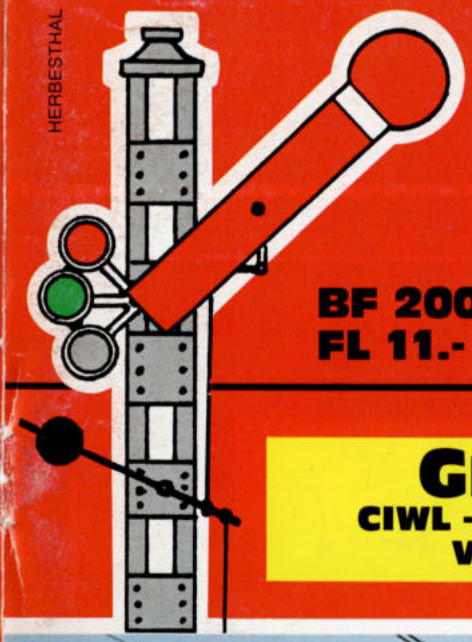
HERBESTHAL



Spoorweg JOURNAAL

20
NOVEMBER 88

BF 200.-
FL 11.-

Groots in modelbouw

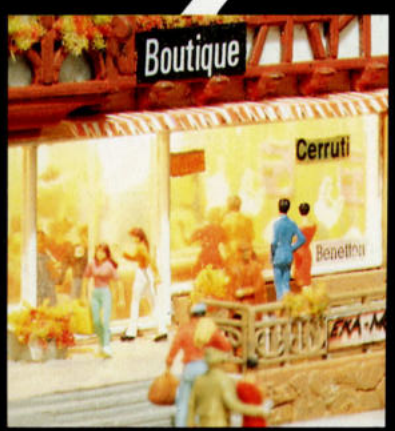
CIWL - NMBS type 26 - 150 jaar spoorwegen bij NS
Vakwerk - prachtige baan van MÄRKLIN



MET POSTER

VOLLMER®





Met de sfeervolle bouwpakketten van Vollmer bouw je op schaal je eigen modelwereld.



Alleenverkoop door

märklin

N.V. MÄRKLIN, 107, Kolonel Bourgstraat, B-1140 BRUSSEL

Märklin B.V. • Meerpaal 12B • 4904 SK Oosterhout • tel • 01620-60114

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. 20

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, F.J. Janssen.
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
Het type 26 van de NMBS	9
Viering 150 jaar spoorwegen in Nederland	13
De ,,C'' van MÄRKLIN	18
Vakwerk - Afl. 7	20
Wassalon bij de NMBS	24
Poster	26
Grote modelbouwwedstrijd : Met MÄRKLIN op een romantisch lokaalspoor	29
De SNCF BB 300 bij NS	38
LILIPUT's 01.10	41
De ,,Blauwe Enzian'' in model	42
Sporen door Zeeuws-Vlaanderen	44
Info's / Wetenswaardigheden / Fototips	48

Beste lezers,

U zult het al wel geconstateerd hebben : sedert enige maanden gaat de kwaliteit van Uw en ons tijdschrift met sprongen vooruit. Onze redactie, die uitsluitend uit vrijwilligers bestaat, fotografen zowel als scribenten, m.a.w. uit enthousiastelingen zoals U, is er in geslaagd aan de eisen die de lezers stellen tegemoet te komen.
Maar perfectie ligt altijd in het verschiet, dus deze redactie gaat niet op haar lauweren rusten. U zou 't enthousiasme 'ns moeten zien waarmee hier aan ieder volgend nummer van SPOORWEG JOURNAAL wordt gewerkt. Deze geestdrift vormt de absolute garantie voor het succes van ons maandblad.
Sedert nummer 14 hebben wij m.b.v. de resultaten van het mini-referendum van februari jl. een aantal van onze inzichten kunnen bijstellen. We zullen verderop nog nader op deze resultaten ingaan.
Eerst iets over de kwaliteit van SPOORWEG JOURNAAL. Toen ik pagina 30 van nr. 19 voor het eerst opsloeg bleek tot mijn verbazing de bovenste foto veel te donker ofschoon het origineel in zeer gave staat verkeerde. Twee pagina's verder sloeg mijn verbazing vervolgens om in ontzetting toen ik zag dat de technische tekening van de G 10 NMBS slechts gedeeltelijk was afgedrukt.
Wij zullen deze platen opnieuw laten drukken en op een afzonderlijk vel bij Spoorweg Journaal nr. 21 voegen.
En dan het referendum; altijd weer gevaarlijk die getallen, want de conclusie die men van te voren er graag uit had getrokken vindt men er maar al te gemakkelijk in terug. In ieder geval blijkt eruit dat de meerderheid van de lezers (+ 65%) wordt gevormd door modelbouwers die desalniettemin een warme belangstelling voor het spoor van schaal 1 :1 koesteren (waarbij de Zwitserse Spoorwegen zich in een buitengewone populariteit mogen verheugen).
20% van U zweert bij modelbouw of heeft geen mening. 15% van U is uitsluitend in het spoor als grootbedrijf geïnteresseerd, wat mij heeft verbaasd : ik had een lager percentage verwacht. Zoals U ziet, kan uit deze cijfers bijna iedere gewenste conclusie worden getrokken. Maar de enige echte graadmeter voor de kwaliteit van een product is het commerciële welslagen ervan. Alleen door ons daarop te richten zullen wij in staat zijn om ons product te verbeteren en de juistheid van onze beslissingen te bepalen.
Een ander belangrijk punt is het aantal ,,MÄRKLIN''-fans onder U (+ 38% van onze modelbouwende lezers). Wij zullen daarom meer redactionele pagina's gaan inruimen voor de ,,MÄRKLIN''-getrouwen, waarbij de bestaande kwaliteit van SPOORWEG JOURNAAL overigens gehandhaafd zal blijven omdat het aantal redactionele pagina's so-wie-so zal worden uitgebreid. Zo zal ieder het zijne kunnen blijven vinden en voor wie dat nog niet gold : in het vervolg zult U op Uw wenken worden bediend, let maar eens op!

De redactie

Poster : Dankzij de medewerking van het personeel van de CFL te Trois Vièrges kon deze unieke foto gemaakt worden van de 1604 van de CFL, omkadert door de 6005 en de 6215 van de NMBS. Met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kunnen wij stellen dat het de eerste maar ook de laatste maal was dat deze twee Belgische diesellocs de sporen van de CFL bereden. **Foto : Max Delie, 06-08-1988.**

Foto voorpagina : Museumloc 3737 komt als losse locomotief langs seinhuis B het emplacement van Roosendaal oprijden, 06-09-'88. **Foto : Harrie Peters**

De „Compagnie Internationale des Wagons-lits"



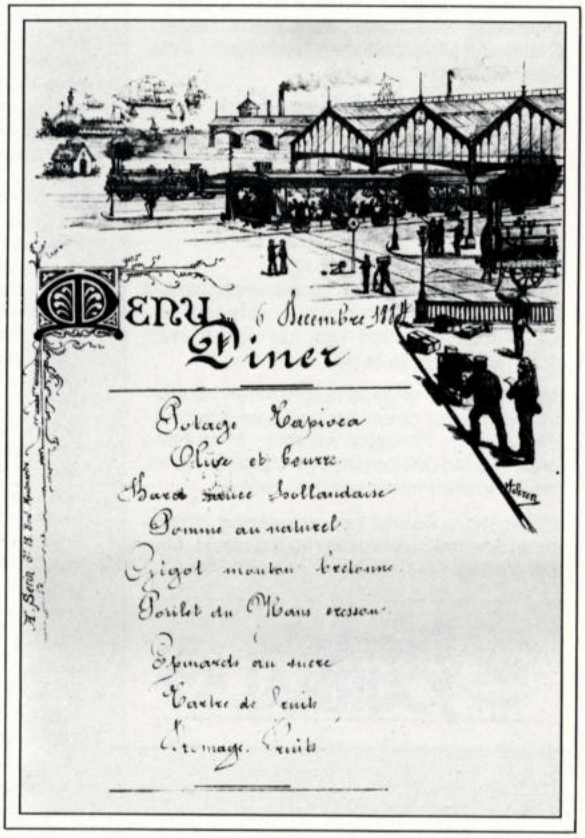
De stalen restauratierijtuigen van de CIWL

Toen de CIWL in de jaren 30 de Pullman rijtuigen liet bouwen, had zij tevens het voornemen haar restauratierijtuigenpark te vernieuwen.
Deze modernisering kreeg in 1925 beslag met de levering van het eerste, volledig stalen restauratierijtuig. Dit rijtuig kreeg nummer 2963 en werd gebouwd bij DYLE & BACALAN.
Met het gereedkomen van restauratierijtuig nr. 4264 in de bedrijfshallen van „SIMMERLING" was de serie in 1951 compleet. Gezien de omvang van de materie en teneinde de verschillende categorieën restauratierijtuigen beter te kunnen onderscheiden volgt in onderstaande tabel een overzicht :

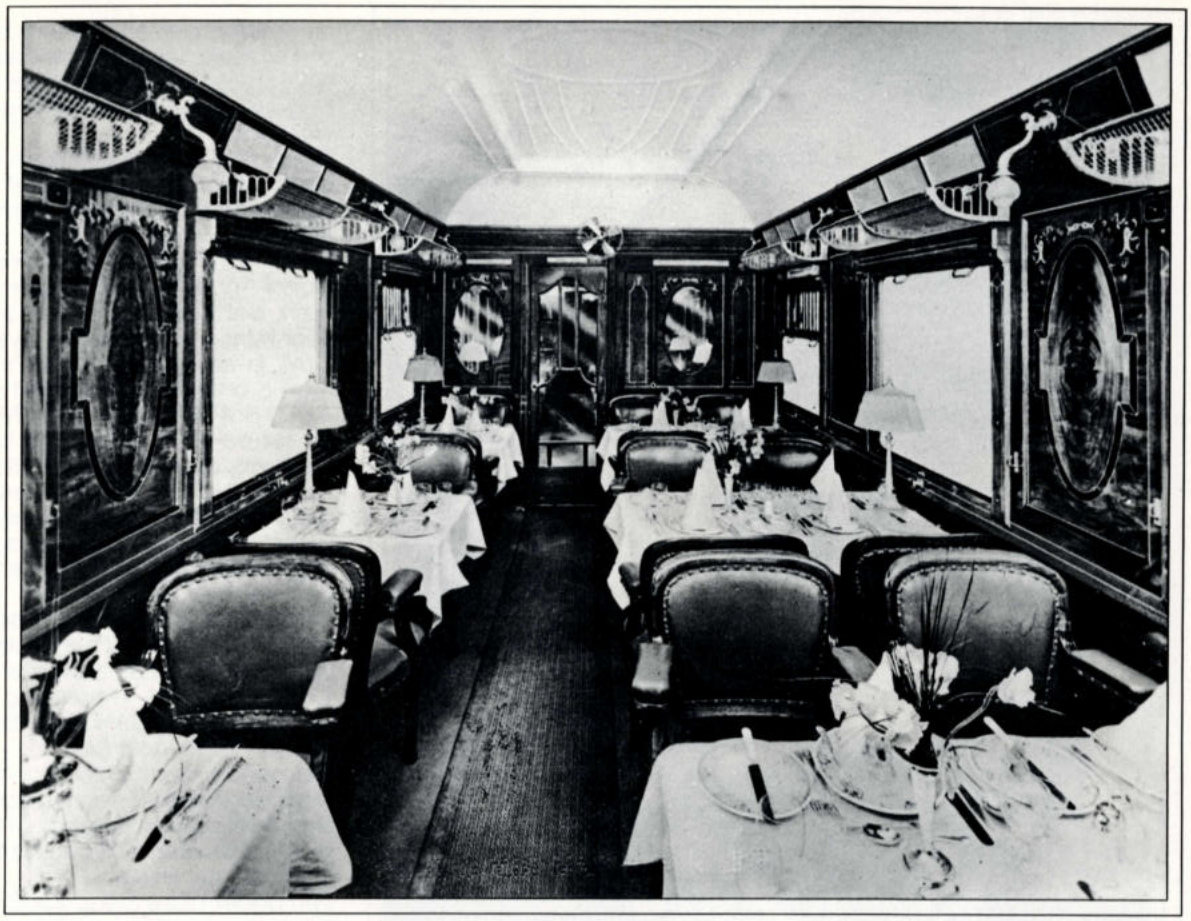
- serie 2749 tot 2773	1926 REGGIO EMILIA	(I)
- serie 2819 tot 2838	1926 DYLE & BACALAN	(B)
- serie 2852 tot 2881	1925 SMETHWICK	(GB)
- serie 2968 tot 2982	1927 REGGIO EMILIA	(I)
- serie 3341 tot 3360	1927 AYTRE	(F)
- serie 3578 tot 3587	1928 AYTRE	(F)
- serie 3628 tot 3647	1929 AYTRE	(F)
- serie 3663 tot 3682	1930 AYTRE	(F)
- serie 3693 tot 3702	1932 GANZ	(H)
- serie 3778 tot 3787	1932 CEGIELSKI	(PL)
- serie 4201 tot 4218	1940 NIVELLES	(B)
- serie 4219 tot 4224	1939 CEGIELSKI	(PL)
- serie 4225 tot 4241	1949 REGGIO EMILIA	(I)
- serie 4242 tot 4249	1943 ARAD	(R)
- serie 4255 tot 4264	1951 SIMMERING	(A)

Aan dit overzicht kunt U wel aflezen dat de „Compagnie" ook „Internationale" was wanneer het op bestellen van materiaal aankwam. Overigens bevat bovenstaande tabel uitsluitend een opsomming van „pur sang" restauratierijtuigen, d.w.z. dat alleen die rijtuigen zijn opgenomen die van het begin af aan als restauratierijtuig fungeerden. Restauratierijtuigen die naderhand op een ouder onderstel (voorheen WL/WR teak) waren gebouwd, de Pullman rijtuigen en de omgebouwde restauratierijtuigen zullen in volgende artikelen aan de orde komen.
Het is zonder uitzondering eenvoudiger om de carrière van een Pullman rijtuig te volgen dan die van een Pullman restauratierijtuig, omdat de laatste

1. Twee restauratierijtuigen in de werkplaats van Oostende (1988). ***Foto : D.P.***



2. Een „collector's item" : 'n menukaart die werd gebruikt in 'n restauratierijtuig dat deel uitmaakte van de ORIENT-EXPRESS van 1884. ***Foto : Collectie CIWL*** ©



3. Interieur van een restauratierijtuig in zijn oorspronkelijke staat : let 'ns op het schitterende houtwerk. ***Foto : Collectie CIWL*** ©

over het algemeen minder verheven en vaak ook meer geisoleerde diensten verrichtten. Het gebrek aan prestige wordt echter ruimschoots gecompenseerd door een langere levensduur : in tegenstelling tot de Pullman-personenrijtuigen zijn er ook vandaag de dag nog steeds enkele ,,restaurants bleus'' in actieve dienst bv. in Italië vervangen ze soms de TEE/IC restauratiewagens of treden ze in de plaats van defecte ,,Self-Service'' rijtuigen; in Spanje en Portugal rijden ze nog mee in de ,,gewone'' dienstregeling).
Gedurende bijna vijftig jaar hebben deze rijtuigen Europa tot in alle hoeken doorkruist, van Turkije tot Portugal en van Italië tot Denemarken. Illustere gezelschappen zijn vorstelijk onthaald in deze rijtuigen, die deel hebben uitgemaakt van beroemde internationale verbindingen (die vaak door de CIWL zelf waren gecreëerd) zoals de ORIENT-EXPRESS (Parijs - Boedapest), de SIMPLON-ORIENT EXPRESS (Parijs - Istanboel), de NORD-EXPRESS (Parijs - Berlijn), de ARLBERG-EXPRESS (Wenen - Parijs) of de ROME-EXPRESS (Rome - Parijs). Dankzij het personeel van de CIWL-restauratierijtuigen heeft de ,,gastronomie sur rail'' van de CIWL jarenlang in hoog aanzien gestaan.
Tot slot een kleine anecdote : toen in 1925 met de tien ,,Britse'' Pullman's van de PCC (zie het CIWL-artikel in nr. 17) ook vier nieuwe restauratierijtuigen op het Europese vasteland arriveerden (nr. 2870, 2871, 2872 & 2873 - serie 2852 - 2881), vond de inspecteur te Tourcoing dat ,,die nieuwe'' maar even onder de ,,gabarit'' (controlepoort voor hoogtemeting) door moesten : zoveel groter leken ze in vergelijking met de, kleinere, Britse rijtuigen.

4. Dit rijtuig, dat uit Duitsland is ,,gerepatrieerd'', verkeert nog in camouflage-uitvoering; werkplaats van Saint Denis, 1945. ***Foto : Collectie CIWL*** ©



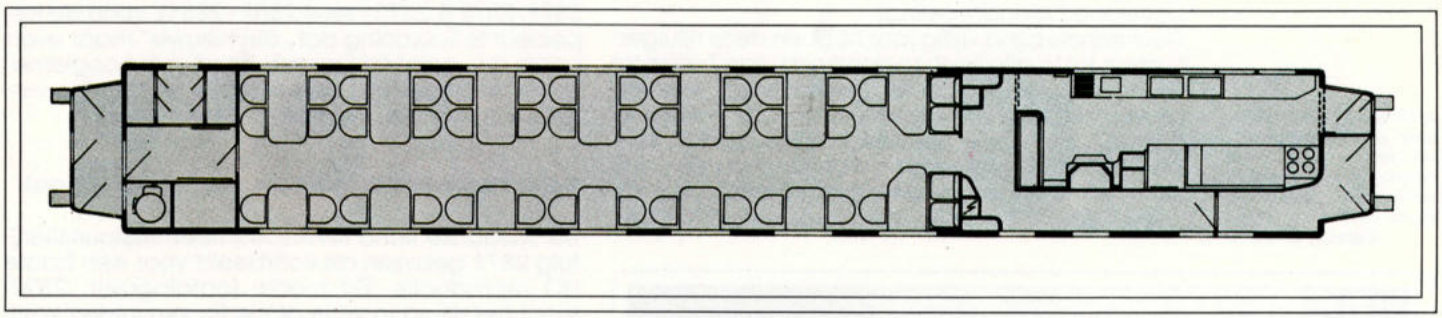
De restauratierijtuigen als model op schaal

De Italiaanse firma RIVAROSSI heeft restauratierijtuig 2871 gekozen als voorbeeld voor een fraaie HO reproductie. Dit model (catalogusnr. 2590) toont het rijtuig in volle glorie (in vergulden kozijnen gevatte ramen, schemerlampjes op tafel etc.). Excellent graveerwerk en een zeer verzorgde afwerking staan hier borg voor een klasse-product dat op 't gebied van schoonheid en natuurgetrouwe nabootsing niets te wensen overlaat. Draaistellen, dakwerk, uiteinden van de bovenbouw, het interieur, alles ziet er even goed uit. Alleen de wielen zijn naar verhouding iets te groot, maar laten we niet vergeten dat dit soort materieel niet alleen voor de vitrine bestemd is, maar ook voor het onderhouden van diensten op modelspoorbanen in alle soorten en maten, zelfs op modelspoorbanen waar de rails niet sluitend zijn samengevoegd of onregelmatig verlopen.
In het verleden werd dit model geleverd met het D.I.C. systeem van ingebouwde constante verlichting, maar deze accessoires worden er tegenwoordig niet meer bijgeleverd; op deze manier heeft men de prijs niet hoeven verhogen. Die prijs lijkt hoog, maar is, gezien de kwaliteit van 't product, alleszins redelijk te noemen. Met de bijgevoegde



5. Kijkje in de keuken van een restauratierijtuig. Authentieke opname. ***Foto : Collectie CIWL*** ©

nummerborden en bestemmingsplaten (U kunt kiezen uit maar liefst tien trajecten) kunt U zelf de „finishing touch" aanbrengen; ook hier weer hetzelfde hoge niveau van afwerking en natuurgetrouwe weergave.
Plaats dit restauratierijtuig in een realistisch landschap, sluit de ogen en snuif de prikkelende geur op van de rook die de schoorsteen verlaat..... het zal Uw bewondering voor dit staaltje van „railkunst" slechts doen toenemen.
Naast RIVAROSSI heeft ook FRANCE-TRAINS, een merk dat borg stond voor vakmanschap, ongeveer twintig jaar geleden diverse modellen van de CIWL in productie gebracht. Als voorbeeld had men o.a. gebruik gemaakt van restauratierijtuig 4217, dat in België door NIVELLES was gebouwd en tot de serie 4201-4218 behoorde (zie tabel). Ondanks de vorderingen die men sedertdien op het gebied van graveerwerk en afwerking heeft geboekt, kan dit aantrekkelijke model de vergelijking met een hedendaags product glansrijk doorstaan, getuige bv. het schitterend weergegeven CIWL-logo. Voor het verschijnen van de RIVAROSSI-modellen vormden die van FRANCE-TRAINS zonder twijfel het beste wat de markt te bieden had. Jammer dat deze firma niet meer bestaat, want met toepassing van hedendaagse technieken zou FRANCE-TRAINS voor ware meesterwerken kunnen zorgen.
Het genoemde model (cat. nr. 301) komt hier en daar ongetwijfeld nog in verzamelingen voor; met een beetje geluk komt U het nog op een ruilbeurs tegen. Aarzel dan niet en sla een slag waar U nooit spijt van zult krijgen.
Een ander Frans merk, JOUEF, levert alweer enige jaren een model van restauratierijtuig 2975 (cat. nr. 5300). Evenals restauratierijtuig 2971 van RIVAROSSI (cat. nr. 2594) draagt het de UIC-nummering van 12 cijfers; het RIVAROSSI model rust echter op MINDEN-DEUTZ draaistellen, een detail dat maakt dat men het aan het begin van periode IV dient te plaatsen.
Volledigheidshalve vermelden wij ook nog de volgende modellen. KLEINBAHN en KLEIN-



7. Restauratierijtuig 4217 van FRANCE TRAINS. ***Foto : Collectie CASINI***





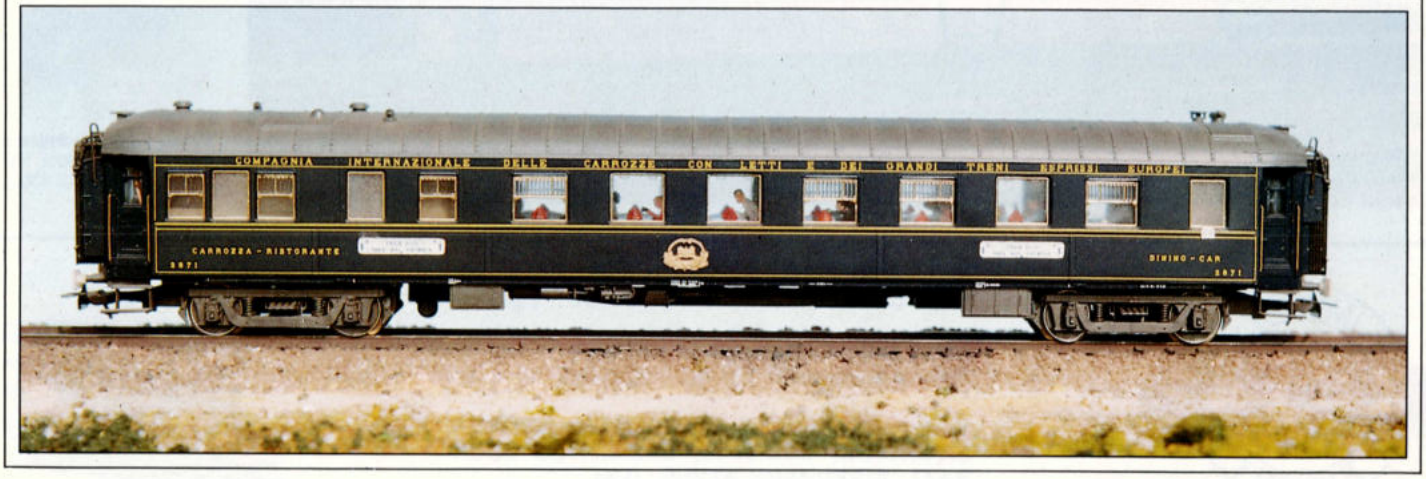
8. In een magnifiek gerestaureerd restauratierijtuig zit de stemming er goed in. Op kop de NS 3737 die voor de pers een voorpremière geeft.
Foto : Harrie Peter

6. Tekening van restauratierijtuig 2869 dat door Smethwick te Birmingham werd gebouwd (gerestaureerd door de werkplaats van Oostende in 1987).

9. Restauratierijtuig 2871 als model van RIVAROSSI. ***Foto : Collectie CASINI***

MODELBAHN, beide deel uitmakend van een en dezelfde firma, hebben een replica in de catalogus (nr. 386) van de serie 4255 - 4264, die in Oostenrijk werd gebouwd.
JOUEF maakte vroeger, voordat deze firma met een geheel vernieuwde CIWL-collectie op de markt kwam, een model van rstauratierijtuig 4216 (cat. nr. 5600). Maar zowel dit model als zijn Oostenrijkse compaan hoort eerder thuis in de categorie ,,speelgoedjes'' dan in die van de natuurgetrouwe reproducties. Deze rijtuigen werden geofferd op het altaar van de god die ,,kleine banen'' heet : ze werden 40 tot 50 mm ingekort (20%)!
In het verleden waren er nog drie merken -nu ter ziele- met modellen van CIWL-restauratierijtuigen in hun catalogus : ROSSI met de 4209, PMP-Rateau met de 4215 en PMP met de 4218 (alledrie naar de serie 4201-4218). Alhoewel deze modellen een stuk ouder zijn dan de zojuist besproken producten van JOUEF en KLEINBAHN komen ze er op het punt van afwerking en nauwkeurigheid van schaal aanzienlijk beter van af.

P. Casini



RIVAROSSI HO / N

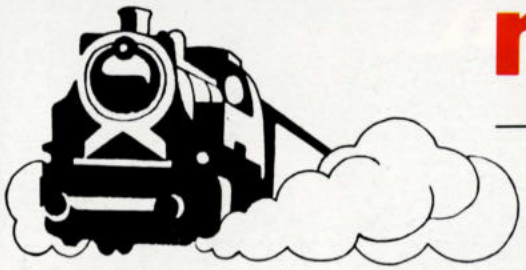
CODACO CHAUSSÉE DE NINOVE 1072
TEL. 02-521.70.39 - 1080 BRUXELLES/BRUSSEL

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

DJH / VIP-Car NU LEVERBAAR

BINNENKORT KOMT DE BLAUWE UITVOERING



IN BOUWPAKKET

KANT-EN-KLAAR
ALLEEN
OP AANVRAAG

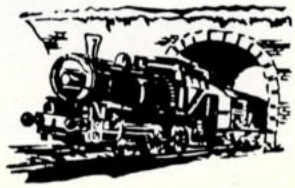
Verdere NS modellen :
NS 7000, NS 3900, NS 6300, NS 5000, NS 4300, op aanvraag.

IMPORT ZETA EXPORT

ZETA Nederland : Van Broekhuisenstraat 35
5324 CZ Ammerzoden / Tel. 04199 - 1333

ZETA België : Halenstraat 45
2008 Antwerpen / Tel. 03 - 2358089

Vertegenwoordiging van LILIPUT, MERKUR, EISENBAHN JOURNAL, SPOORWEG JOURNAAL, EISENBAHN REVUE, DJH
CATALOGI : LILIPUT : FL 7,50 / BF 150,-
MERKUR : FL 4,- / BF 75,-





1. De 26.050 van de N.M.B.S. was het grote voorbeeld voor het LILIPUT model. Let 'ns op de elektrische lamp welke centraal op de bufferbalk is gemonteerd alsook op de petroleumlamp op de rookkamerdeur.

Foto : N.M.B.S. - Verzameling Neve

Het type 26 van de N.M.B.S.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog stelde het verder oprukken van de Duitse troepen aan het Oostfront de DR voor enorme problemen. Door de hevige weerstand van de Russen was er ditmaal geen sprake van een Blitzkrieg en diende steeds meer materieel en manschappen aangevoerd te worden. De bevoorrading van deze verafgelegen troepen was uiteraard van het grootste belang. Door het gebrekkige onderhoud en beschadigingen als gevolg van oorlogshandelingen diende een toenemend aantal oudere machines vervangen te worden. De bouw van de BR 50 (NMBS type 25) loste niet alle problemen op, vermits deze lok uit te veel onderdelen was samengesteld en de bouw te lang duurde.

Voor de ontwikkeling van een totaal nieuw lokomotieftype was er geen tijd. Men besloot dan om nogmaals de BR 50 te vereenvoudigen. Er was reeds een vereenvoudigde versie in bouw, de BR 50 ÜK, maar de bouwtijd van de nieuwe lok diende nog verder ingekort te worden ; met als gevolg dat er zeer drastische vereenvoudigingen werden doorgevoerd. Van de +/- 6000 onderdelen waaruit een BR 50 was samengesteld werden er +/- 1000 weggelaten, en werden er nogmaals +/- 3000 andere onderdelen sterk vereenvoudigd. Dit gebeurde niet alleen om de konstruktietijd in te korten maar meer nog om materiaal uit te sparen want de grondstofschaarste liet zich in 1942 reeds sterk voelen. Er was een levering van 15000 lokomotieven voorzien in een tijdspanne van twee jaar, en dat aantal konden de Duitse lokomotieffabrieken alleen niet aan.

Bijgevolg werden de lokomotieffabrieken in de bezette gebieden ook verplicht om dit type te bouwen. Op 24 juli 1942 werd bij vier Belgische bedrijven (Cockerill, Tubize, Haine St.Pierre en La Croyère) een bestelling van 200 machines geplaatst. Aangezien de reeds eerder geplaatste bestelling van de lokomotieven van de BR 50 (type 25 NMBS) eerst afgewerkt diende te worden, en er bovendien een groot aantal onderdelen uit Duitsland moest komen waarvan de levering zeer veel vertraging opliep, kon pas in 1944 met de bouw van deze nieuwe lok begonnen worden. Na de bevrijding van België, werd er met man en macht gewerkt om deze machines zo snel mogelijk af te bouwen.

De eerste lok, de 2600, verliet de fabriekspoorten van Tubize op 11 augustus 1945. De eerste twaalf lokomotieven werden toegewezen aan de stelplaats Schaarbeek die ze voornamelijk inzette in de reizigersdienst. Hun verblijf in de Brusselse stelplaats was echter slechts van korte duur want door de levering van de nieuwe types 29 moesten ze daar weg. Elf machines verhuisden naar Bertrix en één, de 26.006, ging naar Latour. In het totaal werden er 41 machines te Bertrix en 35 te Latour gestationeerd. In deze aantallen zijn de overgeplaatste lokomotieven van Schaarbeek inbegrepen.

De overgebleven machines werden bij de stelplaats Renory ondergebracht. Tevens werden er 10 machines aan de CFL verkocht waar zij het typenummer 56 kregen. Bertrix en Latour zetten hun machines in op de toen druk bereden Athus-Maaslijn, voor het zware ertsverkeer tussen het Lotharingse industriegebied en de metaalindustrie van Charleroi en Luik. Die van Renory verzorgden de diensten op Maaslijn tussen Visé en Jeumont en verder ook naar Brussel, Leuven en het Limburgse kolenbekken. In 1950 werden de machines van Renory overgebracht naar Kinkempois. Vanaf 1955 werden ze daar verdrongen door de nieuw geleverde diesellokomotieven van de types 202 en 203. Er werden 12 machines naar de stelplaats Montzen verwezen die ze inzette op de lijnen naar Aken, Kinkempois en Hasselt.

Doch de konkurrentie van de nieuwe diesels werd te groot, zodat de NMBS op 28 januari 1955 besliste dat er 40 lokomotieven geen groot onderhoud meer mochten krijgen. De buitendienststelling volgde dan ook tussen 1955 en 1957 waarbij in 1957



2. De specialisten van het Oostenrijkse merk LILIPUT zijn ware meesters in het creëren van hyperrealistische, feilloos functionerende modellen. Bij het realiseren van de 26.050 van de NMBS heeft men vrijwel geen concessies hoeven doen. ***Foto : H.K.***

niet minder dan 35 machines werden afgesteld. De verdere buitendienststelling werd in 3 etappes uitgevoerd.
Overeenkomstig de beslissingen van de Raad van Beheer van de NMBS van 12 juli 1957 en 29 april 1960 werden telkens 10 machines naar de schroothoop verwezen. De beslissing van 24 februari 1961 betekende het einde voor de laatste 30 machines waarvan de laatste 6 in november 1963 te Latour buiten dienst gesteld werden. Aangezien de NMBS van oordeel was dat het type 26 geen typisch Belgische lok was werd er geen enkel exemplaar voor het toekomstige spoorwegmuseum bewaard - spijtig!

De 26.050

Daar het model van LILIPUT dit nummer draagt volgt hier de levensloop van deze machine. Deze lok werd gebouwd door Haine-Saint-Pierre met het fabrieksnummer 1914 en werd op 11-9-1945 door de N.M.B.S. in de boeken opgenomen. De 26.050 was een van de 12 machines die bij de stelplaats Schaarbeek in dienst werd genomen, en voornamelijk in de reizigersdienst werd ingezet, vooral op de lijnen naar Luik en Verviers zowel als naar Namen.
De inzet geschiedde in een gemeenschappelijke reeks tezamen met het type 25. In maart 1946 volgde dan de overplaatsing naar Bertrix. Zoals hierboven reeds vermeld was de Athus-Maaslijn het voornaamste inzetgebied van deze lok. Meestal werden de zware ertstreinen in dubbeltraktie getrokken met een tweede type 26 of type 25. Maar er waren ook diensten naar Luik en Bastenaken.
Toen de diensten voor het type 26 in mei 1960 werden afgeschaft verhuisde de 26.050 samen met de 26.007 en 26.078 naar Montzen. Hier werden de 26-ers meestal ingezet op de lijnen naar Kinkempois over Visé en naar Hasselt, en natuurlijk ook naar Aachen-West. In september 1961 werd de 26.050 buiten dienst gesteld.

Max Delie



3. Paul Pastiels fotografeerde de 26.084 in het station van Virton-St-Mard in augustus 1963. Deze lok heeft slechts de op de bufferbalk gemonteerde elektrische lamp.

De 26.050 als model

Begin 1981 bracht het Oostenrijkse merk LILIPUT een model op de markt van de Duitse stoomlok BR 52. Enkele maanden later volgde een versie van het overeenkomstige Belgische type 26. Gezien het sukses van dit model en dat ondanks de relatief hoge prijs werd er door LILIPUT besloten dit jaar een nieuwe oplage op de markt te brengen.
De door LILIPUT gekozen uitvoering is deze van de 26.050, uitgerust met badkuiptender. De lokomotief behoorde in die gedaante een tijd lang tot de stelplaats Bertrix. Het model valt op door zijn sierlijke vorm en fijne detaillering. Gevolg hiervan is wel dat het met de nodige omzichtigheid moet behandeld worden, daar sommige van de aangebrachte onderdelen uit breekbare kunststof vervaardigd zijn. De kleur is goed te noemen, op de zwarte ketelbanden na die op het grote voorbeeld groen waren, de opschriften zijn korrekt aangebracht. Alleen hadden de cijfers op de rookkastdeur en aan de achterzijde van de tender iets groter mogen zijn.
Alhoewel de detaillering dus zeer fijn te noemen is, heeft de Belgische versie wel enkele fouten geërfd van de oorspronkelijke Duitse versie. Zo heeft het model vooraan twee lampen op de bufferbalk staan, daar waar er slechts één was in werkelijkheid. Deze lamp stond bij het voorbeeld in het midden. Tevens was er een lamp aangebracht op de rookkastdeur. Deze ontbreekt op het model. De baanruimers die het loopwiel beschermen, zijn van het Duitse type, en niet van het eenvoudigere Belgische.
De grootste afwijkingen t.o.v. de werkelijke lokomotief zijn te vinden aan het machinistenhuis. Dit is van het gesloten type, daar waar de Belgische types 26 een open machinistenhuis hadden. Op het dak van het machinistenhuis bevindt zich een verluchtingsklep. Deze was op de Belgische machines niet aanwezig. Ze bezaten namelijk verluchtingsroosters in het dak. Een zeer goede indruk maakt de zeer fijn uitgevoerde



4. Op 11-11-1964 stond de 26.038 op een afstelspoor buiten de stelplaats Latour te wachten op zijn verschroting. **Foto : Max Delie**

schuifbeweging, en het feit dat er dankzij de aandrijving in de tender, een vrije doorkijk bestaat onder de ketel.
De aandrijving gebeurt door een grote driepolige Bühlermotor, met vliegwiel. Via wormwielen aan beide zijden van de motoras worden de eerste en laatste as van de tender aangedreven. Deze beide assen zijn voorzien van anti-slipbanden en verlenen het model ruim voldoende trekkracht. Door een goed gekozen overbrengingsverhouding verschaft deze aandrijving het model een langzame loop, en een voorbeeldig lage maximumsnelheid. De beide draaistellen van de tender zijn echter fiktief. De vier assen zitten in een vast frame en het gevolg daarvan is dat de lokomotief een minimum boogstraal van 45 cm nodig heeft.
De tender is met de lokomotief verbonden door middel van een speciaal.afgeveerd koppelstuk. Dit zorgt ervoor dat ook in de bogen de afstand lok-tender minimaal blijft. Mede door de zijdelings verschuifbare toegangsborders tot het machninistenhuis wordt hierdoor een goede optische indruk verkregen wanneer er door bochten gereden wordt. Wat dat laatste betreft dient nog speciaal vermeld te worden dat het aanbrengen van de beschermhulzen der zuigerstangen, welke los in de verpakking zijn bijgevoegd, de benodigde minimumboogstraal nog aanzienlijk vergroot. Daar de zijdelingse uitwijking van de voorloper hierdoor beperkt wordt, heeft men dan een minimumboogstraal van 1meter nodig. Tenzij men over een grote modelbaan met ruime boogstralen beschikt of de lok bedoeld is als vitrinemodel, is het aan te raden het aanbrengen hiervan eenvoudigwegachterwege te laten.
Verder beschikt het model nog over enkele gadgets, zoals verende buffers, en een rode verlichting van de vuurhaard. Dit maakt de lok, vooral in het donker, tot een opvallende verschijning op de modelbaan. Als slotindruk kan gesteld worden, dat ondanks enkele afwijkingen t.o.v. het prototype en de nodige omzichtigheid waarmede het model op de baan moet ingezet worden, het hier om één van de indrukwekkenste modellen van een Belgische stoomlok gaat die kant en klaar te koop is.
Met een lange goederen- of ertstrein aan de haak vormt de lok een imposante verschijning op een Belgische modelbaan die gesitueerd is in tijdperk III.

Jef Engels



5. Mooi hè, die 26.050 van LILIPUT? In de haast van 't fotograferen hebben we niet alle bijgeleverde accessoires aan kunnen brengen. Het gerucht gaat dat LILIPUT nog een kleine serie van types 26 met een ander nummer op de markt zal brengen. **Foto : H.K.**

LIMA

NIEUW **NIEUW**

SORRY!!

De nieuwe NS DUBBELDEKKER-SET no. 14 9723K is ongeveer 1 maand verlaat.

Ook de AEGON-trein is wat later!

Met de excuses van Lima.

Lima denkt dat liefhebbers wel willen wachten.

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

1839 · 1989

150

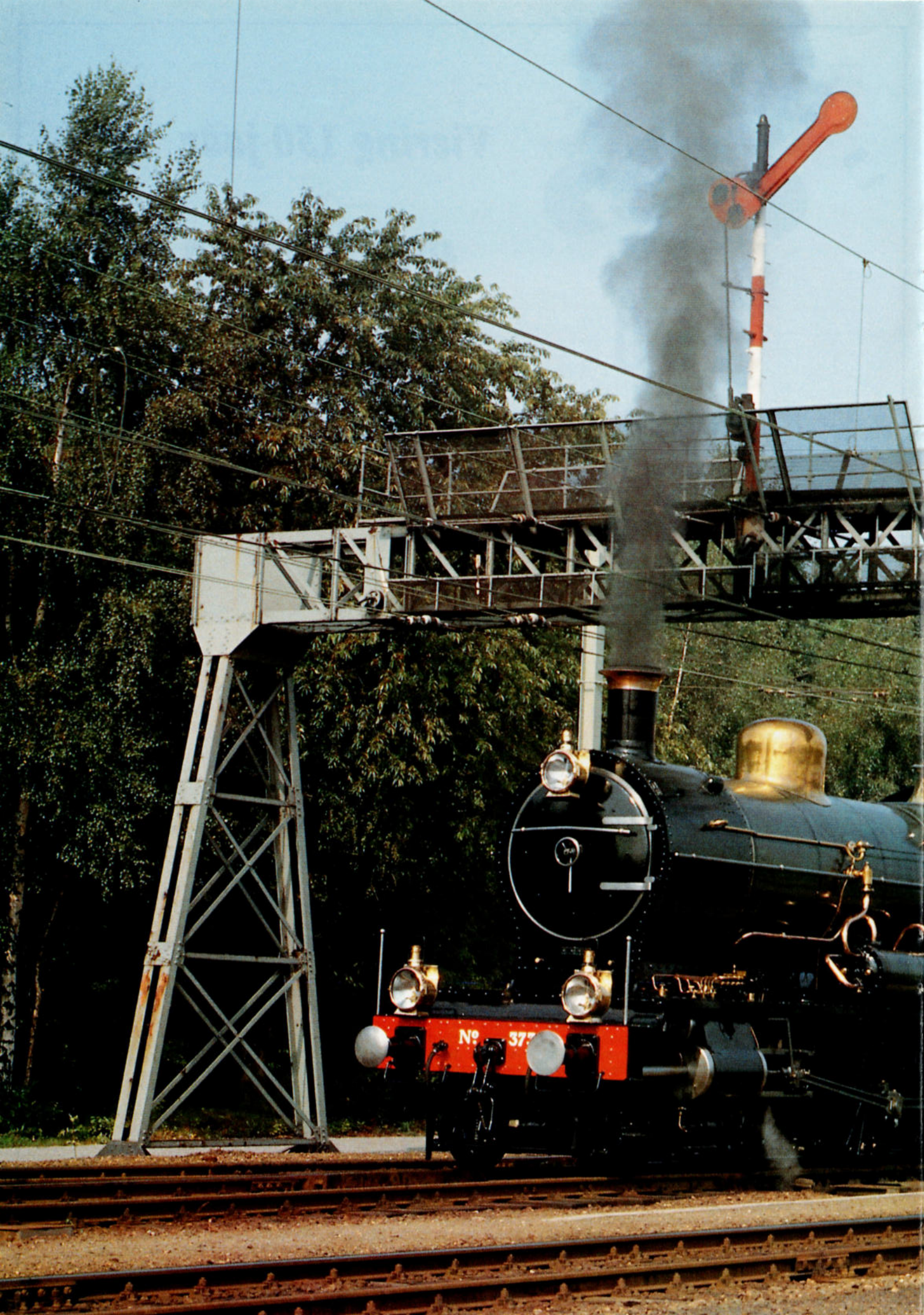
Viering 150 jaar spoorwegen in Nederland van start



Dinsdag 6 september 1988, het voormalige rangeerterrein en locomotievendepot Watergraafsmeer is in de vroege morgenuren in dichte nevelen gehuld. Forensen en andere reizigers zoeven langs in dubbeldekkers, koplopers en Plan T's. Voor hen is het een ochtend zoals alle andere. Diverse spoorwegliefhebbers zoeken naargeestig in de dichte mist, want hier moet het vandaag toch allemaal beginnen? NS zal in de loop van de morgen ,,opening'' van zaken geven omtrent het jubileum, zoals dat in 1989 gevierd zal gaan worden. En om deze opening luister bij te zetten zal stoomloc 3737 ingezet worden vanaf de Meer, zoals dit terrein in vakkringen aangeduid wordt.
Plotseling doemt zij uit de mist op, blazend en rokend. De ouderwetse sfeer proeft en ruikt men boven alles uit. Naast de grote werkplaatshal staat loc 3737, schitterend opgepoetst, in topconditie. Woorden van lof schieten te kort voor iedereen die aan de restauratie van deze snelloper heeft meegewerkt. Als een kostbaar juweel ziet zij er uit. Toch is haar uur nog niet gekomen. Eerst nog zal Drs. L.F. Ploeger, president-directeur van NS, een persconferentie geven in een van de zalen van het Centraal Station in Amsterdam. Een persconferentie die, naar zoals later zal blijken, voor de hobbyïsten nauwelijks of geen nieuws zal brengen. Op vragen die de spoorenthousiasten interesseren wordt voortdurend ontwijkend geantwoord. Ook de projectleider van NS-150, Ir. F.D. Andreoli geeft wat dat betreft weinig duidelijkheid. Het is toch immers al geruime tijd bekend dat de 3737 zal gaan rijden evenals het blokkendoosstel en de inzet van ,,De Arend'' is voor insiders beslist geen nieuwtje.
Maar wat er verder nog staat te gebeuren met historisch materieel of wat er te zien is op de materieelshow, die op het emplacement van Utrecht CS zal worden gehouden, blijft vaag. Beide heren

1. Het materieel van de ,,Pullmanexpress'' met loc 3737 komt van emplacement Watergraafsmeer naar spoor 2 van het Amsterdamse Centraal Station, 06-09-'88.

***2. Foto volgende 2 pagina's :** Na 30 jaar terug in Roosendaal, alsof er niets veranderd is ..., 06-09-'88.*







3. De NS 3737 werd met groot succes gerestaureerd in de werkplaats van de particuliere spoorwegmij. Hoorn - Medemblik. Deze foto werd genomen tijdens de inaugurele tocht op 6 september 1988.

Foto : Richard de Leeuw

5. SHM-werkplaatschef Marius van Rijn smeert het binnenliggende drijfwerk van de 3737. Amsterdam CS, 06-09-'88.

4. De laatste voorbereidingen voor de rit naar Rotterdam vinden plaats in de ochtendnevel rond de voormalige lijnwerkplaats Watergraafsmeer in Amsterdam, 06-09-'88.

houden duidelijk een forse slag om de arm; er is een verzoek gericht aan diverse Europese spoorwegmaatschappijen, zelfs uit het Oostblok, om locomotieven te leveren voor de locparade die ter hoogte van het postperron zal gaan plaats vinden. Wat er echter richting Nederland komt is nog geheel onzeker. Duitse hobbybladen weten te melden dat er vanuit Keulen en Essen dagtrips zullen worden georganiseerd naar Utrecht. Als trekkracht voor deze treinen wordt loc 41 360 genoemd. Koppeling 1111 geeft wat dat betreft iets meer aan de buitenwereld prijs.

Aan de materieelshow zullen in ieder geval deelnemen de dubbeldekkers van de Lübeck-Büchener-Eisenbahn, de DB V200.007, uit Engeland komt onze eigen 1502, nu echter in zijn groen BR 27000-uitmonstering. Deze loc zal het beslist goed kunnen vinden met de 1501 uit Rotterdam. Ook de TGV, de ICE en de Pendolino hebben een uitnodiging ontvangen, tot op heden echter is hierop nog niet positief gereageerd. Voor de locparade hebben zich de volgende deelnemers ingeschreven : NS 3737, SHM 7742 Bello en loc 657 van de MBS. Ook één van de in ons land aanwezige ex DB 23'ers zal van de partij zijn.

De deelname van de Belgische 12.004, de Engelse Mallard die met 203 km/h het wereldsnelheidsrecord voor stoomloc's op haar naam heeft staan, de Zwitserse 2978 en de Franse 141R420 staat op dit moment nog niet vast.Overigens zal de 3737 op dinsdag, donderdag en zaterdag niet aan de parade deelnemen omdat zij op deze dagen rondrit-







ten zal rijden. Aan de trekhaak van de 3737 zullen een aantal plan E-rijtuigen hangen, die in de oorspronkelijke beschildering en klasse-aanduiding zullen worden teruggebracht. Het zal dus weer mogelijk zijn om een reisje derde klasse te maken. Het blokkendoostweewagenstel zal een pendeldienst onderhouden tussen Utrecht CS en het Spoorwegmuseum dat tegen die tijd van binnen geheel gerenoveerd zal zijn. Het zwaartepunt van de jubileumviering zal echter de toekomst van NS zijn.

NS wil een dynamisch bedrijf zijn met de blik gericht op de toekomst en daar hoort terugblikken op de historie nauwelijks bij. Uiteraard hoort vooruitkijken ook bij onze hobby, maar bij de meesten van ons zal de historie het winnen. Merkwaardigerwijs maakt NS vandaag, 6 september 1988, toch van de nostalgie gebruik om, althans voor de pers, deze jubileumviering te beginnen. De werkelijk schitterende Pullmantrein is afgehuurd om op deze dag de pers te vervoeren. Eén van de rijtuigen is Pullman salonrijtuig 4129 uit 1927 dat eigendom is van de Staatsmijnen en in de NS-hoofdwerkplaats Tilburg in de originele staat is teruggebracht.

DSM heeft het rijtuig voor de duur van de jubileumviering aan NS uitgeleend. Met deze zeer luxe nostalgie-express wordt de pers van Amsterdam via Haarlem naar Rotterdam gebracht, geheel omringd met de luxe en het comfort welke het reizen in deze treinen gedurende de jaren twintig en dertig met zich meebracht.

Het is waarlijk een genot om dit eens te ondergaan, daar kan geen modern materieel tegenop. Onderweg staat het werkelijk zwart van de mensen en het zijn beslist niet allen spoorliefhebbers die deze magnifieke combinatie op de gevoelige plaat willen vastleggen. Geheel volgens de dienstregeling loopt de trein om 12.57 uur het Rotterdamse Centraal Station binnen onder het oog van een groot aantal belangstellenden.

Na het waternemen in Rotterdam gaat de 3737 als losse loc door naar Roosendaal om tussen al het andere aanwezige moois te worden opgeborgen in de voormalige werkplaats aldaar.

Het personeel op de loc, uiteraard ook spoorvrienden, dat op dat moment al meer dan 12 uur hard werken achter de rug heeft, geeft de aanwezige fotografen ruimschoots de gelegenheid om nog een aantal sublieme platen te maken.

Ook de medewerking van het personeel op seinhuis B in Roosendaal mag hier niet onvermeld blijven. Na de fotosessie rijdt de loc rustig de loods in, het is alsof zij niet is weggeweest. Het lijkt alsof zij zeggen wil : ,,Eindelijk weer thuis". Jarenlang was zij in Roosendaal in depot. Na het binnenrijden worden de deuren gesloten en zal de loc geconserveerd worden om in juni 1989 weer opgestookt te worden.

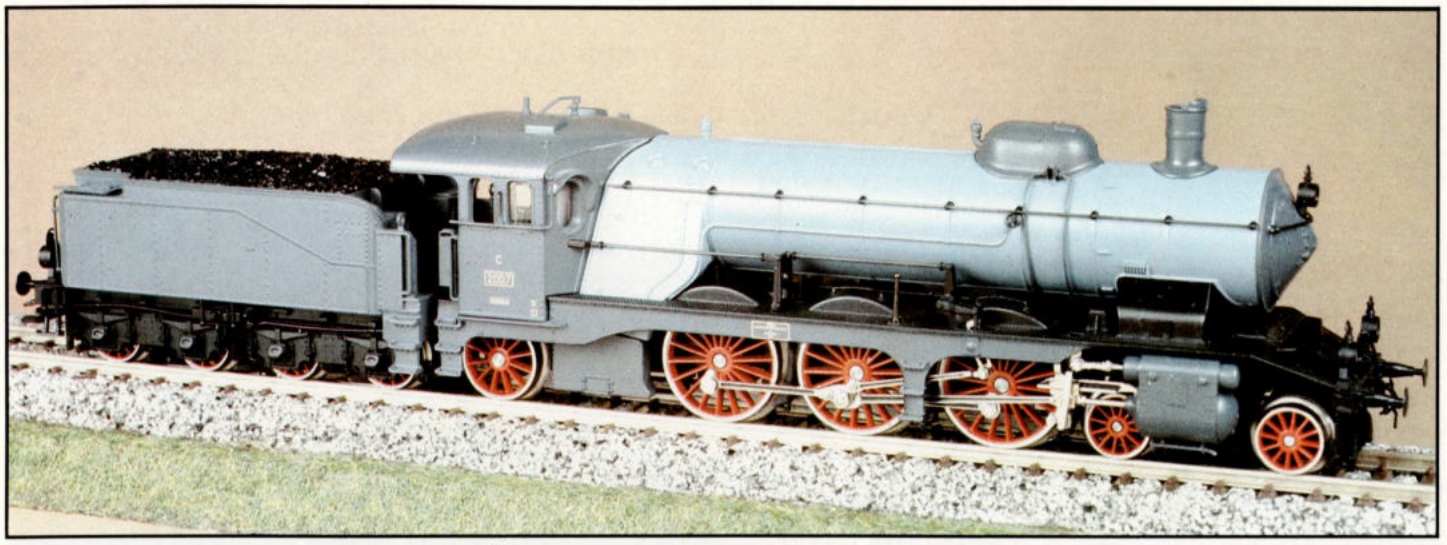
Moe maar zeer voldaan reis ik huiswaarts. Als ik zou moeten kiezen tussen reizen in de Pullmantrein van deze morgen en de hondekop van de dienst Vlissingen - Amsterdam die mij weer in noordelijke richting brengt, is de keuze voor mij niet echt moeilijk.

Harrie Peters

6. De ,,Pullmanexpress', vol vertegenwoordigers van de schrijvende pers en andere media, tussen Rijswijk en Delft. Van de zes CIWL-rijtuigen is het voorste het directierijtuig van DSM, 06-09-'88.

7. In Roosendaal laat men zien hoe de combinatie van loc 3737 en Plan E-rijtuigen er volgend jaar zal uitzien. De rijtuigen worden nog wel geschilderd en gedeclasseerd, 06-09-'88.





1. Een ingetogen schoonheid, de Württembergse C van MÄRKLIN, geheel uit metaal vervaardigd.

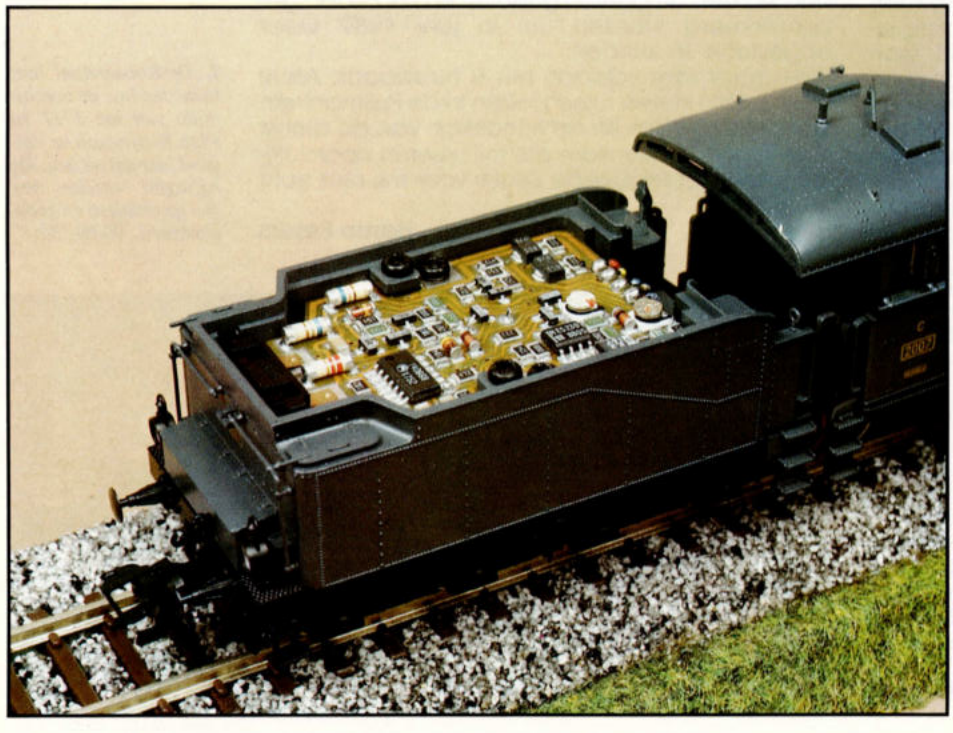
De „C" van MÄRKLIN - *Het geduld wordt beloond*

Meer dan twee jaar zijn voorbij gegaan sedert het prototype van het model van de Württembergse lokomotief van de klasse C voor het eerst getoond werd door de fabrikant uit Göppingen. Tot aan de eerste leveringen in juni van dit jaar is een moeilijke weg afgelegd, waarop een nieuwe concept voor lokomotiefaandrijving werd gezocht, maar ook werd gevonden. Een moderne kleine motor, welke achter in de stoomketel is ondergebracht, zorgt door middel van een nieuw ontwikkeld drijfwerk voor de aandrijving van de achterste aandrijfas, waarvan de beide wielen voorzien zijn van anti-slip bandjes. De middelste en voorste as worden aangedreven door zeer dunne en secuur vervaardigde koppelstangen. Dit soort aandrijving staat het toe om de lokomotief vooruit te duwen, zonder dat er beschadigingen optreden aan het tandwielstelsel.

Het is voldoende om een kracht van 43 gram op de trekhaak te zetten om de stroomloos geparkeerde machine te laten rollen. Het door ons geteste model met artikelnummer 3511 beschikt over de nieuwe „5 sterren" aandrijftechniek. Achter deze uitdrukking gaan speciale technische vindingen schuil zoals de nieuwe motor met het vijfpolige anker met elektronische regeling voor gelijkblijvende snelheid en een antislip-beveiliging voor de aandrijfwielen. Verder een individueel in te stellen maximum snelheid en een variabele versnelling vanuit een minimale startsnelheid.

Een dergelijk knap uitgedokterd systeem, waaruit excellente rijeigen- schappen resulteren, vereist een behoorlijk stuk elektronika. De grondplaat hiervoor met de diverse komponenten beslaat de hele ruimte onder de uitneembare kolenvoorraad van de tender. „Perfektie in metaal" zo noemt MÄRKLIN deze Württembergse C met het lokomotiefnummer 2007. Lok en tender zijn bijna geheel uit metaal vervaardigd. Een opmerkelijke detailrijkdom toont de tender van het type 2'2' T 20. Iets eenvoudiger doet de lokomotief aan, althans de ketel. Enige leidingen zijn mee gespoten en meestal vrij dun uitgevallen. Ondanks de vooruitgang in de aandrijftechniek blijft MÄRKLIN hier trouw aan de traditie. Om de degelijkheid te bevorderen heeft men daar nooit echt veel werk gemaakt van extra aan te zetten of in te steken onderdelen.

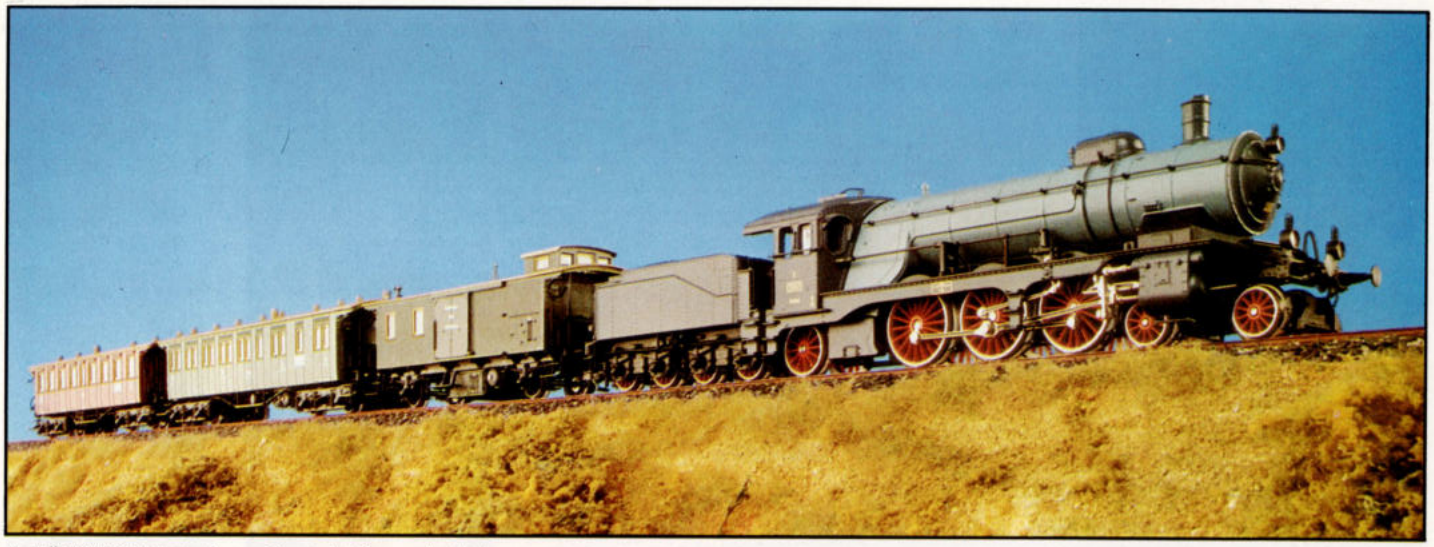
Een echt nieuwtje zijn echter de van dioden voorziene lantaarns, welke reeds bij lage



2. Onder de uitneembare kolenvoorraad van de C van MÄRKLIN bevindt zich het brein van de „5 sterren" techniek. Start- en topsnelheid zijn individueel regelbaar.

3. Onder dit doorgangsrijtuig tweede/derde klasse werd het lange schoorwerk gemonteerd. Het is voorzien van een

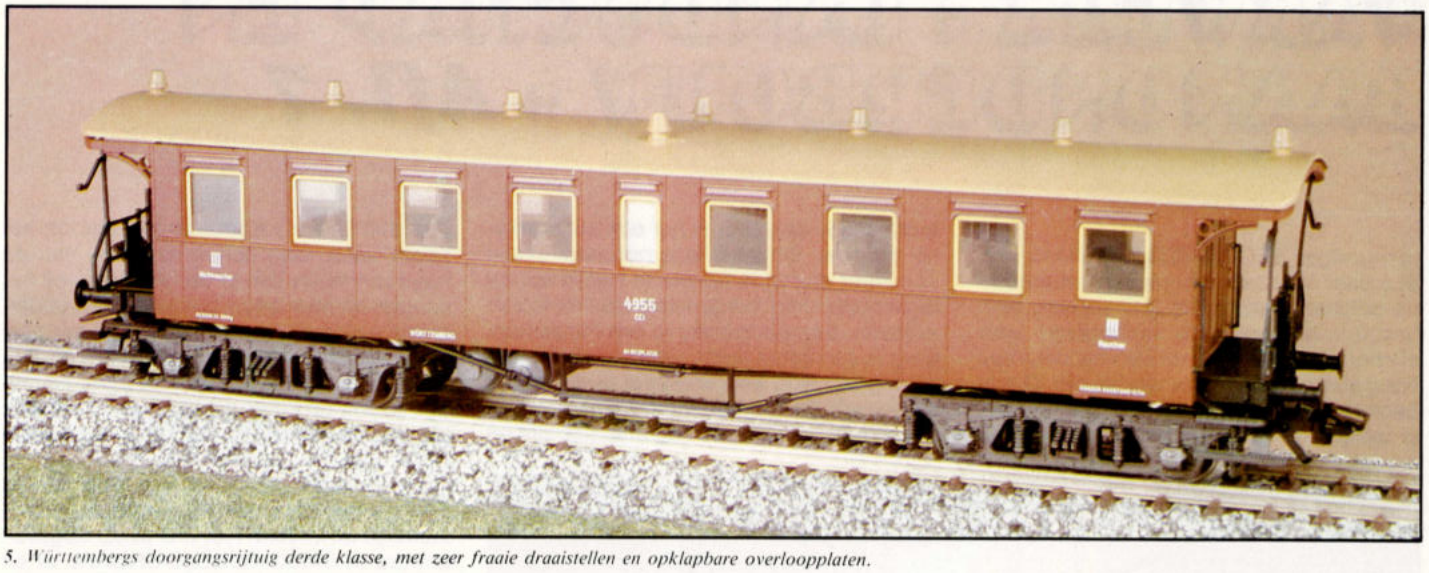




4. MÄRKLINS Württembergse C met de bijpassende rijtuigen.

spanning helder branden. De trekkracht van de machine is ruim voldoende bij normale belasting. De kleurstelling van het produktiemodel is anders geworden dan die van het destijds (najaar 1985) getoonde prototype. Blijkbaar is men afgegaan op mondelinge adviezen en heeft men gelet op een oude bouwplaat voor de lokomotief 2002. Deze lokomotief is door de Maschinenfabrik Esslingen ooit als fotomodel gebruikt voor reclamedoeleinden, waarin ze dan met geretoucheerde lokomotiefnummers verscheen. Dokumenten en daarmee ook het werkelijke bewijs voor de juiste kleurstelling zijn tot op heden echter nooit gevonden. Passend bij de Württembergse C levert MÄRKLIN nu ook een aantal rijtuigen, waarvan een aantal 4-assige doorgangsrijtuigen en een tweeassig bagagerijtuig. Deze rijtuigen vallen op door een voortreffelijke gelijkenis met het origineel en door hun juiste binneninrichting. De draaistellen van de 4-assers zijn een lust voor het oog. De lokomotief en de rijtuigen beschikken over NEM normschachten en zijn kortgekoppeld door middel van het specialemechanisme. Verdere rijtuigmodellen zullen in de loop van dit jaar nog worden uitgebracht.

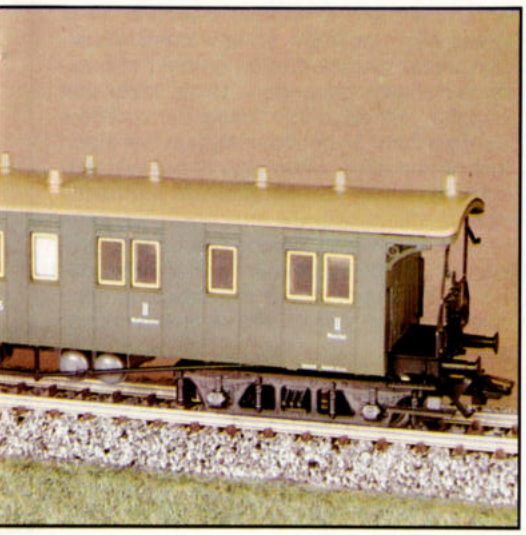
J. Schmeitz



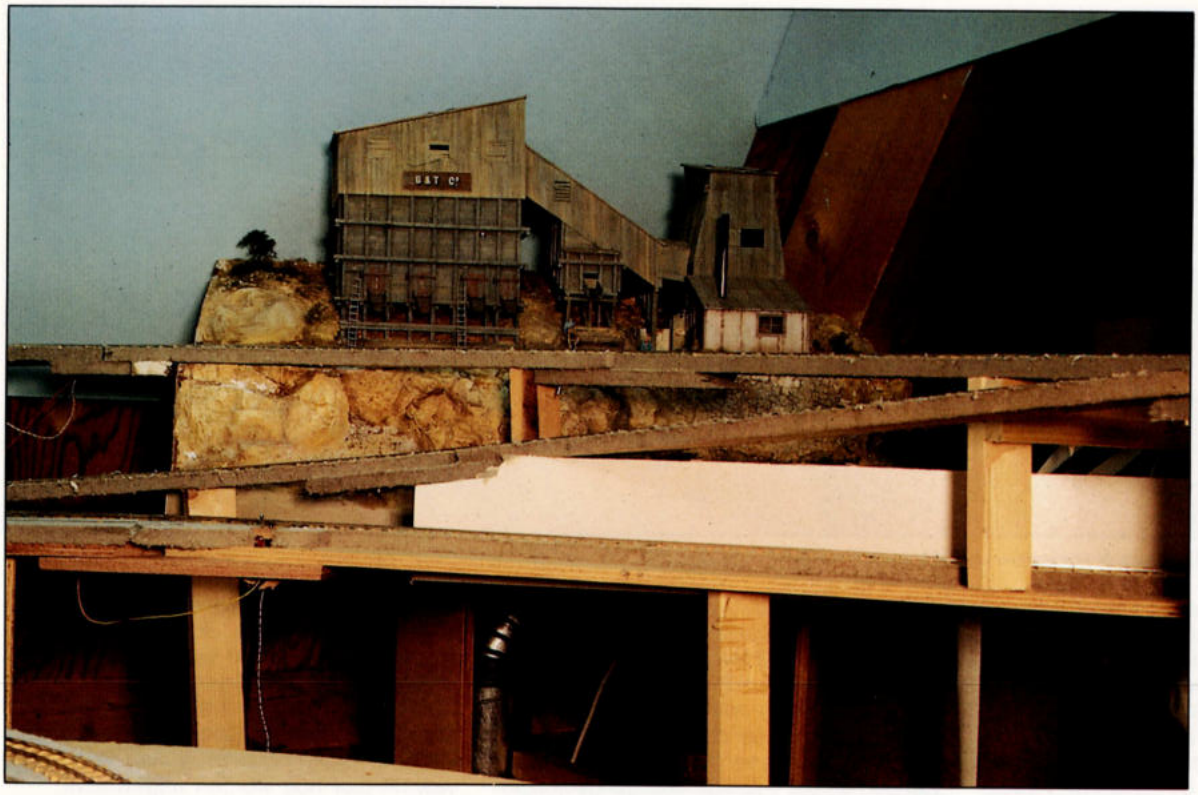
5. Württembergs doorgangsrijtuig derde klasse, met zeer fraaie draaistellen en opklapbare overloopplaten.

mooie binnen-inrichting. ***Foto 4 : W. Kosak, alle andere foto's : H.O.***

6. De zeer fijn uitgevoerde tweeassige bagagewagen, welke door MÄRKLIN in schaal 1 :87 werd geschapen naar een Württembergs origineel.





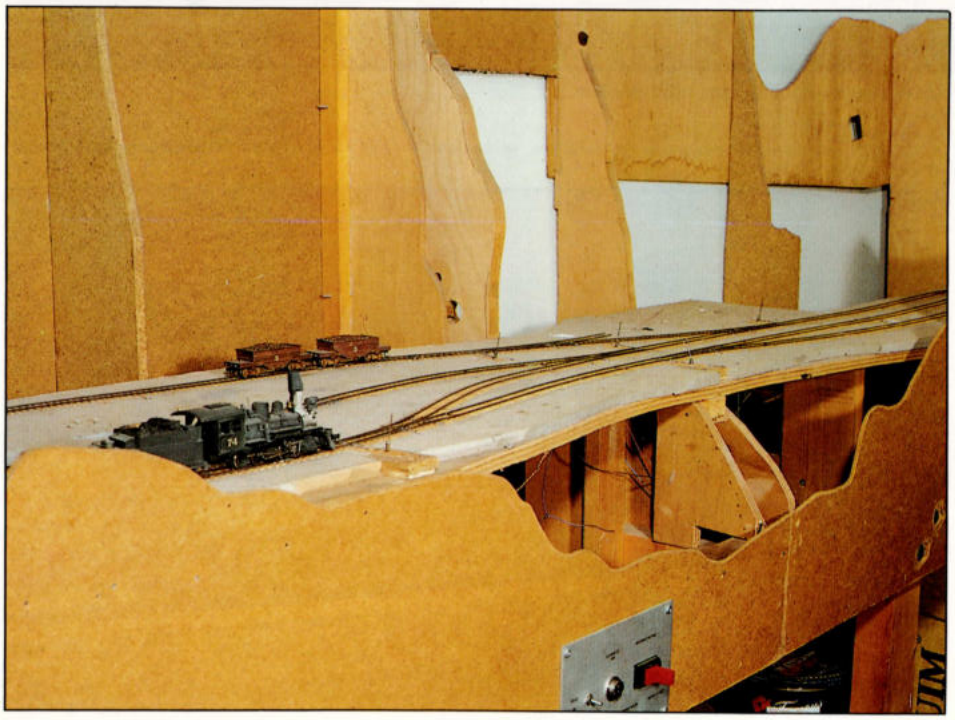


1. Bij gebruik van het LOR voor de baanonderbouw (zie de tekst, als U deze bekende afkorting nog niet kent), is het mogelijk om in een later stadium allerlei veranderingen snel en eenvoudig aan te brengen. Zo bleek een elders gebouwd mijndiorama (Len de Vries) uitstekend in de On2 baan van fotograaf Ronald Koppen te passen. De verdere voordelen van het LOR en van hard shell scenery worden in deze VAKWERK aflevering nader toegelicht.

VAKWERK : LANDSCHAP EN BAANONDERBOUW - *Afl. 7*

In ons eigen SPOORWEGJOURNAAL is al een paar keer het gebruik van het moderne polyurethaanschuim (PU schuim) aanbevolen als basis of ondergrond voor scenery en ik moet toegeven dat daar een hoop voordelen aan verbonden zijn. Om te beginnen is het schuim licht in gewicht. Het is weliswaar toch nog wat zwaarder dan lucht, maar daarvoor is het ook aanmerkelijk duurder. Bovendien is het mooi blauw van kleur en het is fijn om te weten dat de lucht onder onze bergen nog blauwer is dan erboven. Een ontsporing in een PU schuim berg is een groot feest, want niemand kan er nog bij. Nog een voordeel is dat latere veranderingen aan of onder het landschap alleen met veel moeite nog mogelijk zijn en dus zult U die veranderingen wel uit het hoofd laten. Dan schiet de bouw van de baan tenminste lekker op! Verder heeft het schuim op haar beurt ook weer een ondergrond nodig en negen van de tien keer zal daarvoor een vlakke tafel gekozen worden. Een stuk spaanplaat met rails staat binnen een avond op poten en dan kan er meteen al gereden worden. U ziet het : louter voordelen met PU schuim!

Maar nu weer even serieus, want anders denkt U nog dat ik mijn collega-auteurs belachelijk wil maken. Het is U zeker opgevallen dat in SPOORWEGJOURNAAL af en toe artikelen over het zelfde onderwerp verschijnen en dat is geen toeval. De verschillende auteurs hebben nl. allemaal hun eigen favoriete methodes waarover ze U graag willen vertellen, en er worden ook telkens weer nieuwe dingen ontdekt of betere materialen gevonden. U als lezer zult hopelijk met deze informatie Uw voordeel kunnen doen bij het zoeken naar Uw eigen stijl of voorkeur. Maar dan is het wel verstandig om bv. de voorgestelde methodes voor landschapsbouw stuk voor stuk eens kritisch te bekijken, en nog beter : uit te proberen. Dit geldt trouwens ook voor modules en zelfs voor kleine diorama's. In deze aflevering van VAKWERK wil ik een manier



2. Ook voor grotere vlakke delen van de modelbaan, zoals een stationsemplacement, biedt het LOR voordelen. Eén daarvan is dat het sporenplan volledig rijtechnisch in orde gemaakt of verbeterd kan worden, zonder dat rekening hoeft te worden gehouden met een al aanwezige onderbouw voor het landschap. Alleen de baanbegrenzingen van hardboard zijn aangebracht, het landschap zelf komt pas later aan de orde.

van landschapsbouw presenteren die naar mijn mening te verkiezen is boven alle andere, ondanks het feit dat het eigenlijk één van de oudst bekende methodes is. Nauw verbonden met dit onderwerp is de baanonderbouw, en die zal dus ook ter sprake moeten komen.

Om te beginnen ben ik van mening dat het landschap op de modelbaan makkelijk en goedkoop te veranderen moet zijn. Niemand kan in één keer perfekte scenery bouwen, net zo min als het zal lukken om zelf een foutloos sporenplan te ontwerpen bij de eerste de beste poging. Bovendien zullen Uw opvattingen wat betreft het ideale landschap of sporenplan in de loop der tijd veranderen, of U dat nu leuk vindt of niet. Alle bouwmethodes die veel moeite vergen zijn of veel geld kosten zullen ontmoedigend werken in dit opzicht, maar een manier die snel en goedkoop werkt zal een uitdaging voor de bouwer zijn om het landschap verder te verbeteren. Of zelfs helemaal opnieuw te bouwen als dat zo uitkomt. Ook latere aanpassingen van het sporenplan zijn dan relatief eenvoudig uit te voeren. Als baanonderbouw bij een dergelijke flexibele aanpak is een vlakke plaat of tafel ten enen male ongeschikt. Ieder hobbeltje in het terrein moet namelijk extra speciaal aangelegd worden en voor zelfs het kleinste beekje moet de decoupeerzaag er aan te pas komen. Om over verschillende niveaus voor de sporen nog maar te zwijgen. Vóór U het weet heeft U weilanden als een biljartlaken geschapen en wegen die de schokbreker tot een volkomen overbodige uitvinding maken, terwijl de bergen als steenpuisten uit de vlakte zullen oprijzen. Maar nog erger is dat de modelbaan aan de onderzijde volkomen gesloten is, waardoor zowel de railtechnische voorzieningen als de scenery van die kant moeilijk toegankelijk zijn. Iedereen die uren op zijn knieën heeft gezeten op zoek naar de plaats om een gaatje te boren voor de verlichting van een huisje, zal precies begrijpen wat ik bedoel !

Een volgende overweging betreft de stevigte van de scenery. Veel van de toegepaste methodes leveren een veel sterker landschap dan nodig of wenselijk is. Zo wordt scenery vaak ondersteund met vliegen- of kippengaas, met kunstig uitgezaagde houten verstevigingen, met piepschuim of, zoals we al eerder zagen, met duur PU schuim. Wanneer we het landschap afwerken met gips, zoals bij bijna alle methodes uiteindelijk gebeurt, is deze afwerking op zich al meer dan sterk genoeg. Alle steunen en ,,bewapeningen'' zijn na het uitharden van het gips eigenlijk overbodig geworden, en bovendien bemoeilijken zij zowel de toegangkelijkheid als de eventuele latere veranderingen. Het lijkt mij daarom verstandiger om geld en moeite te besteden aan de sterkte van de baanonderbouw, dan aan het overdreven stevig bouwen van het landschap. De baanonderbouw draagt de komplete modelbaan en hij moet sterk en star zijn om problemen met verzakken of kromtrekken (met alle gevolgen voor de rails!) te voorkomen. Het landschap hoeft eigenlijk niet meer dan het eigen gewicht te dragen en het geliefde argument dat het gebruik van schuim nodig is om het gewicht van modules te beperken is eigenlijk onzin. Het weglaten van het schuim zal het gewicht alleen maar verder verlagen en tevens zal ook de sterkste bewapening kleine beschadigingen tijdens het transport niet



3. Rondingen zijn een verschijnsel dat vooral bij vrouwelijk schoon bekendheid geniet, maar ook een modelbaan wint aan natuurlijke charme door ronde vormen. Kaarsrechte baanbegrenzingen met daaraan evenwijdig lopende sporen zijn helaas de regel bij menige modelspoorder, maar door toepassen van de LOR- bouwwijze kunt U aan deze verplichting snel en eenvoudig een einde maken.

4. De constructie van een LOR zal o.a. afhangen van Uw eigen inzichten en van beschikbare materialen. Hier ziet U hoe het zou kunnen, niet hoe het perse moet. Belangrijk is alleen het principe : L- balken, dwarsverbindingen, afstandslatten en de railbedding. Gebruik voor deze railbedding in ieder geval geen zachtboard, want dat is niet watervast en zal bij het aanbrengen van de ballast en de hard shell scenery zeker vervormen!



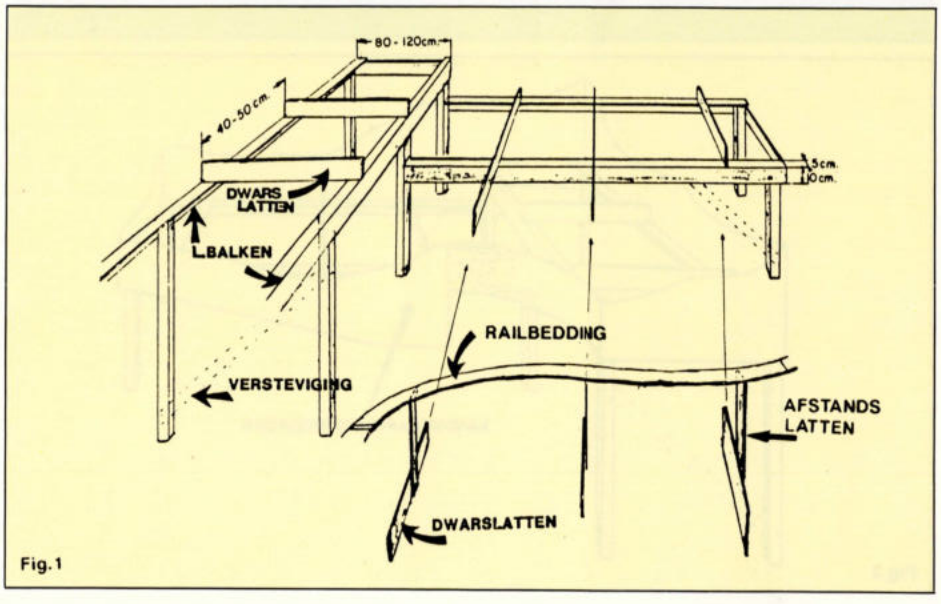


Fig. 1



5. Het toegankelijk zijn van de onderzijde van de baan is een ongelooflijk belangrijk voordeel van het LOR. Alle railtechnische voorzieningen, zoals de wisselaandrijvingen en de bedrading, zijn voor de installatie en het onderhoud direkt bereikbaar. Zodoende kan veel meer tijd aan rijplezier besteed worden, dan aan het opsporen en verhelpen van technische storingen. Zeg eens eerlijk, hoevaak heeft U al zere knieën gehad...?

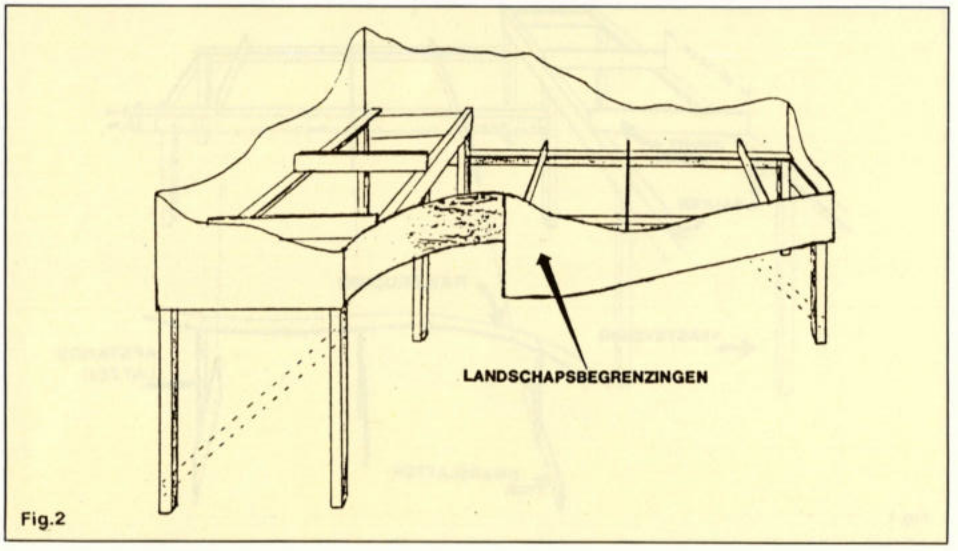
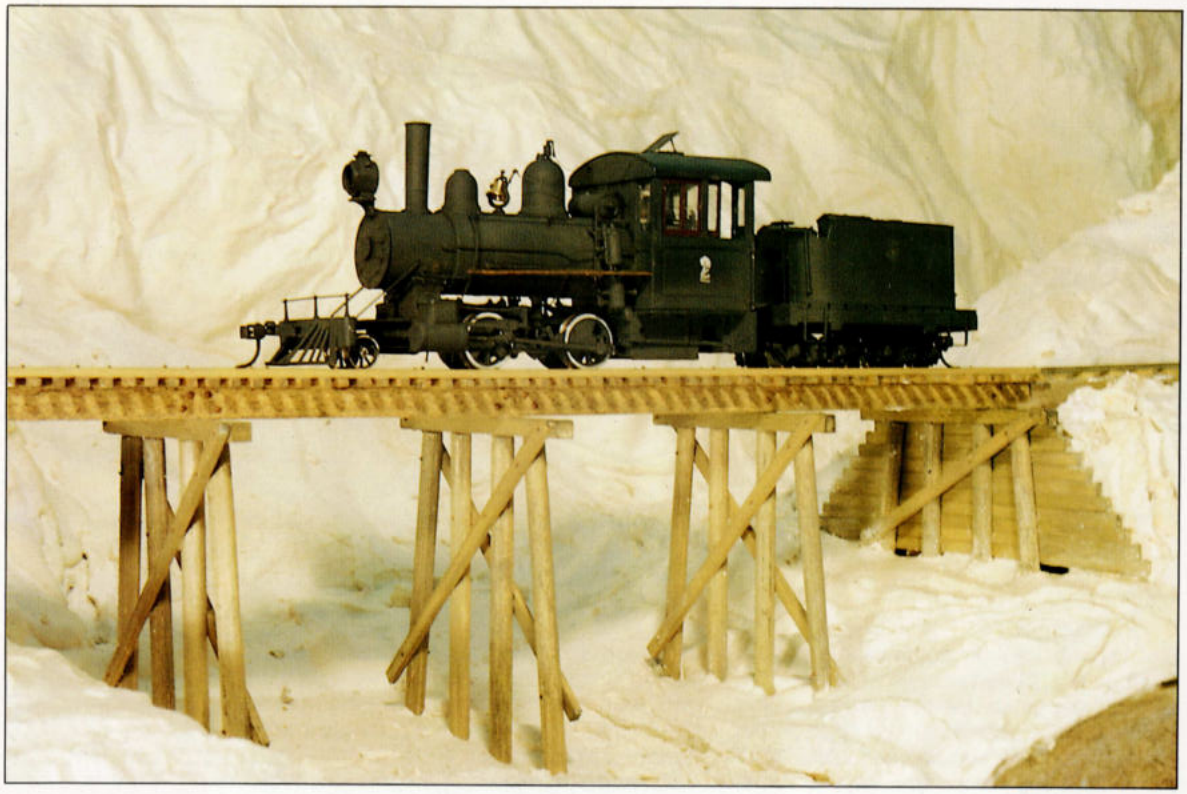


Fig.2

kunnen voorkomen.
Zo filosoferend zijn we inmiddels bijna als vanzelf bij de methode van landschapsbouw aangeland, die ik U aan het begin al beloofd had. Wanneer ik nu de naam van de methode noem, zullen sommige lezers denken : daar heb je hem weer met z'n Amerikaanse gedoe! Maar dat is dan wel een teken dat ze de VAKWERK afleveringen gelezen hebben en daaruit put ik de moed om de term onvertaald te laten : ,,hard shell scenery''. En ik waag er meteen nog maar een tweede uitdrukking aan : ,,L-girder bench work'' voor de baanonderbouw. Deze beide methodes zijn onafbrekelijk met elkaar verbonden en samen bieden zij de voordelen en mogelijkheden waar ik hierboven al op aanstuurde.
L- girder benchwork bestaat in principe uit twee min of meer evenwijdig lopende L-balken, die moeten zorgen voor de stevigte van de konstruktie. Ze zijn onderling verbonden door dwarsverbindingen die tevens als steun dienen voor de railbedding en voor de begrenzingen van de baan. De term zou dus vertaald kunnen worden met ,,L- balk open raamwerk'', maar ik stel voor dat we dat afkorten tot LOR, dan weten de leken tenminste niet meer waar we het over hebben. Dit LOR nu zal U veel duidelijker worden wanneer U de tekeningen en de foto's bekijkt. Dat bespaart U en mij een saaie beschrijving en geeft wat meer ruimte voor de belangrijke zaken.
Om te beginnen dient U de in de tekeningen gegeven maten niet al te letterlijk te nemen, ze zijn alleen bedoeld om U een indruk te geven van de mogelijkheden. Bovendien hoeft U niet perse uit hout opgebouwde L-balken te gebruiken, U zou ook stalen of aluminium profielen kunnen gebruiken als U daar de voorkeur aan geeft. Het mooie van het LOR is juist dat het nauwelijks aan maten of materialen gebonden is. Wanneer U de verbindingen alleen vastschroeft en niet meteen ook lijmt, kunt U de hoogte van delen van de baan naar eerste inzicht vaststellen en deze later gemakkelijk weer veranderen. U zou ook de komplete baan op een komfortabele ,,bouwhoogte'' van slechts een meter kunnen afbouwen, om vervolgens het geheel op grotere ,,rijen- kijk- hoogte'' te brengen. Een akelig diep ravijn tot aan de vloer, of bergen tot aan het plafond zijn in een later stadium probleemloos in te bouwen en ook uitbreidingen in de breedte of de lengte zijn nog mogelijk. Een groot voordeel is verder dat de begrenzingen van de baan niet altijd noodzakelijkerwijs recht en haaks hoeven te zijn. U bent volkomen vrij om die eeuwige rechte hoeken nu eens te vervangen door veel natuurlijker aandoende krommingen en bogen, zonder dat dit voor het nog te bouwen landschap ook maar de minste beperkingen betekent. Dit landschap is voorlopig namelijk alleen nog maar lucht en pas later zal deze lucht ingevuld worden met de hard shell.
Bij het gebruik van deze ,,harde schil''-methode zal het landschap geen enkele verdere ondersteuning nodig hebben en U kunt zich dus voorlopig helemaal concentreren op het aanpassen van het LOR aan het sporenplan of omgekeerd. Na het aanbrengen van de railbedding en de rails kan de baan rijtechnisch 100 % in orde gebracht worden. En dat is hard nodig want in dit stadium blijken veranderingen in het sporenplan maar al te vaak nog noodzakelijk. Nu eens blijkt een helling te steil ge-



6. De eerste stap bij het vormgeven van het landschap is de ,,hard shell''. Na het verder afwerken met gips heeft deze ,,harde schil'' geen enkele verdere ondersteuning nodig. Hij is snel en eenvoudig aan te brengen en ook snel weer te veranderen. Binnen een avond heeft U grote delen van de baan dicht en krijgt Uw droom in drie dimensies voor het eerst echt vorm.

maakt of een boog te krap gekozen, dan weer blijkt er te weinig ruimte te zijn voor de geplande slanke wissels. Zelfs het exact op schaal nabouwen van een sporenplan van het grote voorbeeld is geen garantie dat het de eerste keer al meteen zal lukken. Geen van deze problemen is echter een ramp bij het LOR, want alles is nog mogelijk.

Ook bij het daaropvolgende aanbrengen van het landschap bent U vrijer in het plannen dan U misschien gewend bent. De hele modelbaan is nog akelig leeg en er is eigenlijk niets te vinden waaraan U wat houvast heeft. Uw kale lattenbouwsel eens overziende, zult U zich vertwijfeld afvragen hoe daar in hemelsnaam nog het landschap in moet komen dat U zich van begin af aan voorgesteld had. Eigenlijk zou dit een mooi moment zijn om deze VAKWERK aflevering te stoppen, maar ik kan het niet over mijn hart verkrijgen om U een maand lang in radeloze toestand achter te laten. Bovendien kan ik de oplossing van het probleem mooi in de vorm van wat huiswerk gieten, zodat U zich tot de volgende keer niet hoeft te vervelen. Wat is namelijk het ei van Columbus? Een maquette!

Ik geef toe dat het in het begin wat vreemd aandoet om een model van een modelbaan te bouwen, maar na een avondje prutsen met wat karton en piepschuim (op de manier waarop U vroeger misschien de echte baan zou bouwen!), zult U zich opeens veel beter kunnen voorstellen hoe Uw droom er in drie dimensies uit zal gaan zien. Vooral als U de mini- modelbaan wat kleur geeft met latexverf. Het is verder niet zo belangrijk hoe U de maquette in elkaar flanst, maar ik zal U wat aanwijzingen geven om de start wat te vergemakkelijken. Teken het sporenplan op een stuk papier in schaal 1 :10, of maak een kopie van het origineel op deze schaal met een kopieermachine. Plak de tekening op een stuk karton en bescherm hem met doorzichtig plakplastic. Knip nu het sporenplan langs de railbedding uit en U heeft het begin van de maquette al in handen. Gebruik een stuk hardboard als basis, breng de sporen aan op de juiste hoogte en geef het landschap vorm met wat piepschuim en/of proppen papier. Werk tenslotte het landschap af met wat gips, papier maché, of modelleerpoeder uit de hobbywinkel.Het hoeft allemaal niet zo mooi te zijn, maar neem wel de tijd om het resultaat te bekijken en het net zo lang te veranderen tot het naar de zin is. Een berg of ravijn is op de maquette in een handomdraai verplaatst, maar op de modelbaan kost het straks aanmerkelijk meer moeite om het effekt ervan van tevoren te beoordelen. Schroom ook niet om Uw creatie eens door anderen te laten bekijken want het verwerken van wat kritiek doet minder pijn dan het ontdekken van echte ontwerpfouten in een te laat stadium. Kleine veranderingen zullen bij de bouw van de echte baan altijd nog wel nodig blijken en de maquette hoeft straks ook niet exact nagebouwd te worden. Het gaat er maar om dat U de maten en contouren ervan in grote lijnen over kunt brengen op de echte baan, zodat U met een duidelijk omlijnd driedimensionaal plan aan de bouw van het landschap kunt beginnen.

De volgende maand zal ik uit de doeken doen hoe snel en makkelijk de hard shell-methode van landschapsbouw is. Tevens zal de al eerder beloofde methode van detailleren van het landschap aan de orde komen die, hoe kan het ook anders, alweer een Amerikaanse naam draagt : ,,zip texturing''. Succes met de maquettebouw en tot de volgende keer.

Ger Moes



7. Ook kunstwerken zoals bruggen en tunnels, glooiingen in het terrein en wegen en rivieren zijn eenvoudig en natuurgetrouw in te bouwen of weer te veranderen. Op deze manier wordt het scheppen van een landschap en metershoge bergen een ontspannende bezigheid, i.p.v. een opgave waar U als een berg tegenop gezien heeft! In de volgende VAKWERK aflevering zal ik deze belofte waar maken, als U dan tenminste ook weer van de partij bent.

Alle foto's : Ronald Koppen

Wassalon bij de NMBS



Met ingang van de zomerdienstregeling heeft de NMBS een nieuwe ,,car-wash'' in gebruik genomen bij het rangeerstation Châtelet. Deze ,,car-wash'' zal op de eerste plaats worden gebruikt om electrische treinstellen en personenrijtuigen een wasbeurt te geven.
Het spoor dat de ,,car-wash'' bedient is van bovenleiding voorzien zodat locomotieven hier zelfstandig kunnen opereren, alhoewel er in theorie helemaal geen locomotieven worden gewassen in Châtelet.
De praktijk is echter anders, want wanneer het bedienend personeel de wasmachine iets te vroeg of iets te laat inschakeld komt er naderhand ofwel een locomotief uit te voorschijn die over een metertje lengte toch een beurt heeft gekregen ofwel een rijtuig dat slechts voor 7/8 van z'n lengte onder handen is genomen.
Volgens de betrokken ,,spoorwasbeambte'' worden er geen locomotieven in Châtelet gewassen omdat de gebruikte wasmiddelen teveel zuur bevatten wat de electrische installatie van de locs zou kunnen beschadigen. Maar je vraagt je dan af waarom er wel electrische treinstellen worden gewassen -zowel standaardtreinstellen als die van de serie 800-, want die hebben toch ook electromotoren.



De treinen rijden met een snelheid van 2 km per uur door de wasautomaat zodat het wasmiddel voldoende tijd heeft om zijn uitwerking op het materieel niet te missen.
En die uitwerking mag er wezen! Het effect kunt U vergelijken met reclame waarin haar voor en na 't gebruik van de aanbevolen shampoo wordt getoond; om maar niet te spreken van de trieste en jaloerse blikken die ,,vieze'' treinen op de lijn Charleroi - Namen naar het wasparadijs werpen, U weet wel : van die treinen die zo vuil zijn dat je er ,,Ik wil gewassen worden'' op kan schrijven.

Claude Bolterys

P.S. De voorkanten van de treinstellen worden hier niet gewassen want daar zijn geen borstels voor.

2. Loc 2754 wacht gelaten af hoe ,,haar'' trein wordt gewassen; op de voorgrond de spoelsluis.
Foto's : Claude Bolterys

1. Gezicht op de „train-wash" vooraan het rangeerterrein van Châtelet.

3. Treinstel 131 rijdt de eerste sluis van de wasinstallatie binnen.


6005


1604
6215

UNIEK IN DE ACHTERHOEK

zelfs onze prijzen zijn op schaal

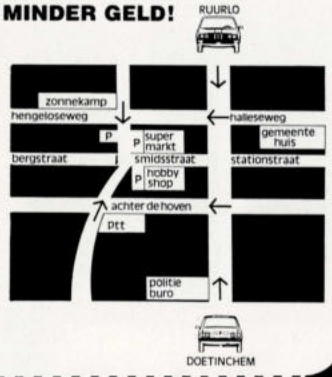
Verkoop van alle bekende merken treinen, modelauto's en toebehoren. Tevens inruil en occasionverkoop, elke vrijdagavond. 's Maandags gesloten — vrijdags koopavond. Doorlopend aanbiedingen in: **Arnold-N, Fleischmann** — ook **Piccolo, Electroten, Lima, Liliput, Märklin, Roco** - ook **N, Trix-minitrix**.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

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)

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 HAG
GEORG BROCKMANN Replica onderdelen

Dingeldeinstraat 16
7621 XJ Borne
Telefoon: 074-664044

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)
Troleybussen - 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. MÄRKLINS 86.173 komt het station Behringersmühle binnenrijden. Het authentieke stationsnaambord werd met de hulp van een bevriend drukker gemaakt.

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

Lokaalspoor romantiek : Behringersmühle in HO

2. De neergelaten spoorbomen duiden op de komst van een boemeltje. Deze spoorbomen van BRAWA worden met behulp van een motor open en dicht gedaan. Deze overweg heeft bovendien een bel.





3. Pikkende kippen, een boerin die met melkbussen sjouwt. Ook in de details werd de landelijke atmosfeer goed weergegeven.



4. Het dak van de schuur wordt gerepareerd. Zoiets kan alleen een model-dakdekker die geen last heeft van hoogtevrees.

5. Landelijke idylle. Het opsteken van het hooi wordt nog met de hand gedaan. Er staan veel details langs de spoorbaan. De afrastering ziet er goed uit.



,,De modelspoorbaan - speelgoed voor kleine en grote kinderen'' zo luidt een verkoopargument van menig speelgoedwinkelier. Degene die in een speelgoedwinkel zijn ogen goed de kost geeft, ontdekt dat menig cliché een achtergrond heeft. Zoals het volgende voorbeeld bewijst. Het loopt tegen kerstmis en voor de etalage van een speelgoedwinkel staat een man, die kennelijk op zoek is naar een geschenk. Na enige aarzeling gaat hij de winkel binnen en komt na een tijdje weer naar buiten met onder de arm een beginset met een speelgoedtrein. In de doos zitten een railovaal, een lokomotiefje en een paar goederenwagentjes, bedoeld als kerstgeschenk voor zijn vijfjarige zoon. In de loop der tijd groeit het railovaal echter uit tot een permanente spoorbaan, met respectabele afmetingen, waarop de treintjes tot vreugde van de nakomelingen hun rondjes draaien. De aanvankelijke interesse van de jeugd voor de treintjes verflauwt allengs, waardoor voor de vader het moment komt, waarop hij eindelijk zijn lang gekoesterde wens in vervulling kan doen gaan en een modelspoorbaan kan gaan bouwen.

De voorgeschiedenis van de H0 modelspoorbaan van de Journaal-lezer Ulrich Dahlke is in dit opzicht typisch voor het ontstaan van een groot aantal modelspoorbanen. Een extra argument werd echter nog geleverd door zijn dagelijkse werkzaamheden. Als spoorwegingenieur werd hij als het ware voorbestemd om als hobby de modelspoorweg te kiezen. Een gunstige mogelijkheid om zich aan deze hobby te wijden ontstond toen de spoorbaan van de kinderen werd gedemonteerd. Op korte termijn werd op zolder een kamer leeg gemaakt en voorbereid om er een modelspoorbaan in op te bouwen. Onder het motto ,,Voorpret is de grootste pret'' werden de potloden gepunt en enige ideeën voor een eerste sporenplan aan het papier toevertrouwd.

De belangrijkste voorwaarde bij de bouw van zijn modelspoorbaan was : ,,Het moet een echte modelspoorbaan worden''. Naar het devies : ,,minder is meer'' en met gebruikmaking van al het reeds aanwezige railmateriaal en het rollend materieel van het drie-rail wisselstroom systeem, ontstond een realistisch concept. Als voorbeeld voor spoorweg en landschap werden motieven geselecteerd uit de Fränkischen Schweiz, de streek in het noorden van Beieren. De inspiratie werd opgedaan in de literatuur over deze streek en indiverse artikelen in vaktijdschriften. De definitieve afmetingen zullen na het gereedkomen van deze L-vormige modelspoorbaan 380 × 360 cm bedragen.

Het grootste deel van het projekt bevindt zich nog in het stadium van de ruwbouw. Zo ook het station van het stadje Lenzkirch, dat aan het dubbelsporige geëlektrificeerde hoofdtraject ligt. Gereed is inmiddels het op de achtergrond gelegen zeven-sporige schaduwstation, dat door de achtergrond aan het oog van de toeschouwer wordt ontrokken. Eveneens gereed tot in het kleinste detail is een 160 × 110 cm groot onderdeel met het nevenbaan eindstation Behringersmühle. Bij de verwezenlijking van dit projekt op een zo klein oppervlak kon Ulrich Dahlke zich natuurlijk niet exact aan het voorbeeld houden. Degene die ter plaatse bekend is, zal ontdekken dat wellicht eni-

6. Gedeelte van het afgewerkte, 160 × 110 cm grote deel van deze modelspoorbaan. De achtergrond komt van KIBRI.


Behringersmühle



7. Ofschoon in het station van Behringersmühle een trein moest overnachten, waren er geen voorzieningen voor de behandeling van de lokomotieven. De waterkraan is van BRAWA.

ge details niet natuurgetrouw zijn nagebouwd. Het was echter de bedoeling om de landelijke atmosfeer weer te geven en een monument te bouwen ter ere van het station Behringersmühle.
Dit laatste nu is echt voortreffelijk geslaagd.

8. MÄRKLINS E60 is onderweg op het hoofdtrajekt. De steunmuren van natuursteen werden zelf gebouwd.



9. Het is nu nog rustig op het laadperron. Talrijke argrarische produkten staan echter op transport te wachten. Op de achtergrond ziet men het dubbelsporig hoofdtrajekt.



10. De koetsier zit rustig op de lading van zijn met twee paarden bespannen wagen. De koeien staan er bij of ze zich vervelen.

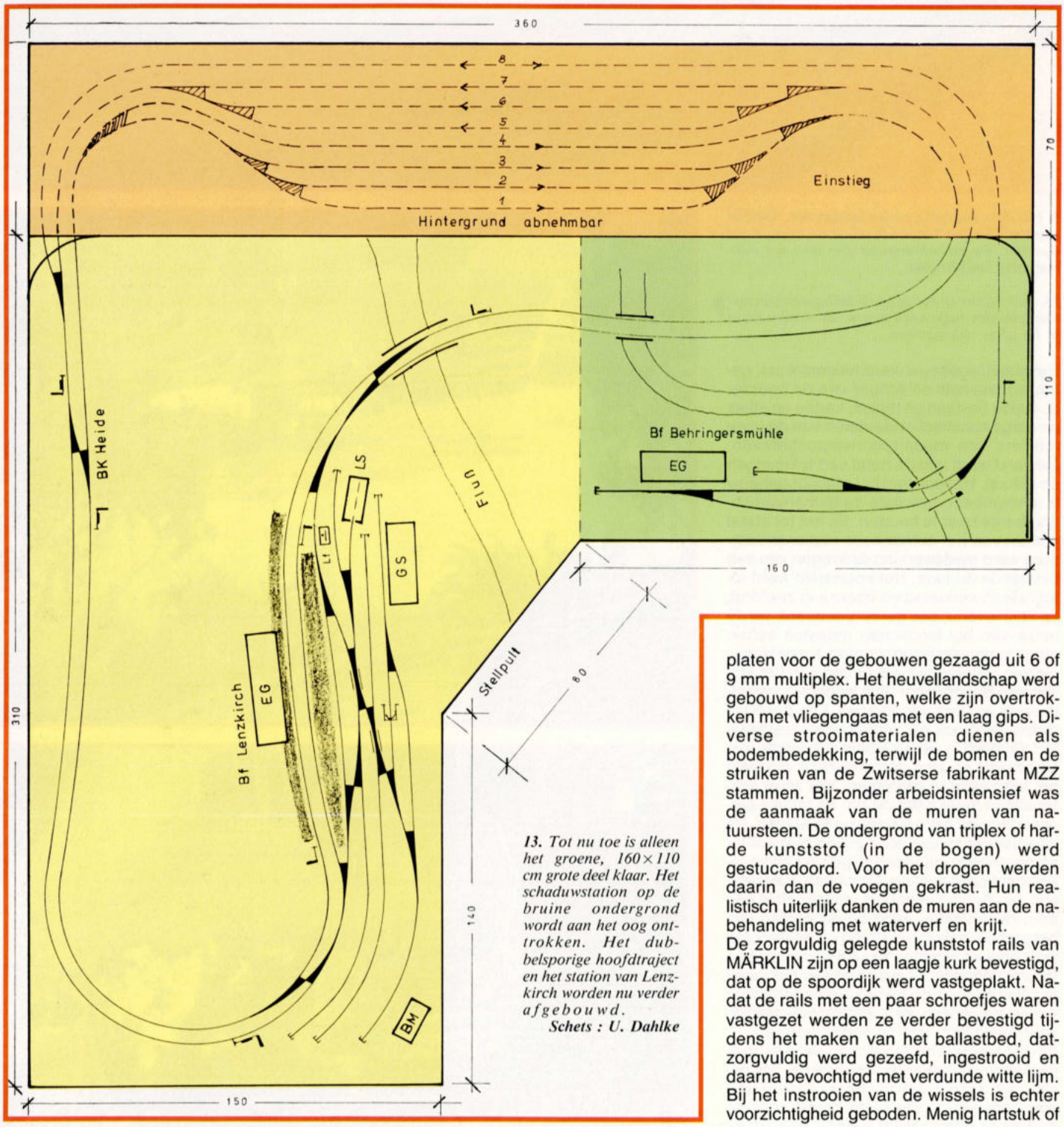
Het stationsgebouw werd helemaal zelf gebouwd, evenals de schuur van de boerderij. Beide bestaan uit triplex, karton en latjes en enige kunststof onderdelen van de leveranciers van modelspoorwegtoebehoren. Gewerkt werd aan de hand van tekeningen op schaal. Het dak van het stationsgebouw is afneembaar, teneinde de binnenverlichting bereikbaar te houden. Bij het tot stand komen van het authentieke stationsnaambord werd medewerking verkregen van een bevriende drukker. Het voorbeeld werd fotografisch verkleind en daarna in zeefdruk op zelfklevend folie gereproduceerd. Bij de bouw van het landschap moesten echter enige compromissen worden toegestaan. Gezien de beschikbare ruimte kon het station van Behringersmühle slechts in verkorte vorm worden nagebouwd. Om dezelfde reden werd ook het uittrekspoor weggelaten. Dit heeft in werkelijkheid een lengte van 180 meter en was oorspronkelijk bedoeld om het traject te verlengen. Het werd echter alleen maar gebruikt om de talrijke binnenkomende extra treinen op te nemen. De lokaalspoor specialisten zullen hier echter vergeefs naar de vroeger gebruikelijke lokomotiefloods zoeken. Ofschoon in het station van Behringersmühle vroeger altijd een trein overnachtte, werd bij de aanleg van het station in de jaren dertig uit kostenoogpunt bewust afgezien van de bouw van een lokomotiefloods. Er waren verder ook geen faciliteiten voor de lokomotiefbehandeling aanwezig. Alleen een waterkraan zorgde voor aanvulling van de watervoorraad.
Bij de bouw van het landschap werd gebruik gemaakt van bekende technieken. Als basis voor deze modelspoorbaan dient een open raamwerk. De ondergrond voor de rails en de straten werd evenals de bodem-



11. De eigenaar van deze tuin heeft kennelijk een voorliefde voor symmetrische vormen.



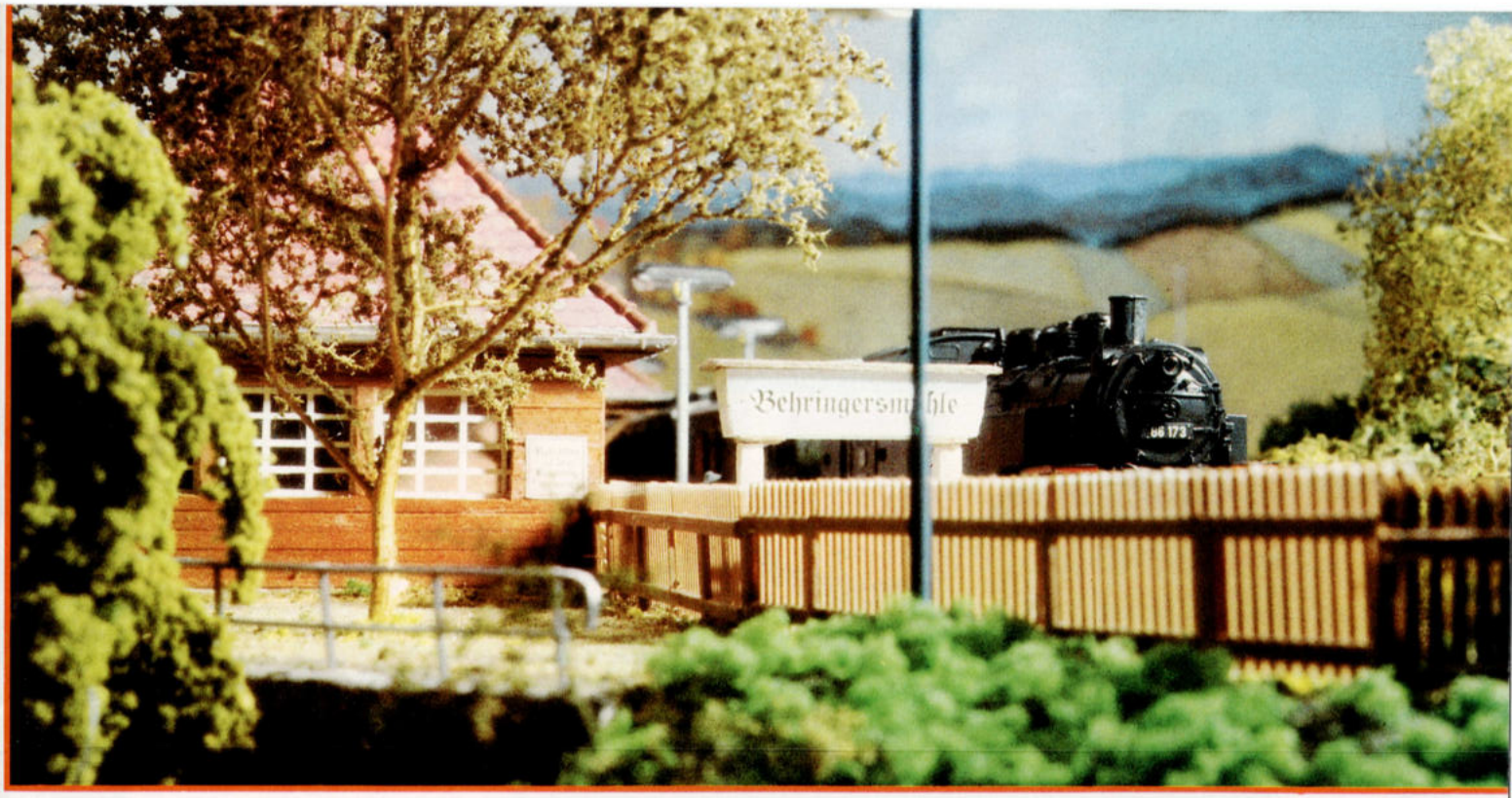
12. Een dienstvoertuig is per ongeluk in Behringersmühle terecht gekomen. Oude spoorbiels worden opgehaald.



13. Tot nu toe is alleen het groene, 160×110 cm grote deel klaar. Het schaduwstation op de bruine ondergrond wordt aan het oog onttrokken. Het dubbelsporige hoofdtraject en het station van Lenzkirch worden nu verder afgebouwd.
Schets : U. Dahlke

platen voor de gebouwen gezaagd uit 6 of 9 mm multiplex. Het heuvellandschap werd gebouwd op spanten, welke zijn overtrokken met vliegengaas met een laag gips. Diverse strooimaterialen dienen als bodembedekking, terwijl de bomen en de struiken van de Zwitserse fabrikant MZZ stammen. Bijzonder arbeidsintensief was de aanmaak van de muren van natuursteen. De ondergrond van triplex of harde kunststof (in de bogen) werd gestucadoord. Voor het drogen werden daarin dan de voegen gekrast. Hun realistisch uiterlijk danken de muren aan de nabehandeling met waterverf en krijt.

De zorgvuldig gelegde kunststof rails van MÄRKLIN zijn op een laagje kurk bevestigd, dat op de spoordijk werd vastgeplakt. Nadat de rails met een paar schroefjes waren vastgezet werden ze verder bevestigd tijdens het maken van het ballastbed, datzorgvuldig werd gezeefd, ingestrooid en daarna bevochtigd met verdunde witte lijm. Bij het instrooien van de wissels is echter voorzichtigheid geboden. Menig hartstuk of



14. De lokaalspoortrein getrokken door de 86.173 is binnengekomen in Behringersmühle. De modelbomen en de bosjes stammen hoofdzakelijk van de Zwitserse fabrikant MZZ. Ook produkten uit de eigen tuin werden hier en daar gebruikt.

aandrijfmechaniek werd door binnengedrongen stooimateriaal beschadigd. Het is wellicht overbodig te vermelden dat alle railmateriaal met verf werd nabehandeld.
Extra aandacht verdient het grote aantal details, dat langs de rand van de spoorweg is aangebracht. De kilometerstenen, de telefoons, de wisselbedrading, de kabelgoten enzovoort. De overweg is goed beveiligd, door middel van spoorbomen, welke door een motor worden aangedreven en een bel. Deze kondigt de komst van een volgend boemeltreintje aan, dat meestal bestaat uit de 86.173 van MÄRKLIN met Pruissische coupérijtuigen. Het van BRAWA afkomstige Beierse armsein werd van zijn gevoelige aandrijving ontdaan en wordt thans door een MÄRKLIN aandrijving bediend. De waterkraan en de mooie stootblokken zijn eveneens van BRAWA.

Het resumé van Ulrich Dahlke na verscheidene jaren van bouwarbeid :„Terugkijkend moet ik zeggen, dat ondanks de geringe afmetingen van het afgewerkte deel een grote hoeveelheid tijd nodig is geweest. Dit traject is echter een dankbaar onderwerp om in model na te bouwen, omdat het zowel in het groot als in het klein een fascinerende indruk maakt''.

Ulrich Dahlke / Thomas Hilge

15. In het afgelegen gebied rondom Behringersmühle wordt het transport nog hoofdzakelijk met paarden- en ossenkarren verzorgd. ***Alle foto's : U. Dahlke***

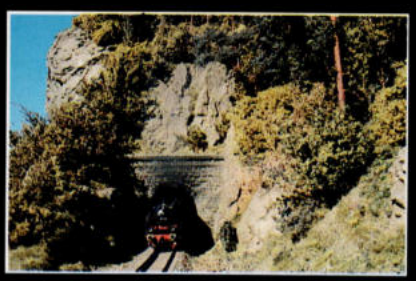


MODELLBAHN '89

ANLAGEN · DIORAMEN · MODELLE · FOTOS VON WILLY KOSAK







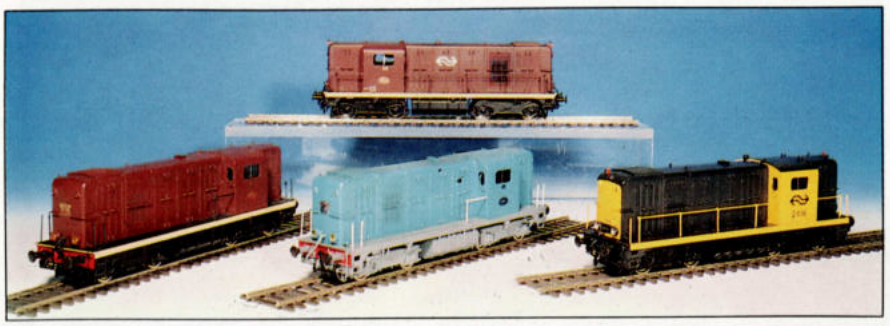


DE KALENDER
EEN ABSOLUTE MUST

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.

PHILOTRAIN



NS 2400

Alleen nog leverbaar als bouwset, compleet met verlichting en zwaailichten.

f 430,. - BF 7.998

PHILOTRAIN - NMJ

Treinstel van de Noorse Staatsspoorwegen (NSB), type BM 67; tussenwagen en stuurstandwagen volgen.

f 1575,. - BF 29.298



PHILOTRAIN, UW SPECIALIST VOOR NEDERLANDSE EN SCANDINAVISCHE MESSINGMODELLEN. AAN U DE KEUS OF WIJ BELGIË HIER AAN TOE KUNNEN VOEGEN.

WE ZIJN LEMACO-DEALER

PHILOTRAIN, ANTILOPESTRAAT 1, 7315 EG APELDOORN NL
TEL : 055-22.12.59 - TELEFAX : 055-22.13.93



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. BB324 van het depot Villeneuve rangeert met reizigersmaterieel op het Gare de Lyon in Parijs, 31-07-'86. **Foto : Pierre de Greeuw**

De SNCF-locomotieven van de serie BB-300 in het grootbedrijf

De serie BB-300 werd in twee verschillende subseries in dienst gesteld. De eerste als P.O.-Midi E-241 - 264 in 1938 en 1939, de tweede als SNCF BB-0325 - 0355 tussen 1946 en 1948. Begin 1949 werden de twee afzonderlijke series omgenummerd tot BB-301-355. Ze vormden in feite een voortzetting van de vele locomotiefseries van de voormalige Midi, waarvan de eerste al in 1922 in dienst was gesteld.
Alhoewel geschikt voor het gemengde verkeer, deden de machines met name na de oorlog bijna uitsluitend dienst in het goederenvervoer. Reden hiervoor was de betrekkelijk lage maximumsnelheid van 105 Km/h. De vooroorlogse machines hadden eén vermogen van 1512 kW, terwijl de latere 1708 kW bereikten. Hun gewicht bedroeg 80 ton. Uiterlijk waren de twee series nagenoeg identiek tot op het moment dat de tweede serie aan het eind van de jaren zestig aan een grote revisie toe was. Daarbij werden zij verbouwd en voorzien van een nieuwe neus, die enigszins vergelijkbaar is met die van de BB-8100 (en dus ook met die van de NS 1100'en).
Zoals veel andere elektrische lokomotieven van de Midi, verdwijnen de BB-300'en gaandeweg in de rangeerdienst. Daartoe worden de meeste vanaf 1979 verbouwd, al dan niet met behulp van onderdelen van al buiten dienst gestelde oudere Midi-locomotieven. Deze ,,declassering'' geldt beide subseries. Op dit moment zijn er nog 30 rangeerlocomotieven in dienst. Ze zijn over de volgende depots verdeeld : Ivry (Paris S.O.) 8 stuks, Villeneuve-St Georges (12), Lyon-Mouche (9) en Limoges (1). De negen machines van Lyon-Mouche behoren alle tot de tweede serie, terwijl de overige tot de eerste serie behoren.
Zes andere niet verbouwde machines van de tweede serie verhuisden recentelijk va-



2. Station Enschede is het beginpunt van deze trein 26 naar Amsterdam, die een zeer interessante samenstelling heeft. Achter de gehuurde SNCF BB301 zien we een oud postrijtuig en een lange reeks rijtuigen van Plan D, 25-07-'51.
Foto : Hans van Engelen

3. Loc BB 308 als bespanning voor D 144S , een D-trein van Amsterdam naar Parijs, op het station ,,Hollands Spoor'' in Den Haag, 24-08-'50.
Foto : Hans van Engelen



nuit Tours-St Pierre-des-Corps naar Montrouge, om de ledig-materieeltreinen van Paris-Montparnasse naar Trappes v.v. te kunnen rijden. Naar alle waarschijnlijkheid zullen de niet verbouwde exemplaren het einde van 1988 niet halen. De omgebouwde rangeerlocomotieven daarentegen blijven nog zeker tien jaar in dienst.
De locomotieven zijn niet alleen voor Frankrijk van grote betekenis geweest. Vanaf mei 1949 tot september 1951 is vrijwel permanent een zestal van deze locs bij NS in dienst geweest. Dit waren eerst de BB-308, 309, 310, 320, 322 en 324. Na ongeveer een jaar werden zij vervangen door de BB-301, 303, 314, 317, 322 en 323, zodat in totaal 11 locomotieven op de Nederlandse spoorstaven hebben dienstgedaan. (De 322 kwam al na een maand weer terug door ruiling met de 324). Ze deden bij ons dienst op vrijwel alle lijnen van het middennet, zowel in de reizigers- als in de goederendienst.
Uiterlijk vrijwel identiek aan de oorspronkelijke BB-300 zijn de 20 machines van de NMBS-reeks 2901 - 2920 (eerder : 101.001 - 020). Een aantal van deze in 1949 afgeleverde locomotieven bleef tot in het midden van de jaren tachtig in het zware Belgische goederenverkeer in gebruik. Eén daarvan wordt bewaard voor museale doeleinden. Het is interessant te weten, dat van de 11 BB-300'en die in Nederland dienst hebben gedaan, alleen nog maar de BB-303 is afgevoerd. Misschien een idee om één van de resterende 10 locs in 1989 te lenen voor de eventuele spoorwegevenementen in Utrecht van de dan 150-jarige spoorwegen in Nederland?

Remmo Statius Muller



4. In het depot Tours-Saint-Pierre staat een rij verbouwde BB300'en, aangevoerd door de 330, 25-07-'86. ***Foto : Remmo Statius Muller***

5. Deze foto toont ons de BB 300 van ROCO voortgetrokken door de NS stoomlokomotief 1784 van PHILOTRAIN. Deze situatie zou zich hebben kunnen voordoen tijdens de proefritten van de BB 300 bij NS. ***Foto : H.K.***



Modelbouw center Baillien PVBA

Turnhoutsebaan 219
B 2200 Borgerhout
Tel. 03 - 236.97.08

märklin digital HO

FMZ De FLEISCHMANN meertreinenbesturing

SELECTRIX

ZO BOUWDE IK MIJN BANEN

Grote technische modelbaanbrochure in de Ned. taal voor alle tweerailgelijkstroomsystemen zoals LGB en MÄRKLIN Spoor I, HO, N en Z-spoor, 45 hoofdstukken, weinig bekende tips en aanwijzigingen, voor beginners en gevorderden, van rondje rail naar grote baan met meer dan 40 wissels en 30 treinen op 5 normale rijstroomtrafo's, wel of niet automatiseren, kennis der stroomsoorten, juiste railbouwtechnieken, speciale elektrificatietechnieken, met meer treinen op één spoor voor FLEISCHMANN, PIKO, MÄRKLIN HAMO, BACHMANN, KLEINBAHN, LILIPUT, LIMA, RIVAROSSI, ROCO, TRIX HO, MINITRIX, ARNOLD, MINICLUB, PICCOLO enz. voor slechts f 25.- plus f 5.- verzendkosten. Nu speciale intekenprijs voor uitsl. deze en volgende maand voor f 10.- plus f 5.- verzendkosten. Maak het verschuldigde bedrag over op POSTBANKGIRO 8 3 1 0 9 2 of contant per brief aan :
MODELTREINEN THYSSEN HARDERWIJK 3842 JH
Valeriuslaan 12, Tel. 03410 - 1 3 5 5 4
Tevens Uw goedkoopste LGB en LIMA station

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.

Altijd wel wat te vinden!

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

't Snuffelhuis

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

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

WENTINK

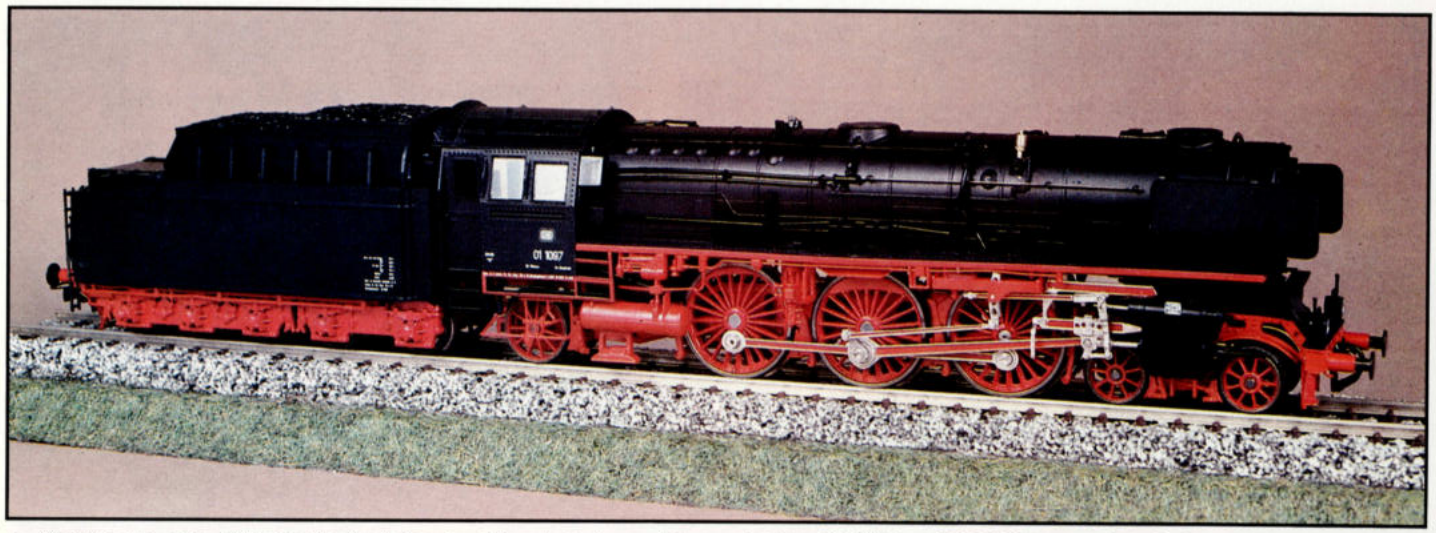
GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING

ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26

APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70

Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling
Informeer naar de openingstijden

Inkoop - Inruil treinen



1. Afgezien van enige kleine foutjes in de frontpartij en de te hoge cabine maakt deze 01.1097 van LILIPUT een goede indruk.

LILIPUT's 01.10

Een wonder op wielen met schoonheidsfoutjes

Met het model van de kolengestookte 01.10 heeft LILIPUT inderdaad een lokomotief afgeleverd die een van de topprodukten kan worden genoemd van deze Weense fabrikant van modelspoortreinen. Zelfs aan de allerhoogste verwachtingen zal dit model kunnen voldoen. De nieuwe lokomotief bezit bijzonder goede rijeigenschappen en een enorme trekkracht. Een eenvoudige conventionele motor met een secuur vervaardigd vliegwiel van het juiste formaat verzorgt de aandrijving van de voorste en de achterste as van de tender. Alle wielen van deze beide assen zijn voorzien van zachte en zeer effektieve anti-slip bandjes. De drie overige assen van de tender zijn verend opgehangen en hebben voldoende ruimte om naar links en rechts te kunnen schuiven. Op onze eigen testbaan met 3% stijging heeft deze lokomotief een 24-tal 4-assige rijtuigen zonder problemen kunnen trekken. We hebben niet meer rijtuigen kunnen koppelen omdat de anti-slip bandjes dat geweld niet zouden kunnen verdragen. Alle wielen zijn zwart vernikkeld. Men heeft bewust afgezien van rode spaken. Zowel het chassis als ook de fijn gedetailleerde aslagers zijn van metaal gemaakt.

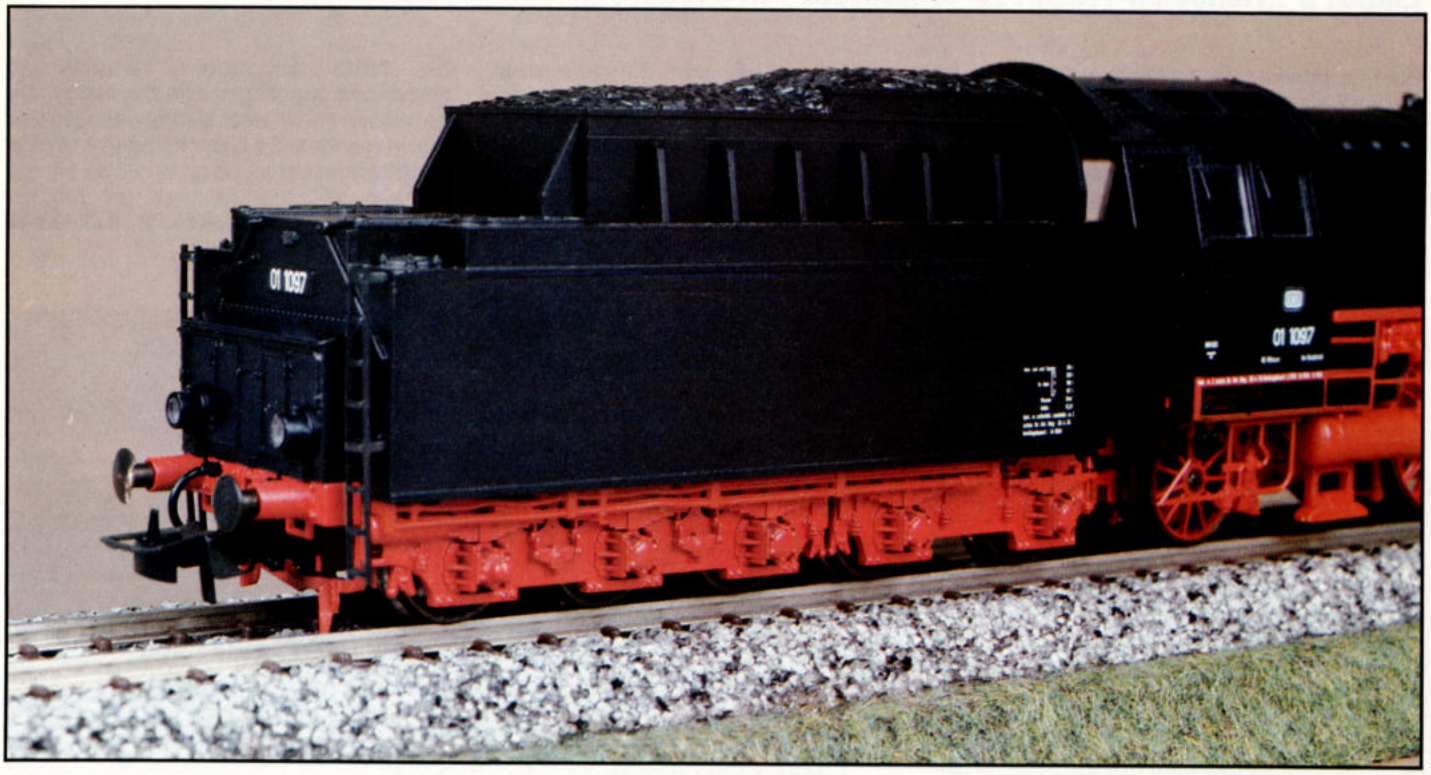
Een bijzonder zwaar blok metaal is de watertank. De complete tender weegt 372 gram en is daarmee tevens nieuwe recordhouder. Hij staat garant voor de enorme trekkracht. De uit kunststof vervaardigde kolenkast valt eigenlijk een beetje tegen. Hij zit tot aan de rand vol met imitatie kolen die niet erg realistisch aandoen. Een reeds eerder geuite wens om een uitneembare kolenvoorraad te maken was bij dit nieuwe model zeer goed te realiseren geweest en zou kunnen worden omgeruild tegen een vulling van echte kolen.

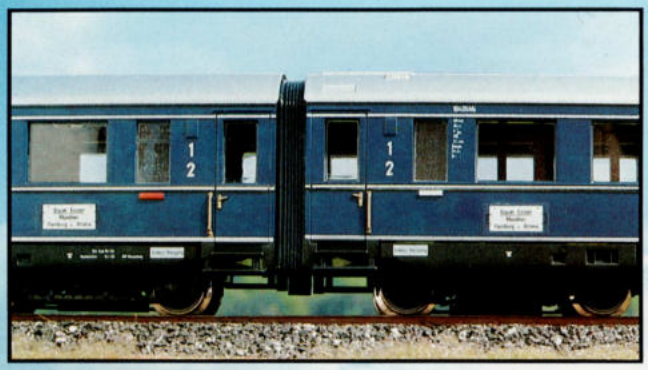
Goed geslaagd zijn echter de fijn uitgevoerde aandrijf- en koppelwielen met hun dunne spaken en een flens van 1,0 mm. Demiddelste aandrijfas en de koppelas zijn verend gelagerd. De voorste aandrijfwielen zijn op een krukas gemonteerd die een drijfstang bedient die naar de middelste cylinder gaat.

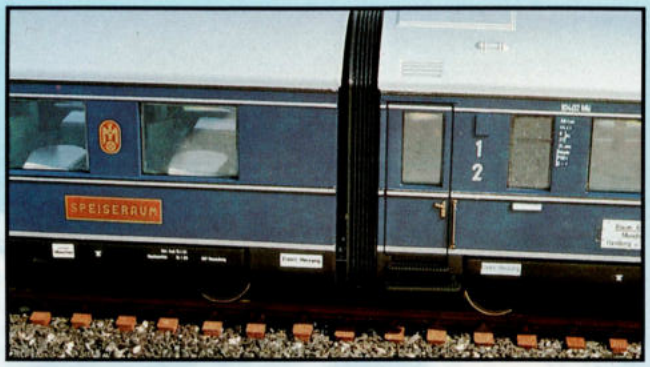
Aanleiding tot kritiek zijn de veel te laag geplaatste trede voor de deur van de rookkamer, de ontbrekende ondersteuning aan de voorzijde onder het rechter loopbordes, de lichtuitstraling aan de voorzijde, de te lange kegels op de beschermingsbuizen voor de zuigerstangen en het te kleine DB-embleem. Volgens de aan ons ter beschikking staande gegevens was de 01.1097 in het jaar 1954 niet in Osnabrück, maar in Kassel thuis. Ondanks deze kleine foutjes zal deze lokomotief echter beslist een aanwinst zijn voor iedere modelspoorbaan.

J. Schmeitz

2. De geheel uit metaal vervaardigde aandrijftender van de 01.10 van LILIPUT is een echte krachtpatser.









1. Deze H0 wagenset van RIVAROSSI, hier achter de V200 van ROCO, is inmiddels al weer enige tijd in de handel. Dit vijfdelige garnituur maakt optisch en technisch een zeer goede indruk. De lak en de beschrifting zijn perfect. De rijtuigen zijn naar het voorbeeld oplopend genummerd van 10401 tot en met 10405. Alle modellen hebben en mooie binneninrichting. Zij zijn aan beide zijden voorzien van een kortkoppelingsmechaniek met de genormeerde schachten. ***Foto : W. Kosak***

De „Blauwe Enzian" in model

Liliput's „Henschel-Wegmann-tegentrein'' in schaal H0

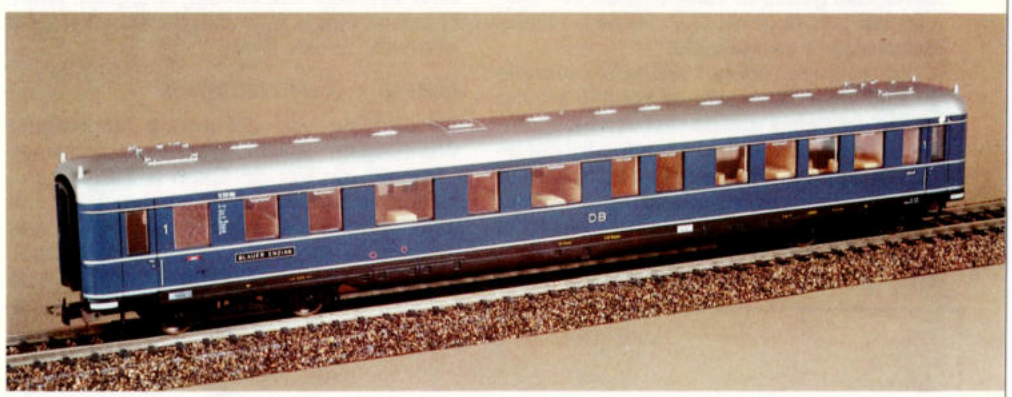
Het had inmiddels lang genoeg geduurd eer de fabrikanten van modelspoortreinen in de schaal H0 zich weer de legendarische Henschel-Wegmann-trein herinnerden. Het was toen echter ook nog bijna tot een dubbele ontwikkeling gekomen, welke pas op het laatste moment kon worden verhinderd. Op grond van de toen bereikte overeenstemming werd door LILIPUT de tegentrein, de „Blauwe Enzian'' op de markt gebracht. Dit vijfdelige garnituur kwam kort na de speelgoedbeurs in de winkels. Alle vijf de rijtuigen beschikken over een kortkoppelingsmechaniek en over genormeerde NEM schachten, waarin de standaardkoppelingen zijn bevestigd. Deze kunnen echter door kortkoppelingen worden vervangen. De beide rijtuigen 11475 en 11480 stammen uit de groep 28 en zijn geklonken. Zij zijn identiek en bezitten draaistellen van het type Görlitz II in de zwa-

2. Het koprijtuig met het nummer 11700, dat tegenwoordig nog steeds door de Deutsche Bundesbahn wordt gebruikt.



re uitvoering. De extra aangezette remmen bevinden zich ter hoogte van de loopvlakken. Het derde rijtuig is het bekende en attraktieve restauratierijtuig met de imitatie schemerlampjes op de tafeltjes. Dit rijtuig beschikt over draaistellen van het type Görlitz III in lichte uitvoering, die echter niet meer de huidige stand van de techniek vertegenwoordigen, temeer daar hier de remmen ver buiten de loopvlakken uitsteken. Een nieuwe ontwikkeling van LILIPUT is het eerste klasse rijtuig met nummer 11701. Het voorbeeld werd in het jaar 1937 gebouw als pers- en salonrijtuig met een lengte van 24000 Mm. Bij het model steekt de carrosserie echter over de buffers heen. De binneninrichting werd zeer goed weergegeven met een zit- en twee grote salonafdelingen. De enige kritiek die hierop van toepassing is, betreffen de ouderwetse draaistellen, welke ook onder het restauratierijtuig zitten, en welke eveneens onder het koprijtuig lopen. Dit laatste rijtuig is eveneens een geheel nieuw ontwikkeld model, met het nummer 11700, waarvan het voorbeeld een lengte heeft van 21270 Mm. Bij dit model heeft LILIPUT echter de werkelijkheid geweld aan moeten doen. Aangezien de draaistellen geen ruimte zouden hebben om uit te zwenken, werd de ,,schort' van het rijtuig ingekort. De binneninrichting is ook bij dit rijtuig goed geslaagd. Alle vijf deze rijtuigen zijn goed gelakt en beschrift. Diverse losse delen zijn bij de set gevoegd. Van het origineel zijn zowel het salonrijtuig als het koprijtuig behouden gebleven. Beide werden meerdere malen verbouwd. Op de originelen zullen wij in een apart artikel nog eens terug komen.

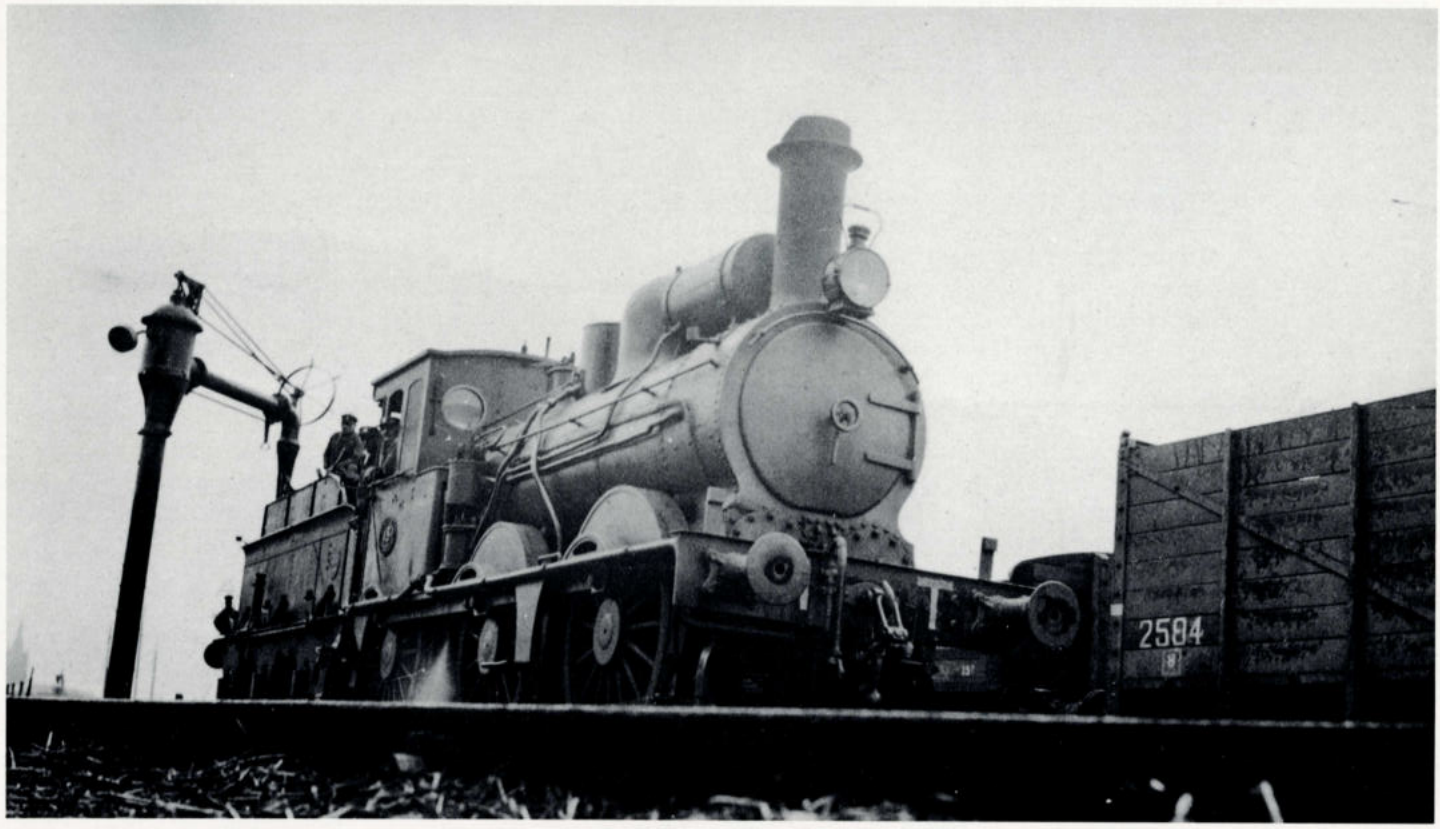
HO



3. Het voormalige salon- en persrijtuig werd omgebouwd tot dit eerste klasse rijtuig, met als nummer 11701. Het is het langste rijtuig van de hele set.

4. Het mooie restauratierijtuig, met de imitatie schemerlampjes op de tafeltjes. Het rijtuig staat op draaistellen van het type Görlitz III in lichte uitvoering, welke echter niet meer de huidige stand van de techniek vertegenwoordigen. ***Foto's 2 t/m 4 : H. Obermayer***





1. MT-loc 18 aan de waterkolom in Terneuzen. Deze loc, gebouwd door Crewe in 1872, kwam in 1901 bij de MT in dienst en werd in 1940 afgevoerd, 04-06-'35.
Foto : J. Esser, collectie : H. Waldorp

Sporen door Zeeuws-Vlaanderen

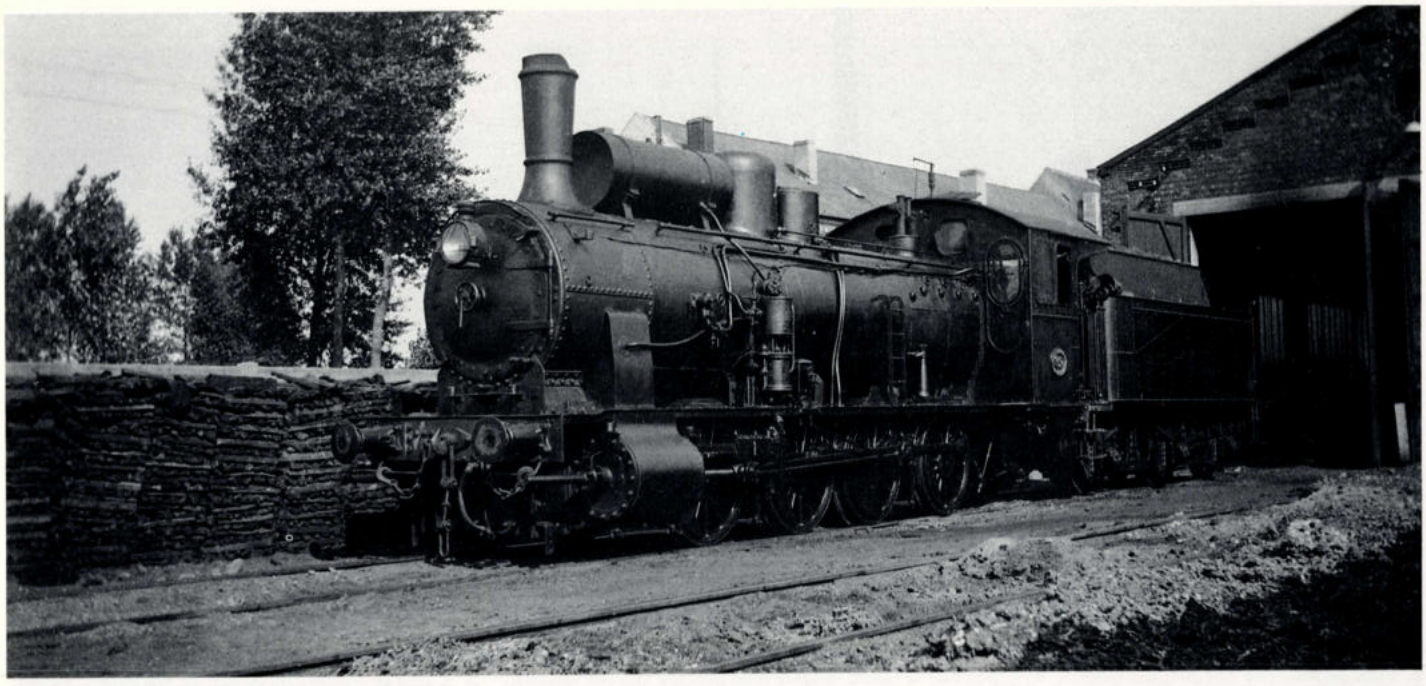
Veertig jaar geleden kwam er een einde aan de exploitatie door een particuliere maatschappij van de spoorlijnen door een bijzonder stukje Nederland : Zeeuws-Vlaanderen. Na een voorlopige overeenkomst tussen MT (Chemin de Fer Intern. de Malines à Terneuzen) NS van januari 1948, werd het Nederlandse gedeelte van de lijnen per 1 juli van dat jaar door de N.V. Nederlandsche Spoorwegen aangekocht.
Op deze wijze verwierf NS een ,,overzees gebiedsdeel'', een tweetal spoorlijnen, die alleen via België met de rest van het spoornet zijn verbonden. Het eilandbedrijf dat aldus in Zeeuws-Vlaanderen ontstond, had een zeer bewogen en interessant verleden. Daarover en over de eerste NS-jaren leest U in deze aflevering. Een volgende keer bespreken we de huidige toestand, waarbij we hopen dat U er eens toe komt om daar dat leuke NS-onderdeel te bezoeken en op het lichtgevoelige materiaal vast te leggen.
Modelspoorders worden wellicht geïnspireerd tot de bouw van een Zeeuws-Vlaams diorama, waarover Spoorweg Journaal dan later een keer zou kunnen schrijven. Geeft U gerust een seintje aan de redactie als U eenmaal zo ver bent!

Gent - Terneuzen

De opening van het eerste lijngedeelte Wondelgem - Zelzate van de maatschappij ,,Chemin de Fer de Gand à Terneuzen'' (GT) vond plaats op 20 december 1865. Het aansluitende deel Wondelgem - Gent was in handen van een andere maatschappij (,,Chemin de Fer d'Eecloo Gand''). Aan de Nederlandse zijde volgde de opening van het traject Zelzate - Terneuzen op 1 april 1869. Op het gedeelte tussen Sluiskil-aansluiting en Terneuzen maakte de GT medegebruik van de MT-lijn, waarover verderop in dit artikel meer.
Op Nederlands gebied waren er de volgende stations : Sas van Gent, Philipinne, Sluiskil-aansluiting (MT) en Terneuzen (MT). In 1883 werd bovendien de halte Sluiskilbrug in gebruik genomen.
De GT verzorgde oorspronkelijk niet de exploitatie; die werd aan anderen overgelaten. Door faillisementen en andere problemen bij die exploitatiemaatschappijen, was de GT in 1878 gedwongen deze zelf ter hand te nemen. Toen moest men de locomotieven, het overige materieel en de spoorlijn zelf ook gaan onderhouden, waarvoor noch een werkplaats, noch vakkundig personeel beschikbaar was. Omdat de lijn vanuit Zelzate werd geëxploiteerd, bouwde men aldaar een werkplaats. Deze werd later tijdens de Eerste Wereldoorlog achtereenvolgens leeggeroofd (1917) en platgebombardeerd (1918) door de Duitsers. Hervatting van de dienst volgde op 15 maart 1919.
De lijn was enkelsporig met enkele wisselplaatsen. De MT-lijn tussen Terneuzen en Sluiskil werd vanaf 1903 dubbelsporig geëxploiteerd. De ligging langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de oversteek van dit kanaal via de brug bij Sluiskil bepaalden in hoge mate het karakter van de lijn. Er was veel goederenvervoer van agrarische produkten (bv. suikerbieten naar de Zeeuwsche Suikerfabriek in Sas van Gent, die sedert 1872 een eigen raccordementsspoor



2. MT-loc 33 (ex GT 19) staat met een trein, bestaande uit vier coupé-rijtuigen en een bagagewagen, in Terneuzen klaar voor vertrek, juli 1938.
Foto : H. Waldorp



3. Voor de locloods in Sint Niklaas staat MT-loc 39. Deze machine werd in 1907 door Vulcan voor de Pruisische spoorwegen gebouwd en droeg daar het nummer ,,Köln 4558''. Zij behoorde tot het Pruisische type G7 en kwam pas in 1930 bij de MT in dienst, juli 1938. ***Foto : H. Waldorp***



4. 't Buuske uit Sint Niklaas is binnengelopen in het station van Terneuzen. Op de achtergrond herkennen we de locloods, die anno 1988 nog steeds in gebruik is, 14-11-'49. ***Foto : J. Voerman***

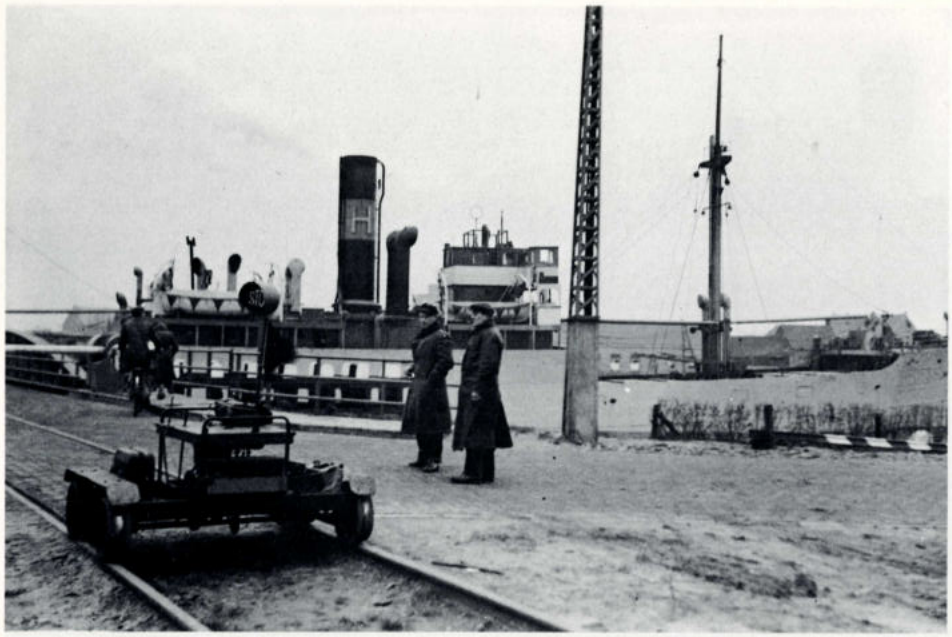
had) en overslag van o.a. bulkgoederen van grote zeeschepen naar de diverse industrieën langs het kanaal.Met de vele, ook Belgische, goede klanten langs de lijn, had dit goederenvervoer een goudmijn kunnen zijn. Zo werd in de jaren 1889 - 1893 jaarlijks ongeveer 200.000 ton goederen via Terneuzen vervoerd, bepaald geen kleinigheid. Helaas werd het bedrijf zeer slecht geleid. Het was er op z'n Hollands gezegd, een puinhoop. Waar wat te bezuinigen viel, werd bezuinigd. Of dat nu technisch of uit het oogpunt van veiligheid verantwoord was of niet. Locomotieven kregen bijvoorbeeld van hun machinisten lappen textiel in de vuurkist om te voorkomen dat uit de pijpen lekkende stoom het vuur zou blussen. Onderhoud werd dus vrijwel niet uitgevoerd, nieuw materieel niet aangeschaft en het personeel uitgezogen. En aan de top van de maatschappij verrijkte men zich, zeker in de periode tot 1912 onder ,,zwendeldirecteur'' Nestor Wilmart.

Het reizigersvervoer kenmerkte zich door de jaren heen door een zeer sobere dienstregeling met zo'n 4 à 6 treinen in iedere richting tussen Gent en Zelzate en 3 à 5 treinen tussen Zelzate en Terneuzen. Veel van deze treinen waren echter goederentreinen met vrijwel geen of zeer slechte passagiersaccomodatie.

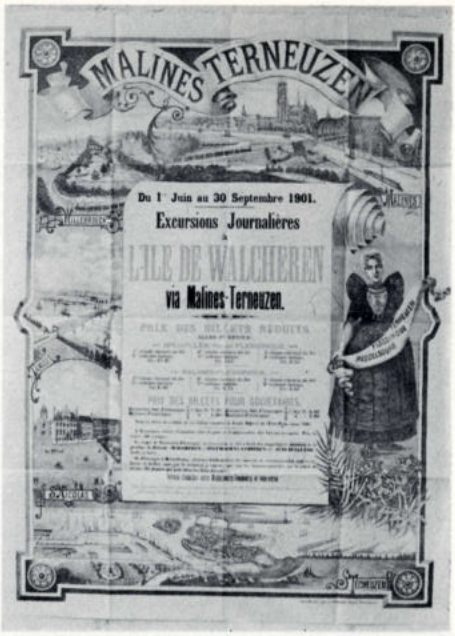
Van het locomotievenbestand zijn veel gegevens verloren gegaan. Wèl is duidelijk dat de GT uitsluitend tweedehands materieel kocht, veelal van andere Belgische bedrijven. In de Eerste Wereldoorlog ontsnapte veel van het materieel aan de Duitsers, doordat het snel in het toen neutrale Nederland kon worden ondergebracht. België ontving na de oorlog van Duitsland, bij wijze van herstelbetaling, veel spoorwegmaterieel. Op deze wijze kwamen ook enige Pruisische locs bij de GT terecht. Bekend zijn de types T9 3 en G5 4. In die eerste Wereldoorlog had men overigens nog een vijftal oude 1B-locomotieven van de SS, die nog van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij stamden, gehuurd of in bruikleen gekregen. De laatste aankoop van locomotieven vond plaats in 1928, toen men een viertal locs van het type 30 van de ,,Etat Belge'' verwierf. Deze kregen bij de GT de nummers 18 - 21 en werden in 1930, als eni-



5. Trein 8474M van Terneuzen naar Sint Niklaas, vandaag gereden door Brossel-automotrice 553.36, halteert langs het perron van station Axel, 09-04-'50. ***Foto : Hans van Engelen***



6. Voor de inspectie van de lijnen door de Wegopzichter te Goes, maakte men gebruik van een motorlorrie, die snel uit het spoor kon worden getild. Hier is men onderweg van Terneuzen naar Sas van Gent en wacht voor de geopende brug bij Sluiskil, 25-01-'51. ***Foto : P.S. Postma***



7. Een wervende affiche van de Mechelen - Terneuzen uit 1901. ***Foto : Carlo Hertogs***

ge ex GT-locs, door de MT overgenomen. Daar kregen ze de nummers 32 - 35. Alle andere machines werden toen gesloopt.
In 1930 werd de GT geliquideerd. De exploitatie van het Belgische deel van de lijn werd overgenomen door de Belgische spoorwegen. Het Nederlandse deel kwam in handen van de MT. Een groot deel van het wagenpark van de GT was toen rijp voor de sloop. Van het reizigersmaterieel nam de MT slechts een aantal oorspronkelijk Duitse wagens over, die in 1919 naar de GT gekomen waren. Het betrof hier twee rijtuigen 1e en 2e klasse (AB) en zes rijtuigen 3e klasse (C). In het reizigersvervoer tussen Zelzate en Terneuzen had de MT geen zin : door almaar slechter wordende dienstregelingen, nam de publieke belangstelling dermate af, dat dit in 1939 kon worden opgeheven. Ondanks allerlei pogingen om de lijn weer voor reizigers open te stellen, is dit nooit gelukt.

Mechelen - Terneuzen

De concessie voor de spoorlijn Mechelen - Terneuzen begon op 26 augustus 1871 te lopen voor een periode van 90 jaren. Hij was verleend aan de ,,Chemin de Fer International de Malines à Terneuzen (MT), die op die dag haar gehele lijn in exploitatie nam. Reeds in 1870 begon men op 28 juli tussen Mechelen en Temse te rijden, waar de brug nog niet klaar was. Op 30 november werd de dienst uitgebreid tot Sint Niklaas.De staatsgrens bij De Klinge werd in het late voorjaar van 1871 bereikt, waarna de opening naar Terneuzen dus op 26 augustus plaatsvond.
Het hoofdkantoor, een groot depot en de werkplaatsen van de MT bevonden zich in Sint Niklaas. Deze werkplaatsen zagen kans aangeschaft tweedehands materieel keurig op te knappen, soms technisch aanzienlijk te verbeteren en jarenlang goed te onderhouden. Veel van de oudere locomotieven waren uit Engeland afkomstig. Fabrieksnieuwe locs kwamen in de jaren 1906 - 1911 van Cockerill en Henschel. Het zware kolen- en cokesvervoer maakte deze aankopen dringend noodzakelijk. In de Eerste Wereldoorlog werd een aantal locomotieven gevorderd. De beste exemplaren stonden toen echter al in het neutrale Nederland, zodat na die oorlog nog 16 vooroorlogse machines jarenlang hebben dienstgedaan. Acht locs waren vermist of moesten worden gesloopt. Zij werden door nieuwbouw vervangen : de locs 25 - 31 waren een verbeterde versie van het Belgische type 32 (later : reeks 44). In 1930 kwam er nog een aanvulling door de komst van de vier locomotieven van de GT.
In 1940, toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak, beschikte de MT over 24 locomotieven. Acht hiervan werden op last van de bezetter overgedragen aan de Belgische spoorwegen. Na de oorlog begon de MT onder zeer moeilijke omstandigheden aan de wederopbouw.
Toen op 21 januari 1948 het bedrijf aan de Nederlandse zijde de facto overging naar de NS, waren nog 22 locs aanwezig. Deze werden terstond terzijde gesteld en in de jaren daarna door particuliere ondernemingen gesloopt.
In 1871 begon men met een rijtuigpark, dat toen geheel nieuw was. In latere jaren bestond vervangend materieel ook dikwijls uit nieuwbouw of uit geheel verbouwde, aangepaste tweedehands rijtuigen. Ook bij de MT kwamen na de Eerste Wereldoorlog enkele voormalige Pruisische rijtuigen de gelederen versterken. Terzijde zij vermeld, dat de maatschappij ook nog heeft geëxperimenteerd met stoomrijtuigen, waarvan er twee een aantal jaren dienst hebben gedaan. Een groot succes waren zij niet.
Dat het vervoer van reizigers tamelijk bescheiden was, hebben we hiervoor al vermeld. Het grootste aantal reizigerstreinen tussen Sint Niklaas en Terneuzen was 7 in de zomer van 1903. Vanaf 1936 werd het aantal reizigers, vooral op het Nederlandse deel, snel minder. Toch reed men in 1949, onder NS-bewind, weer 5 treinparen per dag. In 1951, het laatste jaar van volledige exploitatie, waren er dat nog maar 4. Door de laatste trein van de dag te laten vervallen, kon men namelijk één conducteur uitsparen!



8. Met de ,,sik'' in Axel ten behoeve van het wegonderhoud. De bestuurder van de locomotor poseert voor een klassiek statie-portret tussen stations- en wegonderhoudspersoneel, 08-01-'54.
Foto : P.S. Postma



9. Dit is ongetwijfeld het merkwaardigste armsein van Nederland! Het is een standaard HSM-type hoofdseinpaal, vervaardigd door de Alkmaarsche IJzergieterij en geplaatst voor rekening van de ZVTM op MT-station Axel. Omdat het sein moest passen in het Belgische systeem (links van het spoor, armsein naar links wijzend), werd het achterstevoren opgesteld en de arm ,,verkeerd'' geschilderd. Het eraan gekoppelde voorsein was een eveneens achterstevoren geplaatst SS-sein met drie standen, 08-01-'54. ***Foto : P.S. Postma***

Een vergelijking tussen MT en GT maakt overduidelijk, dat de MT een veel efficiënter geleid bedrijf was. Beide bedrijven schaften in de loop der jaren evenveel locomotieven aan, de MT-lijn was tweemaal zo lang als de GT-lijn. Er werden echter bij de MT ongeveer 3x zoveel tonnen goederen vervoerd en ook bij het veel minder belangrijke reizigersvervoer was de verhouding ongeveer 1 : 2 1/2.
Het einde van de MT werd feitelijk ingeluid door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Tijdens deze oorlog werd zo veel zo grondig beschadigd, vooral bruggen, dat er na de oorlog nog slechts een zieltogend bedrijf overbleef. De buit zou tussen een aantal gegadigden worden verdeeld.
Doordat de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij (ZVTM) een concessie kreeg voor een busverbinding Terneuzen - Axel - Hulst, was het reizigersvervoer via de spoorlijn naar Temse ten dode opgeschreven. Het Belgische deel van de MT ging over naar de Belgische spoorwegen, die hun deel van het materieelpark moesten overnemen. Zij kochten dit tegen schrootprijs, want enig emplooi voor met name de vele open goederenwagens was er niet. Het cokesvervoer was namelijk beëindigd en een snelle hervatting hiervan leek niet waarschijnlijk. Het Nederlandse deel werd niet door NS genaast, maar opgekocht, waarbij men vrij was dat materieel over te nemen dat men meende te kunnen gebruiken. Het bleef daardoor bij de overname van 100 open wagens en twee bagagewagens. Het Nederlandse personeel, ruim 100 man, kwam in dienst bij NS. In de loop der jaren zou dit personeelsbestand slinken tot ongeveer 20 man in 1988.

De NS-tijd

Er volgt nu een tijd van saneren van het spoornet(je) in Zeeuws-Vlaanderen. En saneren is, zoals U weet, een ander woord voor snoeien, tot er een rendabele romp overblijft. In de eerste jaren verandert er nog niet veel. De reizigersstoomtreinen worden vervangen door ,,Brossels'', Belgische motorrijtuigen van de reeks 553. De lokale bevolking noemt ze vertederd ,,'t Buuske'' (het busje). Deze Brossels rijden de dienst tussen Sint Niklaas en Terneuzen met een Belgische machinist en een Nederlandse conducteur. Op werkdagen maakt 't Buuske nog een extra slag tussen Sint Niklaas en Hulst. Deze reizigersdienst wordt op 6 oktober 1951 opgeheven, alleen de trein Sint Niklaas - Hulst houdt het tot 18 mei 1952 vol.
De tractie voor het goederenvervoer bestaat uit stoomlocs van de NMBS. De reeksen 41 en 81 worden hier bekende verschijningen. Voor het rangeren op de emplacementen van Terneuzen, Sluiskil en Sas van Gent haalt NS in 1948 twee en in 1949 een derde locomotor (,,sik'') naar Zeeuws-Vlaanderen. Dat zijn de eerste Nederlandse locomotieven in dat ,,overzeese gebied''. In 1959 neemt NS de gehele tractie over en verschijnen er 3-assige diesellocs van de serie 600. Men kan dan volstaan met 3 locs voor de beide spoorlijnen. Nu rijden er zes voor de enig overgebleven lijn. Er is dus sprake van groei, maar daarover informeren we U een volgende keer.

Huub van Keulen



10. Te Sint Niklaas ontmoeten we een goederentrein uit Terneuzen. We zien NS-loc 610 met een NS-goederenwagen, ex MT. Let op de opschriften op deze goederenwagen!, 23-08-'62.
Foto : H. Waldorp

FOTOTIPS / WETENSWAARDIGHEDEN



Nieuwe diesellocomotieven voor de Luxemburgse spoorwegen

In mei zijn door de Jenbacher Werke in Oostenrijk drie nieuwe dieselloc's aan de CFL geleverd. Deze tweeassige dieselhydraulische rangeerlocomotieven hebben een vermogen van 340 paardekrachten en wegen 36 ton. Zij zijn als 1031 - 1033 in het nummerschema van de CFL opgenomen.
Eén ervan zal geschikt gemaakt worden voor radiografische besturing. Op bijgaande foto ziet U loc 1033 voor de locloods van depot Luxemburg.

Foto: H. Peters

Minimarkt

Te koop : Zeer complete modelspoorbaan merk Rokal 12 mm o.a. 9 lokomotieven, 140 wagons, grote regelkast, railshuisjes enz. enz. Fl 2500.-. Tel. 070-855605, Parmentier F.J., Den Haag - Nederland.

Modelspoorruilbeurs in Helmond

De MODELSPOORCLUB OOST BRABANT organiseert op zaterdag 19 november 1988 een modelspoorbeurs in het T.O.V. gebouw, Azalealaan 40 te Helmond (NL) De weg naar het T.O.V. gebouw wordt in Helmond met pijlen aangegeven. De ruilbeurs is geopend van 10.00 uur tot 15.00 uur.
Toegang : Volwassenen - Fl 2,50 - Kinderen - (onder geleide) Fl 0,50 - Leden van de MODELSPOORCLUB OOST BRABANT gratis. Nadere inlichtingen : G.J. Giepmans, Thorbeckestraat 48, NL 5707 JK HELMOND. Tel. 04920 - 23049.

Expositie AMHA

De ,,Association des Modélistes Havrais Amateurs'' organiseert een (jaarlijkse) expositie op : 29 - 30 - 31 october en 1 - 5 - 6 - 11 - 12 en 13 november in haar clublokaal, 9 Rue Palfray te 76600 LE HAVRE (Frankrijk). Aan deze manifestatie nemen eveneens ,,CORAIL 76'' en ,,LE RAIL MINIATURE CAENNAIS'' deel. Het tweede weekend zal er een ruil- en verkoopbeurs plaatsvinden met vertoning van HO-diorama.
De bovengenoemde clubs en de ,,SOLENT MODEL RAILWAY GROUP'' nemen ook deel aan de tentoonstelling die op 26 en 27 november te BRETTEVILLE DU GRAND CAUX (vlakbij GODERVILLE) gehouden wordt. Grote modelbanen - ateliers - historisch overzicht van de lijn ,,Le Havre les IFS''.
Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot : AMHA, 81 bis, Rue L. Delamare, 76600 LE HAVRE (Frankrijk). Tel. 48 07 32.

Modelbouw Rijnmond

Naar aanleiding van het leverbaar worden van diverse nieuwe producten van JOUEF en BILLER-BAHN heeft MODELBOUW RIJNMOND, Beatrijsstraat 46a, NL 3000 AS ROTTERDAM (tel. 010-477 88 69) ons verzocht U het volgende mede te delen :

JOUEF :

Ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de Oriënt-Express is in overleg met de fabriek een speciale set samengesteld die volgens sommigen het predikaat ,,schitterend'' met recht verdient. De set bestaat uit stoomloc 8255, uiteraard met vijfpolige motor, wat uitstekende rijeigenschappen oplevert, restauratiewagen 5300, PULLMANwagen 5302 en 2 slaapwagens nr. 5301.

Om een en ander nog aantrekkelijker te maken dan het al was kan deze set ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de Oriënt-Express nu voor een fractie van de normale prijs gekocht worden, te weten ongeveer Fl 230.-. De prijs voor deze artikelen, los gekocht, zou zijn : Fl 392.-, dus voorwaar een aantrekkelijk voordeel.
In het najaar hoopt de firma Modelbouw Rijnmond het NS slaaprijtuig T2S te leveren (uiteraard met de juiste opschriften en rijtuiglengte).
Ook leverbaar zijn nu de tussenbakken voor de TGV-Atlantique, te weten cat. nr. 5902 - 2e klasse, 5903 - 1e klasse en 5904 - restauratie.
Tevens zijn leverbaar gewichten voor de rijtuigen om het zwaartepunt van de rijtuigen (indien met zeer hoge snelheid op de baan gereden gaat worden) te verbeteren.

BILLER-BAHN spoor 0 (32 mm)

Leverbaar sets van 4 verende buffers te gebruiken op BILLERBAHN, RAIMO, POLA MAXI en LIMA spoor 0 wagons en locomotieven. Uitgevoerd in kunststof, makkelijk te monteren en een goedkoop alternatief voor de over het algemeen zeer dure messing buffers. Winkelprijs Fl 4,50 per set van 4.
Ook leverbaar van BILLERBAHN : een hoofdsein naar Duits voorbeeld, uitgevoerd in zinkspuitgietwerk. Leverbaar als bouwpakket voor Fl 19,90. Bij het ter perse gaan van deze informatie zullen de nodige bouwpakketten van de BR 55 G8' hun weg naar de liefhebbers al gevonden hebben. De motorisering komt over enkele maanden gereed en is uiteraard weer een verfijnd stukje mechanica met FAULHABERmotor. (Bouwpakket BR55, adviesprijs Fl 395.-). Overbodig te vermelden dat deze loc ook in Nederland dienst gedaan heeft.
Sinds kort heeft de firma Modelbouw Rijnmond de import van HABERL & PARTNER (vroeger HABERL & PABST) van de fa Rohill overgenomen. U weet wel, de firma van het mooie etswerk en die prachtige bomen in alle maten.

CFV3V

Het festival van de ,,Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées'' was dit jaar weer een doorslaand succes. Talloze spoorwegliefhebbers trotseerden de barre weersomstandigheden om weer eens van deze fraaie Belgische museumlijn te kunnen genieten. Het weer lijkt ook geen invloed te hebben op het humeur van onze vriend Jean Dubuffet, de machinist die met 'n paar van z'n vrienden 'n soort levende legende is geworden. Glimlachend inspecteert hij de 12004, op kop van de speciale trein met bestemming Mariembourg (vlakbij de Franse grens), hier in 't station van Châtelet.

Foto : Claude Bolterys



M.S.T.B.

DIORAMA WEDSTRIJD
van miniatuurtreinen
met talrijke prijzen ter waarde van meer dan 10.000 BF.

Waar? Zaal Star, N. De Brauwerestraat 20 te 1800 Vilvoorde.
Wanneer? 27 november 1988 van 09.00 tot 13.00 uur.
Wie? Iedereeen, zowel verenigingen als individuen.
Wat? Diorama-wedstrijd van miniatuurtreinen, alle schalen, met maximum afmetingen : 100 cm op 50 cm.
Hoe? Vanaf 08.00 uur kunnen de diorama's opgesteld worden, schragen of tafels zijn te voorzien door de deelnemers. In eventuele elektrische aansluiting kan voorzien worden, mits voorafgaandelijk bericht bij de inschrijving.
Inschrijven? Inschrijvingskosten bedragen 100.- BF , te storten op rekeningnummer 429-7118001-56 van de vzw MSTB met vermelding van naam, adres en de ref. DIORAMA. Er zijn geen verdere kosten.
Prijsuitreikingen!! Om 13.15 uur worden de winnaars van deze wedstrijd bekend gemaakt.
Inlichtingen : vzw MSTB
Harensesteenweg 494
1800 VILVOORDE
Tel : 02/252.03.19 (na 18.00 uur)
02/251.54.78 (maandag tot vrijdag, van 14.00 uur tot 18.00 uur).

Een nieuw geopende zaak

NIEUW te Ciney (B), 4 Rue Courte, ,,l'Univers du Modéliste'' - treinen - boten - vliegtuigen - auto's - Merken : MÄRKLIN - ROCO - FLEISCHMANN. Dagelijks geopend behalve 's maandags : tel : 083 - 216297.

De TAG in Rotterdam

In Rotterdam vonden de afgelopen zomer twee gebeurtenissen plaats, waaraan vooral tramliefhebbers goede herinneringen zullen blijven bewaren.
Van 1 juli tot en met 28 augustus reed dagelijks behalve 's maandags een stoomtram tussen het Centraal Station en het Willemsplein. De tram bestond uit de ex HTM-locomotief 8 ,,Ooievaar'', aanhangrijtuig 1040 en een voormalige zoutaanhangwagen die werd meegevoerd ten behoeve van het vervoer van kolen en water. Alhoewel deze samenstelling historisch uiteraard niet juist was, maakte het geheel een zeer nostalgische indruk waaraan tramliefhebbers, maar zeker ook het publiek -om welk het uiteindelijk te doen was- veel plezier konden beleven. De dia werd gemaakt op 17 augustus op de Coolsingel.
Van geheel andere aard was het evenement dat langs de zuidelijke Maasoever plaatsvond. Daar reed op de route van lijn Z een tram uit Grenoble op proef. De tram, die al vrij snel de harten van een groot deel van het Rotterdamse publiek, maar vooral die van het bedienend personeel, had veroverd, reed daar van zaterdag 23 juli tot en met vrijdag 19 augustus. De dia toont de fraaie tram aan de halte bij het Metrostation Maashaven op donderdag 18 augustus.

C. Oskam



PHILOTRAIN

PHILOTRAIN gaat de Belgische markt op. Stoomlocomotief type 12 van de NMBS is het eerste project dat op stapel staat. Het model is van messing en zal ook voor het 3-rail wisselstroom systeem beschikbaar zijn. Eventuele liefhebbers kunnen nu al een optie op een reservering nemen. Richt U tot : PHILOTRAIN, Antilopestraat 1, 7315 EG Apeldoorn (NL).
Gegeven de buitengewone kwaliteit van de producten van PHILOTRAIN kunt U een technisch hoogstandje verwachten, zowel wat de afwerking als het functioneren van het model betreft. Volgens mijnheer Friskorn zouden er nog wel eens meer modellen van locomotieven uit het Belgische kunen volgen - stoom zowel als diesel.

PECO

PECO kondigt het verschijnen van rail code 75 aan. Deze rail is zowel geschikt voor NEM-wielen als voor NMRA code RP25-wielen. Tegelijk met de rails zal - tegen het einde van het jaar- ook een paar wissels in de handel komen.



Bekijk Uw modelbaan zoals U hem nog nooit bekeken heeft : Rail Scope TM van LIONEL

Gezeten in de bestuurderscabine van Uw locomotief wacht U op het vertreksein : remmen los en daar gaat U! De trein rijdt langs het depot en komt op het hoofdspoor. Maar vergis U niet, U bestuurt geen echte locomotief, maar een nagebouwd model op Uw modelbaan. De nieuwe ,,Rail Scope TM'' van LIONEL is een in een locomotief gemonteerde televisiecamera. U gaat Uw HO, O of LGB baan helemaal opnieuw ontdekken met de ogen van de machinist van Uw locomotief : is dit een nieuw perspectief of is dit een nieuw perspectief? De camera is op iedere televisie aan te sluiten en geeft zwart-wit beelden door, genomen vanuit een invalshoek van 22°. De beelden zijn scherp -van 10 cm tot oneindig- en kunnen op video worden opgenomen.
Vanaf october 1988 ligt LIONEL's ,,Rail Scope'' voor U in de winkels van Europa gereed.
Prijzen :
- 434J33001 Alco FA Locomotieven HO (camera en batterijen) : $ 220,99
- 434J55000 0-4-0T Loc LGB (camera) : $ 311,99
- 434J33000 GP9 Loc O (camera) : $ 253,49
- 434J33002 zwart-wit TV toestel (11 cm) : $ 89,04

Voor bestellingen of inlichtingen : tel. 1-800-558-5478 Walthers Craft Train, PO Box 18676, Milwaukee, Wisconsin 53218.

KLEINMODELLBAHN

KLEINMODELLBAHN introduceert een open goederenwagen, type E, 5,4 m, van as tot as, in uitvoeringen van verscheidene Europese landen en tijdperken. Heel fraai nagebootst zijn de deuken in de zijwanden van de bak van het model.
Wat de HBi KKst betreft; die is nu verkrijgbaar in NMBS uitvoering doch met SBB-CFF nummer! Het gaat hier om wagens die de NMBS aan de Zwitsers uitleent. Afgezien van het ,,SBB-CFF'' nummer zijn alle opschriften Belgisch.
Een andere nouveauté van KLEINMODELLBAHN is de groene versie van de ÖBB diesellocomotief 2143-013 met het oude embleem. Een rode 2143, eveneens met het oude embleem, zal weldra volgen. Deze locs, die van twee motoren zijn voorzien, lopen perfect.

H.K.

BEMO

Verrassing van BEMO! De Ge 4/4 I krijgt versterking, want BEMO komt weldra op de markt met de rode versie met gemoderniseerde cabine (red. : het zou gaan om de 608 MADRISA, de eerste locomotief van deze serie die in de werkplaatsen van de Rh.B. werd omgebouwd).

TRAILMODELL

TRAILMODELL komt weldra met een NMBS type 50 (met Faulhaber motor) in messing, zowel voor twee- als drie-rail systeem.

ROCO

ROCO presenteert de Duitse E-loc E94 in de grijze kleur van de Reichsbahn. De oplage van deze serie zal zeer beperkt zijn. De productie van stoomlocomotief BR 01 -sedert 1979 in de catalogus onder nr. 43242- zal worden gestaakt. Om echter toch aan de aanhoudend grote vraag tegemoet te komen zal er eind 1988 voor de laatste keer nog een klein aantal van deze stoomlocs vervaardigd worden. Daarna zal het model definitief vervangen worden door een verbeterde uitvoering die catalogusnr. 43240 zal dragen.

LAGGIES

Presenteert aan het eind van het jaar een dubbelsporige spiraal met een grotere radius (55-62 cm).

KIBRI

KIBRI zal bij wijze van reclamecampagne sommige kits in België tijdelijk met de helft van de catalogusprijs verlagen.

OKU

De firma OKU zal voortaan zorg dragen voor de distributie van WIKING producten in Nederland.

JOCADIS

Een sensationeel model van een NMBS-dieselloc type 84; het betreft een constructie in blank metaal met een 5-polige BÜHLER motor. De wijze waarop het model z'n snelheid kan verminderen, is verbazingwekkend. Ook verkrijgbaar als bouwpakket.
Sedert verscheidene weken is ook een reproductie verkrijgbaar van het station van Maldegem in het soort hoogwaardig gips waar ook de tandarts gebruik van maakt.
Voorts is er de ,,draisine'' van de NMBS : in messing en geschilderd. Aandrijving & chassis zijn van LILIPUT. JOCADIS levert ook als enige de NMBS pantograaf op basis van SOMMERFELDT.

MÄRKLIN

Vanaf heden verkrijgbaar : twee containerwagens (uitvoering ZIEGLER en CHAT NOIR), een twee-assige ketelwagen KARPEX (geen nr.), een SOLVAY ketelwagen met draaistellen (nr. 4746), een oud BENELUX rijtuig op draaistellen in blauwgele NMBS uitvoering (eerste klas), cat. nr. 4120 en, tot slot, een Zweedse locomotief met drie rijtuigen in hout, in een speciale verpakking; de locomotief draagt een ander nummer dan die welke in de catalogus is opgenomen (nr. 2870).

LILIPUT

Levert : een twee-assige rangeerloc van de ÖBB in groene uitvoering (nr. 160-10) evenals een zes-assige wagon voor het vervoer van tanks. De tank is een LEOPARD ROSKOPF (cat. nr. 212-95). Dan is er ook nog de nieuwe, twee-assige gesloten goederenwagen van de NMBS (cat. nr. 227-22).
Stoomlocomotief 01 10 is nu ook verkrijgbaar in de uitvoering met olietender (periode IV).
LILIPUT kondigt ook nog de komst aan van de Duitse electrische locomotief E 10 of BR 112 in volledig metalen uitvoering en verkrijgbaar in verscheidene versies.

BOEKBESPREKINGEN

Mr. R.G. Klomp
Tramlijn Venlo - Tegelen - Steyl 1888-1918
Uitgave : Dagblad voor Noord-Limburg BV, Venlo
ISBN 90 70285 52 2, f 17,50

Een alleraardigst boekje over een tramlijn, die slechts 30 jaar bestond en daardoor nogal onbekend is. De auteur speurde in allerlei archieven en wist daardoor heel wat interessante gegevens boven water te krijgen. Het boekje is rijk geïllustreerd, onder andere met twee afbeeldingen van schilderijen van Harry Maas.

Slechts enkele minpunten : de bladzijnummering is niet erg logisch, sommige bladzijden zijn nl. ongenummerd; het bijgevoegde losse kaartje is zo vet gedrukt, dat de ingetekende namen niet alle goed leesbaar zijn.
Toch kunnen wij dit boekje aan de liefhebbers van de historie-tussen-de-rails van harte aanbevelen.

vK

Diverse auteurs
De Stoomtram Hoorn - Medemblik, een levend museum
Uitgave : SHM
Prijs, afgehaald in Hoorn : f 19,75
Prijs bij verzending per post : f 25,-

Zo'n negen jaar na verschijning van een materieelgids, komt de Stoomtram Hoorn - Medemblik andermaal met een volop geïllustreerd boek over zichzelf op de markt. Ditmaal heeft het boek een harde kaft en is op het formaat van de bekende Pirola-boeken; het aantal bladzijden is 88 en er staan 60 foto's in, waarvan 18 in kleur, en zes tekeningen van locomotieven.
Na een inleiding over de stoomtram in Nederland wordt het ontstaan en de geschiedenis van het eigen bedrijf beschreven. Ook de activiteiten van de werkplaats komen aan bod, alsmede een beschrijving van de lijn. In het (grootste) gedeelte over de locomotieven en rijtuigen vinden we een aantal teksten die we al kenden uit het vorige boekje. Hoewel sommige foto's wat donker zijn afgedrukt, is dit boekje zijn prijs zeker waard.

vK

100 Jaar spoorlijn Hoorn - Medemblik
Een videoverslag van nog rijdende stoomtreinen in West-Friesland.
Alleen op VHS, prijs afgehaald in Hoorn : f 69,50

We gaan er geen gewoonte van maken om videobanden in ons blad te bespreken, maar voor de SHM maken we graag een uitzondering.
De beelden van deze band werden alle in 1987 opgenomen, een groot deel daarvan tijdens de jubileumviering, zodat ze een druk treinverkeer op de enkelsporige lijn laten zien. Veel aandacht ook voor loc NS 7742 ,,Bello'', onder andere te zien in Haarlem tijdens de open dag van 10 oktober.
De beelden zijn van bijna professionele kwaliteit, enkele overgangen hadden beter gekund. De geluidskwaliteit is, wat de weergave van muziek betreft, nogal matig. Het gesproken commentaar is zeer informatief. De speelduur van de band bedraagt 55 minuten.
Jammer dat deze band niet over de post wordt verstuurd, U zult er voor naar Hoorn moeten reizen.

Kalender 1989
uitgave : Der Bahnladen
DM 8,80

Tussen alle spoorwegkalenders die er verschijnen valt deze van ,,Der Bahnladen'' op vanwege zijn kleine formaat. De afbeeldingen hebben het formaat van ansichtkaarten en stammen uit een grote collectie, die ook los verkrijgbaar is.
De kalender biedt 13 kleurenfoto's van uitnemende kwaliteit met afbeeldingen van trams (1x) en treinen (12x). De foto's werden in diverse Europese landen genomen, de Benelux is slechts vertegenwoordigd door één opname : een motorpostrijtuig van NS.
In de serie van 33 nieuwe ansichtkaarten treffen we ook een Haagse tram (PCC 1005), een hondekoptrein en de NMBS 2558 met trek-duw trein op de Moerdijkbrug.

Lemaco
prestige models

Handvervaardigde messing spoorwegmodellen van buitengewone kwaliteit in verschillende schalen.

Moderne aandrijftechniek met precisie-motoren en uitmuntende rijeigenschappen.

Gelimiteerde en genummerde series van blijvende waarde.

Voor nadere informatie kunt U zich wenden aan de gespecialiseerde vakhandel of direct aan LEMACO SA.

LEMACO SA, case postale, CH-1024 Ecublens/Suisse

Lemaco
prestige models

Voor de laatste maal...

heeft U de gelegenheid deze treinstellen
aan uw verzameling toe te voegen.
Ze worden in 1988 voor het laatst
in productie genomen.



Belangrijk!
De "Sudost-bahn-Pendelzug" met het artikelnummer 252-en 253=, die als éénmalige uitvoering uit komt prijkt als een kroon op de afsluiting van deze HAG-Episode. De trein wordt alleen als driedelig stel aangeboden in een bijzondere verpakking.

HAG importeur voor Benelux

G. Keuterman
NL 7621 XJ Borne

Bestel tijdig dit is de laatste gelegenheid!

HAG Modelleisenbahnen AG Zwitserland.

HAG



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..!

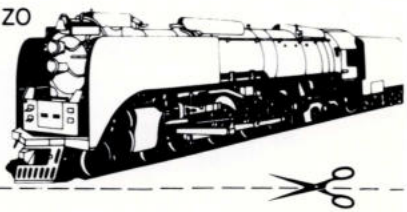
de cuyper n.v.
Grondwetlaan 28, 1080 Brussel
Tel. 02/426.40.46

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis


Wordt nu lid van de
märklín
club
en profiteer van de vele
voordelen

Geef U nu op als märklín -Club-lid en U ontvangt binnen enkele weken het märklín -Club-speldje 1988.

Wat moet u doen...
Vul onderstaande kaart zo volledig mogelijk in.



Ja, ik word lid van de Märklin-Club en ik betaal een jaarlijks lidmaatschap van **f30.-** of **Bfr. 500.-**

☐ Ik betaal d.m.v. de hierbij ingesloten bank- of girocheque.

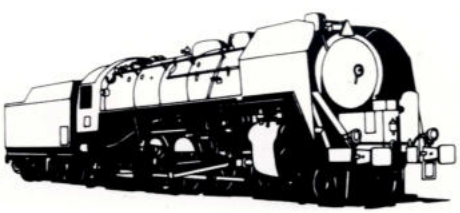
Let op! Voor Nederland.

☐ ik heb het bedrag overgemaakt op girorekening 2819272 t.n.v. Märklin-Club, Etten-Leur.

Let op! Voor België.

☐ ik heb het bedrag overgemaakt op bankrekeningnummer 645.1182626.37 t.n.v. Bakker Continental afd. Märklin B 2120 Schoten

Vul nu de achterzijde in



Knip de kaart langs de stippellijntjes uit, stop hem in een envelop zonder postzegel en stuur hem aan:



S

Voor Nederland:
Märklin-Club
Antwoordnummer 10035
4870 VB ETTEN LEUR

Voor België:
Märklin-Club
Antwoordnummer 2
B-2120 SCHOTEN

EEN POSTZEGEL IS DUS NIET NODIG!

Spoorbreedte: HO□ Z□ 1□

Aantal wissels: _____

Aantal locomotieven: _____

In bezit van Märklin-Digitaal ja□ nee□

Naam: _____

Voornaam: _____

Adres: _____

Postcode/woonplaats: _____

Geboortedatum: _____ M□ V□

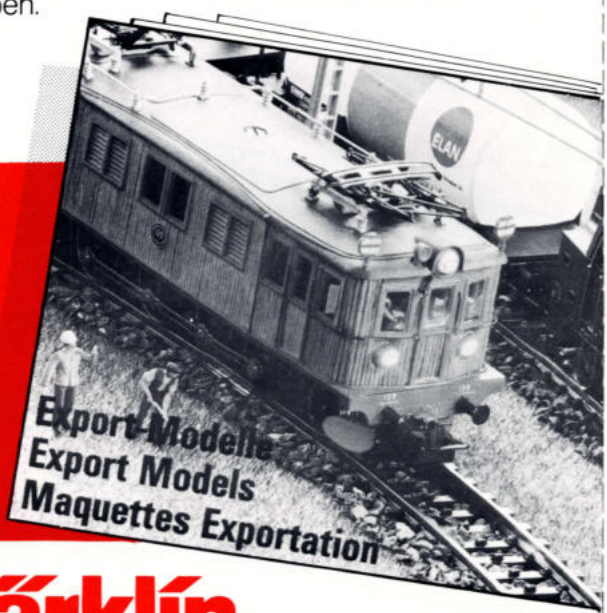
märklin
club

Als Clublid krijgt u:

- Een originele **Märklin** V.I.P.-card.
- *Gratis* abonnement op het clubblad "Telex"
- De speciale Beneluxfolder.
- De Exportfolder.
- Elk jaar *Gratis* de **Märklin** Nieuwskrant



- *Gratis* toegangskaart voor **Märklin**-shows & tentoonstellingen.
- Directe informatie over alle speciale aanbiedingen.
- De kans om exclusieve **Märklin**-artikelen te kopen.



märklin

club