

BF 200.-
FL 11.-

Spoorweg 24 JOURNAAL

Maart 89

Sneeuwruimers van de NMBS
Terugblik op de S.S.T.T. - CIWL -
De rangeerdiesels van de reeks 84 - Vakwerk



LILIPUT brengt de NS 6400



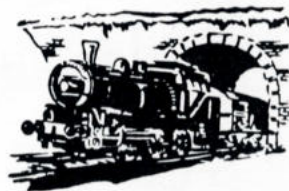
Dit model van de 6401 komt in beperkte oplage op de Nederlandse markt en is alleen verkrijgbaar bij voorintekening en vooruitbetaling aan Uw handelaar van FL 112,50. Van deze serie van 700 zijn 500 modellen geschikt voor gelijkstroom en 200 voor wisselstroom. Het model wordt in een speciale doos geleverd ter gelegenheid van het 150 jarig bestaan van de NS. „Meindert” kost FL 225,-. Leverbaar vanaf juni '89.



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

ZETA België : Halenstraat 55
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.

Inhoud	Vakwerk - Afl. 10	27
De „Compagnie Internationale des Wagons-Lits”	4	De nieuwe wisselmotor van LEMACO
Terugblik op de S.S.T.T.	6	FLEISCHMANN's 141237 in HO
De sneeuwruimers van de NMBS	10	Het type Elo van KLEINMODELLBAHN
Kameel als Vipcar : NS 20	16	Modulenspoorbaan „Oberried” deel II
Beierse S3/6 van RIVAROSS - nu met „S-Drive”	18	Op visite bij TRIX
De rangeerdiesels van de reeks 84	21	Wetenswaardigheden
		46

Waarde lezers,

Dit nummer van Spoorweg Journaal, nummer 24, is in feite alweer het ... vijftiengste sedert we in november 1986 van start zijn gegaan. Het eerste nummer -01- was nog ééntalig Nederlands. Voor 30 BF konden onze Franstalige spoorvrienden een bijlage van 8 pagina's aanschaffen die een integrale vertaling van de Nederlandse tekst bevatten. U kunt dit nummer nog altijd bij ons bestellen door ons een kaartje te sturen (zie ook de bestelkaart voor oude nummers in dit tijdschrift). Vanaf het tweede nummer, d.w.z. nummer 1/87, zijn er steeds twee uitgaven verschenen : één in 't Nederlands en één in 't Frans, die overigens, redactioneel gezien, in geen enkel opzicht verschillen. Het succes van het eerste nummer, gevoegd bij de teleurgestelde reacties van het Franstalige lezerspubliek hebben ons voor deze tweeling-oplossing doen kiezen. Sedertdien hebben onze twee tijdschriften een ongekende bloeiperiode doorgemaakt. In België is Spoorweg Journaal / Le Journal du Chemin de Fer nummer één in de speciaalzaken. In Nederland heeft Spoorweg Journaal een niet meer weg te

denken plaats veroverd in de wereld van de spoorpers en is 't van collega's en concurrentie allerwegen vriendschap en respect ten deel gevallen. Uw enthousiasme is eenhonderd procent het onze en we staan dan ook in de startblokken gereed voor de volgende vijftiengste nummers.

Dan nog iets over de abonnementen. Elke abonnee die voor Spoorweg Journaal een nieuwe abonnee weet te werven heeft 'n cadeau van ons tegede. Wat moet U daarvoor doen?

U vult op de bestelkaart in Spoorweg Journaal Uw eigen naam en adres in evenals naam en adres van degene die U als abonnee van Spoorweg Journaal wilt introduceren. Zoals iedere nieuwe abonnee krijgt ook Uw „introducé” een wagon cadeau terwijl het douceurtje voor Uzelf bestaat uit een verlenging van Uw abonnement met één nummer, m.a.w. 13 nummers i.p.v. twaalf. Weet U meer dan één nieuwe abonnee te werven dan wordt Uw abonnement met een overeenkomstig aantal nummers verlengd.

En nu : veel plezier met het jongste nummer van Spoorweg Journaal.

H.K.

Foto voorpagina : de 8405 van Montzen aan de gang tussen Kaltherherberg en Sourbrodt op 27-01-1986.
Georgy Lejeune

S.A. EDITIONS H.K. N.V.
Aachener Strasse 6
B-4700 EUPEN
Tel. 087/74.39.24

24/1989

Maart
3^e jaargang

Losse nummers
Hfl 11 - of BF 200

Verantwoordelijke uitgever :
Kurt Heibredner
Aachener Strasse 6 - B.4700 EUPEN
Tel. : 087/74.39.24

Publicatie in licentie van artikelen uit "Eisenbahn Journal" met toestemming van
„Hermann Merker Verlag"

Redactie :

Eindredactie en lay-out :

Kurt Heibredner

Hoofredactie Nederland :

Huub van Keulen - Ger Moes (Modelbouw)

Hoofredactie België :

Max Delie

Medewerkers :

Dan Piron, André Saenen, Léon Faway, Georgy Lejeune, Paul Jacobs, Harry Peters, Gerrit Nieuwenhuis, Francis Schutz, Ger Moes, Ronald Koppen, Christian Vanheck, John Schmeiz, Paolo Casini, F.-J. Janssen.

Secretariaat :

Yolande Brisbois-Bastings

Nicole Nizet-Lanneau

Redactie-adres Nederland

Spoorweg Journaal NL

Postbus 648

3200 AN Spijkenisse

Abonnementen en advertenties :

uitsluitend rechtstreeks bij de uitgever

Advertenties kunnen worden geweigerd.

Distributie België :

Tondeur S.A., Brussel

Distributie Nederland :

Betapress, 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 BF 120 of 7 Hfl

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 veeleelvoudigd

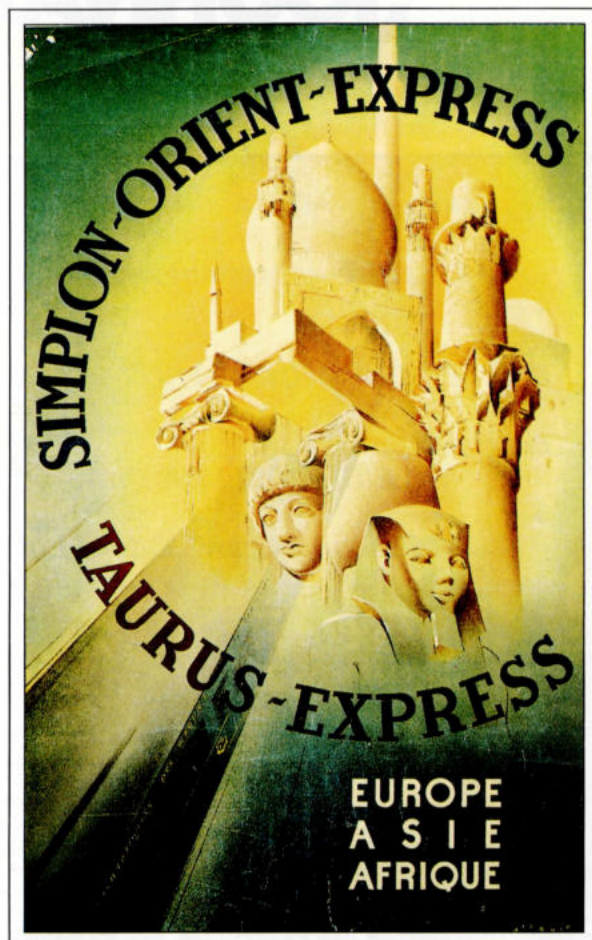
er/of openbaar gemaakt door middel van

druk, fotocopie, microfilm of op welke andere

wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke

toestemming van de uitgever.

De „Compagnie Internationale des Wagons-lits”



De slaapwagens „Z”

De „Z”-slaapwagens stammen uit dezelfde tijd als de „S”-en. Ze onderscheiden zich door een nieuwe opstelling van de scheidingswanden tussen de coupés. Hierdoor werd extra ruimte verkregen. Naderhand paste men in de rijtuigen „Lx”, „F” en „Y”, dezelfde opstelling van de tussenwanden toe. Was ’t bij de „S”-en de bouwwijze waaraan de naam ontleend was (de „S” van „Staal”, „Steel”, „Stahl”), bij de „Z”-s was ’t de schuine opstelling van de tussenwanden die het type zijn naam bezorgde. Volgt dan nu een overzichtstabel van deze serie :

Serie 2712 - 2715 1926 Breda
 "2716 - 2719 1926 OM Milano
 "2720 - 2721 1926 El-Ferr. Milano
 "2722 - 2731 1926 Reggio-Emilia
 "2732 - 2736 1927 Off. Mer. Napoli
 "2774 - 2788 1926 Blanc-Misseron
 "2789 - 2818 1926 Nijvel
 "3033 - 3042 1926 Nijvel
 "3043 - 3052 1927 CGC, St. Denis
 "3311 - 3340 1927 EIC, Aytré
 "3648 - 3662 1930 Reggio-Emilia
 "3768 - 3777 1931 Reggio-Emilia

Oorspronkelijk bevatte een wagon van dit type 12 coupés met twee bedden elk. Alle coupés vereisten een biljet tweede klasse, waar dan nog een WL-suppletie bovenop kwam.

In de loop der dienstjaren doopte de CIWL een deel van dit wagenpark in „ZT” om. Dit had te maken met de invoering van de derde klasse bij de WL, waarvoor vier coupés aan één uiteinde van het rijtuig zodanig opnieuw werden ingericht dat er drie stapelbedden in één coupé konden worden geplaatst.

Voor Denemarken werd een speciale serie van hout

vervaardigd (hout isoleert beter bij lage temperaturen). Deze serie kreeg de benaming „ZS”.

Niet zoals de verwante series „S” en „Lx” hadden de slaapwagens van het type „Z” geen aparte ruimte voor de hofmeester van ’t betreffende rijtuig. Evenmin beschikten ze over reservekasten. Dit laat zich verklaren uit het feit dat de „Z”-s hun carrière begonnen in de luxe nachttreinen van de CIWL. Van deze treinen maakten altijd één of twee restauratierijtuigen deel uit plus twee bagagewagens die meestal het eerste en het laatste rijtuig van de treinen vormden. Deze bagagerijtuigen dienden ook als reserverijtuigen en hier bevonden zich ook de ruimtes voor de hofmeester.

Toen echter de een na de andere „Grand Express Européen” verdween en de „Z”-s steeds vaker in „gewone” treinen terechtkwamen werd de afwezigheid van een ruimte voor de hofmeester als een gemis ervaren. Dit had een laatste herindeling van het inwendige van het rijtuig tot gevolg, welke plaatsvond telkens wanneer een rijtuig voor een algehele onderhoudsbeurt een bezoek bracht aan de werkplaats. Hier werd dan één coupé omgebouwd voor de hofmeester. Deze ruimte werd een vast onderdeel van alle series die na de serie „Z” gebouwd werden en dat tot op de dag van vandaag. De „Z”-s verlieten de fabriek in de nieuwe kleurstelling „marineblauw” (de term is van de CIWL) met gele biezen en met embleem en opschriften in gepolijst bronzen reliëf. Tijdens hun lange en eerbiedwaardige carrière hebben de „Z”-s in hun behaaglijke en comfortabele coupé’s passage verleent aan zakenlieden, diplomaten, Amerikaanse miljardairs, spionnen en... niet te vergeten aan de legendarische „Madonna’s van de Sleeping”. De laatste „Z”-s hebben van een welverdiend pensioen genoten op het Iberisch schiereiland waar zij hun laatste diensten verrichtten.

1. Uit de archieven van de CIWL (c).

2. Uit de archieven van de CIWL (c).

ALLER		LONDRES		RETOUR	
LONDRES	D. 17 ^h 15 min.	VENISE	D. 17 ^h 15 min.		
CALAIS	D. 17 ^h 15 min.	MILAN	D. 17 ^h 15 min.		
PARIS-NORD	A. 17 ^h 15 min.	PARIS-PLM	A. 17 ^h 15 min.		
PARIS-PLM	D. 17 ^h 15 min.	PARIS-NORD	D. 17 ^h 15 min.		
MILAN	D. 17 ^h 15 min.	CALAIS	D. 17 ^h 15 min.		
VENISE	A. 17 ^h 15 min.	LONDRES	A. 17 ^h 15 min.		

LONDRES - MILAN EN 20 HEURES

DEPART tous les LUNDI, MERCREDI, SAMEDI, A L'ALLER

DEPART tous les MARDI, JEUDI, DIMANCHE AU RETOUR



3. Model van slaapwagen type Z 3040 van TRAM (Frankrijk). P. Casini heeft de buitenkant met het penseel bijgewerkt en zo een beter aanzien gegeven.

Foto : P. Casini

Schrijver dezes hoopt dat de paar uitgerangeerde rijtuigen die er nog over zijn van de slopershamer kunnen worden gered, want zij verdienen een beter lot dan dat.

De slaapwagens „Z” als model op schaal

Voordat FRANCE TRAINS van de markt verdween, leverde deze firma een model van de „Z” in drie verschillende uitvoeringen.

- Art. 306 : slaapwagen type „Z” met opschriften in het Frans en in het Zweeds.
- Art. 307 : slaapwagen type „Z” met opschriften in het Frans en in het Grieks.
- Art. 308 : slaapwagen type „Z” met opschriften in het Frans en in het Italiaans.

Het betreft hier prachtige modellen waar het realisme bij wijze van spreken van afdruipt : de afwerking, de fraaie „marineblauwe” kleur, en de mooie, evenwichtige verhouding tussen de verschillende onderdelen van het rijtuig mogen er wezen en zijn typerend voor wat we van FRANCE TRAINS trouwens so-wie-so gewend waren.

Een tijd lang heeft het merk TRAM een deel van de productie van FRANCE TRAINS overgenomen en zo bleven twee van de drie hierboven genoemde „Z”'s in de handel ; de kwaliteit bleef van hetzelfde hoge niveau. Het betreft de volgende modellen :

- Art. 2536 : slaapwagen „Z” nr. 2735

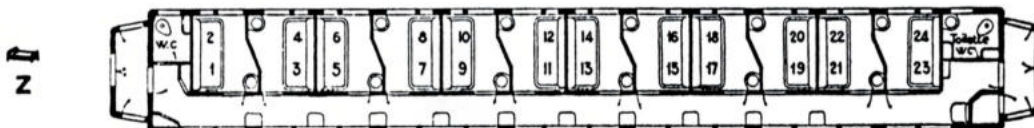
- Art. 2535 : slaapwagen „Z” nr. 3040

Nu is ook de firma TRAM na een kort bestaan alweer ter ziele, maar de „Z” nr. 2735 heeft het failliet overleefd en kan nu worden aangetroffen in de catalogus van JOUEF, waar 't rijtuig deel uitmaakt van de „série prestige” (art. 5307).

De kwaliteit van het product is over het geheel genomen dezelfde gebleven en de prijs is dan ook redelijk te noemen. Het enige minpunt wordt gevormd door de draaistellen, type PPs, die uit het JOUEF-programma afkomstig zijn en een minder fraaie imitatie vormen dan de oorspronkelijke draaistellen. Maar afgezien daarvan kunnen de liefhebbers dankzij deze Franse firma hun CIWL slaapwagenpark verder uitbreiden.

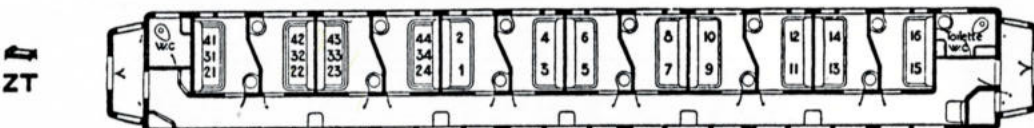
P. Casini

4. Schema's van de indeling van het inwendige van de verschillende soorten Z-slaapwagens. Archief CIWL (c)



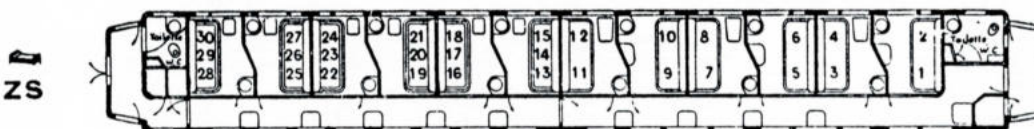
(carte diagramme 67.)

Voitures-Lits métalliques à 24 places :
12 compartiments à deux places.



(carte diagramme 116.)

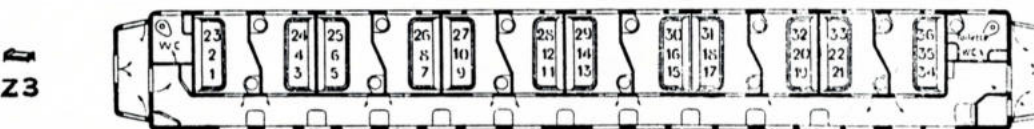
Voitures-Lits métalliques à 28 places :
8 compartiments à 2 places,
4 compartiments à trois places réservés aux voyageurs de 3. classe.



(carte diagramme 53)

Voitures-Lits en bois à 30 places
6 compartiments à deux places,
6 compartiments à trois places

Voiture-Lits avec places } ou singles (sing.)
et doubles (doub.)
et touristes (tour.)



(carte diagramme 160)

Voitures-Lits métalliques à 36 places :
12 compartiments à trois places.

Voiture-Lits avec places touristes (tour.)

Terugblik op de S.S.T.T.

De directeur van de V.V.V. in Tilburg hoorde in 1972, dat de Nederlandse Spoorwegen plannen hadden om het goederenvervoer over de spoorlijn Tilburg - Baarle-Nassau/grens (-Turnhout) te staken. Zoals zo velen kende hij het succes van de eerste museumlijnen in ons land. Plannen om een dergelijke toeristische attractie in Tilburg op te zetten kregen al spoedig vaste vorm. De spoorlijn Tilburg - Turnhout werd al in 1867 geopend en toen geëxploiteerd door de „Chemins de Fer Grand Central Belge”. Per 1 juli 1898 werd het Nederlandse deel van de lijn genaast door de Staat der Nederlanden, die de exploitatie verder in handen gaf van de Staatsspoorwegen. Degradatie tot lokaalspoorweg volgde in 1937 (door NS), waarbij alle seininstallaties vervielen en de maximumsnelheid werd teruggebracht tot 30 km/h. Het belangrijkste vervoer werd gevormd door wagenladingstreinen van en naar België. In Nederland kende de lijn 3 tussenstations : Alphen, Riel en Baarle-Nassau/dorp. Het Nederlandse gedeelte van het grensstation heette Baarle-Nassau/grens, het Belgische gedeelte Weelde. Op 3 juni 1973 sluit NS het baanvak voor alle verkeer, op het Belgische gedeelte blijft

de NMBS nog korte tijd rijden tussen Turnhout en Weelde.

De eerder genoemde V.V.V.-directeur richt in 1974, samen met een aantal notabelen (onder wie ook de burgemeester van Turnhout!), de Stichting Stoomtreinmaatschappij Tilburg - Turnhout (SSTT) op. Van NS huurt men een complete trein : de dan weer rijvaardige stoomloc 3737, een sneltreinmachine uit 1911 en een aantal blokkendoosrijtuigen uit de jaren twintig. Omdat een vergunning om door te rijden naar Turnhout niet wordt verkregen van de Belgische autoriteiten, wordt in dit eerste jaar van exploitatie gereden tussen Tilburg-West en Baarle-Nassau/grens. Voor de reizigers ligt het eindpunt enkele kilometers noordelijker, bij het Landgoed Schaluinen.

Daar wordt een perronnetje gebouwd met een Amerikaans aandoende overkapping. De trein rijdt van daar als ledig materieel door naar het grensstation, waar de locomotief kan omlopen.

De dienstregeling van 1974 vermeldt op de rijdagen 2 retourritten, de rijtijd over 30 km bedraagt 1 1/4 uur en de treinen stoppen onderweg uitsluitend in Baarle-Nassau/dorp. Dit eerste rijseizoen wordt een succes, de treinen zijn vooral 's mid-





1. Halte Alphen met een trein naar Schaluinen, bestaande uit loc 8826, open goederenwagen ex NS 158 314, de drie ex Bentheimer-rijtuigen en een ongenummerde goederenwagen, 07-07-1976. Foto : Huub van Keulen

2. Vanaf landgoed Schaluinen rijdt de 3737 met z'n lege trein naar Baarle-Nassau/grens om daar om te lopen, 15-07-1974. Foto : Huub van Keulen



dags goed bezet. Menig spoorman- en hobbyist vraagt zich wel af of het goed is voor een sneltreinloc om nooit eens sneller te rijden dan de hier voorgeschreven 30 km/h... De museumlijn krijgt landelijke bekendheid door de „wedstrijden” tussen stoomtrein en antiek auto's.

Vol vertrouwen gaat men het tweede seizoen in en koopt daartoe een drietal 4-assige rijtuigen van de Bentheimer Eisenbahn; deze rijtuigen stammen nog van de oude Reichsbahn. Uit België komt weer geen vergunning om door te mogen rijden naar Turnhout: een domper op de verder optimistische stemming. Als redenen hiervoor worden genoemd: de hoge kosten voor de bediening van een brug, die normaal in geopende stand voor het scheepvaartverkeer moet staan en de „taalstrijd”. Je kunt niet zomaar in Vlaanderen een stoomspoorlijn beginnen, zonder dat ook in Wallonië te doen. De dienstregeling van 1975 vermeldt nog maar één retourrit per dag. De ochtendrit is vervallen, omdat deze in 1974 altijd matig bezet was. Nu stopt de trein wel in Alphen, waar de plaatselijke VVV voor een perronetje heeft gezorgd. Deze zomer is behoorlijk warm en waarschijnlijk daardoor loopt de publieke belangstelling voor de stoomtrein sterk terug. Het huren van de NS-trein wordt daardoor te duur en men gaat naar eigen materiaal uitkijken.

Oud-ijzerhandelaar Van Raak koopt hiertoe twee dienstvaardige zadel-tanklocs van de

particuliere steenkolenmijn Laura & Vereniging, waar zij als rangeerloos dienst deden in Eygelshoven. Het zijn 3-assige stoomlocs van het Britse War Department, die na de tweede wereldoorlog bij NS dienst deden onder de nummers 8812 en 8826. De laatste wordt in de Wph Tilburg opgeknapt en voor de reizigersdienst uitgerust met o.a. een luchtreminstallatie.

Het jaar 1976 rijdt men met eigen materieel en men beleeft een redelijk goed seizoen. In de loop van het jaar schaft men een rijtuig en een ketelwagen van NS aan; deze laatste gaat als waterwagen functioneren. Helaas moet men van nu af aan NS gaan betalen voor het onderhoud van de baan: een behoorlijke financiële strop!

Voor de liefhebbers van preciese gegevens volgt hieronder het materiaaloverzicht van de SST per 1 januari 1977:

8812, ex LV15, ex Julia VI, ex WD 75 082 (Hudswell 1739, 1943)

8826, ex LV14, ex Julia V, ex WD 75 115 (Hunslet 3165, 1944)

(beide eigendom van Van Raak; alleen 8826 dienstvaardig).

Rijtuigen:

1 buffetrijtuig 302, ex BE (Talbot, 1931)

4 rijtuigen:

301, ex BE (Uerdingen, 1930)

303, ex BE (Westd. Waggonf., 1930)

1, ex NS A 6004

2, ex NS A 6006

Overigen:

1 waterwagen, ongenummerd.



3. Beide locomotieven van de SSTT, of beter van Van Raak, op het emplacement Tilburg-Goederen, 23-05-1981.
Foto : Harrie Peters

In de loop van het jaar 1977 verkoopt men beide A 6000'en en koopt men van NS het voormalige blokkendoosrijtuig B 5351. Omdat de exploitatie met één dienstvaardige locomotief toch wel een hachelijke zaak is, wordt omgezien naar een tweede, berdijszekere stoomloc. deze vindt men in 1981 bij de VSM in Apeldoorn, waarvan men loc 3 (Dt, ex Ruhr Kohle (RAG), Krupp, 1953) overneemt. Bij het transport van Apeldoorn naar Tilburg loopt de loc een behoorlijke schade op, waarvan het herstel nogal tijdrovend is. De machine komt daardoor pas na het eigenlijke rijseizoen, namelijk op 18 oktober 1981, op de baan. Veel kilometers komen er niet meer op de teller te staan... De financiële situatie is inmiddels zo slecht, dat men in 1982 niet meer rijdt. Pogingen om in 1983 toch weer te beginnen lijden schipbreuk, o.a. doordat de Nederlandse Spoorwegen de opgelopen schulden niet wil en mag kwijtschelden. Het doek valt definitief in februari 1984, wanneer de SSTT failliet wordt verklaard. De spoorbaan van Tilburg-West naar de Belgische grens is in-

middels verdwenen en voor een deel omgetoverd in een toeristisch fietspad. Tot slot vertellen we wat er met het rollend materieel gebeurde.

Reeds in 1983 worden de ex Bentheimer rijtuigen voor sloop verkocht, in 1984 gevolgd door het ex NS-rijtuig. Loc 3 wordt overgenomen door Libema, die hem bij het Auto-tron plaatst. Zadel-tankloc 8826 blijft eigendom van Van Raak en wordt als statisch monument opgesteld op het industrie-terrein Tilburg-Noord. Loc 8812 bevindt zich daar ook, maar dan in vergaande staat van onttakeling.

Huib van Keulen

P.S. De zadel-tankloc 8812 is in december 1988 vertrokken naar een Britse museumorganisatie.

Geraadpleegde literatuur :

- Jacob H.S.M. Veen, *Sporen over de heuvel*, uitgave Jevell te Tilburg.- *Op de Rails*, maandblad van de NVBS, diverse jaargangen.



4. Loc 8826 met zijn trein richting grens voor het voormalige stationsgebouw van Baarle-Nassau/dorp, 07-07-1976.
Foto : Huib van Keulen

5. De SSTT-trein naar Schaluinen met loc 8826 in de omgeving van Alphen, 14-08-1977. Foto : Harrie Peters

6. Langs het perronnetje van de halte „Landgoed Schaluinen” staat de trein naar Tilburg-West gereed voor vertrek. Dat loc 3737 met tender voor moet rijden, is bij de lage maximumsnelheid op deze lijn geen bezwaar, 15-07-1974.
Foto : Huib van Keulen







1. Koning winter heeft toegeslagen rond 't station van Raeren. Een sneeuwruimer is uitgerukt om de „Venn-bahn” schoon te maken zodat de legerreinen richting Sourbrodt erdoor kunnen (29-02-1988).
Foto : M. Hanssen

De sneeuwruimers van de N.M.B.S.

Om ondergesneeuwde spoorlijnen vrij te maken beschikt elke spoorwegmaatschappij over haar eigen specifieke middelen. De Belgische Spoorwegen kennen geen wintertoestanden zoals die b.v. bij de Zwitserse spoorwegen voorkomen. Ze beschikken dan ook niet over rotatieve sneeuwruimers. De in België benutte sneeuwruimers kunnen we eerder vergelijken met een ploeg, zoals die op een bulldozer aangebracht wordt.

Tot voor enkele jaren werden de lijnen in

het oosten van het land vrijgemaakt door acht omgebouwde tenders van stoomlokomotieven. Deze waren waren bij de volgende stelplaatsen ondergebracht : Montzen 2, Jemelle 1, Gouvry 1, Ronet 1, Monceau 1, Bertrix 1, Kinkempois 1. De laatste drie stelplaatsen hadden na 1974 de laatste omgebouwde sneeuwruimtenders in gebruik. Er bestond weliswaar nog een negende omgebouwde sneeuwruimtender in de stelplaats van Trois Ponts, maar deze was van een gans ander type.

In het stoomtijdperk werd bij het begin van de winter een stoomlokomotief van het type 81 voorzien van een primitieve sneeuwruimer. Deze bestond uit een in de stelplaats zelf gemaakte schop, die aan de bufferbalk bevestigd werd. De inzet geschiedde uitsluitend op de lijn 44 Trois Ponts/Spa. Zodra de klimatologische omstandigheden zulks noodzakelijk maakten werd de lok alleen, of in dubbeltraktie voor een reizigerstrein ingezet. Gezien de beperkte lokale inzet is deze sneeuwruimer weinig bekend. Enkel de oude stoommachinisten van de stelplaats Trois Ponts herinneren zich nog de inzet van deze speciale konstruktie. Foto's waarop deze sneeuwruimer te zien is, zijn dan ook welkom.

Karakteristieken van de sneeuwruimtenders

Tot 1945 werden tenders van het type T17 gebruikt. Vanaf 1953 werd overgestapt op tenders van het type T18, die afkomstig waren van de stoomlokomotieven types 7, 9, 31, 38. Zij werden voorzien van een puntige ploeg die reikte van het tenderbovenvlak, tot op enkele centimeters boven het spoor. Deze schop werd vertikaal aan de tender vastgelast. De tenders werden verzwaard



2. Sneeuwruimer 8220 van Gouvry voor het eerst in actie op lijn 36, hier bij Remicourt (22-02-1987).
Foto : Georgy Lejeune

3. Een Peter vlak voor aankomst in 't station van Weywertz (27-01-1986).
Foto : Georgy Lejeune



met 40 ton zand, of oud ijzer. De maximum snelheid bedroeg bij het duwen 40 km/u, getrokken 60 km/u. De snelheid van 40 km/u stemde overeen met de maximum toegelaten snelheid voor

een stoomlok die met de tender vooraan reed. Op het laatste van hun inzet werden deze snelheden teruggebracht op respectievelijk 40 en 20 km/u. Enkel de sneeuwruimtender van Kinkem-

pois was aan beide zijden voorzien van een sneeuwschop en een koppeling. De andere sneeuwruimtenders die slechts aan één enkele zijde een sneeuwploeg bezaten, moesten op het einde van een lijn op een



4. Geen berg sneeuw is deze 84'er -hier te Sourbrodt- te machtig.

Foto : Léon Simon



5. De tender van Monceau geduwd door een 62'er afkomstig van dezelfde stelplaats, hier te Charleroi-Zuid.

Foto : Pierre Herbiet



draaischijf of keerdriehoek gedraaid worden. In de tijd van de stoom was zulks geen probleem aangezien vrijwel elke 30 km een draaischijf voorhanden was. Nu zijn de draaischijven een zeldzaamheid geworden.

De nieuwe sneeuwplougen

Enkele ongevallen die zich hadden voorgedaan in de loop van 1968 lagen aan de basis van de bestelling van nieuwe sneeuwruimers. Zo was er de botsing geweest tussen de 122.026 en de TEE 44 te Aachen, maar vooral het ongeval met de 212.108 (nu 6308) te Geronstère op 30.12.1968 was doorslaggevend.

Zonder sleep kwam deze lok uit Sart-lez-Spa, en ontspoorde met een snelheid van 100 km/u op een brug. Zij stortte daarbij 15 meter naar beneden, waarbij de bestuurder en begeleider de dood vonden. De oorzaak van het ongeval was de remregelaar van het type SAB. Dit systeem regelt de vrije ruimte tussen de remblokken en de wielbanden. Daardoor worden bij het afslijten van de remblokken de remmen bijgeregeld. Dit in twee richtingen werkend systeem heeft echter tot gevolg dat wanneer er een dikte komt tussen remblok en wielvlak de vrije ruimte automatisch vergroot wordt tot de normale norm.

Wat was er nu gebeurd? Er had zich sneeuw opgestapeld tussen de remblokken en het wielvlak, zodat de SAB de remblokken automatisch had doen terugtrekken. Bij het remmen kwamen de remblokken naar het wielvlak toe, maar daar de bewegingsafstand van het remblok beperkt is, raakten zij het wielvlak niet. De lok stormde zonder remwerking verder! Door dit voorval werd de dubbele werking van het SAB-systeem afgeschaft en besliste men eveneens om nieuwe sneeuwruimers te bestellen.

„De Peters”

In 1969 bestelde de N.M.B.S. 2 x 5 sneeuwruimers bij de firma Konrad Peter te Liesta in Zwitserland. Na levering werden de „Peters” op volgende lokomotieven aangebracht :

9123 te Stockem,

9143 te Ronet,

Een lok uit de reeks 81 te Ronet,

8405 & 8406 te Montzen

Omdat de 81-ers van Ronet niet betrouwbaar genoeg waren, werd de 8220 uitgekozen. Hierop werd de sneeuwruimer overgebouwd en tevens werd de lok verplaatst naar de stelplaats Gouvy in 1971. In 1974 werden de 91-ers met het oog op het aanbrengen van een automatische koppeling omgebouwd. Doordat het chassis versterkt en verlengd werd, kon de sneeuwruimer niet meer gemonteerd worden. Daarom werden de 8419 van Ronet en de 8427 van Stockem uitgekozen om de sneeuwruimer van de 91-ers over te nemen. Dit was geen slechte keuze aangezien de 91-ers niet genoeg adhesiegewicht vertoonden, en het werk in de hoge sneeuw niet aankonden. Door de bevredigende resultaten werden de sneeuwruimers buiten dienst gesteld, en afgesteld te Voroux waarna ze verschoot werden. De enige overblijvende sneeuwruimtender is deze van Monceau. Voor hoe lang nog?

6. In de nacht van 20 op 21 februari 1987 moest de sneeuwruimer van Kinkempois meehelpen om de baan schoon te vegen tussen Borgworm en Voroux. Deze actes-de-présence van februari waren de laatste voor deze sneeuwruimer.

Foto : Georgy Lejeune



7. Een fluitje van een cent; het sneeuwvrij maken van het emplacement van Sourbrodt. Let op de berijpte bomen en het oude seihuis in Duitse stijl. Foto : Georgy Lejeune

Technische beschrijving van de „Peters”

Afmetingen van de ploeg : 3,20 x 1,30 m.
Max. ploegbreedte : 4,90 m (met twee uitbreidingsvleugels)

Na enkele incidenten werden de vleugels niet meer gemonteerd. De hoogte van de ploeg is hydraulisch regelbaar van uit de bestuurderspost. Een verklipper meldt de hoogte van de schop ten opzichte van het

spoor. Zijdelings kan de ploeg manueel ver-
steld worden en vastgezet door middel van
een stift. Bij lange verplaatsingen zonder
dat de ploeg benut worden, wordt deze me-
chanisch vergrendeld om het hydraulische
systeem te sparen. Na de
winterperiode hernemen de loks hun nor-
male dienst waarbij de sneeuwplaat verwij-
derd wordt. Het hydraulische liftstelsel blijft
echter gemonteerd.

Inzet van de sneeuwruimers

Lijn 48 : Raeren - Weywertz.
Lijn 45 : Weywertz - Losheimergraben.
Lijn 163 : Libramont - Bourcy en omgeving
van Bertrix.
Lijn 36 : Sektie Ans - Waremme.
Lijn 34 : Sektie Liers - Glons.
Lijn 161 : Sektie Rhisnes - Mont St. Guibert.

G. Lejeune

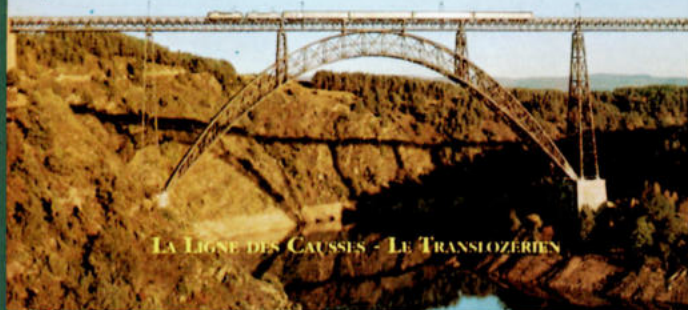
8. Tijdens haar glorierijke dagen herbergde de stelplaats van Herbesthal verscheidene sneeuwruimers.

Foto : Max Delie



Pierre Astier - Jean-Marie Gazagne

LES TRAINS DU TOIT DE LA FRANCE



LA LIGNE DES CAUSSES - LE TRANSLAZÉRIEN

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.

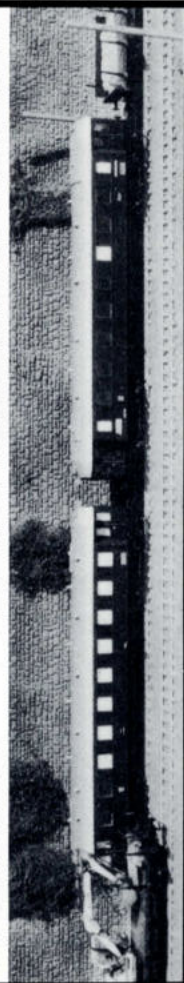
Abonneert U nu!!!

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

De Locloods® ☎ 08850
12171

Modelspoor- en modelautospecialzaak
Occasions in HO en N.
Valuwe 9.5431 AV Cuyk, Holland

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 HO

FMZ

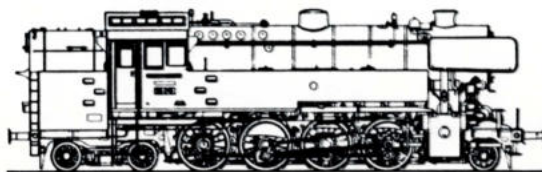
FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist

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

Stop... Bent U al uitgestapt? Stop... Ne nous ratez pas!



TREINSHOP Guido Olaerts

Sneppstraat 15, B 3578 GRUITRODE. Tel. : 011 - 85 60 16

Iedere dag geopend vanaf 16 u. tot 20 u. - Zaterdag 10 u. tot 18 u. - Zondag, Maandag gesloten
Ouvert tous les jours à partir de 16 H jusqu'à 20 H - Samedi de 10 H à 18 H - Fermé Dimanche et Lundi

Märklin nouveautés's 1989

2663 Dig. Autotransport-trein VW E
2664 Dig. Sneltrain DB
2665 Dig. Personentrein DRG E
2863 Autotransport-trein VW E K
2864 Sneltrain DB K
2865 Dig. Personentrein DRG E K
3088 Diesel-hydr. lok DHG 700 C
3181 Diesel-E-lok EMD F 7 USA
3302 Goederentreinlok met tender (foto-opmaak) E K
3307 Tenderlok T 18 Württ.
3341 Diesel-hydr. rangeerlok met telex BR 361 DB
3347 Diesel-hydr. lok BR 212 DB K
3351 Sneltrainlok Ae 3/6 - II SBB
3360 E-lok BR 111 DB
3363 Sneltrainlok S16 NMBS
3376 Diesel-motorwagen BR 628.2 DB
3389 PTT Post-Motorwagen mP 3000 NS E
3502 ***** Goederentreinlok met tender DRG K
3526 ***** E-lok 1600 NS
3530 ***** Sneltrainlok Re 4/4 IV SBB 2000
3546 ***** Diesel-hydr. lok BR 236 DB
3556 ***** Goederentreinlok „Krokodil" Be 6/8 III SBB
3576 ***** Diesel-motorwagen BR 628.2 DB
3602 Dig. Goederentreinlok met tender (foto-opmaak) E
4181 Diesel-E-lok zonder motor (voor 3181)
4236 Sneltrainrijtuig B, IV SBB K
4262 Intercity-rijtuig AB NS K
4263 Intercity-rijtuig B NS K
4264 IC K
4281 Sneltrainrijtuig Aimh 260 DB K
4282 Sneltrainrijtuig Bim 263 DB K
4283 Sneltraingoederenwagon Dm 902 DB K
4439 Bierwagen Stuttgarter Hofbräu
4712 Autotransportwagon Leaks 553 DB K
4759 Silowagen Ucs SBB
4773 Gesloten goederenwagon USA
4774 Open goederenwagon USA
4775 Conducteurswagen USA
4776 Gesloten goederenwagon USA
4777 Conducteurwagen USA
4782 Bierwagen Esslinger Brauerei
4789 Wagenset „D.G.V." (8 wagens) E K
4790 Wagenset „Bayern" (4 wagens) E
4791 Wagenset „Berlin" (5 wagens) E
4792 Wagenset „Südwest" (4 wagens) E
4793 Wagenset „West" (4 wagens) E
4794 Wagenset „Nord" (4 wagens) E
4795 Open goederenwagon Om K.W.St.E.
4998 Dig. Danswagen WGM 842.0 DB K
8309 PTT postmotorwagen HAMO

Spoor 1

5516 Dig. E-lok BR EG 589-594 DRG E
5517 Dig. E-lok BR 191 DB
5574 Dig. Diesel-lok BR 321 (Köf II) DB
5828 Gesloten goederenwagon „Milka" E

Speciale reeks - Programme export

Duitsland - Allemagne

4714 - Digital bus
84121 - Mac Donald
750 j. Berlijn
Beurs Köln
140 j. Göppingen

Zweden - Suède

2870 Houten set - set en bois
4532
4673
4483
4765
4688
4729
4722
4765
3170
3171
4409
4408

Amerika - Amérique

2513
2514
2515
2512
2511

België - Belgique

3316
3163
3152
3135
3066
4113
4114
4115
4116
4118
4119
4120
4746
4656
4404
4447
4730
4723
4762

Denemarken - Danemark

2844
4025
4403

Nederland - Pays-Bas

3326
3324
3327
4725
4402
4117
4770
4163
4164
4165
4449
4639
4433

Frankrijk - France

3145
3325
3333
3321
4104

4105

4106
4156
4488
4406
4435
4161
4717
4662
4747
4749
4170
3117
4763
4435

Luxemburg - Luxembourg

4126
4127
4405
4721
4491

Zwitserland - Suisse

3184
3323
3328
4788
4787
4745
4786
3127

Oostenrijk - Autriche

3140
3166
4034
4128
4167
4155
4007
4109
4110
4174
4715
4724
4444
4448
4445
4450
4670
4764
4401
4241
4174
4655
4434
4407

Noorwegen - Norvège

3143
4772
4243



1. Op station Voorburg trekt „De Kameel” veel bekijks, + 1970.

Foto : Collectie Bert van der Kruk

Kameel als vipcar : NS 20

In nummer 15 van Spoorweg Journaal is een artikel te vinden over de zogenaamde Blauwe Engelen van NS, de stroomlijnietreinstellen, die in de jaren 1953 en 1954 in dienst gesteld werden. Naast de 30 motorrijtuigen 21-50 en de 46 tweerijtuigtreinstellen 61-106 omvatte de serie ook een motorrijtuig 20, dat ontworpen werd voor in-

spektieritten van de directie van NS. De laatste jaren heeft de DE 20 echter een totaal andere functie gekregen als VIP-car. Dit motorrijtuig kan voor bijzondere ritten worden gehuurd en het succes van de VIP-car is groot. Bijna dagelijks wordt hij vanuit Utrecht ingezet. Het ruim 25,5 meter lange motorrijtuig heeft

een zeer bijzondere inrichting. De instapdeuren bevinden zich in het midden, waar men een ruim balkon betreedt. Op dit balkon bevinden zich een garderobe en de toiletten. Via een smalle gang naar links of rechts komt men in een ruime coupé met een tafel en zitplaatsen voor circa 16 reizigers. Vanuit deze coupés heeft de reiziger een vrij uitzicht over de baan. De machinist zit namelijk niet in de kop van het rijtuig, maar in een verhoogde cabine meer naar het midden.

De twee uitgebouwde cabines hebben de DE 20 al gauw de bijnaam „Kameel” bezorgd. De Kameel is verder uitgerust met een compartiment voor de conducteur en een keuken. De firma Allan leverde de 20 op 31 mei 1954 af in een blauwe kleur. In 1973 werd het motorrijtuig in de hoofdwerkplaats Haarlem geel geschilderd en voorzien van blauwe biezen.

Met de VIP-car kunnen 32 personen op reis, waarbij desgewenst ook ritten in het buitenland gemaakt kunnen worden. Op de spoorwegnetten van DB, NMBS en CFL is de DE 20 zo af en toe te zien.

De maximum snelheid bedraagt 125 km/h. Binnen enkele jaren zal de 20 technisch zodanig versleten zijn, dat buitendienststelling niet te voorkomen zal zijn. Het is dan te hopen, dat NS een vervanger voor dit unieke voertuig weet te vinden.

Gerit Nieuwenhuis



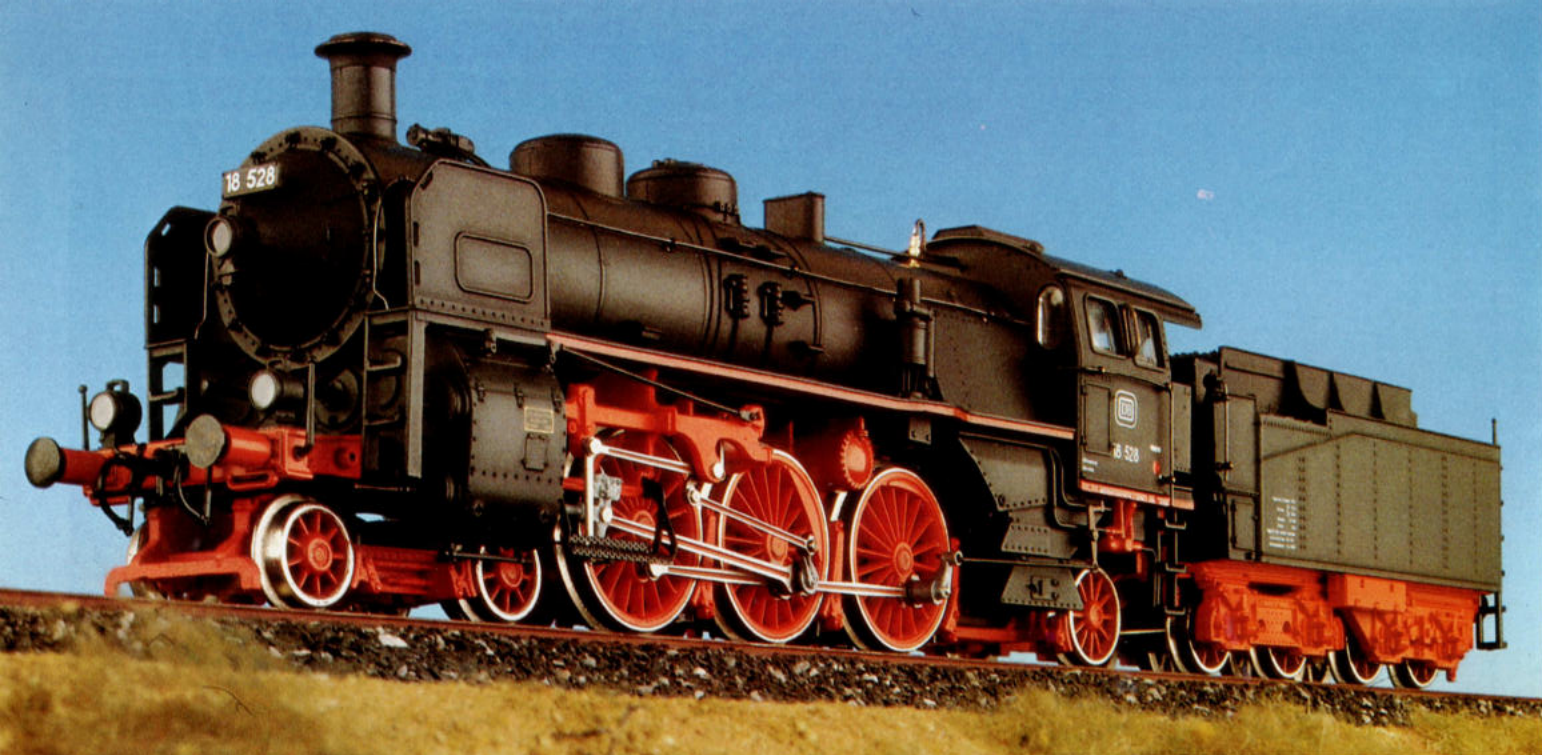
2. „De Kameel” vertrekt als ledig materieel van Utrecht C.S., 28-07-1983. Foto : Huub van Keulen



3. De DE 20 berijdt zo nu en dan spoorlijnen, die anders alleen goederenvervoer kennen. Hier ontmoeten we hem op de brug bij station Musselkanaal-Valthermond, 20-05-1983. Foto : Raymond Kiès

4. De Nederlandse firma ZETA importeert de VIP-car van DJH in twee uitvoeringen, een gele (de actuele kleurstelling) en een oudere versie in blauw. Foto : H.K.





1. De linkerzijde van de nieuwe S3/6 van RIVAROSSİ toont ons naast het geslaagde drijfstan-genstelsel ook de aandrijving van de smerpomp, welke voor de tweede maal op een model van een fabrikant van grotere series aanwezig is. (De BR 77 van dezelfde fabrikant was de eerste loc die hiermee werd uitgerust). Foto : W. Kosak

Beierse S3/6 van RIVAROSSİ

nu met „S-Drive' in DB & NMBS-uitvoering

Ruim voor de Neurenbergse speelgoedbeurs van 1988 was het nieuws al uitgelekt dat RIVAROSSİ werkte aan een verbeterde versie van een van zijn populairste modellen : de Beierse S3/6, en wel in de uitvoeringen van de DB en de NMBS. Toen dit model daadwerkelijk op de speelgoedbeurs werd voorgesteld leek het dan ook geen verrassing meer. Het publiek toonde zich zelfs lichtelijk teleurgesteld door de wat „kale" indruk die de loc maakte. De verrassing zat echter binnen in deze mooie Beierse lokomotief en was er een van technische aard. RIVAROSSİ wilde door middel van de „S-Drive" het verwende modelspoorpubliek eens laten kennis maken met een nieuwe dimensie in de voortbeweging van modelspoorlokomotieven.

Van het begin af aan waren de deskundigen echter in twee kampen verdeeld over dit nieuwe aandrijfsysteem. De reacties liepen van „dit is topklasse" tot „eens zien wat er van wordt. Van nadelige invloed was natuurlijk ook het nog „naakte" model van de S3/6 waarin deze nieuwe aandrijving huisde. Nu was het origineel van deze Beierse lokomotief ook niet bepaald een

machine met een groot aantal leidingen en ketelarmaturen zoals dat bij sommige eenheidsloks wel vaker het geval was. Omdat de medewerkers van de fabrikant ons uitdrukkelijk verzekerden dat het hier om een voorlopige uitvoering van het model in de vorm van een handmonster ging kon de definitieve uitlevering met spanning tegemoet worden gezien, te meer daar deze Italiaanse firma befaamd is om zijn zorg voor het detail.

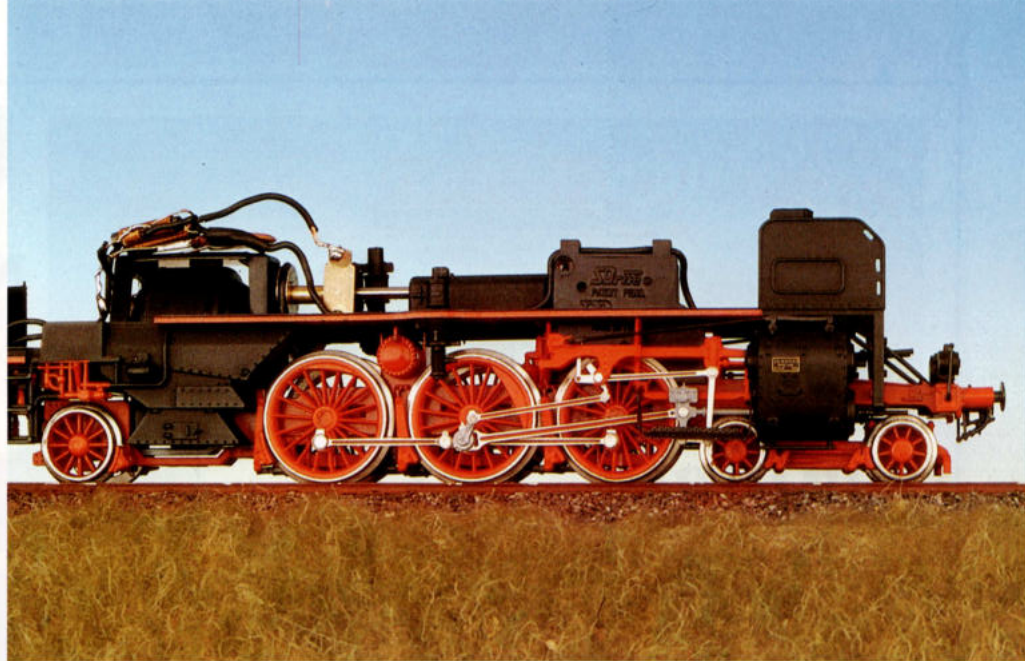
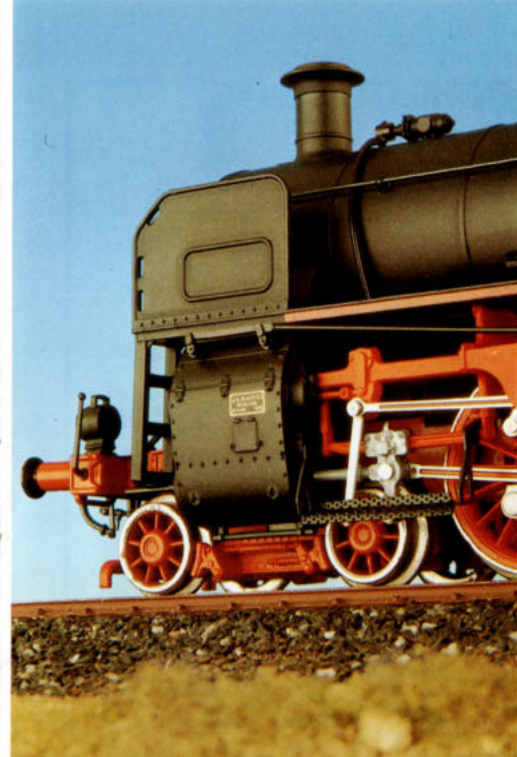
Er werd wel al bekend gemaakt dat de machine uiteindelijk geleverd zou gaan worden in een aantal verschillende uitvoeringen van de diverse tijdperken waarin ze gereden heeft. Zo zou er ook een Belgische uitvoering komen. Deskundigen in deze materie waren zeer benieuwd of dit allemaal zou worden gerealiseerd omdat dat een aantal kostbare produktiemallen zou gaan kosten, welke ongetwijfeld kostprijsverhogend zouden gaan werken. De vakmensen rekenden daarom slechts op een basismodel, dat met geringe wijzigingen zou worden aangepast aan de opeenvolgende tijdperken.

Gespannen wachtten wij op de uitlevering van het eerste model, dat halverwege 1988 bij ons

binnen kwam. Naderhand kwam ook de Belgische lok uit (art. 1377). Maar laten we eerst eens naar de eerste versie kijken : de DB-uitvoering. Nog voordat de verpakking werd geopend kwamen we aan de hand van het artikelnummer al aan de weet dat wij in plaats van het bestelde model van de Deutsche Reichsbahn de uitvoering van de Deutsche Bundesbahn in handen hadden. Een eerste aanblik van het model liet ons deze schrik echter snel te boven komen. De aanblik van het sierlijke, zeer fijne drijfstan-genstelsel leverte meteen al een hoge score op voor het model. Bij nader onderzoek bleek echter meteen ook al de eerste fout.

Ondanks de opschriften voor de DB uitvoering bleek de machine in de uitvoering van de DR te zijn zoals deze in 1928 oorspronkelijk werd afgeleverd. Ergens is het wel begrijpelijk omdat aparte gietvormen kostprijzen tot gevolg zouden hebben, die zelfs de grootste liefhebber zouden hebben afgeschrikt. Dezelfde verklaring kan waarschijnlijk worden gegeven voor het feit dat de loop- en koppelwielen te klein zijn uitgevalen. Verhoudingsgewijs is de diameter daarvan





4. De première van de S-Drive, waarop met spanning werd gewacht. Zij bevindt zich boven de voorste koppelas en wordt door een sterke motor aangedreven.

Foto : W. Kosak

3. Net als de aandrijfwielen, zijn ook de loopwielen iets te klein uitgevallen. De wielflens is echter met 1 mm al wel opmerkelijk laag, maar nog niet laag genoeg voor een correcte schaal.

Foto : W. Kosak

bij de grote broer groter. De enige oplossing voor dit probleem zou zijn geweest om er wielen met RP25 flenzen naar de NMRA norm op te zetten. Maar om de locomotief soepeltjes te kunnen laten rijden op rails code 100, heeft de Italiaanse fabrikant zich genoodzaakt gezien de diameter van de wielen te verminderen omdat de momenteel bij Europese modelspoorers gebruikelijke NEM norm hogere flenzen vereist. Vergeleken bij het DB model hebben bij het NMBS model de wielen van de draaistellen en de niet-aangedreven wielen elegantere flenzen. De machine zou moeten zijn uitgerust met wielen met RP25 flenzen, in plaats van de nu gemonteerde NEM wielen. Lage flenzen verlangen echter ook daarop aangepast railmateriaal. Dit laatste zal niet bij alle klanten van RIVAROSSİ voorhanden zijn. Een detailonderzoek van het uiterlijk van het model bracht ons op het spoor van een tegenstrijdigheid. De afwerking is voortreffelijk, ook wat de opdruk aangaat. Alles loepzuiver, maar met de loop lezen wij op de tender als datum voor de laatste controle van het remsysteem 25-7-1961, terwijl op het machinistenhuis als datum vermeld staat 25-7-1964. De machine stond toen al twee maanden als museumstuk bij het hoofdkantoor van Kraus-Maffei AG te München.

Over de Belgische versie valt verder eigenlijk weinig te zeggen. De afwerking ervan is voorbeeldig. Haar Beierse uiterlijk is om van te smullen. Bij RIVAROSSİ heeft men besloten om de Belgische loc in de oorspronkelijke Beierse staat uit te brengen, want historici beweren dat de locs tijdens hun korte verblijf in België na de Eerste Wereldoorlog hun oorspronkelijke uiterlijk behielden (alleen de nummering was Belgisch). Dan nu terug naar het DB-model : Kijken we naar de linkerzijde van het model, dan valt meteen op dat ook de smeerpomp wordt aangedreven door een zeer goed gebouwd mechanisme. Het is voor het eerst dat een lokomotief van een fabrikant van grotere series met een dergelijke aandrijving is uitgerust. Dergelijke details missen we echter aan de ketel. De zandbuizen zijn slechts in reliëf zichtbaar, evenals de ventielen. Er ontbreekt een rij ketelleidingen evenals de indusimagneten, pompleidingen en de bij de DB uitvoering gebruikelijke verhoging van de kolenkist op de tender.

De onhandige opstap naar de omloopborden is een stuk te kort uitgevallen; deze concessie zal wel zijn gedaan teneinde ook door bochten met een kleine radius te kunnen rijden. Echte knutselaars kunnen op dit punt natuurlijk hun machine nog verder verfraaien en er iets fenomenails van maken.

Tot slot zij nog vermeld dat de Belgische loc een „windneus” cabine heeft. Over de kwaliteiten van de „wonderbaarlijke” S-Drive van RIVAROSSİ

is momenteel nog erg weinig te zeggen. Er loopt een testprogramma, waarvan we de resultaten later bekend zullen maken. Het is in ieder geval zo, dat deze constructie bij het uitschakelen van de rijstroom door middel van een tandwielwip de motor loskoppelt van de aangedreven wielen, waardoor de machine als het ware in de vrijloop komt en ongeremd verder rolt. Er komt van de-

ze machine waarschijnlijk ook een Belgische uitvoering op de markt als model van een van de drie locomotieven van deze bouwserie die in 1919 aan België werden afgestaan. Ook hierop zullen we naderhand nog terugkomen. Het Belgische model heeft nog de oorspronkelijke tender.

T.H. / H.K.

5. Achteraanzicht van de Belgische „Schöne Bayern” van RIVAROSSİ. De voornaamste eigenschappen van de originele 3649 vallen bij het model goed te herkennen. Het is niet zeker of de types 36, tijdens hun korte verblijf in België na de Eerste Wereldoorlog, de destijds bij de Belgische spoorwegen gebruikelijke bruine jas kregen aangewezen. De meeste historici van het spoor neigen naar de mening dat het Beierse uiterlijk gehandhaafd bleef.

Foto : H.K.



2. Fijne afwerking en loepzuivere opdruk van de Belgische loc compenseren een minder geslaagde detaillering van de ketel. De loopwielen en de aangedreven wielen zijn ge„face-lift”. De cabine is van het „windneus”-type.

Foto : H.K.



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
SERIE **52/53/54**

NOMBREUSES
VARIANTES SUR
COMMANDE

TALRIJKE
UITVOERINGEN
OP BESTELING



1. De 8417, welke als voorbeeld werd genomen voor het model van JOCADIS, met een werktrein naast de stelplaats van Haine-St-Pierre op 17-06-1986.

Foto : Max Delie

De rangeerdiesels van de reeks 84

2. Een internationale opdracht voor de 8408. Deze op zich opmerkelijke reis voor een rangeerlocomotief was tot 1984 een dagelijkse gebeurtenis voor 84'ers. Deze loc van Herbesthal was op weg naar Aken HBF om een postrijtuig op te halen en naar Welkenraedt te brengen. Let op de dubbele horizontale achterlichten; slechts enkele exemplaren waren daarvan voorzien (25-09-1982).

Foto : Georgy Lejeune





De reeks 84 bestaat uit drie modellen. Een eerste bestelling van 25 lokomotieven werd bij „Baume & Merpent” geplaatst. De eerste lok werd afgeleverd in augustus 1955, en behoorde tot het lot dat genummerd werd van 250.001 tot 250.025. Bij de hernummering van 1971 werden dit de 8401 - 8425. Zoals het toen de gewoonte was werden alle nieuwe dieselloks eerst toevertrouwd aan de stelplaats Schaarbeek, waar ze in de rangeerdienst werden ingezet. In 1961 moesten ze plaats maken voor de nieuwe rangeerloks van het type 260 (reeks 80) en verhuisden ze naar Montzen, Stockem en Ronet. Vervolgens waaierden ze nog verder uit naar Antwerpen-Dam, Haine-Saint-Pierre, Hasselt en Oostende. Zelfs de stelplaats Latour kreeg enkele maanden een 250-er in leen van Stockem. In het begin van de jaren zestig werd een tweede lot van 35 machines besteld. Doch ditmaal sleepte ABR de bestelling in de wacht. Ze werden geleverd in de jaren 1962-1964 en genummerd van 250.101 tot 250.135. Bij de hernummering van 1971

werden dit de 8426 - 8460.

Het voornaamste uiterlijk verschil was de aanwezigheid van een rangeerbrug aan de voorzijde van de lok. Alhoewel Schaarbeek een deel van de nieuwe loks ontving, kregen de stelplaatsen Oostende en Haine-St-Pierre ook machines. Toen de loks vanaf 1965 uit Schaarbeek verdwenen, doken ze op in Leuven, Hasselt, Stockem en Kortrijk. Hasselt gaf op haar beurt haar 84-ers af aan Antwerpen-Dam, toen de 73-ers werden geleverd.

Een derde lot van 10 lokomotieven kreeg het reeksnummer 84 in de jaren zeventig. Het betreft hier het voormalige type 252.1. Hiervan werden in het begin van de jaren '70 de SEM-dieselmotoren vervangen door motoren van ABC. Door de inbouw van deze nieuwe motoren werden ze praktisch identiek aan de reeks 84 en kregen dan ook de nummering 8461 - 8470 en de stelplaats Antwerpen-Dam toegewezen.

In de loop der jaren verlieten de volgende loks het strijdperk :
(toestand op 15-01-1988)

8401 op 03-09-1987	8413 op 15-01-1986
8403 op 12-11-1987	8416 op 12-11-1987
8407 op 13-11-1987	8423 op 30-01-1987
8409 op 12-11-1987	8425 op 12-11-1987

De stelplaatsverdeling op 15-01-1988 zag er als volgt uit :
LATOUR/STOCKEM : 7 loks : 8415, 8419, 8421, 8422, 8427.

In „Park” : 8402, 8418.

ANTWERPEN-DAM : 21 loks : 8442 en 8451 tot 8470

MONTZEN : 10 loks : 8404, 8405, 8406, 8408, 8412, 8414, 8424, 8433.

In „Park” : 8407, 8411.

HAINE-ST-PIERRE : 9 loks : 8417, 8428, 8447, 8448, 8449, 8450.

In „Park” : 8410, 8445, 8446.

OOSTENDE : 8 loks : 8426, 8429, 8430, 8431, 8432, 8434, 8437, 8441.

KORTRIJK : 7 loks : 8435, 8439, 8440, 8443, 8444.

In „Park” : 8436, 8438.

Max Delie





5. De 8423 met EAOS wagens op een kleine brug bij Kaltherherberg; bestemming Bütgenbach (14-08-1984).

Foto :G. Lejeune

POSTER De 84 van Montzen in dubbeltractie op hellend vlak tussen Montzen en Henri-Chapelle op weg naar Raeren (14-08-1984).Foto : Georgy Lejeune ►►

3. De alom vanwege zijn toegewijd vakmanschap gerespecteerde firma JOCADIS levert sedert enige maanden een bouwdoos -in wit metaal- van het type 84 (een goede tip voor wat zo'n 84'er zou kunnen trekken : de nieuwe ELO wagens van KLEINMODELLBAHN). Foto : H.K.

4. Het type 84 van JOCADIS schuin van achteren gezien. Zij trekt hier rongenwagens van de NMBS. Deze serie wagens werd speciaal op verzoek van JOCADIS door LILIPUT ontworpen. Van de andere kant komt een dienstloc van de NMBS, ook al een product van de vermaarde firma uit Edingen.Foto H.K.

6. De 8407 vertrekt uit het station van Raeren met een in België gebouwde PCC-tram op terugtocht uit Joegoslavië. De tram is op weg naar de omgeving van Charleroi waar hij liefdevol zal worden opgevangen door een vereniging van vrienden van het spoor. Momenteel rijdt de tram op de NMVB-museumlijn Lobbes - Thuin. Daarachter wacht een legertrain met op kop de 5527 op het tijdstip van vertrek voor Leopoldsburg (10-03-1986). Foto : G. Lejeune







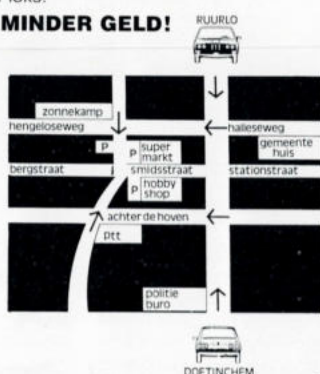
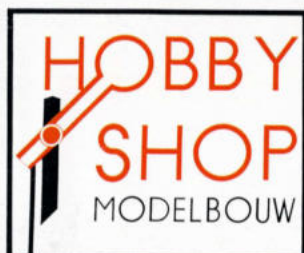
**UNIEK
IN DE
ACHTERHOEK**

**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 seieren**. 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!



**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



VIDEO IS REAL ART!

Meer dan 100 titels in voorraad, nu ook Engelse banden! U ontvangt onze gratis catalogus met prijslijst door het sturen van Fl. 2,50 aan postzegels (of 3 internationale antwoordcoupons), of dit bedrag te giren naar :

Stichting Rail Art

Postbus 11219, 2301 EE Leiden/NL
Tel. 071/126796, giro nr 5226117

0289-4

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 MODELSPOORTECHNIEK EN HANDELSONDERNEMING

De Locloods®

De Locloods . . . Altijd iets bijzonders

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

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

**Officieel HAG- en
Philotrain-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. Door het aanbrengen van strooimaterialen en begroeiing is ons proeflandschapje inmiddels uitgegroeid tot een volwaardig diorama. Bij het verder detailleren van de zip texturing gaat de keuze van de juiste materialen hand in hand met het met beleid toepassen ervan. In deze tiende aflevering van VAKWERK wordt U stap voor stap naar het getoonde eindresultaat geleid.



VAKWERK ~ Afl.10 : Scenerymaterialen

Wat strooit de modelspoorder op zijn baan? De modelspoorder strooit strooi-materiaal op zijn baan. En waarom doet hij dat? Omdat iedereen dat doet. En hoe kom je aan dat spul? Kopen in de treintjeswinkel. Zo, denkt U, dat is tenminste één ding dat ik dus altijd al goed gedaan heb. Maar is dat nu wel zo?

Speurtochten

In goed gesorteerde modelbouwzaken is een weelde aan scenerymaterialen te koop, althans zo lijkt het op het eerste gezicht. Tientallen soorten gras, bomen, struiken, heggen, ballast en grondbedekking verleiden de argeloze koper door hun keurige verpakking, mooie felle kleuren en beken-

de merknamen. Maar hoeveel van die spullen is nu werkelijk bruikbaar voor de serieuze onder ons? Weinig, bedroevend weinig!

Laten we maar eens beginnen met het definitief afkeuren van dat ouderwetse zaagsel, met die frisse en felle maar niet lichtechte kleuren. De structuur van de fijnste soorten lijkt met wat fantasie nog wel op gras, maar zeker niet op grond. Wist U dat er zelfs blauw zaagsel is voor water? En dan dat IJslands mos! Wie het verzonnen heeft weet ik niet, maar ik word er zo langzamerhand allergisch voor. Je kunt bijna geen foto van een baan zien, of er zwerfen wel weer van die onmogelijke ronde bloppen over het landschap. IJslands mos kun je ook zo heerlijk in gaten en spleten

van de bergen duwen, om de fouten te camoufleren. Maar of U er nu strooi-materiaal op aanbrengt of de kleur verbetert, het is en blijft IJslands mos en dat zie je al op een kilometer afstand. Geen wonder: takken van 5 - 10 cm dik in een HO struikje (reken maar na!); ook afgekeurd dus.

Kant en klare bomen en struiken, nog zo iets moois. In de winkel willen ze je waarschijnlijk laten geloven dat die knalgroene tuitragerjes, plastic gedrochten en stukken badspons bomen en struiken moeten voorstellen. Net zoals grasmat van de rol vallen de genoemde voorbeelden duidelijk in de categorie speelgoed. Nu heb ik niets tegen speelgoed, maar zolang wij kritiekloos dit soort scenerymateriaal blijven gebruiken, zal onze modelbaan niet boven het

2. Het proeflandschapje werd sinds de vorige aflevering verder afgewerkt met zip texturing; met uitzondering van de ballast werd nog geen enkel strooi-materiaal gebruikt. Het getoonde resultaat nam niet meer dan 2 uur in beslag, waarmee aangetoond mag zijn dat zip texturing een snelle en elegante manier van afwerken is, die bovendien een alleszins aanvaardbaar resultaat oplevert.

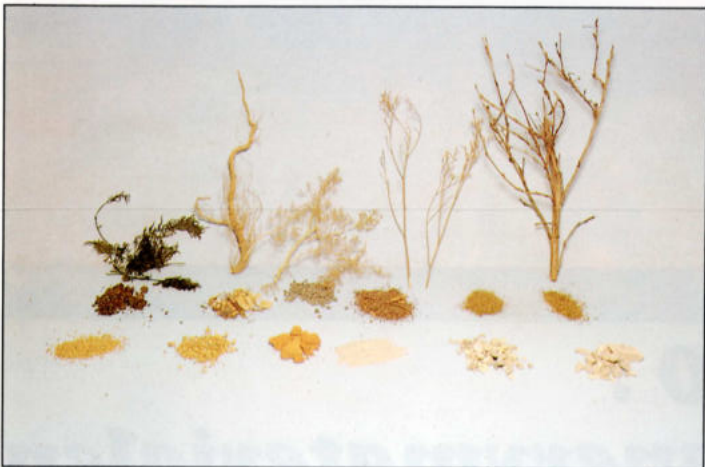


3. Het landschap mag ook best van wat dichtbij bekeken worden: voor de overtuigend echte structuur en de kleurvariaties hoeft U zich zeker niet te schamen, ook al zijn ze misschien bij toeval ontstaan. Sterker nog: bij het verder detailleren met strooi-materialen als gemalen schuim en echte grond zult U moeten oppassen dat zo'n goed gelukt stukje niet weer verknoeid wordt!





4. Voor het aanleggen van een arsenaal van goed bruikbare scenerymaterialen, zijn meestal verscheidene speurtochten in verschillende winkels nodig. Op de foto staat niet meer dan een kleine greep uit mijn nog steeds groeiende voorraad. Moraal : hoe meer strooimateriaal U voorhanden heeft, hoe makkelijker de bouw van een goed gevarieerd en natuurlijk aandoend landschap wordt!



5. Een speurtocht door de natuur zelf levert talloze scenerymaterialen, die wat kleur en structuur betreft vaak niet te evenaren zijn. Voorbeelden zijn echte grond en steenslag, tuinafval, bosgrond en allerlei soorten gedroogd mos en gras. Wortels van onkruid en takken van struiken zijn uitstekend bruikbaar om te fungeren als stam van een boom. Dit geldt ook voor sommige soorten droogbloemen.

speelgoedniveau uit kunnen komen. Terwijl er toch in dezelfde winkels wel degelijk veel betere materialen voorhanden zijn.

Dè manier om scenerymateriaal in te slaan is het organiseren van een ware speurtocht in de winkels. De betere soorten verkopen (nog steeds) minder en dus liggen ze meestal ergens onderop of in een vergeten hoekje. Vermijd in ieder geval de fluorescerend felle kleuren, want daar is zelfs met de airbrush niet veel aan te verbeteren. Neem ook nooit één kleur gras of ballast, maar verschillende schakeringen van een kleur. Vaak zijn al voorgemengde kleuren verkrijgbaar, en die verdienen Uw voorkeur. Neem meteen grof, middel en fijn mee en niet één van de drie. In de praktijk zal blijken dat zelfs fijn meestal nog te grof is, maar voor de overige soorten vindt U later ongetwijfeld nog andere toepassingen. Waar U naar streeft is het aanleggen van een uitgebreide voorraad zorgvuldig geselecteerde scenerymaterialen, die U straks bij de landschapsbouw grijpbaar heeft. Het direct voorhanden hebben van vele verschillende soorten werkt net zo inspirerend voor de landschapsbouwer, als het palet met verschillende kleuren voor de kunstschilder. Goede merken voor grondbedekking, gras en andere soorten lage begroeiing zijn WOODLAND SCENICS en HEKI, maar er is nog veel meer te vinden voor de echte speurder. Voor bomen kunt U bij dezelfde merken terecht en daarnaast zijn die van HABERL & PABST en MZZ zeker de moeite waard. De in Europa weinig bekende Amerikaanse merken als The Colorado Tree Company, Walther's en Finescale Forest leveren eveneens de betere soorten scenerymaterialen en bouwpakketten voor bomen. Op de foto's kunt U sommige van deze producten terugvinden.

Nog meer speurtochten

De natuur zelf levert een schat aan modelbouwmaterialen, die met de beste kunstmatige materialen niet te evenaren zijn. Een speurtocht door ons grote voorbeeld kan ons dus van een gratis assortiment aanvullende scenerymaterialen voorzien. Voor grondbedekking kunnen we b.v. uitstekend hetzelfde gebruiken dat buiten overal over de grond slingert : grond, modder, vuil, aarde, takjes, mos enz. Een paar scheppen vuil uit de goot van de straat of wat grond van een braakliggend terrein kunnen na drogen uitgezeefd worden. Eerst met een groentezeef, om het allergrofste materiaal als kiezelstenen, papier en takjes te verwijderen. Gooi dit niet meteen weg, want hier kunnen al bruikbare dingen tussen zitten. Een tweede fractie wordt verkregen met een fijnere zeef en die kan b.v. toegepast worden op en naast wegen, langs rivierbeddingen, en verder overal waar wat grovere grond nodig is.

Voor grondbedekking in het algemeen kunnen we de heel fijne grond gebruiken, die verkregen wordt door zeven door een oude nylonkous of panty. De grote voordelen van echte grond zijn de niet te evenaren structuur en realistische kleuren. Het hangt er natuurlijk wel vanaf welke soort grond of vuil U uitzeeft (zand of zandgrond levert b.v. weinig bruikbaars op), maar met wat fantasie en experimenteren zult U snel ontdekken waar U het beste kunt oogsten. Zo is één van mijn geliefde schepplekjes de plaats onder aan een berghelling, waar zich door erosie allerlei materiaal verzameld heeft. Uitzeven levert verschillende fracties, die ik gebruik als grond, als ballast, en als kleinere en grotere stenen of rotsen in het landschap.



Zand is door de ronde vorm van de korrels weinig geschikt als strooimateriaal, zelfs voor zandweggetjes! Zandgrond bevat echter meestal ook kleine kiezelsteentjes, die ideaal zijn voor de bodembedekking in bergbeekjes.

Bosgrond levert na een paar seconden malen in een koffiemolen (zo één met een snel ronddraaiend mes) en uitzeven van het maaisel weer verschillende soorten strooimateriaal op. Het fijne maaisel werkt overtuigend als bodembedekking in een schaal-bos. De door de koffiemolen stukgeslagen en daarna uitgezeefde takjes en andere stukjes hout doen het voortreffelijk in een houthakkerskamp of als een stapel brandhout.

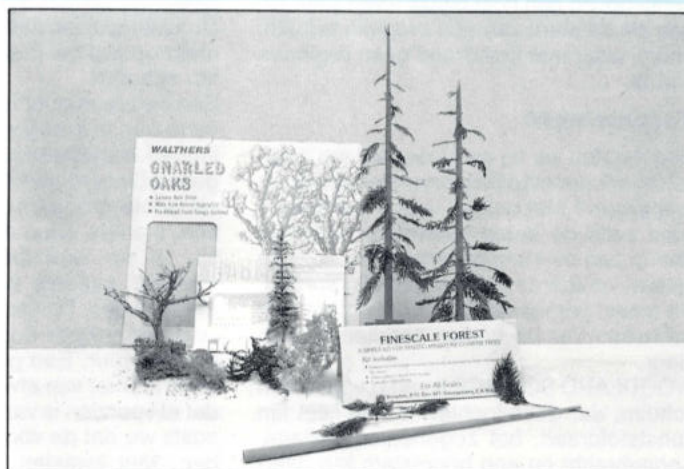
De koffiemolen is een veelzijdig toepasbaar instrument en in bijna ieder huishouden zal er nog wel één ergens achter in een keukenkastje te vinden zijn. Allerlei soorten gedroogd mos kunnen b.v. Uw assortiment van strooimaterialen aanvullen, na een behandeling met de molen en de zeef. Ik deins er ook niet voor terug om steenkool, tuinafval, echte steenslag of kattenbaksteentjes



door de molen te halen. Kattbaksteentjes zijn redelijk goed als vervanging van echte steenslag te gebruiken, of als grondbedekking na het malen. Sommige soorten van dit kleiprodukt vertonen al prachtige subtiele kleurschakeringen (zelfs vóór gebruik door de kat) en eventueel kunt U nog wat pigmentpoeder toevoegen. Gebruik het liever niet als ballast, want het gemalen materiaal vertoont soms de neiging tot krimpen en scheuren na het drogen van de lijm! Voor bomen en struiken is er ook van alles te vinden in de natuur, of in bloemenwinkels die droogbloemen verkopen. Ik zal niet alles op dit gebied opnoemen, want dan verknoei ik de lol van Uw eigen speurtochten. Een gedroogde plant, die de naam Zeeschuim draagt, mag zich de laatste tijd verheugen in een steeds toenemende belangstelling. De meeste winkels of kwekers zullen wel bereid zijn om Zeeschuim voor U te bestellen als ze het niet in voorraad hebben, maar pas op! Er bestaat ook een soort vetplantje dat dezelfde naam draagt en er zijn al mensen slachtoffer geworden van deze botanische spraakverwar-

6. Het aanbrengen van scenerymaterialen met verdunde witte houtlijm is niet moeilijk, maar toch is het een hele kunst! Echte grond, gemalen schuim, steenslag, kattbaksteentjes en zip texturing werden hier door elkaar toegepast en het zal U waarschijnlijk wat moeite kosten om de verschillende soorten op de foto te herkennen. Let ook eens op het erosie- effect links onder. Op bomen en struiken moet zo weinig mogelijk strooimateriaal gebruikt worden om het realistische uiterlijk van een doorzichtig bladerdak te bereiken. Haarlak of lijm uit een spuitbus is beter geschikt voor dit doel dan b.v. houtlijm. Ook het plaatsen van bomen en struiken in groepjes bevordert een natuurlijk aanzien, en verder kan met de airbrush nog wat kleurvariatie aangebracht worden. Voor bomen en struiken moeten niet alleen de goede soorten gekozen worden, maar ook de natuurlijke en meest strategische plaatsen ervoor dienen zorgvuldig bepaald te worden. Diepte in een landschap wordt verkregen door de bomen van voor naar achter kleiner te kiezen. Door een paar grote bomen nog vóór de spoorbaan te plaatsen wordt dit „geforceerd perspectief” nog versterkt.

7. Sommige slimme fabrikanten leveren bouwdozen voor bomen en struiken, waarin gebruik gemaakt wordt van natuurlijke materialen: soms voor de stam en soms ook juist voor de takken en het loof. Voorbeelden zijn de Zeeschuim bomen van MZZ en dennen of sparren van Haberl en Papst. Ook de minder bekende Amerikaanse merken als Walther's en Finescale Forest zijn het overwegen waard.





8. Nóg een stapje verder met de gewaagde belichting en U kunt bijna de vochtige bosgrond ruiken, als de houthakkers laat in de middag nog bezig zijn langs de spoordijk. Eigenlijk zegt de foto al meer dan ik vertellen kan, maar ik wil U er toch nog even op wijzen dat dit romantische plaatje mede te danken is aan het overvloedig toepassen van natuurlijke materialen.

ring. Een veiligere (maar wat duurdere) bron is het materiaal van MZZ in de hobbywinkel, dat tevens al gesorteerd is. Het heet daar uiteraard geen Zeeschuim, maar het is exact hetzelfde plantje, dat te herkennen is aan de ongelooflijk fragiele structuur ervan. Eigenlijk is het al voldoende om een stukje van de goede afmetingen zonder verdere behandeling op de baan te plaatsen als struik of boom. Met wat strooimateriaal, foliage (WOODLAND SCENICS) en/of de verfspuit is het resultaat nog te verbeteren. Zeeschuim leent zich met wat fantasie voor allerlei verschillende soorten begroeiing. Zie b.v. de Behringersmühle Märklinbaan in SJ 20, pag. 31. Kijkt U vooral ook de artikelen over bomenbouw nog eens door die in vorige nummers van SJ verschenen zijn. Daar worden waardevolle aanwijzingen gegeven voor het gebruik van natuurlijke materialen voor bomen en sommige van de getoonde resultaten zijn echt om van te watertanden! Nog een laatste tip voor Uw speurtochten: kijk ook eens ónder de grond. De wortels van allerlei soorten onkruid kunnen ondersteboven een heel nieuw leven gaan leiden als de stam van een prachtig vertakte boom, waar met ijzerdraad geen beginnen aan is.

Toepassingen

Hoe moeten we nu ons arsenaal van zorgvuldig verzamelde scenerymaterialen gaan toepassen? Met beleid, vooral met beleid, want zelfs de beste materialen verliezen enorm aan overtuigingskracht wanneer ze op een verkeerde manier gebruikt worden. De meest gemaakte fout is het veel te veel gebruiken, van bovendien dezelfde soort en kleur.

WOODLAND SCENICS levert b.v. gemalen schuim, dat doorvlochten is met heel fijn kunststofdraad, het zogenaamde foliage. Aangebracht op een boomstam kan daar-

mee een prachtig resultaat verkregen worden. De meeste foto's van bomen die met dit materiaal gemaakt zijn, leren ons echter dat doorgaans het materiaal lang niet ver genoeg uitgerafeld werd. Daardoor gaat het realistische effect van een doorzichtig bladerdak verloren en had net zo goed een goedkoop kant en klaar plastic boompje gebruikt kunnen worden. Neem niet meer dan een stukje foliage van 3 x 3 cm per keer, trek het materiaal zo ver mogelijk uit elkaar en gebruik verschillende kleuren door elkaar op één boom.

Een tweede voorbeeld is het gebruik van gemalen schuim, b.v. Turf van WOODLAND SCENICS. Dit produkt wint terecht aan populariteit maar het is een misvatting te denken dat succes gegarandeerd is alleen al door het toepassen ervan. Ook hier heeft het aanbrengen van teveel materiaal een averechts effect. Het lijkt al snel alsof het landschap met vaste vloerbedekking overtrokken werd, vooral wanneer de Turf in een bedje van lijm gestrooid en aangestampt werd. Bij te grof materiaal dreigt hetzelfde gevaar als bij IJslands mos. Het strooisel lijkt dan niet meer op gras of grond, maar op wat het in werkelijkheid is: gemalen schuim!

Een betere manier is de Turf eerst in droge vorm aan te brengen, uiteraard in verschillende kleurschakeringen, en liefst meteen gekombineerd met andere strooimaterialen als echte grond en statisch gras. Ook rotsen, stenen, grind en takjes kunnen tegelijk in de grondbedekking opgenomen worden, evenals nog wat zip texturing mengseltjes. De grondbedekking werkt nu veel natuurlijker door de variaties in kleur en structuur. Een goede ondergrond voor deze manier van afwerken is het landschap dat al voorzien is van kleur en zip texturing, zoals we dat de vorige keer gemaakt hebben. Met kwasten, lepels of theezeefjes

kunt U de grondbedekking aanbrengen, mengen en vormgeven. Op dezelfde manier kunt U ook landwegen maken van echte grond en de ballast aanbrengen tussen de rails. Aardverschuivingen, landopvullingen van puin en aan de voet van berghellingen verzameld steenslag bootst U na met zip texturing, gemengd met wat grovere zeeffracties uit Uw voorraad echte grond. Gebouwen, bruggen en steunmuren kunnen op dezelfde manier naadloos ingevoegd worden. Pas wanneer U helemaal tevreden bent komt de volgende stap: het fixeren van het geheel door het voorzichtig nat te spuiten met de plantenspuit en er vervolgens verdunde witte houtlijm op aan te brengen.

Het maken van bomen is al uitvoerig behandeld in vorige nummers van SJ, maar ik wil U nog eens op het hart drukken om vooral de juiste soorten in Uw landschap te planten. Knotwilgen komen nu eenmaal niet voor in de bergen, en dennen groeien niet langs een Hollandse poldersloot. Laat U dus niet verleiden tot het gebruik van bomen alleen omdat ze zo mooi zijn. Schenk ook voldoende aandacht aan het bepalen van de meest natuurlijke of strategische plaatsen voor de begroeiing. Afzonderlijke struiken en bomen komen zelden voor in de natuur en ook op de modelbaan werken groepjes dus natuurlijker. Probeer dus eerst zoveel mogelijk de beste compositie te vinden, vóórdat U Uw begroeiing vastlijmt. Met beleid aangebrachte en gekleurde begroeiing kan ook heel goed de overgang tussen het landschap en de achtergrondplaat camoufleren. Voor ditzelfde doel hebben we het landschap vlak vóór de achtergrondplaat al omlaag laten lopen en daar kunnen we nu dus mooi van profiteren. Verder kan een groepje bomen uitstekend de functie van een tunnel vervullen bij het onopvallend uit het zicht laten verdwijnen van een spoor. Met gemalen bosgrond kan de overgang van de begroeiing naar kalere gedeelten wat vloeiender gemaakt worden, zodat de groepjes beter in het geheel passen. Denk ook aan voldoende kleurvariaties en gebruik rustig de airbrush voor dit doel. Het aangebrachte strooimateriaal of Foliage werkt meestal nog te fel of te fris- groen en een lichte overspray met olijfgroene tinten verbetert het uiterlijk aanzienlijk.

Voor hoog gras en onkruid kunt U plukjes vlas, touw of wol gebruiken, die U in dotjes houtlijm vastzet. Een erg mooi resultaat is ook te bereiken met sommige soorten stof, b.v. flanel: met een staalborstel wordt de textiel opgeruwd en worden de afzonderlijke vezels losgetrokken. Stroken van de aldus behandelde stof worden vervolgens voorzichtig in het voorgelijmde landschap gedrukt, met de uitgerafelde kant naar beneden. Na drogen van de lijm wordt de stof voorzichtig losgesneden van de ondergrond, zodat de vezels min of meer rechtopstaand achterblijven. De foto's geven U een indruk van de met de besproken technieken te bereiken resultaten, maar U kent mijn leuze: alleen door zelf proberen kunt U de benodigde ervaring opdoen!

Ger Moes



9. Terwijl het bergbeekje zich kolkend een weg omlaag zoekt, is de loc al op weg naar de volgende aflevering van VAKWERK. Daarin zal uit de doeken gedaan worden wat deze fraaie messing Shay in O schaal allemaal heeft moeten doorstaan om zo mooi te worden als ze nu is. Overigens blijkt hier nog eens een extra voordeel van ons proeflandschapje : het is een prima foto-achtergrond!

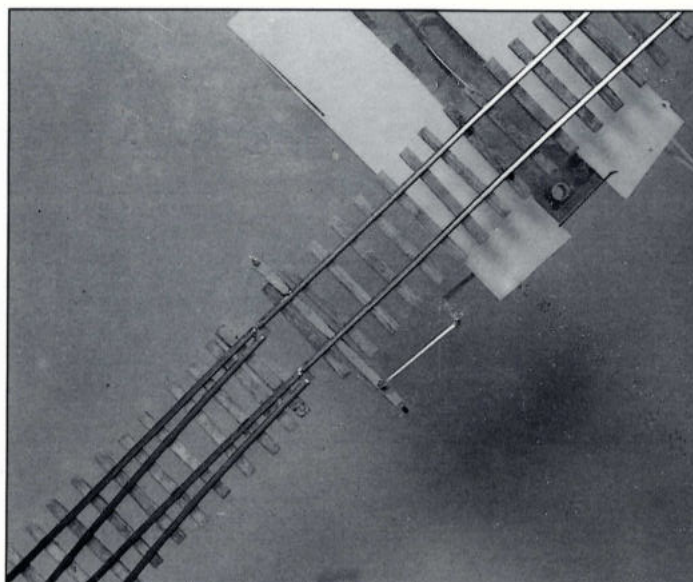
Alle foto's : Ronald Koppen

10. Bij het horen van het woord herfst denken we onmiddellijk aan goudbruine kleuren, aan een laagstaand zonnetje met lange schaduwen en aan de naderende volgende regenbui. Zo'n sfeerplaatje is voor een goede fotograaf natuurlijk een lekkernij! De les die U uit de foto kunt leren is al eerder aan bod gekomen : de verlichting van een modelbaan is ongelooflijk belangrijk!





1. De nieuwe LEMACO wisselmotor (Katalogusnr. ACC- 001, afmetingen L 69 x B 41 x H 32 mm) in de verpakking die na het inbouwen tevens dienst kan doen als stofkapje. Extra micro switches zijn verkrijgbaar onder Nr. ACC- 001/1.



2. Een „stub switch“ is een type wissel dat bij Amerikaans smalspoor veel toegepast werd. Bij deze HOm3 versie (code 55 rail) worden de rails gebogen over een korte afstand (5 cm), hetgeen voor de aandrijving een extra zware opgave betekent.

De nieuwe wisselmotor van LEMACO

Magneetspoelen versus motoren

Vrijwel alle grote modelspoorfabrikanten bieden de modelspoordeur een uitgebreid railprogramma, inclusief elektrisch aangedreven wissels. Op enkele uitzonderingen na, bestaan deze aandrijvingen uit twee magneetspoelen die om beurten bekrachtigd kunnen worden. De meeste merken zijn voorzien van een eindafschakeling die doorbranden van de spoelen moet voorkomen. Vaak zijn extra schakelcontacten voorhanden voor het ompolen van het hartstuk van het wissel, of het terugmelden van de wisselstand naar een bedieningstableau. De aandrijvingen kunnen doorgaans ook „ondervloers“ aangebracht worden en op het eerste gezicht blijft de modelspoordeur dus nog maar weinig te wensen over.

Voor de veeleisenden onder ons valt er echter best nog wat te verbeteren. Zo zijn magneetaandrijvingen doorgaans ontworpen en bedoeld voor het eigen merk wissels, waar-

door ze minder geschikt zijn voor hen die zelf hun wissels plegen te maken. Verder zijn de snelheid en de klap waarmee het wissel omlegt weinig prototypisch, en mede daarom zijn de meeste zelfbouwers hun heil gaan zoeken in het gebruik van elektromotoren voor de wisselaandrijving. Ook commerciële wisselmotoren zijn al geruime tijd verkrijgbaar, maar tot voor kort waren die niet bepaald goedkoop. Waarschijnlijk valt BEMO de eer te beurt voor het eerst een doorbraak geforceerd te hebben, door een motoraandrijving op de markt te brengen voor nog geen f 18,-. De nieuwe wisselmotor, die LEMACO ons in oktober op de „Modellbautagen“ in Luzern voorstelde, ligt in dezelfde prijsklasse. In Zwitserland kost hij SFr 12,-, of omgerekend ongeveer f 16,-. Dat wordt interessant nietwaar? Maar hoe staat het met de kwaliteit, zult U vragen. Welnu, diezelfde vraag heb ik mijzelf ook gesteld en ik heb een exemplaar meegenomen, om eens uitvoerig aan de tand (wielen) te voelen.

De LEMACO wisselmotor

Deze universeel toepasbare wisselmotor wordt geleverd in een blisterverpakking, die tevens dienst kan doen als stofkapje na de montage onder de baan. Een duidelijke en volledige montagehandleiding is bijgesloten, althans als U de Franse of Duitse taal beheerst. Wat vóór het uitpakken al direct opvalt, is dat voor de schakelcontacten gekozen is voor een soort „micro-switch“, i.p.v. sleepcontacten op een stukje printplaat. Naast een grotere betrouwbaarheid heeft dit het voordeel dat per schakelaar een stroom van maar liefst 5 ampère geschakeld kan worden. Twee van deze vier enkelpolige omschakelaars dienen voor de eindafschakeling van de motor, de andere twee zijn beschikbaar voor terugmelding

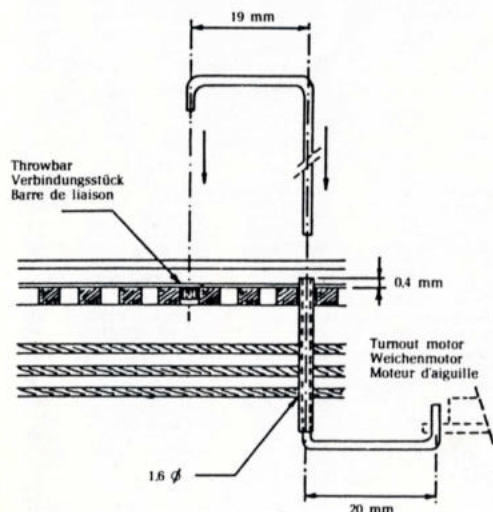
enz. Het pakket schakelaars kan nog uitgebreid worden als U dat wenst en bovendien kunnen de motorschakelaars bij een beetje slimme aanpak met LED's tevens voor terugmelding gebruikt worden.

Voor de aandrijving zorgt een gelijkstroommotor, waarvan de draaiende beweging via een kunststof worm en een messing wormwiel omgezet wordt in de heen en weer gaande beweging van een messing draaideind. Dit laatste is bevestigd aan een kunststof hevel, die de schakelaars direct bedienen en de wisseltongen via een gebogen hefboom van messingdraad. Deze hefboom wordt gelagerd in een dóór de railbedding heen aan te brengen messing busje. De hefboom is al gedeeltelijk in de juiste vorm gebogen, maar voor de verschillende toepassingen moet hij nog verder aangepast worden. Als U de foto's bekijkt, zal het U snel duidelijk worden hoe een en ander in elkaar steekt.

Inbouwen

De inbouw zal aan de hand van de tekeningen en de handleiding weinig problemen opleveren. Veel meer dan het boren van een gaatje en het buigen van de messingdraad is niet nodig, maar het vinden van de juiste positie van de motoraandrijving onder de baan zal enig experimenteren kosten. Dit klusje zal aanzienlijk eenvoudiger zijn wanneer U de bovengrondse hulp van een assistent(e) kunt inroepen. U kent dat wel: „nog een tikkie naar links, hó!, iets terug“! Er zijn talloze montageposities mogelijk voor de wisselmotor, zowel op als onder de baan, de keus is aan U. Het messing lagerbusje is lang genoeg (35 mm), ook bij het gebruik van een sandwichconstructie van b.v. multiplex en kurk voor de railbedding.

Voor de stroomvoorziening heeft U eve-



neens verschillende mogelijkheden. U kunt de 16 V wisselstroomuitgang van de trafo gebruiken, via twee diodes (1N4001) of een gelijkrichtcel (B100 C2200). Deze elektronische onderdelen worden niet meegeleverd, maar zijn voor een paar kwartjes verkrijgbaar bij iedere electronicawinkel. Een andere mogelijkheid is de rijstroomuitgang van een extra trafo, of een aparte regelbare gelijkspanningsvoeding. De laatste twee opties hebben het voordeel, dat de snelheid van omleggen van het wissel optimaal ingesteld kan worden. Of met andere woorden : zo langzaam, dat het wissel nog net betrouwbaar functioneert (zie ook hieronder). Het opgeven maximale stroomverbruik van de motor van 200 mA is bescheiden; U kunt dus met een stroomvoorziening van 2 A al minstens 10 wissels tegelijkertijd bedienen.

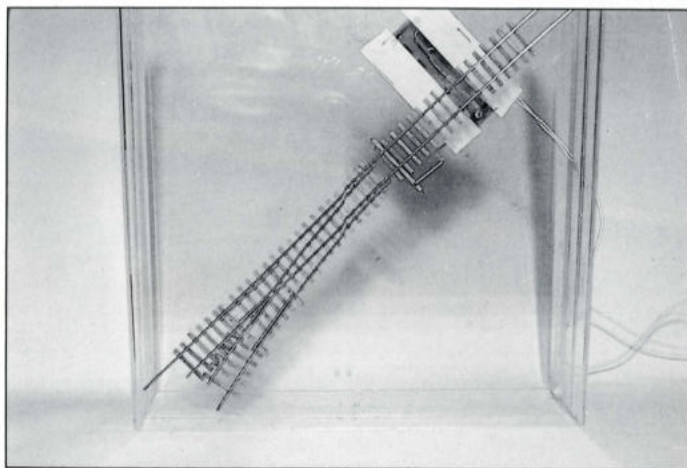
Voor de foto's en het testen besloot ik het wissel op twee plaatjes perspex te bouwen, zodat de verschillende onderdelen goed zichtbaar zouden zijn. In „het echt” blijft van de aandrijving alleen een stukje messingdraad zichtbaar, de rest is ondergronds. Voor het wissel zelf bouwde ik een zg. „stub switch”. Bij dit type worden niet de wisseltongen bewogen, maar moeten twee rails gebogen worden van de ene stand van het wissel naar de andere (zie de de foto's). De aandrijving moet hierbij behoorlijk wat kracht leveren, en dat was ook precies de bedoeling!

Testmethode, conclusies en aanbevelingen

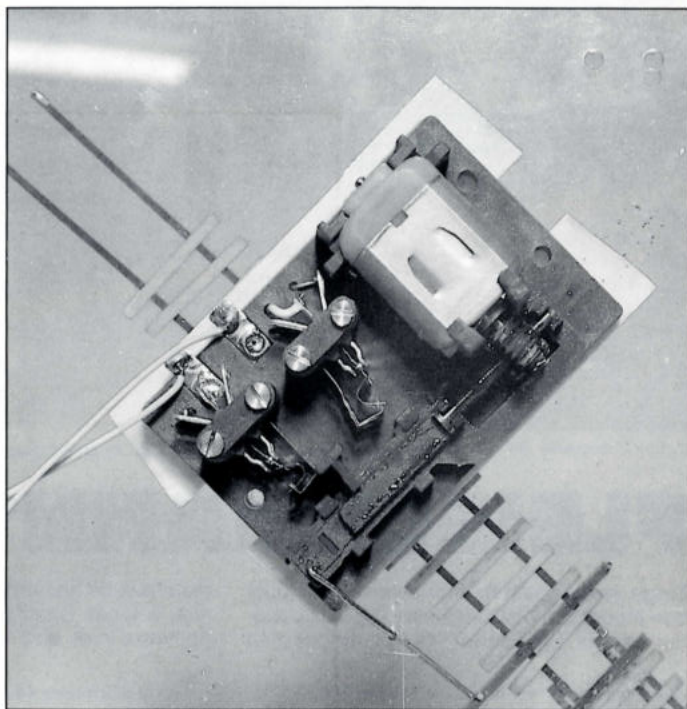
De opgegeven voedingsspanning van 6 tot 14 volt heeft enig commentaar. Bij 6 volt en zonder belasting, functioneert de wisselmotor inderdaad al wel, maar het is op het kantje af. Bij sommige exemplaren zullen één of meer micro switches af en toe net niet omschakelen, en het is dus beter om een wat hogere spanning te kiezen. Persoonlijk lijkt 8 V mij ideaal, maar voor de test gebruikte ik de gulden middenweg : 10 V gelijkspanning (niet afgevlakt, maar zo uit de trafo). Het stroomverbruik bleef ondanks de vrij zware belasting beneden de 50 milliampère, dus ver onder de maximaal toegestane 200 mA. Om de wisselmotor aan een duurttest te kunnen onderwerpen, werd hij aangesloten op een elektronische timer, die de voedingsspanning om de 5 seconden ompoolde via een relais. Na 24 uur (17000 keer omschakelen), werden de tandwielen met vet gesmeerd en de motorlagers met wat dunne olie, al was er geen duidelijke aanwijzing dat dit nodig was. De van fabriekswege aangebrachte smering lijkt al voldoende voor vele jaren gebruik. Na 51000 keer omschakelen vond ik het welletjes en gaf ik de strijd gewonnen. Het ding is kennelijk bij normaal gebruik niet stuk te krijgen, want er was nog geen spoor van overmatige slijtage te bekennen!

Toch moet er ook wat negatiefs gemeld worden, en dat is het geproduceerde lawaai. De motor is bepaald niet stil en de baanonderbouw fungeert als geluidsversterkend klankbord. Het lawaai wordt beduidend minder wanneer de wisselmotor niet vastgeschroefd wordt, maar gemonteerd wordt op dubbelzijdig schuimplakband (zoals op de foto's), of op rubberen ringetjes (zoals in de montagehandleiding). Het gebruik van een zo laag mogelijke spanning vermindert het geluid nog verder, en tenslotte zou U het vervangen van de bevestiging van de mo-

3. Bovengronds is van de wisselaandrijving alleen een stukje messingdraad zichtbaar, dat nog met verf gecamoufleerd en in de ballast weggewerkt kan worden. De wisselmotor is met dubbelzijdig schuimplakband geluiddempend gemonteerd.



4. De wisselmotor van dichtbij : zichtbaar zijn de kunststof worm en het messing wormwiel, het messing draadeind en de kunststof hevel, en tenslotte de 4 micro switches. Toen de foto gemaakt werd, was het wissel al ruim 51000 x omgelegd!

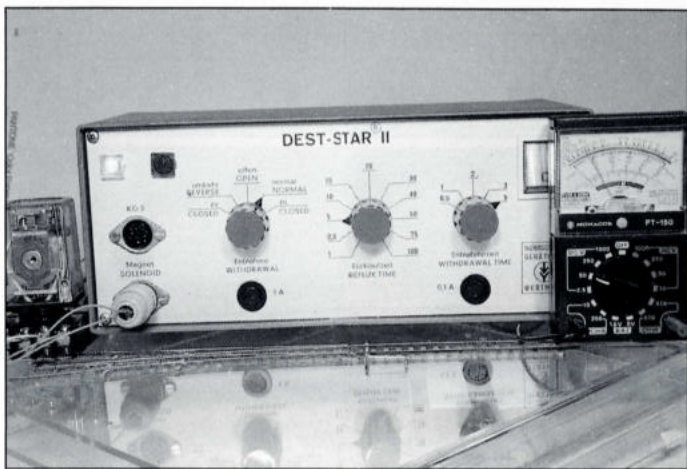


tor door schuimplakband of siliconenkit kunnen overwegen. Deze operatie is wat moeilijker, voornamelijk omdat hierbij opnieuw instellen van de tandwielspeling nodig is. Mocht U desondanks tot deze operatie besluiten, weet dan dat ik U voorgedaan ben en dat de geluidsvermindering de moeite niet waard is. Samenvattend : LEMACO levert een voor vrijwel alle schalen en spoorbreedtes toepasbare en welkome oplossing voor diegenen die hun wissels op een elegante en prototypische manier elektrisch willen be-

dienen. Verder zijn het motoriseren van armseinen, laadkleppen, deuren van locloudsen, overwegbomen enz. aantrekkelijke mogelijkheden, waarbij Uw fantasie de beperkende factor zal zijn, en niet langer Uw budget! Met wat moeite is het geproduceerde geluid tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen, vooral bij gebruik van een lagere spanning dan de maximaal toegestane 14 volt. De gebruikte materialen garanderen een grote bedrijfszekerheid en lange levensduur.

Ger Moes

5. Het wissel aangesloten op de „pijnbank” : door middel van een elektronische timer en een relais wordt het wissel 12 x per minuut omgelegd. De aandrijving doorstond een testperiode van 72 uur glansrijk en zonder één enkele storing! Foto's : Ronald Koppen





1. Op 13 augustus '84 stelt de 141 160 zich voor in Oberhausen Hbf. in groene jas, met dubbele lampen, maar zonder regengoten.

Foto : W. Spielkamp

FLEISCHMANN's 141237 in H0

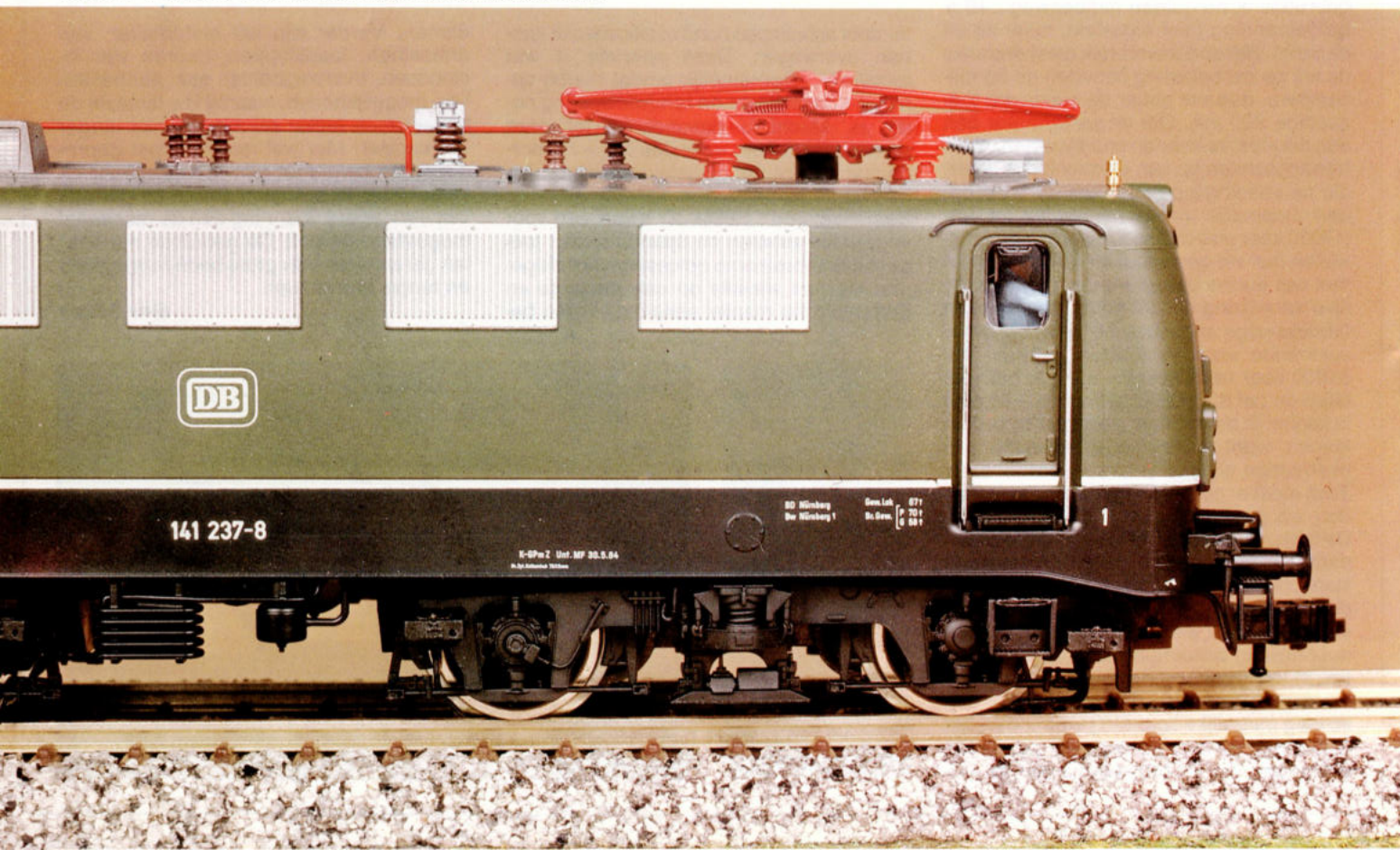
Enige jaren geleden fabriceerde MÄRKLIN een model van de Duitse elektrische lokomotief van de bouwserie 141, dat helaas niet

meer aan de hedendaagse stand van de techniek voldoet. Destijds was MÄRKLIN de enige firma met een 141'er in z'n catalogus,

ofschoon ook op een modelbaan een E41 toen al veelzijdig inzetbaar was.

Begin 1987 kondigde ROCO een model aan

2. De draaistellen van de nieuwe 141 van FLEISCHMANN zullen in detaillering nauwelijks te verbeteren zijn. Zelfs de buizen voor het zand werden niet vergeten. De kap van het model valt op door de secure afwerking en nauwkeurige detaillering.





3. FLEISCHMANN's S-Bahn E-loc 141 in de aktuele kleuren is een exacte kopie van het origineel van het depot Neurenberg 1. Alle maten komen overeen met de schaal 1 :87.

van de bouwserie 141 dat binnen afzienbare tijd zou worden gerealiseerd. FLEISCHMANN was ROCO echter te snel af. Tijdens de speelgoedbeurs in Neurenberg begin 1988 werd gesproken over een rode 141, maar kort daarna besloot men gelukkig toch om een model in de groene uitvoering van de jaren zestig te bouwen. Als voorbeeld diende de 141.237 van het depot Neurenberg 1.

Het model beschikt over een goed geslaagde en secuur gedetailleerde kunststof kap, zonder regengoten en is met dubbele lampen uitgerust. Buitengewoon goed uitgevoerd zijn de draaistellen met hun fijne reminstallatie. Zelfs de zandbuizen werden niet vergeten. Beide assen van het achterste draaistel worden aangedreven door de bekende ronde motor van FLEISCHMANN, welke geheel door een ballastblok wordt omgeven.

Op elke as is een wiel met een antislipband uitgevoerd. Het model rijdt opmerkelijk gelijkmatig en ondanks de hoge topsnelheid blijkt langzaam rijden tijdens rangeren goed mogelijk. De trekkracht is zo groot, dat de lokomotief alle werkzaamheden zonder problemen kan uitvoeren. Kleurstelling en opschriften van het in de juiste schaal gebouwde model laten niets te wensen over.

HO

4. In een blok ballast bevindt zich de bekende ronde motor. Het model heeft een goede trekkracht en rijdt opmerkelijk gelijkmatig.

5. Met de voortreffelijk gedetailleerde dakpartij zal de 141.237 ook aan de hoogste eisen kunnen voldoen. Bovendien zullen kleurstelling en opschriften weinig ruimte laten voor op- of aanmerkingen.

Foto's 2 t/m 5 : H. Obermayer





1. Wagon van het type ELO zoals de NMBS en de firma GLAVERBEL die met name voor 't transport van ijs en glas gebruiken.

Foto : D.P.

Het type Elo van KLEIN MODELLBAHN

Elo-wagons zijn open bakwagens

E : bak-heugelwagen

I : niet zijdelings kiepbaar

o : frontaal kiepen niet toegestaan

(zie ook de tabel in SJ 21, pag. 10). Dit type wagon wordt voornamelijk gebruikt voor het transport van grote kisten met glas, marmer of ijs e.d.. Momenteel maakt de firma GLAVERBEL gebruik van Elo's. De wagons zijn voor en achter voorzien van drie heugels die 4 over de lengte lopende leibalken ondersteunen die zich op resp. 2309 mm (h1), 1644 mm (h2) en 373 mm (h3) hoogte bevinden. De maximale afstand tussen deze leibalken is 2348 mm voor de leibalken die op de hoogste heugel zijn geplaatst en 2478 mm voor de twee lager gelegen heugels.

Met deze leibalken kan de lading zijdelings vast worden gezet; in de lengte kan de lading dan nog wel enigszins schuiven tijdens het transport, zodat de lading flexibel is vastgezet.

Van de Elo bestaan twee types :

Type 1215 A6 met twee paar deuren aan beide zijkanen (afmetingen H1 1603 mm en B1 1390 mm). Boven deze deuren ligt een doorlopende constructiebalk. Deze se-

rie bestaat uit 75 wagons, genummerd : 2188, 5110 000 t/m 2188 5110 074. Type 1213 B1 heeft zijdelings slechts één paar deuren (afmetingen H1 1603 mm en B1 1390 mm). Bij deze wagons is de constructiebalk boven de deuren onderbroken zodat men op die wijze de deurhoogte kan gebruiken om zeer hoge kisten te laden. Deze serie omvat 56 stuks (2188 5110 100 t/m 2188 5110 199).

Het model van KLEINMODELLBAHN

Voor de Belgische modelspoorliefhebbers waait de wind duidelijk uit Oostenrijk. Na de speciale NMBS series van LILIPUT en na de modellen van de diesels van de serie 62 van ROCO dient nu KLEINMODELLBAHN zich aan met een geheel nieuw, typisch Belgisch model waarop slechts superlatieven van toepassing zijn. En er liggen nog meer verrassingen in het verschiet : nog meer goederenwagons en ook een diesellocomotief. Maar ssst... eerst nog een paar nachties slapen.

Het model van KLEINMODELLBAHN betreft een reproductie van een Elo type B1, dus met één deur per zijkant (genummerd 2188 5110 100 4). Zoals U in de tabel kunt

zien, zijn de wanden exact op schaal nabgebouwd; het graveerwerk laat niets te wensen over en ook de binnenkant van de bak ziet er prima uit : de drie heugels zitten waar ze horen te zitten en de leibalken worden er los bijgeleverd.

Bij het model wordt een zakje met zes leibalken geleverd maar wilt U de werkelijkheid geen geweld aandoen dan dient U er slechts vier van te gebruiken. Past U op bij de bevestiging van deze onderdelen want



2. Iets voor op Uw modelbaan? Een industrie-locomotief (model van JOCADIS) trekt een aantal KLEINMODELLBAHN wagons waaronder twee ELO's en een bakwagen type E (de wagons hebben een weathering van onze vriend Daniel Piron ondergaan).

Foto : H.K.



3. De ELO in close-up. Delicaat graveerwerk, compromissloos respect voor de verhoudingen op schaal en kortkoppelingsmechanisme NEM norm karakteriseren dit adembenemende product van deze kleine Oostenrijkse firma die een Belgisch model niet uit de weg gaat : Bravo !
Foto : H.K.

hun afmeting hangt samen met de hoogte waarop ze dienen worden geplaatst. De zijanten zien er schitterend uit : laddertje en handgrepen zijn goed nagebootst en zijn op de juiste plaats aangebracht. De wagen is voorzien van NEM kortkoppeling. Ook aan kleur en opschriften mankeert niets.

De onwaarschijnlijke prijs die voor dit model moet worden neergelegd, maakt het gevoel van voldoening dat het aanschouwen van dit kunstwerkje so-wie-so al oproept, totaal. Het enige wat U rest is de lading voor het model te zoeken die het verdient. N.B. Vanaf de komende lente zal er, in beperkte oplage, een doos in de handel komen met drie wagens met onderling verschillende nummers, waarvan twee het opschrift GLAVERBEL dragen.

Daniel Piron

	NMBS	NMBS	1/87	KLEINMODELLBAHN
Code	Elo	Elo	+	Elo
Type	1215 A6	1213 B1	+	1213 B1
Aantal	75	56		
UIC-nummers	2188 5110000	2188 5110100		
	tot 074	tot 199	+	2188 5110100 4
Bouwjaar	1974	1976	+	1989
Lengte LW	10 m	10 m	11,5 cm	11,5 cm
Afstand tussen de assen (A)	6,6 m	5,4 m	7,6/6,2 cm	6,2 cm
Breedte BW	2,99 m	2,93 m	3,4 cm	3,4 cm
Hoogte HW	3,66 m	3,66 m	4,2 cm	4,2 cm
Hoogte van de laadvloer HP	1,24 m	1,24 m	1,4 cm	1,4 cm
Nuttige lengte L	8,43 m	8,45 m	9,7 cm	9,8 cm
Nuttige breedte B	2,77 m	2,76 m	3,2 cm	3 cm*

* De nuttige ruimte van het model wijkt verhoudingsgewijs enigszins af van de echte Elo omdat de zijanten iets dikker moesten worden gemaakt terwille van de stevigheid van de bak.



4. De leibalken die dienen om goederen klemvast te zetten, kunnen worden verplaatst en op verschillende hoogten en afstand van elkaar bevestigd worden, net zoals in 't echt.
Foto : H.K.



GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

Modulenspoorbaan „Oberried” deel II





3. De Ge 6/6 II 704 van de RhB passeert met een personentrein juist een stenen boogbrug.

1. Het meeste rollend materieel is van de smalspoorspecialist BEMO. Dit model is de Ge 4/4 met serienummer 612. De masten van de bovenleiding stammen van SOMMERFELDT, terwijl de rijdraden zelf werden gemaakt van 0,4 mm dik koperdraad.

2. Een personentrein verlaat juist de nieuwe module en rijdt het station van Oberried binnen. Voor de remise wacht een rangeerdiesellok op de volgende opdracht.

4. Een Ge 4/4 van de Furka-Oberalp-Bahn (FO) passeert een klein transformatorhuisje. De sparren zijn van HABERL & PABST.





5. Een treinstel midden op een voor dit landschap typerende stenen boogbrug. Deze bouwwerken overbruggen meestal een bergbeekje, dat alleen in het voorjaar door smeltende sneeuw of 's zomers door een noodweer wordt gevoed.

6. Vlak naast het enkelsporige traject wordt het gevelde hout op een speciale vrachtwagen geladen.



(voor eerste deel zie Spoorweg Jrnl. 4/87)

In Spoorwegjournaal 4/1987 werd het station van Oberried, althans de gelijknamige modulenspoorbaan van de heer Ulrich Dreizler voor het eerst aan U voorgesteld. De heer Dreizler heeft sedertdien niet echt stil gezeten. Hij heeft weer veel tijd besteed aan de verdere uitbouw en verfraaiing van zijn modulenspoorbaan. Er werden twee geheel nieuwe modulen gebouwd, die aansluiten op het oorspronkelijke station. Omdat alle overgangen genormeerd zijn kunnen de vrienden van de heer Dreizler hun eigen modulen aansluiten aan dit geheel en mee delen in de vreugde.

De bouwer heeft bewust afgezien van het exact nabouwen van een oorspronkelijk model. Veeleer wilde hij al zijn tijdens vakantie-reizen langs de trajekten van de Rhätischen Bahn en de Furka-Oberalp-Bahn opgedane indrukken en ervaringen in zijn eigen werkstukken vastleggen. Om volgens dienstregeling te kunnen rijden, moeten aan beide kopzijden van de modulenspoorbaan schaduwstations worden toegevoegd. Daar worden dan de treinen samengesteld en klaargezet voor de reis door het miniatuur landschap.

Na het station van Oberried, waar al naar gelang de behoefte nog enigerijtuigen kunnen worden toegevoegd, gaat het traject via een flauwe bocht naar links. Verderop is na een bocht naar rechts een bergkloof, welke door middel van een stenen brug kan worden overgestoken. Deze kloof staat meestal droog, alleen in het voorjaar als de sneeuw smelt, of na een hevig noodweer in de zomer stroomt er enig water doorheen. Vervolgens passeert men een transformatorhuisje, met, aan de overzijde, een hout-verzamelaarsplaats. Terwijl aan de linkerzijde van het enkelsporige traject een steile rotswand opduikt, kan de passagier die in de rijrichting gezien rechts zit een blik in de diepte werpen. Een gemetselde steunmuur beschermt de spoorbaan op dit punt tegen het geweld van de natuur. Korte tijd later rijdt de trein de tunnel binnen, waar een uitwijkmogelijkheid is gebouwd in de vorm van een inhaalspoor. Als volgens dienstregeling wordt gereden, zullen alle treinen hier automatisch stoppen om zodoende enige rijtijd te winnen.

„Met behulp van mijn zelfgebouwde hand-dregelaar, ben ik in staat om de treinen op hun reis door het mooie Zwitserse bergland-schap direkt te volgen” zegt Ulrich Dreizler niet zonder trots. Juist bij de aankleding van het landschap is geen moeite hem te veel om realistische scènes te bouwen. Zo kostte het nogal wat moeite om de steunmuren en het tunnelportaal te bouwen. Op een stuk multiplex met de juiste afmetingen werd een laagje gips aangebracht, waarin dan later het profiel van de stenen werd uitgekraasd. Na het drogingsproces werden met verf de sporen van de voortdurend knagende tand des tijds aangebracht. Bij de beplanting bleken ook produkten uit de eigen tuin geschikt voor gebruik.

Uit gedroogde planten werd met behulp van foliage van WOODLAND SCENICS menige loofboom geproduceerd. De pijnbomen zijn produkten van de firma HABERL & PABST uit Augsburg. Veel tijd en moeite heeft de bouwer gestoken in de sappige weiden, waarin de gelukkige Zwitserse koeien grazen. Toen de ondergrond gereed was werd het geheel ingesmeerd met plaksel voor behangselpapier, waarna de bruine



7. Het maken van dit soort steunmuren was erg bewerkelijk. Op een plaat multiplex werden in een laagje gips de voegen van het metselwerk uitgekrast.

aarde (een strooi-materiaal van FALLER) werd aangebracht. De volgende arbeidsgang werd uitgevoerd met behulp van een bloemenspuit. Het strooi-materiaal moest worden vastgehecht met een mengsel van witte lijm, water en een afwasmiddel.

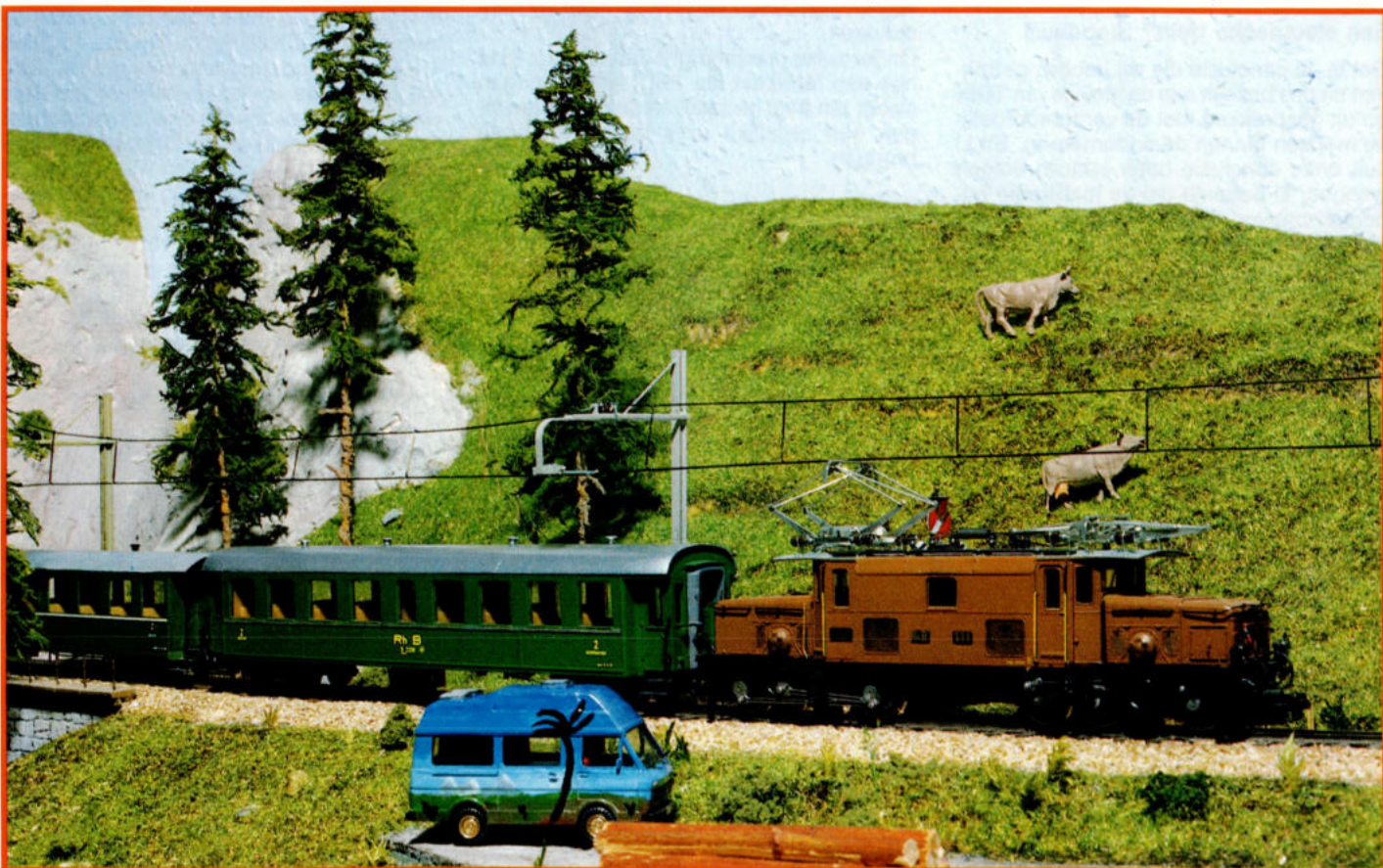
Daarna volgde het eigenlijke groen, strooi-materiaal van HEKI en turf van WOODLAND SCENICS. Op het resultaat mag de bouwer best trots zijn! Dat Ulrich Dreizler een voorliefde heeft voor zelfbouw kan men duidelijk zien, de Fd-zelflosser, een бага-

gewagen en een vierassig personenrijtuig, werden allemaal zelf gebouwd naar voorbeelden van de RhB. Het laatste zelf gebouwde model is een restauratierijtuig type WR 3815 van de RhB.

Klaus Eckert

8. Een „krokodil” van de RhB (model van BEMO) onderweg. De koeien zijn kennelijk niet erg onder de indruk.

Alle foto's : U. Dreizler





Op visite bij TRIX

Tijdens de speelgoedbeurs van Neurenberg heeft de heer H.G. Dörfler, de verantwoordelijke man voor de export bij TRIX, ons rondgeleid in het complex aan de Kreulstrasse en onze vragen beantwoord. We willen hem hiervoor nogmaals hartelijk bedanken, want gezien zijn drukke agenda moet het niet eenvoudig voor hem zijn geweest om een complete morgen voor ons vrij te maken.

Een elektrische trein? Niet duur!

Dat is de conclusie die wij hebben getrokken uit ons bezoek aan de ateliers van TRIX en uit gesprekken met de verantwoordelijke mensen binnen de onderneming. En U zult onze conclusie beter kunnen volgen wanneer U bedenkt dat de mallen die benodigd zijn voor het vervaardigen van locs en wagons tot 3000 uur gespecialiseerde handenarbeid vereisen; dat ieder onderdeel speciaal gereedschap vereist dat niet kant en klaar gekocht kan worden; dat een groot deel van het werk met de hand moet wor-

den gedaan omdat de series die in productie worden gebracht te klein zijn om aan volledige automatisering te gaan denken. Wist U bijvoorbeeld dat er voor elk onderdeel van zoiets ogenschijnlijk simpels als een koppeling een aparte mal moet worden gemaakt? En dat de vervaardiging van „gewoon” een rail elf verschillende bewerkingen vereist, die alle elf weer verscheidene handelingen omvatten. De bevestiging van verbindingsslans vergt maar liefst vijf handelingen.

Onder zulke omstandigheden vraag je je af hoe een fabrikant als TRIX er toch nog in slaagt zijn fraai gedetailleerde producten tegen een redelijke prijs op de markt te brengen.

Een familiebedrijf

Uitgezonderd de „grote broer” in Göppingen zijn alle firma's die met de wereld van het modelspoor te maken hebben, nog familiebedrijven die dateren van het begin van deze eeuw. De geschiedenis van het huis

TRIX-Mangold GmbH (zo heet de firma eigenlijk) gaat terug tot 1900, toen H. Haffner met de productie van loden figuurtjes begon, één van Neurenbergs specialiteiten. Een paar jaar later werd het programma uitgebreid met blikken speelgoed.

Eén van zijn compagnons, Bing, bracht de ervaring en know-how van 't-spoor-op-schaal binnen. Wij zijn nu in 1929 en twee jaar later verschijnen de eerste zelfbouwdozen voor metalen constructies op de markt onder de naam TRIX. Het avontuur kan beginnen. In de lente van '35 wordt een modelbaan in schaal HO volgens het 3-rail systeem op de markt gebracht onder de naam „TRIX-EXPRESS”. Tussen 1939 en 1945 is de onderneming schijn dood. Omdat tijdens de oorlog de ateliers ten dele worden verwoest en ten dele zwaar worden beschadigd, moet er tot 1948 gewacht worden voor de productie kan worden hervat te Neurenberg en het vijftig kilometer zuidelijker gelegen Spalt.

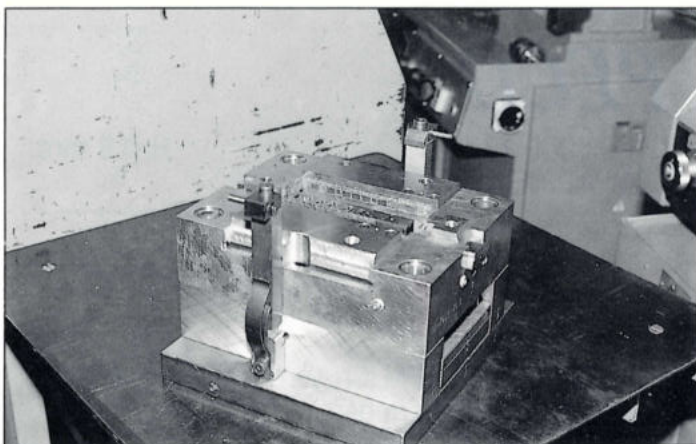
In 1959 verschijnt er voor het eerst MINITRIX-materiaal op de markt. In 1962 wordt het complex aan de Kreulstrasse te Neurenberg volledig vernieuwd. In 1971 wordt de onderneming een „GmbH” en

1. G. Dörfler, chef export: „TRIX is een familiebedrijf”.

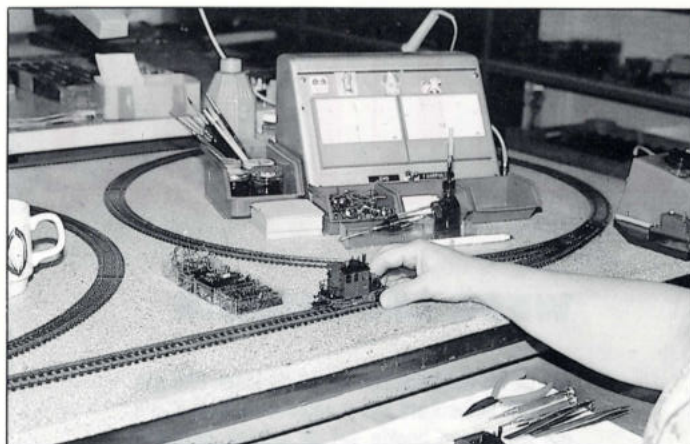


2. Bevinden we ons hier nu in een operatiekamer of in een modelspoorwerkplaats?





3. 700 arbeidsuren zijn er vereist voor een mal van de bak van een wagon.



4. Geen loc verlaat ongetest de fabriek.

krijgt zij haar huidige naam : TRIX-Mangold. Sederdien ontwikkelt de firma zich gestaag verder en levert steeds natuurgetrouwer nabootste modellen, steeds weer voorzien van de nieuwste technische snufjes. Zo introduceerde TRIX in 1973 de TRIX e-m-s : een elektronisch besturingssysteem voor verscheidene treinen; in '77 TRIX 2000 : afstandsbesturing m.b.v. infra-rood voor verscheidene treinen en in '83 SELECTRIX : digitale besturing.

„In de eerste cirkel”

Binnendringen in de fabriek van TRIX is niet zo simpel. De „familie” -van baas tot arbeider- werkt in zichzelf gekeerd : ondanks de verkregen toestemming wekte de binnendringer die machines en personeel fotografeerde de verontrusting van een lid van de staf op. Vragen die betrekking hadden op omzet, investeringen, productiecijfers en export bleven onbeantwoord.... Het gevaar van industriële spionage is blijkbaar niet denkbeeldig in de wereld van het modelspoor!

Het enige atelier dat we mochten bezoeken was dat welke aan de Neurenbergse Kreulstrasse gelegen is. De productie voltrekt zich daar nagenoeg geheel in gesloten circuit. Historisch gezien is dit voor de meeste fabrikanten van modelbaantoebereiden waarschijnlijk de gewoonste zaak van de wereld, maar in het huidige bedrijfsleven als zodanig vormt zo'n gesloten cirkel natuurlijk een uitzondering.

Om maar 'ns een voorbeeld te noemen : vrijwel alle benodigde machines worden bij TRIX thuis vervaardigd. Zelfs de transformatoren -electrische spoelen inclusief- komen daar vandaan. Alleen een enkel schroefje

wordt „buiten de deur” gekocht. En dan de kwaliteitscontrole! Iedere trafo- en niet één op de tien zoals in de industrie te doen gebruikelijk- wordt getest voor hij de fabriek verlaat. En dat geldt ook voor locomotieven en wagons.

Om deze productie-in-gesloten-cirkel gaande te houden ligt er een reservevoorraad gereed van 20.000 verschillende losse onderdelen. Dat lijkt misschien veel maar als U zich realiseert dat een kleine motor al uit 64 onderdelen bestaat en TRIX 800 artikelen in zijn catalogus heeft...

Traditie en technologie

Geconfronteerd met arbeiders die nog met een pincet en allerlei ouderwetse ambachtelijke apparatuur werken, ben je geneigd te denken dat men bij TRIX vies is van nieuwe technologie. Nou, vergeet 't maar! Naast traditioneel gereedschap van 30, 40 jaar terug staat een ultra-moderne machine. Voor 6 miljoen BF / FL 350.000, = levert dit apparaat plastic onderdelen kant en klaar af en wanneer ze al eens een defect vertoont repareert ze zichzelf. En dat alles uiteraard computergestuurd. In een andere ruimte daarentegen werkt men aan mallen voor zeventig verschillende wagons. Met één enkele wagon is 'n hooggespecialiseerd vakman 700 uur bezig is. Wanneer men weet dat er voor één enkele locomotief al 25 mallen nodig zijn, raakt men er langzaam van overtuigd dat de elektrische treinen „weggegeven” worden door TRIX.

Tot slot geven wij U nog een staaltje van de nauwkeurigheid die voor het vervaardigen van deze mallen vereist is. Wanneer het plastic afkoelt krimpt het ook een beetje. En daar moet je van te voren wanneer

de mal gemaakt wordt, wel rekening mee houden, want in schaal N bv. mag de afwijking niet groter zijn dan 0,02 mm!

De trein rijdt!

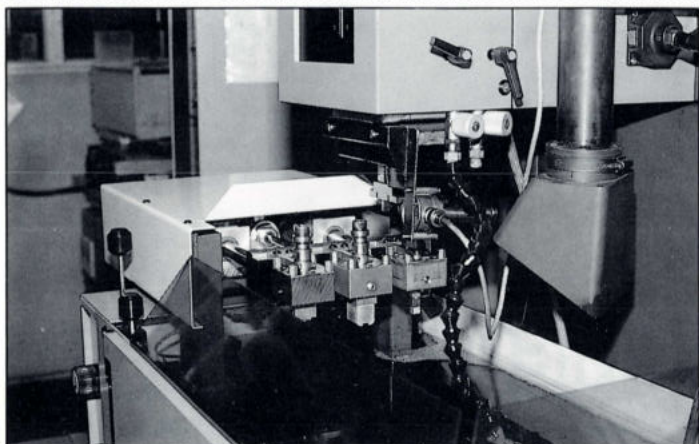
Na ons bezoek aan TRIX zijn wij net als voorheen nog steeds een en al begrip waar het de eisen van modelspoorders betreft, maar wij zijn er tevens van overtuigd geraakt dat maar weinig hobbyisten enig idee hebben wat er allemaal bij komt kijken om 'n model te maken dat de goedkeuring van de liefhebber kan wegdragen. En dan dient U ook nog te bedenken dat rationalisatie van de productie in deze branche nog verre-toekomstmuziek is, alhoewel de eerste voortekenen zich al aandienen. Zo heeft ARNOLD er geen moeite mee er rond voor uit te komen dat zijn digitalsysteem van MÄRKLIN afkomstig is en maakt TRIX nu wagons-de „Reichsbahnwagen” bv.- voor „Göppingen”.

Onder dergelijke omstandigheden kan men slechts bewondering voelen voor 't feit dat TRIX „het” louter en alleen wil maken met de verfijnde afwerking van zijn producten. En de toekomst ziet er zonnig uit, want de markt voor de modelbaan en alles wat daarbij hoort, doet niets anders dan groeien. Eén wolkje aan de hemel is er wel : in de nabije toekomst komt TRIX niet met Belgische of Nederlandse modellen. „Wij kunnen ons dat niet veroorloven, omdat Benelux-series te klein zouden zijn”, constateert G. Dörfler.

Maar sinds Maison Verboven onder de vleugels van C.P. Bourg terecht is gekomen is er gegronde reden tot hoop dat TRIX ons nog eens voor verrassingen zal stellen.

Frans De Kuyssche

5. Computergestuurd is deze machine in staat zichzelf te repareren als dat moet.



6. Een fractie van de voorraad van 20.000 onderdelen.

Alle foto's : Frans De Kuyssche





WEER LEVERBAAR

zijn de NS dubbeldekker set en de losse rijtuigen.
Voor de liefhebbers zijn er nog enkele KLM IC-3's,
die we in een hoekje van de fabriek gevonden
hebben.
Ook de gewone IC-3 en Hondekop zijn weer le-
verbaar.

Helaas wordt het N-schaal materiaal uit het LIMA
programma geschrapt.

Op de valreep nog de laatste nieuwe :

32 0322 SNCF type Dd2 bagagerijtuig

32 0323 SNCF idem „Corail”

32 0886 SNCF type DEV B9C9 ligrijtuig

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN

Importeur :

**OVERBEEK BV
VLAARDINGEN**

PECO

RAILS CODE 75

COMPATIBLE NEM VERNIGBAAR

H. 1,9 mm

BEMO

REF 1281 GDe 4/4 GFM (Gruyère - Fribourg - Morat)
2 versions - 2 uitvoeringen

REF 1280 GDe 4/4 MOB

REF 2278 wagon marchandise à parois coulissantes
HAIK-V RHB SCHUIFWANDWAGEN

REF 2276 WAGON TOMBÉREAU MOB
MOB BAKWAGEN

SOMMERFELDT

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

KEIENBERGLAAN 28 • B 1850 GRIMBERGEN

☎ 02/269.14.55

0289-3



„TREINHOBBY”

in EINDHOVEN

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN

Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVOND

HET MODELSPoorCENTRUM VAN HET ZUIDEN

ONZE SHOW ROOM 90 M², ALLEEN AL EEN BEZOEK WAARD

WIJ VOEREN VELE MERKEN EN TOEHEHOREN, OOK AUTO'S 1:87

MARKLIN DIGITAL - FLEISCHMANN GOUDEN SPOOR DEALER -

REPARATIE - INRUILARTIKELN - INKOOP - POSTVERZENDING.

KLEIN MODELLBAHN

0289-2



WAGON MARCHANDISE
GOEDERENWAGEN

SPRL J.DUPUIS

TYPE ELO

SNCF
NMBS

NIEUW/NOUVEAU

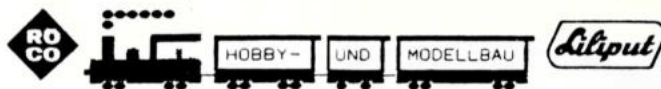
RUE DE SART, 67 • B1490 COURT-ST-ETIENNE • TEL. 010/61.23.87

ZO BOUWDE IK MIJN BANEN

Grote technische modelbaanbrochure in de Ned. taal voor alle twee-railgelijkstroomsystemen 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 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 THYSEN 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.

DE 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 : Philotrain - Bemo - HAG - Lemaco - Mastica Shinohara - SB en Verbeek/Faulhaber motoren

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

GOEDE KORTINGREGELING

Molenstraat 73
NL 4701 JP Roosendaal
☎ 01650-52827
Kerkbuurt 238
NL 3361 BN Sliedrecht
☎ 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/LUIK
☎ 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 I.E.I.
ingenieurbüro

SYSTEME LAUER SOFTWARE HARDWARE

Modelleisenbahnen
Modèles de chemins
de fer

GEORG BROCKMANN Replica onderdelen

Dingeldeinstaat 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



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, Dundas)

Digitaal-inbouw en ombouw naar MÄRKLIN-systeem
Onderdelen van veel merken treinen en autobanen. Postver-
zending!

of na telefonische afspraak

woe 13-18uur
vrij 13-21uur

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.





De nieuw uitgedoste mP 3026 met twee rytuigen onderweg naar Leidschendam in de omgeving van Voorburg-'t Loo, 03-01-1989. Foto : Huub van Keulen

Post geprivatiseerd

De privatisering van PTT-Post per 1 januari 1989 brengt onder andere veranderingen mee in het uiterlijk van postauto's en -treinen. Op 3 januari werd mP 3026 in zijn nieuwe beschikking in gebruik genomen. Van Den Haag reed men met twee personenrijtuigen achter een E-loc op en weer naar Haarlem, met aan boord leden van de Centrale Directie van de PTT. Daarna trok de mP beide rytuigen naar de Lijnwerkplaats Leidschendam.

Huub van Keulen

Rectificatie :

Dhr. H. Maillard van het Ministerie van Verkeer te Brussel heeft ons verzocht U het volgende mede te delen : In het novembernummer van 1988 staat een artikel over het type 26 en de LILIPUT reproductie daarvan. Ter illustratie staat er op pag. 11 een foto bij (nr. 4) van de heer Delie. Deze heeft als onderschrift : „Op 11-11-1964 stond de 26.038 op een afstelspoor buiten de stelplaats Latour te wachten op zijn verschroting”. In werkelijkheid is de foto genomen bij het station van Halanzy, aan de kant van Virton. De 26.038 is op een zijspoor gemanoeuvreed in afwachting van de sloper -in dit geval de firma Montreuil & Georges- die één van haar bedrijven had gevestigd op de plek waar voorheen de fabriek van de „Minière er Métallurgie de Halanzy” had gestaan. Tegenwoordig zit hier een firma die zich bezighoudt met het recyclen van metalen en oude auto's. Het zijspoor in kwestie is naderhand ingekort om plaats te maken voor een sein.

De redactie

NS krap in materieel

Wanneer straks op 1 september de nieuwe winterdienst bij NS ingaat, is de materieelpositie waarschijnlijk erg krap. Er wordt dan namelijk, vooral in de vrijdagavondspits, een grote toename van reizigers verwacht. Deze wordt veroorzaakt door de verstrekking van OV-kaarten aan studenten en dienstplichtige militairen. NS wil deze toename opvangen m.b.v. een vijftal maatregelen :

- andere reizigers verzoeken de (vrijdagavond-) spitsuren zoveel mogelijk te mijden. (red. Nou dat zal veel helpen!)
- een drietal E-locomotieven nog niet te slopen en dus langer in dienst te houden.
- een aantal hondekoptreinstellen (Mat.'54) twee jaar langer in dienst te houden dan oorspronkelijk was voorzien,
- de treinen tussen Den Haag en Venlo te gaan rijden met van de „Deutsche Bundesbahn” gehuurde rijtuigen,
- van de Belgische spoorwegen 44 rijtuigen van het type M2 te huren, die vooral zullen worden ingezet op de IJssellijn. Of de reizigers de laatste maatregel, die een verlaging van het comfort inhoudt, erg zullen waarderen moet sterk worden betwijfeld.

Te koop :

NS loknummerbord no. 235-608. Fabr. bord sik-diesel. EM.no. bord dieseltreinen. Div. lampen DB, NS, SNCF. Sp. O, br. spoor treinen blik. LGB 2 loks, 3 wagons achtergrond geb. Tel. 023 - 311905 (Hogebloom H.G.).

Gezocht :

Zoek locs & wagons in blik, spoor S, O, I enz. in nieuwe staat; bij voorkeur blikken speelgoed van voor 1960, zw. Janssens, Dorpstraat 26, 9745 Gavere, tel. 094 - 84 15 77 na 18 u.

Pierre Astier en Jean-Marie Gazagne
Les Trains du Toit de la France
La ligne des Causses - Le Translozerien
Uitgave : Le Régordane, Nice
ISBN 2-906984-01-9
Prijs : BF 1.950,- / FI 110,-

Treinen op het dak van Frankrijk, in het gebied van Languedoc-Roussillon, vormen het onderwerp van dit 175 pagina's dikke boek. De auteurs hebben grondig spoorwerk verricht en komen met een zeer precies stukje geschiedschrijving, maar zij vergeten niet ook een aantal aardige anekdotes te vertellen.

Op de belangrijke noord-zuid lijn van Béziers naar Neusargues - met zijn 277 km de langste enkelsporige, geëlektrificeerde spoorlijn in Frankrijk - is een treinreis zeer de moeite waard. De reiziger passeert 4 landschapstypen : wijngaarden, het vulkanisch massief van Cantal, de kalkplateaus van Rouergue en de granietformaties in de hoogvlakten van Gévaudan. Die terreingesteldheid zat de ingenieurs, die hier spoorlijnen moesten ontwerpen, bepaald niet mee. Tal van viaducten en tunnels waren noodzakelijk. Op de niet geëlektrificeerde dwarslijn Le Monastier - Mende - La Bastide vormen sneeuw en lawines sinds mensenheugenis een groot probleem. Het boek is rijk geïllustreerd. De historische opnamen bestaan veelal uit goede reproducties van ansichtkaarten. Ook werden de originele tekeningen van de grootste viaducten opgenomen, alsmede de nodige netkaartjes. Een hoofdstuk laat ons de sneeuwperikelen zien in de winter van 1986. Van de foto's uit de moderne tijd zijn er 17 in kleur. De afbeeldingen zijn zonder enige uitzondering van goede kwaliteit, zodat dit boek ook voor mensen die de Franse taal niet machtig zijn een lust voor het oog is.

vk

Cinema Express

In de periode van 2 tot en met 30 maart vertonen alle grote filmhuizen in Nederland speelfilms waarin treinen de hoofdrol spelen. Om een paar titels te noemen: „Murder on the Orient Express” en „The great train robbery”. Vanaf eind februari ligt er 'n catalogus met alle 34 verschillende titels voor U klaar in de filmhuizen. De Cinema Express is een activiteit in het kader van het jubileum NS-150.

Zoetermeer

De naamgeving van elektrische lokomotieven van de NS gaat door. Op 29 december 1988 was de 1312 aan de beurt, die door burgemeester L. van Leeuwen tot „Zoetermeer” werd gedoopt. Dit gebeurde op het smalle en donkere perron van station Zoetermeer-Stadhuis. De stadsspoorweg van Zoetermeer, die deze satellietstad met Den Haag verbindt, moest daartoe bij hoge uitzondering door een E-loc worden bereiden. Men deed dat heel voorzichtig, waarbij het gedrag van pantograaf en bovenleiding voortdurend in het oog werden gehouden.

Huub van Keulen

Doop van E-loc 1312 op station Zoetermeer-Stadhuis, 29-12-1988.

Foto : Huub van Keulen

Na de officiële plechtigheid vertrekt de 1312 van station Zoetermeer-Stadhuis, 29-12-1988.

Foto : Huub van Keulen

Boekbespreking

Jacob H.S.M. Veen, Sporen over de heuvel.

De geschiedenis van de Spoorwegen in en om Tilburg.

Uitgave : JEVEL, Jan van Laarhoven b.v., Tilburg.

Prijs : Fl 34,90

In 18 hoofdstukken behandelt de auteur de geschiedenis van het spoorwegvervoer rond zijn woonplaats Tilburg. Zoals hij in zijn inleiding al schrijft, kan daarbij onmogelijk worden ingegaan op alle aspecten. Het is een algemene beschrijving geworden, waarbij vanzelfsprekend de aanwezigheid van „d'n atelier”, de hoofdwerkplaats in Tilburg behoorlijk wat aandacht krijgt. Het stemt wat treurig om de afgang van de museumbedrijvigheid op een gedeelte van de spoorlijn Tilburg - Turnhout te lezen, maar het is goed dat de SSTT op deze wijze aan de vergetelheid is ontrukkt.

Als er op dit boek iets moet worden aangemerkt, dan is dat de fotokeuze. Bij de historische zwart-wit opnamen zitten weinig kwalitatief goede verrassingen en sommige foto's zijn veel te donker afgedrukt. De meeste kleurenopnamen, alle 12 van de auteur zelf, zijn niet scherp. Jammer, maar dit levert een slechte eerste indruk op bij het doorbladeren van dit toch wel interessante boek.

vk



Proefritten AGV

Vooruitlopend op een beslissing over de hogesnelheidslijn met de TGV in Nederland, wil het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de NS een aantal proeven nemen om onder andere de gedragingen van onze drassige bodem te bekijken als er met hoge snelheid over gereden wordt. Ook wil men de effecten meten, die de sterke westenwind op de TGV heeft.

Omdat de SNCF op dit moment geen TGV kan vrijmaken en NS de diensten op de baanvakken waar moet worden proefgereden niet kan stilleggen, heeft Alstom een hogesnelheids-auto ontwikkeld. Hiermee kunnen de gewenste proeven op de autosnelweg worden gehouden.

In verband met de te verwachten vakantiedrukke rond Pasen, wanneer alle bouwvakkers roostervrij zijn, zullen de proeven op de eerste zaterdag na Pasen worden gehouden. De rijkswegen die voor de experimenten gebruikt zullen worden zijn: Voorburg - Gouda (A12) en Lage Zwaluwe - Breda (A16). Deze zijn uitgekozen, omdat hier de spoorlijn vlak langs de autoweg ligt. Tijdens de proeven zullen deze weggedeelten voor alle autoverkeer gesloten worden. De vluchtstroken zijn toegankelijk voor toeschouwers.

Tussen 11.00 en 12.00 rijdt de AGV (= Automobile à Grande Vitesse) op en neer tussen Breda en Lage Zwaluwe. 's Middags van 14.00 tot 16.00 uur komt zij tussen Gouda en Voorburg in actie.





MAAK NU UW VERZAMELING COMPLEET

U bent nu ook maandelijks Spoorweg Journaal aan het verslinden maar heeft de smaak pas (te) laat te pakken gekregen? Dan niet getreurd want U kunt de oude nummers nog bijbestellen, maar haast U wel want de nummers 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 17, 18 & 19 zijn bijna uitverkocht. De nummers 01/86 t/m 13/88 kosten BF 170 / FL 9,- . De andere BF 200 / FL 11,-.

Le journal du chemin de fer



Maak voor de bestelling gebruik van de speciaal daarvoor bestemde kaart in het tijdschrift. Mocht die kaart ontbreken stuur dan een briefkaart naar Editions H.K., Aachenerstrasse 6, B 4700 EUPEN (B).