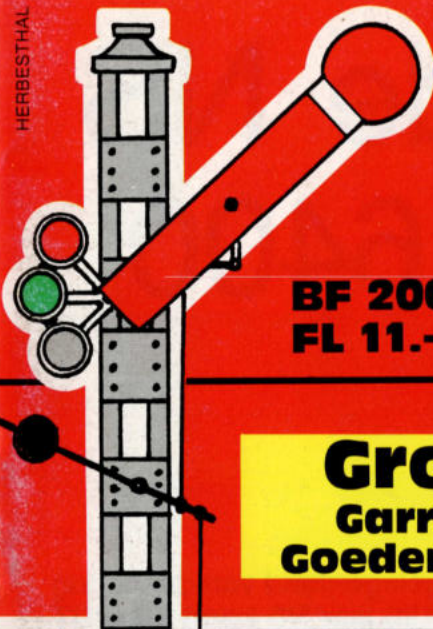


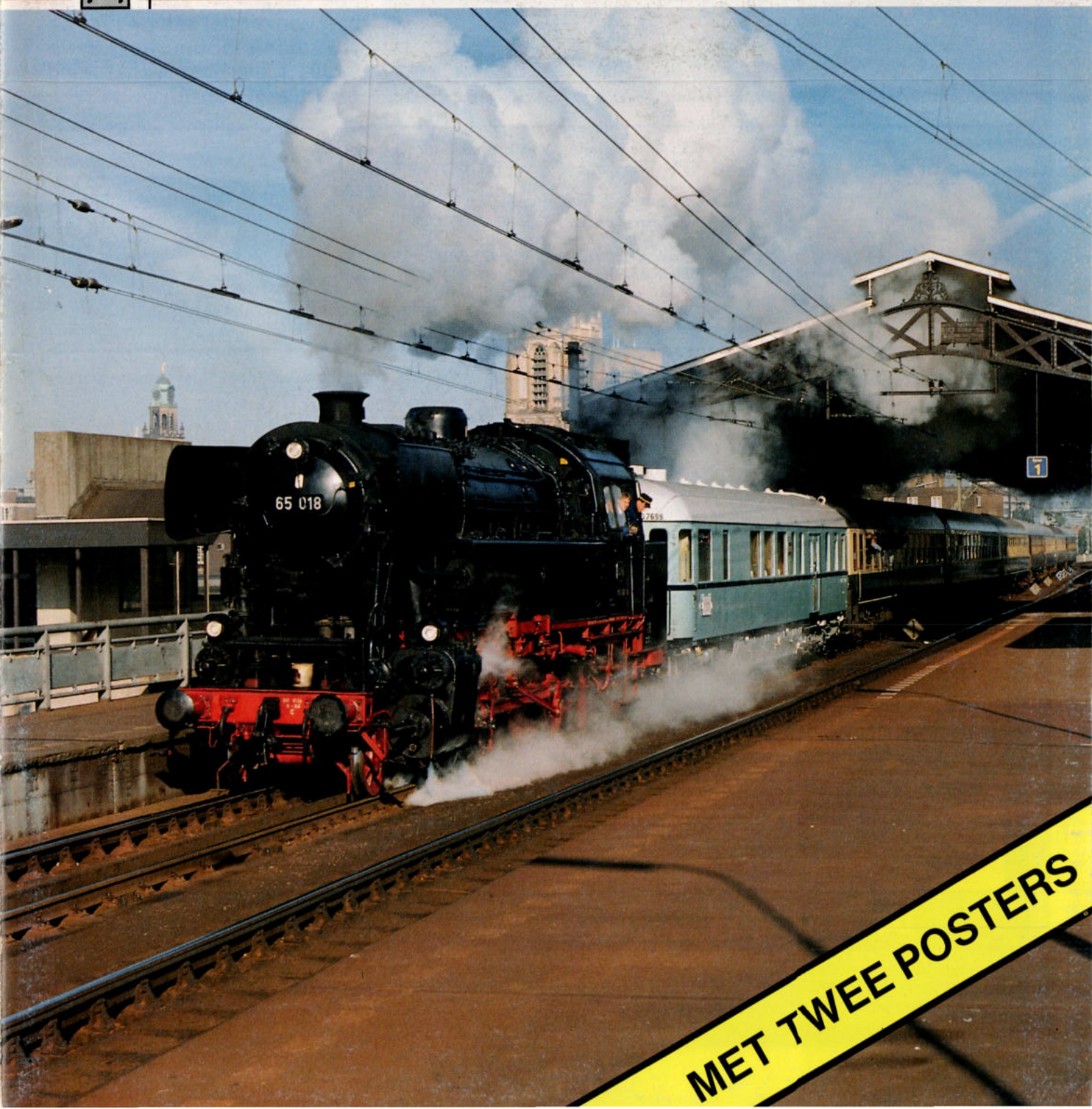


**BF 200.-  
FL 11.-**

# Spoorweg **23** JOURNAAL

FEBRUARI '89

**Groot jaaroverzicht 1988**  
**Garrat lokomotieven in Zuid-Afrika - CIWL**  
**Goederenwagens - Grote modelbouwwedstrijd**





# LILIPUT brengt de NS 6400



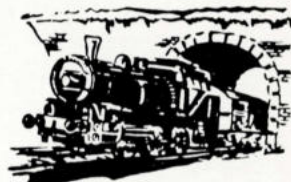
Ter gelegenheid van de viering van 150 jaar NS komt LILIPUT met een model van de nieuwe NS diesellocomotief serie 6400. Leverbaar vanaf eind maart/begin april.



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 JOUR-  
NAAL, EISENBAHN REVUE, DJH  
CATALOGI : LILIPUT : FL 7,50 / BF 150,-  
MERKUR : FL 4,- / BF 75,-



## n.v. TELEHOIST-HUMBLET s.a.

DUFFELSESTEENWEG 94  
2550 B-KONTICH  
TEL. (03) 457 35 50 / 457.07.85

TELEX 35354-telhum



### De specialist van exclusieve messingmodellen

**METROP - FULGUREX - HRF - PANIER - LEMACO - FERRO SUISSE - SMF - BAVARIA**

Talrijke accessoires in messing / WEINERT seinen / Compleet programma van FERRO SUISSE en HRF sporen / In ons verkoopprogramma vindt U ook : BEMO, WOODLAND, SILHOUETTE, HERPA, WILAND

Neem contact met ons op (alleen volgens afspraak) en kom eens langs. Profiteer van onze gunstige prijzen. Verdeling over de gehele wereld.



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)

**23/1989**

**Februari**

**3e jaargang**

**Losse nummers**  
**Hfl 11 - of BF 200**

Redactie :  
eindredactie en lay-out : Kurt Heidbreder  
hoofredactie Nederland :  
Huub van Keulen  
hoofredactie België : Max Delie  
modelbouw : Kurt Heidbreder  
medewerkers : Dan Piron, Ronald Kop-  
pen, Ger Moes, Paul Jacops, Gerrit Nieu-  
wenhuis, Harrie Peters, André Saenen,  
Francy Schutz, Léon Faway, Georgy  
Lejeune, F.J. Janssen.  
secretariaat : Jolande Brisbois-Bastings,  
Nicole Nizet-Lanneau

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

Abonnementen en advertenties :  
uitsluitend rechtstreeks bij de uitgever

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, ten-  
zij uiterlijk 6 weken voor de vervaldatum  
schriftelijk is opgezegd.

Niets uit deze uitgave mag worden verveel-  
voudigd en/of openbaar gemaakt door mid-  
del van druk, fotocopie, microfilm of op welke  
andere wijze ook zonder voorafgaande schrif-  
telijke toestemming van de uitgever.

Publicatie in licentie van artikelen uit "Eisen-  
bahn Journal" met toestemming van H. Mer-  
ker Verlag.

**Garrat lokomotieven in Zuid-Afrika 4**

**Groot jaaroverzicht 1988 10**

**Grote modelbouwwedstrijd 32**

**Goederenwagens :  
De open goederenwagen type E  
van KLEINMODELLBAHN 41**

**Goederenwagens :  
De stortwagen met platte bodem  
en draaistellen 42**

**De „Compagnie Internationale  
des Wagons-Lits” 44**

**Bovenleidingconstructies traject  
Schiedam - Hoek van Holland  
vernieuwd 46**

## Modelspoorbeurs :

Modelspoorbeurs georganiseerd door modelspoorclub  
„Oost-Brabant”. Zaterdag 4 maart, 10-15 uur, Azalea-  
laan 40, Helmond (NL), 1 km vanaf station. Inlichtingen :  
G. Giepmans, tel. 04920-23049.

## 3e Internationale Ruilbeurs

Modeltreinen en toebehoren. Zondag 26 februari '89.  
Plaats : Cultureel Centrum Hoeselt, Europalaan. Ope-  
ningsuren : van 9.00 tot 13.00 uur.

Foto voorpagina : laatste keer stoom over de bruggen in Rotterdam? Op zaterdag  
1 oktober reed SSN-loc 65 018 met het eigen restauratierijtuig en 7 Duitse rijtuigen  
van Rotterdam naar Tilburg om daar op zaterdag en zondag het jubileum van de spoor-  
lijn Breda - Tilburg luister bij te zetten. De SSN-Miljoenenlijn Express zal waarschijnlijk  
op 15 april 1989 opnieuw rijden, maar dan via Utrecht. De hulpsporen en het ver-  
schoven viaduct in Rotterdam kunnen zo'n last niet torsen!, 01-10-'88.

Foto : F.J. Janssen





1. De in 1934 door Cockerill gebouwde Garratt voor 610 mm spoor is nog steeds in dienst bij de „Alfred County Railway” in de provincie Natal, Zuid-Afrika. De lok vertrekt met een lading hout voor Port-Shepstone uit het station van Izotscha op 1 april 1988.  
Foto : Max Delie

# Garratt-lokomotieven

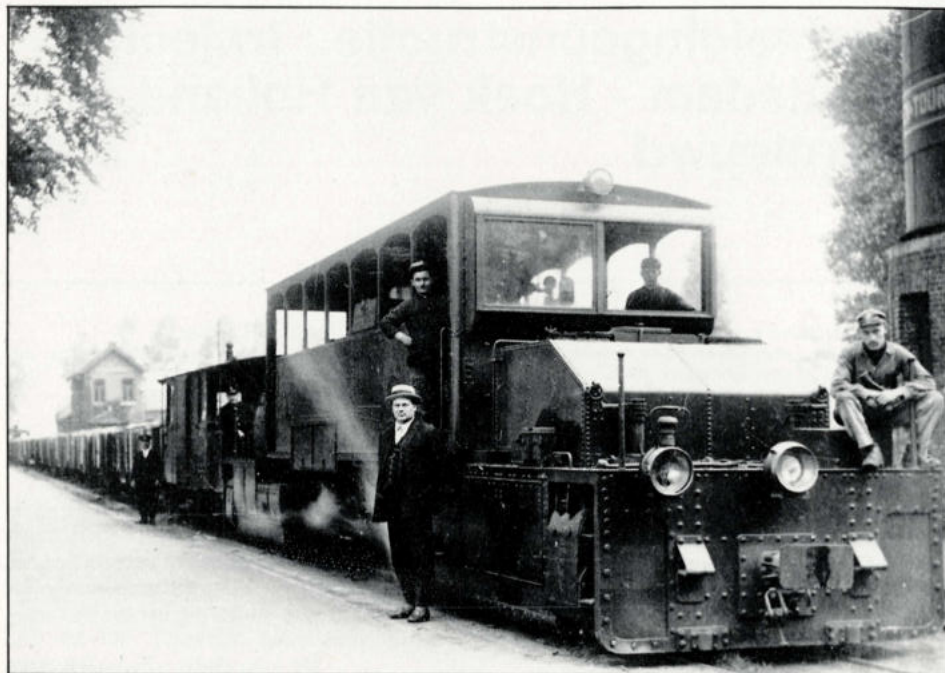
Wie de naam Garratt hoort denkt automatisch aan die reuzegrote lokomotieven die in Zuid-Afrika rijden. Slechts weinig spoorwegliefhebbers weten dat de Belgische lokomotiefindustrie nauw bij de bouw van een aantal van deze loks betrokken was. Dat zulke lokomotieven in België en Nederland gereden heb-

ben, zullen sommigen niet eens willen geloven.

Herbert William Garratt werd in Engeland geboren in 1864, en kreeg zijn opleiding van 1879 tot 1882 bij de North London Railway. In 1889 trad hij in dienst bij de Argentijnse spoorwegen en werd daar in 1892 „Locomo-

tive Super Intendant”. Vanaf 1900 werkte hij bij diverse spoorwegmaatschappijen in Cuba, Lagos en Peru. In 1906 komt hij terug naar Engeland. Hier werd hij nauw betrokken bij de bouw van gelede voertuigen voor de zware artillerie. Hij kwam op het idee om de bij de bouw van die gelede voertuigen gebruikte principes, ook op de lokomotiefbouw toe te passen. In 1907 nam hij een patent op zijn geesteskind. Maar hij had daar aanvankelijk niet veel mee aan want hij beschikte niet over de financiële middelen om zijn ideeën in werkelijkheid om te zetten.

Aanvankelijk was niemand in zijn uitvinding geïnteresseerd, tot hij het geluk had om zich bij de firma Beyer-Peacock aan te melden. Deze hadden juist een bestelling gekregen van de North East Dundas Tramways in Tasmanië voor een gelede lokomotief. Hoe Garratt de firma Beyer-Peacock voor zijn uitvinding kon winnen is nergens te achterhalen. Garratt die



3. De GMAM Garratt n°4122 die gestationeerd is te Witbank en de 4072 gestationeerd te Mossel Baai zijn de twee laatste GMAM'snog in dienst bij de Zuidafrikaanse spoorwegen. Zij worden bewaard om speciale treinen te trekken zoals het telkenjare het geval is voor de jaarlijkse rondreis van de Zuidafrikaanse spoorwegvrienden. In 1989 zal deze rit gehouden worden van 23 april tot 7 mei. Wij zien op deze foto de 4122 aan het werk op de lijn Steelpoort-Belfast. Bergen en bochten dat is het inzetgebied van deze spoorgigant. Foto : Max Delie, 7 april 1988

2. Een van de twee Garratt-lokomotieven van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, gebouwd door St. Léonard. Lanaken Tourne-Bride 1930.

Foto : Verzameling Heller







Tabel van de in België gebouwde Garratt-lokomotieven  
Fabrieksnr.      Bouwjaar.      Asindeling.      Eigenaar +      nummer

|                         |      |         |                           |         |
|-------------------------|------|---------|---------------------------|---------|
| Cockerill<br>3265-3268  | 1934 | 1C1 1C1 | Zuidafrikaanse Spoorwegen | 85 - 88 |
| Haine-St-Pierre<br>1752 | 1936 | B' B'   | Mines de Zacar, Algerije  | 8       |
| 1783                    | 1937 | B' B'   | Mines de Zacar, Algerije  | 9       |
| 2059-2070               | 1953 | 2D1 1D2 | C.F.Moçambique            | 951-962 |
| 2097-2108               | 1954 | 2D1 1D2 | Bas Congo-Katanga         | 901-912 |
| St.Léonard<br>1708-1709 | 1911 | B'B'    | C.F. Mayumbe              | 1A & 2A |
| 1715-1716               | 1911 | B'B'    | C.F. Mayumbe              | 3A & 4A |
| 1744                    | 1911 | C'C'    | C.F. Congo                | 111     |
| 1781                    | 1912 | B'B'    | Mines de Zacar, Algerije  | 5       |
| 1899-1900               | 1919 | B'B'    | C.F. Mayumbe              | 1B & 2B |
| 1901-1912               | 1919 | C'C'    | C.F. Congo                | 112-123 |
| 1953-1956               | 1921 | B'B'    | C.F. Mayumbe              | 3B-6B   |
| 1960-1963               | 1922 | 1CC1    | F.C. Catalanes            | 101-104 |
| 2001-2009               | 1924 | C'C'    | C.F. Congo                | 124-132 |
| 2021-2025               | 1924 | B'B'    | C.F. Mayumbe              | 7B-11B  |
| 2031-2032               | 1926 | 1CC1    | Madagascar                | 101-102 |
| 2035-2038               | 1925 | 1CC1    | F.C. Catalanes            | 105-108 |
| 2040-2049               | 1925 | C'C'    | C.F. Congo                | 133-142 |
| 2056-2059               | 1926 | B'B'    | C.F. Mayumbe              | 1C-4C   |
| 2096                    | 1927 | B'B'    | C.F. Mayumbe              | 1E      |
| 2121                    | 1929 | C'C'    | N.M.V.B.                  | 850     |
| 2140                    | 1930 | C'C'    | N.M.V.B.                  | 851     |

Alle in bovenstaande lijst opgenomen lokomotieven zijn smalspoorlokomotieven. Het is ons niet bekend of er in België Garratt-lokomotieven voor normaalspoor gebouwd zijn. Alle verdere inlichtingen en of foto's om dit stukje Belgische lokomotiefgeschiedenis te vervolledigen, zijn welkom.

#### FRANCO-BELGE

Deze firma bouwde eveneens een groot aantal Garratt's, en wel in de fabriek van Raismes in Frankrijk. Het is ons niet bekend in hoeverre de Belgische afdeling bij de bouw van deze loks betrokken was. Alle inlichtingen dienaangaande zijn welkom.

4. Bij de R.E.G.M. (Randfontein Estate Goldmining Company) in de omgeving van Johannesburg zijn nog 12 GMAM in dienst. Deze trekken treinen van 12 wagens met een totaal gewicht van 1000 ton. Deze 28,75 m lange en 194,8 ton zware giganten zijn de sterkste Zuidafrikaanse Garratt's. Alle R.E.G.M. Garratt's zijn blauw geschilderd met gouden opschriften (hoe kan het ook anders voor hun diensten op de goudmijn). Deze lokomotieven werden gefotografeerd in hun stelplaats Millsite tijdens de ploegwisseling om 13 uur op 8-4-1988.

Foto : Max Delie



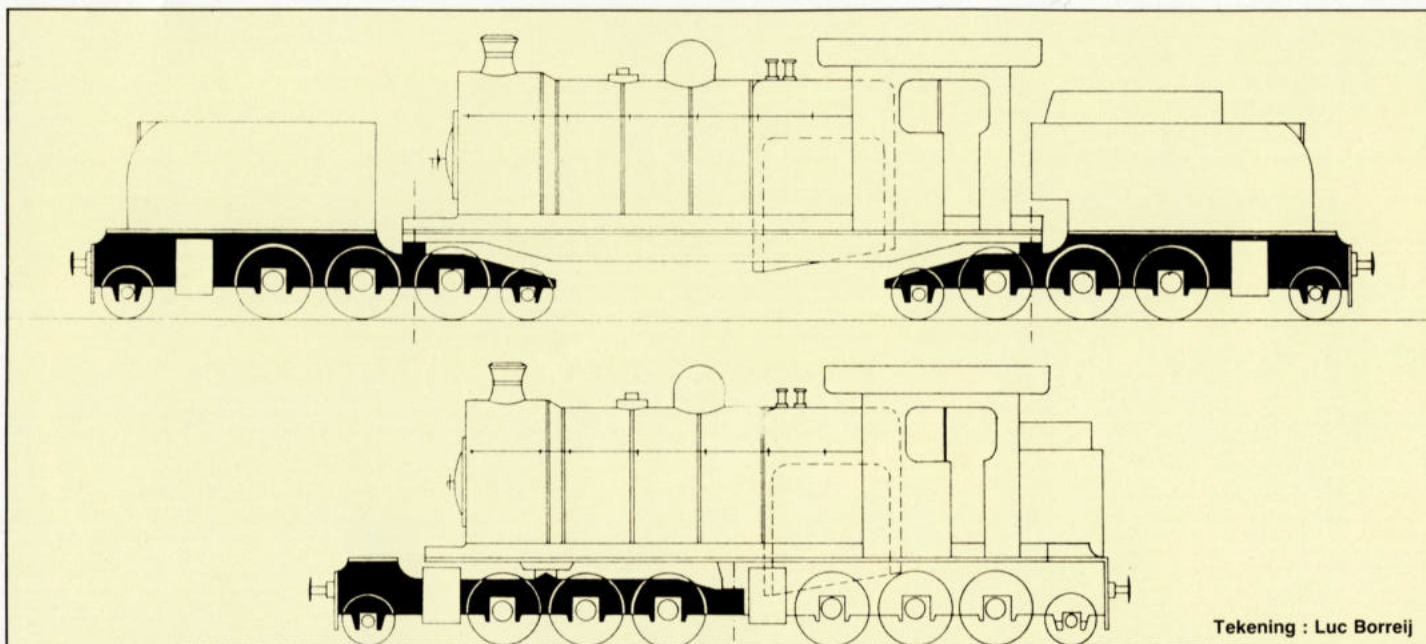
reeds in 1913 op 49-jarige leeftijd stierf, liet geen geschriften na, zijn toenmalige medewerkers al evenmin!

De eerste kleine Garratt's waren B'B' smalspoorlokomotieven voor 610 mm-spoorbreedte. Om in de markt voor smalspoorlokomotieven in te breken, 'n markt die destijds een beduidend afzetgebied beteken-

de voor elke spoorwegkonstrukteur, sloot Beyer-Peacock snel een licentieoverdrag met de Belgische firma St. Léonard te Luik.

In tegenstelling met wat Beyer-Peacock verwacht had, brak St. Léonard niet door op de Europese maar wel op de Afrikaanse markt. Het begon in 1911 met een levering van 4 kleine B'B' loks op 600 mm-spoor voor de „Che-

mins de Fer Vicinaux du Mayumbe". Deze 23,5 ton lichte lokomotieven bleven de kleinste Garratt's die ooit gebouwd werden. In hetzelfde jaar nam de „Compagnie du Chemin de



Tekening : Luc Borreij

De tekening laat duidelijk het verschil zien tussen de Mallet en Garratt-lokomotief. (Het zwart gekleurde deel is beweegbaar, de stippellijn geeft de draaipunten aan). Samenvattend kunnen wij stellen dat bij de Mallet (onderste tekening) de bovenbouw van de lokomotief één geheel vormt met de achterste wielgroep en dat de voorste wielgroep als draaistel fungeert. Bij de Garratt-lokomotief zijn de ketel, de vuurhaard en het machinistenhuis als het ware op een brug gebouwd die steunt op de twee wielgroepen. De kolenvoorraad tenevens een kleine watervoorraad is ondergebracht op een draaistel, de grote watervoorraadtank op het

andere draaistel. Het grote voordeel van de Garratt-lokomotief tegenover de andere konstruktievormen bestaat er in dat de ontwerper bij het ontwerpen van de ketel en de vuurhaard geen beperkingen ondervindt door de aanwezigheid van de wielgroep. Anderszjds wordt de diameter van de wielen ook niet beperkt door de aanwezigheid van de ketel of vuurhaard. Tevens kunnen de Garratt-lokomotieven voor alle mogelijke asindelingen gebouwd worden en evenmin aan beperkingen onderhevig zijn de afmetingen van de cylindrs. De Garratt-lokomotief beantwoordt aan de twee hoofdopgaven : een verdeling van het gewicht

over talrijke assen, en een probleemloze loop in de bochten. De gewichtsverdeling wordt niet alleen bereikt door het vergroten van het aantal assen maar ook door de verdeling over twee wielgroepen die op een relatief grote afstand van elkaar staan. Dit is van groot voordeel wanneer er bruggen of sporen zijn waarop de asdruk beperkt is. De lok bevindt zich dan maar met één aandrijfeenheid gedurende een bepaalde tijd op een bepaald stuk spoor. Dit is natuurlijk ook het geval voor de Mallet-lokomotieven. Deze laatste hebben echter als nadeel in de bochten dat het achterste draaistel vast zit aan de bovenbouw.





6. Twee GF-Garratt's plus een type 19B, trekken de speciale trein van de Zuidafrikaanse spoorwegvrienden op de privé-spoorweg van de Enyati-koolmijn. Van de GF-Garratt's werden 65 stuks gebouwd in de jaren 1927-1928 door Hanomag, Maffei en Henschel. In 1979 werden ze door de Zuidafrikaanse spoorwegen buiten dienst gesteld. Door de Amocoal Collieries Ltd werden 5 stuks aangekocht voor de Enyati-spoorweg. Ze zijn nog steeds in dienst.  
Foto : Max Delie, 3 april 1988.

Fer du Congo" haar eerste Garratt voor 750 mm-spoor in gebruik. Zo begon de Garratt-lokomotief haar zegetocht in Afrika. Aangezien meer Garratt's naar Afrika gingen dan naar om het even welk ander werelddeel zijn wij logischerwijze ook geneigd om het begrip Garratt met Afrika te verbinden, waar nog steeds dagelijks deze lokomotiefsoort wordt ingezet. Voor wie deze spoorgiganten nog aan het werk wil zien is de grote rondrit door Zuid-Afrika, georganiseerd door de Zuidafrikaanse spoorwegvrienden, van 23 april tot 7 mei 1989, een „Must”.  
Max Delie

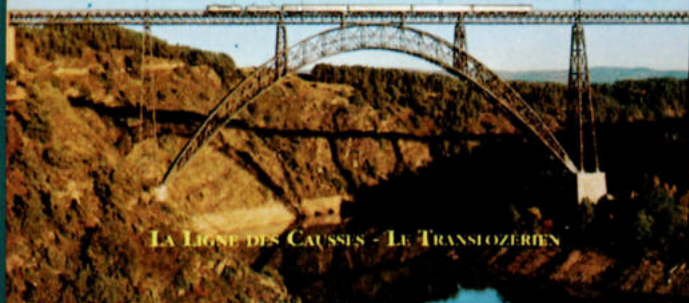
5. De Vrijheid Coronation-koolmijn heeft nog steeds twee GEA-Garratt's in dienst. Dit type Garratt, waarvan 50 stuks gebouwd werden door Beyer-Peacock in de jaren 1945-1947, deden tot 1976 dienst bij de Zuidafrikaanse spoorwegen. Verscheidene zijn nog in dienst bij privé-maatschappijen en worden uitstekend onderhouden, zoals deze foto aantoont.  
Foto : Max Delie, 3 april 1988





Pierre Astier - Jean-Marie Gazagne

## LES TRAINS DU TOIT DE LA FRANCE



LA LIGNE DES CAUSSES - LE TRANSCOZÉRIEN

### Bibliografie

„Les Trains du Toit de la France” („De treinen van het dak van Frankrijk”) door Pierre Astier & Jean-Marie Gazagne, uitgeverij Le Régordance, Nice.

Dit werk in de Franse taal bevat een gedegen studie van de bergspoorlijnen Béziers - Neussargues en Le Monastier - Mende - La Bastide en van de vertakkingen die historisch gezien met deze spoorlijnen verbonden zijn. Het is het resultaat van een onderzoek van twee historici uit het departement Lozère aangevuld met informatie aangedragen door verscheidene spoorwegbeambten en specialisten op het gebied van de spoorwegen. Streekgeschiedenis gaat hier samen met technisch onderzoek.

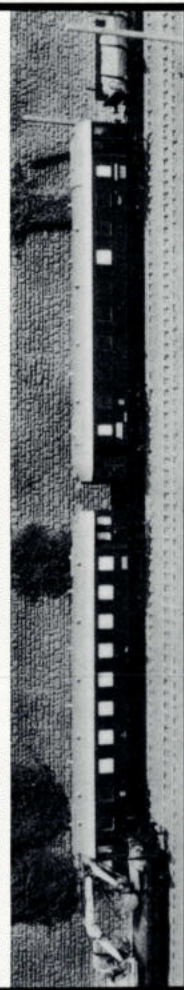
Het boek is 23x31 cm, bevat 176 pagina's - waarvan 14 in kleur - en 300 foto's van vroeger en vandaag; de cover is in vierkleurendruk. De prijs bedraagt BF 1950/FL 110.-. Exclusieve vertegenwoordiger voor de Benelux: Editions H.K., Aachenerstrasse 6, B 4700 EUPEN. U hoeft slechts de abonnement-bestelkaart die zich in Spoorweg Journaal bevindt naar ons op te sturen. U kunt ons ook bellen: 087 - 74.39.24.

### Abonneert U nu!!!

Een abonnement is sowieso altijd voordeliger en nu helemaal. In dit tijdschrift vindt zich een kaart voor het bestellen van een abonnement. Mocht deze kaart onverhoopt ontbreken, aarzel dan niet ons een briefkaart te sturen. Een abonnement kost BF 2310.-/FL 125.- (incl. portokosten). Elke nieuwe abonnee krijgt een schitterend LILIPUT-rijtuig cadeau en dat geldt eveneens voor de „ouwe getrouwen” onder ons die hun abonnement verlengen. Ook diegenen (ALLEEN UIT BENELUX) die zich „bij ons” op het Franse LE TRAIN en/of het Duitse EISENBAHN JOURNAL abonneren kunnen op één van deze LILIPUT-rijtuigen rekenen.

1 abonnement op „LE TRAIN” 10 uitgaven BF 1750.-/FL 94.- (incl. portokosten) + cadeau  
1 abonnement op „EISENBAHN JOURNAL” 11 uitgaven BF 2310.-/FL 125.- (incl. portokosten) + cadeau

**UW CADEAU! EEN VAN DEZE LILIPUT RIJTUIGEN**



### TREINENSPECIAALZAAK

**INTERCITY**

HOOGSTRAAT 8, ROSENDAAL  
01650 - 34295

**Opgelet... dit is bestemd voor alle verkopers van Spoorweg Journaal**

**Maakt U bekend in onze „Gouden gids”**

**Voor meer inlichtingen kunt U telefonisch contact met ons opnemen: ☎ 087 - 74 39 24**

**HOBBY VERBORGH**

KORTRIJKSEPOORTSTRAAT 250 GENT  
TEL. 091 / 23.12.36

Ⓟ Ⓟ Ⓟ

**NMBS** / AUTORAILS, RIJTUIGEN,  
----- / DIESELS, E-LOKS



**märklin**  
digital H0

**FMZ** FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

**Steven Volp b.v.**  
de modelbouwspecialist

Krommestraat 25-27-29, Amersfoort  
Telefoon: 033-617841





## 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 SCANDINAVISCHES MES-SINGMODELLEN. 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 **52/53/54**  
SERIE

NOMBREUSES  
VARIANTES SUR  
COMMANDE

TALRIJKE  
UITVOERINGEN  
OP BESTELING



# Jaaroverzicht 1988

2. De blauwe rijtuigen Plan E reden hun laatste diensten op de IJssellijn tot aan de invoering van de zomerdienst. Enkele exemplaren zullen worden gebruikt voor de jubileumritten met stoomloc 3737 in 1989. Een aantal restauratierijtuigen keert na verbouwing waarschijnlijk, nu gecombineerd met Duitse rijtuigen, terug tussen Zwolle en Roosendaal. Nabij Olst ontmoeten we loc 1221 met trein 4365, 17-05-'88.

Foto : Wim Verver

3. Tijdens hun afscheidsrit brachten de dieselmotorwagens 4301 en 4304 (van de stelplaats Montzen) hun passagiers van Luik in de richting van West-Duitsland via Raeren en Sourbrodt. Bij Losheim werd de grens bereikt, waarna het verder op Keulen aanging via Junkerath. De terugweg ging over Aken zodat men aan het eind van deze gedenkwaardige dag in Montzen, de thuishaven, aankwam. (02 mei 1988).

Foto : M. Hanssen.

1. Ze leken maar niet kapot te krijgen, die diesels van de serie 60 van de NMBS. Het besluit om ze af te danken is nu alweer twee jaar oud, maar in augustus was 't dan toch zover : de laatste trein die ze mochten trekken was er een met pelgrims op 11.07.88 en daarna was 't toch echt afgelopen. Laten we hopen dat een maecenas of spoorwegvereniging bereid zal blijken om een of meer zestigers van de sloop te redden. Op onze foto de laatste twee zestigers in actieve dienst bij Vonèche op vier juni 1988.

Foto : G. Lejeune.











4. Het begint een traditie te worden dat de stad Dordrecht gedurende een weekend „in stoom” verkeert. Ook in 1988 was de Stoom Stichting Nederland met één van haar stoomlocomotieven aanwezig. De ex DB 65 018 verzorgde met Belgische K-rijtuigen een geregelde reizigersdienst tussen het Dordtse station en de Merwehal, waar een grote manifestatie kon worden bezocht. De trein passeert hier de Wantijbrug, 04-06-'88. Photo : Huub van Keulen.

5. Stoptonende seinen voor de oude beveiliging van Venlo, die per 23 oktober 1988 werd vervangen door een modern systeem met lichtseinen. Op de foto staan E-loc 1223 voor trein 2509 en het treinstel Plan V Elp2 938 (als trein 1540), 07-08-'88. Foto : Wim Verver







6. Alvorens hij, ter gelegenheid van zijn afscheidsrit op 14 mei '88, in de oude staat teruggebracht zal worden, helpt de 5403 op 12 april '88 de 5501 en de 5210 met het trekken van de zware ertstrein Z 48911 (de 5501 had zeker 'n off-day dattie 't niet alleen af kon?!). Foto genomen in de buurt van Beauraing.  
Foto : M. Hanssen.

7. Richtig Vlissingen rijden NS 1202 + NMBS 220 904 + NS 363 op verkeerd spoor en met vertraging over het viaduct door Rotterdam. Dit alles werd veroorzaakt door een ontspoorde goederenwagen bij station Blaak. De Benelux-stellen beëindigen in 1988 hun diensten, het oude station Blaak heeft z'n langste tijd ook wel gehad, 12-01-'88.  
Foto : Wim Verver







8. Ter gelegenheid van de honderdvijftigste verjaardag van de spoorwegen in de provincie Luik kon men bij wijze van uitzondering een treinstel van de serie 800 over het „Viaduc des Allemands” (het tijdens de Eerste Wereldoorlog door de Duitsers gebouwde viaduct over de Maas) te Visé zien rijden. (14.06.88).

Foto : M. Hanssen.

10. En dit krijgen wij wellicht ook nooit meer te zien. De sinds de zomerdienstregeling van 29-05-1988 voor het reizigersverkeer gesloten lijn Dinant - Heer Agimont - Givet zou bij het in voege gaan van de nieuwe zomerdienstregeling 1989 totaal voor het verkeer gesloten worden. Het is dan ook meer dan waarschijnlijk dat de 4006 (door de Deutsche Gemeinschaft voor Eisenbahn Geschichte -DGEG- gecharterd op 11-05-1988) nooit meer deze lijn, die men tot een van de mooiste in België kan rekenen, zal berijden.

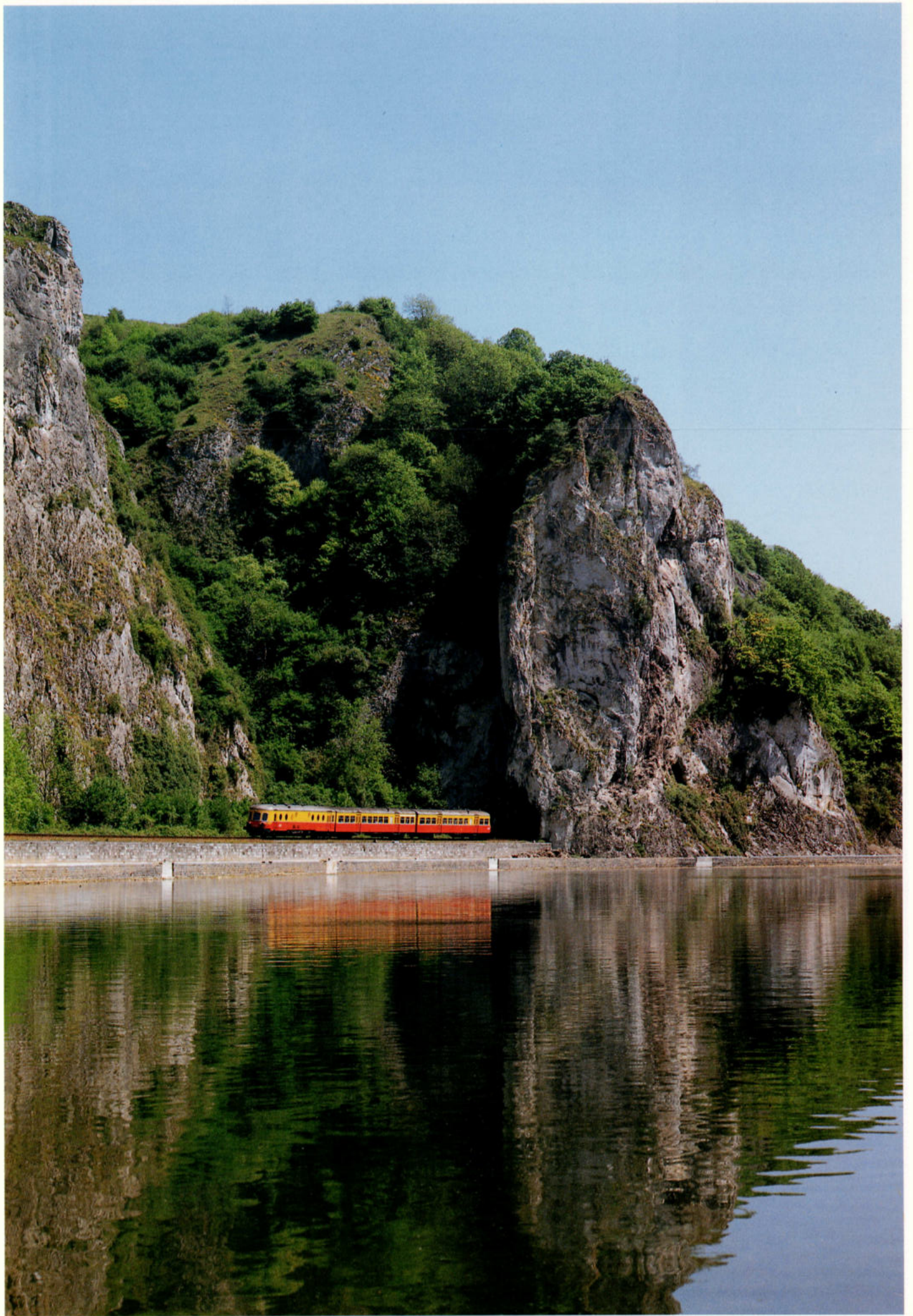
Foto : Max Delie

9. Voorjaar '88. De doorgaande treinen van Amsterdam naar Keulen v.v. via Nijmegen en Kleef verdwenen met aanvang van de dienstregeling 1988/89. Alle treinen van Amsterdam naar Keulen rijden nu via Emmerich. In afwachting van sluiting van het baanvak Nijmegen - Kleef, wordt de dienst nu onderhouden door een BR 216 van de DB (trek-duwcombinatie). Deze trein geeft in Kleef aansluiting op de treinen naar Keulen. Op de foto passeert 414 richting Arnhem de Rijnbrug bij Oosterbeek.

Foto : Raymond Kiës











11. Als trein 1758 passeren de IC-stellen 4012 en 4004 Nieuwerkerk a/d IJssel. Twee jaar lang heeft de 4012 vervuldde zij haar vliegtricket voor een verzekeringsspolis. Zij rijdt nu voor een periode van drie jaar rond in een in de Martin Air kleuren promotie gemaakt voor het per trein reizen naar de luchthaven Schiphol. In juli 1988 Foto : Wim Verver



12. Ook in 1988 hebben weer heel wat bedrijven besloten een punt te zetten achter hun samenwerking met de spoorwegen. Transporten van de steengroeven van Moha naar de kalkovens van Méhaigne zullen weldra door vrachtwagens worden uitgevoerd (zoveel vrachtwagens! Wie denkt er eigenlijk nog aan het milieu?). Foto van Foto : G. Lejeune.







13. Met op kop een elektrische locomotief serie 20 van de NMBS komt de „Roze Trein” voorbij in de buurt van Lavaux (tussen Libramont en Marbehan). Deze trein rijdt één keer per jaar tussen Libramont en Lourdes via Aarlen en Athus, tussen welke beide plaatsen hij door een diesellocomotief wordt getrokken.  
Foto : M. Hanssen.

14. Vooraleer voor de afscheidsrit van de reeks 59 op 29-10-1988 aan te treden, diende de 5930, welke reeds een tijd afgesteld stond, een proefrit te maken. Voor deze gelegenheid kreeg deze niet alleen zijn nummering maar ook de schildering met „Zwaluw” motief uit de jaren zestig. De lok verlaat Antwerpen-Schijnpoort op weg naar Boom.  
Foto : W. Hendriks, 20-10-1988



16. De laatste planmatige inzet van de 5930 (201.001). Op 10-11-1988 ontmoet de 201.001 in treinschakeling met de 201.010 de 215 024-1 van







15. Om een tekort aan vermogen van de E-loc, bij aanzetten en bij inlopen van eventuele vertragingen, op te vangen wordt bij de 4000 tons ertstreinen van Rotterdam naar Duitsland gebruik gemaakt van gemengde tractie. De diesellocs leveren alleen maar vermogen bij het aanzetten en onderweg als de machinist van de E-loc er om vraagt. Via een intercomverbinding doet hij dan een verzoek aan de meester van de diesellocs om „power“ bij te leveren. Veelal werden deze treinen door 1600'en gereden, maar begin 1988 kwam ook de serie 1300 door zijn hogere adhesiegewicht veel voor deze trein voor. De foto toont 1301 + 2339 + 2230 met een trein naar Emmerich bij Dordrecht Zuid, 26-05-'88. Foto : F.J. Janssen

de DB welke de Hückepacktrein van Neerpelt naar Antwerpen-Schijnpoort gebracht heeft.

Foto : Max Delie



17. De 6402 was op 20 augustus publiekstrekker bij de viering van het 100-jarig bestaan van het vroegere HYSM-station, Den Haag HS. Na de nacht van zaterdag op zondag onder de kap van het Centraal Station in de Hofstad te hebben doorgebracht, vertrok de gloednieuwe „Marinus“ weer naar haar thuisbasis, depot Zwolle, 21-08-'88. Foto : Harrie Peters











20. Tijdens het week-end van 25-26 juni 1988 pendelde de 4903 tussen Verviers-Central en Verviers-Est. De pas herschilderde en gereviseerde 4903 verlaat de tunnel onder het centrum van Verviers.  
Foto : Max Delie

18. Ook de SSN stuurde een afvaardiging naar Den Haag HS om het eeuwfeest luister bij te zetten. Tevens betekende de rit Rotterdam - Den Haag en terug zoveel als een officiële proefrit van loc 41 105 na haar grote revisie. Op de terugweg naar Rotterdam werd en passant het troetelkind van depot Feyenoord, E-loc 1501, op sleeptouw genomen, 20-08-'88.  
Foto : Harrie Peters

21. Voor een niet onopgemerkte intrede in de spoorwegwereld van 1988 zorgden de „Duikbrillen“, reeks 900. Tijdens de open-deurdagen van de stelplaats Kinkempois ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen te Luik was de 901 ook van de partij.  
Photo : Michel Hanssen

Poster (Blz 23-24) Over de persrit met NS 3737 en CIWL-rijtuigen hebben we al uitgebreid geschreven in SJ 20, maar een plaatje van deze trein mag in dit jaaroverzicht natuurlijk niet ontbreken. Een bekend fotopunt is het molentje bij Lisse, 06-09-'88.  
Foto : F.J. Janssen

19. Tussen de Rosestraat in Rotterdam en de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht wordt een hulpspoorbaan gebouwd. Deze moet de treindienst via de bruggen gaan verwerken, zolang het tunneltracé in aanbouw is. Trein 1946, bestaande uit Eld4 520 en Elp2 857 berijdt de oude spoorbaan, 07-06-'88. Foto : Wim Verver





























24. De Duitse accumulatorrijtuigen van de serie 515 hebben vele jaren lang de sneltreindienst tussen Aken en Maastricht verzorgd. Omdat de Bundesbahn deze ETA's buiten dienst wil stellen, moesten ze worden afgelost door Nederlandse DE2'en, waarvan er in november 1988 twee met Indusi (dit is het Duitse systeem van automatische treinbeïnvloeding) zijn uitgerust. Op een zomerse dag passeert 515 616 de omgeving van Eys, 10-07-'87. Foto : Pierre de Greeuw

Poster (blz 25-26) : Deze foto kunnen wij zonder terughouding als de meest uitzonderlijke van 1988 bestempelen. Inderdaad, de 6215 in dubbeltraktie met een CFL 1800 brengt een ledige reizigerstrein van Gouvy naar Luik en steekt de 6005, met de speciale TSP/PFT trein voorbij in het station van Vielsalm op 06-08-1988. De mogelijkheid om ooit nog de 6215 met een Luxemburgse lok in dubbeltraktie te zien kan men werkelijk als volstrekt onwaarschijnlijk bestempelen. Foto : Max Delie

25. De nieuwe taak voor de reeks 15 bestaat er tevens in de piekuur-treinen van Welkenraedt naar Oostende te brengen. De trein wacht in het station van Brussel-Noord op het vertreksein om de tocht naar Oostende voort te zetten. Foto : Paul Jacobs, 11-05-1988.

26. Wanneer de restauratie van de stoomlok 1.002 voltooid zal zijn komt de 16.042 aan de beurt. Laat ons hopen dat niets deze planning komt verstoren. De 16.042 tijdens de open-deurdagen van de museumbewaarplaats te Leuven in september 1988. Foto : Max Delie

27. In mei werd het niet geëlektrificeerde deel van de Miljoenenlijn, Kerkrade West - Simpelveld, voor alle treinverkeer gesloten. Voor treinstel DE2 178, op de foto bij het „Amerikaanse" voorsein van Kerkrade-W, is er een toekomst tussen Maastricht en Aken. Voor de gesloten Miljoenenlijn misschien ook, namelijk als museumlijn van de ZLSM, die daar met stoomtreinen wil gaan rijden. Men denkt aan een proefbedrijf in 1989, 07-05-'88. Foto : Wim Verver











## NIEUW, NU LEVERBAAR

de DB Eloc type 103 in de nieuwe rode DB huiskleur. Dit is een totaal nieuwe loc van LIMA, met metalen chassis, dubbele kardanaandrijving met 2 aangedreven assen per draaistel, NEM-362 koppelingen en een super-gedetailleerde body. Een MUST voor de treinliefhebber. (LIMA nr. 20 8120L)

Zeker de moeite waard zijn de twee Franse Elocs BB25525 (LIMA 20 8172L) en BB8595 (LIMA 20 8175L). Beiden hebben een metalen chassis, dubbele kardanaandrijving en fraaie detaillering. Ook verschenen is de Franse zelflosser type Tds in „TRANSCEREALES”-uitvoering (LIMA 30 3579)

**LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN**  
Importeur :  
**OVERBEEK BV**  
**VLAARDINGEN**



**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 BLOKSYSTEEM VOOR / POUR  
MARKLIN FLEISHMANN DIGITAL

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



**„TREINHOBBY”**

in EINDHOVEN

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN

Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVOND

HET MODELSPOORCENTRUM VAN HET ZUIDEN  
ONZE SHOW ROOM 90 M<sup>2</sup>, ALLEEN AL EEN BEZOEK WAARD  
WIJ VOEREN VELE MERKEN EN TOEHEHOREN, OOK AUTO'S 1:87  
MARKLIN DIGITAL - FLEISCHMANN GOUDEN SPOOR DEALER -  
REPARATIE - INRUILARTIKELN - INKOOP - POSTVERZENDING.



ACHAT - VENTE - ECHANGE  
INKOOP - VERKOOP - INRUIL

SPECIALISTE  
MÄRKLIN  
SPECIALIST

BELGISCHE MODELLEN  
OP MÄRKLIN BASIS  
MODELES BELGES SUR  
BASE MÄRKLIN

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





**UNIEK  
IN DE  
ACHTERHOEK**

**zelfs onze prijzen  
zijn op schaal**

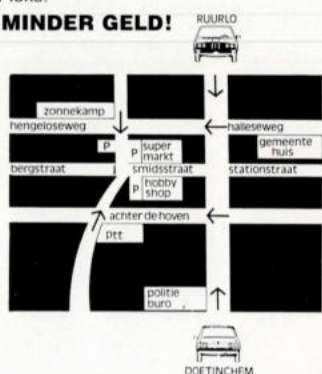
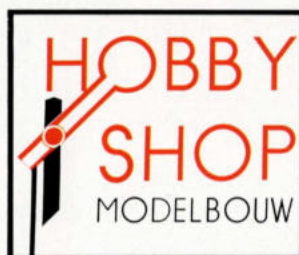
Verkoop van alle bekende merken treinen, modelauto's en toebehoren. Tevens inruil en occasionverkoop, elke vrijdagavond. 's Maandags gesloten — vrijdags koopavond. Doorlopend aanbiedingen in: Arnold-N, Fleischmann — ook Piccolo, Electrotren, Lima, Liliput, Märklin, Roco — ook N, Trix-minitrix. Tevens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

Eigen reparatie en ombouwservice, ook postverzending.

► In de **HOBBY-SHOP MODELBOUW**, Smidsstraat 28 Zelhem, s'maandags gesloten - vrijdagavond koopavond.

- Iedere maand speciale aanbiedingen in de etalage. 08342-3169
- 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!**



#### Te koop :

HO materieel : 1 stoomloc BR 78 (LILIPUT), 2 tweesigige personenrijtuigen (ROCO), diverse wagons en 3 transformators (PIKO). Inl. Eloy E., tel. 091 - 22 86 45 (België) (na vijf uur).

#### GRATIS

grote TECHNISCHE MODELREIN-BROCHURE in de Ned. taal (waarde f 25.-) voor alle tweerail gelijkstroomsystemen zoals FLEISCHMANN, LIMA, MINITRIX, LGB enz. met ruim 45 hoofdstukken waardevolle informatie voor beginners en gevorderden met voornamelijk railbouw en elektrificatietechnieken tegen uitsl. f 9.95 verzendkosten voor alle lezers van Spoorweg Journaal (bij aanvraag vermelden) op postbankgiro 8 3 1 0 9 2 of contant per brief aan

MODELREINEN THYSSEN HARDERWIJK  
3842 JH Valeriuslaan 12

Geldig tot uiterlijk einde van deze maand. Tevens speciaalleverancier van LGB, LIMA en BACHMANN.



**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



**VITRINES**

*gespecialiseerd in vitrines voor verzamelaars*

**EXPOPLUS**

Elsense Steenweg 121  
1050 BRUSSEL  
Tel. 02 - 511 94 40

- van kleine wandvitrines tot vitrinemeubels
- stijl vitrines uitgevoerd in massief hout
- moderne vitrines in plexiglas, glas en metaal...
- hoekvitrines en hangende vitrines
- vitrines met en zonder verlichting
- vitrines op bestelling

ATELIER VOOR MODELSPORTECHNIEK EN HANDELSONDERNEMING

**De Locloods®**

**De Locloods . . . Altijd iets bijzonders**

**Nu een unieke, enorme collectie Märklin-verzamelaarsmodellen,  
w.o. 150 locs en 500 wagons tegen interessante prijzen.  
Wiking verzamelaarsmodellen. Philotrains 2400 en MP uit voorraad.**

- Modelspoor- en modelauto-speciaalzaak
- Alle bekende merken
- Occasions van topkwaliteit

**Officieel HAG- en  
Philotrains-dealer**

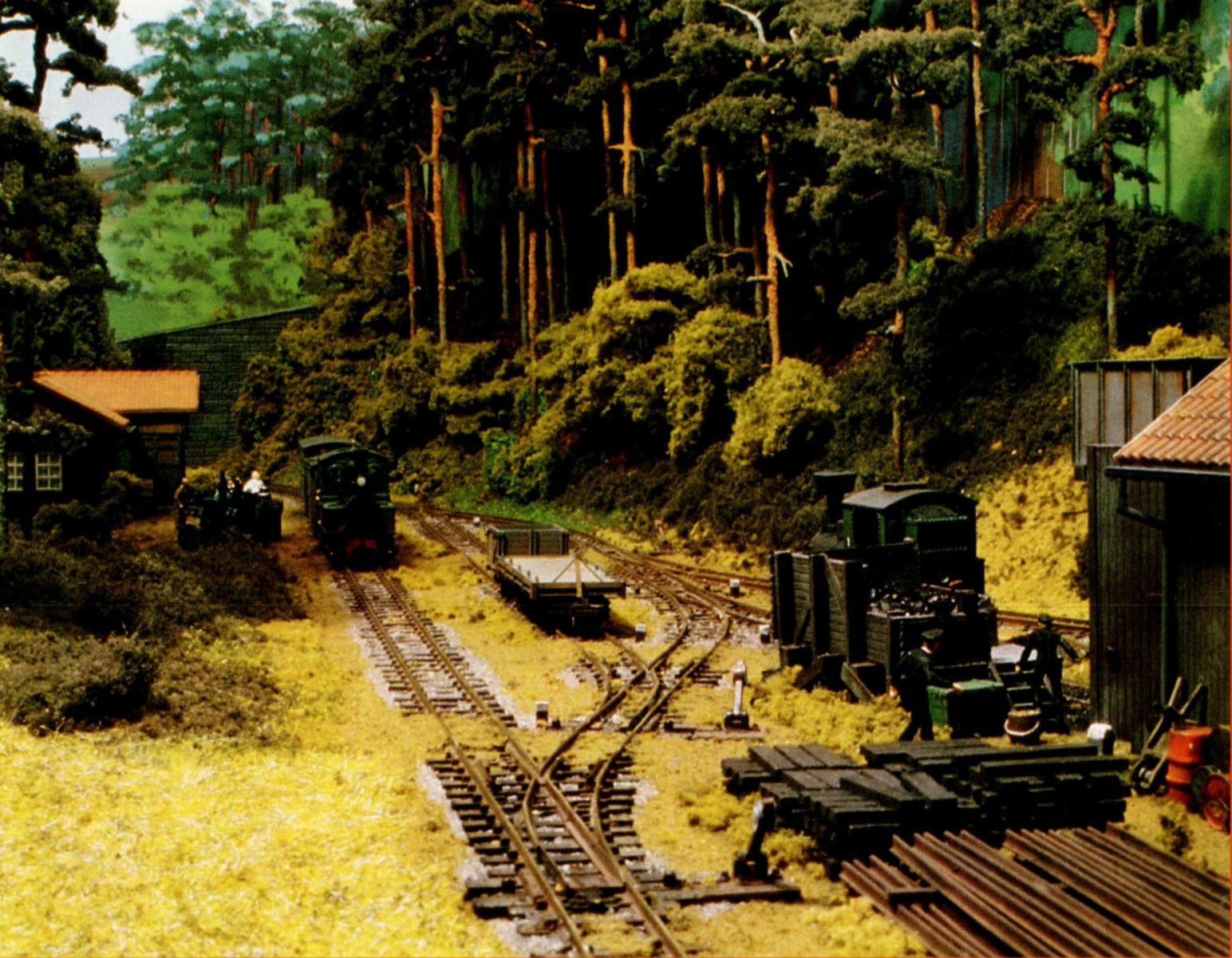
Openingstijden :  
di., woe. en do. van 13.30 tot 18.00 uur  
vrijdag van 9.00 tot 20.00 uur  
zaterdag van 9.00 tot 17.00 uur

Telefoon 08850-12171  
Postrek. nr : 1518508  
Bank : Rabo Bank Cuijk  
Rek. nr : 11.05.49.899

Valuwe 9  
5431 AV Cuijk  
Postbus nr 344  
5430 AH Cuijk

Handelregister Nr 44 476  
K.v.K. 's-Hertogenbosch





1. Naar het voorbeeld van de Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen in Duitsland en de Tallyglyn Railway in Wales werd deze smalspoorbaan van de Nederlander Reinder Rutgers gebouwd.

## GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

# De smalspoorbaan van Zevenhoven



2. Een gemengde goederen- en personen-trein is zojuist binnengekomen op de smalspoorbaan van Zevenhoven. Deze particuliere spoorweg dankt zijn bestaan aan de fantasie van de heer Rutgers.

3. Voor de verzorging van de beide stoomlokomotieven zijn op deze smalspoorbaan voldoende installaties aanwezig.









4. Bijzondere aandacht verdient de zelf geschilderde achtergrond.

6. Het grind wordt m.b.v. een stortbaan in de gereedstaande goederenwagens van de normaalspoorweg geladen. Hier wordt nog alles met handkracht gedaan. ►

Smalspoorbanen in het algemeen en de heel kleine in het bijzonder hebben altijd een grote aantrekkingskracht gehad op onze lezer Reinder Rutgers. Zijn interesse werd in eerste instantie gewekt door een bezoek aan de Tallyglyn Railway in Wales en later aan de Zillertalbahn in Oostenrijk. Door het bestuderen van literatuur over dagmijnlijnen en smalspoorbanen in Duitsland, en in het bijzonder over de Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen AG, werd het vuur van zijn interesse verder aangewakkerd. Tenslotte nam hij zich voor om eens een smalspoorbaan in het klein na te bouwen. Alleen hierbij kon hij namelijk de lengte van de sporen en de bochten op schaal nabouwen. Zo kon, ondanks de geringe beschikbare ruimte, naar de wensen van de bouwer een realistische modelspoorbaan worden verwezenlijkt.

In het jaar 1983 ontstond het ontwerp voor de op deze bladzijden voorgestelde smalspoorbaan. De basis was weldra gereed en het eerste materiaal werd aangeschaft. Tot de bouw van een modelspoorbaan kwam het echter door diverse oorzaken niet. De internationale modelbouw-wedstrijd was echter de aanleiding om de plannen eindelijk eens te gaan realiseren. Het thema van deze modelspoorbaan is het eindstation van een smalspoortraject. Deze spoorweg werd tegen het einde van de vorige eeuw aangelegd en was in eerste instantie bestemd voor het transport van het grind van een steengroeve naar een zijlijn van een spoorweg in normaalspoor. Aanvankelijk gebeurde dit nog met behulp van paarden, naderhand met stoomlokomotieven. Omdat op het eindstation geen ruimte beschikbaar is voor mechanische hulpmiddelen, wordt het overladen nog steeds

geheel met behulp van mankracht gedaan. Naast het transport van grind in kiepwagens ontwikkelde zich in de loop der tijd een bescheiden goederen- en personenvervoer op dit lijntje, waarvoor eenvoudig materieel wordt ingezet.

Het tijdperk waarin deze modelspoorbaan geplaatst moet worden, is het midden van de jaren vijftig (periode III). Het station ligt in een bebost en heuvelachtig gebied aan een aftakking van een spoorweg in normaalspoor. Het sporenplan is gebaseerd op het ontwerp van Towyn Wharf station in Wales. Naast het hoofdspoor zijn er een opstelspoor, een rangeerspoor en een vertrekspoor voor de lege kiepwagens. De kiepwagens bereiken de losplaats via een draaischijf. Nadat een treintje is aangekomen, worden de lorries door de lokomotief tot op de draaischijf gerangeerd, waarna ze met de hand verder worden getransporteerd over het laadperron om te worden gelost. Op het normaalspoor staan goederenwagens gereed onder een soort glijbaan, waarlangs het grind naar beneden komt. De lege kiepwagens worden vervolgens naar het vertrekspoor gereden, vanwaar ze weer terug gaan naar de steenbrekerij. Aan het einde van het laadperron staat een hijskraan met handbediening die goederen transporteert van de smalspoorwagens naar de goederenwagens op de normaalspoorweg en omgekeerd. Omdat de te verwerken hoeveelheid zeer gering is, kan dit op deze manier worden gedaan.

5. Over een kleine draaischijf worden de lorries naar de rand van het laadperron gereden, waarna ze over dezelfde draaischijf leeg weer worden afgevoerd naar het vertrekspoor.



#### Realistische afmetingen

Op het emplacement van deze modelspoorweg bevinden zich verder nog een eenvoudige lokomotiefloods met een werkplaats, een kleine kolenbunker en een stationsgebouwtje. Speciale aandacht verdienen de merkwaardige watertoren, een stalen bak









7. Het kopstation heeft voldoende faciliteiten voor de bevoorrading van de beide stoomlocomotieven van de „Siebenhofener Kleinbahn“. ▶▶

op een stenen voetstuk, en de enorme voorraad spoorweginfrastructuur naast de locomotiefloods. Deze spoorbaan werd gebouwd met veel gevoel voor de juiste dimensies. De lengte van de sporen, de hoogte van de bomen en de grootte van de gebouwen zijn op schaal, zodat de treintjes, zoals het hoort echt nietig lijken. De smalspoorbaan verdwijnt aan de rand van de spoorbaan onder een brug en kan daar worden aangesloten aan een schaduwstation.

Het model werd gebouwd op een spaanplaat van 150 x 42 cm, die op een onderstel van latten is bevestigd. De heuvels zijn

gebouwd door verscheidene lagen styropor over elkaar heen te plakken en af te werken met een laag gips. Aan de achterzijde bevindt zich een zelf geschilderde achtergrond. Het landschap werd gebouwd met behulp van de bekende en vaker beschreven materialen. De bomen werden uit draad gemaakt en bevolkt met Foliage van WOODLAND SCENICS. Op dezelfde manier of met behulp van geferfd en bevolkt IJslands mos werden de bosjes gemaakt. De bodem werd verder afgewerkt met behulp van Turf van WOODLAND SCENICS en strooimaterialen van HEKI en

PREISER en grasmatten van NOCH. De wissels en de flexibele rails van de smalspoorbaan zijn uit het assortiment van de Engelse fabrikant PECO en werden op een 3 mm dikke bedding van kurk gemonteerd. Een realistische aanblik van het geheel werd verder verkregen door gebruik te maken van ballast van PREISER en de roestkleurige verf van HUMBROL, waarmee de spoorstaven zijn geferfd. Door het aanbrengen van de hefboomen voor dewisselbediening en het plaatsen van de diverse markeringsstekers kreeg deze modelspoorbaan nog meer cachet.



9. De watertoren is iets bijzonders. Een stalen watertank op een stenen voetstuk. ▶

8. Typische spoorwegatmosfeer wordt opgewekt door allerlei materialen die opgeslagen liggen naast de locomotiefloods.





Zowel het rollend materieel als de gebouwen werden in principe zelf gebouwd naar eigen ontwerp. Bijna alle gebouwen werden

zelf geconstrueerd, alleen het stationsgebouw „Stuttgart-Rohr“ is van KIBRI afkomstig. Hetzelfde geldt voor het rollend

materieel. De lorries zijn kant en klaar gekocht, de overige wagens werden zelf gebouwd met







11. De kleine tenderlokomotief is omgereden en zal wel dra met de gemengde goederen- en personentrein weer ver- trekken.

12. Om deze opname te maken is de fotograaf onder de brug gaan staan, welke achter het station ligt.

Alle foto's : R. Rutgers



behulp van kunststof platen en gekochte onderstellen. De smalspoorbaan van Zevenhoven beschikt natuurlijk ook over een tweetal stoomlokomotiefjes. Het betreft een smalspoorlokomotief van ROCO, welke met behulp van een groot aantal onderdelen werd ge-„facelift” en een zelf gebouwde lok op basis van een N-lokomotief van FLEISCHMANN, waarop uiteindelijk een ROCO-kap werd gemonteerd. Alle voertuigen zijn uiteraard voorzien van de nodige gebruikssporen.

Het fotograferen van deze modelspoorbaan was een interessante bezigheid, aldus de bouwer. Experimenten om tot een grotere scherpte-diepte te komen door middel van voorzetapparatuur hebben tot positieve resultaten geleid. Ook al was het dikwijls moeilijk om de juiste belichtingstijd vast te stellen.

Wij zijn benieuwd of we in de toekomst nog meer werkstukken van deze Nederlandse smalspoorliefhebber te zien krijgen.

Thomas Hilge / Reinder A. Rutgers

13. Een passerende familie kijkt geboeid naar deze vrij zeldzame vorm van goederenomslag.





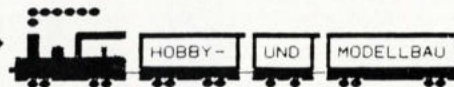


## ZO BOUWDE IK MIJN BANEN

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 aanwijzingen, voor beginners en gevorderden, van rondje rail naar grote baan met meer dan 40 wissels en 30 treinen op 5 normale rijstroomtraf'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, RIVAROSSO, 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 : MODEL TREINEN THYSSSEN 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



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.

## • 't OUDE STATION •

### Treinen en Modelbouw

- Verkoop en inruil van vrijwel alle merken
- Märklin/Arnold Digitaal - Fleischmann FMZ
- Kits - onderdelen - scenery - elektronika
- Reparatie - onderhoud - spuiten - vervuilen
- Eigen productie - ombouw - inbouw motoren
- Boeken - tijdschriften - folders - advies

Ook dealer van : Philotrains - Bemo - HAG - Lemaco - Mastica  
Shinohara - SB en Verbeck/Faulhaber motoren

Openingstijden : Roosendaal vanaf dinsdag 13.00 uur, vrijdag koopavond  
Slidrecht vanaf woensdag 13.00 uur, donderdag koopavond

GOEDE KORTINGREGELING

Molenstraat 73  
NL 4701 JP Roosendaal  
☎ 01650-52827  
Kerkbuurt 238  
NL 3361 BN Slidrecht  
☎ 01840-19614

# 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

LE SPECIALISTE  
DU MODELE REDUIT  
BELGE  
GESPECIALISEERD IN  
BELGISCHE MODELBOUW

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

**hobby** 2000  
**MARKLIN - ROCO**



G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren  
**märklin** Service-centrum

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

Vertegenwoordigd voor Nederland

/schmidt electronic /systeme /e.s.

Ingenieurbüro

SYSTEME LAUER

SOFTWARE HARDWARE

Modellisenbahnen  
Modèles de chemins  
de fer



GEORG BROCKMANN - Replica onderdelen

Dingeldeinstraat 16  
7621 XJ Borne  
Telefoon: 074-664044

## Railfilm PRESENTS ....

Spoorwegfilms op video.  
Presentatie van audiovisuele programma's over  
spoor- en vaarwegen

O. Schouwstra, Petrus Campersingel 83  
9713 AE Groningen ☎ 050-12.21.32

2/12



## 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 %



## DE „SPOORZOEKER“

Dorpsstraat 48A, 5556 VL Borkel/Gemeente  
Valkenswaard  
telefoon 04908-553

In- en verkoop. Inruil. Reparatie. Restauratie en Ombouw van nieuwe en gebruikte modelspoorreinen.

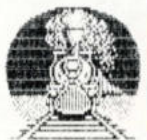
Gespecialiseerd in :  
Smalspoor - HOe, HOm en Oe. (o.a. Egger-Bahn, Bemo, Liliput, Dudas)  
Digitaal-inbouw en ombouw naar MÄRKLIN-systeem  
Onderdelen van veel merken treinen en autobanen. Postverzending!

woe 13-18uur  
vrij 13-21uur

of na telefonische afspraak

## Hobbyland Modelspoor

Veerseweg 12 Middelburg (NL)  
Tel. 01180 - 33829



100 M²  
MODEL BOUW  
PLEZIER  
ONDER 1 DAK!

\*inkoop  
\*inruil  
\*verkoop  
\*taxatie  
\*reparatie  
\*restauratie  
\*nieuw & gebruikt





1. Prachtige reproductie van een goederenwagon type E van de NMBS met deuken in de zijanten, gemaakt door de derde Oostenrijkse firma : KLEINMODELLBAHN, die bezig is een groot aantal Belgische goederenwagens op schaal na te maken. Foto : H.K.

# Goederenwagens

## Nieuw! De open goederenwagon type E van KLEINMODELLBAHN

De gewone open goederenwagon is bestemd voor het vervoer van stortgoederen. Het is waaarschijnlijk de grootste serie wagons die ooit gebouwd is. Er bestaan versies met twee en met vier deuren; sommige hebben ook op de kop deuren zodat ze frontaal gekiept kunnen worden.

Er zijn er ook die voorzien zijn van een stang die het spannen van een huif mogelijk maakt zodat de goederen bij slecht weer afgedekt kunnen worden.

Op schaal hebben vrijwel alle firma's één of meer modellen van deze wagon in hun catalogus maar het bijzondere aan de nouveauté van KLEINMODELLBAHN is het feit dat het hier een reproductie van een wagon met een asafstand van 5,4 meter betreft waar de andere modellen hoofdzakelijk reproducties zijn van wagons met een asafstand van 6 meter.

Het is een zeer geslaagd model geworden. Heel origineel is de imitatie van de bak : de

zijanten vertonen hier en daar een deuk maar de deuren zijn er waarschijnlijk bij de laatste revisie nieuw ingezet! Het graveerwerk van de bak is uitstekend : de handgrepen werden apart aangebracht en de remschoenen hangen op de juiste hoogte voor de wielen.

Het model beschikt over een kortkoppe-

lingsmechaniek die overeenstemt met de NEM-norm 62. Bravo! We hoeven 't karwei waar de firma al mee begonnen was nu alleen nog maar af te maken : houdt een soldeerbout op +/- 1 mm van de bak, laat het plastic langzaam zachter worden en dan .....

deuken maar! (Zie foto).

Daniel Piron

| Code             | NMBS    | 1:87    | KLEINMODELLBAHN |
|------------------|---------|---------|-----------------|
| Totale lengte    | 10 m    | 11,5 cm | 11,5 cm         |
| Totale breedte   | 3,028 m | 3,5 cm  | 3,5 cm          |
| Asafstand        | 5,4 m   | 6,2 cm  | 6,2 cm          |
| Totale hoogte    | 2,900 m | 3,33 cm | 3,3 cm          |
| Hoogte laadvloer | 1,238 m | 1,4 cm  | 1,4 cm          |



2. Het model links moet nog geschilderd worden maar heeft al wel kennis gemaakt met het lasapparaat.

Foto : H.K.

3. Na gelast en geschilderd te zijn „barsten" deze wagentjes van realisme.

Foto : H.K.







1. Stortwagen van het type Eaos van de Nederlandse Spoorwegen.

Photo : NS.

# Goederenwagens :

## De stortwagen met platte bodem en draaistellen

De Eaos-wagons zijn bestemd voor het transport van stort- en bulkgoederen die niet tegen mogelijk kwade bedoelingen van de weergoden beschermd hoeven te worden (alhoewel de SNCF ook over een gesloten versie van dit type beschikt).

E : stortwagen van het gangbare type

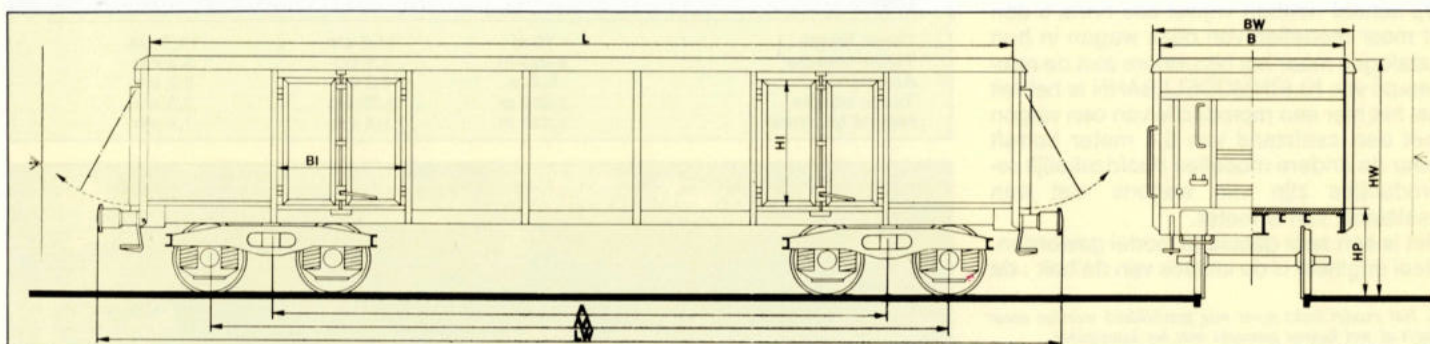
a : voorzien van twee tweeassige draaistellen

o : frontaal kiepen niet mogelijk

s : maximum snelheid 100 km p/u

Er bestaat ook 'n type Eas; deze kan wel frontaal gekiept worden. Daartoe zijn de beide koppens van deuren voorzien.

De capaciteit van deze wagons (ongeacht type) bedraagt 74 m<sup>3</sup>. De toelaatbare belading belooft 58 ton. De zijanten zijn voorzien van twee grote dubbele deuren van 1,80 m bij 1,80 m die het beladen tot een eenvoudige zaak maken.



|                                | NMBS<br>Eas | NMBS<br>Eaos                                                | 1:87    | LILIPUT                   | LIMA    | MÄRKLIN              | RIVAROSSİ            |
|--------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------------|---------|---------------------------|---------|----------------------|----------------------|
| Code                           | 1415 AO     | 1415 A1, A2 en A3                                           |         | Eaos                      | Eaos    | Eaos                 | Eaos                 |
| Type                           | 1000        | 1900                                                        |         | ref. 24490                | —       | ref.4716             | ref. 2417            |
| Aantal                         | 11885950000 | 11885300000 tot 699                                         |         | Foutief UIC-nr            | —       | Juist UIC-nr         | Juist UIC-nr         |
| UIC-nummer                     | tot 999     | 11885301000 tot 499<br>11885320000 tot 749<br>1972 tot 1977 |         |                           |         |                      |                      |
| Bouwjaar                       | 1972        |                                                             |         |                           |         |                      |                      |
| Total lengte                   | 14,04 m     | 14,04 m                                                     | 16,1 cm | 16,2 cm                   | 16,1 cm | 16,1 cm              | 16,3 cm              |
| Afstand tussen de draaispinnen | 9 m         | 9 m                                                         | 10,3 cm | 10,2 cm                   | 10,2 cm | 10,3 cm              | 10,2 cm              |
| Totale breedte                 | 3,05 m      | 3,05 m                                                      | 3,5 cm  | 3,5 cm                    | 3,4 cm  | 3,5 cm               | 3,6 cm               |
| Totale hoogte                  | 3,34 m      | 3,34 m                                                      | 3,5 cm  | 3,8 cm                    | 3,9 cm  | 3,8 cm               | 4 cm                 |
| Hoogte v/d laadvloer           | 1,24 m      | 1,24 m                                                      | 1,4 cm  | 1,4 cm                    | 1,5 cm  | 1,4 cm               | 1,5 cm               |
| Nuttige lengte                 | 12,79 m     | 12,79 m                                                     | 14,7 cm | 14,7 cm                   | 14,4 cm | 14,5 cm              | 14,7 cm              |
| Nuttige breedte                | 2,76 m      | 2,76 m                                                      | 3,2 cm  | 3,2 cm                    | 2,9 cm  | 3 cm                 | 3,2 cm               |
|                                |             |                                                             |         | Niet conform draaistellen | —       | Conform draaistellen | Conform draaistellen |





2. Vijf zeer fraaie reproducties van wagons van het type Eaos. Op de voorgrond, van links naar rechts, de modellen van RIVAROSSI en MÄRKLIN. Op het tweede spoor de producten van LIMA en LILIPUT en op de achtergrond LILIPUT's model van een Eaos van de NMBS.  
Foto : H.K.

## De modellen op schaal

Maar liefst vijf firma's produceren dit type goederenwagons in schaal HO, twee andere leveren het in schaal N en één in schaal Z. En dan is er nog een groot aantal duurdere producties in schaal O en I. Kortom : een zeer geapprecieerd model.

Laten we beginnen met **LILIPUT**. Deze firma levert 13 verschillende versies. Allereerst de wagons zonder remmersstand, voorzien van gegoten Y 25 draaistellen. Nr. 24490 : NMBS uitvoering; jammergenoeg kloppen opschriften en draaistellen niet.

Nr. 24450 : SBB uitvoering grijs met oude opschriften.

Nr. 24451 : SBB uitvoering „Erika-Violet” met nieuwe opschriften.

Nr. 24452 : SBB uitvoering grijs met nieuwe opschriften.

Nr. 24459 : SBB uitvoering grijs met oude opschriften et gewetsherd.

Nr. 24471 : SNCF SGW uitvoering bruin.

Nr. 24472 : SNCF uitvoering bruin met opschrift E 81 SABLE en gele deurvleugel.

Nr. 24400 : DB uitvoering bruin.

Nr. 24410 : ÖBB uitvoering bruin.

Nr. 24440 : blauwe NS uitvoering maar met standaard DB draaistellen.

En dan nu de wagons met remmersstand.

Nr. 24405 : DB uitvoering bruin.

Nr. 24415 : ÖBB uitvoering bruin.

Nr. 24495 : NMBS uitvoering bruin met niet passende opschriften en draaistellen.

### LIMA :

Alle modellen zonder remmersstand en met gesoldeerde Y 25 draaistellen.

Nr. 309065 : SNCF uitvoering E 81 SABLE met gele deurvleugel.

Nr. 309045 : SBB uitvoering grijs met nieuwe opschriften.

Nr. 309046 : SBB uitvoering „Erika-Violet” met nieuwe opschriften.

Nr. 309064 : DB uitvoering bruin.

### MÄRKLIN :

Alle modellen zonder remmersstand maar met natuurgetrouw weergegeven draaistellen.

Nr. 4718 : SBB uitvoering „Erika-Violet” met nieuwe opschriften en gegoten Y 25 draaistellen.

Nr. 4689 : SBB uitvoering grijs met oude opschriften en gegoten Y 25 draaistellen.

Nr. 4690 : DB uitvoering bruin met gesoldeerde Y 25 draaistellen.

Nr. 4716 : NMBS uitvoering met gesoldeerde Y 25 draaistellen en juiste opschriften.

Nr. 4717 : SNCF uitvoering bruin.

Nr. 4715 : ÖBB uitvoering bruin.

Let ook op Primex Nr. 4599 : Eaos DB uitvoering, bruin met standaard DB draaistellen.

### RIVAROSSI :

Nr. 2071 : FS uitvoering bruin met gesoldeerde Y 25 draaistellen.

Nr. 2070 : FS uitvoering bruin met gesoldeerde Y 25 draaistellen en remmersstand.

Nr. 2422 : DB uitvoering bruin met gesoldeerde Y 25 draaistellen en imitatie lading.

Nr. 2418 : DB uitvoering bruin met gesoldeerde Y 25 draaistellen.

Nr. 2417 : NMBS uitvoering bruin met gesoldeerde Y 25 draaistellen en nauwkeurige opschriften.

Nr. 2419 : SNCF uitvoering met gesoldeerde Y 25 draaistellen.

Nr. 2415 : SBB uitvoering grijs met oude opschriften en gesoldeerde Y 25 draaistellen.

### JOUEF :

Nr. 2572 : SNCF uitvoering bruin met gesoldeerde Y 25 draaistellen.

In schaal N levert alleen de firma ROCO de NMBS uitvoering met natuurgetrouwe gesoldeerde Y 25 draaistellen en precieze opschriften.

Daniel Piron.

3. Onze vriend Paolo Casini legt er nog 'n schepje bovenop : 'n minitieuze weathering en 'n lading maken deze modellen „top of the bill”. Links een wagon van JOUEF, rechts een LILIPUT model van een NMBS wagon, waarvan de zijkanten zijn versterkt met stalen balken; de draaistellen zijn van RIVAROSSI.  
Foto : H.K.





# De „Compagnie Internationale des Wagons-lits”



## De slaapwagens van het type „S”

Met het verschijnen van de slaapwagens van het type „S” begint een nieuwe fase in de geschiedenis van het materieel van de CIWL, want deze wagons onderscheiden zich wezenlijk van al het materieel dat voor 1922 was gebouwd. In dat jaar werden de „S” wagons voor het eerst ingezet. Deze wagons zouden het goed gaan doen : uitzonderlijk kwamen er zestien varianten en ervan afgeleide series van op de baan! Met de „S” en betrad de CIWL definitief het stalen tijdperk, ofschoon sommige bakken nog van hout zouden worden vervaardigd.

De lengte over de buffers werd vastgesteld op 23.452 mm. Dat was al de maat van de „Lits-Salons” rijtuigen van de Franse maatschappijen PO en Midi en het zou de standaardlengte worden voor al het materieel dat tot de Tweede Wereldoorlog gebouwd werd.

Men besloot om de oude draaistellen, zoals de drie-assige „T” en de twee-assige „S” en „RR” te vervangen en koos voor het type P, dat naderhand vervangen werd door het verbeterde type PPS (aan de draaistellen die door de CIWL gebruikt werden zal nog een speciaal artikel gewijd worden).

Dit nieuwe type draaistel zou meer dan dertig jaar zo’n 1500 rijtuigen van de CIWL torsen; het was van Amerikaanse origine en stond bekend als de „Pennsylvania”. Het werd gebouwd en in Europa geïntroduceerd door de „Commonwealth Steel Company”, Saint Louis, Missouri, USA.

Het nieuwe draaistel zorgde voor comfortabeler reizen en was al spoedig niet meer weg te denken uit het uiterlijk van de rijtuigen van de CIWL, dat trouwens ook een metamorphose onderging.

Om duidelijk te maken dat het hier geheel nieuw materieel betrof en ook terwille van reclaimedoeleinden, opteerde de CIWL voor een nieuw jasje : een donker-

blauwe bak met lijnen en opschriften in geel (bij sommige rijtuigen zelfs brons in reliëf).

Velen hebben zich gewaagd aan het omschrijven van dit blauw; sommigen spreken van „nachtblauw” of „wagons-lits-blauw”, anderen van „bleu-de-France”, „bleu méditerranéen” of zelfs „Savoie-blauw”.

Hoe dan ook, deze kleur vormde generaties lang het symbool bij uitstek van luxe en comfortabel reizen; het verleende het slapen tussen de rails zijn cachet. De oudere slaaprijtuigen - zoals het type „R” - waren van teakhout. Dit materieel, evenals de restauratierijtuigen, werd marine-blauw geschilderd om ’t te laten overeenstemmen met de nieuwe rijtuigen.

Volgt nu een overzicht van de herkomst van de rijtuigen

serie 2606 t/m 2630 „S2” 1923 Nijvel (van hout)

serie 2631 t/m 2640 „S2” 1924 Werkplaats Neu-Aubing (van hout)

serie 2641 t/m 2680 „S1” 1922 Leeds (later omgebouwd tot SG en SGT)

serie 2695 t/m 2699 „ST” 1926 Savigliano

serie 2701 t/m 2711 „S1” 1926 Savigliano

serie 2842 t/m 2851 „S2” 1926 Breda

serie 2882 t/m 2891 „S2” 1926 OM Milano

serie 2892 t/m 2901 „S2” 1926 Ringhoffer

serie 2902 t/m 2911 „S1” 1926 CGC

serie 2918 t/m 2932 „S1” 1926 Smethwick (gedeeltelijk omgebouwd tot SGT)

serie 3361 t/m 3380 „S4” 1927 Birmingham (voor Spanje)

serie 3381 t/m 3390 „S1” 1928 Nijvel (van hout voor Spanje)

serie 3406 t/m 3415 „S1” 1927 Nijvel (de 3410 en 3411 voor Spanje)

serie 3416 t/m 3431 „S1” 1929 Smethwick (een deel voor Portugal)

serie 3432 t/m 3455 „S1” 1929 Smethwick (voor Turkije)





serie 3456 t/m 3465 „S1“ 1930 Simmering/Graz (voor Turkije en Egypte)

serie 3570 t/m 3577 „S1“ 1928 Smethwick (voor Egypte)  
Na de nodige wijzigingen en aanpassingen (die overigens soms niet méér betroffen dan de plaats van de toilet-ruimten of het aantal bedden per coupé) ontstond er een slaapwagenfamilie van respectabele omvang, één van de grootste van de CIWL. Ze bestond ze uit de volgende „types“ : S1, S2, S3, S4, ST (2 types), STU (2 types), S2U, S4U, SK, SG, SG gemoderniseerd, SGT, S3K, en ST gemoderniseerd.

Bij het in gebruik nemen van dit nieuwe materieel creëerde de CIWL tevens een nieuwe verbinding : de „CALAIS-MEDITERRANEE-EXPRESS“. Deze compleet nieuwe nachttrein - nieuw zowel wat het materieel aangaat als de verbinding als zodanig - vormde een sensatie van de eerste orde en het succes ervan was overweldigend. Merwaardig genoeg noemden de reizigers die de mazzel hadden er gebruik van te kunnen maken deze trein : de „Blauwe Trein“ ; de officiële benaming vond geen ingang.

Enige jaren later nam de CIWL deze benaming over en werd de expres herdoopt in „Train Bleu“. Toen waren de „S“ 'en echter al met succes vervangen door de „Lx“ (onderwerp van een volgend artikel).

De „S“ 'en figureerden in beroemde treinen als :

de „ORIENT-EXPRESS“ anno 1930

Bagagewagen (CIWL) Boulogne - Karlsbad

Slaaprijtuig „S1“ Boulogne - Karlsbad

Slaaprijtuig „S1“ Paris - Karlsbad

Slaaprijtuig „S1“ Paris - Praha

Slaaprijtuig „S1“ Paris - München

Slaaprijtuig „S1“ Boulogne - Bucaresti

Slaaprijtuig „S1“ Paris - Bucaresti

Slaaprijtuig „S1“ Paris - Budapest

Restauratierijtuig Paris - Budapest

Bagagewagen (CIWL) Paris - Budapest

en de „WIEN - OOSTENDE-EXPRESS“ anno 1939

Bagagewagen (CIWL) Bucaresti - Oostende

Restauratierijtuig Lökösza - Oostende

Slaaprijtuig „S1“ Bucaresti - Amsterdam

Slaaprijtuig „S1“ Istambul - Oostende

Slaaprijtuig „S1“ Istambul - Paris

Slaaprijtuig „S1“ Bucaresti - Paris

Slaaprijtuig „S1“ Bucaresti - Calais

Bagagewagen (CIWL) Bucaresti - Paris

In de loop der jaren werden de „S“ 'en uit de actieve dienst verdrongen door nieuwe generaties slaapwagens. Volgens de internationale almanak voor TEN-slaaprijtuigen zijn er vandaag de dag nog slechts twee types functioneel : de „S3“ in Portugal (groen) en de „S4U“ in Spanje (die min of meer zijn oorspronkelijke uiterlijk heeft behouden).

### De slaapwagens „S“ als model

De Franse firma RMA heeft van het onderhavige rijtuig een model in HO gemaakt in vijf verschillende uitvoeringen. Het betreft gemoderniseerde versies die dus enigszins afwijken van de originele staat van de slaapwagens, met uitzondering van de Egyptische.

Art 441 : slaapwagon, type „SG“ UIC ex 3455, 1929, zonder interieur.

Art 442 : slaapwagon, type „SG“, met oude opschriften, zonder interieur

Art 443 : slaapwagon, type „SG“, Egyptische uitvoering 3439, zonder interieur

Art 444 : slaapwagon type „ST“, oude opschriften, zonder interieur

Art 445 : slaapwagon, type „ST“ UIC, zonder interieur  
Onze complimenten voor de verrichtingen van deze firma, want als RMA 't niet had gedaan, hadden we 'n model van de „S“ wel kunnen vergeten, en zeker zulke fraaie als waar 't hier om gaat. En dan te bedenken dat in 't geval van sommige andere rijtuigen soms vier of vijf fabrikanten tegelijk aan het reproduceren slaan.

De schaal is perfect, het onderste gedeelte van de bak en de draaistellen (type PP) zijn uitstekend weergegeven (alleen „de Egyptische“ had draaistellen type P moeten hebben). Ook het dak ziet er met z'n fijn weergegeven klinknagels en luchtverversers aantrekkelijk uit.

De uitenden van de bakken zijn wat aan de simpele kant, maar de marine-blauwe CIWL-kleur (mat) is goed getroffen en ook de opschriften zijn OK.

Jammer dat de gele lijnen niet overal even goed zijn aangebracht ; dat zou je van rijtuigen van 'n dergelijke klasse en prijs toch wel mogen verwachten.

Het ontbreken van interieurs is een ander gebrek. Dat ze er niet zijn, staat weliswaar in de catalogus, maar dat kun je toch moeilijk een verzachtende omstandigheid noemen.

Voor diegenen onder U (de meerderheid vermoed ik) die de „S“ als bouwdoos kopen, zij nog vermeld dat de montage wordt bemoeilijkt doordat de handleiding onvolledig en niet geïllustreerd is. Tijdens de montage van de draaistellen dient men er vooral goed op te letten dat men bij het clipsen van de onderdelen de gaten wat groter maakt. Omdat de aslagers van metaal zijn lopen de wagens perfect. Jammer wel dat de buffers niet alleen te groot zijn maar ook te grof uitgevoerd. Bovendien hadden de buffers aan de binnen-bovenhoek schuin afgesneden moeten zijn.

Over het geheel genomen zijn de modellen van RMA goed te noemen (de liefhebber zal zelf wel voor enige verbeteringen zorg dragen). Bovendien worden de meeste modellen van RMA niet ook door andere fabrikanten gemaakt, hetgeen ze uiteraard onmisbaar doet zijn in iedere CIWL-collectie. P. Casini.

**P.S.** Door de aanhoudende stakingen die onlangs in Frankrijk heersten, hebben wij de CIWL documenten die maandelijks tot onze beschikking gesteld worden door deze compagnie niet tijdig ontvangen. Vandaar slechts het kleine aantal historische foto's. Onze excuses hiervoor. De redactie

**2. Twee RMA slaaprijtuigen : op de voorgrond het type SG en op de achtergrond het type ST.** Foto : D.P.

**1. „Le Train Bleu“ is het synoniem van luxe. In 1922 werd een balletuitvoering naar deze trein vernoemd. Document CIWL**

**3. Het door RMA vervaardigde slaaprijtuig type S in Egyptische versie. Dit model beschikt niet over een interieur-inrichting.** Foto : D.P.







1. Op deze al weer historische opname van treinstel Eld5 832 is de oude bovenleidingsconstructie bij Vlaardingen West goed te zien, 24-09-'70. Foto : Harrie Peters

## Bovenleidingconstructies traject Schiedam - Hoek van Holland vernieuwd

In het voorjaar van 1988 heeft NS een aanvang gemaakt met de vervanging van de oude bovenleidingportalen op het traject Schiedam - Rotterdam West - Hoek van Holland. De bestaande portalen dateren uit het jaar 1935 en zijn van het bekende opengewerkte constructietype, zoals men deze nu ondermeer nog aantreft tussen Rotterdam-Lombardijen en Barendrecht. Voor deze lichte constructie is indertijd gekozen vanwege de slechte bodemgesteldheid op dit traject.

Aangezien de levensduur van deze constructies haar einde begon te naderen, stond NS voor de keuze om of de bestaande constructies te renoveren of compleet te vervangen.

Bij de bestaande portalen moet voor de bevestiging van draagkabel, rijdraad, uithouders, isolatoren etc. altijd van afwijkende klemmaterialen gebruik worden gemaakt. Daar NS al geruime tijd alleen standaardprofielen gebruikt bij het samenstellen van bovenleidingportalen en zo dus ook standaardbevestigingsmiddelen kan toepassen, is voor het geheel vervangen van de aanwezige constructies gekozen.

Voor de hobbyisten natuurlijk jammer, omdat weer een specifiek herkenbaar stukje spoorbaan verandert, maar uit het oogpunt van efficiency natuurlijk wel begrijpelijk. Denkt U eens aan de magazijnvoorraden die er op na gehouden moeten worden als

de bovenleiding uit vele verschillende constructietypen bestaat.

Bij calamiteiten zoals draadbreuken en, in het ergste geval het moeten vervangen van bovenleidingportalen bij bijvoorbeeld ongelukken werkt dit alleen maar vertragend. De uiteindelijke beslissing van NS is dus wel logisch.

De werkzaamheden op het eerste gedeelte van de lijn tot aan Maassluis werden uitsluitend in de nachtelijke uren uitgevoerd. De kwartierdienst tussen Rotterdam en Maassluis liet nu eenmaal niet toe dat er overdag één spoor buitendienst genomen werd. Wel werd de spanning op de bovenleiding een paar uur eerder uitgeschakeld, zodat voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd konden worden.

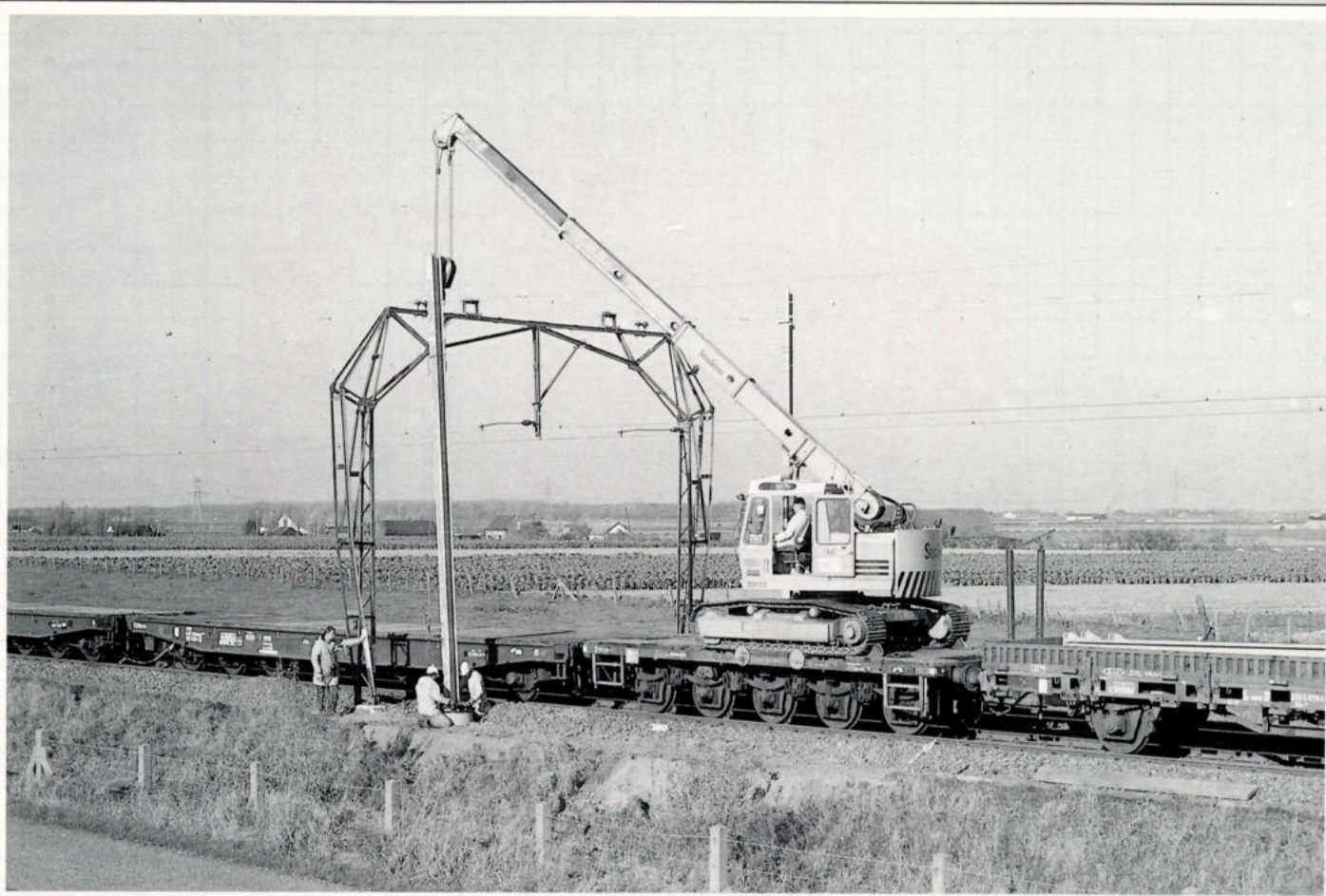
Het rijden met elektrische stellingen is dan uiteraard niet meer mogelijk en de laatste treinen werden op werkdagen dan ook gereden door dieseltreinstellen Plan U, die afkomstig zijn van het traject Dordrecht - Geldermalsen en 's avonds over staan in Dordrecht. Een foto hiervan heeft U kunnen zien in Spoorweg Journaal nummer 19. Het werken in de nachtelijke uren kent uiteraard haar beperkingen, vooral in dichtbevolkte wijken zoals er langs de lijn voorkomen. Belangrijkste spelbreker echter is de korte tijd dat de bovenleiding uitgeschakeld kan blijven. Hierdoor ligt de productie per nacht vrij laag en wordt het project aanzienlijk

duurder.

Voor de bouwvakvacantie van 1988 werd het eerste gedeelte van de werkzaamheden afgerond. In september startte men het tweede en tevens laatste gedeelte tussen Maassluis en Hoek van Holland. Omdat de treinen hier volgens een halfuurdienstregeling rijden, bestond de mogelijkheid om tussen de spitsuren één spoor elektrisch buitendienst te nemen, zodat het mogelijk was hierop werktreinen te laten rijden. De treinen van de normale dienstregeling rijden dan over één spoor, hetgeen mede mogelijk is omdat het baanvak ingericht is voor dubbel-enkelspoor rijden.

De werkwijze voor vervanging van de portalen is als volgt: Allereerst wordt de plaats van de nieuwe overspanningen bepaald, waarna op deze plek aan beide zijden van de spoorbaan een gat gegraven wordt voor het betonnen fundatieblok van het portaal. Hierna komt een werktrein met hijskraan, die de fundatieblokken vanaf een platte wagon in de reeds gegraven gaten laat zakken. Na het op maat en waterpas stellen van deze blokken, wordt het gat gedicht en kan het staande profiel van de overspanning gemonteerd worden. Zo worden er per dag zes halve portaalgedeelten geplaatst. 's Nachts wordt dan de horizontale balk van de overspanning over de bestaande bovenleiding gehesen en kan de bevestiging van draagkabel en het rijdraad overgenomen





2. Vanaf de wwerktrein van Structon worden de bovenleidingmasten op de betonnen voeten geplaatst even buiten Massluis West, 03-11-'88. Foto : Harrie Peters

worden.

Na het overnemen worden dan de oude vakwerkconstructies nabij de betonnen voet, met snijbranders, afgesneden en verwijderd. Het verwijderen van de oude betonnen fundatie vindt in een later stadium plaats.

Op hetzelfde spoor waar de Structon-werktrain zich bevindt rijden ook de bovenleidingvoertuigen van Electrorail, waarop de mensen van de bovenleidingbouw de rest van de noodzakelijke werkzaamheden verrichten.

Deze werkzaamheden bestaan onder andere uit het vernieuwen of op maat maken van de hangdraden en het maken van nieuwe afspaninrichtingen, dit zijn de installaties met gewichten om de bovenleiding strak te houden.

Het is duidelijk dat de werkwijze, waarbij ook overdag productie gemaakt kan worden, aanzienlijk goedkoper is dan wanneer er alleen tijdens een korte periode gedurende de nacht gewerkt kan worden. Bovendien is het werken bij daglicht veiliger en zeer zeker veel aangenamer, ook voor de

omwonenden. Wanneer tegen de zomer het totale project afgesloten wordt, is de gehele standaardisatie van het bovenleidingnet weer een stapje dichterbij gekomen. De baanvakken waarop afwijkende bovenleidingportalen staan worden steeds schaarser. Het is dus zaak om hier op korte termijn Uw plaatje te schieten. Als voorbeeld willen wij U noemen het baanvak tussen Halfweg en Haarlem alsmede het eerder genoemde traject tussen Barendrecht en Rotterdam-Lombardijen.

**Harrie Peters**

3. Vanaf de zichzelf voortbewegende voertuigen van Electrorail leggen monteurs de laatste hand aan een zogenaamd overnameveld, 03-11-'88. Foto : Harrie Peters





# MARKLIN NOUVEAUTÉS 1989

[illegible]

Bij Märklin komen in 1989 geen bijzondere modellen op de rails in alle drie de spoorbreedtes:

*Stoom, diezel en elektrische loco, treinstellen en complete sets, personen en goederwagens uit hoogwaardig kunststof of edel metaal, robuust en handzaam met voorbeeldgetrouwe rij-eigenschappen en zijn gedetailleerd voor de*

verruende modelbaan liekhebber.

De speciale nieuwe-uitgaven van Märklin is vanaf midden februari gratis verkrijgbaar bij uw handelaar!

Mäkilin E.V. Meerbaai 126 4904 SK Oosterhout

Marklin S. A. Kolonel Bourgoisstraat 107 B 1140 Brussels