



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

Spoorweg 25 **JOURNAAL**

April 89

Speelgoedbeurs NEURENBERG 89
Vakwerk - Stoomritten met DB-locs in Nederland
Gbs goederenwagens - Wetenswaardigheden



Type 62 en modèle - R6 6 des CFF - NS 5000 - Cahier technique d'un modèle - Journal des nouveautés - Grand concours de modélisme - Surocity - Intéressant à savoir



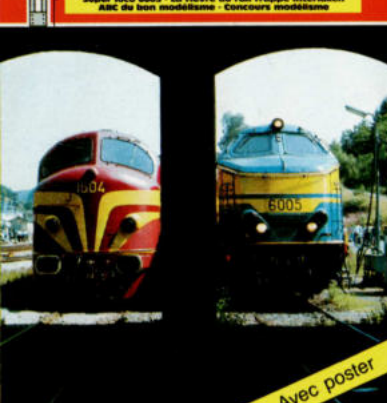
JOURNAL 16
du chemin de fer
FB 200

Locomotives à vapeur type 22 SNCB - CML - Voitures - Plan 0° 85
TGV Atlantique - Carres NS - Concours de modélisme - Vapeur en Afrique du Sud - ABC du bon modélisme



JOURNAL 21
du chemin de fer
FB 22 - FB 200

L'ABC du modélisme
Super loco 0001 - La fleur du rail tropique international
ABC du bon modélisme - Concours modélisme



JOURNAL 23
du chemin de fer
FB 32 - FB 200

Rétrospective 1988
Les locomotives "Garrat" - Le parc marchandises
CML - Grand concours international de modélisme



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,-.

November
01/1986
Spoorweg JOURNAAL
FL 9,80
FB 185
Le journal du chemin de fer



Spoorweg JOURNAAL 9/1986
FL 9,80
FB 170

VAN TWOLLE NAAR EMMEN - DE REIS VAN DE NABES - AFSCHEID VAN DE
"PACIFIC" VOERTUIG EN 92 - DE REIS VAN DE NABES - HET TYPE 33 VAN
HET MODELBOUWARTIKEL - HET TYPE 33 VAN DE NABES



Spoorweg JOURNAAL 07/1986
FB 185 - FL 9,80
Modelbouw



Spoorweg JOURNAAL 20/1986
FB 200 - FL 11,-
Groot in modelbouw
CML - NABES type 36 - 150 jaar spoorwegen bij NS
Volwerk - prachtige trein van MARLIS



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).

Inhoud

Stoomritten met DB-locs in Nederland	4
De PULLMAN-rijtuigen type „SUD EXPRESS”	8
De 5401 van de NMBS	10
Letzeburger Eisebunnen - deel 1	13
Een kwart eeuw elektrische traktie Brussel - Parijs	16
Een stukje Belgische lokomotiefgeschiedenis - Het type 28, later 27 19	19
Wittfeld accumulatoreinstel in HO	22
Vakwerk - Afl. 11	27
Goederenwagens : de gesloten Gbs	30
Nieuwe geschenkverpakkingen met oude treinen	33
40e Internationale Speelgoedbeurs Neurenberg 1989	38
Wetenswaardigheden	45

Waarde lezers,

Terwijl U deze regels leest hebben wij de speelgoedbeurs van Neurenberg alweer enige tijd achter de rug. U treft in dit nummer van SPOORWEG JOURNAAL een korte bespreking aan van de aldaar geïmpresenteerde nouveautés. Wij hebben met opzet voor een kort verslag gekozen, en wel om de volgende redenen.

Op de eerste plaats maakt de verschijningsdatum van ons tijdschrift het onmogelijk om het van de naald over „Neurenberg” te berichten. Wat dat betreft zijn onze geachte collega-uitgevers in 't voordeel en zij hebben zich meer dan voorbeeldig van hun taak gekwetend waar het op een verslag van de befaamde speelgoedbeurs aankomt.

Waarom zouden wij dan nog eens uitgebreid ingaan op nouveautés die de meesten onder U al kennen, hetzij via Uw winkelier hetzij via andere modelhobbytijdschriften?

Degenen onder U die zich aansluitend op Spoorweg Journaal verlaten hebben wij niettemin niet willen teleurstellen; vandaar toch een kort verslag over „NEURENBERG”. Zo is er ook ruimte genoeg overgebleven voor de gebruikelijke rubrieken en kan 't devies „voor elck wat wils” ook weer voor het onderhavige nummer gelden.

En nu : (al) weer veel plezier met SPOORWEG JOURNAAL.

H.K.

COVER : DB-loc 042 210 passert NS-loc 1210 bij het uitrijden van het hoofdstation van Groningen. De trein, bestaande uit Plan D-rijtuigen, vertrekt naar de Emslandstrecke en zal later via Hengelo worden teruggebracht, 10-04-'76.

Foto : Hans van Engelen

S.A. EDITIONS H.K. N.V.

Aachener Strasse 6

B-4700 EUPEN

Tel. 087/74.39.24

25/1989

**April
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

Hoofdreductie Nederland :

Huib van Keulen - Ger Moes (Modelbouw)

Hoofdreductie 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 Schmeitz, Paolo Cassini, 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 vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



1. DB-loc 041 334 arriveert in Venlo voor het ophalen van de NVBS-express naar Keulen en Bonn. Op de terugreis zal loc 003 268 de tractie verzorgen, 15-06-'69.
Foto : Harrie Peters

Stoomritten met DB-locs in Nederland

Nadat in 1958 de laatste NS-stoomlocs van de Nederlandse spoorstaven verdwenen waren, is het, behoudens Duitse stoom op de grensbaanvakken, lange tijd vrij stil rond het ijzeren paard in Nederland.

In de tweede helft van de jaren zestig leidt een aantal initiatieven tot een ware renaissance. We zien de opkomst van onder andere de Stoomtram Hoorn - Medemblik en de Stoomtram Goes - Borsele.

Voor een echte „stoomrit” op het hoofdspoor kan men in Nederland in die tijd niet meer terecht. De N.V.B.S. (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen), altijd al een groot organisator van allerhande excursies, zoekt zijn heil dan ook in het buitenland. Met name in West-Duitsland kunnen dan nog excursies worden georganiseerd met stoomloctypes, waarvan we nu alleen nog maar kunnen dromen.

Zo rijdt op 15 juni 1969 de NVBS-Express vanuit Venlo achter DB-locomotief 041 334-4 Duitsland in. Op 25 oktober van dat jaar is het spektakel nog groter : van Oldenzaal via West-Duitsland naar Venlo achter drie verschillende locomotieven. En passant zorgt de „Arbeitsgemeinschaft Eisenbahnkurier” voor een ware verrassing door op 14 september 1969 een trein te laten rijden van Emmerik naar Kleef via Arnhem - Nijmegen, getrokken door loc 18 323, een met een nieuwe ketel uitgeruste sneltreinloc van het type Badische IVh. Het doorslaande succes van al deze ritten vormt de basis voor de eerste grote stoomritten in Nederland na 1958.

De in 1971 jubilerende NVBS ziet een grote wens in vervulling gaan : twee grote rondritten, een op zaterdag 11 september en een op zondag 12 september door de Randstad. Trekkracht is een van de kolen-





2. Onder de grote seinbrug van Amsterdam CS rangeert 011 062 naar de jubileumtrein van de 40-jarige NVBS, 11-09-'71.

Foto : Harrie Peters

3. In volle vaart passeert 011 062 met z'n uit blokkedoorsrijtuigen en en CIWL-restauratie bestaande trein het landgoed Duivenvoorde bij Voorschoten, 11-09-'71.

Foto : Huub van Keulen





6. De Badische IVh 18 323 tijdens de stop in station Nijmegen. Links staan enige treinstellen van Mat. '46, 14-09-'69. Foto : Hans van Engelen

4. De publieke belangstelling voor stoomritten is gigantisch. Tussen de mensenmassa's op station Arnhem staat trots de 18 323 met z'n trein naar Nijmegen en Kleef, 14-09-'69. Foto : Harrie Peters



gestookte locs serie 01.10 van depot Rheine. Op deze dagen leert een groot aantal stoomliefhebbers/automobilisten wat het per auto achtervolgen van een stoomtrein op hoofdlijnen inhoudt. Het geleerde zou nog vele malen in praktijk gaan worden! Reeds op 27 mei 1972 kan men zijn geliefde sport opnieuw beoefenen : de Eisenbahnkurier komt met een heuse P8 ons land in. Loc 38 2383 (038 282) rijdt via Arnhem en Elst en de Betuwelijn naar Rotterdam. Men neemt zijn eigen kolen in een platte wagen mee, die de trein een merkwaardig silhouet geeft : stoomloc-platte wagenpersonenrijtuigen. Eén van onze fotografen maakt de plaat van zijn leven door tijdens een praatje met een seinhuiswachter langs de lijn te bewerkstelligen dat de trein voor een onveilig sein moet stoppen. Na het veilig trekken van dit sein komt de trein met veel stoomgeweld weer op gang. De latere SSN-loc 01 1075 (nu nog 012 075-8) maakt op 12 oktober 1974 kennis

5. Tegen een dreigende wolkenlucht zorgt de Pruisische P8 met het DB-nummer 38 2383 (038 282) voor een prachtig schouwspel bij het vertrek uit Kesteren, 27-05-'72. Foto : Harrie Peters



met de Nederlandse stoomliefhebbers door een NVBS-trein naar Rheine in Hengelo op te halen. In Duitsland wordt afscheid genomen van de serie 01.10, die op de zogenaamde Emslandstrecke haar laatste sneltreinen rijdt. Een half jaar later, op 3 mei 1975, kunnen we nogmaals afscheid nemen van de 01.10. Loc 012 055 rijdt op die dag Venlo binnen en verzorgt de tractie voor een rit voor een Duitse vereniging via Maastricht naar Luik en weer terug.

Fraai voorjaarsweer begeleidt de NVBS-Expres van 10 april 1976. Van Groningen wordt de uit Plan D-rijtuigen bestaande trein door loc 042 210 via Nieuwe Schans naar Duitsland gebracht. Daar bezoekt men onder andere het eindstation Norddeich Mole en de locomotiefdepots Emden en Rheine. Via Hengelo komt men weer terug in Nederland.

Op 15 januari 1977 organiseert de Deutsche Bundesbahn een tweetal ritten vanuit het Roergebied naar Winterswijk. Een laatste kans wordt op deze wijze benut: de spoorlijn Borken - Winterswijk staat op het punt gesloten te worden en de stoomtractie bij de DB beleeft zijn laatste jaar. Er worden vanuit depot Gelsenkirchen - Bismarck twee locs van de serie 44 ingezet. De eerste rit wordt gereden met de 044 508-0 (computernummer) en de tweede met de 44 434

(oude nummerplaten). Ondanks het sombere weer zijn de stoomfotografen massaal onderweg. De passagiers in de trein zijn voornamelijk Duitse gezinnen, die in Winterswijk een zaterdagje komen winkelen. De ritten van 1977 waren de laatste met stoomlocs van de DB, voordat in geheel Duitsland een „Dampfverbot” werd ingesteld. Pas bij het 150-jarig jubileum van de spoorwegen in Duitsland in 1985 werd dat voor enkele lijnen rond Neurenberg op-

geheven. De ontwikkelingen daarna zijn bekend: op vele DB-lijnen mogen weer stoomlocs rijden en er wordt flink gebruik van gemaakt! Met de stationering in 1989 van de locs 41 360 en 01 1100 in het Roergebied wordt de kans vrij groot dat er dit jaar weer DB-stoomlocs over Nederlandse rails zullen denderen. Autoachtervolgers kunnen weer in training gaan!

Peter van Dorp
Huib van Keulen



7. In Hengelo (0) staat 012 075 (de latere SSN-loc) klaar om de NVBS-trein naar Duitsland op te halen, 12-10-'74. Foto: Harrie Peters

De „Compagnie Internationale des Wagons-lits”



De PULLMANN-rijtuigen type „Sud-Express”

De „Sud-Express” was een van de eerste „Grands Express Européens” van de CIWL. Deze luxe trein reed dagelijks en was, wat het Franse gedeelte van de verbinding betreft, samengesteld uit salonrijtuigen in teak. En dan hebben we 't hier over de periode 1900 - 1926; in dat laatste jaar werd het materieel vernieuwd.

Te Irun, aan de Spaanse-Franse grens, waar breed- en normaalspoor elkaar ontmoeten, konden de reizigers overstappen in een trein voor Spanje en Portugal die dezelfde naam droeg maar was samengesteld uit slaaprijtuigen. Ook deze trein was eigendom van de CIWL.

De CIWL liet 12 rijtuigen bouwen die waren onderverdeeld in twee series :

- Serie 2737 t/m 2742, 1926 „Lorraine”, 24 plaatsen, zonder keuken
- Serie 2743 t/m 2748, 1926, „Lorraine”, 18 plaatsen, met keuken

Alhoewel er op de zijkanten van deze rijtuigen „voiture PULLMAN” stond, stonden ze bij de CIWL geregistreerd als „salonrijtuigen”.

Naderhand kwam er nog een serie van drie rijtuigen bij :

- Serie 2839 t/m 2841, 1926, „Dyle et Bacalan”, 32 plaatsen, met keuken

Deze serie werd in het jargon „SUD EXPRESS COMPLEMENTAIRE” genoemd (officieel bestond deze naam niet bij de CIWL). Deze rijtuigen werden op drukke dagen aan de „SUD EXPRESS” toegevoegd.

De kleurstelling aan de buitenkant was aanvankelijk het chique bruin/gebroken wit met gele biezen met de beroemde monogrammen en opschriften in brons. Met de introductie van de PULLMANN tweede klasse in 1932 werd het bruin gewijzigd in marineblauw. De „SUD EXPRESS” serie vormt in zekere zin een schakel tussen de salonrijtuigen in teak, de Britse PULLMANN van de PCC en de PULLMANN-series die nog zouden volgen.

1. Model van het restauratierijtuig n° 2839 van de serie „SUD EXPRESS” (ex WSPC), gebouwd door de firma FRANCE TRAINS. Foto : P. Casini

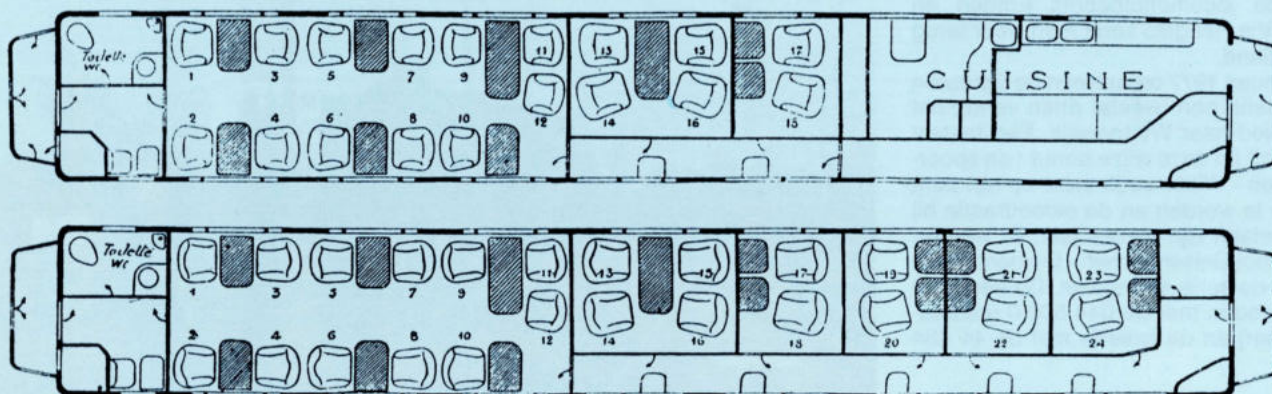
Van de PULLMANN's waar het in dit artikel over gaat waren de ramen nog in hout gevat, maar de bak was van staal en voor de kleuren van de buitenkant hadden de Britse PULLMANN's die op het continent hadden gereden als voorbeeld gediend.

Wat het inwendige aangaat liet de CIWL de helft van het „SUD EXPRESS” materieel in salons van 2 of 4 plaatsen indelen en de andere helft in 'n salon van twaalf plaatsen.

De „SUD EXPRESS”-nieuwe-stijl werd op 28 augustus 1926 te Biarritz geïntroduceerd en was als volgt samengesteld :

- Bagagewagen n° 1210
- Rijtuig PULLMANN 2839 met keuken („complémentaire”)

2. Technische tekening van een restauratierijtuig en een PULLMANN-rijtuig van de serie „SUD EXPRESS”. Document CIWL



- Rijtuig PULLMANN 2737 zonder keuken
- Rijtuig PULLMANN 2743 met keuken
- Rijtuig PULLMANN 2738 zonder keuken
- Rijtuig PULLMANN 2744 met keuken
- Bagagewagen n° 1211

Voor deze nieuwe verbinding beschikte de CIWL over vijftien personenrijtuigen en vijf bagagerijtuigen, die in dezelfde kleuren als de personenrijtuigen waren geschilderd : tien PULLMANN's en 4 bagagewagens waren tegelijkertijd in touw en de rest van het materieel stond opgesteld te Parijs en Hendaye (Frans-Spaanse grens).

Voor noodgevallen had de CIWL nog 4 teak salonrijtuigen achter de hand (de 2443 t/m 2446 gebouwd door Ringhoffer, Praag 1913).

De overige bagagewagens die in de „SUD EXPRESS“ figureerden, droegen de nummers 1108, 1110 & 1133 en waren gebouwd in 1898 en 1902 door CGC. Ze hadden een bak van teak.

Officieel bestond de „SUD EXPRESS“ van 22 augustus 1926 tot 3 september 1939. Na de Tweede Wereldoorlog werd de verbinding hersteld, maar de besproken rijtuigen maken dan afzonderlijk deel uit van treinen die uit allerlei type rijtuigen waren samengesteld.

De rijtuigen van de kleine „Complémentaire“ serie werden vanaf 1930 omgebouwd tot restauratierijtuigen met 42 plaatsen. Na WO II werd er van het restant van het „SUD EXPRESS“-materieel ook het nodige omgebouwd. Dit hing nauw samen met het verdwijnen van luxe-treinen die geheel uit PULLMANN-rijtuigen waren samengesteld.

Van de twaalf rijtuigen werden er tien tot restauratierijtuig omgebouwd; het lot was sommige van hen zeer goed gezind. De PULLMANN's 2742, 2743 en 2744 verbleven enige jaren in Algerije maar keerden tussen 1953 en 1957 naar Frankrijk terug.

Zeven rijtuigen werden omgebouwd voor breedspoor zodat ze hun loopbaan in Spanje en Portugal konden voortzetten, waar ze trouwens nog steeds dienst doen, zij 't in steeds mindere mate. Het betreft hier de ex-PULLMANN's 2737, 2738, 2739, 2742, 2745, 2746 en 2747.

De 2748 maakt tegenwoordig deel uit van de koninklijke trein van de koningin der Nederlanden. Ook de 2741 is van de slopershamer gered; tijdens een



3. Detailopname van de PULLMAN 2841 (FRANCE TRAINS).
Foto : D.P.

openbare verkoop van rollende materieel van de CIWL is deze te Monte Carlo door de Zwitserse firma INTERFLUG AG Zürich van de heer Glatt opgekocht (hier werden trouwens ook andere PULLMANN's en LX-slaaprijtuigen te koop aangeboden). Dit rijtuig is in z'n oorspronkelijke staat hersteld en vertegenwoordigt weer „La belle époque“ in al haar glorie. Jammer wel dat de afwerking van het interieur niet helemaal „comme il faut“ is.

De modellen

Deze kleine serie PULLMANN rijtuigen heeft slechts een - Franse - constructeur geïnspireerd : de firma FRANCE TRAINS, die helaas ter ziele is.

Deze bouwer verdient een pluim vanwege de grote kennis van de prototypes die uit de modellen spreekt. FRANCE TRAINS had eigenlijk maar één gebrek : het was zijn tijd vóór vooruit, want de belangstelling die er nu voor het materieel van de CIWL bestaat heeft zich voornamelijk na de ondergang van deze firma ontwikkeld.

In vergelijking met twintig jaar terug is de modelspoorhobby tegenwoordig de kinderschoenen duidelijk ontgroeid : modelspoorders lezen meer, ze documenteren zich, kortom : men weet nu

veel beter dan toen waarom men tot de aankoop van een bepaald model besluit.

FRANCE TRAINS heeft modellen gefabriceerd van PULLMANN-rijtuigen die behoorden tot de serie „SUD EXPRESS COMPLEMENTAIRE“. Catalogusnr. 321 betreft een model van de 2841 met keuken. De kleurstelling van het model is echt heel mooi (en dat is niet zo simpel geweest, gegeven de twee kleuren van de bak, de gele biezen en de inscripties). Nr. 300 is een model van de tot restauratiewagen omgebouwde 2839. Dit model is niet zo spectaculair als het vorige, maar mag er desalniettemin wezen. Het interieur is zoals het hoort en dat geldt eveneens voor de -type P- draaistellen. De assen van de modellen zijn donker, de flenzen van de wielen zijn vrijwel conform de NEM-norm : allemaal details die er tezamen voor zorgen dat we hier met waarlijk grootse modellen van doen hebben.

P. Casini

4. Het PULLMAN-rijtuig 2841, type WSPC „SUD EXPRESS“. Model van FRANCE TRAINS.

Foto : P. Casini





De 5401 van de N.M.B.S.

Vanaf de zomerdienstregeling van 1957 werden op de verbinding Brussel-Parijs kortere rijtijden voorzien. Naast de pas ingebruikgenomen nieuwe NS/SBB TEE-stellen op deze lijn, ging de NMBS de treinen nrs. 116 & 129 rijden.

Om de afstand van 310 km tussen Brussel-Zuid en Paris-Nord te kunnen afleggen in de voorziene 3.30 u voor trein 116 en slechts 3.20 u voor trein 129, diende men twee lokomotieven van het type 204 (nu reeks 54) voor deze treinen te spannen.

De N.M.B.S. had daartoe 4 lokomotieven van het type 204 laten bouwen bij „Anglo-Franco-Belge”. De eerste, de 204.001, werd in dienst genomen op 24.1.1957, en toegewezen aan de stelplaats Schaarbeek. Het type 204 (reeks 54) verschilde van het type 202 (reeks 52) door een gewijzigde overbrengingsverhouding, die een maximumsnelheid van 140 km/u toeliet. Op 4.2.1957 werd de pasgeleverde 204.001 voor een trein van 5 rijtuigen, met een gezamenlijk gewicht van 240 ton, gespannen. Met deze samenstelling werd tussen Brussel en Gent een proefrit gereden, waarbij over een

afstand van 6 km een snelheid van 150 km/u aangehouden werd.

Iets later werden op de verbinding Brussel - Keulen eveneens de 204's ingezet. Om deze inzet te kunnen verwezenlijken waren de voorheen geleverde loks 202.015 tot 202.018 omgebouwd om ook de snelheid van 140 km/u te kunnen halen. Bij deze ombouw werden ze omgenummerd tot 204.005 tot 204.008, en eveneens toegewezen aan de stelplaats Schaarbeek.

Door de levering van de types 200 en 205 (reeksen 51 en 55) in 1961, en de invoering van de elektrische tractie op de lijn Brussel-Parijs vanaf september 1963, werden de types 204 uit de internationale dienst verdreven. De 204'en werden vervolgens ingezet op de niet-geëlektrificeerde hoofdlijnen. Op 15.2.1965 werd de 204.001 overgeplaatst naar Stockem waar de lok ging rijden in de beurtregeling van de types 202 en 203. Op 26.5.1978 verhuisde de intussen tot 5401 omgenummerde lok naar Ronet waar hij nog steeds verblijft.

Deze stelplaats zette de lok in zowel in de rei-

zigersdienst op de lijn Namen-Dinant als in de goederendienst op de Athus-Maaslijn.

Nu slijt deze lok zijn laatste dagen als klusloos voor het slepen van werk- en bouwtreinen.

Max Delie

MÄRKLIN 5401

MÄRKLIN bracht deze lok onlangs op de markt. Het grote verschil met de vroegere versie als 204.008 is de aanwezigheid van de dubbele koplampen en vanzelfsprekend de nummering als 5401. Over de oersterke uitvoering en voorbeeldige rijeigenschappen hoeven wij niets te schrijven, deze zijn overbekend. Een klein schoonheidsfoutje is de aanwezigheid van twee handgrepen op de neus van de lok. Deze zijn afkomstig van de Luxemburgse versie (CFL type 1600) waar deze handgrepen in tegenstelling tot de Belgische reeks 54 wel aanwezig zijn. Om het model van de 5401 in overeenstemming te brengen met de uitvoering van het grote voorbeeld kunnen deze handgrepen met een tangetje voorzichtig (om de schildering niet te beschadigen) uit hun houders getrokken worden. De gaatjes vult men op met overschotjes van plastic (afkomstig van huisjes e.a.) met een dikte van 8/10 mm. Wanneer de gaatjes gedicht zijn tipt men deze aan met een fijn penseeltje en de Humbrol verf nr. HS 205 „FOLIAGE” en het model is klaar.

1. + 2. De 5401 die model stond voor de MÄRKLIN reproductie in HO in zijn thuishaven „Ronet”.

3. Men zou kunnen stellen „Grootheid en verval”! de machtige 5401 gedegradeerd tot werkloos voor een bouwtrein bij de electrificatie van de lijn Namen - Dinant.

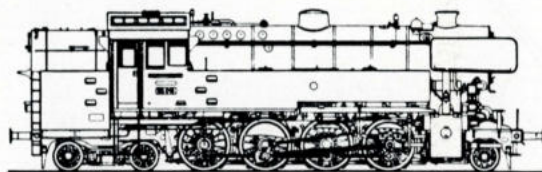
Alle foto's : Max Delie

4. Model van de 5401, uitgevoerd door MÄRKLIN.





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



TREINSHOP Guido Olaerts

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

ledere 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

De catalogus ('89) met alle nieuwigheden van de grote merken is vanaf heden verkrijgbaar voor de prijs van BF 120,- + porto.

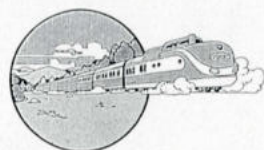
Bij aankoop van materiaal ter waarde van BF 5000,-

ONTVANGT U DEZE CATALOGUS GRATIS.

Le catalogue avec toutes les nouveautés des grandes marques est à votre disposition aux prix de 120 FB + frais de port.

CATALOGUE GRATUIT LORS DE TOUT ACHAT DE PLUS DE 5000 FB.

REEKS 20 NMBS MATH-TRAINS



*Prestige modellen, volledig afgewerkt en geschilderd.
Op schaal, getrouwe weergave van alle details.
CANON-motor met vliegwiel.
Van richting wisselende belichting. Wisselstroom et gelijkstroom uitvoering.
NEM-koppeling.
BEPERKTE EN GENUMMERDE SERIE,
GELEVERD MET CERTIFICAAT VAN OORSPRONG. Korting op alle modellen bij voorintekening.*

MATH-TRAINS – Rue Georges Bodart, 49 – 6778 MUSSON



1. Ook in onze jaren heeft het station van de stad Luxemburg zijn internationale allure behouden. SNCF-loc 15 002 staat met 17 rijtuigen van de Italiaanse spoorwegen klaar voor vertrek naar Sicilia. Rechts CFL-loc 3619 met een binnenlandse trein, 08-08-'81.
Foto : Pierre de Greeuw

Letzeburger Eisebunnen - Deel 1

1. Algemeen

Misschien herkent U bovenstaande naam van een Europese spoorwegmaatschappij niet? Het zou mij niet verwonderen, ikzelf heb ook even met de ogen staan knipperen bij het lezen van deze woorden op rijtuigen en locomotieven.

Het betekent Nationale Spoorwegmaatschappij van Luxemburg, geschreven in de originele landstaal van het groothertogdom. De officiële afkorting in de Franse voertaal van het land is CFL, hetgeen betekent „Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois”. In een reeks korte artikelen wil ik U nader kennis laten maken met het normaalbedrijf van Luxemburg.

Over het algemeen is en wordt er niet veel geschreven over de spoorwegen in dit schitterende landje. Naar de oorzaak hiervan kan men alleen maar gissen. Een veelgebruikt Nederlands spreekwoord luidt „Onbekend maakt onbemind”: is het misschien te dichtbij voor ons, lijkt het bedrijf te klein en daardoor misschien oninteressant? Een korte studie en een paar bezoeken leren het tegendeel. Er zijn een aantal redenen op te noemen die de CFL tot een zelfs zeer interessant bedrijf maken:

1. De geografische ligging van Luxemburg,

ingesloten door België, Duitsland en Frankrijk.

2. De grote hoeveelheid zware industrie die men in het zuiden aantreft.

3. De veelzijdigheid van rijdend materieel dat van het net gebruik maakt, temeer daar het bedrijf in vele opzichten een transitfunctie uitoefent voor de omliggende landen. In het station van de stad Luxemburg kunt U

tegelijktijd tractie voertuigen van de CFL, de DB, de SNCF en de NMBS aantreffen. In 1947 nog kende het land 390 km aan normaalspoorlijnen en ruim 150 km smalspoor. Het smalspoor is helaas geheel verdwenen, van het normaalspoor resteren nog 264 km. Verdere sluiting van trajecten is niet voorzien, wel zijn er vergevorderde plannen om de nationale luchthaven van de hoofdstad



2. D-loc 1601 in zijn oorspronkelijke uitvoering op het emplacement van Gouvy. Het meest opvallende detail wordt gevormd door het later verwijderde rooster voor de cabineramen, 1958.

Foto : Roger Vissers



Luxemburg op het spoorwegnet aan te sluiten.

2. Kort historisch overzicht

De eerste plannen voor de aanleg van spoorlijnen in Luxemburg dateren van omstreeks 1845. De omringende landen hebben in die tijd al verschillende trajecten in gebruik en naderen tot aan de grenzen van het groothertogdom.

Diverse personen en ondernemingen onderzoeken de mogelijkheden om spoorlijnen aan te leggen met uiteraard ook verbindingen naar de buurlanden. Uiteindelijk wordt in 1846 het eerste contract ondertekend voor de verbinding van Aarlen, waar op dat moment het Belgische spoor eindigt, naar de stad Luxemburg.

Via langdurige onderhandelingen komen ook de lijnen naar het Duitse Trier en Longwy in Frankrijk tot stand. De plannen voor de aanleg van de zogenaamde „Noordbaan” vanuit de stad Luxemburg via Ettelbrück en Troisvierges naar Gouvy in België worden in 1855 definitief en in grote lijnen

is daarmee de basis gelegd voor het nu nog bestaande spoorwegnet. In 1857 wordt de eerste officiële Luxemburgse spoorwegmaatschappij opgericht, deze draagt de afkorting „GL”.

Deze letters staan voor „Société anonyme royale grand-ducale des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg”. De eerste trein van deze maatschappij rijdt op 11 augustus 1859 haar openingsrit vanuit het station Luxemburg naar de Franse grens, de andere baanvakken worden met korte tussenpozen geopend. Tenslotte wordt in 1866 de noordelijke lijn tot Troisvierges in gebruik genomen, de grensoverschrijdende verlenging naar Gouvy vindt een jaar later plaats. De totale lengte van het net bedraagt op dat moment ca. 200 km. In 1868 aanschouwt een tweede maatschappij het levenslicht en wel op initiatief van diverse grote industrieën in het zuiden van het land alsmede enkele notabelen. De naam van deze maatschappij was „Chemins de fer Prince Henri” afgekort „PH”.

Gezien de herkomst en belangen van de in-

3. CFL-stoomloc 5505 (van het oorlogstype 42 van de Reichsbahn) rangeert in Athus, 1958.

Foto : Roger Vissers

itiatiefnemers die tot oprichting van deze maatschappij besluiten, is het niet verwonderlijk dat de PH zich in het bijzonder richt op de industrieën in het zuiden. De eerste lijn die aangelegd wordt is dan ook het traject van Bettembourg over Esch naar Pétange; de lijnen van Klein Bettingen naar Colmar alsmede van Diekirch via Echternach naar Grevenmacher volgen. In totaal behelst dit zo'n 150 km.

Voor de aansluitingen op en het vervoer voor de zware industrie doen een hevige concurrentiestrijd tussen de GL en de PH opvlammen. In 1882 wordt door ingrijpen van de regering een einde gemaakt aan deze onderlinge vete en wordt de buit tussen beide opgedeeld. Het vervoer over de rails neemt gestadig toe en om deze groei op te kunnen vangen worden emplacementen uitgebreid en vele fabrieken etc. op het spoorwegnet aangesloten.

De Eerste Wereldoorlog gooit dan roet in het eten en brengt de groei enigszins tot stilstand. Na de Eerste Wereldoorlog krijgt de staat meer en meer bemoeienis met beide spoorwegmaatschappijen, diverse pogingen om tot de oprichting van één nationaal bedrijf te komen stranden telkensmale vanwege de sterke onenigheid tussen beide maatschappijen.

De verschillende invloeden van de omliggende buitenlandse spoorwegmaatschappijen, die alle een gedeeltelijk belang hebben in de GL en de PH zijn daar in niet onbelangrijke mate debet aan. Toch weet de regering een voorlopige schikking tussen de partijen te bewerkstelligen; de kosten die uit deze schikking voortvloeien komen bijna geheel voor rekening van de staat. Als in 1939 door de dan heersende politieke toestand het kolen- en cokestransport, tot dan de belangrijkste te vervoeren transportartikelen, bijna tot stilstand komt moet door de spoorwegen de buikriem flink aangehaald worden.

En weer herhaalt de geschiedenis zich op dat moment: de Tweede Wereldoorlog breekt uit. Luxemburg heeft een hevige strijd gekend, hetgeen niet in de laatste plaats door de geografische ligging komt. Als op 10 september 1944 het land bevrijd wordt van het overheersende juk is van het totale spoorwegbedrijf niet veel meer over. Bijna alle bruggen zijn gebombardeerd, emplacementen volkomen vernield en ook het rijdend materieel is in de strijd niet ontzien. In 1946 sluit de regering met de SNCF en de NMBS contracten af voor de exploitatie van het spoorwegbedrijf met als hoofddoel de oprichting van een nationale spoorwegmaatschappij. De naam van deze onderneming wordt CFL.

De GL ligt echter flink dwars en probeert voor haar gedeelte en eigendommen een hogere vergoeding los te krijgen dan haar door de Staat geboden wordt. De PH-aandeelhouders geven de strijd vrij snel op en sluiten zich al in 1948 aan bij de CFL. De staat weet in 1949 meer dan de helft van het GL-aandelenpakket in handen te krijgen en zo wordt het verzet dan toch gebroken en gaat de GL ook daarin op. Hiermede is het besluit van 1946 geheel werkelijkheid



4. SNCF-stoomloc 151.TC.752 loopt Athus binnen uit de richting Frankrijk, 1958. Foto : Roger Vissers



5. E-loc 3609 rangeert te Dundelange-Usines met de fabrieksinstallaties als spookachtig decor, 25-06-'84.

Foto : Gerard Zuurendonk

geworden en is er sprake van de Nationale Spoorwegmaatschappij van Luxemburg, afgekort „CFL”.

3. De CFL vanaf 1949 - heden

Nu alle hindernissen voor de echte wederopbouw van het spoorweginfrastructuur weggenomen zijn, kan de directie aan een groot moderniseringsprogramma beginnen. Grofweg gezegd bestaat dat uit de volgende onderdelen :

1. Vernieuwing van het locomotieven-, rijtuig- en goederenwagenvoortuigenpark.
2. Het centraliseren en moderniseren van het seinwezen, temeer daar de meeste seinhuizen in de oorlogsjaren vernield zijn.
3. Rationalisatie van het gehele net waarbij het sluiten van onrendabele lijnen een onontkoombare eis is.

Het meest belangrijke uitgangspunt bij al deze plannen is het verminderen van het personeelsbestand, daar dit veruit de grootste kostenpost vormt. Iedere besparing daarop is welkom. Voor de goederendienst worden de oudste in dienst zijnde typen stoomlocomotieven vervangen door nieuwere typen. Vooral de Duitse oorlogsseries 42 en 52 die ook in de jaren na de oorlog nog volop gebouwd worden komen hiervoor in aanmerking. Van deze typen worden respectievelijk 21 en 20 exemplaren aangeschaft. Ten behoeve van de reizigersdienst worden railbussen en dieseltreinstellen geleverd, in een later stadium volgen diesellocomotie-

ven voor de reizigers- en goederendienst. Als de plannen voor electrificatie vaste vorm krijgen en tot uitvoering komen wordt zelfs een twintigtal franse elocs aangeschaft. Weer later komt het eerste elektrische treinstel.

De electrificatie van diverse baanvakken is een van de belangrijkste naoorlogse beslissingen geweest. Omdat België en Frankrijk de rijdraad al tot op de grensstations hebben hangen kan Luxemburg eigenlijk niet achterblijven daar het anders geheel geïsoleerd zal raken. Ook het vervoer van goe-

deren afkomstig van de zware industrieën in het zuiden van het land maken elektrische tractie noodzakelijk.

In dit eerste deel heeft U een zeer globale indruk kunnen krijgen van de Luxemburgse spoorweghistorie en de eerste moedige maar moeizame schreden van de CFL. In deel twee zullen wij U uitgebreider kennis laten maken met het verdere verloop, zoals dat vanaf het begin van de jaren vijftig plaatsvindt.

Harrie Peters



6. Langs de perrons van Athus ontmoeten we De Dietrich-motorwagen 04 van de CFL en dieselmaterieel van de Franse spoorwegen (SNCF), 1958.

Foto : Roger Vissers



1. De nu reeds verschromte BB 30001 kwam in augustus 1964 nog dagelijks op bezoek in Brussel-Zuid.

Foto : Max Delie

Een kwart eeuw elektrische tractie Brussel-Parijs

Vijfentwintig jaar geleden, op 9 september 1963, werd de elektrische verbinding Brussel-Parijs ingehuldigd.

De 150.012 (nu 1505) bracht zonder stop aan de grens de openingstrein van Parijs naar Brussel, met aan boord de ministers van verkeer van beide landen. Zij en andere hoogwaardigheidsbekleders werden nadien op het Brusselse stadhuis ontvangen. De uit acht rijtuigen bestaande trein, die door de 150.012

getrokken werd, was eigenlijk de tweede elektrische trein. Want, op de inhuldigingsdag was reeds even daarvoor de Franse BB 26001 vertrokken met elf rijtuigen aan de haak.

Een interessante anecdotie is wel dat s'avonds op de terugweg naar Parijs, de trein getrokken door de 150.012 eerst vertrok, en wel met 14 rijtuigen. De reden was dat op de heenreis de BB 26001 moeilijkheden had gehad doordat er zich ongewoon hoge temperaturen had-

den voorgedaan in de elektrische installatie. Bij deze gelegenheid was ook de 150.011 (nu 1504) tentoongesteld te Parijs, en kon daar door het publiek bezichtigd worden.

De Franse BB 26001 en 26002 werden in april 1964 omgenummerd in BB 30001 & 30002. In 1964 kwamen dan de Franse meerstroomlocs CC 40100 op de sporen. Het zou maar liefst vijf jaar duren vooraleer deze locs rijvaardig waren. Ontelbaar waren de treinen op het Franse net met éénstroomlocs op kop.

In Quévry werd bij een speciale tussenstop van loc gewisseld in de jaren 1964 - 1969. Nu geven de Franse CC 40100-en, en de van deze loc afgeleide Belgische reeks 18, geen problemen meer. De laatste periode voor de volledige voltooiing van de elektrifikatie op het Belgische gedeelte Brussel-Quévry, bood zeer interessante treinbespanningen. Van zondag 26 mei 1963 (eerste dag van de elektrische exploitatie van het lijngedeelte Braine-le-Comte / Mons (s'Gravenbrakel/Bergen), tot zaterdag 13 juli 1963 werden de internationale treinen (behalve de TEE's) getrokken door een type 150 (reeks 15), gekoppeld aan een type 204 (reeks 54). Reden hiervoor was dat de 204 (toen van de stelplaats Schaarbeek) de trein op het nog niet elektrisch bereden baanvak Mons-Quévry, moest duwen (ja de 204 duwde de 150!!!) en van remlucht bevoorraden. Het baanvak Mons-Quévry werd vanaf zondag 14 juli 1963 voor de exploitatie met elektrische



2. Een interessant voorbeeld voor de modelbaan. De 150.012 gekoppeld met een 204 (zie tekst) klaar voor vertrek in Brussel-Zuid.

Foto : Max Delie, 7-6-1963



3. De toen nog nieuwe 150.011 stond reserve in Brussel-Zuid op 7-6-1963.

Foto : Max Delie

traktie vrijgegeven. Vanaf 1 september 1963 werden de eerste TEE's elektrisch gereden. Daarover volgt in een later artikel meer. Vanaf 1 januari 1988 werden de locomotieven van de reeks 15 niet meer op het Nederlandse net toegelaten wegens het ontbreken van de ATB-uitrusting. (ATB = automatische treinbeïnvloeding). Vanaf 24 januari 1988 werd voor deze loks een nieuwe dienstregeling opgesteld waarbij dagelijks (behalve op zondag) een rit naar Parijs op het programma staat. Hierbij geven wij U de huidige dienstregeling voor de reeks 15.

Max Delie / Paul Jacops

Trein	Van	Naar	Vertr.	Aank.
529	Welkenraedt	Oostende	05.09	08.09
3402	Welkenraedt	Vorst-rijtuigen	06.44	08.50 (1)
330	Luik	Parijs-Noord	07.00	11.11 (2)
508	Oostende	Welkenraedt	09.34	12.33
538	Welkenraedt	Oostende	14.09	17.09
4402	Vorst-rijtuigen	Welkenraedt	16.40	18.56 (1)
86	Brussel-Zuid	Parijs-Noord	18.38	21.12 (3)
519	Oostende	Welkenraedt	20.34	23.33
243	Parijs-Noord	Luik	23.15	04.08 (1)

(1) rijdt niet op zaterdag en zondag

(2) rijdt niet op zondag

(3) rijdt niet op zaterdag

PS : Op zaterdag en zondag staat een lok in reserve te Welkenraedt.

4. De 1503 heeft niet alleen zijn gele jas verloren maar ook zijn diensten naar Nederland. Met neergelaten stroomafnemers reed de 1503 onder de stroomsluis van Roosendaal in augustus 1983.

Foto : Max Delie



**UNIEK
IN DE
ACHTERHOEK**

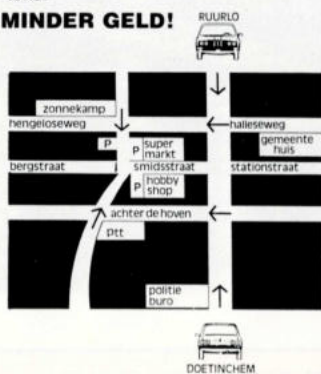
**zelfs onze prijzen
zijn op schaal**

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** seinen. 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 lok.

DUS MEER PLEZIER VOOR MINDER GELD!

**HOBBY
SHOP
MODELBOUW**



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

**Schneider
Modellbahnzubehör**

KLEIN MODELLBAHN



s.p.r.l.

Institut J. DUPUIS

Rue de Sart 67

B-1490 Court St Etienne

Tel. 010/61.23.87



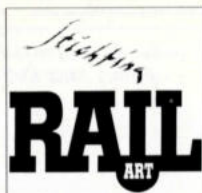
**VERKOOP
INKOOP
INRUIL
REPARATIE**

TREINEN SPECIAALZAAK



**FLEISCHMANN
FMZ
MÄRKLIN
DIGITAL
ARNOLD
DIGITAL**

KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL ☎ 04459-1261



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,...
- hoek vitrines 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 wagons 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., wo. 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. Een originele versie van de BR 52 (52 1975) met kondensatietender, gefotografeerd door K.J. Harder te Winterslag, mei 1944. Deze lok verliet ons land tijdens de terugtocht van de Duitsers en verdween uiteindelijk ergens in Polen.
Foto : collectie Max Delie

Een stukje Belgische lokomotiefgeschiedenis

Het type 28, later 27. (Ex.-BR.52 Kondenz)

Op het einde van de Tweede Wereldoorlog werden door de terugtrekkende Duitse troepen drie lokomotieven BR 52 Kondenz op het Belgische grondgebied achtergelaten. (BR = Baureihe = Type. Kondenz = lok met kondensatie-inrichting voor de afgevoerde stoom).

Daar dit type lokomotief ook op schaal HO werd uitgebracht door het merk PIKO (vroeger Gützold) is het voor de modelspoorwielgeliefhebber interessant te weten in welk historisch verantwoord tijdperk deze lokomotief op de modelbaan kan ingezet worden.

De versie die in HO beschikbaar is, is die met de korte kondensatietender, en komt dus maar overeen met één van de achtergebleven loks : de 52 1992, of de latere 2802 en vanaf 1.1.1946 de 27.002.

De Belgische geschiedenis van deze drie Kondenz-lokomotieven ziet er als volgt uit :

De 52 1973 van de DR werd de Belgische 2800, vervolgens 27.003

Deze lok werd door de Engelse troepen gevonden in Houthalen waar hij beschadigd afgesteld stond. De machine werd eerst naar Winterslag gesleept, en onderging daar de eerste herstellingen. Vervolgens

zorgde de stelplaats Hasselt er voor dat de lok volledig rijvaardig werd gemaakt. Eens hersteld vertrok hij naar Brussel, waar hij door de „United States Transportation Corps” gebruikt werd voor de bevoorrading van de troepen en voor het trekken van verlofgangerstreinen op de lijn Aken - Brussel. Op 25.9.1944 werd deze lok aan de N.M.B.S. overgedragen.

De 52 1977 van de DR werd de Belgische 2801, vervolgens 27.001

Deze lokomotief werd op 21 juli 1944 door gewapende weerstanders tot stilstand gebracht te Leignon, op de lijn 162 tussen Marloie en Namen. Nadat het Duitse personeel van de lok gehaald was, - want de 52-Kondenz werd uitsluitend door Duits personeel bestuurd -, werd de machine zonder personeel op volle kracht teruggestuurd. Te Ciney botste hij op trein 236, bespand met de 1010, die aan het perron stond te wachten. Het type 10 werd tot aan de rookkamer ingedrukt. Een goederenwagen die achter de lok hing werd totaal vernield, en het eerste rijtuig daarachter werd ingedrukt. Hierbij vielen 7 gewonden te betreuren waarvan een ernstig. De stoker en de hoofd-treinwachter raakten eveneens gewond. Er werd eerst aan getwijfeld om de 1010 te herstellen. Doch in juli 1945 werd deze door Cockerill weer bedrijfsklaar gemaakt. De 52

1977 was dus danig beschadigd dat aan een herstelling niet te denken viel. De lok werd op wagens geladen en naar Salzinnes afgevoerd waar hij volledig gedemonteerd werd. De diverse onderdelen werden in 1950 op platte wagens geladen en zo terug naar Duitsland gezonden. Op papier kreeg deze lok eerst het nummer 2801, vervolgens op 1.1.1946 het nummer 27.001. Het is dus overduidelijk dat deze lok nooit enige dienst verricht heeft onder zijn Belgisch nummer.

De 52 1992 van de DR werd de Belgische 2802, vervolgens 27.002

Deze lokomotief werd in rijvaardige staat door de Amerikaanse troepen aangetroffen op de lijn Namen - Luik, en aanstonds ingezet op de lijnen Jeumont - Charleroi, Gembloux - Landen, Namen - Luik - Pepinster en Bergen - Brussel - Hasselt. Op 25.9.1944 werd deze lok eveneens aan de N.M.B.S. overgedragen.

Inzet bij de N.M.B.S.

De inzet in België werd belemmerd doordat er geen draaischijven voorhanden waren die deze lange loks konden draaien. Dit diende steeds op een keerdriehoek te geschieden. De stelplaats Schaarbeek waar deze loks verbleven, zette ze vooreerst in



2. Zicht op de tender van lok 27.002.

Foto : Max Delie

Zwitserland verbleven terug te halen. Hier-voor werd beroep gedaan op de N.M.B.S. Wonderlijk is dat de Franse autoriteiten wel vrije doorgang wilden verlenen maar geen bevoorrading in kolen of water op hun grondgebied wilden toestaan. Voor deze opdracht kwamen dan ook alleen de Kondenz loks in aanmerking. De ganse condensatie-inrichting die op deze loks aangebracht was had immers tot doel om afstanden van 1000 km af te leggen zonder water te hoeven innemen.

De twee rijvaardige 28-ers met extra kolen-wagens aan de haak ondernamen de lan-ge tocht over Culmont-Chalinderey naar Basel. Deze grote omweg was noodzake-lijk omdat er in de Elzas noch rond Colmar enig spoorverkeer mogelijk was. Tot slot, hieronder een tabel met enkele gegevens over deze drie lokomotieven.

Het type 28 in model

Alhoewel het model van de 52 Kondenz van PIKO (het vroegere Gutzold) een mooie uit-gangsbasis vormt werden aan deze de vol-gende wijzigingen en verbeteringen aangebracht.

- Monteren van kleine windleiplaten van het type „Witte”.
- Vervangen van de gummibuffers door buf-fers van DGH of ROCO.
- Verwijderen van de op de ketel aangego-ten leidingen en deze vervangen door vrij-lopende leidingen;
- idem wat de handgrepen betreft.
- Beschermkast boven op de pompen aan-brengen.
- Koppeling tussen lok en tender inkorten.
- Nieuwe koppelingen aanbrengen aan de voorzijde van de lok en achterzijde van de tender.
- Echte kolen aanbrengen op de tender.
- De lok schilderen : lichtgrijs (Humbrol nr. 64-mat) voor de bovenbouw en middelgrijs (Humbrol nr. 27-mat) voor het onderstel.
- De gele nummers aanbrengen.

Opmerking

Dit artikel kon slechts samengesteld wor-den dank zij de medewerking van J. Cas-sier, M. Hennequin en R. Huysman. Voor de foto's dank ik K.J. Harder (D), R.C. Ri-ley (G.B.) en H. Waldorp (NL).

Max Delie

Origineel nummer	Eerste nr.NMBS	Nr.NMBS 1.1.46	Tender Soort	Nummer	In bestand NMBS	Verblijf-plaats	Terug aan DB
52 1973	2800	27.003	3'2'T16	40002	25.9.44	Schaarbeek	22.6.50
52 1977	2801	27.001	3'2'T16	40003	7.10.44	Salzannes	6.50
52 1992	2802	27.002	2'2'T16	40001	25.9.44	Schaarbeek	22.6.50

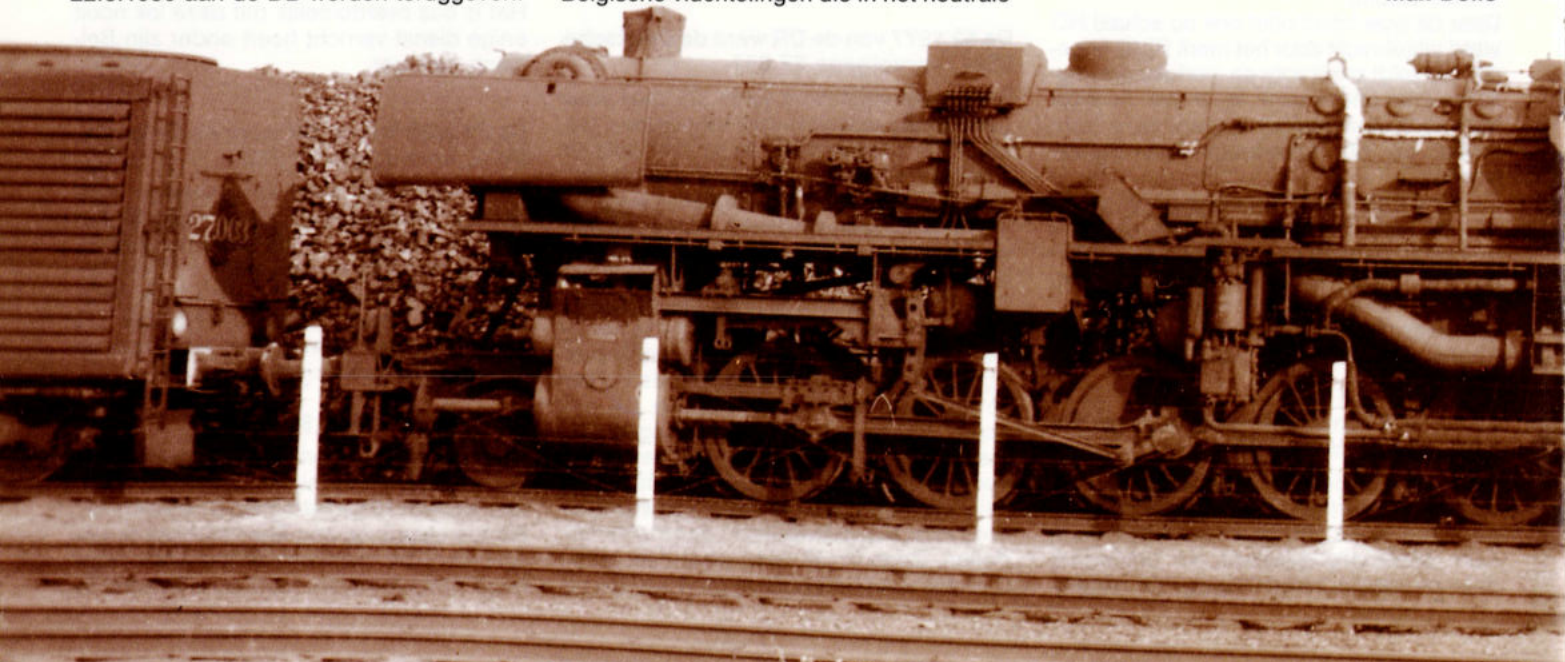
op de lijn Brussel - Gent St.Pieters en Brus-sel - Luik (met keren te Angleur) of verder naar Verviers met keren op de driehoek Verviers-Ouest/Verviers-Central. Eén dienst is ons bekend : trein SD 2769 en D 8561 met vertrek te Brussel-Noord om 17.06 u. over Jette en Denderleeuw naar Kortrijk dat eerst na 3 uur rijden om 20.17 u. bereikt werd. In Kortrijk werd overnacht en s'ande-rendaags werd detegentrein nr. 8520 met vertrek te Kortrijk om 06.03 u. naar Brussel-Noord gebracht met aankomst om 08.30 u. In de zomerdienstregeling van 1945 reden de 28-ers mede in de dienstregeling van de types 31 van Schaarbeek. Deze dienstregeling bestond uit 2/3 reizigerstreinen en 1/3 goederentreinen tussen de verscheide-ne vormingsstations van het Brusselse. Tij-dens het jaar 1945 legden de 28-ers 35908 km af met een daggemiddelde van 147 km, en waren ze 244 dagen in dienst.

Kort na de winterdienstregeling van 1945 in de maanden november en december werden ze afgesteld en stonden ze jaren-lang te Schaarbeek te roesten tot ze op 22.6.1950 aan de DB werden teruggeven.

Alhoewel ze op 1.1.1946 het typennummer 27 kregen en dit nummer op de lok's aan-gebracht werd, hebben ze nooit met hun typennummer 27 enige dienst verricht. Dit beperkt de inzet op de modelbaan tot de pe-riode van 25.9.1944 tot einde 1945. Wat de kleuren betreft heeft de modelbou-wer het nu eens makkelijk. Hij hoeft alleen maar de Duitse beschrijving van het PIKO-model te verwijderen en de gele Belgische nummers aan te brengen en de wielen zwart te schilderen. Bij het geven van het nummer dient men er wel rekening met te houden dat deze loc's alleen met het type-nummer 28 dienst gedaan hebben.

Interessant is wel om weten dat de Kondenz-loks door de fabriek afgeleverd werden in de grijze kleur, ja zelfs het drijf-werk was grijs. Doch door het gebrekkige onderhoud en de oorlogsomstandigheden vervuilde deze kleur zo snel dat de loks er geheel zwart uit zagen.

Een merkwaardigde inzet van deze lok is het vermelden waard. Na de bevrijding besloot de Belgische regering de talrijke Belgische vluchtelingen die in het neutrale

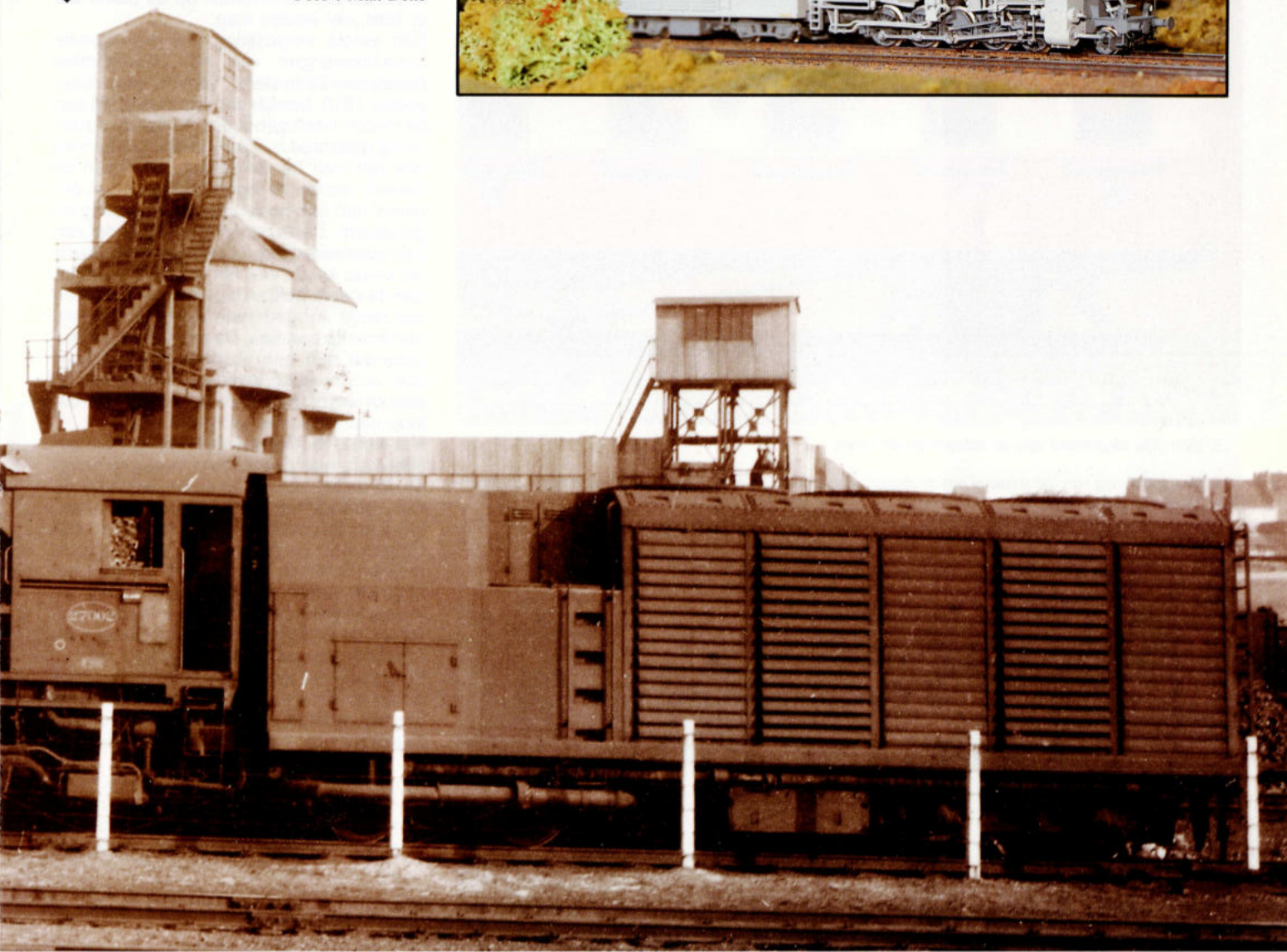




3. De firma JOCADIS bracht op basis van een PIKO model deze Belgische versie (in zwarte livree) van de BR 52 met kondensatietender. Foto : H.K.

4. Het PIKO-model omgebouwd tot 2802 door onze vriend H. de Blezer. Foto : Max Delie

5. Een foto van de 27.002 met zijn „Kondenz“-tender. Gebouwd door Henschel in 1944 bleef deze BR52 tot in 1950 in België om dan gerepatriëerd te worden naar Duitsland. Bij de DB kreeg de lokomotief zijn oud nummer 52.1992 terug. Foto : Max Delie





1. In dit deel van het treinstel met nummer 460 Hannover is de aandrijving van het model ondergebracht.



2. Het aardige Wittfeld accumulatoreinstel van LILIPUT in de uitvoering van de Deutsche Reichsbahn.

Wittfeld accumulatoreinstel in de bouwgrootte H0

Er zijn meerdere pogingen ondernomen om een accumulatoreinstel van het type Wittfeld op de markt te brengen. Het eerste

exemplaar in schaal H0 verscheen al meer dan twintig jaar geleden bij de firma Heinzel in Reutlingen. Jaren later volgde een

bouwpakket van een fabriek van kleine series uit de DDR. Beide modellen waren redelijk geslaagd. Veel afnemers vonden zij echter niet.

Twee jaar geleden verraste LILIPUT de liefhebbers van modelspoorwegen met de aankondiging van een accumulatoreinstel van het type Wittfeld voor schaal H0, dat in meerdere uitvoeringen zou worden vervaardigd. Na enige aanloopmoeilijkheden komt er nu echter een produkt op de markt dat er best wel wezen mag.

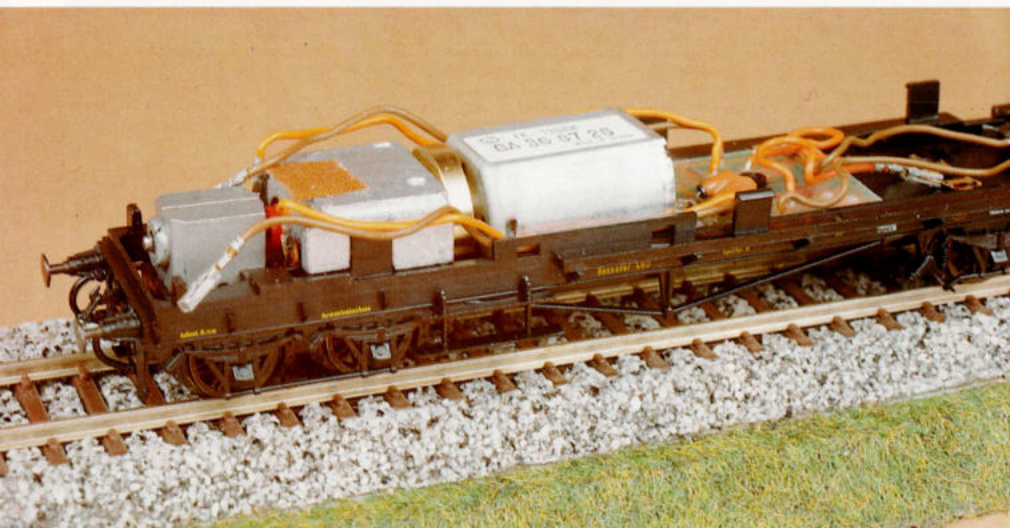
Een eerste vergelijking met de originele bouwtekeningen van het „Königliches Eisenbahn-Zentralamt“ van Pruisen, uit augustus 1910, bewijst dat men zich goed aan de maten heeft gehouden en dat de detaillering geslaagd is. Zeer positief kunnen wij ook zijn over de rijeigenschappen van dit nieuwe model. In tegenstelling tot het origineel rijdt het model opmerkelijk rustig en geruisarm. De aandrijving door middel van een wormwiel op een cardanas vindt plaats via beide assen van het draaistel van een van de beide helften van het treinstel. Een van beide aangedreven assen is voorzien van antislip bandjes. De motor is uiteraard uitgerust met een vliegwielt. Dit vliegwielt doet echter geen wonderen. Wanneer de stroom wordt weggenomen is de totale uitloop niet meer dan een duim breed.

Het eerste model waarover we konden beschikken, was geschilderd in de crème/rode uitvoering van de Deutsche Reichsbahn. Het was voorzien van de juiste opschriften. Het treinstel draagt de nummers 459 en 460 Hannover en heeft als datum van de laatste revisie 20.10.32. Drie jaar eerder was het origineel omgebouwd en was de vierde klasse afgeschaft. Bij geringe rijspanning lichten de drie koplampen (gele dioden), afhankelijk van de rijrichting, helder op. Bij zoveel licht ziet men echter ook de schaduwzijde. De vele details, vooral de handgrepen, moeten worden vastgeplakt omdat ze anders zoek raken. De borden „Rauchen im Triebwagen verboten“ worden afgeschermd door de handgrepen. Bij de tweede serie zou dit mankement reeds verholpen zijn. Probleemloos functioneert de stroomvoerende kortkoppeling tussen de



3. Zeer fijn uitgevoerd zijn de aslagers en de veren.

4. De aandrijving van het treinstel met de motor, vliegwielt en onder het ballastblok verborgen de kardanas met het wormwiel.





5. De handgrepen onder het rechter venster bedekken het bord „Rauchen im Triebwagen verboten“.

beide wagenhelften. De opnameschacht voor de kortkoppelingen is echter enige tiendenmilimeter te lang. Als men de imitatie van de originele koppelingen monteert kan de uitslag van het draaistel in de bochten worden geblokkeerd. De kabelverbinding in het interieur is niet conform de huidige stand van de techniek. Als men het kap van het onderstel afneemt heeft men veel geduld nodig om de kabelverbinding naar de koplampen met behulp van een pincet weer tot stand te brengen.

Als model van het treinstel van de DB is de technische uitvoering gelijk aan die van het model van de DR. Anders is echter het dak met de ventilatoren en de nieuwe harmonikaverbinding tussen de beide rijtuigehelften. Bovendien is een extra as bijgevoegd welke is voorzien van twee anti-slip bandjes. Wanneer het treinstel zal worden ingezet op hellingen met een stijgingspercentage boven de 5 procent wordt door LILIPUT aanbevolen om deze as in te bouwen op de plaats van de aangedreven as zonder de antislip bandjes. Er zijn overigens vijf verschillende uitvoeringen voorzien, alle vijf in gelijk- en in wisselstroom. HO



6. De imitatie harmonikaverbinding, samen met de stroomvoerende kortkoppeling bij het treinstel in de uitvoering van de DB.

7. Het accumulortreinstel in de uitvoering van de Deutsche Bundesbahn met de nummers ETA 180 016a en 016b kwam kort na de uitvoering van de Deutsche Reichsbahn in de handel. Alle modellen zijn uitgerust met verende buffers.

Alle foto's : H. Obermayer







LILIPUT brengt de NS 6400



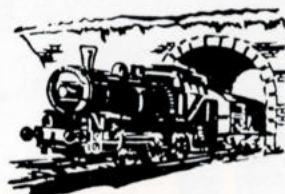
Dit model van de 6401 komt in beperkte oplage op de Nederlandse markt en is alleen verkrijgbaar bij voorintekening en vooruitbetaling aan Uw handelaar van FL 112,50. Van deze serie van 700 zijn 500 modellen geschikt voor gelijkstroom en 200 voor wisselstroom. Het model wordt in een speciale doos geleverd 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,-



Jocadis

SPRL / PVBA

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

REEKS
SERIE

84

NMBS
SNCB

NOMBREUSES
VARIANTES SUR
COMMANDE

TALRIJKE
UITVOERINGEN
OP BESTELING

1. Het onderhouden, repareren en verbeteren van de heilige modelspoorkoe zijn klusjes waar menige modelspoorder tegenop ziet. Vooral als het om een kostbare messingloc gaat, zoals de On3 Shay op de foto. In deze VAKWERK aflevering wordt alvast een aanloopje genomen naar deze doehet-zelf onderwerpen, die in de eerstvolgende nummers van Spoorweg Journaal verder behandeld zullen worden.



VAKWERK ~Afl.11 : Wie is er bang voor messing!

Heilige koeien

Zouden er eigenlijk modelspoorders bestaan, die niet in de hobby verzeild geraakt zijn omdat ze verliefd werden op een locomotief? Hoe vaak zijn we niet van de hobbywinkel teruggekomen met een dure loc, i.p.v. het goedkope bouwdoosje dat we eigenlijk hadden willen kopen? En hoeveel foto's van locomotieven, zowel van prototypes als van modellen, worden er niet iedere maand door de lezers van SJ likkebaardend bekeken? Laten we het maar toegeven: de modellocomotief is voor ons de heilige koe, waaraan we verreweg het grootste deel van ons budget offeren. Deze maand wil ik U een wat onbekendere vorm van deze verafgoding voorstellen, min of meer als aanloopje voor de volgende afleveringen van VAKWERK. Daarin zullen we het onderhouden, repareren en verbeteren van de modellocomotief ter hand nemen. Als er al een zekere vrees onder de modelspoorders bestaat om zelf hun locomotieven te repareren of te verbouwen, dan is dat nog veel sterker het geval bij messingmodellen. Het onderstaande relaas is daarom tevens bedoeld om de ergste angst voor messing alvast weg te nemen.

Dure raspaardjes

Een messingloc is een uniek en relatief kostbaar stukje handwerk, waarvan de waarde meestal in de loop der jaren nog zal stijgen omdat het model verzamelaarswaarde krijgt. Er zijn „leunstoelmodelspoorders” die uitsluitend messing verzamelen omdat ze het als een vorm van investering zien. Zij bekijken een messingmodel letterlijk als een uniek exemplaar, waar geen enkel detail aan veranderd mag worden. Iedere ingreep aan het model vermindert de waarde en bewijst het gebrek aan respect voor de

bouwer ervan. Alleen al de gedachte aan rijden met de loc bezorgt hen kippevel en zelfs het zoekraken of beschadigen van de originele verpakking is al een ramp.

Maar er zijn ook messingaanhangers die wel degelijk met hun raspaardjes rijden. Dat is niet zo vreemd, want menige supergedetailleerde messingloc blinkt tevens uit door een superieur rijgedrag. Dat dit een regelrechte uitnodiging betekent om ook de modelbaan op hetzelfde hoogstaande niveau te bouwen, spreekt voor zich. Vaak vinden we in deze groep van perfectionisten dan ook uitstekende scenerybouwers. Maar ook onder deze lieden heb ik menigmaal een zekere terughoudendheid bespeurd, als het er op aankwam om zo'n loc eens even open te schroeven voor een kleine reparatie. Veranderingen aan het model, b.v. om een andere versie van het prototype te maken, worden achterwege gelaten. Meestal uit angst voor beschadigingen, maar ook wel om de al eerder genoemde vrees voor waardevermindering.

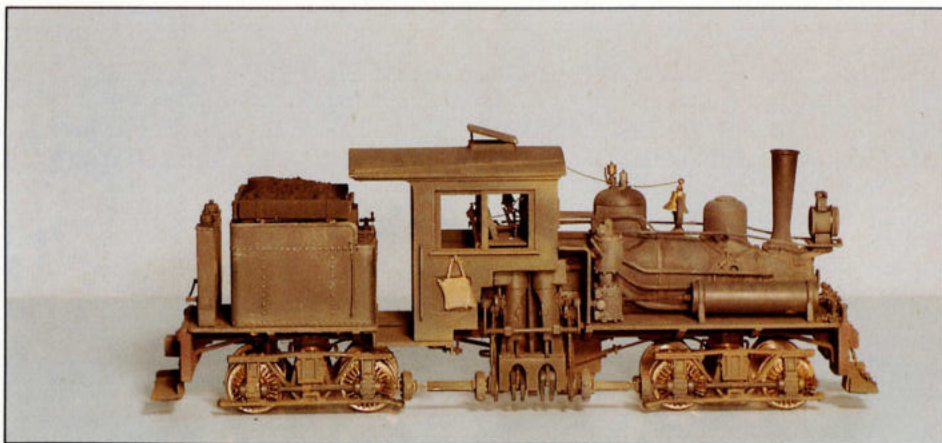
De enige vooruitgang die langzaam maar zeker terrein wint, is het heel voorzichtig aanbrengen van wat weathering in de vorm van een laagje stof. Sommige fabrikanten spelen hier al handig op in door van fabriekswege reeds deze weathering aan te brengen. Ik heb zelfs al hier en daar een spoortje roest gezien! De angst voor waardevermindering speelt in dit geval geen rol, want de weathering is even origineel als het model zelf. Nog weer een stapje verder gaan de kopers die hun modellen door een professional laten spuiten en weatheren. Een vakkundig uitgevoerde „paint job” kan de waarde van een messingmodel aanzienlijk verhogen, al blijft natuurlijk altijd het risico bestaan dat eventuele kopers liever het ongespoten of originele model hadden ge-

zien. De markt voor het model wordt dus zeker kleiner door zo'n ingreep.

Avonturen

Vooral onder de Amerikaanse rijders wordt een messingmodel doorgaans een stuk luchtiger bekeken en vaak ook als een goed uitgangspunt beschouwd voor het ombouwen tot een model dat aan de persoonlijke wensen aangepast is. Er is behoorlijk wat tweedehands messing in omloop onder deze sleutelaars en het eerste avontuur op dit gebied hoeft dus niet meteen kapitalen te kosten. Verder is er een ruim aanbod van allerlei messing gietstukken en onderdelen, die zo'n ombouw vergemakkelijken. Er zijn schoorstenen, stoom- en zanddoms, bellen, pompen, compressoren, wielen, enfin eigenlijk alles wat U zich maar zou kunnen wensen. In diverse schalen en tot en met klinknagels en elleboogjes voor pijpverbindingen toe. „Investment castings” worden deze onderdelen genoemd, en dat wijst duidelijk op een andere mentaliteit wat betreft de waarde van messingmodellen. Hoe meer onderdelen er op en aan een loc gehangen worden, hoe meer zij waard wordt voor de eigenaar.

Er zijn ook fabrikanten die zich toeleggen op het leveren van vervangende aandrijvings voor de messinglocs van „de eerste generatie”, die nog voorzien waren van ouderwetse open frame motoren. NORTH WEST SHORT LINE en GRANDT LINE zijn bekende namen op dit gebied. Het idee is niet onbekend in Europa, want ook hier zijn er firma's als SB MODELLBAU, die ombouwsels met micromotoren leveren voor vrijwel alle locs van FLEISCHMANN, TRIX, ROCO, enz. In Amerika gaat men al zover, dat er zeer spartaans uitgevoerde messingmodellen aangeboden worden, die eigen-



2. Deze messing Shay heeft een nieuwe aandrijving gekregen en is klaar voor de „paint shop“, oftewel het krijgen van verscheidene verfbehandelingen. Hier staat ze nog op 3-voet smalle assen, maar dat zal niet lang meer duren! In de tekst wordt uit de doeken gedaan wat de loc allemaal voor behandelingen heeft moeten doorstaan; de fotoserie laat U zien hoe ze geverfd werd.

3. Vóór het spuiten werd de loc zoveel mogelijk in onderdelen uiteen genomen. Deze handelwijze vergemakkelijkt het verven aanzienlijk, doordat alle hoeken en gaten dan goed bereikbaar zijn. Een nadeel is dat de loc na het verven weer in elkaar gezet en perfect rijdend gemaakt moet worden; een klusje waarbij de verflaag negen van de tien keer weer beschadigd wordt.



lijkt alleen bestaan uit een frame met aandrijving, een kale ketel en een dito tender. Dat bespaart de ombouwers de moeite van het verwijderen van reeds aangebrachte details. Niet zelden wordt het ombouwen van messinglocomotieven gezien als een eerste oefening op weg naar het volledig zelf bouwen van een loc. Er is naar mijn mening een hoop te zeggen voor deze kijk op de zaken. Het ombouwen,

repareren of zelf bouwen in messing is een aspect van de modelspoorhobby, dat net zoveel voldoening kan geven als het bouwen van een modelbaan. De waarde van een loc wordt immers niet alleen bepaald door de prijs ervan, maar ook door het plezier dat U eraan beleeft. U zult zich kunnen indenken, dat het rijden met een eigenhandig (om)gebouwde loc iets heel anders is, dan het uitpakken en op de rails zetten van

4. Na het verwijderen van de blanke fabrieksvernis met oplosmiddelen, gevolgd door boenen met water en zeep, werd zinkchromaat primer van FLOQUIL opgespoten. Hierdoor zal de verf beter op het metaal hechten, terwijl tevens eventuele bouw-slordigheidjes zichtbaar worden. Na het spuiten werd de verflaag een uur „gebakken“ in een oven bij 180 °C, waardoor het uitharden versneld werd.



een serieproduct. Stelt U zich de voldoening eens voor, die U voelt bij het rijden met Uw pronkstuk. Na maanden prutsen bent U er eindelijk in geslaagd een nieuwe motor in te bouwen, heeft U minstens drie kortsluitingen verholpen, het frame weer recht gebogen, de oorzaak van hardnekkige vastlopers gevonden en weet ik veel wat nog meer. Het moment dat de loc de eerste metertjes rail zachtjes zoevend achter zich liet, was het meest glorieuze moment in Uw leven! U heeft daarna meteen allerlei details aangebracht om de loc te „superen“, konstante verlichting voor de koplampen werd ingebouwd en tenslotte deinsde U er zelfs niet voor terug om een rood flakkerend elektronisch nepvuurtje in de vuurkist te plaatsen. U heeft leren leven met het zachte schommelen in de bochten, want U kent ook haar sterke punten. U kreunt met haar mee bij het beklimmen van de hellingen en U gaat pas weer verder met ademen als de top bereikt is. Als een volleurde machinist remt U een beetje af voor dat lastige wissel en triomfantelijk brengt U de trein tot op de millimeter nauwkeurig tot stilstand in het station. Een half uurtje rijden met die ene loc geeft U veel meer voldoening dan vroeger op een hele avond met twintig locs tegelijk mogelijk was.

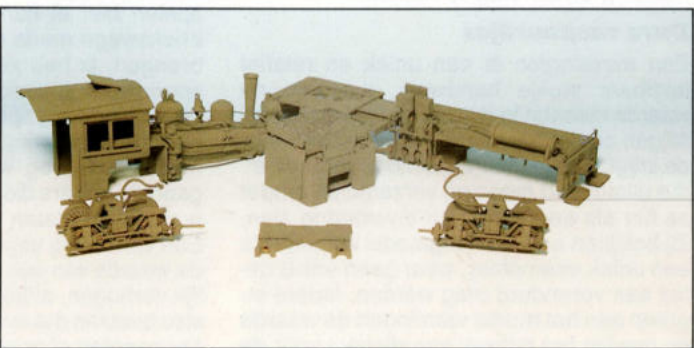
Misschien klinkt het bovenstaande U wat overdreven in de oren, maar dat is het niet. Als bewijs volgt een echt praktijkvoorbeeld van zo'n avontuur in messing: Shay nr.1 van fotograaf Ronald Koppen.

Ombouwen

De Shay is een type loc, waar in Europa maar weinig over bekend is. In Amerika daarentegen is zij geliefd geweest bij menige machinist en ook bij de modelspoorers staat zij bovenaan de lijst van de favorieten. Over dit onderwerp alleen zouden al verscheidene nummers van SJ volgeschreven kunnen worden, maar laat ik volstaan met het noemen van enige kenmerken van dit type. De Shay wordt aangedreven door een verticaal geplaatste stoommachine, die twee of meer draaistellen aandrijft via een ingenieus systeem, bestaande uit een krukas met aan weerskanten telescopische assen en universele koppelingen en tenslotte tandwieloverbrengingen op alle wielen.

Het grootste voordeel van deze aandrijving is dat het vermogen op alle assen overgebracht wordt, met een gunstige verhouding tussen het gewicht van de loc en de ontwikkelde trekkraft. De gehele aandrijving is open en bloot aan één zijkant van de loc aangebracht en daardoor goed bereikbaar voor onderhoud en reparaties. Dankzij de

5. De volgende laag was Grimy Black (eveneens van FLOQUIL) en ook deze verf werd opgebakken. Duidelijk zichtbaar is dat de verf een volkomen matte dekking heeft gegeven. Alle details zijn nu bijna onzichtbaar geworden en de loc lijkt in een egaal-zwarte massa veranderd, ondanks het feit dat de verf grijs is en niet zwart! Bij glimmend zwarte verf zou dit effect nog veel sterker geweest zijn.



6. Door washings en dry-brushing werden de details weer opgehaald (zie ook SJ 14 t/m 18). Dankzij het bakken kon FLOQUIL gebruikt worden, zonder dat de onderliggende lagen aangetast werden. Zonder ovenbehandeling (b.v. bij plastic locs!) zult U een week of twee geduld moeten hebben vóór U kunt weatheren, tenzij U acrylverf op waterbasis (TAMIYA) gebruikt voor het weatheren.

De kwaststroken en andere te opvallende weathering werden afgezwakt door het heel licht overspuiten van Grimy Black. Vervolgens werden stof en vuilaanslag opgespoten, evenals roet vanaf de schoorsteen naar achteren. Sommige schonere plaatsen, zoals de luchtank, kregen een overspray met een klein beetje glimmend zwart. De wielen zijn nog ongeverfd gelaten i.v.m. de stroo-afname.

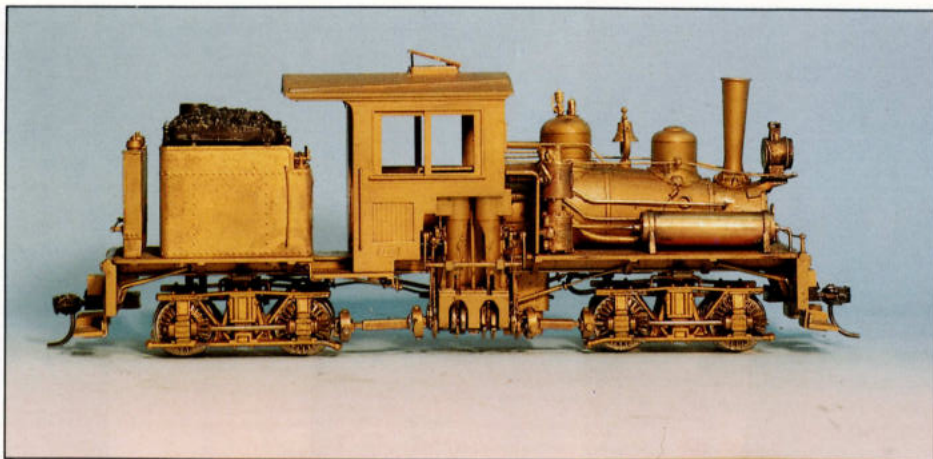
flexibele draaistellen kan probleemloos over onzorgvuldig gelegde rails gereden worden. Om deze redenen was het ontwerp binnen de kortste keren niet meer weg te denken bij de kleine en grotere (veelal smalspoor-) maatschappijen, die zich b.v. met „logging” (bosbouw) of „mining” (mijnbouw) bezigielden.

De locs waren echte werkpaarden die in de regel eerder misbruikt dan gebruikt werden en zonder uitzondering werden ze in de eigen werkplaats onderhouden en met veel improvisatietalent aan de gang gehouden. Een jaar na de aflevering waren ze al niet meer te herkennen door de talloze verbouwingen en de aangebrachte accessoires als brandblusapparatuur, gereedschapskisten en noem maar op. Voor de modelspoorer heeft de Shay eveneens unieke voordelen te bieden. Het rijgedrag is in model net zo goed als bij het prototype, en verder kan er naar hartelust aan gesleuteld worden, zonder dat teveel van het grote voorbeeld afgeweken wordt. Met andere woorden: niets is te gek voor een Shay!

Ons praktijkvoorbeeld, Shay nummer 1, is van origine een 13 ton On3 machine, die gebouwd werd door KTM Scale Models in Japan. De O staat voor O schaal, de n komt van „narrow gauge” oftewel smalspoor en de 3 duidt op een spoorbreedte van 3 voet (90 cm). De geschiedenis van dit exemplaar was al gedeeltelijk geschreven toen Ronald hem kocht en de loc was dus zeker niet nieuw meer. De ingebouwde motor was nog van het open frame type en er was reden genoeg om hem te vervangen door een micromotor aandrijving van GRANDT LINE. Deze operatie betekende om te beginnen het volledig verwijderen van de ingenieuze en prototypische, maar zeer lawaaiige en duidelijk zichtbare tandwieloverbrengingen, die de cardanas van de Shay aandreven. De grote vertraging was nodig om de lage topsnelheid te kunnen bereiken (ca. 30 km/h).

De GRANDT LINE micromotor heeft een ingebouwde vertraging en brengt de achterste as van het achterste draaistel in beweging. Deze beweging wordt via de cardan weer overgebracht op de overige drie assen. De motor moet verticaal ondergebracht worden in de tender, die daarvoor eerst wat omgebouwd moet worden. Het tenderdek dient uitgezaagd en verwijderd

7. De Shay moest er uitzien als veel gebruikt maar goed onderhouden. Ook aan de „verkeerde” kant, waar de loc maar weinig interessants te bieden heeft. De wielen en de assen zullen met de kwast geverfd worden, terwijl de motor ze langzaam laat draaien. Na het beletteren zal tenslotte nog een laag matte vernis (Dullcoat) aangebracht worden ter bescherming van de verfslag. Alle foto's: Ronald Koppen



te worden, waarna de bijgeleverde styreen kolenlading de tender iets verhoogt, zodat de aandrijving volledig onzichtbaar ingebouwd kan worden. In het frame moet vervolgens een gat geboord worden voor de doorvoer van de motoras. Tenslotte moet één van de wielen van de aan te drijven as verwijderd worden, om op deze as een DELRIN pignon en kroonwiel overbrenging aan te kunnen brengen. In principe zou dit niet zo moeilijk moeten zijn, maar omdat voor de assen een antimagnetische en zachte staalsoort is gekozen, kan er bij het verwijderen van het wiel maar weinig geweld gebruikt worden. Het wiel bleek echter zo geweldig vast op de as te zitten, dat het met een pullytrekker niet lukte. Er moesten uiteindelijk speciale hulpstukken gemaakt worden op een draaibank, om toch nog enigszins omzichtig het wiel te kunnen verwijderen.

Bevliegingen

Ongeveer 10 seconden na het met succes beëindigen van de boven geschetste moeizame operaties, besloot eigenaar Ronald dat twee voet toch eigenlijk een veel charmantere spoorbreedte is dan drie voet. Met twee voet rails kun je nog krappere bochten maken en met nog kleinere wagons rijden en bovendien ben je met On2 nog veel exclusiever bezig dan met On3. Het allergrootste voordeel is wel dat er zo goed als niets te koop is op dit gebied en vrijwel alles dus zelf gebouwd moet worden, of op zijn minst omgebouwd. U raadt het al: of ik Shay nummer 1 maar even op een smalere leest wilde schoeien!

Nu had ik daar helemaal niet zoveel trek in en ik heb dus eerst maar even een paar weekjes gewacht om te zien of het misschien geen wilde bevlieging was. Maar nee, die paar weekjes waren al genoeg voor Ronald om een gigantisch LOR met rails te bouwen, U heeft het bewijs daarvan al kunnen zien in SJ 19. Er hielp dus geen moe-

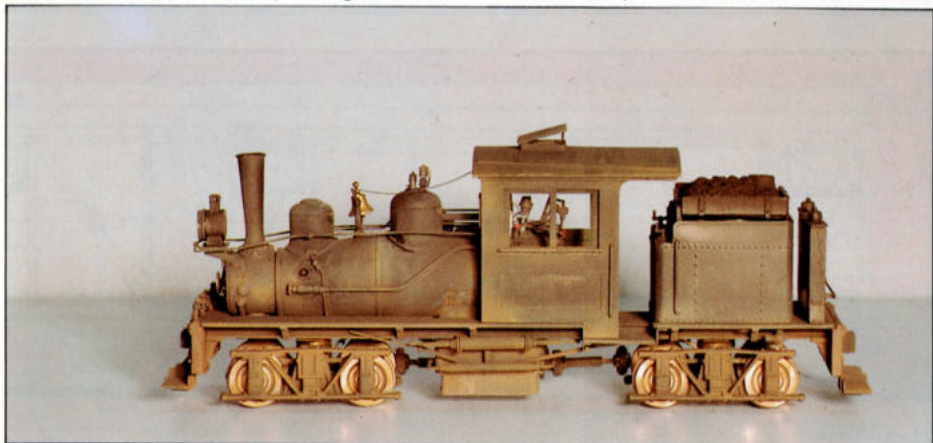
dertje lief aan, er moesten kortere messing assen gedraaid worden en de draaistellen moesten versmald worden. Ook de aandrijving werd aangepast: de tweecilinder stoommachine werd verder naar binnen geplaatst en de wielen werden wat afgedraaid om plaats te maken voor de pignon en kroonwiel overbrenging op de akelig kort geworden as. Groot was het geluk van Ronald toen het uiteindelijk allemaal gelukt was en onmiddellijk besloot hij om de Shay nog wat verder te verfraaien.

Er werd konstante verlichting ingebouwd en een compressor met luchtank aangebracht, de cabine werd gedetailleerd met een „back head detailing set” van GRANDT LINE, het dakluik werd open gesoldeerd, en tenslotte werden nog wat details als een gereedschapskist en wat loshangende kettingen toegevoegd. Nadat de loc in talloze rijtests bewezen had zich te gedragen zoals het een echte Shay betaamt, was ze klaar voor de verfspuit. In de fotoserie kunt U ervaren hoe we de verklus aangepakt hebben.

Klaar

Klaar, dacht U? Vergeet het maar!! Nog tijdens het spuiten van de loc veranderde Ronald van werkkring, daarmee van beschikbare hobbyruimte, en daarmee weer van idee over de gewenste spoorbreedte. U heeft het al gezien in de foto's: inmiddels is de Shay weer op drie voet assen teruggekeerd! Nu wil ik U beslist niet aanraden om dit voorbeeld te volgen, er is best een ontspannender beleving van de hobby denkbaar. Maar wat ik U wel heb proberen aan te tonen, is dat er aan messing modellen net zo goed geschroefd en verbouwd kan worden als aan de „gewone” serielocs. Beide categorieën komen de volgende keer weer uitgebreid aan bod bij ons volgende onderwerp: onderhoud, reparatie en verbeteringen van de modellocomotief. Tot dan,

Ger Moes





1. Op deze foto zien we de NMBS-goederenwagen van het type Gbs in het station van Montzen. Een gelijksoortige wagen inspireerde ROCO tot het reproduce-
ren van een Belgisch model. Foto : D.P.

Goederenwagens : de Gbs

De Gbs is een gesloten, twee-assige goederenwagen.

G : gewone gesloten goederenwagen

b : grote capaciteit

s : max. snelheid 100 km/uur.

Beide zijanten zijn voorzien van twee grote schuifdeuren die een opening van 2.50 m (B1) bij 2.15 m (H1) mogelijk maken. Langs de binnenwanden bevinden zich 18 ringen voor het vastzetten van de lading. De Gbs heeft een capaciteit van 80 m³ en wordt vooral gebruikt voor het transport van goederen met een klein soortelijk gewicht

die tegen weer en wind beschermd moeten worden (op laadplankieren gestapelde goederen, kisten, dozen, zakken etc.).

Acht vaste blinden voorzien van schuiven- de volle luiken en tralies die aan de binnen- kant kunnen worden neergeklapt zorgen voor de eventuele luchtversing.

Er zijn acht types Gbs wagons die resp. de nummers 2216 A1 tot 2216 A8 voeren en die zijn gebouwd in de periode 1971 (2216 A1) - 1976 (2216 A8). Afgezien van de serie 2216 A1 die een lengte over de buffers van 4,122 m heeft (i.t.t. de 4,112 m van de

andere series), zijn de afmetingen van alle acht series identiek en in onderstaande tabel opgenomen.

UIC nummers van de Gbs-wagons

Type 2216 A1 01 88 150 0 000 t/m 349

2216 A2 01 88 150 0 500 t/m 999

2216 A3 01 88 150 1 000 t/m 699

2216 A4 01 88 150 1 700 t/m 819

2216 A5 01 88 150 2 000 t/m 099

2216 A6 01 88 150 2 500 t/m 699

2216 A7 01 88 150 2 100 t/m 399

2216 A8 01 88 150 2 700 t/m 3 149

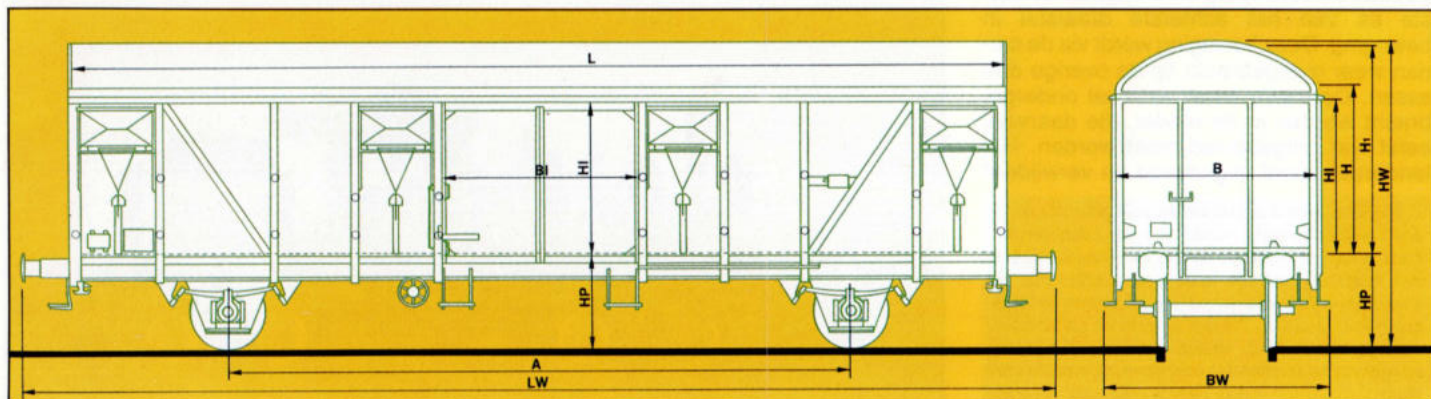
Modellen op schaal

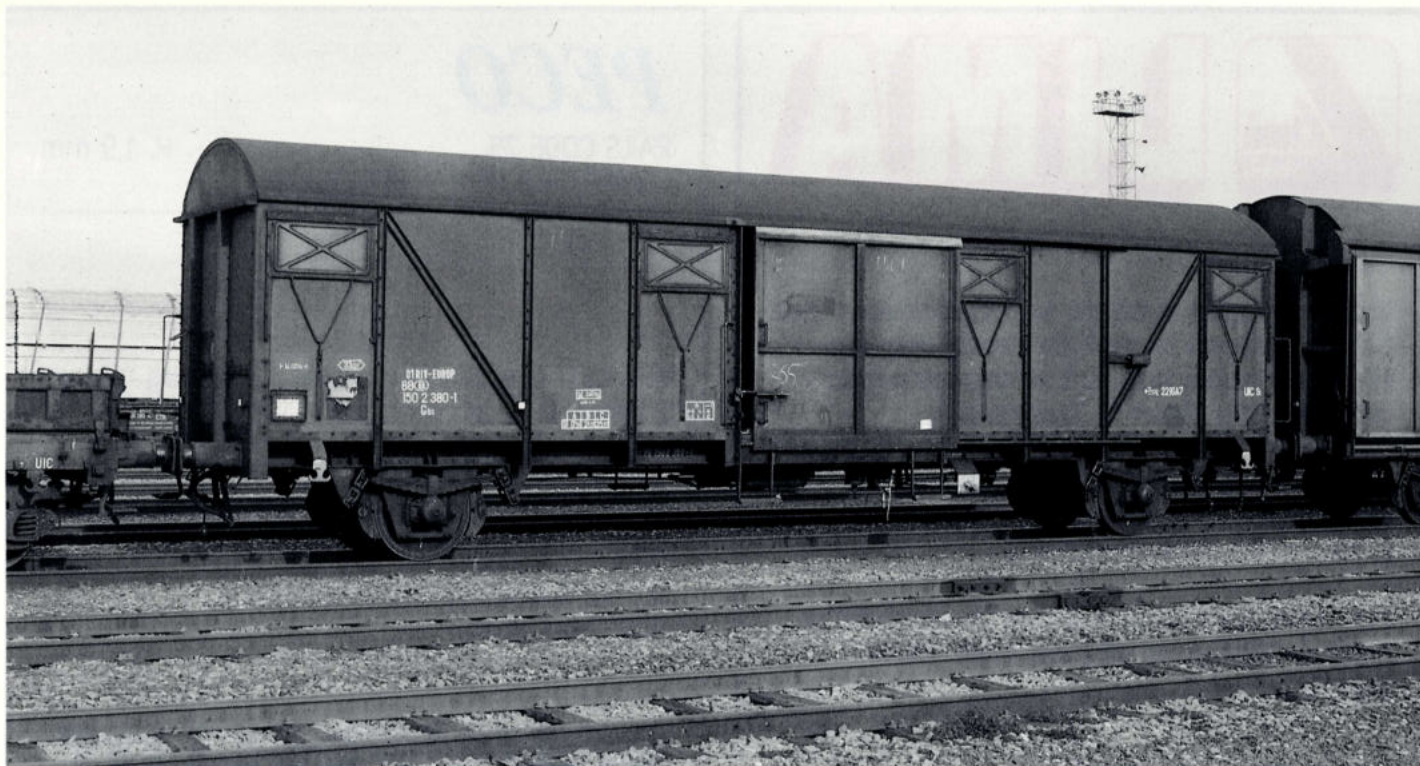
In schaal HO hebben vier firma's Gbs-wagons in hun programma, maar daarvan heeft alleen ROCO ook Belgische modellen. In schaal N heeft alleen ARNOLD een Belgische Gbs.

ROCO

In de catalogus van deze firma treffen we onder nummer 46414 een Gbs aan van de serie 2216 A2 met deuren geveerd in de kleur van de bak en onder nummer 46416 een Gbs van de serie 2216 A6 met alumi-

	NMBS	1/87	ROCO
Code	Gbs		
Type	2216 A1 t/m A8		
Aantal	2720		
Bouwjaar	1971 t/m 1976		
Totale lengte (LW)	14,02 m	16,1 cm	16,1 cm
Asafstand (A)	8,5 m	9,7 cm	9,4 cm
Totale breedte (BW)	3,09 m	3,5 cm	3,3 cm
Totale hoogte (HW)	4,122 m	4,7 cm	4,7 cm
Hoogte v.d.laadvloer (HP)	1,255 m	1,4 cm	1,4 cm
Nuttige lengte (L)	12,718 m	14,6 cm	14,6 cm
Nuttige breedte (B)	2,614 m	3 cm	3 cm





2. Het ROCO-model van de Gbs (NMBS). Het prachtige graveerwerk en de juiste afmetingen zijn karakteristiek voor dit model. Het enige wat aan dit model valt aan te merken betreft de buffers: deze hadden rechthoekig en niet rond moeten zijn.

Foto : D.P.

3. LIMA brengt een Zweedse uitvoering van de Gbs wagon, hier gefotografeerd in de Hbf van Aken.

P. Casini

nium deuren. Zoals we van deze fabrikant gewend zijn, zijn opschriften en graveerwerk prima in orde. De modellen zijn voorzien van de originele kortkoppeling NEM norm. 't Enige wat aan het model valt aan te merken betreft de buffers: die hadden rechthoekig en niet rond moeten wezen. ROCO heeft ook twee DB-modellen (nrs. 46407 & 46408), een ÖBB-model (nr. 46415) en een NS-model (nr. 46409). De NS hebben bij mijn weten overigens nooit over een Gbs beschikt van het type waar ROCO een model van levert. Wél beschikt NS over een Gbs van het type dat PIKO op schaal heeft geproduceerd. Laten we hopen dat PIKO van dat model ook een NS versie op de markt zal brengen.

Wat het Gbs-park van NS betreft zij vermeld dat er tussen 1960 en 1963 1295 Gbs wagens in dienst werden gesteld; 895 werden er gebouwd door Werkspoor Utrecht en 400 door Lindner te Rastatt. Honderd werden er verkocht aan de Deense spoorwegen (DSB) en 300 andere werden te Amersfoort omgebouwd ten behoeve van containertransport (type Lgns).

PIKO

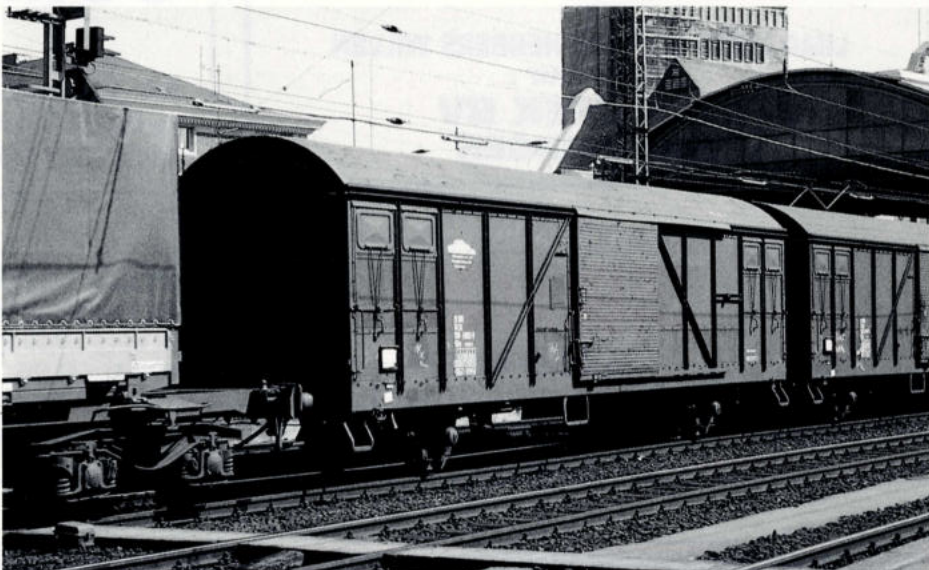
PIKO heeft twee fraaie DR-modellen (6439010 & 6439011). Ze verschillen alleen in de kleur van het dak: de ene heeft het dak in dezelfde kleur als de bak, de ander heeft een grijs dak.

LIMA

Ook hier twee Gbs'en: één van de SJ (Zweedse spoorwegen) met remplatform (nr. 303553) en dezelfde wagon maar uit-

4. Verscheidene reproducties van de Gbs goederenwagons: resp. van ROCO, PIKO, LIMA en ELECTROTREN.

Foto : D.P.



gevoerd in donkerblauw en met het logo van de firma ASG (nr. 303554).

ELECTROTREN

Bij deze firma is het „couleur locale" wat de klok slaat: 2 Gbs'en van Transfesa en twee van de Renfe, de Spaanse Spoorwegen.

ARNOLD

ARNOLD levert in schaal N twee DB versies van de Gbs: de 4420 en de 4425. De 4425 is de ferry-uitvoering. 4428 is een model van de Gbs 252 van de „Ferrovie dello Stato" (Italië) met aluminium deuren en de 4421 is een Belgische Gbs eveneens uitgerust met aluminiumdeuren.

CAPI





Tot onze spijt moeten wij mededelen dat LIMA gestopt is met de productie van N-spoor materiaal. Dit is overgenomen door Hobby Train in Oostenrijk.

Binnenkort hopen wij uitgebreide informatie te kunnen geven over het nieuwe HO railprogramma.

Het eerstvolgende nieuwe Nederlandse model (Materiaal 46) zal eind 1990 leverbaar zijn.

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN
Importeur :
OVERBEEK BV
VLAARDINGEN

PECO

RAILS CODE 75
COMPATIBLE NEM VERENIGBAAR

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 TOMBEREAU MOB
MOB BAKWAGEN

SOMMERFELDT

S.A. **ET. VAN 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

SNCB
NMBS

NIEUW/NOUVEAU

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



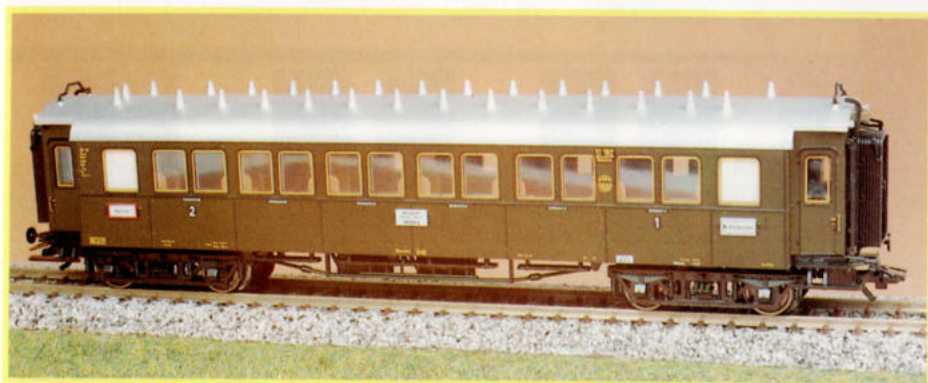
1. Zo ziet tegenwoordig de museumlokomotief AP5 21534 van de DB er uit. In het MÄRKLIN programma is deze machine een oude bekende.

Nieuwe geschenkverpakkingen met oude treinen

Een hele reeks van jubilea en andere gebeurtenissen gedurende de laatste vier jaar zijn voor de fabrikanten van modelspoorreinen aanleiding geweest om verschillende treingarnituren samen te stellen en als speciale eenmalige produktseries aan te bieden. De meeste van deze treincombinaties waren snel uitverkocht en zijn inmiddels gewilde objecten geworden voor de verzamelaars. Dit resultaat zal de fabrikanten tevreden stemmen. Daarom kan men gevoeglijk aannemen dat we ook in de nabije toekomst op steeds nieuwe treincombinaties zullen mogen of zelfs moeten rekenen, totdat de markt hiervoor uiteindelijk volledig verzadigd zal geraken. Enige van de meest recent op de markt gebrachte nieuwe treincombinaties voor spoor H0 werden eind 1988 uitgeleverd en stammen uit het huis MÄRKLIN.

Sneltrain van de voormalige Deutsche Reichsbahn

Deze treincombinatie bestaat uit een elektrische lokomotief van de latere bouwserie E52, twee personenrijtuigen en een bagagerijtuig. De lokomotief, een oude bekende uit het assortiment van MÄRKLIN, is nu voorzien van het serienummer EP5 21534. Het origineel van deze machine heeft tot het einde van de jaren twintig met dit nummer rond gereden in Beieren. Het model draagt de juiste borden en opschriften, evenals de oorspronkelijke bruine kleur. De ramen zijn evenwel met rubber afgewerkt zoals in het DB tijdperk gebruikelijk was. Dit laatste is trouwens ook het geval bij de grotendeels in de oorspronkelijke staat teruggebrachte museumlok van dit type. Het positieve beeld van deze lokomotief wordt nog versterkt door de lichtgrijze, naar de zijanten toe donkerder getinte dakpartijen de donker getinte wielflazen. De drie Beierse rijtuigen uit de eerste periode van deze eeuw werden in samenwerking met de firma TRIX vervaardigd. De detaillering, de kleurstelling en de beschrijving zijn nagenoeg perfect.



2 en 3. De sneltrainrijtuigen AB 40 Bay 02 (boven) en C 40 Bay 08 in de uitvoering van de Deutsche Reichsbahn, werden gebouwd in een samenwerkingsverband met de firma TRIX.



4. Eveneens als resultaat van de samenwerking tussen MÄRKLIN en TRIX ontstond dit bagagerijtuig Pw 40 Bay 06.



5. De tot „Rheingold” lokomotief opgewaardeerde S 3/6 van MÄRKLIN is intussen wel al 17 jaar oud. Het model laat beslist een aantal wensen open.



6. Op deze foto ziet men het mooie draaistel, de vrij eenvoudige harmonikaverbinding en de perfecte opdruk.

Als laatste jaar van revisie is 1932 aangegeven. Het is dus niet mogelijk dat het om een sneltrein uit het jaar 1926 gaat, zoals in de catalogus wordt vermeld. Deze zeer geslaagde rijtuigen zijn allemaal uitgerust met kortkoppeling. Zij onderscheiden zich van de TRIX rijtuigen door andere nummers en door een gewijzigde dakopbouw.

De „Rheingold” van de Deutsche Reichsbahn

De legendarische „Rheingold” zou in 1988 zestig jaar oud zijn geworden, als de DB hem kort daarvoor niet uit de dienstregeling had geschrapt. MÄRKLIN heeft deze aantrekkelijke trein uit het jaar 1928 weer tot leven gewekt, exact op schaal 1:87 en door middel van technieken, welke reeds lang tot het verleden behoorden. Het gaat hierbij om de verwerking van fijn bedrukt metaal. Met deze verwerkingstechniek, welke inmiddels verder is ontwikkeld en geperfectioneerd haakt MÄRKLIN in op een oude traditie.

Zowel de wagenkast als het dak zijn uit metaal vervaardigd en daarom dunwandig. Zij zijn echter behoorlijk stabiel. De voordelen van deze produktiemethode blijken het best bij de vensters, welke praktisch naadloos met de buitenwand verlopen. Van hoog niveau zijn ook de beschildering en de opdruk van de opschriften en de sierlijnen. Van de zo karakteristiek opgelegde letters van de naam van de trein en cijfers van de klasse indeling heeft men echter moeten afzien. De dakventilatoren, de treeplanken en de trapleuningen zijn apart bevestigd.

De draaistellen en de bodem van de wagens zijn van kunststof vervaardigd, evenals de fijn gedetailleerde meubilering. De vier personenrijtuigen beschikken over funktionele schemerlampjes op de tafels. Het bagagerijtuig heeft binnenverlichting en twee rode sluitlichten. De stroomvoorzorging van de gehele trein wordt

7. Een van de vier salonrijtuigen van de „Rheingold” anno 1928 zoals deze in de geschenkverpakking worden aangeboden.

8. Het bagagerijtuig met de schuifdeuren is evenals de personenrijtuigen perfect afgewerkt.

Alle foto's : H. Obermayer



9. Als imitatie voor de schemerlampjes op de tafeltjes in de „Rheingold” dienen dioden. Zij branden reeds op volle sterkte bij een geringe spanning.

verzorgd door één enkel sleepcontact, dat onder het bagagerijtuig is bevestigd. De stroom wordt door een speciale uitvoering van de MÄRKLIN kortkoppelingen doorgegeven van het ene rijtuig naar het andere. De uitvoering van de harmonikaverbinding doet wat eenvoudig aan. Als het de bedoeling is om deze trein uitsluitend in de vitrine te plaatsen, dan wordt aanbevolen om de rijtuigen iets te verlagen, hetgeen dient te gebeuren door de afstandhouders boven de draaistellen te verwijderen.

Sneltrainlokomotief 18 434 voor de „Rheingold”

In het jaar 1972 bracht MÄRKLIN reeds een eerste model uit van de voormalige Beierse S 3/6 als lokomotief 18 478 van de DB. Veel modelspoorliefhebbers waren in eerste instantie teleurgesteld. Ze hadden gehoopt op een model van de bouwserie 18.5 met een rechte voorzijde, om daardoor hun „Rheingold” van LILIPUT te laten trekken. Toen een machinist echter de werkelijke inzatz van de lok 18 434

uit het BW Ludwigshafen met haar spitse frontpartij, ook al was het dan maar voor korte tijd, als trekpaard voor de „Rheingold” kon bevestigen, bedaarden de gemoederen. Voortbordurend op deze gegevens heeft MÄRKLIN nu het oude model gebruikt om een heuse „Rheingold” lokomotief te maken onder het nummer 18 434. Deze lok is herkenbaar aan de opschriften van de DR, de koperen kroon op de schoorsteen en de rood-wit-rode band rondom de schoorsteen. Deze machine heeft twee koplampen. Er werden remmen aangebracht op de loop- en de koppelwielen en de tender kreeg spaakwielen. Opvallend detail is de nieuwe, uit messing gedraaide stoomfluit. Verder bleef alles bij het oude, helaas ook het stangenstelsel, met zijn eenvoudige en relatief grote kruiskop. Onveranderd zijn ook de te kleine wielen en de te hoog liggende voorste bufferbalk, evenals de te brede vuurkist. Dit soort onvolkomenheden aan een produkt van een andere leverancier is er in het nog recente verleden de oorzaak van geweest dat

het betreffende produkt in opspraak is geraakt. Railbogen met een veel te kleine radius zijn er in het verleden en ook nu nog steeds de oorzaak van geweest dat de fabrikanten tot dergelijke compromissen worden gedwongen, welke door de afnemers vandaag de dag echter niet meer op prijs worden gesteld. Het is voor een fabrikant als MÄRKLIN beslist mogelijk om een produkt aan te passen aan de hedendaagse stand van de techniek. Een dergelijke ingreep zou evenwel een zeer kostbare zaak zijn, waarin men waarschijnlijk geen geld heeft willen investeren. Als modelspoorliefhebber heeft men dus twee mogelijkheden, men neemt het model voor lief zoals het wordt uitgebracht, of men ziet er resoluut van af. Om dit verhaal echter positief af te sluiten wordt nog vermeld, dat het model beschikbaar is met de bekende conventionele aandrijving, met de nieuwe 5 sterren aandrijving en als digital lokomotief. Alle drie zijn ze veilig opgeborgen in de nieuwe, inmiddels bekende kunststof verpakking. **HO**

10. Voor de vervaardiging van deze „Rheingold” rijtuigen heeft MÄRKLIN gebruik gemaakt van een oude produktietechniek in moderne vorm. De rijtuigen zijn van lithografisch bedrukt metaal gemaakt.

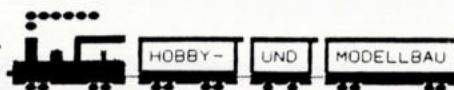


ZO BOUWDE IK MIJN BANEN

Grote technische modelbaanbrochure in de Ned. taal voor alle tweerailgelijkstroomsystemen zoals LGB en MÄRKLIN Spoor I, HO, N en Z-spoor, 45 hoofdstukken, weinig bekende tips en aanwijzingen, voor beginners en gevorderden, van rondje rail naar grote baan met meer dan 40 wissels en 30 treinen op 5 normale rijstroomtraf's, wel of niet automatiseren, kennis der stroomsoorten, juiste railbouwtechnieken, speciale elektrificatietechnieken, met meer treinen op één spoor voor FLEISCHMANN, PIKO, MÄRKLIN HAMO, BACHMANN, KLEINBAHN, LILIPUT, LIMA, RIVAROSS, 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.

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 Verbeck/Faulhaber motoren

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

GOEDE KORTINGREGELING

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

WENTINK

GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING

ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26

APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70

Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling
Informeer naar de openingstijden
Inkoop - Inruil treinen

LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW

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

hobby 2000
MARKLIN-ROCO



G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

S.E.S. (Gleisbildstellpult)

Seintableau dat voor alle spoor- en besturingssystemen geschikt is.

STARTSET LIGT NU IN WINKEL.

Vertegenwoordigd voor Nederland

Schmidt electronic systeme I.E.I.
Ingenieurbüro

SYSTEME LAUER SOFTWARE HARDWARE

Modelleisenbahnen
Modèles de chemins de fer HAF

GEORG BRÖCKMANN Replica onderdelen

Dingeldeinstraat 16
7621 XJ Borne
Telefoon: 074 664044

Railfilm PRESENTS

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

O. Schouwstra, Petrus Campersingel 83
9713 AE Groningen

☎ 050-12.21.32



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.

woe 13-18uur

vrij 13-21uur

of na telefonische afspraak

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. Postverzending!

Altijd wel wat te vinden!

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



't Snuffelhuis

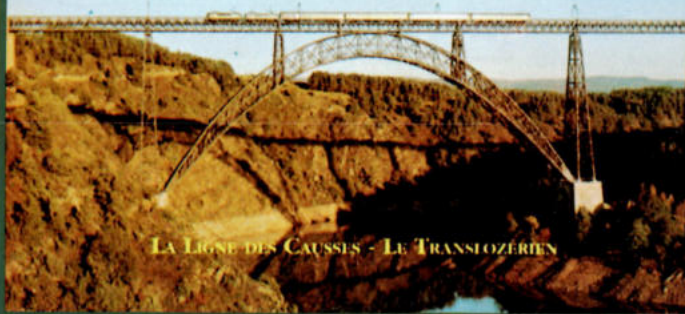
Nieuw adres:
Grote Markt 35-39
3111 NH Schiedam
Telefoon: 010-426 75 54

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



Pierre Astier - Jean-Marie Gazagne

LES TRAINS DU TOIT DE LA FRANCE



LA LIGNE DES CAUSSES - LE TRANSCOZÉRIEN

Bibliografie

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

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

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

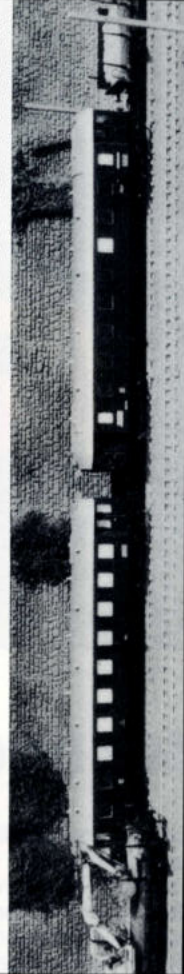
Abonneert U nu!!!

Een abonnement is sowieso altijd voordeliger en nu helemaal. In dit tijdschrift bevindt 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



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

TREINENSPECIAALZAAK

INTERCITY

HOOGSTRAAT 8, ROSENDAAL

01650 - 34295

TREINSHOP Guido Olaerts

SPECIALIST VAN MÄRKLIN EXPORT MODELEN
SPECIALISÉ EN MODELES EXPORT MÄRKLIN

Sneppstraat 15 - B-3578 GRUITRODE
Tél. 011/85.60.16

0389-2

De Locloods® ☎ 08850
12171

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

HOBBY VERBORGH

KORTRIJKSEPOORTSTRAAT 250 GENT
TEL. 091/23.12.36

BBB

NMBS AUTORAILS, RIJTUIGEN,
DIESELS, E-LOKS

A WEMMEL CHEZ MICHEL LE TRAIN C'EST MÄRKLIN

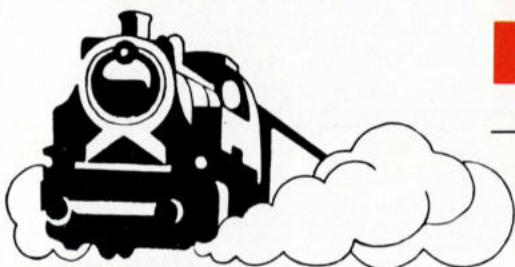
SPECIALISTE MÄRKLIN NEUF
ET OCCASION
DIGITAL - PRIMEX ET MODELES EXPORT

ACHAT - VENTE - ECHANGE
RESTAURATION SERIES 700 + 800
CREATION MODELES S.N.C.B.



Jean Michel
r. remekerstraat 1
1810 wemmel - 02/460.60.14

0389-1



märklin

digital HO

FMZ

FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist

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



1. Een echte verrassing. Motorpost 3002 van de NS in spoor H0 van MÄRKLIN.

40e Internationale Spielgoedbeurs Neurenberg 1989

Een tentoonstelling met meer dan duizend nieuwtjes.

Later dan in de voorafgaande jaren werd deze jaarlijkse tentoonstelling van speelgoederen geopend. Zoals gebruikelijk was zij ook nu weer uitsluitend toegankelijk voor de inkopers van de speelgoedhandelaren. De producenten van modelspoorbanen willen ook dit jaar weer een veelheid aan nieuwe producten produceren en afleveren aan de vakhandel. In bonte kleuren gedrukte prospecti met nieuwe artikelen van twintig en meer bladzijden waren geen zeldzaamheid. Bij nader inzicht bleek echter al snel dat het merendeel van de meer dan duizend nieuwtjes niets anders is dan kleur- en/of

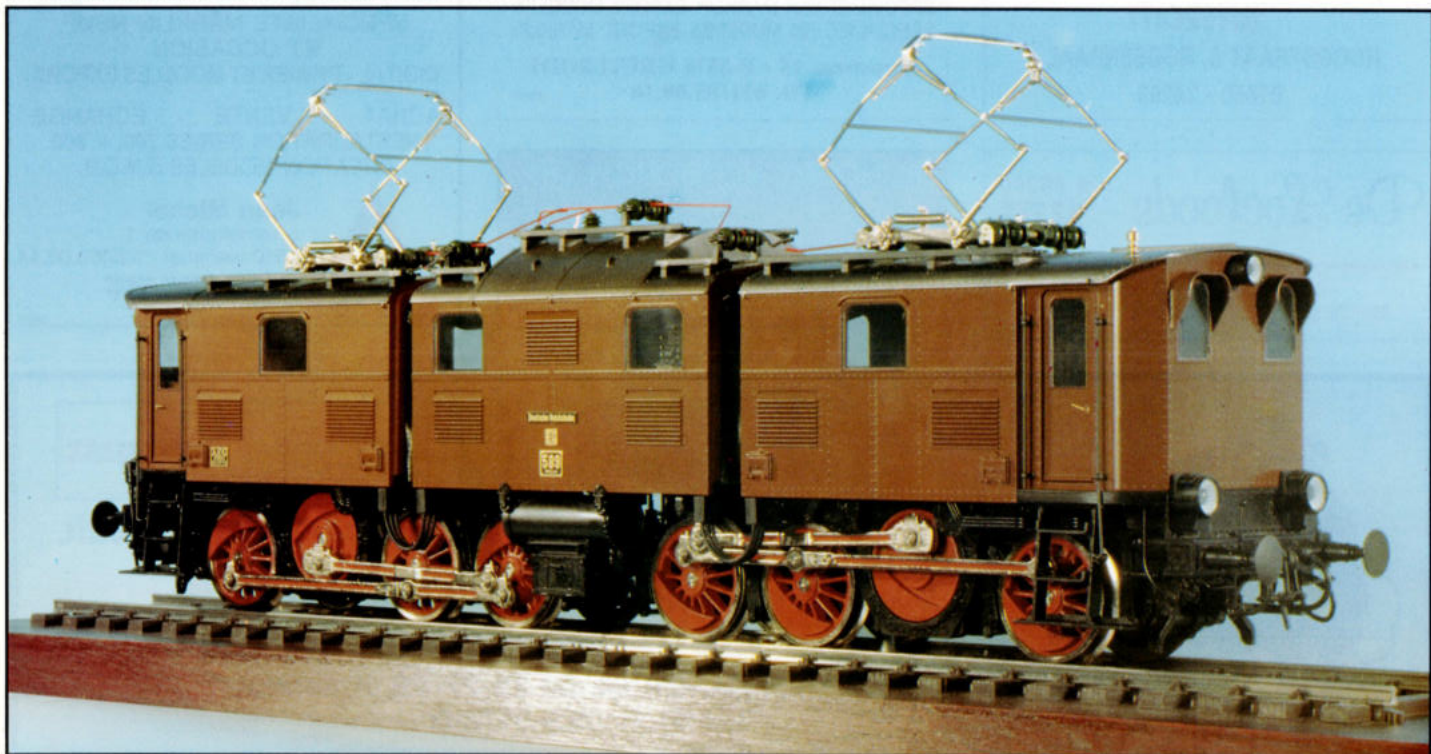
uitvoeringsvarianten van reeds langer bestaande modellen.

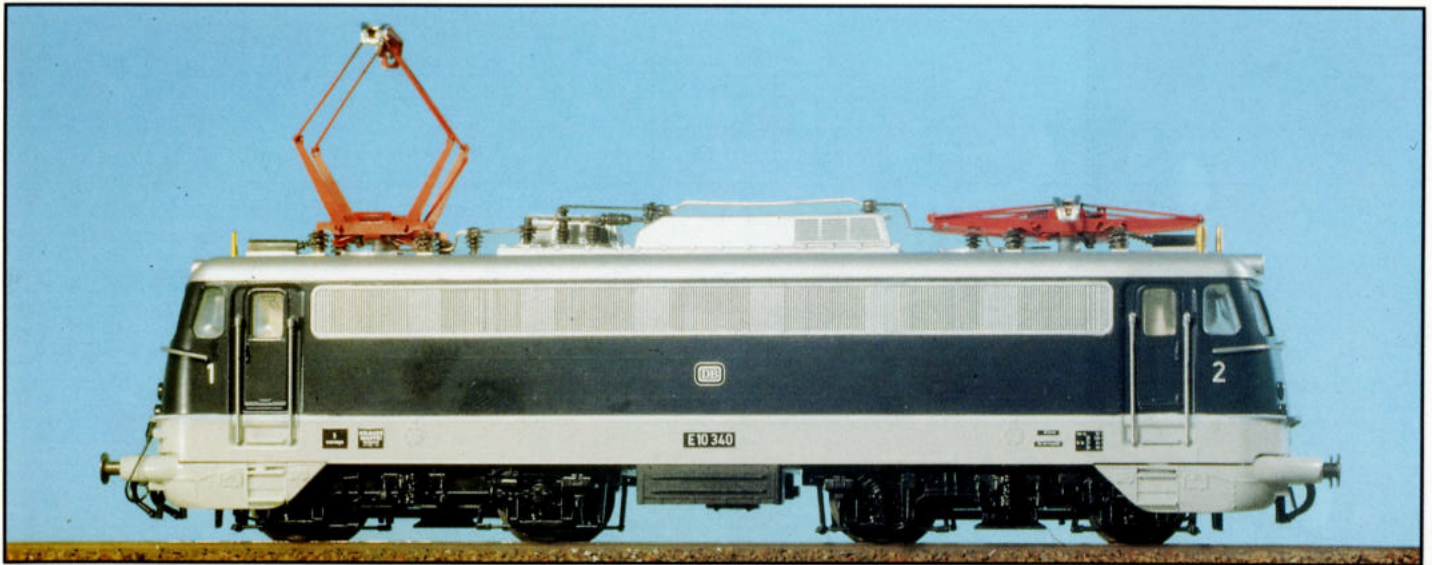
Een groot aantal rijtuigen en wagens werd door de fabrikanten voorzien van kortkoppelingen. Dit produkt wordt dan aan den volke getoond als ware het iets geheel nieuws. Diverse fabrikanten hebben de aandrijving voor enige van hun modellen, soms aanmerkelijk, verbeterd. Het aanbod aan buitenlandse (niet Duitse) modellen was dit jaar bijzonder groot. Speciale modellen en exclusieve treingarnituren, welke als eenmalige produktieserie alleen in dit jaar zullen worden vervaardigd en derhalve al binnen enige weken moeten worden besteld, zullen vele modelspoorliefhebbers het nodige

hoofdbrekens bezorgen.

Wij zien het niet als onze taak om alle aangekondigde nieuwtjes in woord en beeld voor te stellen, temeer daar sommige produkten nog niet eens het stadium van de voorserie hebben bereikt, terwijl van enige andere niet eens een afgewerkt handmonster beschikbaar was. Het is weinig zinvol om modellen te beschrijven die uiteindelijk een jaar, of soms nog meer, later zullen worden uitgeleverd. Twijfelachtig zou ook de berichtgeving zijn als een nieuw produkt in eerste instantie bejubeld wordt, terwijl het uiteindelijke resultaat dan toch tegenvalt, door een wijziging in de serieproductie of door een andere oorzaak. Veel

2. De nieuwe ster van MÄRKLIN. De EG 589 van de DR voor spoor I.





kritiek was in het verleden echter vaak terecht, omdat teveel werd beloofd en de uiteindelijke produkten een of ander technisch mankement vertoonden of het slachtoffer werden van fouten in de serieproductie. Wij blijven bij ons principe en zullen de diverse nieuwe produkten beoordelen als ze daadwerkelijk te koop zijn en zullen daar regelmatig over schrijven. In het verleden hebben wij echter niet altijd voldoende medewerking gehad van enige grote leveranciers. Alleen ROCO en MÄRKLIN zijn wat dat betreft gunstige uitzonderingen en gedragen zich echt „persvriendelijk”.

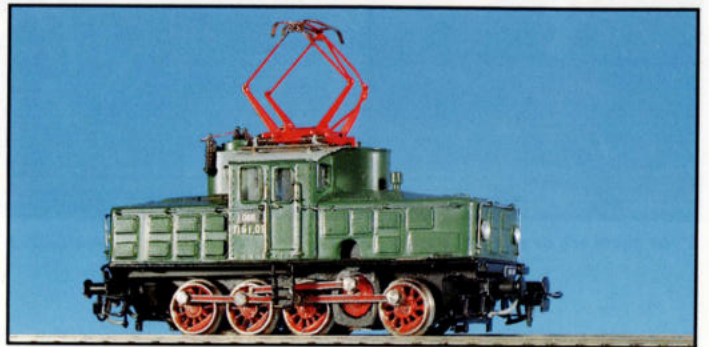
HO

De fabrikanten van grote produktseries

Een groot aantal van alle op het eerste gezicht nieuwe produkten van ARNOLD bleek echter al snel een kleur- of uitvoeringsvariant te zijn van een reeds langer bestaand model. Zoals de stoomlokomotief T3, de Mallet-tenderlok Gt2 x 4/4 5773, de Electrische lok van de DB bouwserie 150 in de nieuwe kleurstelling, de 18.536 in de DR uitvoering speciaal voor de „Rheingold” (daarvoor worden ook de rijtuigen geleverd), de VT89 met „Jägermeister” reclame en een treinstel van de serie 420 in de nieuwe kleurencombinatie van de S-Bahn. Echt nieuw is daarentegen de tenderlokomotief van de bouwserie 93 0-4. Enige personenrijtuigen naar voorbeelden van de ÖBB en de DB en een aantal goederenwagens completeren het aanbod voor dit modeljaar. Bovendien werden nog enige lokomotieven in de digitale uitvoering in het vooruitzicht gesteld.

Ook FLEISCHMANN zal zijn aanbod in H0 en Piccolo aanmerkelijk verruimen. Naast de stoomlokomotief van de bouwserie 39 (met windplaten systeem Witte), was het de tenderlok van de bouwserie 78 waarnaar de

3. Nog niet geheel volgens de uiteindelijke aflevertoestand. De E10 van de DB in schaal H0 van LILIPUT.



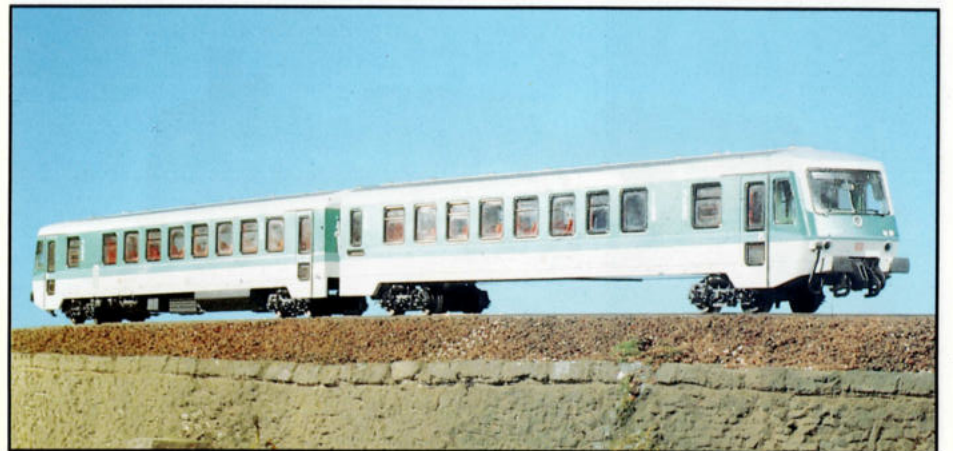
4. Rangeerlokomotief van de ÖBB bouwserie 1161 in H0 van LILIPUT.

aandacht uitging. Hierbij moest men zich echter tevreden stellen met foto's van het voorbeeld. De stoomlok van de bouwserie 24 werd enigszins verbeterd. Kleurvarianten komen er aan van de diesellok bouwserie 361, de E-lok bouwserie 141 en van het treinstel 614. Voor het nieuwe Interregio verkeer worden nieuwe rijtuigen geproduceerd, welke met een lengte van 282 mm

een zinvol compromis bieden voor wat betreft de schaalgrootte.

De goede oude goederentrein zal worden verlevendigd door speciale sets in de schaalgrootten H0 en N. Het FMZ systeem wordt uitgebreid en zal nu ook voor spoor N beschikbaar komen. Er is ook nieuws op het gebied van de kortkoppelingen.

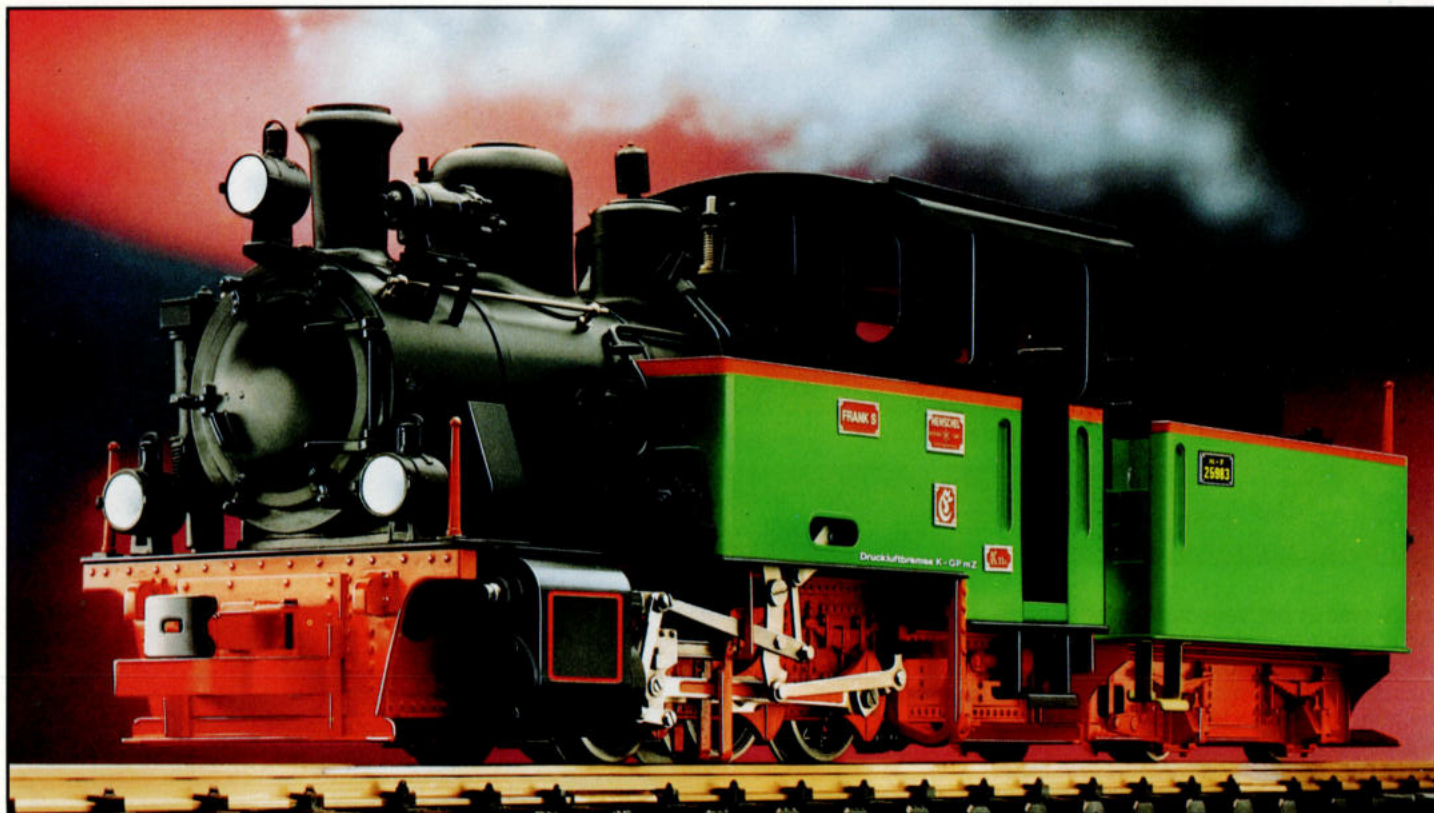
„Real Life Steam” kon men bewonderen op



5. Het MÄRKLIN model van de bouwserie 628.2/928.2 in schaal H0.

6. Geheel conform de werkelijkheid (EuroCity). Viersysteemplok RABe van de SBB als model voor spoor H0 van LIMA.





7. Het model van de stoomlokomotief „Frank S.” (van de Jagsttalbahn) van LGB. Hiermede is live steam mogelijk.

de stand van LGB. Een model van de stoomlok „Frank - S” draaide alsmaar rondjes rondom zijn grote voorbeeld, dat dank zij grote inspanning een van de attracties was van de hal D. Met de Ge 4/4 II 622 van de RhB is een uitstekend model beschikbaar voor de grotere spoorbreedten. Bewondering ook voor een model van een diesellokomotief van de „White Pass & Yukon Route”, waarvoor ook de bijpassende

goederenwagens worden geproduceerd. Personenwagens naar voorbeelden van de RhB en de Zillertalbahnhof completeren het assortiment.

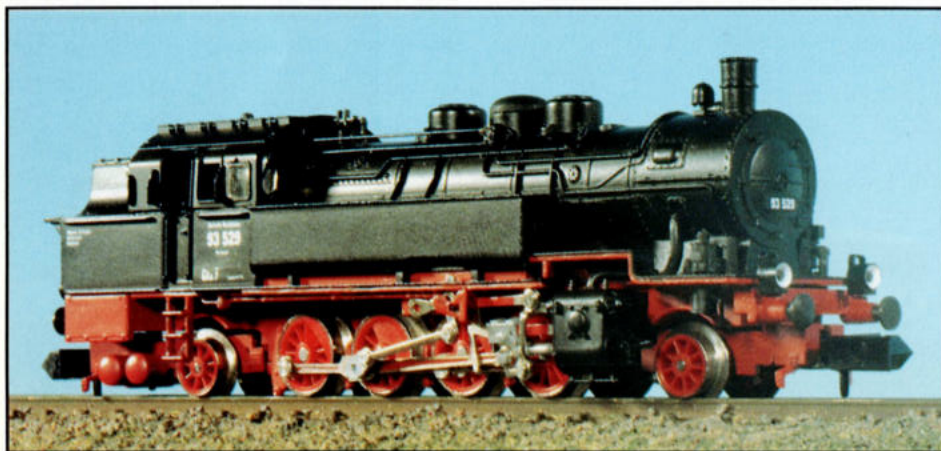
Het aantal aangekondigde nieuwtjes bij LIMA was groot. Er was echter maar weinig nieuws te zien. Naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in Italië komt er een treinstel van de bouwserie ETR 220 van de FS. De Weense speelgoedfabrikant LILIPUT

toonde een handmonster van de E10, welke in de loop van dit jaar in diverse uitvoeringen in de handel beschikbaar zal komen. Van de bouwserie 01.10 kan men nog meer varianten tegemoet zien. Zo zal het model ook geheel bekleed, in de originele aflevertoestand worden vervaardigd. Bovendien wordt de museumlok 01 1068 aangeboden. Tenslotte zal ook een staalblauwe uitvoering met zwarte rookkamer en voorzien van een kolentender als serienummer 01 1087 worden aangeboden.

Het accumulatortreinstel „Wittfeld” komt er ook in de uitvoering van de „Länderbahn”. Een interessante rangeerlokomotief naar een voorbeeld van de ÖBB bouwserie 1161 wordt bovendien geleverd als E61 van de DRG. De importeur voor de Benelux, ZETA, brengt boven dien een model van de NS 6400 op de markt naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in Nederland. Voor België verschijnt een garnituur met een aantal personenrijtuigen. Ook komen voor de Benelux meerdere speciale goederenwagens beschikbaar.

Zeer omvangrijk is het aantal nieuwe modellen van MÄRKLIN. Het meest indrukwekkend is ongetwijfeld de Beierse EG 589-594 van de DRG in spoor I. Voor schaal H0 werden onder andere de volgende nieuwtjes getoond: Het moderne treinstel 628.2/928.2 van de DB, de diesellok 361 in het nieuwe rode jasje, evenals de diesellok 212. Verder een variant van de diesellok 236 en een old-timer stoomlokomotief van de KWStE klasse T18.

Voor Nederland komt in het exportprogramma een model van het Postrijtuig van de NS type mP 3000 beschikbaar en voor België een nieuwe uitvoering van de serie 1600 met drie verschillende pantografen. De bekende 1600 van de NS komt nu ook met de 5 sterren aandrijving beschikbaar. Vervolgens komen er meerdere nieuwe Zwitserse modellen op de markt, waaronder weer een



8. Een echt nieuw model van ARNOLD is de tenderlokomotief 93 529 in de uitvoering van de Deutsche Reichsbahn.

9. Opwaardering. Een verbeterde uitvoering van de 24 016 van FLEISCHMANN in de schaal 1:87 voor spoor H0.





versie van de „krokodil” in metaal. Er komen enige nieuwe treinsets beschikbaar. Een old-timer persontrein uit Württemberg. Een persontrein uit de jaren zestig en een fabriekstrein van Volkswagen met automodellen.

Groot is het aanbod aan nieuwe en gewijzigde personenrijtuigen (met kortkoppeling). Geheel nieuw is een verpakking met stroomvoerende kortkoppelingen, welke de mogelijkheid bieden om een gehele persontrein te verlichten door middel van slechts een enkel sleepcontact. Het aantal nieuwe goederenwagens dat werd voorgesteld bedraagt meer dan veertig!

Voor MÄRKLIN ALPHA zijn er ook enige uitbreidingen. Spoor Z heeft als opmerkelijk nieuwtje een wagenset „König Ludwig”, welke werd ontwikkeld in samenwerking met de firma RAILEX. Evenals bij H0 verschijnen ook hier twee rode dieselloks, de 361 en de 218.

Bij RIVAROSSO was een nieuw model te zien van de S 3/6 met spits machinistenhuis dat erg aantrekkelijk was. Meerdere uitvoeringen van dit type volgen nog. In Spoorweg Journaal 24 stelden wij U de Belgische uitvoering voor.

ROCO presenteerde een nieuw railsysteem Roco Line. In een volgend nummer van het Spoorweg Journaal zullen we daar in een artikel op terug komen. Ook hier enige nieuwe treinsets, waaronder een boemeltje bestaande uit een groene Beierse „Glas-kasten” met enige personenwagens en een E44 van de DR in het grijs, met een persontrein. Ter gelegenheid van 40 jaar DB verschijnt een jubileumset bestaande uit een E71 met 4 „Donnerbüchsen” van het bouwtype 28/29 en een boek. De nieuwe stoomlokomotief van de bouwserie 44 van de DB heeft een gesloten voorste voetplaat en heeft spaakloze loopwielen. Verder verschijnt ook bij ROCO de rode 361.

LEMACO toonde een H0 model van de SBB Ae 4/8 11300 en een Elok van de bouwserie 103 van de DB in bouwgrootte 0.

De Franse fabrikant MKD brengt een exclusieve LGB goederenwagen op de markt, welke voor verzamelaars interessant zal zijn. Aan een zijde is de beschrijving gewijd aan de 200e verjaardag van de Franse revolutie, aan de andere zijde gaat het over de 100 jarige Eiffeltoren.

MODEL-LOCO (Grandspot Ltd) toonde een H0 model van de Beierse Mallet BB II (bouwserie 98.7) als bouw pakket.

RUCO brengt o.a. een sneeuwschuiver en een tweeassige gesloten goederenwagen

10. Zeldzaam mooi model van het bagagetreinstel Fe 4/4 185 18 van de SBB. Een model van ROCO in schaal H0. Het origineel is tegenwoordig een museum-treinset.

11. Sneltrainrijtuig met bagageruimte van ROCO. Exact 1:87.

12. Voor H0 is deze Elok van de NS type 1500 van PHILOTRAIN.



13. Van PHILOTRAIN is deze tenderlokomotief type 9504 van de NS in schaal H0.

14. LEMACO levert deze Ae 4/8 11300 van de SBB.





15. Deze personenwagens naar voorbeelden van de MBO in spoor H0m zijn van BEMO.



16. Nieuwe goederenwagens van TRIX naar voorbeelden van de Deutsche Reichsbahn en van de Deutsche Bundesbahn.



17. Handmonster van de Ge 4/4 609 van de RhB van BEMO in H0m.



18. Van HAG is dit H0 model van een Ae 4/4 van de BLS.

naar Zwitserse voorbeelden.

PHILOTRAIN tenslotte stelde een H0 model voor van de Nederlandse NS 1500. Verder verschijnt er ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Nederland in spoor 0 de bekende stoomlokomotief 3737. **Peter Schiebel**

Toebehoren

In de schaal 1:87 biedt FALLER als „exclusief model” voor 1989 een muziekpaviljoen aan, met een bewegende groep folkloristische dansers en een muziekkapel

in klederdracht, compleet met een luidspreker en een muziek cassette. Naar een voorbeeld uit het Alpenland worden geleverd het station „Lengmoos”, een graanschuur en een tweetal hooischuren. Verder nieuws in H0 zijn een brugkraan, een containerbrug, een stadhuis met 5 verdiepingen, het jachtslot „Falkeneck” en een aantal rijtjeshuizen, alleenstaande huizen en eengezinswoningen. Vervolgens enige kermisattracties en een uitzichttoren.

Als nieuwe serie worden voortaan ook kant en klaar modellen van eengezinswoningen aangeboden. Voor spoor N komt het Württemberse station van Güglingen en een hele rij stadshuizen en andere interessante gebouwen. Het FALLER CAR SYSTEM wordt uitgebreid met enige nieuwe automodellen. HABERL & PARTNER toonde wijnbergen naar Italiaans voorbeeld en completeerde het programma modelbomen. De huidige

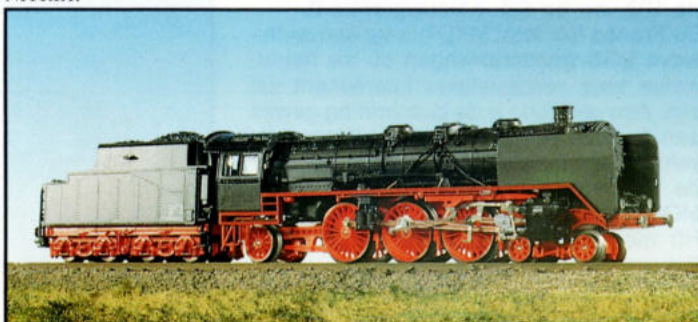


20. Open goederenwagens en wagen met klapdeksels van MINITRIX.

19. Handmonster van een tenderlokomotief 98.5 van TRIX in de uitvoering van de Deutsche Reichsbahn.

21. Een geslaagd model van de stoomlokomotief 41 222 van de DB. Een model van MINITRIX.

22. Nu met windplaten type Wagner. Model van de bouwserie 03 van de DR van MINITRIX.





23. Nieuw model uit serie Romantik Modelle van VOLLMER. Een nostalgisch winkeltje.



24. Op meerdere plaatsen inzetbaar is deze winkelstraat in H0 van VOLLMER.

sparren en lariksen worden in een nieuwe groen kleur uitgebracht onder de aanduiding „Realistic Models”.

Onze aansporingen tot betere en natuurlijker modelbomen hebben gevolgen gehad. De firma HEKI brengt een compleet systeem om zelf bomen te bouwen van uitstekende kwaliteit. Een nieuw materiaal voor het bevolken onder de naam „HEKI-flor” met fijne vlokken, aangepast aan de Europese kleuren, tezamen met mooie stammen openen de mogelijkheid om voortaan zelf mooie bomen te maken, voor ons modelbaanlandschap.

Hoofdzakelijk naar voorbeelden uit het noorden van Duitsland zijn de nieuwe H0 modellen van KIBRI, waaronder de stationsgebouwen van „Osterheide” en „Königsmoor” en een aantal vakwerkhuisen. In N verschijnt een fabrieksgebouw en een aantal modellen welke eerder in H0 werden aangeboden.

De achtergronden van MZZ zijn dit jaar hoofdzakelijk gewijd aan Amerikaanse voorbeelden. Het arsenaal modelbomen werd verder uitgebreid.

Het aantal personenrijtuigen exact op schaal 1 :87 wordt verder uitgebreid. Een heel bijzonder model brengt ROCO in de vorm van de Zwitserse Fe 4/4 18518 van de SBB. Ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Italië en in Nederland brengt ROCO een Elok type 636 van de FS en een Elok type 1000 van de NS uit. Voor Neder-

land komt verder een restauratierijtuig RD van de NS en een nieuwe uitvoering van de grote postwagen. Voor België komt er een variant van de 6200 voor periode IV.

Voor de liefhebbers van spoor N verschijnen ook enige nieuwtjes. De diesellokomotieven V188 en 290 van de DB en BB6300 van de SNCF evenals enige Oostenrijkse modellen.

Ofschoon het model nog niet geschilderd was, staat bij voorbaat vast, dat de nieuwe D XI van TRIX een succesnummer wordt. Deze lok verschijnt ook in de uitvoering van de DB. Als treinset verschijnt een Beierse lokaalspoortrein met de D XI en vier wagens.

De liefhebbers van MINITRIX mogen zich verheugen op de volgende modellen : een Elok van de bouwserie EP 3/6, een E93 in fotografeerkleur, een stoomlok van de bouwserie 03 en een 41 222 in een bijzonder fraaie uitvoering.

Klaus Eckert

Leveranciers van kleine produktseries

Ter gelegenheid van 100 jaar Rhätischen Bahn komt BEMO met het model van de gemoderniseerde Ge 4/4 I in H0m en H0e. Daarbij komt een restauratierijtuig type WR 3813-3814 en een salonrijtuig type As 1141-1144, dat in een speciale verpakking ter gelegenheid van dit jubileum ook in de oorspronkelijke kleuren ivoor/groen wordt geleverd. Als eenmalige oplage verschijnt in 1989 ter gelegenheid van het jubileum een treinset bestaande uit de Ge 4/4 I 601 Albula in de oorspronkelijke uitvoering en een drietal personenrijtuigen A, AB en B. Bij de goederenwagens komen de wagens met schuifwand Halk-V 5101-5120 in diverse uitvoeringen beschikbaar. De firma KLEIN uit Weinheim stelde een model voor van de Billerbahn V100 in spoor 0. Bij BRAWA verschijnt een propaangastrein Klv 96 van de DB voor gelijk- en voor wisselstroom.

25. Met de nieuwe „HEKI-flor” producten kan men dergelijke mooie bomen zelf maken.

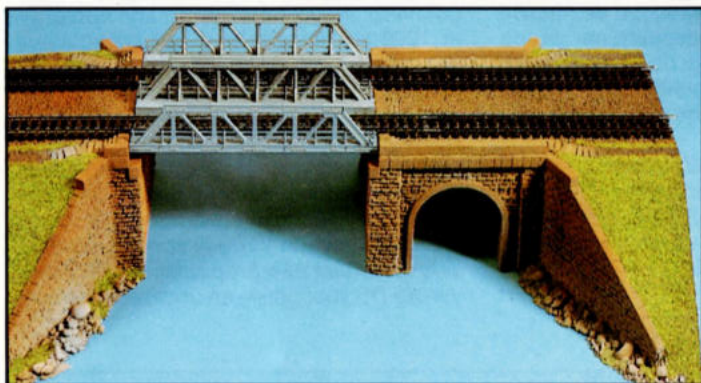
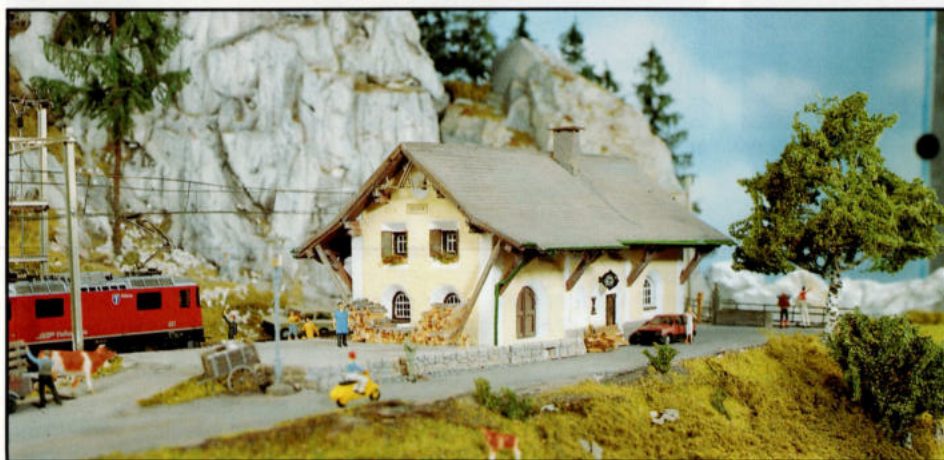
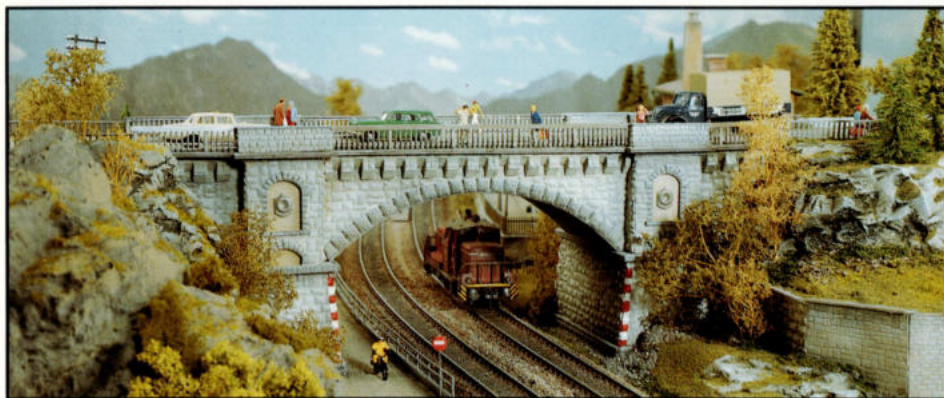


26. Een mooi vakwerkhuis van KIBRI voor schaal H0.



27. Het station van „Surava” van de RhB van KIBRI.





28. Een nieuwe brug van POLA. Universeel inzetbaar.

29. Van POLA: Het stationsgebouw van „Susch“ aan de RhB in de Untere Engadin.

30. Deze brug van NOCH is op meerdere plaatsen te gebruiken.

Verder enige nieuwe lantaarns, een reclamezuil en een nieuwe wisselmotor. HAG toonde een nieuw model van de Ae 4/4 van de BLS in gelijk- en wisselstroomuitvoering.

Bij HOBBYTRAIN verschijnt de E63 van de DB in beide bouwseries, die van AEG en die van BBC. Voor spoor N verschijnt de SVT 137 in de uitvoering van de DRG en van de DB.

JOUEF komt met een tussenrijtuig voor de TGV Atlantique, enige nieuwe goederenwagens en een tussenrijtuig voor de Pendolino. Een interessant nieuwtje is de draadloze afstandbesturing voor modelspoorbanen en toebehoren, welke voorlopig echter alleen in Frankrijk geleverd wordt.

Een uitgebreid aantal nieuwtjes werd voorgesteld door NOCH. Daaronder bevinden zich onder andere dubbelsporige brughoofden, met een verkeerstunnel, tunnelportalen en kunststof wandplaten in natuursteen. Ook bij NOCH heeft men geluisterd naar onze vragen en brengt men een serie modelbomen van topkwaliteit. Het hiervoor gebruikte gebladerte is voor de doe-het-zelver ook los te koop.

POLA brengt als exclusief model voor 1989 een villa op de markt, welke in baksteen is gebouwd en met een veelheid aan toebehoren wordt aangeboden. Voortreffelijk geslaagd is ook het station van „Bad Dürkheim“ van rond de eeuwwisseling. Enige stadshuizen in barok en jugendstil, waaronder een bistro „chez René“ zorgen voor een verdere uitbreiding van het assortiment. Enige fabrieksgebouwen, gebouwen naar Engelse en Zwitserse voorbeelden en een brug completeren het aanbod in H0. In N toonde POLA een arbeiderswoning en een stadshuis met een antiquariaat.

Voor LGB werden drie bouwpakketten naar Amerikaans voorbeeld aangekondigd. Zoals gebruikelijk is het aanbod nieuwe producten van PREISER zeer groot. Talrijke figuren en groepen uit verschillende landen en tijdperken verruimen het aanbod waarmee de modelspoorbanen kunnen worden verlevendigd. Een gedetailleerde opsomming zou veel te ver voeren.

Het programma nieuwe producten van SILHOUETTE concentreert zich dit jaar voornamelijk op spoor 0. Hiervoor worden excellente modellen van beuken, dennen, sparren en berken aangeboden.

VOLLMER brengt een aantal nieuwtjes, die veelal naar romantische voorbeelden zijn gemaakt. Een indrukwekkend bouwwerk is de burcht „Rabenstein“, compleet met een spook, Casimir genaamd. Uit dezelfde basiscomponenten bestaat ook de vesting met stadsmuren en een toren. De serie „Romantik Modelle“ wordt uitgebreid met een aantal bouwwerken. Verder nieuws voor spoor H0 is het station „Waldbrunn“. Voor spoor N worden alleen enige gebouwen in de serie „Romantik Modelle“ aangeboden.

Peter Schiebel

Boekbespreking

Mittenland - Hoe de ontmoeting met Pauline heeft geleid tot het ontwerp van een modelspoorbaan
Henk Mittendorf
eigen uitgave; prijs f 8,50 (= onkostenvergoeding)

Dit is het eigenaardigste en misschien ook wel het aardigste boek, dat ik ooit over iemands modelspoorbaan heb gelezen. De schrijver neemt ons mee op een treinreis (schaal 1 :1) van Haarlem naar Keulen en dan gebeurt er iets vreemds. Door een verkeerde wisselstand komt de trein in een onbekend landje terecht, dat vlak achter Venlo tussen Nederland en Duitsland ligt. Dat landje, Mittenland, werd de inspiratiebron voor de 1 :87 modelbaan van de auteur. Een levendige beschrijving, vooral ook van de mensen die hij tijdens zijn reis ont-

moet. Het boek is geheel eigen produktie. Henk Mittendorf verzorgde de tekst, het prachtige tekenwerk en de grafische vormgeving. Zolang de (beperkte) voorraad strekt, kunt U dit boek bestellen door f 8,50 te storten op bankrekeningnummer 84.68.14.196 van de Nutsspaarbank in Haarlem, ten name van H. Mittendorf onder vermelding van „boek“.

vK

De Belgische Spoorwegen in kleur 1980 - 1988

Uitgeverij Schuyt & C°

Auteurs: M.L. Vocke, P. Herbiet, J.L. Vanderhaegen

De motieffeuze van de 152 grootformaat-kleurenfoto's verdient alle lof. De opnamen getuigen niet alleen van grondige kennis van het Belgische spoorwegnet, maar ook van de moeite die de fotografen zich getroost hebben om de gepubliceerde foto's te kunnen maken.

Spijtig genoeg houdt de druk kwaliteit geen gelijke tred met de hierboven genoemde kwaliteiten. Meer dan één foto vertoont een roos-rode kleurweem; elders wordt de korrel te grof weergegeven. Evenmin kunnen de Nederlandstalige foto-onderschriften overtuigen; zij krioelen van de fouten. Blijkbaar werd tot het uiterste gespaard op de produktiekosten. Hierdoor komt het voortreffelijke werk van de fotografen onvoldoende tot uiting. Met betrekking tot de prijs van dit boek werd een onbegrijpelijke verkooppolitiek gevoerd. Bij de introductie werd een winkelprijs van 1.595 frank vooropgesteld, prijs waarvoor het werk bij de boekhandel en hobbyzaken werd aangeboden.

Weliswaar kon het boek bij sommige clubs tegen een licht verminderde prijs aangekocht worden; maar zeker niet voor de prijs van 1.165 F waartegen het in sommige Makro-vestigingen werd verkocht. Dat de kopers van het eerste uur en de uitbaters van boekhandels en hobbyzaken zich bedrogen voelen zal dan ook niemand verwonderen. Dit aspect zal zeker in hun geheugen gegrift blijven. Het zal zeker geen koopstimulans vormen mocht er ooit nog een vervolg op dit overigens geslaagde boek komen.

Max Delie

FOTOTIPS / WETENSWAARDIGHEDEN



NS goederenvervoer : Huckepack

Op zaterdag 19 november 1988 werd in Ede de derde Huckepackterminal van Nederland geopend. Evenals in Rotterdam Noord en Venlo wordt deze nieuwe terminal door Trailstar geëxploiteerd. Huckepack is een vorm van gecombineerd vervoer, waarbij opleggers of wissellaadbakken zonder begeleiding van een chauffeur per trein vervoerd worden. Met name in de Alpenlanden komt ook het vervoer voor van vrachtauto's, waarbij de chauffeur in een slaapwagen meereijdt. Deze vorm van vervoer wordt meestal Rollende Landstrasse genoemd.

De terminal in Rotterdam Noord heeft de grootste overslag en is tevens de oudste Huckepackterminal in Nederland. Vanuit Rotterdam rijdt dagelijks een trein naar Emmerik en bestaat er een verbinding naar België en Frankrijk via Kijfhoek. Uit Rotterdam vertrekt de trein naar Emmerik van maandag t/m vrijdag om 15.57 uur en op zaterdag om 14.27. De retourtrein vertrekt om 17.43 uur uit Emmerik en rijdt van dinsdag t/m vrijdag rechtstreeks naar Rotterdam Noord: aankomst 20.08 uur. Op zaterdag en zondag wordt naar Kijfhoek gereden.

Vanuit Venlo bestaat alleen een verbinding richting Kaltenkirchen, waarbij vertrokken wordt om 19.52 uur (zaterdag: 18.21 uur). De retourtrein arriveert van dinsdag t/m zaterdag om 19.13 uur, op zondag om 17.18 uur. Ede wordt bediend met een rechtstreekse verbinding van en naar Emmerich. Vertrek uit Ede: maandag t/m vrijdag om 16.17 uur, zaterdag om 13.21 uur. Aankomst in Ede: woensdag t/m zaterdag 7.40 uur en op maandag om 10.32 uur.

Tot slot moet nog gewezen worden op de Huckepack-trein van Duitsland naar België v.v. via Dalheim-Roermond - Weert - Neerpelt. Van maandag t/m vrijdag vertrekt deze trein om 10.00 uur uit Dalheim en is om 11.23 uur in Neerpelt. Om 15.08 uur begint de retourrit met aankomst in Dalheim om 16.32 uur. Op zaterdag rijdt deze trein via Roosendaal en Venlo.

Gerit Nieuwenhuis

„Fotografeer op reis en een prijs”

In 1989 vieren we niet alleen 150 jaar spoorwegen in Nederland, maar ook 150 jaar fotografie! Reden voor NS en het Bureau Voorlichting Foto Film Video om onder bovenstaand thema een nationale fotowedstrijd te organiseren. Deze wedstrijd wordt in circa 1200 fotovakzaken door middel van affiches en displays aangekondigd. Een deelnameformulier is aldaar verkrijgbaar. De uiterste inzenddatum is woensdag 14 juni 1989. Uw kleuren- en of zwart/witfoto's kunt U zenden aan:

„Fotografeer op reis en win een prijs”

Postbus 20 001

NL 7302 HA APELDOORN

De ingezonden foto's worden op een reusachtige fotowand geëxposeerd tijdens het evenement „Treinen door de tijd”, dat van 22 juni tot en met 6 augustus in de Utrechtse Jaarbeurs wordt gehouden. Als hoofdprijs is een Trans-vakantiereis voor twee personen ter waarde van Fl 5.000,- beschikbaar. Bovendien is foto-apparaat met een totale waarde van Fl 15.000,- te winnen.





Nieuwe ROCO-variant

Dit jaar jubileert de Vuil Afvoer Maatschappij, het bedrijf dat er onder andere voor zorgt dat een flink deel van het Nederlandse huisvuil via NS-sporen in Wijster (provincie Drenthe) terecht komt.

Het 60-jarig bestaan wordt bij het bedrijf geaccentueerd door het in dienst nemen van vijf spoorwagens in speciale jubileumkleuren. ROCO blijft niet achter door ook de modeluitvoeringen in de jubileumversie te brengen. Vanaf januari 1989 zijn in de modelspoorzaken verkrijgbaar:

HO: bestelnummers 45 225 en 45 226 (met verschillende wagennummers), adviesprijs FI 36,95;
N: bestelnummer 25 163, adviesprijs FI 29,95.
De foto toont één van de HO-modellen, die aan Uw modelbaan een frisse kleur kan toevoegen!

Tekst en foto: H. van Keulen

Nieuw tussen de rails

RIVAROSSA

De firma uit Como levert nu een aanvullende versie van de dieselmotorwagens serie ALn 56 Breda van de FS. De nieuwe kleurstelling - die van een particuliere spoorlijn: de FVS (Ferrovie Valle Seriana), welke helaas ter ziele is - is rood/gebroken wit en daarmee levendiger dan het bruin/lichtgeel van de FS-uitvoering. De afwerking is om door een ringetje te halen en bovendien heeft RIVAROSSA ook de afwijkende details niet vergeten; zo is er een derde frontseinlamp toegevoegd (in het midden). Cat. nr. 1792 vertegenwoordigt de AD 5604 (met motor) en cat. nr. 2469 de AD 5602 (zonder motor). De liefhebber van een idyllische modelbaan heeft nu de geëigende modellen binnen handbereik.

JOCADIS

Diesellocomotief type 84 in metaal met hypergedetailleerde onderdelen in messing.

JOUEF

De TGVA (TGV Atlantique) zijn nu verkrijgbaar zodat er een compleet twaalfdelig treinstel kan worden samengesteld. Het postrijtuig is verkrijgbaar in de nieuwe kleuren: het heeft een verjongingskuur ondergaan en is voorzien van NEM-norm kortkoppeling. Een fraai model dat helaas op een paar hopeloze draaistellen is gemonsterd; gelukkig laat ROCO in zijn programma zien hoe zulke draaistellen er uit dienen te zien. Ook de rijtuigen type Est „Romilly” hebben een verjongingskuur ondergaan en zijn opnieuw verkrijgbaar vergezeld van een set fraai gedetailleerde extra onderdelen: nr. 510100 is rijtuig A, nr. 510200 rijtuig B, nr. 510300 versie AB en 510400 versie BD.

MÄRKLIN

4120 is het cat.nr. waaronder de firma uit Göppingen een NMBS-slaaprijtuig Bc9 introduceert in de blauw-gele uitvoering van de Benelux-treinen!!!

LIMA

In schaal N de bagagrijtuigen Dd2 van de SNCF in de tweekleurige corail uitvoering of in groen/gebroken wit, resp. nrs. 320323 en 320322. Zelflosser Tds van de SNCF met opschrift „TRANSCEREALES” (nr. 303579).

MKD

Interessant nieuws van deze firma: set 522 met toebehoren voor de perrons van vandaag de dag evenals fraaie reclameaflitches die U op bijgeleverde reclameborden kunt plakken. Voorts is bouwdoos 616 - de bakkerij - nieuw.

LIMA

Nog meer nieuws uit Italië: uit Vicenza komen twee nouveautés. Op de eerste plaats een restauratiewagen (serie Le 480 WR) die deel uitmaakt van de lange-afstandsneltreinen van de FS (serie Ale 601). Het is nauwelijks meer te geloven, maar ook deze keer is LIMA er weer in geslaagd de kwaliteitseisen nog verder op te schroeven: cat. nr. 30 9227.

De tweede nouveauté is een model van een NS-dubbeldekker-stuurstanrijtuig, cat. nr. 309188 LK. Net als bij de uitvoering eerste/tweede klasse (cat. nr. 309287) is ook in dit geval het prototype natuurgetrouw nagebootst: afwerking is van topklasse evenals de draaistellen, waarvan de assen de juiste diameter bezitten; functionerende frontseinverlichting. Enige minpunt: de pantograaf (die dient voor voorverwarming van de trein bij ontstentis van een locomotief) had wel wat verrijnder mogen worden uitgevoerd.

CAPI

FLEISCHMANN

Stoomlocomotief BR 56 in DB uitvoering: op dit model valt werkelijk helemaal niets aan te merken: tien met een griffel!

GTF

De GTF heeft het genoeg U de data mede te kunnen delen van de komende activiteiten in 1989:

- 8 april: tocht met een museum-dieselmotorwagen over het spoorwegknooppunt Bergen/St. Ghislain; afscheid van het grensbaanvak Quiévrain - Blanc Misseron (F).
- In de loop van de maand mei: bezoek aan de locomotievenwerkplaats van Antwerpen-Dam ter gelegenheid van het afscheid van de eerste lijndiesels van de NMBS, de serie 59.

- 27 mei: nog meer afscheid: vanuit Brussel zal een vaarwettrein over de schilderachtige lijn Dinant - Givet (F) rijden. De samenstelling van deze trein is beslist nog nooit vertoond. U kunt deze excursie combineren met een boottocht op de Maas.

- 5 augustus: tocht met een elektrisch treinstel „dernier cri” (de duikbril) door de provincie Luik.

- 9 september: op ontdekkingsreis naar de scheepsliften in de omgeving van La Louvière; vanaf Luik wordt er in historisch materieel gereden.

- 23 september: excursie vol verrassingen in een dieselmotorwagen in de omgeving van De Panne - Bray - Dunes.

Zoals altijd verbindt dit programma het verleden met het heden door niet alleen met historisch materieel op vergezeten trajecten te rijden maar ook moderne installaties te bezoeken. Ook het touristische aspect is niet vergeten en liefhebbers van een dagje-uit-vol-verrassingen zullen dan ook volledig aan hun trekken komen. Tot slot zij nog opgemerkt dat drie van deze activiteiten grensoverschrijdende baanvakken met Frankrijk betreffen: „actualité-oblige”.

Tot slot nog enige praktische informatie:

- Bij alle tochten zijn speciale foto-stops gepland.
- Indien mogelijk wordt er tijdens de reis uitleg en commentaar gegeven.
- Als U dat wenst, kunt U rond het middaguur een maaltijd gebruiken.
- Aan ieder Belgisch station kunt U voor een aantrekkelijke prijs een retourtje kopen naar de plaats van vertrek.
- Gemiddelde prijs van de excursies: 500 tot 750 Bfr, maaltijd niet inbegrepen.

- Aanvullende informatie (vertrektijden, prijzen, route, samenstelling van de trein) wordt tenminste één maand van te voren aan belangstellenden verstrekt.

Hiertoe dient U een aan U zelf geadresseerde enveloppe met bijgevoegde postzegel naar het volgende adres te sturen: GTF asbl, BP 191, B 4000 LUIK.

Modelspoorveiling

MSC Spijkspoor uit Spijkenisse (NL) organiseert op donderdag 20 april a.s. voor de vijftigste keer een veiling van modelspoorartikelen. Wanneer U iets aan te bieden hebt of nadere inlichtingen wilt winnen, dan kunt U terecht bij de Heer C. Dijkshoorn, telefoon 01880 - 40992.

De veiling wordt gehouden in Multi Functioneel Centrum „De Akkers” aan de Lenteakker te Spijkenisse (naast het eindstation van de Rotterdamse metro). De zaal gaat om 18.30 open, de veiling begint om 19.30 uur precies.

Nieuws van de Nederlandse Modelspoor Federatie

Op 5 november 1988 werd de Nederlandse Modelspoor Federatie, een overkoepelende organisatie van uitsluitend modelspoorverenigingen, opgericht. Er werd gestart met vijftien aangesloten verenigingen, een aantal dat in korte tijd al tot vijftientwintig gegroeid is.

Op 28 januari 1989 heeft de eerste algemene ledenvergadering plaats gevonden. Belangrijke punten op de agenda waren goedkeuring van de statutaire bijdrage door de leden-verenigingen en presentatie van het activiteitenplan.

Het bestuur bestaat vanaf 28 januari 1989 uit de heren: Luit Sol - voorzitter, Wim Weeda - secretaris, Wim van de Kieft - penningmeester/ledenadministratie, Lammert Kiewiet - lid en Fred Meijer - Public Relations coördinator.

Afgezien van de in de statuten vastgelegde doelstellingen staan voor 1989 ondermeer de volgende activiteiten op het programma: presentatie op de tentoonstelling NS-150, ontwerp en uitgifte van een modelspoor promotiefolder en organisatie van een „Modelspoordag” in het weekend van 21 en 22 oktober 1989, waarbij alle aangesloten verenigingen op de een of andere wijze „open huis” zullen houden. Het bestuur zal zich tevens intensief bezig houden met erkenning van de modelspoorhobby bij daarvoor in aanmerking komende organisaties en instanties. De Nederlandse Modelspoor Federatie is bereikbaar via het secretariaat: Mergelstraat 1, 8084 CT 't Harde (Nederland), telefoon: 05255-1514 of via de Public Relations coördinator: Dekkersbos 16, 3956 TH Leersum, telefoon 03434-52539.

Te koop:

MÄRKLIN-modelbaan, 240 x 120, twee verplaatsbare modules, 2 niveaus, uitbreiding voorzien, professioneel decor. Prijs n.o.v.t.k. Nieuwwaarde materieel: + 80.000 Bfr. E. Bruneel, tel. 069 - 228029.

Te koop:

Franse modellen van FLEISCHMANN, LIMA, JOUEF en „VOIE JOUEF” in nieuwe staat, originele dozen. Vraag om de lijst. Calay Luc, tel. 041 - 428844 na 20.00 uur.

Te koop:

Magnifieke modelbaan, 25 fjnischakelige wissels, + 40 ontkoppelaars, tot in de puntjes gedetailleerd, L-vormige modelbaan (4 x 1 m + 3 x 1 m, 4 modules), compleet met elektrische bedrading en stuurstand, afneembaar landschap met achtergrond. 80.000 Bfr. Grégoire Léon, Rue du Potay 12, 4320 St. Nicolas (Luik).

Gezocht:

HO station KIBRI Knokke (B). Van Muylders Jean-Pierre, tel. 02 - 152987 na 17.00 uur.

Programma ritseizoen TTZ 1989

Het jaar 1989 wordt vooral gekenmerkt door het vijftig jarig bestaan van de verbinding tussen de mijn en de kolenhaven Genebos. Deze lijn werd immers - samen met de aanleg van het Albertkanaal - vanaf 1936 aangelegd en kwam tegen het einde van 1938 klaar, doch op dat ogenblik waren de werken aan de kolenhaven zelf nog niet af. De lijn werd - zover de documenten het aanduiden - in de loop van februari in gebruik genomen. Deze gebeurtenis zal dan ook als een rode draad doorheen het ritseizoen doorlopen, doch voor de concrete realisaties is de datum nog wat te kort.

Als ritdagen werden geprogrammeerd:

- 30 april - 1 mei: opening van het seizoen, open-deurdagen.

- 4 mei: dwars door Limburg (onder voorbehoud)

- 14 - 15 mei: viering 50-jarig bestaan van de lijn.

- 2, 9, 16, 21, 23 en 30 juli: ritdagen met op 21 juli (onder voorbehoud): twee-mijntocht (Zolder - Beringen).

- 6, 20, 27 augustus: ritdagen.

- 13 en 15 augustus: spoorwegfestival.

- 3, 10 september: ritdagen.

TTB-weekend:

- 12, 19, 26 november, 3 december: St. Niklaasritten.

De dienstregeling wordt grotendeels behouden (vertrek te Genebos om 14.00 en 16.00 uur), doch het vertrek te Zolder wordt veranderd, de vertrekuren zullen 13.00, 15.00 en 17.00 uur zijn. Hierdoor wordt het oponthoud te Zolder beperkt tot 35 minuten.

Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot: TTZ, Dhr. J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren.



De 6005 : haar laatste rit

06-02-1989 : Negen 60'ers werden door de 5115 en de 5125 van Merelbeke naar Salzinnes gebracht om gesloopt te worden. Onder deze negen machines bevond zich ook de 6005 die op 17 januari jl. haar laatste dienst bewees. De firma ABC heeft reeds de motor van deze machine (destijds door deze firma geleverd) teruggevorderd en op een boot gemonteerd! Van af toen was de redding van dit unieke prototype dus niet meer mogelijk; rest ons slechts nog de herinnering aan de treinen die door deze onvergetelijke machine werden voortgetrokken. Samenstelling van de trein : 5115 + 5125 + 6013 + 6018 + 6020 + 6061 + 6075 + 6080 + 6109 + 6111 + 6005.

De trein met de buiten dienst gestelde 60 + 61 tijdens het kopmaken in het station van Namen. De 6005 met het sluitlicht + 6013 + 18 + 20 + 61 + 75 + 80 + 6109 + 11.

Foto : Georgy Lejeune

Beleef het „Stoomtijdperk”

De spoorwegvrienden van Zuid-Afrika richten een unieke reis met stoomtreinen in van 14 tot 28 mei 1989. Reisweg : Johannesburg, Bloemfontein, Kimberley, De Aar, Kaapstad, George, Knysna, Port Elisabeth, Queenstown, Johannesburg. Zowel de gigantische Garratt's van het GMAM-type als de 3450 „Red Devil”, en een tiental andere stoomlokomotieven worden ingezet op de mooiste spoorlijnen van Zuid-Afrika.

Minstens 70 fotostops op volle lijn zijn voorzien op deze 5000 km lange reis. De reisroute is speciaal gekozen om U de mooiste fotostandpunten te bieden zoals de Kei river pass, Montagu pass, Bosmanshoek pass evenals de schilderachtige lijn van George naar Knysna langsheen de Indische Oceaan.

Voor alle inlichtingen : Max Delie, Postbus 36, B-2000 Antwerpen 20

„Vennbahn” nieuws

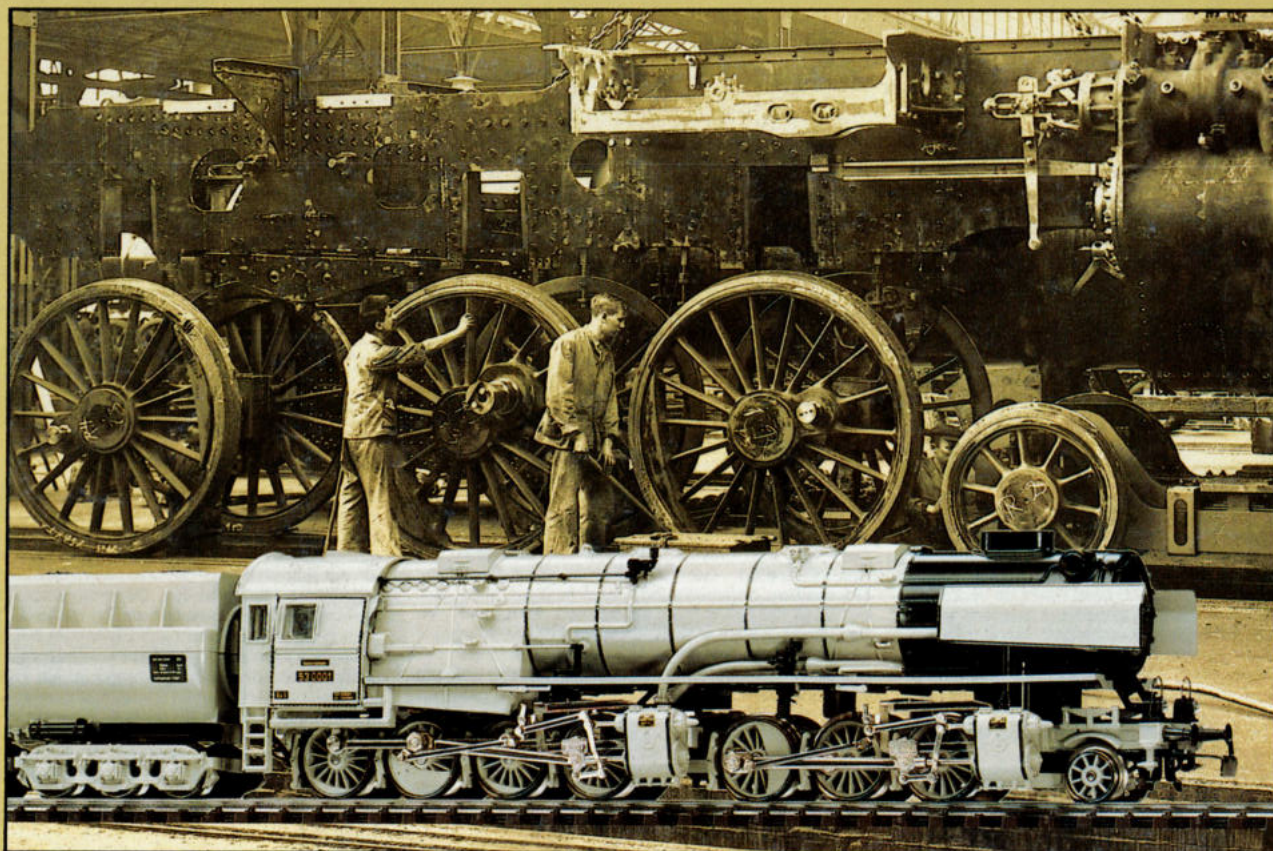
De sectie Raeren - Sourbrodt (40 km), deel uitmakend van de „Vennbahn” zal met ingang van 30-06-1989 definitief gesloten worden voor alle treinverkeer. Voor de (toeristische) reizigerstreinen die voorheen enkele malen per jaar dit traject bereden, werd deze lijn reeds in september 1988 gesloten. De motorwagen 4608 van Montzen bereed als laatste de lijn op 09-09-1988. Teneinde de militaire basis van Elsenborn nog per spoor te kunnen bereiken, heeft het Ministerie van Nationale Defensie aan de NMBS gevraagd de lijn Trois-Ponts - Weywertz te herstellen en opnieuw te openen (op kosten van het leger). Sinds 20 februari jl. wordt er hard gewerkt aan de vervanging van het spoor. Het vervangingsmateriaal is afkomstig van de lijn 123 Edingen - 's Gravenbrakel. De laatste goederentrein die tussen Waimes en Trois-Ponts reed en werd getrokken door de 8248 (Gouvy) reed voor het laatst op 1 april 1983. AU-DENTISCH!!

Georgy Lejeune



märklin
H0

ÉÉNS EEN ONTWERP NU WERKELIJKHEID



Borsig locomotief in Foto-Look.

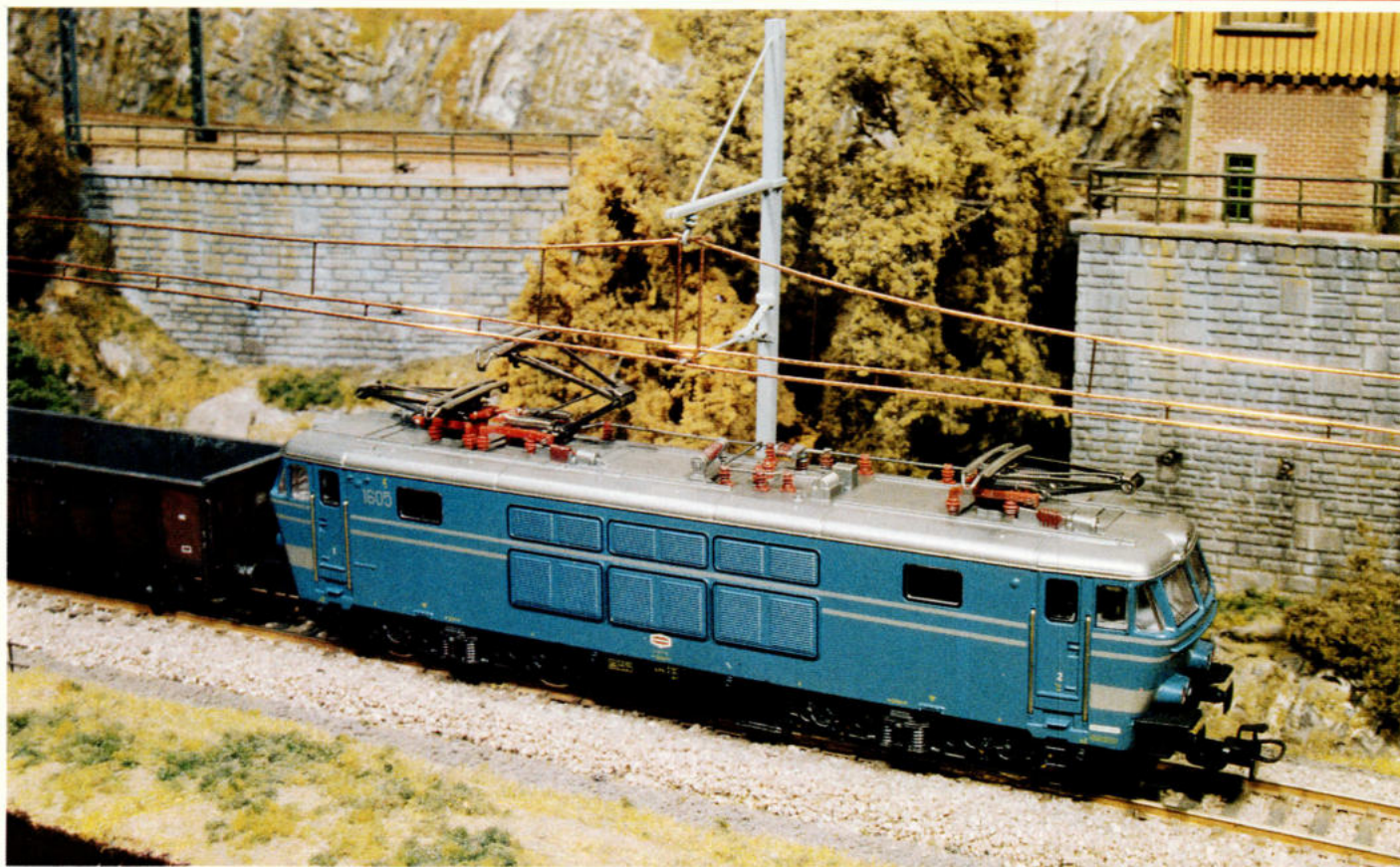
De fascinerende schoonheid van deze locomotief, zijn imposante, krachtige dubbele drijfwerken en de talrijke details worden bij deze enorme stoomlocomotief in Foto-Look schitterend weergegeven.

Bij het Märklin HO model van deze zware Mallet goederenloc, geschilderd in de klassieke fotografiëkleuren grijs, zwart en zilver komen de karakteristieke kenmerken van een grote stoomlocomotief in al zijn elegantie duidelijk naar voren.

Voorbereid voor twee rookgeneratoren is deze locomotief met zijn grote kuitender het grootste O model dat ooit bij Märklin gebouwd werd. 1989 in zwart/rood met 5**** aandrijving, Conventioneel en Digital in Foto-Look.

Vraag uw treinenspecialist.

Märklin B.V. Meerpaal 12b · 4904 SK OOSTERHOUT
Märklin S.A. Kolonel Bourgstraat 107 B 1140 BRUSSEL



 **SOMMERFELDT**



H0

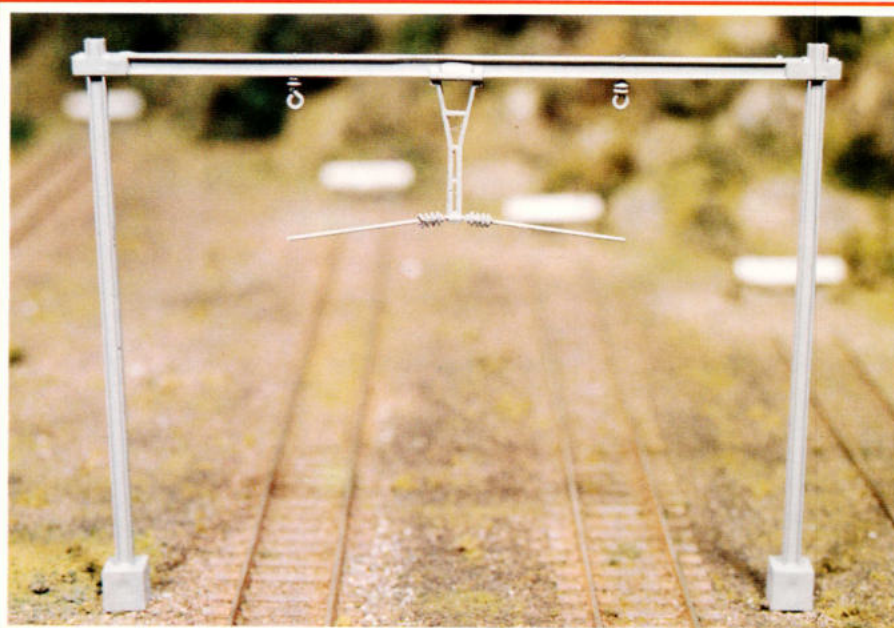
LA CATENAIRE BELGE DE BELGISCHE BOVENLEIDING

Art. 575. ►

Portique complet
pour 2 voies.
Dubbel portiek.

Art. 318.

Pylone profile H en
maillechort avec
tige de fixation.
*H Metaalprofielmast
met schroef.*



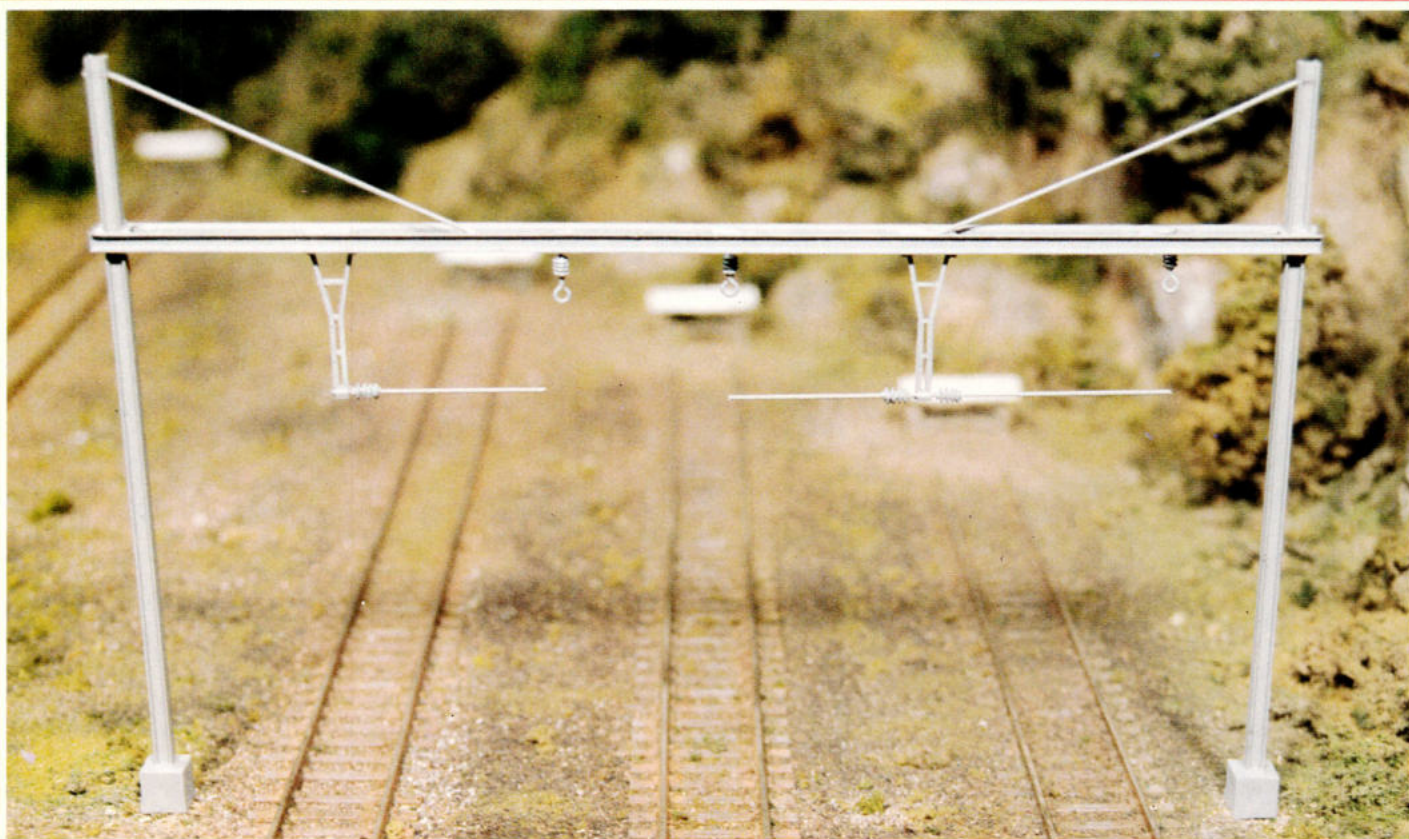
Art. 544. ▲

Fil caténaire
compound, long.
250 mm.
*Draadwerk
compound, lengte :
250 mm.*

Art. 547. ▲

Fil caténaire
compound, long.
360 mm.
*Draadwerk
compound, lengte :
360 mm.*

La caténaire SOMMERFELDT S.N.C.B. est fabriquée exclusivement pour les Ets. VAN DER PERRE à Grimbergen. TÉL. (02)269.14.55
De SOMMERFELDT N.M.B.S. bovenleiding is speciaal in opdracht vervaardigd voor Etn. VAN DER PERRE te Grimbergen.



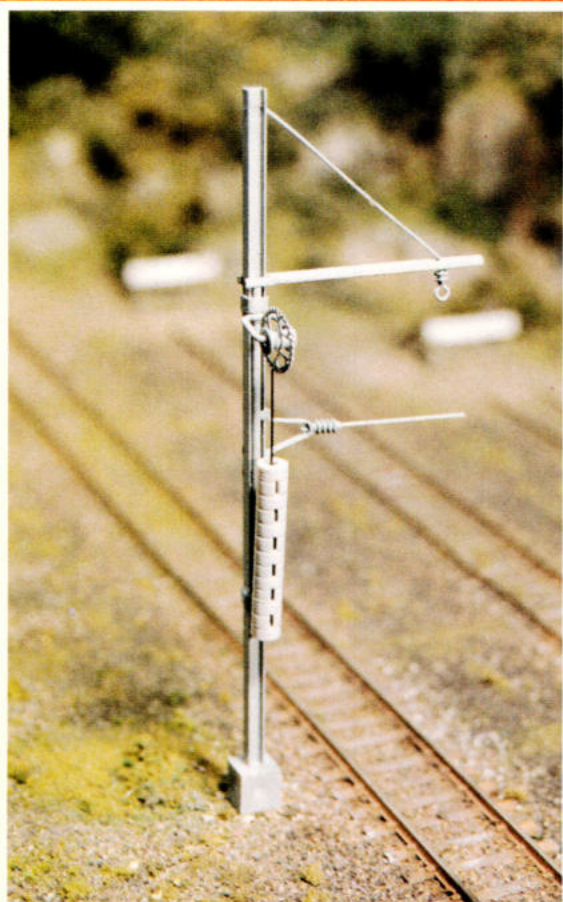
Art. 585.
3 à 4 dubbelportiek.
Portique pour 3 à 4 voies.

Art. 507.
Hanghouder.
Suspension.

Art. 579.
Uithouder met isolator.
Fixation latérale avec isolateur.



SOMMERFELDT



◀ **Art. 509.**
Wielspanmechanis-
me zonder mast.
Tendeur sans mât.

Art. 525. ▶
Enkele mast
volledig met 503.
Pylone simple
complet avec 503.

Art. 503. ▶
Uithouder.
Fixation latérale.

Art. 505. ▶
Isolator bruin.
Isolateur brun.

