalige buurttram, en een radiobestuurde Antwerpse stadstram.
Een tweedehandsmarkt, videovertoningen over modelspoorbouw, een infostand en een gezellig buffet ronden het geheel af.
De toegangsprijs is 60 frank, of 30 frank voor kinderen tot 12 jaar.
De KERN is met de MIVA-buslijnen 17 (vanaf Centraal Station) 18,25,26 en 33 vlot bereikbaar, en ligt vlakbij de Ring en de Autoweg Brussel-Antwerpen.



OPROEP VOOR HET BEHOUD VAN DE LAATSTE LOCOMOTIEF VAN DE REEKS 60

De laatste 9 serielocomotieven van de reeks 60 (type 210) hebben hun laatste diensten op zaterdag 28 mei te St Ghislain beëindigd. Enkel de prototypeloc 6005 zal nog blijven rijden tot september 1988 waarna waarschijnlijk ook deze loc afgebroken zal worden.
De NMBS acht het niet nuttig één exemplar van deze grote serie, bestaande uit 106 locs, te behouden. In de gegeven omstandigheden ziet het ernaar uit dat al deze locomotieven voor het einde van het jaar definitief zullen verdwenen zijn, hetzij verschroot, hetzij verkocht aan het buitenland zoals in de jaren vijftig & zestig met de stoomlocs gebeurde.
Wij stellen dat het zeer spijtig zou zijn om deze diesellocs totaal te laten verdwijnen. De vzw TSP heeft dan ook beslist om een locomotief reeks 60 van de sloop te redden.
Doordat de aankoopprijs van deze loc hoog is hebben wij besloten een voorintekening te financieren. Indien U geïnteresseerd bent in dit initiatief kunt U steeds bijkomende informatie bekomen op het volgende adres ,,TSP * PTF'', dienst materieel, Twee Huizenweg 25, 1200 Brussel. Gelieve bij uw vraag een antwoordzegel van 13 Bfr te voegen.
Tot slot vestigen wij er nogmaals uw aandacht op dat de redding van een locomotief reeks 60 afhankelijk is van de verschillende financiële bijdragen van de echte Belgische spoorwegliefhebbers. In ons land is de redding van ons Spoorpatrimonium voor toekomstig behoud nog geen vaste waarde.
WIJ REKENEN OP UW STEUN!!!!
Bij voorbaat dank.

vzw TOERISTISCH SPOORPATRIMONIUM

Op 14 juni 1988 werd officieel de vzw Toeristisch Spoorpatrimonium, afgekort vzw T.S.P. opgericht.
Het doel van deze vzw, die opgericht werd door een aantal spoormannen, is enerzijds het behoud en restauratie van historisch NMBS-rollend materieel en anderzijds de inrichting van speciale treinen waar de spoorweggeïnteresseerden een zo volledig mogelijk programma aangeboden krijgen.
Het rollend materieel dat door de vzw op dit ogenblik beheerd wordt zal in de toekomst gerestaureerd worden en daarna zal bepaald materieel op het NMBS net ingezet worden.
Bij de aankoop en restauratie van al dit materieel is er benevens en in de mate van het mogelijke, een grote financiële inbreng van de verschillende leden ook eenenorme tijdsinzet en manuele hulp bij het weer rijvaardig stellen van het materieel.
De vzw T.S.P. staat open voor alle spoorweggeïnteresseerden die samen met de pioniers-oprichters het gestelde doel willen bereiken. Verdere inlichtingen kunnen steeds bekomen worden op het volgend adres :
vzw TOERISTICH SPOORPATRIMONIUM
(inlichtingen)
Twee Huizenweg 25
1200 BRUSSEL

MODELSPOORVRIENDEN BRUGGE
P/A Jasmijnstraat 32
8020 Oostkamp. Tel : 050/82.42.54.

Mededeling
Tweede modelspoortentoonstelling in het kader van 150 jaar spoorlijn Gent-Brugge-Oostende.
28 oktober 1988 : officiële opening.
Opening voor het publiek van 29 oktober 1988 tot en met 1 november 1988 telkens van 10 tot 18 uur in de zalen van het parochiaal centruum ,,De Koepel'' Geeraard Davidstraat 10, 8000 Brugge, wijk Kristus Koning. Bereikbaar met stadsbus, lijn 9, vanaf het IC IR station Brugge.
Mogelijkheid tot bezoek aan de drie clubbanen van onze vereniging. Modulebanen, tentoonstelling 150 jaar Brugge-Oostende, enz....

Mededeling van dhr. A. Vercauteren, Kan. de Meyerlaan 8, 9160 HAMME. Tel : 052/47.84.02.

35ste veiling :
zaterdag 17 december 1988 om 15u00 (spoor HO- 2-rail)
zondag 18 december 1988 om 10u00 (spoor OO-HO-varia)
Plaats : hotel SERWIR te Sint-Niklaas.

Spoorgroep Luxemburg
Hugo De Bot Acacialaan 8, 2508 Kesseld.
Tél : 03/480.57.59.

Deze gemengd Belgische-Nederlandse vereniging groepeert hen die in de spoorwegen in Luxemburg geïnteresseerd zijn.
De vereniging vergadert in regel tweemaal per jaar afwisselend in België en Nederland.
Uitwisseling van informatie over grootbedrijf en modelspoor. Gelegenheid tot diaprojecties en het laten rijden van modeltreinen.
Volgende vergadering vindt plaats in het lokaal van de Lierse Modelspoorwegen op zaterdag 1 oktober (Treintram-bus weekend!).
Plaats : Liers Ontmoetingscentrum, Den Bril 6, LIERS



Een van de laatste reizen van het type 60. Zie de oproep voor het behoud van 'n vertegenwoordiger van dit type.
Foto : G. Lejeune

3de FORUM FEBELRAIL
8 oktober 1988, van 10 tot 19 uur
Lokaal : MSCM de Pijl
Leuvensesteenweg, 417
2960 MECHELEN
Alle modelbouwers en treinliefhebbers hartelijk welkom!!!!
Ook diegenen die niet in een club zijn
De ganse dag in het teken van de
BELGISCHE TREIN
Modulebaan volgens belgische norm - belgische nieuwigheden - rollend materieel & toebehoren - vertegenwoordiging belgische clubs - tips en trucs van modelbouwers - clubbaan De Pijl in volle aktie - tijdschriften en boeken - tweedehands en koopjesmarkt -
KOM DUS VAN UW ZOLDER
OF UIT UW KELDER
MUIZEN - 8 OKTOBER
ONTMOETINGSPLAATS VAN ALLE TREINLIEFHEBBERS
MEN ZEGGE HET VOORT!!!!

RAIL MINIATURE MOSAN - NAMUR
Secrétariat et diffusion FERRO FLASH NAMUR :
P. Segers, rue des champs 22, 5800 GEMBLOUX; tél : 081/61.39.42.
Activiteiten van de club : maandelijkse bijeenkomsten op vrijdag (vanaf 19u30) op de vermelde data (23/09, 21/10). Het programma van deze bijeenkomsten wordt aangekondigd in het tijdschrift FERRO FLASH NAMUR. Overige vrijdagen : vanaf 20u00 - vrije bijeenkomsten - clubbaan in aanbouw.
Lokaal : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, te Jambes.

Mededeling Modelspoorclub ,,Oost-Brabant'' :
Modelspoorruilbeurs georganiseerd door Modelspoorclub Oost Brabant, zaterdag 19 november van 10-15 uur te Helmond (NL), Azalealaan 40, (+ 1 km vanaf station). Inlichtingen : G. Giepmans, 04920 - 23049.

De LOCO CLUB van BAS OHA (België) organiseert op zaterdag 19 en zondag 20 november een expositie in de ,,Salle du Casino, Rue de Romainville n° 1 te Bas Oha. Openingstijden : zaterdag : 14-20 uur, zondag : 10-20 uur. Zondag 20 november vindt er in bovengenoemde zaal eveneens een ruilbeurs plaats vanaf 10 uur. Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot : Loco Club de Bas Oha, Rue Bormans 36, B 5228 BAS-OHA.

Minimarkt

Te koop : Foto's en dia's Nederlandse Spoorwegen en Deutsche Bundesbahn, periode 1980 - 1988. R.H.H. v/d Meer, Mantingerbrink 105, NL 7812 MC EMMEN.

Molenstraat 73
4701 JP Roosendaal
Tel. : 01650-52827

't OUDE STATION

Kerkbuurt 238
3361 BN Sliedrecht
Tel. : 01840-19614

Treinen en Modelbouw

OPENING TWEEDE ZAAK IN ROOSENDAAL

Vanaf **DONDERDAG 6 OKTOBER** bent U van harte welkom in onze splinternieuwe winkel aan de **MOLENSTRAAT 73,** op ca. 10 min. van het station.
In de **grootste vitrines** van Nederland zijn alle modellen te bewonderen en op een **grandioze modelbaan** zijn 4 treinen, onder controle van een bloksysteem met arm- en lichtseinen, constant in aktie.
- Om **U in de feestvreugde te laten delen** ontvangt U **op 6, 7 en 8 oktober** bij aankopen vanaf F 100.- een **waardecoupon van 25%** van het bestede bedrag.
- Deze aktie betreft **alleen ,,voorraad''**artikelen en loopt gelijktijdig in Roosendaal en Sliedrecht.
- De waardecoupon kunt U van **12 oktober t/m 31 december 1988** in beide winkels weer besteden.

Openingstijden :	**Roosendaal :**	**Sliedrecht :**
dinsdag :	13.00-18.00	- -
woensdag :	10.00-18.00	13.00-18.00
donderdag :	10.00-18.00	09.00-21.00
vrijdag :	10.00-21.00	09.00-18.00
zaterdag :	09.00-17.00	09.00-17.00

't OUDE STATION : Uw speciaalzaak voor alle treinen, scenery, elektronika en bouwdozen (auto's, boten en vliegtuigen).



lage prijzen rijden België binnen...

Goed nieuws voor alle Fleischmann-fans!
Vanaf nu vind u bij uw dealer het volledige gamma Fleischmann-loks (zowel HO,N als de FMZ) aan heel aantrekkelijke droomprijzen.
Duitse topkwaliteit aan een Belgisch lenteprijsje.
Loop even langs bij uw dealer..!

de cuyper n.v.
Grondwetlaan 28, 1080 Brussel
Tel. 02/426.40.46

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis