

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

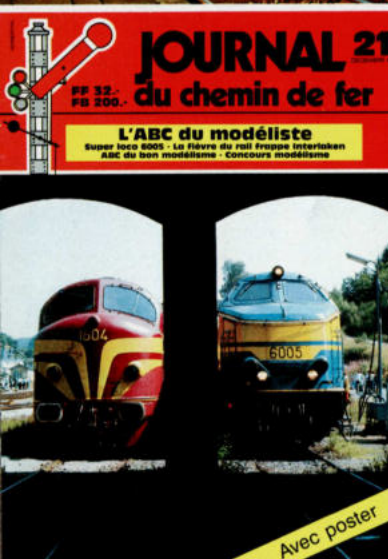
Spoorweg 26 **JOURNAAL**

Mei 89

NS 150 - Vakwerk

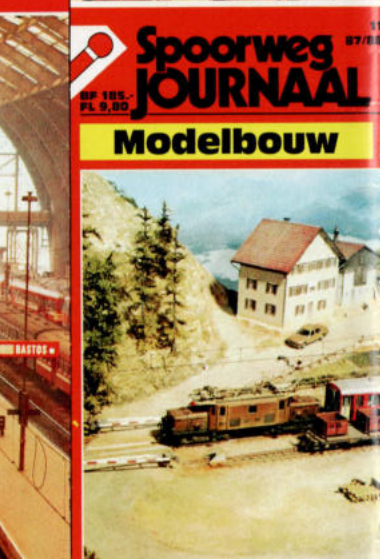
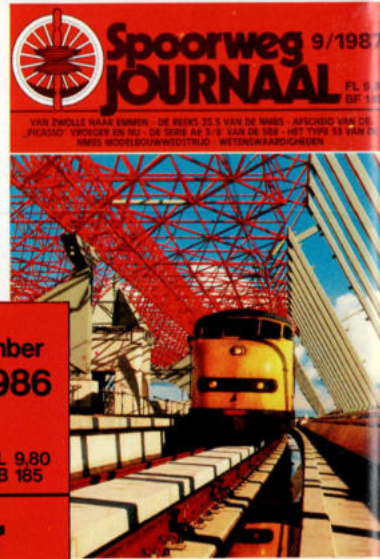
**Modeltrein-veilingen - Het transport van vloeibaar
staal - Modelbouwtips - Modelbouwwedstrijd**





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,-.



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

Het NS-jubileum

4

Een apart gebeuren in de modeltreinwereld : modeltrein-veilingen

14

Verzorgingsdepot van stoomlokomotieven in de jaren vijftig

16

Het transport van vloeibaar staal in het Luikse Maasdal

22

Vakwerk - Afl. 12

28

Kolen voor de tender

33

Ik heb mijn wagen volgeladen...

34

Brief aan een vriend

36

Wetenswaardigheden

46

Waarde lezers,

Om te beginnen moeten wij U onze verontschuldigingen aanbieden en wel op de eerste plaats voor het ontbreken van de speciale abonnementenkaart voor abonnees die een nieuwe abonnee willen introduceren. In dit nummer zult U deze kaart alsnog aantreffen, maar wij hebben gemeend U een aantrekkelijker cadeau te moeten presenteren : i.p.v. een extra nummer krijgt iedere abonnee die een nieuwe abonnee introduceert een gratis reis op een museumlijn in Nederland of België aangeboden. Voorts is tot onze spijt de voorraad cadeaurijtuigen voor nieuwe abonnees „op”. „Uw” Spoorweg Journaal heeft wat dat betreft al meer succes gehad dan wij verwacht hadden. Jammergenoeg kunnen wij geen nieuwe rijtui-

gen van dit type bestellen want het model is bij de fabrikant uit productie genomen en ook de importeur is door z'n voorraad ervan heen. In plaats daarvan hebben wij nu als cadeau een schitterende goederenwagon van LILIPUT.

Dan nog iets over een technisch manco dat spoedig verleden tijd zal zijn. Het gaat hier om het feit dat sommige opnames van modelbouwconstructies een te dominant geel bevatten. Ger Moes en Ronald Koppen kregen er bijna geelzucht van, maar dankzij hun vasthoudend en voortdurend streven naar perfectie hebben ze een oplossing gevonden voor dit euvel.

Mag ik U namens de redactie hartelijk danken voor Uw begrip en nogmaals : onze excuses. En nu alweer : veel leesplezier!

H.K.

De museumloc 12.004 van de NMBS. Deze loc zal twee weekeinden te gast zijn in Utrecht om daar het NS-jubileum luister bij te zetten, 11-05-'85. Foto : Max Delie

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

26/1989

Mei
3^e jaargang

Losse nummers
Hfl 11 - of BF 200

Verantwoordelijke uitgever :
Kurt Heidebreder
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 Heidebreder
Hoofredactie Nederland :
Huib van Keulen - Ger Moes (Modelbouw)
Hoofredactie België :
Max Delie

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

Secretariaat :
Yolande Brisbois-Bastings
Nicole Nizet-Lanneau

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

Abonnementen en advertenties :
uitsluitend rechtstreeks bij de uitgever
Advertenties kunnen worden geweigerd.

Distributie België :
Tondeur S.A., Brussel
Distributie Nederland :
Betapress, Gilze
Distributie speciaalzaken Nederland :
Zeta, Ammerzoden

Tekstverwerking : S.A. Editions H.K.

Fotocompositie : Alain Kerff sprl, Dalhem

Printed in Italy : by Europlanning SRL Verona.

Abonnementsprijs : voor 12 nummers : Hfl 118,-
of BF 2.190 + verzendkosten BF 120 of 7 Hfl

Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd, tenzij uiterlijk 6 weken voor de vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

1839 . 1989



Het NS-jubileum

In dit en het volgende nummer van Spoorweg Journaal wil de redactie U de locomotieven, treinstellen en ander materieel voorstellen, dat tijdens het komende jubileumfeestijn een rol zal spelen. Daarbij zal naar alle waarschijnlijkheid een aantal interessante exemplaren uit het buitenland aanwezig zijn. Helaas is het niet mogelijk gebleken om tijdig voor dit nummer van NS alle informatie te krijgen, zodat we voor een deel op berichten uit het buitenland en op onze (sterke) vermoedens moeten afgaan. We kunnen dan ook niet verantwoordelijk worden gesteld voor foutieve vermeldingen, want dit alles publiceren we „onder voorbehoud”.

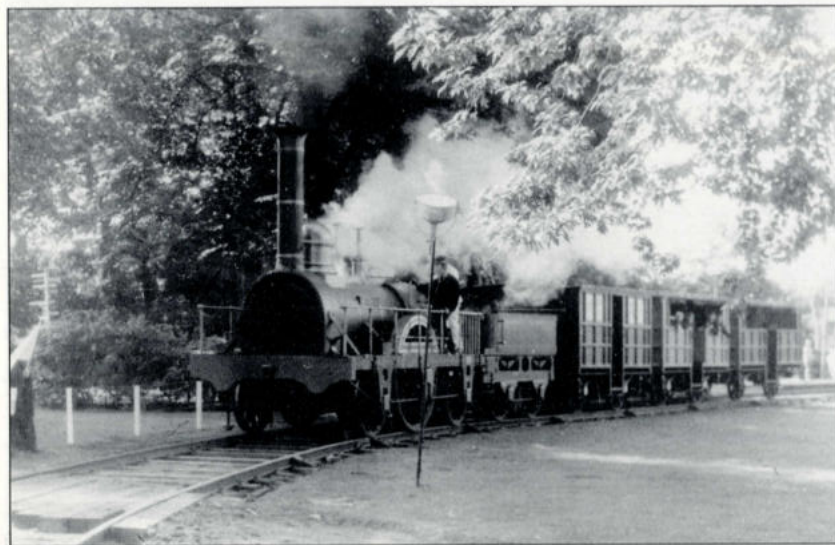
De redactie

Treinen door de tijd

De viering van 150 jaar spoorwegen in Nederland is eigenlijk al begonnen in september 1988 met een persrit met stoomloc 3737 en zal pas worden afgesloten in september 1989. Het gehele jaar door zijn er allerlei activiteiten, zoals een kunsttentoonstelling, een jubileumcongres en een langs openbare bibliotheken rondreizende tentoonstelling. Er worden door NS twee jubileumboeken uitgegeven, er worden films gemaakt evenals een lespakket voor het basisonderwijs. PTT-post geeft op dinsdag 20 juni drie bijzondere postzegels uit in het kader van dit jubileum.

Voor het grote publiek en ook voor de spoorweghobbyïsten is echter de grote manifestatie in Utrecht zonder meer het belangrijkste. Onder het motto „Treinen door de tijd” presenteren NS, de toeleverende industrie en tal van hobbyorganisaties zich op het goederenemplacement naast het Centraal Station en in een aantal gebouwen van het vlakbij gelegen Jaarbeurscomplex. Vanaf donderdag 22 juni tot en met zondag 6 augustus verwacht men meer dan een half miljoen bezoekers uit binnen- en buitenland. Op het goederenemplacement naast CS is een permanente materieel- en onderdelenshow dagelijks geopend. Hier wordt ook dagelijks (BEHALVE OP MAANDAGEN!) een stoomloccarade gehouden. De replica van breedspoorloc „Arend” rijdt dagelijks met zijn drie wagons rondjes op het voorterrein van de Jaarbeurs. Binnen zijn daar diverse exposities te zien; NS leggen daarbij duidelijk het accent op het moderne en toekomstige spoorwegbedrijf. Drie maal per week rijdt een stoomspecial met loc 3737, waarvoor acht verschillende routes door bijna het hele land zijn aangewezen.

Tussen Utrecht CS en het vernieuwde spoorwegmu-



1. De „Arend” is in Tilburg rijvaardig gemaakt en wacht nu op het jubileum in de loods van de hulpwerkplaats in Roosendaal, februari 1989.

Foto : H. van Steijn

2. In september 1939 reed de „Arend” met haar drie rijtuigen rondjes op het tentoonstellingsterrein in Amsterdam.

Collectie : H. Waldorp

seum pendelt een blokkendoostreinstel uit 1924 (NIET OP MAANDAGEN!). Toegang tot de exposities (dus exclusief treinritten) kost f10,- voor volwassenen en f5,- voor kinderen van 4 tot en met 11 jaar. Reist U per trein naar Utrecht vanaf een Nederlands station, koopt U dan een enkele reis. In Utrecht krijgt U het retourbiljet gratis.

In het najaar zijn dan nog de volgende activiteiten te verwachten :

- woensdag 20 september : officiële herdenkingsrit met loc 3737 ;
- zaterdag 23 september : feestelijke afsluiting van het jubileum in Haarlem ;
- zondag 15 oktober : feestelijke viering van de 100e verjaardag van het Centraal Station in Amsterdam.

H. v. Keulen



De Arend

Nu we het 150-jarig jubileum van de spoorwegen in Nederland vieren, denken we terug aan het jaar 1839. In dat jaar werd ook de Arend door Longridge & Co. te Bedlington gebouwd. Zij was een locomotief van het breedspoor-type met 3 assen. De middelste as werd aangedreven, terwijl de andere assen loopassen waren. Samen met de Hoop, de Leeuw en de Snelheid verzorgde de Arend de eerste diensten van het „ijzeren paard“ in Nederland.

Aankankelijk werd zij met cokes gestookt, maar al snel ging men wegens brandgevaar en schadelijke dampen voor de reizigers op kolen over. In 1857 werd de Arend buiten dienst gesteld en volgde de sloop.

Ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de spoorwegen werd in 1938 door de werkplaats Zwolle een replica gebouwd van de Arend, alsmede drie bijpassende personenwagens. Hiermee werd in 1939 het 100-jarig jubileum opgeluisterd. Na de oorlog verwierf deze complete trein een vaste plaats in het Spoorwegmuseum te Utrecht. In 1988 verhuisde de loc naar de Wph Tilburg om weer rijvaardig te worden gemaakt.

Hans van Steijn

De 3737

De 3737 werd in opdracht van de Staatsspoorwegen in 1911 door Werkspoor gebouwd. Zij maakte toen deel uit van de SS-serie 685 - 778. In de laatste jaren van de stoomtractie reed zij op 7 januari 1958 van Geldermalsen naar het Spoorwegmuseum. Behoudens de uitstapjes in 1974 en 1981 bleef de loc in het museum op non-actief staan. In verband met het NS-jubileum werd de 3737 op 29 juli 1987 naar de SHM in Hoorn gebracht. Na een uitgebreide opknappbeurt liet een hernieuwde 3737 op 6 september 1988 zich weer aan het publiek zien. Op deze dag maakte zij een persrit van Amsterdam, over de Oude Lijn, naar Rotterdam, om het jubileumjaar te openen. Ook tijdens de evenementen rond het jubileum zal zij drie maal per week onderweg zijn over zes trajecten door het midden van het land. Bij eventuele defecten kan SSN-loc 41 105 (ex DB) haar taak

overnemen.

De 8107

De 2-assige tenderloc NS 8107 zal op de manifestatie in Utrecht geen NS-nummer dragen, maar wordt gepresenteerd als SS 657. Zij werd in 1901 door Machinefabriek „Breda“, voorheen Backer en Rueb, gebouwd voor de Staatsspoorwegen. Deze firma bouwde slechts de eerste tien machines van de serie, die in totaal 30 locs omvatte (651 - 680). Een aantal van deze rangeerlocomotieven werd later geschikt gemaakt voor dienst op lokaal- en stoomtramlijnen. De NS 8107 werd in 1952 verkocht aan de Coöperatieve Suikerfabrieken te Roosendaal. Na buitendienststelling aldaar werd de Museum Buurt Spoorweg in Enschede (later Haaksbergen) de trotse eigenaar. Na een jarenlange periode van herstel kwam de loc in 1987 op de MBS-lijn in dienst. In 1988 begon men met de vervanging van de ketel door een nieuw gebouwde exemplaar.

Huib van Keulen

Locomotief „8811“

Dat het nummer 8811 hier tussen aanhalingstekens staat, zal menigeen verbazen. Dat komt omdat de als zodanig bekende locomotief eigenlijk geen recht heeft op dit nummer.

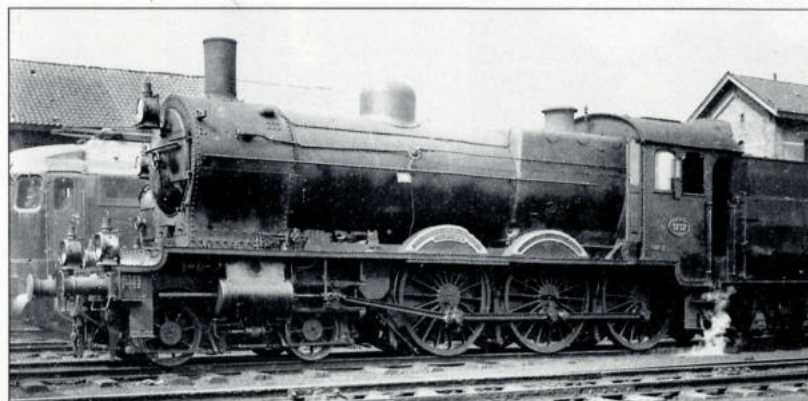
De eigenlijke NS 8811, de voormalige 5080 (later 75080) van het Britse War Department, werd in 1943

Hans van Steijn

3. Twee museumlocs op één foto: de 3737 voor de dienst op de lijn van de SSTT en E-loc 1010 achter loc 1105 voor de Hoofdwerkplaats in Tilburg, 20-06-1974.

Foto: W. Ritschard

4. De later zo beroemd geworden 3737 staat hier op het emplacement van het Hoofdstation in Groningen, juli 1952. Foto: E.J. Tyler



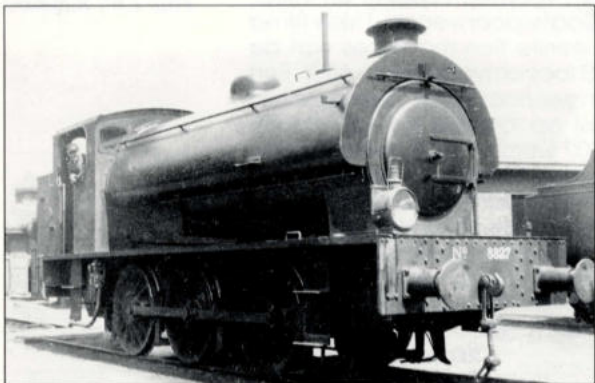


6. Loc 8127, een zusje van onze 8107, als rangeerloc te Zwolle, 02-07-1953. Foto : E.J. Tyler

door Hudswell & Clarke gebouwd. Het type, dat door het War Department was gekozen als rangeerlocomotief was natuurlijk typisch Engels : robuust, simpel van constructie en goedkoop in onderhoud. Ze bezat, zoals bijna alle rangeerlocomotieven in Engeland en Amerika, geen oververhitter.

Tot 1945 werden er 324 exemplaren van dit type in gebruik genomen, en naast de vele grote goederentreinlocomotieven meegenomen naar het vasteland. Na afloop van de vijandelikheden werden er 27 machines door de NS overgenomen. Ook de Hoogovens en de Zuidlimburgse mijnindustrie nemen dit type in gebruik. De NS verkochten al in het begin van de jaren vijftig enkele locomotieven door aan particuliere bedrijven. Of

7. Eén van de voormalige War Department zadeltanklocomotieven van het depot Feijenoord in Rotterdam : loc 8827, juni 1950. Foto : E.J. Tyler



8. Een sfeervolle opname van loc 8826 met een SSTT-trein naar Tilburg. Loc 8811 van de SSN wordt wellicht in de komende jaren ook rijvaardig gemaakt, 30-09-1979.

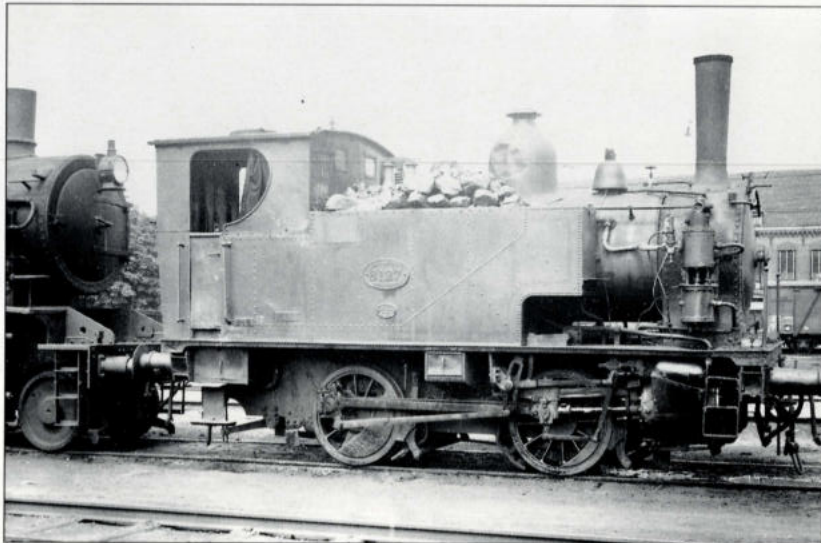
Foto : P. de Greeuw

de NS daar goed aan deden is een open vraag, want vele machinisten in het depot Feyenoord gaven in die tijd duidelijk de voorkeur aan een 8800 boven een dieselloc van de serie 500 of 600.

De 8811 werd op 12 februari 1953 verkocht aan de Maatschappij tot Exploitatie der Steenkolenmijnen Laura & Vereniging NV te Eijgelshoven, waar de loc in dienst kwam als de Julia IV, bij de gelijknamige mijn. In 1962 werd ze vernummerd in LV-13 bij de mijn Laura. Hier deed ze tot 1975 dienst, ongetwijfeld de laatste stoomlocomotief in commercieel gebruik in Nederland.

Het jaar daarop wilde de firma Van Raak in Tilburg, als hoofdsponsor van de toenmalige SSTT, twee van de drie laatste machines van de mijn Laura als vervanger van de 3737 voor de lijn naar Baarle-Nassau kopen. Doordat het laden van de

5. Loc NS 8107 als SS 657 bij het kolenpark van depot Haaksbergen van de MBS, 1987. Foto : Museum Buurt Spoorweg



machine op moeilijkheden stuitte, besloot de SSTT ter plaatse de andere twee locomotieven te kopen (ex NS 8817 en 8826). De 8811 wachtte daarna tot begin 1981 haar onzekere toekomst af. Ze stond op het punt gesloopt te worden, toen ze in het voorjaar van 1981 door een groep SSN-jongeren werd gekocht, en op een kuilwagen naar Rotterdam werd gebracht.





Wegens tijdgebrek blijft ze voorlopig een statisch object, doch in de toekomst wacht haar ongetwijfeld een beter lot.

Bij het schoonmaken van de locomotief stuitte men op de bufferbalk tot ieders verbazing op het oorspronkelijke nummer van het WD : 5024! Deze locomotief werd in 1945 rechtstreeks door het War Department aan Laura & Verenigingen verkocht als Laura 12, later LV-12, gebouwd door The Hunslet in 1943. Doordat het ketelnummer maatgevend (nummerbepalend) was bij die maatschappij heeft de ketelwisseling in 1967, het jaar dat de ketel van de LV-12 buiten dienst werd gesteld, haar het nummer meegegeven van de LV-11. Volgens de regels van de NS was echter het framenummer maatgevend, zodat de SSN-8811 volgens die normen nimmer bij de NS dienst heeft gedaan. Het type werd overigens na de oorlog nog flink doorgebouwd, en er zijn thans nog tientallen van deze locs te vinden op de verschillende Engelse museumlijnen.

Laatste nieuws : **Remmo Statius Muller**
Loc 8811 zal niet deelnemen aan het jubileum!

De 7742

De van de „Bello“, dit is de beroemde stoomtramlijn Alkmaar - Bergen aan Zee, bekend geworden 7742 zal in Utrecht present zijn onder haar NS-nummer. Oorspronkelijk kwam zij bij de HYSM in dienst als 1046, deel uitmakend van de serie 1005 - 1048 (later : NS 7701 - 7744).

Een groot deel van de serie werd door Werkspoor gebouwd, maar dit exemplaar stamt van Schwartzkopf, Berlin. Het bouwjaar is 1914. Deze locomotieven werden op diverse lokaallijnen ingezet, o.a. op de Haarlemmermeelrlijnen. Ook in de rangeerdienst waren zij actief. De laatste exemplaren gingen in 1955 buiten dienst, toen de „Bello“ werd gesloten. Loc 7742 werd toen monument in de gemeente Bergen. In 1978 werd zij, in sterk vervallen staat, overgedragen aan de Museum Stoomtram Hoorn - Medemblik, waar zij een revisie onderging die bijna op nieuwbouw neerkwam. Sedert 1985 is zij op de SHM-lijn in dienst en draagt zij een koperen naamplaat „Bello“.

De ritten van Hoorn naar Utrecht op 17 juni en weer terug op 6 augustus, waarbij loc 7742 voormalige Zwitserse rijtuigen aan de haak heeft, zijn toegankelijk voor een beperkt aantal passagiers. Inlichtingen hierover : SHM, telefoon 02290 - 14862.

Vuurloze stoomloc 3

Vuurloze stoomlocomotieven hebben altijd een aparte plaats ingenomen onder de stoomlocomotieven. Op een enkele uitzondering na werden zij altijd uitsluitend in de rangeerdienst ingezet. Dit gebeurde op locaties waar enerzijds ruim voldoende stoom aanwezig was, bv. op grote fabrieksterreinen, anderzijds vooral op terreinen met een groot brandgevaar, zoals bij papier-, olie- of munitiefabrieken. Zij zijn in dit opzicht lange tijd concurrerend geweest met de locomotieven met verbrandingsmotoren, want afgezien van het feit, dat ze milieuvriendelijk zijn, is er maar één man personeel nodig, is het onderhoud relatief goedkoop en hebben ze een lange levensduur : gemiddeld twee keer de levensduur van een normale stoomlocomotief van dezelfde afmetingen en een gelijk vermogen. Desondanks bedraagt het nuttig rendement van een vuurloze stoomlocomotief slechts vier procent.

In Nederland hebben ongeveer 20 vuurloze stoomlocomotieven dienst gedaan, waaronder de 2 door Orenstein & Koppel gebouwde identieke locomotieven nrs. 3 en 4 van Van den Bergh en Jurgens in Oss. Ondanks het bouwjaar 1913 werd de 3 pas in april 1919 in dienst gesteld. De 4 werd in 1916 in gebruik genomen, reeds in 1924 door Van den Bergh en Jurgens overgedaan aan een zuster-

9. Voor de locloids in Hoorn treffen we de locs 7742 „Bello“, 21 en 30. De „Bello“ zal deelnemen aan de jubileumspare. Foto : H. v. Keulen

10. Loc 7740 met tram naar Alkmaar te Bergen aan Zee. Let op de middenbuffer en dubbele schroefkoppeling voor het koppelen van tramrijtuigen, juni 1950. Foto : E.J. Tyler





11. Ook in 1981 hield de SSN haar jaarlijkse open dag op het emplacement Spaanse Polder. Toen reed vuurloze loc 3 voor het eerst sinds jaren weer op eigen kracht, 10-10-1981.

Foto : H. van Keulen

bedrijf in Engeland, en aldaar in 1959 gesloopt. Locomotief 3 veranderde in 1928 van standplaats, toen ze naar het eveneens tot het latere Unilever-concern behorende bedrijf van de Verenigde Oliefabrieken in Zwijndrecht werd overgeplaatst. Daar bleef de 3 in dienst tot 1973, in die dagen de laatste vuurloze stoomlocomotief in Nederland. Ze werd enige tijd later geschonken aan de Stoom-

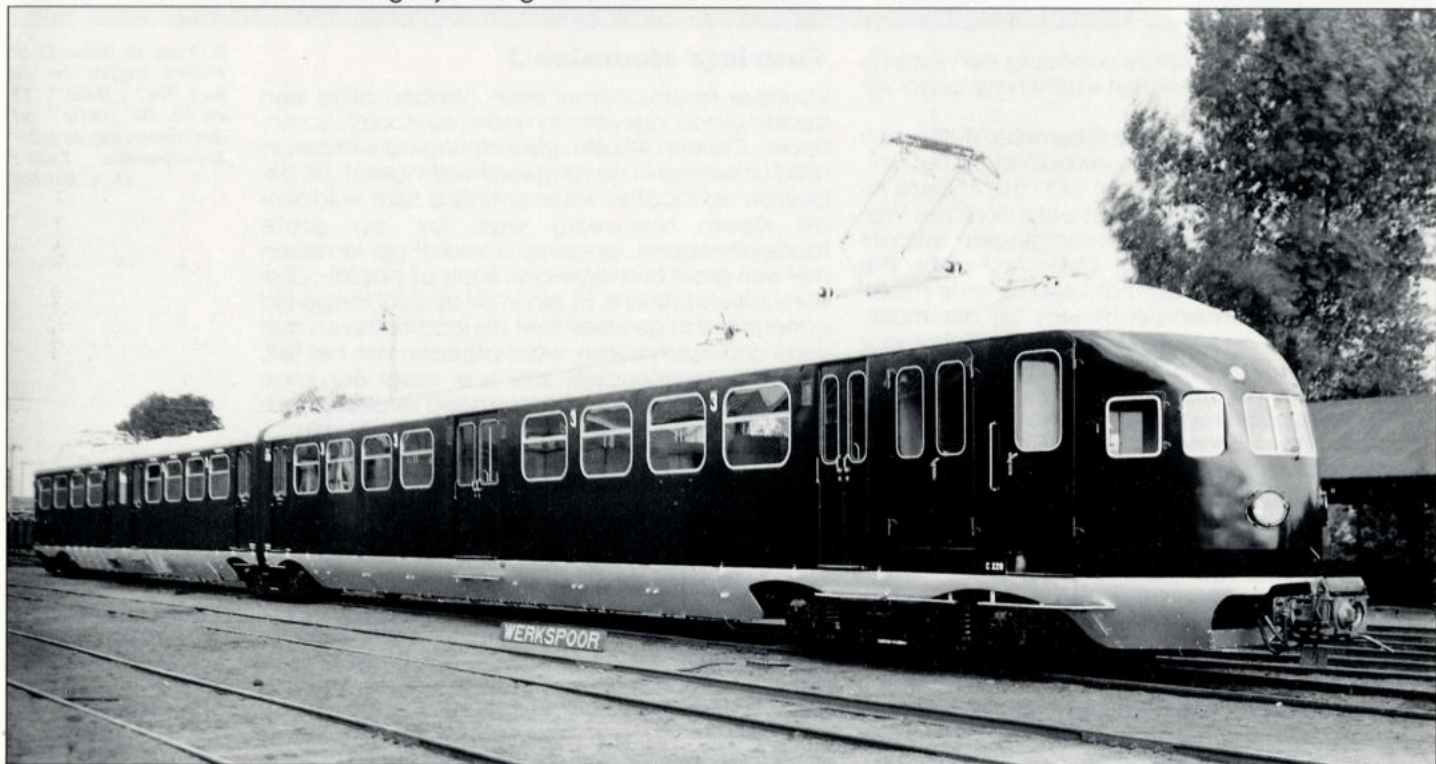
tram Goes - Borssele, maar gezien de slechte financiële toestand van die maatschappij dreigde ze alsnog naar de sloper te gaan. Uiteindelijk werd ze eind 1977 definitief gered door de SSN, die haar in 1981 zodanig had hersteld, dat ze op open SSN-dagen onder stoom gebracht kon worden.

Tijdens een tweede revisie, die in het najaar van 1988 begon, werd ze grondig hersteld, waarna de SSN hoopt een degelijke locomotief rijker te zijn geworden, waarvan de bedrijfsvaardige toestand voor de eerstkomende vier jaren is verzekerd. Overigens is ze niet de enige bewaarde vuurloze locomotief van dit type. Van de ongeveer 30 door O & K gebouwde machines zijn twee andere exemplaren nog aanwezig, de ene als blikvanger voor het Westduitse spoorwegmuseum in Sinsheim, terwijl de andere bewaard is in het spoorwegmuseum in Warschau.

Remmo Statius Muller

De 252

De geschiedenis van de 252 begint bij Werkspoor in 1938. Aangeduid met het type Mat.'36 start de 252 zijn loopbaan als tweewagenstel. Later krijgt hij er een tussenbak bij en het treinstelnummer 418 was een feit. Door de komst van de Plan-V treinstellen serie 400 vanaf 1966, werd de 418 in 440 ver-nummerd.



12. Op deze fabrieksfoto uit 1937 zien we treinstel 228 van de serie 211-263, waarvan ook onze 252 deel uitmaakt.

Foto : Werkspoor, collectie : H.J. Souer

13. DE1 41 wordt weer teruggebracht in de oude blauwe kleur en ziet er dan weer uit zoals deze twee seriegenoten in het station Groningen-Noord, 07-03-1967.

Foto : Rob de Boer



Na de buitendienststelling in 1968 werd de tussenbak verwijderd en de 252 was herboren. Eerst wilde men met de 252 proeven nemen, maar hiervan is nooit iets terecht gekomen. Na een zwerftocht door het hele land, kwam het treinstel in Amersfoort terecht. In 1980 ontfermde de pas opgerichte STI-BANS zich over de „zwerfver“ en op 4 juni 1980 volgde een transport naar Beverwijk. Daar heeft het stel 6 jaar gastvrijheid genoten van de Hoogovens. Met een opzienbarend transport vertrok de 252 op 4 maart 1986 naar de werkplaats Roosendaal, waar de conserveringswerkzaamheden werden voortgezet. De carrosserie wordt thans door de firma Jansen uit Bergen op Zoom behandeld. Ondanks het feit dat het treinstel niet rijvaardig is en



geen interieur heeft, zal het tijdens het jubileum geen slecht figuur slaan.

Hans van Steijn

BR 27000 / NS 1501

Op 14 september 1954 werd de eerste geëlektrificeerde hoofdlijn in Groot Brittannië in dienst gesteld. De bovenleiding leverde 1500 V gelijkspanning.

Vanaf die datum werd al het verkeer over deze vroegere Great Central Railway tussen Manchester en Sheffield en op de goederenzijlijn van Penistone naar Wath door elektrische tractie gereden. Hiervoor waren 58 Bo'Bo'-locs 26000-26057 en 7 Co'Co'-locs 27000-27006 besteld, resp. Class EM1 en Class EM2. De 26000 was reeds als LNER 6701 (London North Eastern Railway) in 1941 in dienst gesteld, maar omdat de elektrificatie nog lang niet klaar was, heeft zij behalve bij enkele proefritten geen dienst gedaan. Dit veranderde toen zij, inmiddels vernummerd tot 6000, als eerste E-loc naar Nederland kwam. Hier reed zij van 1947 tot 1952. In 1954 werden in de ex Great Central werkplaats te Gorton de 27000-27006 gebouwd met Metropolitan-Vickers als leverancier van het elektrische gedeelte. Zij kregen naar goed Engels gebruik namen van Romeinse en Griekse godinnen. In maart 1968 werden zij overcompleet en in Bury opgeborgen. Toen NS voor Spoorslag '70 meer E-locs nodig had, kocht zij in augustus 1969 deze 7 locomotieven. De 7 locomotieven arriveerden in september 1969, waarna de rijvaardige E27002 in de blauwe British Rail-kleur verschillende proefritten maakte. De kostprijs kwam rijklaar met algehele revisie en de noodzakelijke verbouwingen op slechts f1 300.00,- per locomotief.

De locomotieven hebben na hun verbouwing in Tilburg en hun indienststelling in 1970 en 1971 voornamelijk dienst gedaan op de lijnen Hoek van Holland - Utrecht, Hoek van Holland - Venlo en Den Haag - Rotterdam - Venlo. De komst van de E-locs serie 1600 maakte hen overbodig. De 1506, die eigenlijk voorzien was voor het museum van „Science and Industry“ te Manchester, ging als eerste na

een brand in juli 1984 buiten dienst. In haar plaats ging de 1505 naar Manchester. overigens kregen de 1502 en 1505 tijdens een ceremonie op 5 juli 1985 in Wph Tilburg hun originele namen Electra en Ariadne terug. Dit gebeurde door toedoen van de EM2-Locomotive Society, die de 1502 had gekocht om haar terug in de oude staat te brengen. De winterdienst 1986 was het laatste rijseizoen voor de inmiddels tot 4 locs geslonken serie 1500. Nu kwam de tijd voor diverse afscheidsritten, waarvan de meest indrukwekkende de EM2-Farewell rit van 14 juni was. Hierbij kwamen de 1501, 1502, 1503, 1505 en SSN-stoomloc 65 018 in actie. De 1502 wordt door de EM2 Locomotive Society in Butterley uiterlijk teruggebracht in haar originele staat, terwijl de 1505 door het museum in Manchester in NS-uitvoering wordt bewaard. Tenslotte is ook nog de 1501 gered van de sloop en wel op initiatief van een aantal machinisten van depot Feyenoord.

15. NS 1502 „Electra“ met trein 1556 uit de richting Venlo rijdt over het spoorwegviaduct door Rotterdam, 10-07-1985.

Foto : Wim Verver

14. Britisch Rail 27006 „Pandora“ met een trein naar Sheffield in het station Manchester Piccadilly, 09-11-1963.

Foto : P. de Greeuw





18. Trein 135
Amsterdam-
Luxemburg met NMBS
loc 205.010 te Rivage.
Het eerste rijtuig achter
de locomotief is een RD
uit de NS serie
7651-7660, 13-08-1965.
Foto : P. de Greeuw

Voor NS-150 zijn ritten voorzien met de 1501 en/of de BR 27000 (ex 1502), die hiervoor tijdelijk uit Engeland terugkeert.

Pierre de Greeuw

Blokkendoosstel mBD 9107 en Ces 8104

Voor het pendelverkeer tussen de manifestatie bij Utrecht CS en het Spoorwegmuseum wordt een



16. Een trein van Baarn naar Utrecht CS ontmoet de fotograaf tussen Soest-Zuid en Den Dolder. Het voorste motorrijtuig is van een ander type dan het museumexemplaar, maar heeft wel de karakteristieke „doorloopkop“, 05-11-1955.

Foto : Gerard Zuurendonk

17. Het stuurstandrijtuig van het museumstel blokkendoosmaterieel nadert in de Werkplaats Amersfoort zijn voltooiing, februari 1989.

Foto : H. van Steijn

elektrische motorwagen materieel '24 en een bijpassend stuurstandrijtuig ingezet. Motorwagen 9107 werd in 1927 door J.J. Beynes in Haarlem afgeleverd, het stuurstandrijtuig is ontstaan uit verschillende rijtuigen van dit materieeltype. De motorwagen heeft 40 zitplaatsen tweede klas en een bagageruimte, terwijl het stuurstandrijtuig type Ces over 88 zitplaatsen beschikt. Het materieel heeft vooral gereden op de in 1927 geëlektrificeerde Oude Lijn, Amsterdam - Haarlem - Rotterdam, en op diverse lijnen in Noord-Holland.

Gerrit Nieuwenhuis

Dieselmotorwagen 41

Als vervanging van de stoomlocomotief op regionale lijnen werden in de jaren vijftig dieseltreinstellen en dieselmotorwagens in dienst gesteld. Motorwagen 41 werd in 1954 door Allan in Rotterdam afgeleverd. De 41 heeft jarenlang in Zuid-Limburg gereden op de Miljoenenlijn en in het internationale verkeer van Maastricht naar Aken en Luik.

Acht zitplaatsen eerste klas en 65 in de tweede klas worden geboden. De maximum snelheid bedraagt 120 km/h. De 41 werd in 1985 buiten dienst gesteld, waarna STIBANS zich erover ontfiermde. Eigenaar is het Nederlands Spoorwegmuseum. Voor meer gegevens over deze „Blauwe Engelen“ zie Spoorweg Journaal 15.

Gerrit Nieuwenhuis

Elektrische locomotief 1010

De 1010 is sinds 1982 eigendom van de Stichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwegmaterieel (STIBANS). Zij is de laatste van de eerste serie elektrische locomotieven van de NS.



19. Loc 1005 uit de serie 1001-1010 was de eerste E-loc die Werkspoor voor NS bouwde, 1948

Foto : Werkspoor, collectie : H.J. Souer

20. Tussen Boxtel en Eindhoven ontmoeten we loc 1010 met een lange goederentrein, 17-06-1979.

Foto : Paul Dijkman

21. De „echte” 1122 met een internationale trein aan de haak te Utrecht C.S..

Foto : F.J. Janssen

De serie 1000 is afgeleid van de Zwitserse serie Ae 4/6 en heeft de asindeling (1A)'BO'(A1)'. De 1000'en waren bedoeld voor het trekken van sneltreinen met 160 km/h, maar de maximum snelheid bleef in de praktijk beperkt tot 100 km/h. Nadat de eerste drie locomotieven gebouwd waren door de Zwitserse firma SLM, werden de overige zeven gebouwd door Werkspoor.

De inzet van de 1000'en bleef beperkt tot goederentreinen en vakantietreinen. De 1010 zal als statisch object op de materieelshow te zien zijn.

Gerrit Nieuwenhuis

De 1122

De NS-locserie 1101 - 1160 werd tussen 1948 en 1955 gebouwd bij de Franse firma Alsthom en is direct afgeleid van (en gelijktijdig geproduceerd met) de SNCF-serie BB 8101 - 8236. Deze kleine locs met een maximumsnelheid van 135 km/h zijn oorspronkelijk in de turquoise kleur in dienst gesteld, later omgeschilderd in Berlijns blauw en sedert de invoering van de NS-huisstijl in geel-grijs. Hoewel er nog heel wat 1100'en op de NS-rails te vinden zijn, hebben ze door het aanbouwen van een „botsneus” tussen 1978 en 1981 een heel ander uiterlijk gekregen. Overigens gaat onder deze 1122 de in juli 1987 buiten dienst gestelde 1125 schuil. De „1122” is niet rijvaardig en kan op de materieelshow worden bewonderd in haar oorspronkelijke toestand. Zij zal daar gekoppeld staan aan het eveneens turquoise geschilderde restauratierijtuig Plan D van de Stoom Stichting Nederland. Dit behoorde tot de WRD's serie 7651 - 7660, waarvan er in 1972 acht werden omgebouwd tot stuurstandrijtuig voor de Beneluxdienst.

Frans-Jozef Janssen





LIMA

Volgens LIMA zal het nieuwe railsysteem in augustus leverbaar worden.

Verder vond men in een verloren hoekje van de fabriek nog ca. 100 IC-3 in AEGON kleurstelling. Dus voor diegenen die de boot in eerste instantie gemist hebben, is dit dé kans.

Diverse nieuwe DB TEE-IC rijtuigen in rood/crème en blauw-crème (schaal 1/87) worden binnenkort verwacht.

De nieuwe 1/87 Silberlingen van de DB worden in juli verwacht.

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN
Importeur :
OVERBEEK BV
VLAARDINGEN

PECO

RAILS CODE 75
 COMPATIBLE NEM VERENIGBAAR

H. 1,9 mm

BEMO

Ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de „Rhätische Bahn“ komt de firma BEMO met twee unieke „JUBILEUM“-dozen :

- Nr. 3272-2 : set van vier salonrijtuigen in de originele kleuren ivoor/groen, zoals ze tot 1982 hebben gereden.

- Nr. 1315 (1115) HOe : trein bestaande uit locomotief Ge 4/4 601 ALBULA in de oorspronkelijke kleurstelling met deuren op de kop en 3 rijtuigen in de uitvoering van de jaren zestig. Deze speciale uitgave is **EENMALIG** en wordt beperkt tot het aantal bestellingen dat **VOOR 15 mei 1989** bij ons binnenkomt.

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

LILIPUT brengt de NS 6400



De gelimiteerde oplaag van de NS 6401 is uitverkocht. Wegens de enorme belangstelling voor dit type NS loc hebben we besloten een tweede en derde serie uit te brengen. De volgende serie heeft het nummer 6402 en ook deze is inmiddels bijna uitverkocht.

Ook voor de derde serie 6403 is een enorme aanvraag.

Wij raden U dan ook aan spoedig te reageren om teleurstelling te voorkomen.

Levering : 2e helft van juni.

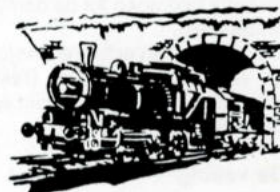
Reservering uitsluitend na vooruitbetaling.



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 / FVBA

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

Een apart gebeuren in de modeltrein-wereld :

Modeltrein-veilingen

Elke modelspoorder wordt tijdens het beoefenen van zijn hobby geconfronteerd met het fenomeen „modeltrein-veiling”, alhoewel dit evenement over het algemeen de modellenverzamelaars meer aanspreekt.

Een bekende kop boven een artikel in de krant is : „Fabuleus bedrag geboden op veiling van schilderijen door koper die liever onbekend wenst te blijven”. De minder fortuinlijke sterfeling kan nochtans ook aan zijn trekken komen, bv. bij een veiling van modeltreintjes, waarbij zowel een handwisseltje van 150 F als een lok van 400.000 F kunnen onder de hamer gaan.

Voor velen is het veilinggebeuren nog steeds in een waas van geheimzinnigheid en vraagtekens gehuld. Met dit artikel willen we een steentje bijdragen tot de demystificatie van het onderwerp.

We bespreken achtereenvolgens : de veiling, de veilingcatalogus, de Belgische veilingen chronologisch gerangschikt en de mogelijkheden tot beleggen.

De veiling

In alle West-Europese landen worden verschillende modeltreinveilingen per jaar gehouden. Duitsland, Engeland, Zwitserland en Frankrijk hebben reeds een traditie op dit gebied. In Nederland zijn de veilingen voor modeltreinen in 1986 gestart, de Belgische verzamelaars konden op zondag 7 juni 1980 voor de eerste maal bieden. Ons verder betoog gaat over de Belgische modeltreinveilingen. Handel en wandel in de buurlanden verschillen niet veel, waardoor ook de buitenlandse lezers aan hun trekken kunnen komen.

Bij elke veiling gebeurt er een aantal specifieke dingen voor, tijdens en na de veiling, die als het ware tot het „ritueel” van veilingmeester en bieders behoren.

Voor de veiling

In de loop van het jaar kan er voortdurend te veilen materiaal bij de veilingmeester ingeleverd worden, eventueel komt de veilingmeester zelf de stukken ophalen. Elke inleveraar krijgt een genummerd inleveringsformulier met beschrijving en limietprijs van elk stuk. De term limietprijs wordt later duidelijk. De veilingmeester heeft een toonzaal waar permanente bezichtiging mogelijk is. Een uitvoerige catalogus wordt een tweetal weken voor de veiling tegen betaling opgestuurd naar de potentiële kopers. Geïnteresseerden die niet op de veiling aanwezig kunnen zijn, sturen een „voorbod” op naar de veilingmeester en kunnen dit 't best telefonisch bevestigen, met het oog op mogelijke poststakingen.

De loten zijn te bezichtigen op de avond voor de veiling en een tweetal uren voor het begin van de verkoop. Tijdens de bezichtiging is er bewaking en het meebrengen van boodschappentassen of koffers e.d. is verboden want het gevaar van diefstal is niet denkbeeldig. Aan de receptie neemt ieder die iets denkt te kopen een biederskaart (met nummer) en

schrijft naam en adres op een bijbehorend formulier. Voorbod kan nog worden afgegeven tot ongeveer 30 minuten voor de veiling, later niet daar de veilingmeester ook deze cijfers dient te verwerken en graag op het voorziene tijdstip met de veiling start.

Tijdens de veiling

Het opgeroepen stuk wordt door een helper aan de zaal getoond. De prijs, vermeld in de catalogus, is de „limietprijs”. Zelden gaat de veilingmeester onder deze limietprijs teneinde toch maar een koper te vinden. Soms wordt een aantal op elkaar volgende loten, waarvan er niet één verkocht werd, tezamen aangeboden voor een prijs lager dan de som van de afzonderlijk aangeboden loten. Per roepbeurt komt er 10% bij het ingezette bedrag, boven de 100.000 F is dit slechts 5%. Het uiteindelijke bedrag en het biedersnummer worden genoteerd in aanwezigheid van een deurwaarder. Voor de koper komen er 15% kosten bij dit bedrag en voor de inleveraar gaat er 15% af van de toewijzingsprijs. Dus 30% van een verkocht stuk gaat naar de veilingmeester die dit bedrag uiteraard nodig heeft om zijn personeel, huur van de veilingzaal, drukwerk e.d. te kunnen betalen.

Geïnteresseerden die niet op de veiling aanwezig kunnen zijn, doen op de voor hen belangrijke stukken een „voorbod”. We nemen een praktisch voorbeeld om deze manier van „kopen op afstand” te verduidelijken. Een lot heeft als limietprijs 3.800 F. Als voorbod komt er bij de veilingmeester binnen : 3.800 F, 3.900 F, 4.000 F en 5.200 F. Bij het oproepen van dit lot vermeldt de veilingmeester dat hij een voorbod heeft van 4.400 F, nl. het op één na hoogste voorbod + 10%, in ons geval : 4.000 F + 400 F. Indien er in de zaal geenieder is, zal de voorbieder met 5.200 F het lot hebben tegen 4.400 F (+ de gebruikelijke 15% onkosten). Is er wel een bieder aanwezig, dan dient deze een bod te doen van 4.400 F, doch bij deze prijs gaat het lot nog steeds naar de hoogste voorbieder (5.200 F), zodat onze verzamelaar in de zaal hogerop moet naar 4.900 F en tenslotte naar 5.500 F om het lot in zijn vitrinekastje te kunnen onderbrengen.

Voorbod onder de limietprijs is in principe onmogelijk. Geveilde stukken kunnen tijdens de veiling achter in de zaal onmiddellijk betaald en meegenomen worden, wat tijd en energie bespaart voor de veilingmeester. Wissel in buitenlandse munt is mogelijk. Niet geveilde stukken kunnen na de veiling niet meer gekocht worden.

Na de veiling

De resultaten van de veiling worden opgestuurd samen met een uitnodiging voor de volgende veiling, zodat de niet-geveilde stukken (eventueel buiten de veilingmeester om) vrijhandig kunnen worden verkocht. Verdere service van de veilingmeester bestaat uit adviezen, schattingen, inkoop, verkoop, ruil enz..

De veilingcatalogus

Bij elke veiling komen een 900-tal loten aan bod; verspreid over 50 pagina's beschrijft de veilingmeester elk item. Per bladzijde passeren afwisselend loks, rijtuigen, wagons, literatuur en toebehoren de revue.

Indien een verzameling van bv. Belgische loks geveild wordt, kan deze eerst in zijn geheel aangeboden worden. Is er geen liefhebber voor het geheel, dan zal de veilingmeester elk onderdeel afzonderlijk veilen.

Fictief voorbeeld van een lot

009/568/12 MÄRKLIN 9218, Zweedse E-lok Co-Co, donkerblauw met zwarte draaistellen, één trapje ontbreekt, verder in uitstekende staat verkerend, stond slechts drie jaar in catalogus, zeer zeldzaam, een bezit, één eigenaar, OKt.

4.800 F

009 : lotnummer

568 : nummer van de inleveraar (vermeld op het inleveringsformulier)

12 : nummer van het stuk op dit formulier

MÄRKLIN : merk

9218 : merknummer, toegekend door de fabrikant van dit stuk

donkerblauw met... : korte omschrijving van de lok

een trapje... : staat van het stuk

zeer zeldzaam : vindbaarheid van het stuk

een bezit : beleggingsgraad

OKt : originele verpakking

Eén eigenaar : nuttige aanduiding voor de nieuwe investeerder; subjectieve waarde

In ons voorbeeld komen alle aspecten voor die het lot „inkleden” : algemene toestand, vindbaarheid en de ermee gepaard gaande beleggingsgraad of -waarde, originele verpakking. Het lot wordt gekocht in de toestand waarin het zich bevindt. Het is dan ook vrij duidelijk dat men vooraf elk stukje persoonlijk dient te bekijken en te onderzoeken (wat onmogelijk is bij voorbod), daar de omschrijving nooit alle details kan weergeven. De veilingmeester stelt zich tot taak het publiek zo eerlijk mogelijk voor te lichten omtrent de staat van de stukken.

We laten de veilingmeester zelf aan het woord met waarschijnlijk de belangrijkste zin van elke catalogus : „Tijdnood, maar vooral de vrijwel niet meer achterhaalbare manipulaties, retouches en andere kunstgrepen die door de huidige technologie worden mogelijk gemaakt, zetten ons er toe aan de garanties van de „beschrijving” sterk te relativeren. Ofschoon de veilingmeester te goeder trouw handelt, menen we te mogen stellen dat „bezichtiging” voor de veiling uitermate belangrijk is, teneinde vervelende ervaringen naderhand te vermijden. We dachten er goed aan te doen de kopers hier op te wijzen opdat de geijkte uitdrukking „alles wordt verkocht in de staat waarin het zich bevindt” hen niet voor – onaangename – verrassingen zal stellen. Dixit de veilingmeester.

Beschrijving der loten

Voor elk onderdeel van de beschrijving van het

märklín

märklín

märklín

märklín

lot heeft de veilingmeester een reeks bewoordingen ter beschikking. Hij toont zich daarbij een waar letterkundige, die veel leraren moderne talen zou doen blozen. We publiceren hier een kleine bloemlezing uit dit vocabulair, waarbij we het aan de lezer overlaten om de verschillen tussen de uitdrukkingen te vinden en naar waarde te schatten.

- verpakking :

OKt : originele verpakking / Originalpackung / boîte d'origine

oud OKt

oud gekleurd OKt

OKt + prospectus

Kt : niet originele verpakking

- vindbaarheid :

goede belegging, een appeltje voor de dorst, een bezit, topbelegging.

Nog één opmerking over „OKt”. Elke verzamelaar zal het op prijs stellen dat een oud stukje zich in de „oude” doos bevindt. Maar laten we ons toch niet blind staren op dit fenomeen. Uiteindelijk is het bij een collectie loks en rijtuigen het belangrijkste de objecten in een aangename omgeving te kunnen bewonderen. Waar blijven dan de dozen? Ook voor modelspoor-rijders scheppen de dozen een probleem : een lege doos op de rails zal nooit, hoe hoog de stroomspanning mag zijn, in beweging komen! Geef ons dan maar een statige stoomlok (zonder doos) die met rookpluimpjes het station verlaat.

De Belgische veilingen chronologisch

Bij het lezen van de inleiding van elke volgende veilingcatalogus vonden we verscheidene noviteiten die door de veilingmeester werden geïntroduceerd, om het geheel nieuwe inspiratie in te blazen en meer populariteit te verschaffen.

juni 1980 : De eerste veilingcatalogus vermeldt prijzen die zijn gerelateerd aan prijzen in het buitenland en die nog alle kanten op kunnen : dus nietbindende richtprijzen. Na enkele veilingen zal de veilingmeester spreken van limietprijzen.

september 1980 : Eenieder zal, als tombolaprijs, een kunstwerk winnen van de ontwerper van de titelbladzijde van de veilingcatalogus. In de zaal wordt een vrijhandige verkoop van catalogi gehouden, vooral MÄRKLIN doet 't daarbij goed. De MÄRKLIN lok R 700 - LMS in schaal HO wordt aangeboden tegen 98.000 F (+ onkosten).

maart 1981 : Introductie van limietprijzen, waardoor de veiling aantrekkelijker, sneller en competitiever zal worden.

juni 1981 : Loks en wagons worden vanaf deze veiling door elkaar heen geveild teneinde het geheel wat afwisselender te maken. Omdat tijdens de vorige veiling een stuk werd gestolen is er bewakingspersoneel in de zaal aanwezig.

maart 1982 : „Berg een trein in uw tas” : het mooiste, tijdens de veilingdag meegebrachte stuk, wordt bekroond met een prijs en wordt

op het einde van de veiling geveild; een lot van 60 Belgische loks wordt aangeboden tegen 175.000 F.

mei 1982 : De catalogus is voortaan geïllustreerd. De veilingmeester omschrijft de veiling-activiteiten als een „bank” waar men geld afhaalt. Een volgende slagzin wordt gelanceerd : „Verkoop Uw zolderschatten tegen hun echte waarde”.

juni 1982 : In de veilingzaal wordt een aantal tekeningen met trein- en tram als onderwerp tentoongesteld.

september 1982 : Aankondiging van de opening van een zaal bij de veilingmeester thuis waar stukken permanent bezichtigd zullen kunnen worden.

maart 1983 : Inspelend op de crisis worden in de catalogus een viertal „gekleurde” pagina's ingelast met loten tegen uitzonderlijk lage prijzen.

september 1983 : Een spontane ruilbeurs wordt aangekondigd op de parking naast de veilingzaal : de BRT komt opnamen maken voor het programma „Terloops”.

december 1984 : Naast de „anti-crisis-bladzijden” verschijnt nu het „hoekje van de modelbouwer”.

september 1986 : Loten met een bijzondere beleggingswaarde worden aangeduid met een „B”.

december 1986 : Een absolute topper : MÄRKLIN krokodil spoor 1 CCS 66/12921 wordt aangeboden met als limietprijs 1.000.000 F!! De lok wordt tegen 875.000 F + 15% onkosten verkocht.

maart 1986 : Voor elke veilingcatalogus wordt een vergoeding gevraagd, wegens de stijgende kosten van de drukker.

december 1986 : „zwarte-piet-prijzen”! (behelst in feite hetzelfde als de vorige acties).

maart 1987 : Een video-cassette over de belangrijkste loten wordt verhuurd.

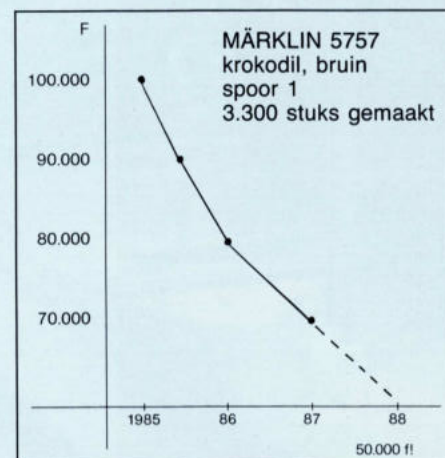
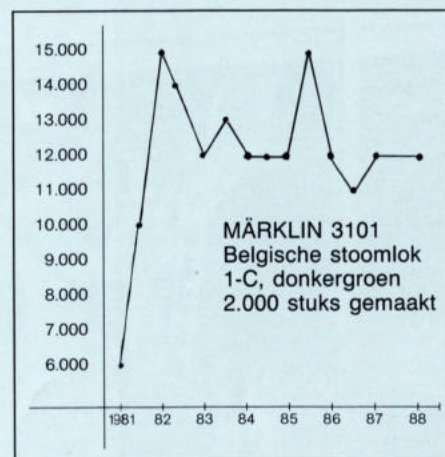
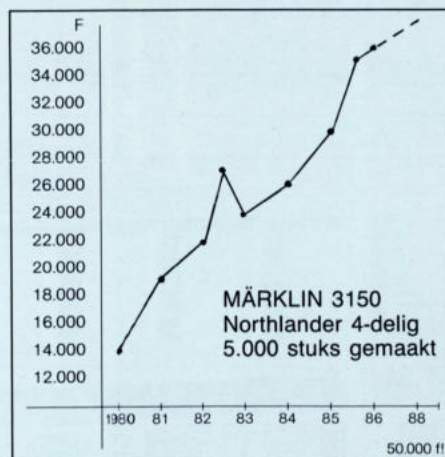
De mogelijkheid tot beleggen

Met de prijsevolutie in grafiekvorm van een drietal representatieve loks willen we aantonen dat niet elke lok „goud” waard is, alhoewel wij het ontegensprekelijk bewezen achten dat de stukken gemaakt voor 1960 steeds topers zullen blijven, terwijl de meer recente producties met hun enorme verscheidenheid en quantiteit nooit zo hoog zullen scoren.

Treinen als belegging.

Een aantal stukken stijgt inderdaad in waarde, doch of deze vermeerdering analoog loopt met de interestvoet in de bank dienen we toch in twijfel te trekken. De faktor „verzamelplezier” is echter niet te schatten en zal bij elke verzamelaar het hoogst aangeschreven worden. Wie ziet niet graag zijn collectie groeien? Nog één gouden regel : „de prijs van een verzamelstuk wordt bepaald door de koper (= idioot) die een zeker bedrag wil geven aan de verkoper (= andere idioot die het stuk al ooit gekocht heeft)”.

We laten de volgende grafieken voor zichzelf spreken.



Na behandeling van enkele aspecten omtrent dit toch wel belangrijke element uit de modelspoorwereld, kunnen we besluiten met alle bidders veel succes toe te wensen bij een volgende veiling. Wij hopen dat deze tekst enige opheldering heeft gebracht over begrippen als veilingwaarde, beleggingswaarde e.d..

Apr C.C.V. Happaers, mei 1988





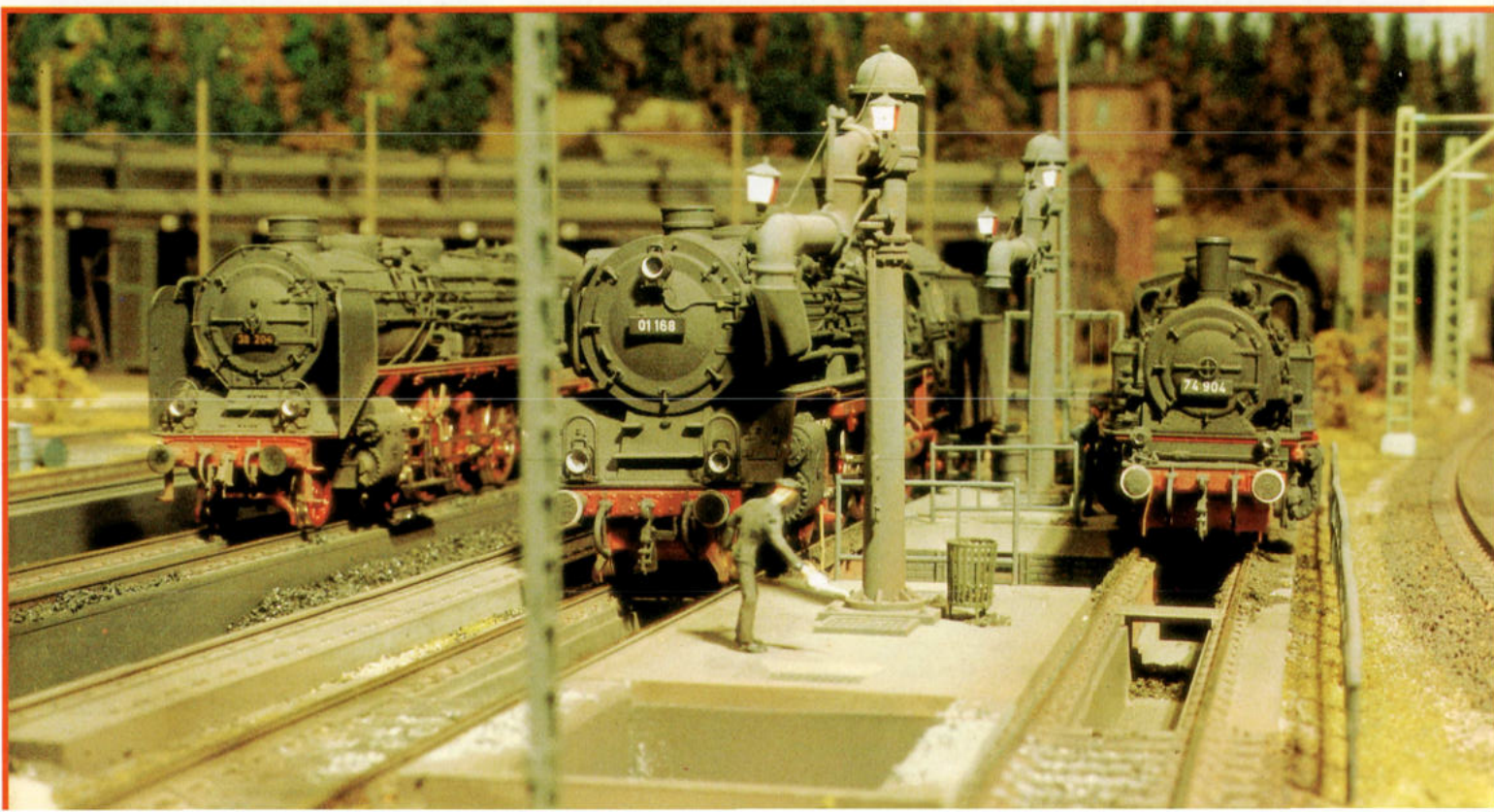
2. Stoomlokomotieven van de meest uiteenlopende typen zijn voor een indrukwekkende parade opgesteld voor de halfronde lokloods met twaalf standplaatsen.

1. De 38 3805 onder de grote kolenbunker. De installaties voor de verzorging van stoomlokomotieven vormen het middelpunt van de modelspoorbaan.

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

Verzorgingsdepot voor stoomlokomotieven in de jaren vijftig

3. Hier staan drie van de meest geliefde modellen : De 01 168 en de 74 904 van ROCO en de mooie 39 204 van FLEISCHMANN.





4. Hier heerst nog ochtendstilte. Uit de loods komt zojuist de 56 2048 van FLEISCHMANN.

Het idee achter de modelspoorbaan van de heer Dieter Esemann zal op het eerste gezicht geen grote verwachtingen wekken. Een dubbelsporig geëlektrificeerd hoofdtraject met een zijlijn is een van de meest nabegbouwde „standaard” thema's in de wereld van de modelspoorbanen. Er zijn echter twee redenen aan te voeren, waarom zijn hier besproken werkstuk toch wat meer aandacht verdient. Enerzijds is er de zijlijn, een H0m smalspoortraject, die interessante mogelijkheden biedt met betrekking tot de overgave van goederenwagens van normaalspoor naar meterspoor.

Aan de andere kant is er het grote verzorgingsdepot, dat de mogelijkheden biedt om de meer dan veertig stoomlokomotieven van de bouwer goed tot hun recht te laten komen. Het aanschouwen van de parade van stoomlokomotieven is voor de toeschouwers een groot genoegen. Dat men

hier de meest uiteenlopende modellen van diverse fabrikanten kan verwachten, is gezien de omvang van het depot vanzelfsprekend. In tegenstelling tot de meeste van zijn collega's heeft Dieter Esemann echter ook nog de moed opgebracht om in moeizame handarbeid alle modellen te vervolmaken. Ze werden allemaal voorzien van de voor het betreffende tijdperk juiste serienummers. Bovendien werden ze met de verfspuit behandeld en kregen daardoor een perfect uiterlijk. Vervolgens werden zij nog van de nodige gebruikssporen voorzien. Hiervoor werden meestal de speciaal daarvoor ontwikkelde matte laksoorten van Humbrol gebruikt.

Het gedeelte van de modelspoorbaan dat hier wordt beschreven bevat naast de installaties voor de lokomotiefverzorging tevens een draaischijf met een halfronde lokomotiefloods met twaalf standplaatsen en een

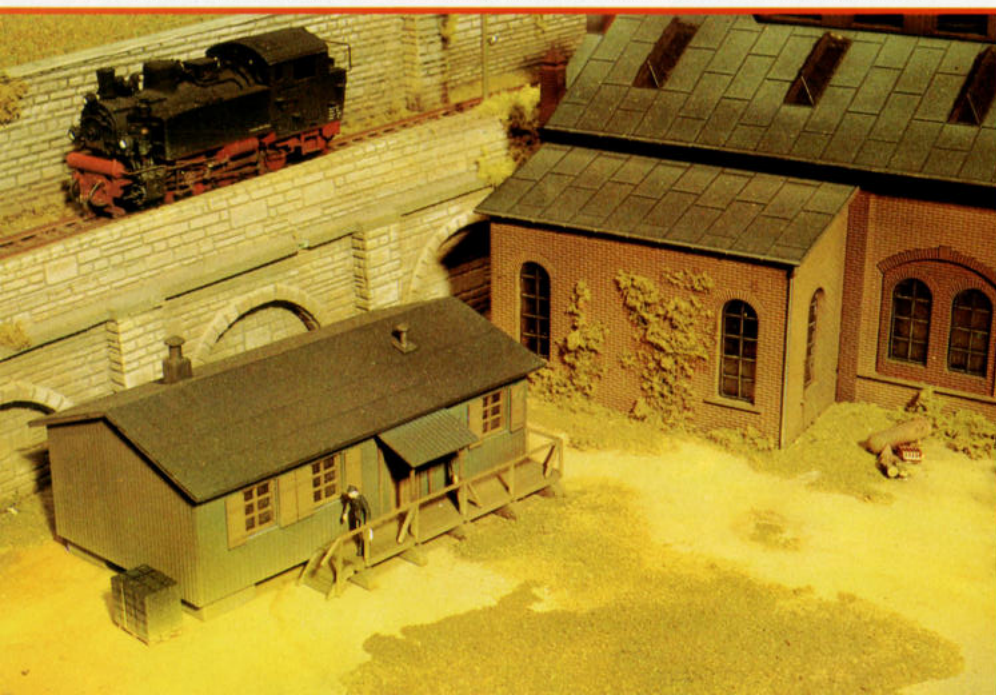
deel van de zijlijn in meterspoor.

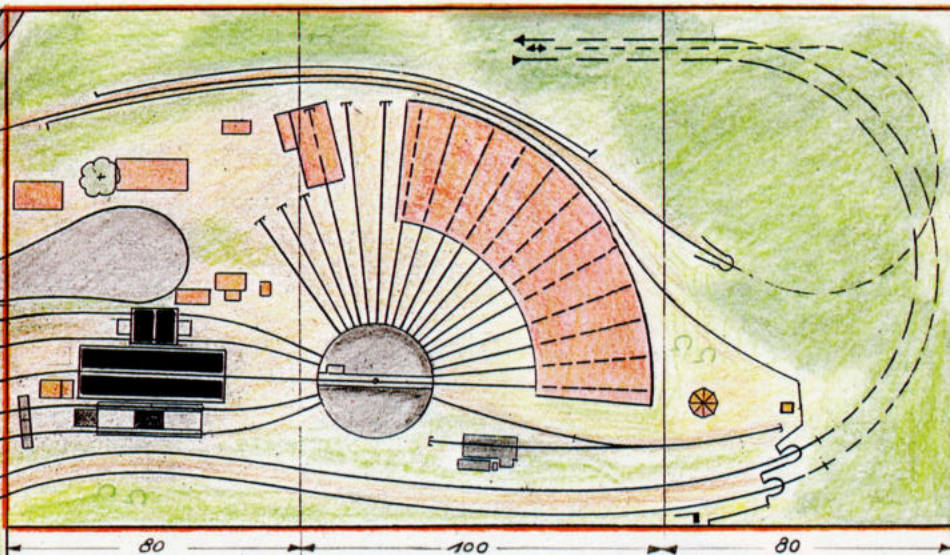
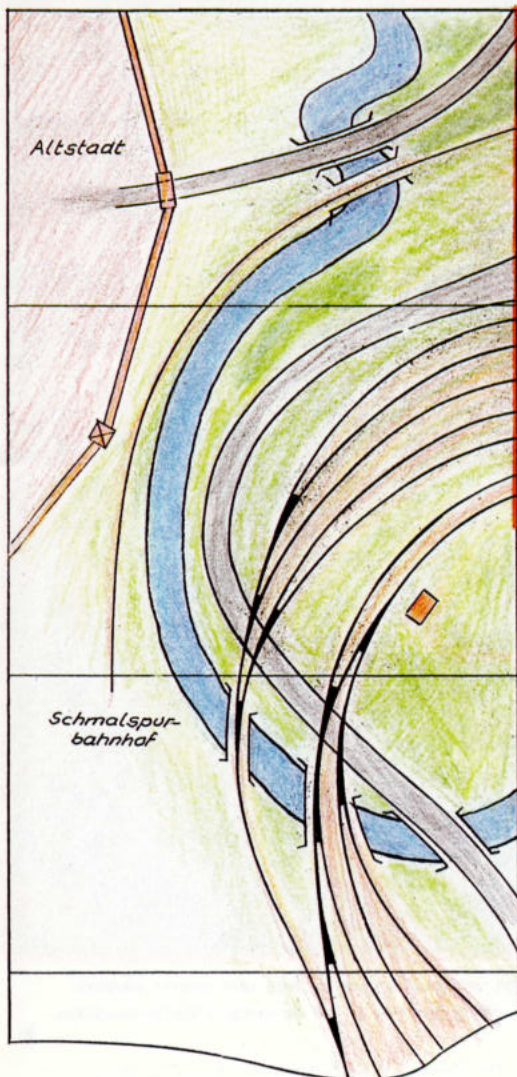
Dit onderdeel van 260 x 140 cm werd in betrekkelijk korte tijd gebouwd. Vorig jaar besloot de bouwer om resoluut te breken met alles wat niet conform de werkelijkheid is. In de jaren daarvoor waren namelijk drie min of meer geslaagde modelbanen gebouwd in het wisselstroom systeem. Deze werden echter ook weer afgebroken. Tenslotte werd niet alleen het railmateriaal, maar ook een belangrijk deel van het rollend materieel van de hand gedaan. De gebouwen, bomen, seinen en al het overige toebehoren verging het al niet beter.

Bij de aanschaf van de nieuwe materialen, was het beste maar net goed genoeg voor Dieter Esemann. De verfraaide en met FAULHABER motoren uitgeruste modellen rollen over het voortreffelijke railmateriaal van de Engelse fabrikant PECO. De wissels werden voorzien van de betrouwbare en voordelig geprijsde aandrijvingen van BEMO en uitgerust met wissellantaarns van WEINERT. Van dezelfde leverancier komen de natuurgetrouw gebouwde en met imitatie kabelrollen en spanners uitgeruste seinen. De deskundig aangelegde en goed gespannen bovenleiding werd geleverd door de specialist op dit gebied SOMMERFELDT. Zonder enige twijfel is de bedrijvigheid in het lokdepot het meest belangrijke element van dit bijzonder geslaagde gedeelte van de modelspoorbaan. De aankleding van het geheel met landschap werd daarvoor evenwel niet verwaarloosd.

De gebruikte materialen waren voornamelijk van WOODLAND SCENICS. Alleen bij de vegetatie, kwamen naast de producten uit de eigen kwekerij ook nog industrieproducten van HABERL & PABST en van MZZ in aanmerking. De basis mocht kwalitatief natuurlijk niet achterblijven bij dit geheel. Hiervoor werd uitsluitend gebruik gemaakt van goed gedroogde geschaafde grenen planken en latten en multiplex platen van 10 en 6 mm dik. De rails, uiteraard secuur ingebed en met verf nabehandeld, liggen

5. Alle gebouwen werden van een finish voorzien door middel van de verfspuit. Achter het terrein van het lokdepot loopt het traject van een smalspoorbaan, waar juist de 99 193 voorbij sukkelt.





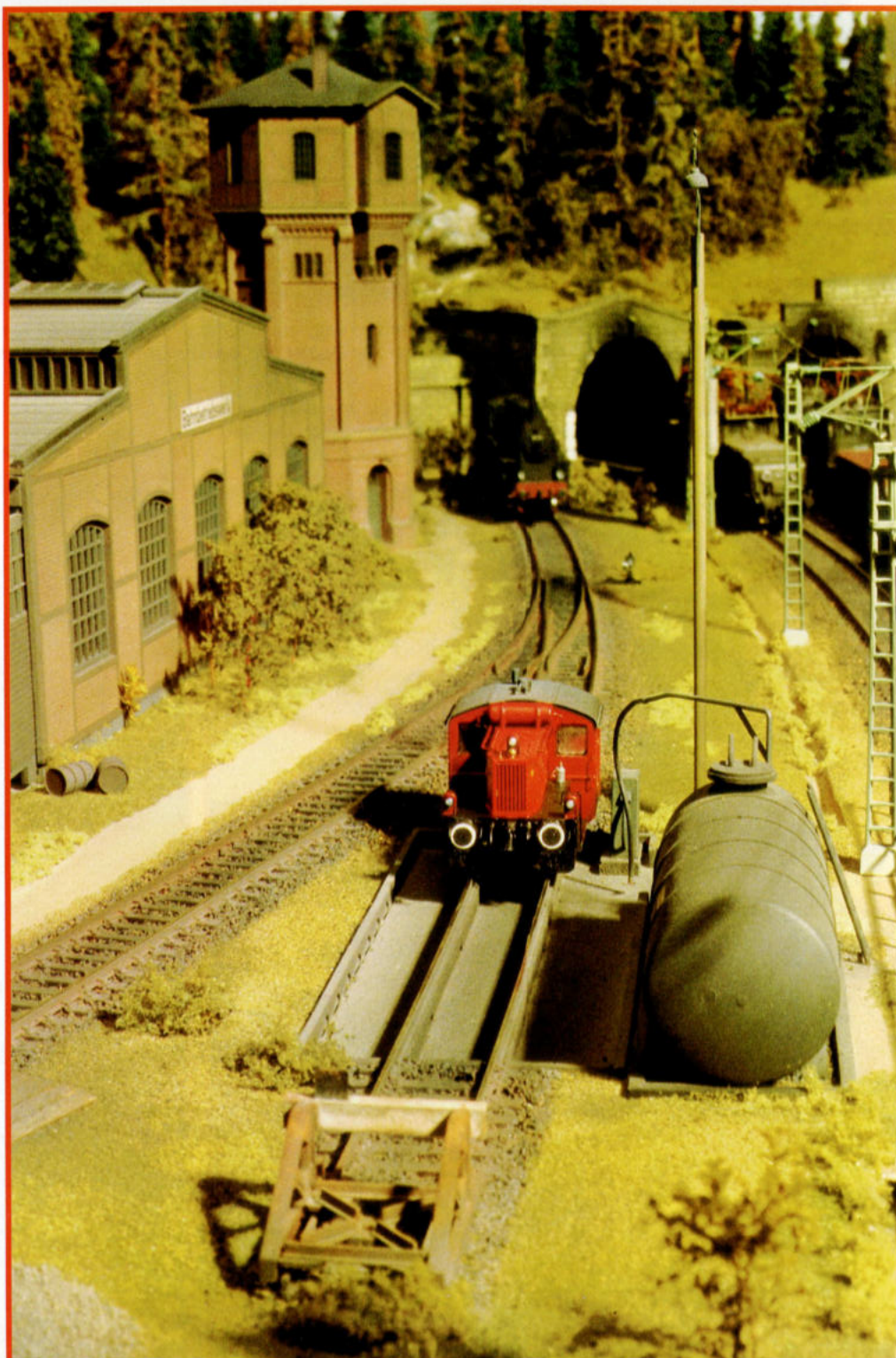
6. Het afgewerkte, rood omrande deel van de geplande U-vormige modelspoorbaan bestaat uit drie module. Het diorama met het lokdepot kan derhalve gemakkelijk worden getransporteerd.

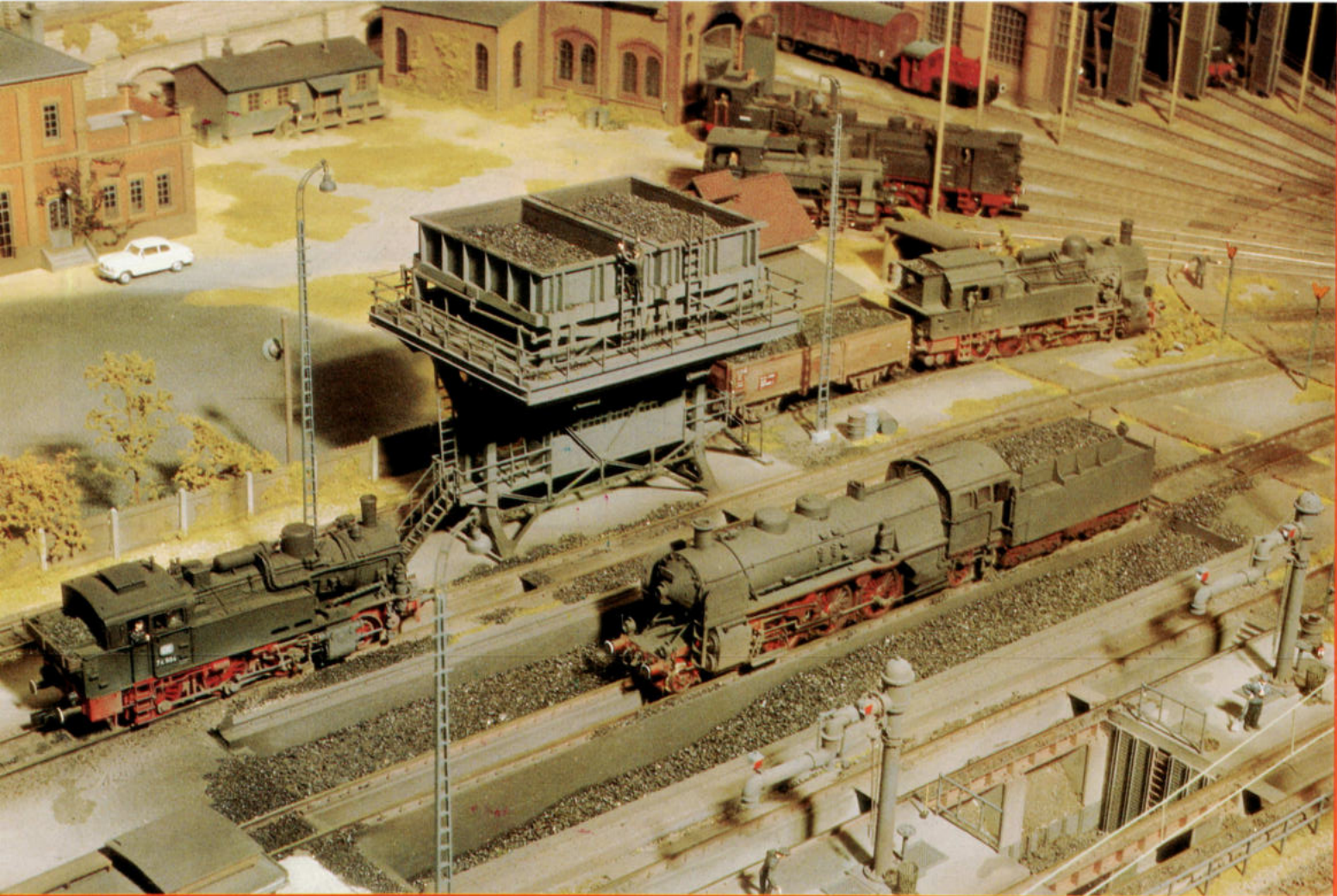
7. Een Köf op weg naar het pompstation. Zelfs de betonnen kuip, ter voorkoming van bodemverontreiniging door olie, werd niet vergeten.

op kunststof isolatiemateriaal en op kurk. Een stevige constructie van de onderbouw was alleen daarom al van het grootste belang omdat de eigenaar vanwege zijn beroep vaak zal moeten verhuizen. Het geheel moest dus demontabel blijven en gemakkelijk en veilig kunnen worden getransporteerd. Daarom werd de gehele modelspoorbaan gebouwd in de vorm van losse module, die op twee niveau's werden gebouwd in de vorm van een open raamwerk.

De verschillende onderdelen liggen los op elkaar en worden aan de zijkant door middel van slotbouten stevig met elkaar verbonden. De module kunnen door het tussenvoegen van speciale afstandhouders op elkaar worden gestapeld. Daardoor wordt het transport tamelijk eenvoudig. De voordelen van deze methode van bouwen worden algemeen erkend. Steeds meer modelbouwers gaan er toe over om hun modelspoorbanen op te bouwen in de vorm van een aantal modules.

Naast de vereenvoudiging van het transport is er nog een verder voordeel: de afwisseling bij het bouwen. Bovendien zijn alle componenten van alle zijden goed toegankelijk, wat ook het fotograferen van alle onderdelen aanmerkelijk vergemakkelijkt. Verder kan bij een juiste planning reeds in een betrekkelijk vroeg stadium worden begonnen met het opdoen van de eerste rijervaringen op de nieuwe spoorbaan. Voordat het grote project van Dieter Ese-

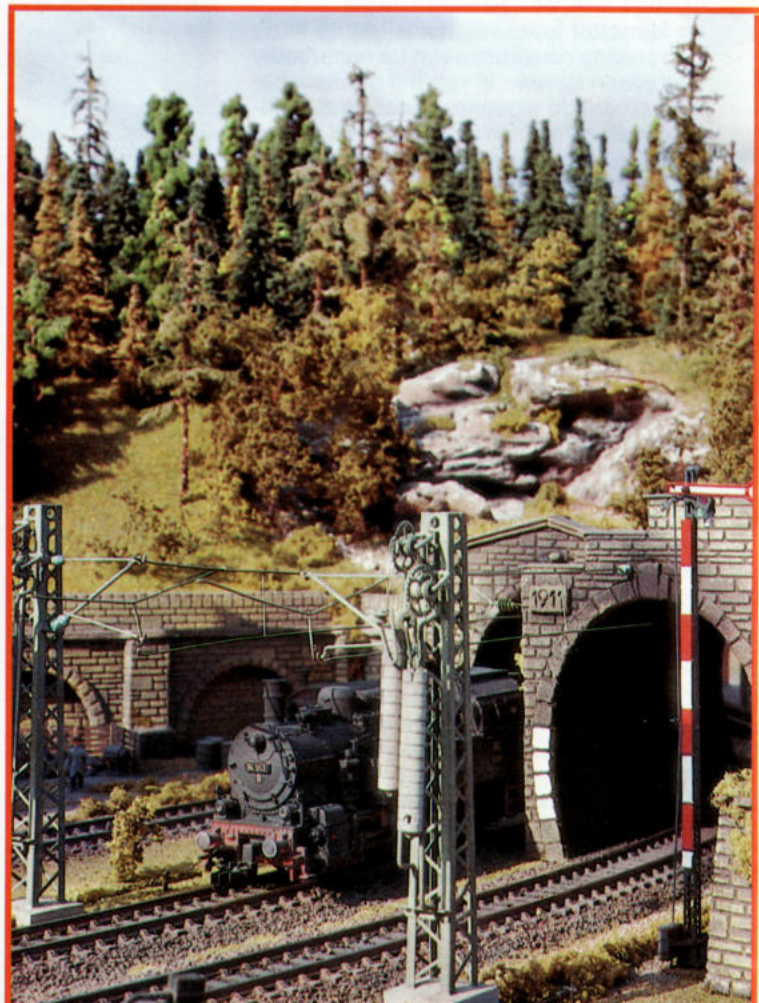


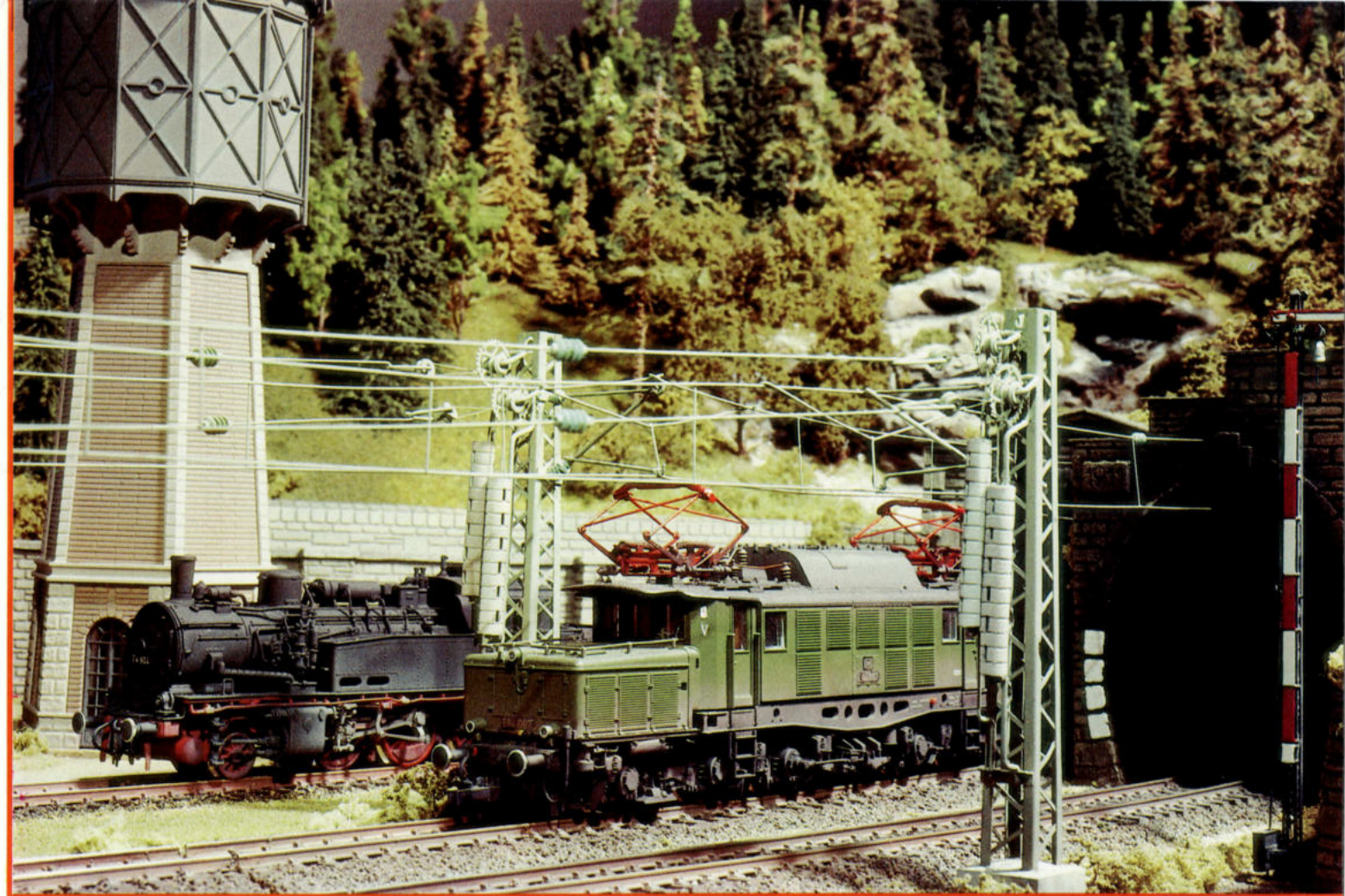


8. De bouwer was niet bang om zijn waardevolle modellen met verf te lijf te gaan. Door middel van een verfspuit kregen zij hun mat zwarte uiterlijk.
 11. Bij het grote voorbeeld was het begin 1988 gedaan met de E94. Op modelspoorbanen van de jaren vijftig behoren ze tot de meest geliefde modellen.
 Foto's en tekening : D. Esemann

9. Een stoomlok van de bouwserie 94.5-17 komt juist uit de tunnel tevoorschijn. Deze machines werden veelal voor goederentreinen ingezet. Ook werden zij gebruikt om te rangeren of als duwlok.

10. De seinen en de complete spanwerken zijn van WEINERT.





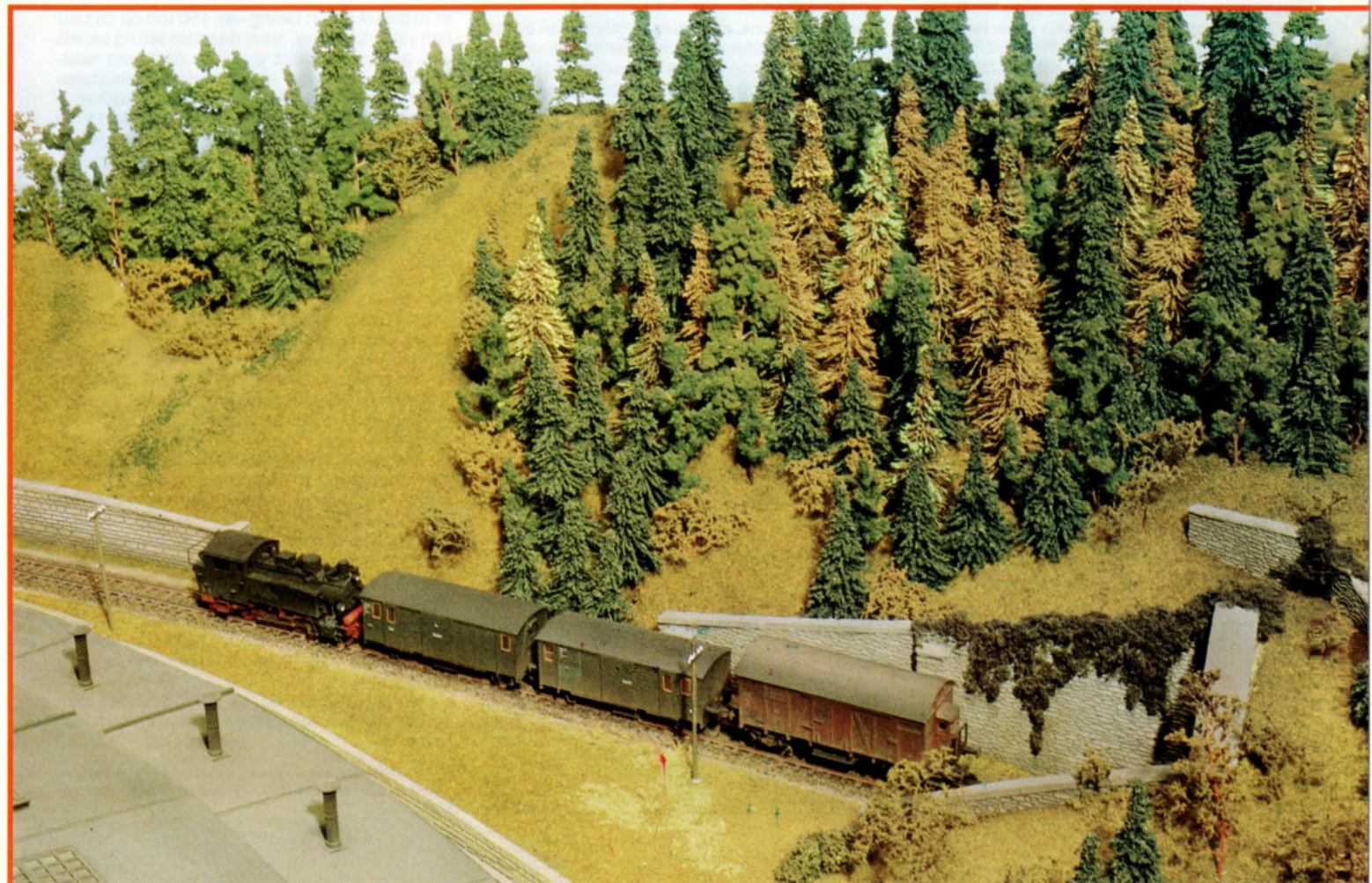
mann gereed is, zullen nog wel verscheidene jaren voorbij zijn gegaan. In zijn twintig vierkante meter grote hobbykamer ontstaat een U-vormige spoorbaan met een beenlengte van vier meter. Het middelpunt is een

klein landelijk station aan een doorgaand traject, dat tevens het eindpunt is van de eerder genoemde zijlijn in meterspoor. „Als ik in het huidige tempo kan blijven doorbouwen”, aldus de bouwer, „dan zal na een

jaar op vijf doorgaand verkeer mogelijk zijn”.

Helemaal af is een modelspoorbaan, zoals genoegzaam bekend is, uiteraard nooit.

Thomas Hilge





1. Franière, 09-09-1988 : transport van vloeibaar staal, afkomstig uit Charleroi, met bestemming Chertal.

Het transport van vloeibaar staal in het Luikse Maasdal

De metaalindustrie die sinds tientallen jaren gevestigd is in het Luikse Maasdal staat op het punt een uitbreidingsprogramma te realiseren dat in het teken staat van de Europese open markt. Niet ver van Herstal werden in 1961 grote terreinen ter beschikking gesteld aan de firma „ESPERANCE LONGDOZ”. Dit gebied wordt Chertal genoemd en wordt omgeven door de Maas en het Albertkanaal.

Na aanpassing van de infrastructuur, het wegnen, ophogingen en het aanleggen van een verbindingsspoor, werden de staalfabriek en de walserij nauwelijks twee jaar na het zetten van de eerste spade in gebruik genomen.

Natuurlijk kunnen de staalfabriek en de walserij alleen functioneren wanneer een dagelijkse aanvoer van vloeibaar staal uit de hoogovens van Seraing mogelijk is.

Deze hoogovens, die op een afstand van 22 km van Chertal staan, werden indertijd gemoderniseerd met het oog op een verhoogde produktie. De activiteiten van Chertal worden mogelijk gemaakt door middel van dagelijkse transporten van vloeibaar staal dwars door de Luikse agglomeratie.

De hoeveelheid staal die getransporteerd wordt is opgelopen van 300 ton dagelijks in de beginfase tot + 8000 ton per dag op dit moment. Dit verkeer startte in mei 1963.

De thermoswagon, ook wel genoemd : „de zak”, „de torpedo” of „de sigaar”

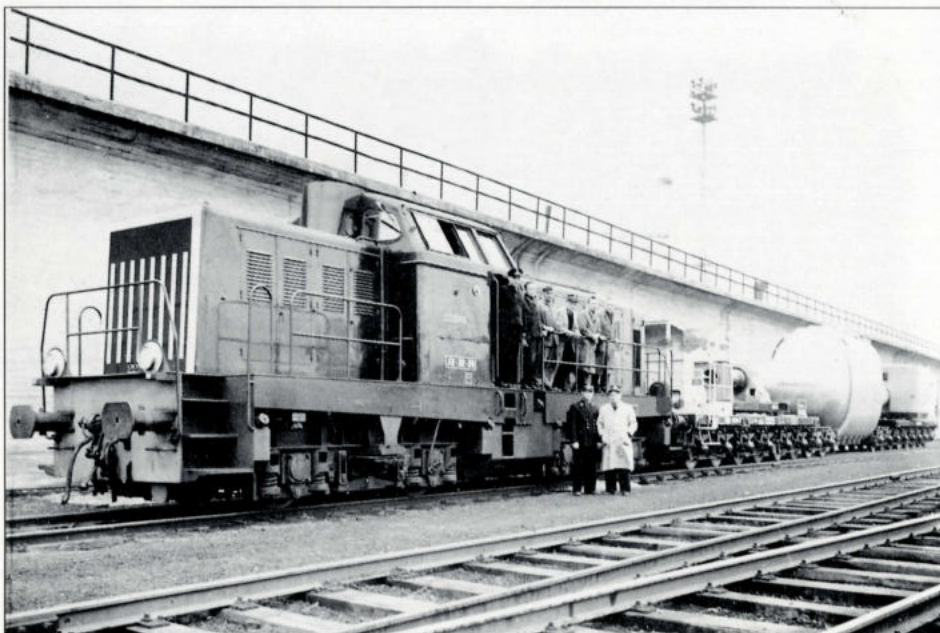
In beginsel is een lading van 150 ton op de rails niet veel bijzonders, maar de totale lading bereikt een gewicht van 325 ton door de zware isoleringsmaterialen die tegen hoge temperaturen moeten kunnen en door de verdelingsbalken in het bijzonder. De maximale belasting van 11 ton per meter spoor vereist een minimale lengte van 30 meter voor de wagon.

Om de wagon te dragen zijn 16 assen met een maximale belasting van 21 ton gegroepeerd in 4 draaistellen met elk 4 assen. Als door een incident het transport enige uren zou worden vertraagd, (gewoonlijk duurt dit + 40 minuten) mag de temperatuur van het vloeibare staal niet onder zijn stollingspunt van 1100 ° vallen, terwijl van de andere kant het plaatijzer van de buitenkant niet mag gloeien. De tank is gemaakt van een laag hittebestendige stenen van 400 mm dikte, een speciale beschermende isoleringslaag en een film van 25 mm circulerende lucht die door ventilatiegaten de beschermende buitentank isoleert.

Dit alles bewerkstelligt dat de binnentemperatuur 1300° is, terwijl de buitentemperatuur 80° bedraagt. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat het hitteverlies van het vloeibare staal maar enkele graden bedraagt tijdens het transport.

Deze kenmerken hebben op de eerste plaats betrekking op die modellen van „de zak” die als eerste verschenen. In de loop van de jaren dat men in de praktijk met deze modellen werkte kwamen er twee nieuwe types bij. Het laatste model verdient niet echt de glorieuze bijnaam „torpedo”!!

Na de belading wordt „de zak” gesloten door middel van een deksel die met snel drogend ce-



2. Deze foto toont ons één van de eerste FO's, getrokken door een 222 (hier een 001), bij seinhuis S te Kinkempois (1963).



3. Deze geladen FO, getrokken door een DB 215, is afkomstig uit Rheinhausen en rijdt (via Welkenraedt) het station van Montzen binnen, 29-07-1988.

ment wordt verzegeld. Om „de zak” te lossen wordt hij door middel van een elektrische motor om z'n lengteas gekanteld. Voor het geval dit door een mankement onmogelijk wordt bestaat er een met de hand te bedienen systeem waardoor „de zak” toch geleegd kan worden. Ondanks zijn lengte weet dit voertuig zich prima voort te bewegen op het bochtige traject van de omgeving. De snelheid wordt beperkt tot 50 km per uur. Dit type wagon is voorzien van een luchtdrukrem, met een remkracht van 107 ton. Twee schroefremmen van 44 ton die geplaatst zijn aan de uiteinden en bedienbaar zijn via loopgangen aan beide zijden van de tank maken de uitrusting compleet. Het Duitse bedrijf DEMAG is de maker van deze wagons waarvan men er eerst 8 had maar op het ogenblik al 40.

Drie voorvallen uit de praktijk

Op 26 juli 1964 wordt te Couillet een „zak” geladen met 100 ton vloeibaar staal met als bestemming Chertal. De temperatuur bij vertrek is 1250° terwijl de temperatuur bij aankomst 1215° bedraagt. De lengte van deze route is 110 km! Deze gebeurtenis toont onomstotelijk aan dat het mogelijk is om vloeibaar staal uit te wisselen tussen fabrieken die meer dan 200 km van elkaar verwijderd zijn, want een verblijf van 10 tot 12 uur is technisch acceptabel in een thermoswagon. Te meer kan men voorzien dat tijdens werkzaamheden of ongevallen bij de hoogovens van een fabriek de ontbrekende bevoorrading met het vloeibare staal door andere fabrieken kan worden overgenomen zodat een productiestop kan worden voorkomen.

Op 15 november 1964 wordt een nieuw record gevestigd, n.l. het transport van 100 ton vloeibaar staal over een afstand van 248 km. Deze keer was het punt van vertrek Esche sur Alzette, waar vloeibaar staal werd geladen met een temperatuur van 1334°, die 12 uur later te Chertal nog 1227° was!

16 april 1965: 3 thermoswagons geladen te Oberhaus in het Ruhr-gebied gaan voor het eerst op weg naar Chertal. De afstand bedraagt 162 km. Een bulletin gepubliceerd rond die tijd toonde de trein op de hellende spoorweg van Hertzogenrath, geflankeerd door twee BR 50 van de DB.

De trekkracht en samenstelling van de F.O.

De officiële benaming die gebruikt wordt door de NMBS voor deze konvoittransporten is F.O.. Wanneer ze bestaan uit 3 „zakken” of meer wordt deze indicatie vooraf gegaan door de letters T.L., die staan voor très lourd; dus heel zwaar.

Achter de locomotief bevindt zich een ingevoegde wagon (twee-assige stortwagons gestouwd met schroot) daarna een thermoswagon en verder steeds een ingevoegde wagon tussen elke thermos om de totale massa zo goed mogelijk te laten weggkomen bij het passeren van kunstwerken.

Aan het begin van de in gebruikname is de gehele lijn die toegang verschaft tot Chertal, tussen Seraing en île de Monsin geheel herzien om

doorgang van deze zware transporten mogelijk te maken. Bij normale circulatie is de verplichte volgorde als volgt: Seraing (verbindingsspoor van FO), Ougrée, Kinkempoïs, Bressoux, Monsin, Chertal.

In geval van een afsluiting tussen Seraing en Kinkempoïs, worden de wagons omgeleid via de L125 Flémalle en Luik - Guillemins op voorwaarde dat de belasting per wagon met 100 ton wordt verminderd.

Deze omleiding is al diverse keren voorgekomen. Wanneer Chertal extra bevoorradings van vloeibaar staal nodig heeft worden die geleverd door Marcinelle te Charleroi.

Voor deze route is de maximale snelheid beperkt tot 40 km per uur. Vooral op deze route heeft men de gelegenheid de meest recent gebouwde „zakken” te bewonderen die normaal alleen dienst doen in de omstreken van Charleroi.

In juli 1988 explodeert een hoogoven van Ougrée waardoor Chertal gedwongen wordt zich te bevoorraden bij Marcinelle (relatief gezien vrij gebruikelijk) en bij Rheinhausen (Ruhr). Dit gaat via Montzen en Aken-west op de heenweg en via Aken-zuid, Welkenraedt, Montzen op de terugweg.

5. (Poster) De 6323 wachtend op zijn trein aan het uiteinde van het verbindingsspoor van de staalfabriek te Chertal, 22-12-1987.

4. De 7353 + een loco Cockerill + een FO, net terugkerend van een grondige onderhoudsbeurt te Kinkempoïs, bij hun aankomst te Chertal, 26-07-1986.









6. Beez, 09-09-1988 : staaltransport, afkomstig uit Marcinelle, bij de sluis „Grands Malades”. Let hier vooral op het opmerkelijke type „zak”!!

7. De 5532 en drie „zakken”, onderweg naar Monsin, passeren hier de Jupiler-brouwerij te Jupille, 19-05-1986.



Zelfs Uckange (Luxemburg) levert een bijdrage via Athus Stockem en de L43. Twintig jaar geleden zou dat een opmerkelijke prestatie zijn geweest...

Het opmerkelijkst is zonder twijfel het vertrek uit Duinkerken via de Panne op 13 juli. Op het laatste moment georganiseerd bleef dit transport volkomen onopgemerkt. In het begin van hun loopbaan hadden de staaltransporten voorrang op alle andere treinen behalve de internationale treinen, gezien de aard van het transport.

Mag de voorbijgang van deze treinen op ongebruikelijke lijnen sommige toeschouwers nog kunnen verbazen dan zijn hun gebruikelijke routes zonder meer in de vergetelheid geraakt. Er heeft zich geen enkel ernstig ongeluk meer voorgedaan sinds 1963.

De gebruikte locomotieven

De T29 stoom trekt deze geheel nieuwe trein alvorens plaats te maken voor de minder betrouwbare 222001-003 die te Kinkempois speciaal voor dit verkeer werden aangetrokken. Deze machines die in 1965 naar Hasselt werden overgeplaatst, kregen de nieuwe benummering „66” in 1971.

Na langdurige stalling werden ze van nieuwe motoren en een nieuwe nummering in de 71 serie voorzien; hun loopbaan eindigt in Antwerpen-Dam. Omdat de FO's steeds zwaarder werden namen de „60”ers het trekken voor hun rekening, tot in de jaren 70, wanneer de „55”ers ter versterking verschijnen.

De maximale lading voor de „60” beperkte zich tot 1440 ton, wat gelijk stond aan 4 „zakken” terwijl de 55 kon gaan tot 6 „zakken”, ongeveer 2200 ton.

In 1973 worden de FO's en het grootste gedeelte van de andere treinen in het Luikse overgenomen door de 73 serie van Kinkempois. Een „73” was ook in staat 4 „zakken” voor z'n rekening te nemen, net zoals een „60”.

De helling tussen Seraing Béguines en de tunnel van Ougrée werd beklommen met een snelheid van 15 km per uur. In juli 1986 eigenen de 6279a86 en de 6323-24-25-29 zich alle zware op-



8. Een lege FO met bestemming Rheinhausen gefotografeerd op het viaduct van Moresnet, 29-07-1988.

9. Zeldzaam plaatje : een blauwe 55'er voor een FO passeert het laatste mechanische sein te Ougrée, 16-03-1983. Op de voorgrond de nieuw bedding die het te verplaatsen spoor (wegens de electrificatie) zal gaan dragen.

drachten van de „73” van Kinkempois toe, na van Monceau en Merelbeek „verlost te zijn door de komst van nieuwe elektrische voorzieningen. Gedurende de 9 jaar van hun harde arbeid werden de Luikse „73”ers stelselmatig recordhouders voor wat betreft het aantal kilometers van de serie. Dit varieerde van 3200 tot 4900 km maandelijks voor het gezamenlijke depot.

De „62”ers kwamen na 10 jaar afwezigheid terug naar Luik, met als laatste de 6222-48-49-56-65 en 71. Wie hen ooit in Merelbeek, Dendermond of Hasselt heeft gezien zal 't zijn opgevallen dat ze een derde baken droegen, dat in Kinkempois werd toegevoegd voor hun werk op de lijnen Maastricht - Aken.

Op dit moment zijn ze alleen bij hoge uitzondering te zien op andere lijnen dan de 125-125A-40 (gedeelte Luik natuurlijk). Ze zijn trouwens niet meer geschikt voor het trekken van passagierstreinen (gehavende ketels).

Voor liefhebbers die graag de FO willen fotograferen : er gaan er gemiddeld 20 heen en terug per dag! Let er wel op dat de helft van hen niet verder gaat dan Kinkempois (uitgang richting Ougrée) deze worden geladen op het verbindingsspoor van Renory.

Het bekijken waard is :

Seraing : industriële omgeving, vergelijking mogelijk met de loco Cockerill.

Monsin : deze lijn loopt evenwijdig aan het Albertkanaal.

Chertal : verbindingsspoor voor FO, gelegen aan de uiterste rand van de installaties waardoor het mogelijk is foto's te nemen zonder het terrein te betreden en met gegarandeerd zeer bijzondere effecten bij nacht.

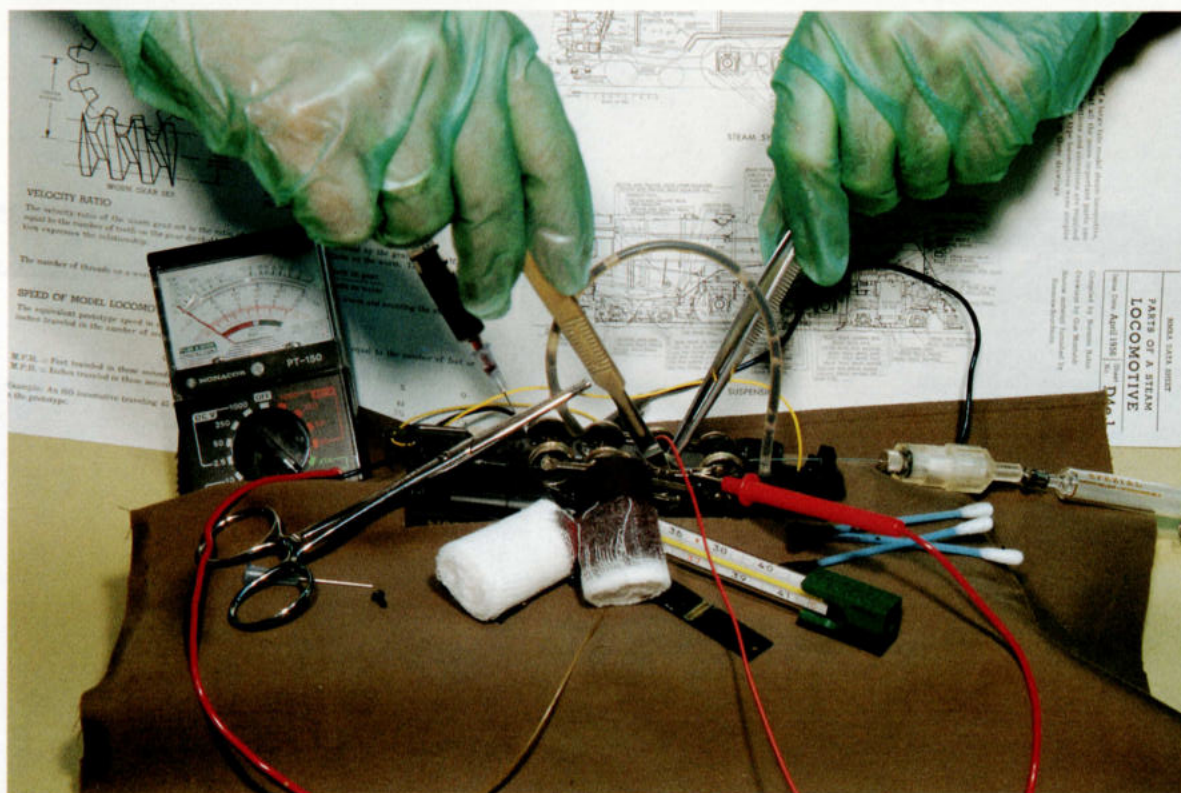
Om af te sluiten :

Als de FO's zich bevinden op het traject tussen Marcinelle en Chertal wordt de trekkracht geleverd of door electriciteit of door de diesel 51 van Monceau of door de 55 van Kinkempois.

Georgy Lejeune



10. 13-03-1983 : een omgeleide FO, het station van Val St Lambert en Valfil passerend; beide stations werden inmiddels gesloopt. Alle foto's : Georgy Lejeune



1. Het repareren van een modelloc is soms een angstaanjagende operatie, maar zo letterlijk als het hier voorgesteld wordt moet U dat natuurlijk niet opvatten. In VAKWERK 12, 13 en 14 komen onderhoud, reparaties en verbeteringen van locs aan bod. Daarbij zullen we onze patiënten met schroevendraaiers en ander gereedschap te lijf gaan, en dat is al eng genoeg!

VAKWERK ~ Afl. 12

De modellocomotief (1)

Smoesjes

Vrijwel iedere modelspoorder rijdt met modellocomotieven. Of het nu stoom is of diesel, Frans of Duits, een serieloc zo uit de doos of een zelfgebouwd exemplaar, de locomotief speelt een centrale rol op de modelbaan. En niet alleen visueel, maar vooral ook operationeel. Het beste bewijs hiervoor vindt U op tentoonstellingen: zodra de treinen maar even stilstaan, verdwijnt de belangstelling van de toeschouwers!

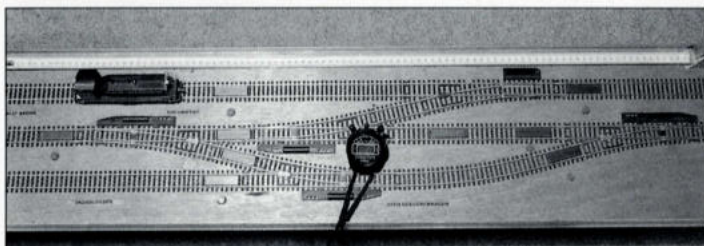
Op deze zelfde tentoonstellingen blijkt echter tevens dat veel modelspoorders tobben met slecht rijdende locs. Want hoe vaak moet een trein niet met een dreun op de baan weer in beweging gebracht worden? En hoe snel zal een behulpzame toeschouwer een stilstaande trein niet even een zetje willen geven? Ik heb weleens ergens een bordje gezien waar op stond: „Niet duwen! De treinen stoppen met opzet!” Was dit nu de uitzondering die de regel bevestigt?

Het lijkt wel alsof de modelspoorder allerlei storingen in de treinenloop voor lief neemt. Zo wordt er vaak even vakkundig met het vingertje over de rails geveegd en daarna wordt als „verklaring” de zwarte streep getoond: „Ja, allicht, moet je zien hoe vuil de rails zijn!” Andere schijnbaar geaccepteerde tekortkomingen zijn b.v. rangeerlocomotieven, die met zo'n 200 km/h over de baan scheuren. Of locs die een kabaal produceren waar ze in de disco jaloers op zijn. De standaardsmoes voor deze gevallen: „Dat doet-ie alleen bij 12 V, normaal rij ik maar bij 3 of 4 V.” Dat de loc helemaal niet meer rijdt bij die lage spanning, wordt nooit gedemonstreerd. Dan zijn er ook nog locs die hortend en stotend over de baan hobbelen en steevast bij een bepaald wissel ontsporen, locs die vooruit twee keer zo hard rijden als achteruit en ga zo maar door. Voor dit soort kuren is er ook altijd uitleg paraat: „Oh, die moet een beetje olie hebben!”

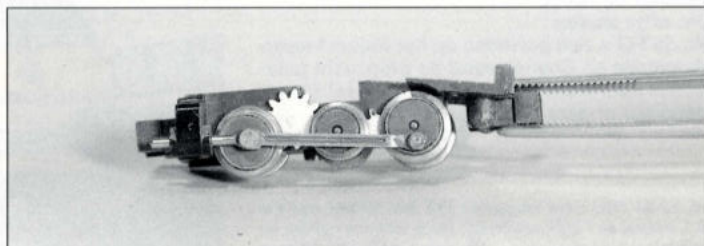
je olie hebben!”

U weet natuurlijk allang dat de problemen zelden of nooit met een druppeltje olie op te lossen zijn. Bijna altijd zijn er meerdere oorzaken te vinden voor het slechte rijgedrag van een loc en alleen een grondige aanpak biedt enige kans op succes. Misschien is het dit angstaanjagende vooruitzicht dat de modelspoorder ervan weerhoudt om er eens echt iets aan te doen. Ik stel voor dat we ons daarom in de komende nummers van VAKWERK eens gaan bezighouden met het opsporen van de meest voorkomende storingen en het verhelpen daarvan. Daarnaast zullen ook ingrijpendere zaken aan de orde komen, zoals het inbouwen van nieuwe motoren. Ingrijpend betekent niet altijd hetzelfde als ingewikkeld. U zult zien dat het meestal best wel meevalt en bovendien zult U ruimschoots beloond worden in de vorm van veel beter rijdende locs!

2. Voor het meten van de minimale of startsnellheid van een loc wordt hier gebruik gemaakt van een stuk multiplex met rails volgens het ontwerp van de „TIMESAVER”. Dat is de beroemde rangeerwedstrijd die verzonnen werd door de Amerikaan John Allen. Tussen haakjes, wanneer U zo'n baantje aankleedt met wat scenery heeft U dus eigenlijk al een complete modelbaan!



3. Stoomlocs worden vaak aangedreven met tandwielen van as tot as, zoals bij dit N schaal locje. Het middelste wiel is origineel, maar de wielflens werd afgedraaid tot RP 25 contour, waardoor het opeens veel te klein lijkt. Vooral bij kleine wielen werken de grote flenzen visueel echt storend, terwijl ze beslist onnodig zijn voor ontsporingsvrij rijden!



De ideale loc

Laten we om te beginnen eens proberen vast te stellen hoe een modelloc zich zou behoren te gedragen, dan hebben we alvast een doel om naar te streven. Eis nr. 1 : een loc moet zonder horten en stoten een trein in beweging kunnen brengen vanaf een willekeurig punt op de modelbaan (dus ook op een wissel!). Daarna moet de trein langzaam maar zeker snelheid kunnen winnen en tenslotte moet met een constante snelheid verder gereden kunnen worden. Dat klinkt eenvoudig, maar hoe staat het met de realiteit?

Is het niet zo, dat de meeste modellocomotieven wel degelijk met een schok in beweging komen? Een klein rekensommetje en een experimentje kunnen hier misschien verhelderend werken. U meet een afstand van een meter af op de modelbaan en vervolgens laat U een willekeurige loc starten, een stukje vóór de bewuste meter. Om een zo eerlijk mogelijk beeld te krijgen mag U voor dit proefje geen pulsbreedtebesturing of andere elektronische foefjes gebruiken. Dit soort regelaars kan weliswaar een stuntelig rijgedrag bij lage snelheden verdoezelen, maar de bedoeling is juist de tekortkomingen van Uw locs te ontdekken. We streven in eerste instantie naar gezonde locs en de lapmiddeltjes laten we voorlopig maar voor wat ze zijn! Deze misschien wat schokkende en eigenwijze stellingname schreeuwt natuurlijk om uitleg, maar ik beloof U dat ik mij later nog wel nader zal verklaren.

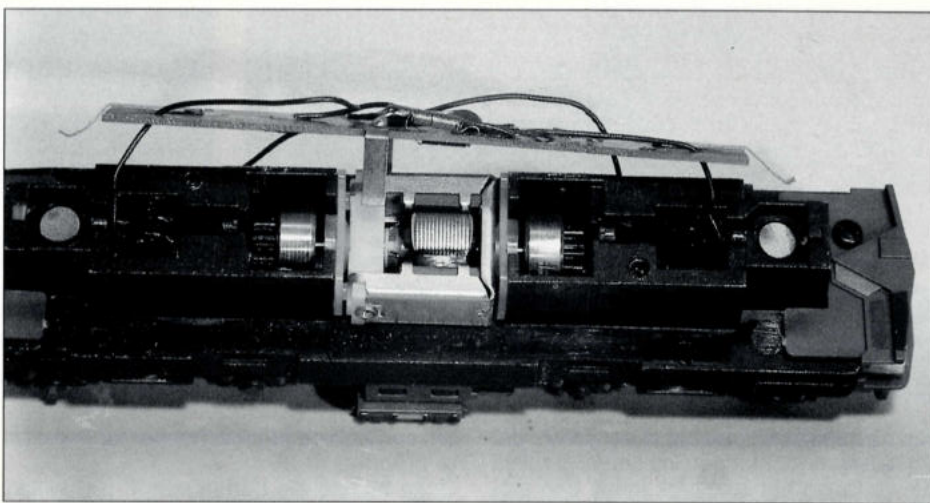
U gebruikt dus de onafgevlakte gelijkstroom uit een gewone rijstroomtrafo en U draait de snelheidsregelaar langzaam open, totdat de loc in beweging komt. Daarna draait U ook niet weer stiekum de knop een stukje terug, want U heeft beloofd eerlijk te blijven! Nu meet U de tijd die de loc nodig heeft om met deze startsnelheid de afgepaste meter te rijden en U stopt deze tijd in het onderstaande formuleetje :

$$3,6 \times \frac{\text{schaalsnelheid (in schaal km/h)}}{\text{tijd (in seconden)}}$$

Als Uw HO loc dus b.v. 8 seconden nodig had voor de meter, was de snelheid $3,6 \times 87$, gedeeld door 8 = 39 schaal km/h. Bij het grote voorbeeld zou dit betekenen dat de loc stilstaat, óf plotseling 39 km/h rijdt; daartussen is niets! Stelt U zich eens voor dat Uw auto zo'n acceleratie zou vertonen, wedden dat U dan nekkachten zou krijgen?

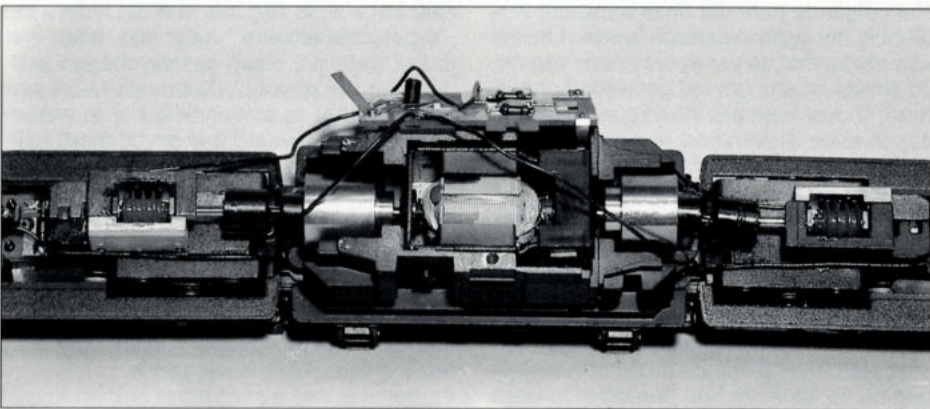
Wanneer U op dezelfde manier de maximum snelheid van de loc meet, is de kans groot dat U een waarde van ver boven de 200 km/h vindt. Ook voor 2- assige dieseltjes! Nu kunnen we natuurlijk niet alles op schaal brengen d.m.v. een eenvoudig rekensommetje, maar het is toch wel goed dat U zich realiseert hoe snel (of langzaam) Uw treinen eigenlijk rijden. De minimum snelheid is daarbij nog belangrijker dan de topsnelheid, denkt U maar eens aan de problemen bij het rangeren.

Eis nr. 2 : de minimum snelheid (= startsnelheid) moet in de orde van grootte van 5 schaal km/h liggen, liefst nog lager. Een



4. De BEMO Ge 4/4 II van de RhB heeft een motor met doorgaande as en vliegwielen. De motoren en de tandwieloverbrengingen van BEMO zijn vergaand gestandaardiseerd, waardoor het vervangen ervan bij reparaties gemakkelijk wordt. De gehele constructie is „recht- toe- recht- aan” ontworpen, zodat ook het inbouwen van een micromotor vrij eenvoudig is.

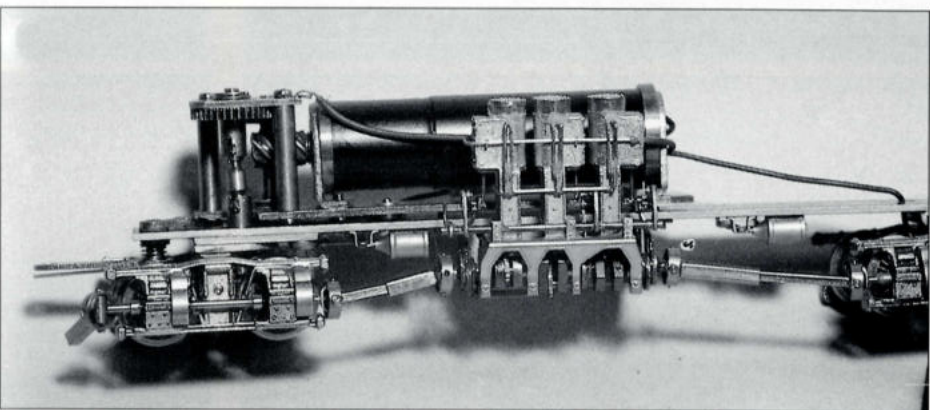
5. SBB krokodil Ce 6/8 II van ROCO, oftewel de ROCODIL, bezit een goed doordachte en solide uitgevoerde aandrijving. Ook hier vinden we een motor met doorgaande as, vliegwielen en wormwieloverbrengingen, maar tevens zijn er universele koppelingen in de overbrenging opgenomen. Vliegwielen worden tegenwoordig vaker toegepast, maar niet altijd even zinvol.



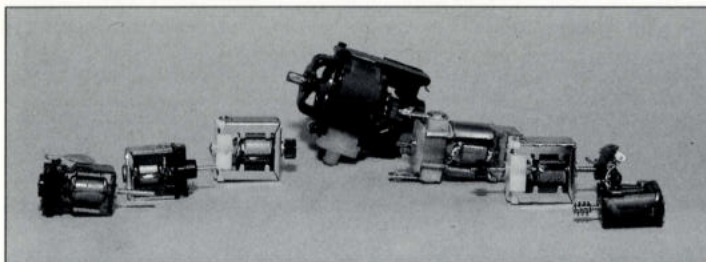
maximum snelheid van zo'n 70 % van de snelheid die het prototype kan bereiken is al voldoende. Langzamer rijden dan het grote voorbeeld werkt optisch veel natuurgetrouwer, mede door de onrealistisch korte afstanden op de modelbaan. Als U toch snel wilt rijden, bent U beter af met modelraceauto's, of met een model van de TGV. In het laatste geval moet U zich wel realiseren dat dit een grondige aanpassing van de baan vraagt, net als in het echt!

Nu de constante snelheid. Daarmee bedoel ik dat de loc niet duidelijk zichtbaar en zonder aanwijsbare reden af en toe mag afremmen. Dit gedrag kan b.v. voorkomen bij het rijden op vuile rails, maar ook de loc zelf kan de oorzaak zijn. Ook het in cadans verminderen en vermeerderen van snelheid komt veel voor. Dit kan het gevolg zijn van een zwaar punt in de aandrijving, zoals niet

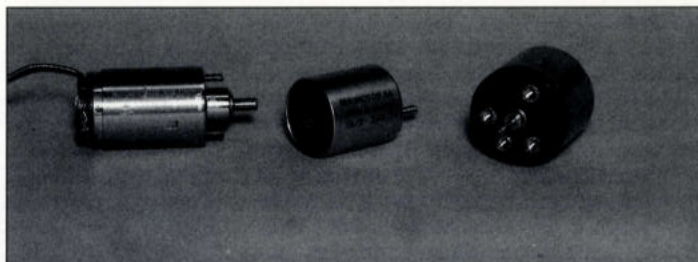
goed gekwarterde wielen. Maar laat ik niet te ver vooruitlopen. Het niet met constante snelheid rijden is vooral opvallend in film- of video-opnamen van een rijdende modeltrein. De natuurgetrouwheid van zo'n opname wordt er volkomen door verknoeid, ondanks de misschien perfecte scenery. Eis nr. 3 : de snelheid moet zodanig constant zijn, dat de illusie van de grote en trage massa van de loc niet verstoord wordt. Niet helemaal losstaand van de snelheid, is de trekkracht van een loc. Een gigantische Amerikaanse „Big Boy”, die niet meer dan tien wagons kan trekken, is natuurlijk een lachertje. Maar een Nederlandse „sik”, die met gemak een D-trein van 10 rijtuigen tegen een helling van 4 % opsleurt, komt alleen geloofwaardig over als er met grote letters TURBO DIESEL op staat. Het is onzin om met antislipbanden en sterke moto-



6. De nieuwe generatie messingmodellen heeft standaard dikwijls al een micromotor. Zo'n micromotor hoeft niet persé klein te zijn : bij de Hassinger Lumber Co. Shay van WESTSIDE drijft een 50 mm lang exemplaar (!) via tandwielen, universele koppelingen en een telescopische cardan alle 8 assen aan, inclusief die van de tender. Wat dacht U van de trekkracht?



7. In bijna alle seriemodellen van modellocs wordt nog steeds het conventionele type gelijkstroommotor toegepast. Dit type kan in vorm, toegepaste materialen en kwaliteit enorm verschillen, maar in ieder geval hebben deze motoren een min of meer open frame en koolborstels. Op de foto „open frame motoren” van MINITRIX, ATHEARN, BEMO, JOUEF en ROUNDHOUSE.



8. De bekendste micromotoren zijn die van FAULHABER, die tevens verkrijgbaar zijn in de vorm van ombouwsets voor vrijwel alle locs van de grote merken. FAULHABER zelf levert een grote keuze in vertragingen (vanaf 1 : 3.45) die direkt op de motoren passen. De motoren hebben een buitengewoon laag stroomverbruik, ze zijn zeer efficiënt en tevens geruisloos.

ren de trekkracht zodanig te vergroten, dat de railstaven achter een loc omhoogkrullen als ze tegen het stootblok loopt. Een modelstoomloc die duidelijk moeite heeft met een helling, doet precies wat ze hoort te doen. Evenals het rangeerdieseltje, waarvan de wielen een keer doorslaan bij het opduwen van drie goederenwagons.

Eis nr. 4 : de trekkracht moet gelijk zijn aan die van het grote voorbeeld; niet kleiner maar zeker niet groter.

Het volgende punt dat onze aandacht verdient is het geproduceerde lawaai. Lawaai kan alleen met de variabele maten van onze smaak of ons gevoel gemeten worden, tenzij U over kostbare meetapparatuur kunt beschikken. Bovendien is de geluidsproductie tevens afhankelijk van andere factoren dan de loc alleen, zoals de rails en railbedding, de ballast en het commentaar van collega-modelspoorders. Maar daarom niet getreurd, want we gaan gewoon een vergelijkend onderzoek doen. Hiervoor neemt U weer een bepaald stuk van de modelbaan, of desnoods een plank met een stuk rails. Verschillende locomotieven krijgen nu de kans om hun prestaties te laten horen op dezelfde testbaan. Verander de snelheid en de rijrichting veelvuldig en laat de locs flink trekken. Aarzel niet om exemplaren van de bovengenoemde collega's in de test op te nemen, dat verruimt de blik voor beide partijen. U waardeert de geluidsproductie telkens met een cijfer, net als op het schoolrapport, en tenslotte kunt U dus redelijk eerlijk bepalen welke loc het stilste was. Wanneer het aantal geteste locs groot was, zal tevens aan het licht komen hoe stil een modelloc ongeveer kan zijn. Door het vergelijkend onderzoek vindt U de stilste loc die U ooit (niet) gehoord heeft, en het is verder aan U om te bepalen of dat voor al Uw locs eis nr. 5 moet worden.

„Stil” is echter net zo'n rekbaar begrip als lawaai en vaak zal het bijna ondoenlijk zijn

om een notoire herrieschopper tot bedaren te brengen.

Onze laatste eis betreft wat ik zou willen noemen de categorie „ergerlijke schoonheidsfoutjes”. Een modelloc hoort zoveel mogelijk volgens prototype maten gebouwd te zijn, met de juiste wielen en radstanden en zonder al te opvallende constructievrijheden als uit de cabine puilende motoren, duidelijk zichtbare tandwielaandrijvingen, of wielflenzen die groter zijn dan de wielen zelf. Let wel, ik zeg dus niet dat iedere loc „supergedetailleerd” moet zijn, maar wel dat er redelijke eisen gesteld mogen worden aan het uiterlijk. Daarnaast hoort een loc niet méér te schommelen of te wiebelen dan geloofwaardig is en zij moet vakkundig gelegde rails, wissels en kruisingen zonder problemen passeren. Ook regelmatig terugkerende storingen die een kleine reparatie of afstelling vragen zullen de loc al snel naar een opstelspoor doen verhuizen. Eis nr. 6 : een overtuigend uiterlijk en betrouwbare rijprestaties moeten het inzetten van de loc tot een plezier maken, i.p.v. een telkens terugkerende ergernis.

Al met al is ons eisenpakket er indrukwekkend gaan uitzien en misschien zal lang niet alles haalbaar of reëel zijn. Laten we daarom nu eerst eens gaan bezien wat er zoal in een modelloc voor technische zaken te vinden zijn. Hoe wordt een loc aangedreven, wat zijn de gebruikte materialen en waar liggen de zwakke en sterke punten in een ontwerp. Pas daarna kunnen we misschien bepalen of onze eisen enige bijstelling behoeven.

Analyse

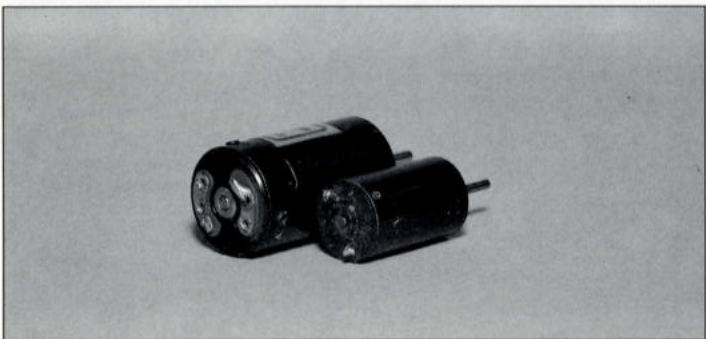
In de loop der jaren is er veel veranderd in het binnenste van modellocs. De technische mogelijkheden zijn aanzienlijk verbeterd en ook heeft het beschikbaar komen van nieuwe materialen een grote rol

gespeeld. Denk b.v. maar eens aan de moderne kunststoffen en motortypes, om van de stormachtige ontwikkelingen op electronicagebied nog maar te zwijgen. Zo was in de vijftiger jaren alleen een O schaal loc op aanvaardbare wijze aan te drijven, terwijl tegenwoordig menige N schaal loc deze prestaties verre overtreft. De concurrentie tussen de fabrikanten onderling en de alsmaar hogere eisen van de modelspoorders hebben ervoor gezorgd dat de ontwikkelingen nog steeds in steigende lijn zijn. In Amerika speelde de NMRA een belangrijke rol bij de normalisatie van o.a. het rollend materieel, en dus ook van de locs. Daarover in een volgend nummer van SPOORWEG JOURNAAL meer, maar voorlopig kunnen we als belangrijk gevolg van deze inspanningen vaststellen dat in Amerika het 12 V gelijkstroomstelsel de standaard is, terwijl dat in Europa niet het geval is.

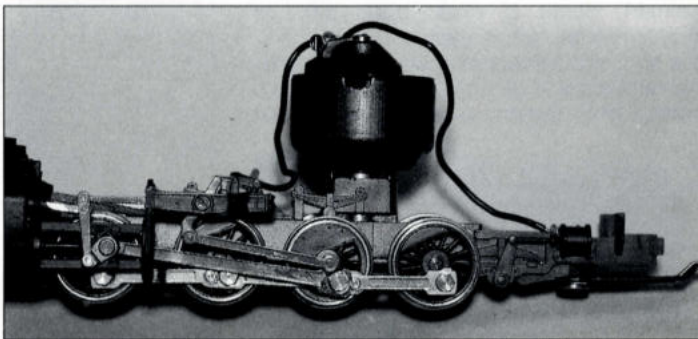
Al deze veranderde inzichten, ontwikkelingen en verschillen in opvatting hebben ervoor gezorgd dat er een ongelooflijk aantal mogelijkheden op het gebied van de aandrijving is uitgetoetst. Ook heden ten dage is het laatste woord nog lang niet gesproken, vooral in de kleinere schalen. Daarom kunt U ook lang niet altijd voorspellen wat U aan zult treffen wanneer U de kap van een loc afschroeft.

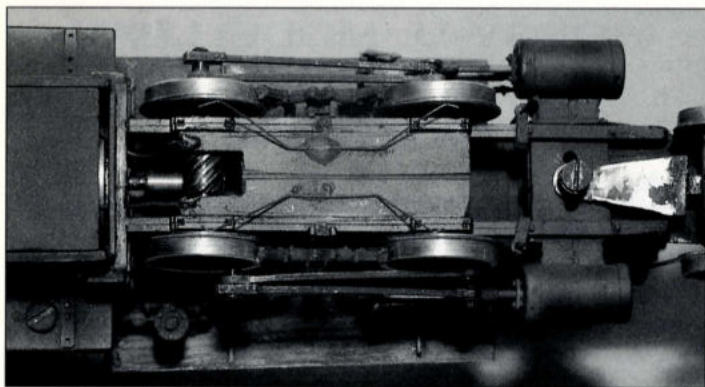
Zo kan de aandrijving bestaan uit een moderne micromotor, ook wel canmotor genoemd, b.v. ondergebracht in de tender, in de ketel of in de vuurkist, in de cabine of zelfs tussen de assen. Ook het wat conventionele type motor komt nog veel voor. Dit type is herkenbaar aan een min of meer open frame en in ieder geval aan de koolborstels. Dit is echter meteen het enige dat ze gemeen hebben, verder kunnen de vorm, de afmetingen en de gebruikte materialen enorm uiteenlopen. Niettemin zal ik in het vervolg van de verhalen het telkens

9. Echte micromotoren hebben zilver- of goudcontacten i.p.v. koolborstels en zijn mede daardoor zo goed als vrij van onderhoud. De getoonde kleine micromotor van SAGAMI (12x20 mm) wordt geflankeerd door een wat groter exemplaar. Deze laatste is echter een MASHIMA open frame motor, waarvan de koolborstels zichtbaar zijn in de openingen in de behuizing.

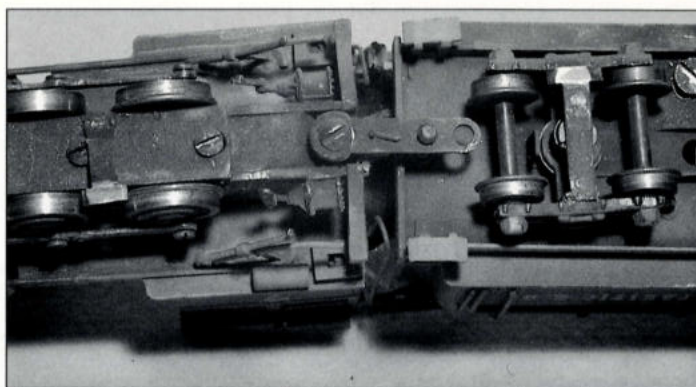


10. RIVAROSSI laat zien dat bij stoomlocs de motor niet altijd in de cabine of de tender geplaatst hoeft te worden. Bij deze 0-8-0 staat de motor eigenwijs recht op in de vuurkist en drijft één as aan via een wormwieloverbrenging. De overige assen worden door de gelede koppelstangen aangedreven. Deze methode heeft voor- en nadelen, zie hiervoor ook foto 13.





11. Uitzonderingen bevestigen de regel. Hoewel het hier om een Amerikaans O schaal model van een 0-4-0 Porter van GRANDT LINE gaat, zijn sleepcontacten op alle wielen aangebracht. Omdat geen metalen frame voorhanden is kan niet gebruik gemaakt worden van de traditionele Amerikaanse manier, waarbij de stroom via de wielen en het frame loopt.



12. Vuile wielen verknoeien het plezier van het rijden met modellocs, en dat geldt net zo goed voor messingmodellen als deze HO_{n3} C-18 van BALBOA. Maar ondanks haar vieze voeten en dankzij de nauwelijks zichtbare railsleptjes, liep deze loc nog als een trein toen ze van de baan geplukt werd voor de foto. Niets nieuws voor de TRIx, MÄRKLIN en LGB rijders!

over een „open frame motor” hebben als ik dit type bedoel.

Om de verwarring nog groter te maken : er bestaan ook open frame motoren die er uitzien als micromotoren, maar in feite niets meer zijn dan een wat verbeterde versie van een open frame motor. Vrees niet, de foto's verduidelijken één en ander alvast en bovendien komen we hier nog uitgebreid op terug.

Wat betreft het overbrengen van het motorvermogen op de wielen is de variatie nog veel groter. Tandwielen, kettingen, rubber snaren, slangetjes, spiraalveren of getande riemen zijn een paar mogelijkheden, die ook nog gecombineerd kunnen zijn met worm- en wormwieloverbrengingen in tandwielkasten, universele koppelingen, cardanaandrijvingen en vliegwielen en waarschijnlijk heb ik hiermee nog lang niet alles genoemd. U zult nu dus begrijpen dat U niet van mij kunt verwachten dat ik U een kant en klaar voorschrift geef voor het verbeteren van die ene loc van U. Ik zal heel algemeen moeten blijven en het succes van een „tune-up” of een „re-powering” zal voor een groot deel van Uw persoonlijke vaardigheden en doorzettingsvermogen af blijven hangen. Zelfs als ik alleen de grote lijnen behandel valt er nog heel wat te vertellen, dus laten we dapper verdergaan. In het algemeen is er een verschil aan te geven tussen de aandrijving van stoomlocs aan de ene kant en diesel- of E- locs aan de andere. Zowel in Europa als Amerika worden diesel- en E- locs vrijwel altijd aangedreven door een midden onder de kap geplaatste motor, al of niet voorzien van vliegwielen. Vaak is deze motor er een met een doorlopende as, d.w.z. hij steekt aan beide zijden uit de motor. De wielen in de draaistellen (of de trucks of de bogies of hoe U ze wenst te noemen) worden via een flexibele of universele koppeling en tandwielen aan beide zijden aangedreven. Let wel, het gaat nu om de grote lijnen. Niet boos worden als het in Uw E- loc toch weer anders zit.

Bij stoomlocs en andere via koppelstangen aangedreven locs moeten we nog algemener blijven. De enige duidelijke lijn is het verschil in aanpak in Europa en Amerika. In Europa zijn de koppelstangen vaak alleen versiering. De eigenlijke aandrijving gebeurt met tandwielen van as tot as en de koppelstangen bewegen mee, zonder actief deel te nemen aan de aandrijving. In Amerika wordt meestal één as aangedreven via een worm- en wormwieloverbrenging en de andere assen worden dan via de kop-

pelstangen aangedreven, net als bij het grote voorbeeld.

Beide systemen hebben hun voor- en nadelen. Het grootste voordeel van het Europese systeem is dat het geheel wat robuuster is en minder gevoelig voor niet goed gekwarteerde wielen (ook dit begrip komt nog aan de orde). Het Amerikaanse systeem staat echter een meer open bouwwijze toe, compleet met een vrije doorkijk tussen en door de wielen en tussen de ketel en het frame. Om deze reden wordt ook in Europa deze methode wel toegepast, voornamelijk bij messingmodellen.

Een ander fundamenteel verschil in aanpak bestaat op het gebied van de stroomvoorziening. In Europa zijn steevast de wielen of assen voorzien van sleepcontacten, terwijl deze in Amerika bijna altijd ontbreken. In het laatste geval zijn bij stoomlocs de tender en de loc elektrisch van elkaar gescheiden en de stroomdoorvoer geschiedt via de wielen, assen en frames van loc en tender. Bij diesels en E- locs zijn de twee (of meer) draaistellen elektrisch gescheiden. De stroom loopt dus van de positieve rail via een draaistel naar de motor, en van de motor via het andere draaistel naar de negatieve rail terug. Ook hier zijn voor- en nadelen te noemen van beide filosofieën. Sleepcontacten hebben de nare gewoonte om te vervuilen en te slijten, maar bij de Amerikanen komt nog wel eens kortsluiting voor in krappe bogen, wanneer loc en tender elkaar raken. Of wanneer een draaistel verkeerd om gemonteerd wordt na een reparatie of schoonmaakbeurt.

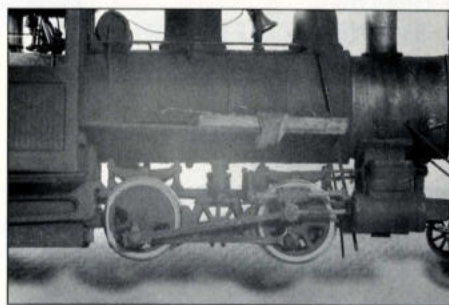
Nogmaals, dit zijn de grote lijnen en de uitzonderingen bevestigen de regel. Twee uitzonderingen op het gebied van de stroomvoorziening wil ik echter nog wel noemen, want het zijn belangrijke. Bij de eerder genoemde sleepcontacten doelde ik niet op de systemen van b.v. TRIx en MÄRKLIN, waarbij een sleepcontact onder de loc over een derde of middenrail sleept. Deze systemen zijn afwijkend van het internationaal ingevoerde twee- rail 12 volt gelijkstroomstelsel, waarmee overigens niet gezegd is dat ze minder goed zouden zijn. Beide merken kennen hun vervente aanhangers en er zijn zeker ook voordelen te noemen van de middenrail en/of het gebruik van 16 V wisselstroom. Het behandelen van de hiermee specifiek gepaard gaande problemen, storingen of ombouwwerkzaamheden zou echter de zaak nog onoverzichtelijker maken dan nu al het geval is.

Om dezelfde reden zullen ook de gebrui-

kers van bovenleiding tevergeefs zoeken naar de oplossing van hun speciale problemen en moeten b.v. elektronische storingen in de ontvangers van locs die met een meer-treinbesturing rijden buiten beschouwing blijven.

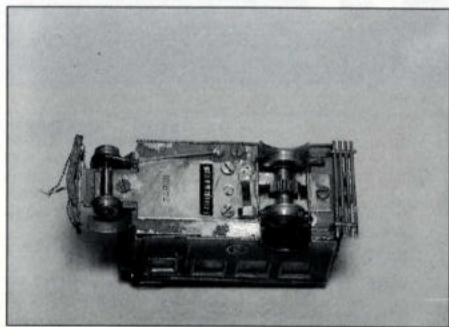
Dat neemt niet weg dat ook voor de MÄRKLIN- en TRIxrijders, bovenleidingsaanhangers en elektronicafanaten in de volgende afleveringen voldoende interessants te vinden zal zijn, want per slot van rekening rijden we allemaal met modellocs. Allereerst komen het benodigde gereedschap en wat hulpmiddelen voor reparaties aan de orde en verder zullen we het hart van de modelloc eens beter bekijken : de elektromotor. Tot die tijd zult U zich kunnen vermaken met het vast uitzoeken en klaarzetten van Uw probleemlocs, maar voor de echte actie zult U dus nog wat geduld moeten oefenen.

Ger Moes



13. Het aandrijven van een stoomloc via de koppelstangen heeft als voordeel dat een open bouwwijze toegepast kan worden, compleet met doorkijk tussen en door de wielen en tussen het frame en de ketel. Een nadeel is dat de wielen perfect gekwarteerd moeten zijn, anders ontstaat een zwaar punt in de aandrijving. Kwarteren komt later aan de orde in VAKWERK 13.

14. Bij kleine en lichte modellen is de stroomvoorziening meestal problematisch, vooral als het model maar twee assen heeft zoals dit HO_{n3} messing railbusje. Al het mogelijke is gedaan om de stroomvoorziening te verbeteren : sleepcontacten op de wielen aan één zijde, een railsleptje en (op de foto niet zichtbaar) een micromotor met verraging en vlieg wiel. Alle foto's : Ronald Koppes



ZO BOUWDE IK MIJN BANEN

Grote technische brochure in de Nederlandse taal voor beginners en gevorderden, van beginset tot grote banen met 160 schakelaars, 40 wissels, 5 trafo's en 30 treinen voor alle tweerail-gelijkstroomsystemen zoals LGB, FLEISCHMANN, LIMA, ROCO, BACHMANN, MINITRIX, ARNOLD, MÄRKLIN, HAMO en alle HO, N en Z-spoor voor slechts FI 25,- plus FI 9,95 verzendkosten over te maken op postbankgiro 8 3 1 0 9 2 of contant per brief of betaalcheque aan :

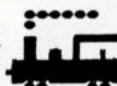
MODELREINEN THYSEN HARDERWIJK 3842 JH

Valeriuslaan 12, tel. 03410 - 13554

Alleen deze maand voor alle lezers van SPOORWEG-JOURNAAL (bij aanvraag vermelden) GRATIS te verkrijgen tegen uitsluitend FI 9,95 verzendkosten.

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.

VOUDE 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 produktie - ombouw - inbouw motoren
- Boeken - tijdschriften - folders - advies

Ook dealer van : Philotrain - Bemo - HAG - Lemaco - Mastica
Shinohara - SB en Verbeek/Faulhaber motoren

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

GOEDE KORTINGREGELING

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

WENTINK

GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING

ARNHEM APELDOORN
Steenstraat 20 Loseweg 39
Tel. 085/42.32.26 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/LUXI
☎ 041/41.29.87

hobby²⁰⁰⁰
MARKLIN-ROCO

SPOORWEGFILMS OP VIDEO

Stuur FI 1,50 aan postzegels voor catalogus.
België / Luxemburg 1 int. antwoordcoupon.

O. Schouwstra, Petrus Campersingel 83
9713 AE Groningen

☎ 050-12.21.32



G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

S.E.S. (Gleisbildstellpult)

Seintableau dat voor alle spoor- en
besturingsystemen geschikt is.

STARTSET LIGT NU IN WINKEL.

Vertegenwoordigd voor Nederland

/schmidt electronic /systeme /s.e.s.
ingenieurbüro

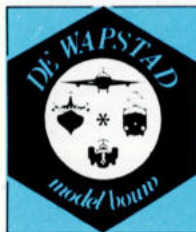
SYSTEME LAUFER SOFTWARE HARDWARE

Modelleisenbahnen
Modèles de chemins
de fer



GEORG BROCKMANN - Replica onderdelen

Dingeldeinststraat 16
7621 XJ Borne
Telefoon: 074 664044



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!

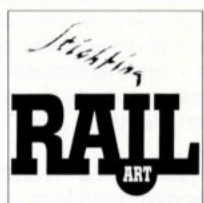
VIDEO & SOUND = REAL ART!

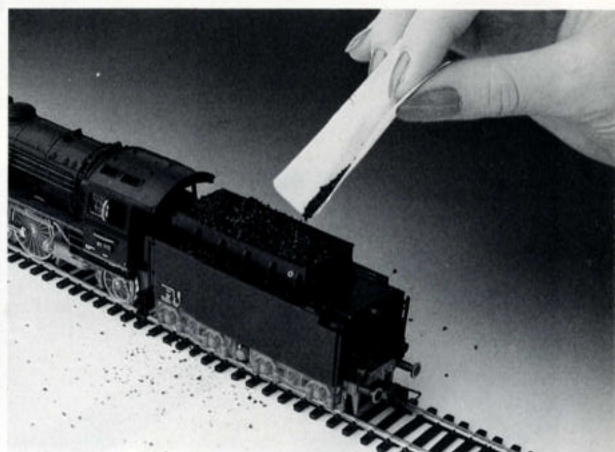
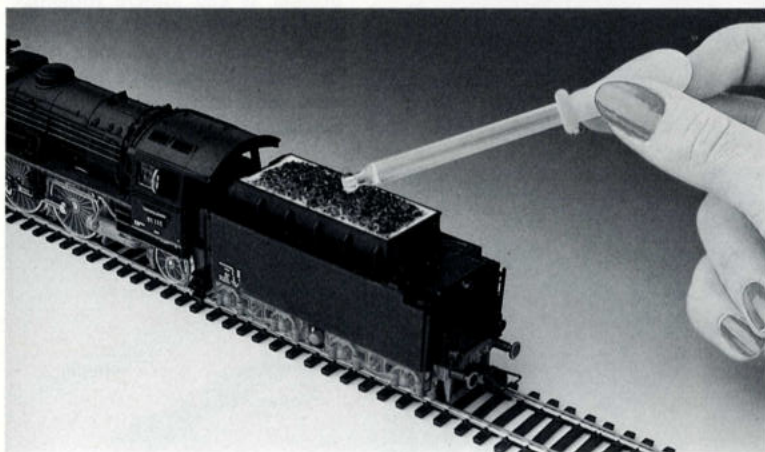
Als enige in Nederland vertegenwoordigt de Stichting Rail Art de gerenommeerde Duitse en Engelse uitgever van railfilms op video, zoals EISENBAHN KURIER, EISENBAHN VIDEO, STEAM POWERED VIDEO, RAILSCENE, TRANSPORT VIDEO e.a.. De stichting heeft honderden video- en geluidsbanden in voorraad, die U zonder verzendkosten of invoerrechten direct bij ons kunt bestellen tegen aantrekkelijke prijzen!

U ontvangt onze catalogus met prijslijst door het sturen van FI 2,50 aan postzegels (of drie internationale antwoordcoupons), of door dit bedrag te giroren naar :

Stichting Rail Art, Postbus 11219, 2301 EE Leiden/NL
Tel. 071 - 126796, giro nr. 5226117 t.n.v. Rail Art te Leiden.

Bestel nu de exclusieve, in gelimiteerde oplage verschenen NS-150 jubileum-geluidscassette van RAILSOUND met negentig minuten historische opnames van o.a. stoomlocomotieven van de series 3700, 6100, 4300, 7700 en 8800 in de vijftiger jaren en vele types E- en DE-materiaal, door FI 27,50 over te maken op bovenstaand gironummer, onder vermelding „NS-150/RAIL SOUND“. Doe het nu, want OP = OP!!





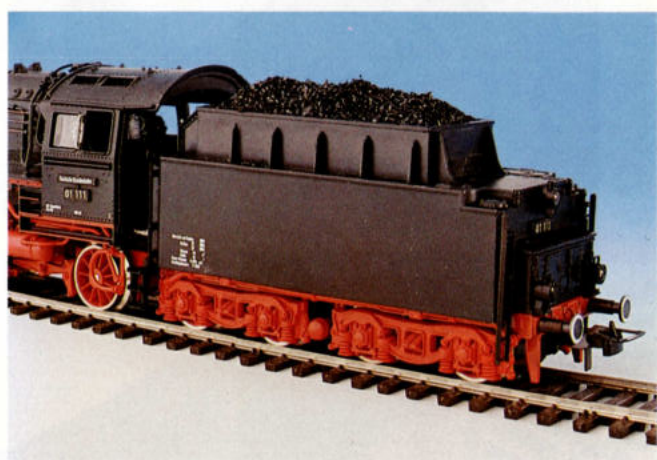
Kolen voor de tender

Er is heel wat moed voor nodig om de hartewens van de stoker op een ROCO 01 of een LILIPUT IVh te vervullen. Wie loopt er per slot van rekening naar de kolenhandelaar om daar 20 gram kolen te bestellen voor aanvulling van de kolenvoorraad op de tender van een H0 lokomotief?

Gelukkig is het zwarte goud - keurig verpakt in plastic zakjes - met de juiste korrelgrootte, ook te koop bij AOSA of BOCHMANN & KOCHENDORFER. Het is echter meer in stijl om langs een spoorbaan te wandelen waar (nog) stoomtreinen rijden en van daar een brok echte lokomotiefkool mee naar huis te brengen. De zwarte brokken daarna in een marmeren vijzel te verkleinen grenst aan snobisme. Met een hamer gaat het net zo goed en het biedt tegenover het heimelijk gebruik van de koffiemolen een aantal voordelen. Zo houdt op de eerste plaats de koffie zijn eigen

vertrouwde kleur en smaak. Vervolgens blijven ook de messen van de koffiemolen voldoende scherp. Bovendien is de kans op een echtelijke ruzie aanmerkelijk kleiner. De rest gaat betrekkelijk snel. De kolenbrokjes boven een stuk papier uitzeven, waardoor het beladen gemakkelijker in zijn werk kan gaan. De tender wordt met behulp van een pipetje met een mengsel van witte lijm, water en een paar druppels afwasmiddel bevochtigd. Daarna worden de kolen er eenvoudig boven op gestapeld. Het lijmengsel kruipt van zelf omhoog en zorgt na het drogingsproces voor voldoende houvast van het geheel. Trouwens, een ervaren stoker op de zware lokomotieven weet het best te waarderen wanneer de grootste voorraad kolen zo kort mogelijk bij de bestuurderscabine ligt. Daardoor blijft hem een hoop werk bespaard in de vorm van het naar voor sjouwen van de voorraad kolen.

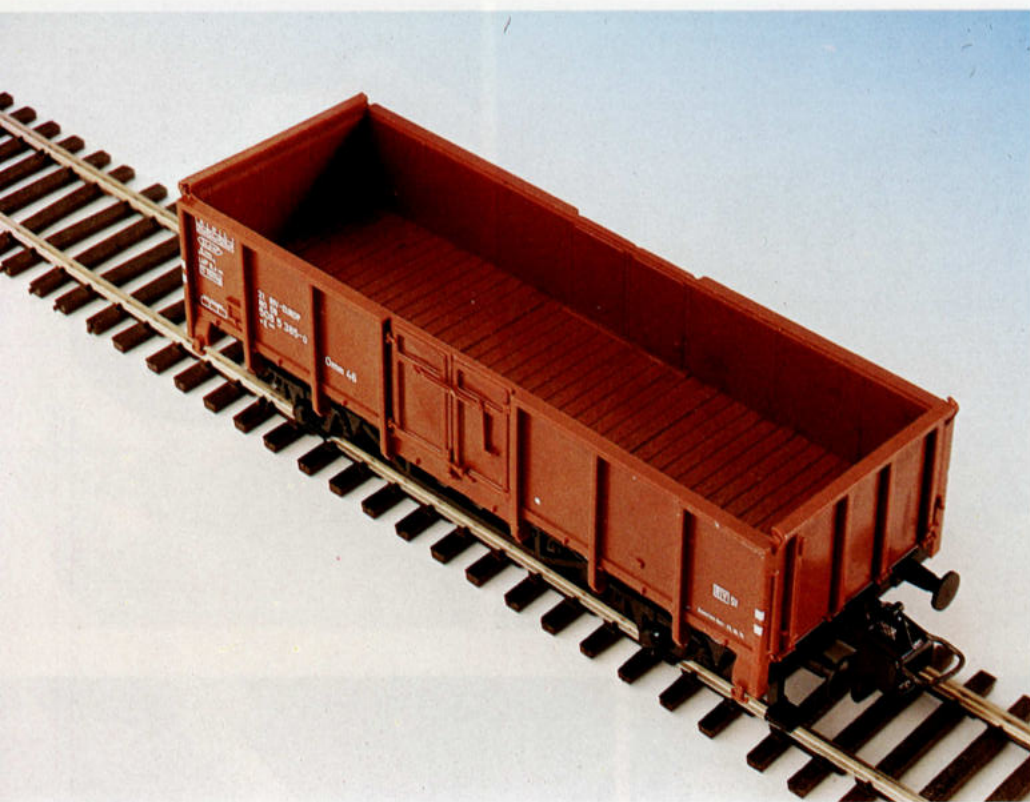
Het grote voordeel van deze korte „nabehandeling” van de lokomotief: Met echte kolen in de tender lijkt een model meer op de



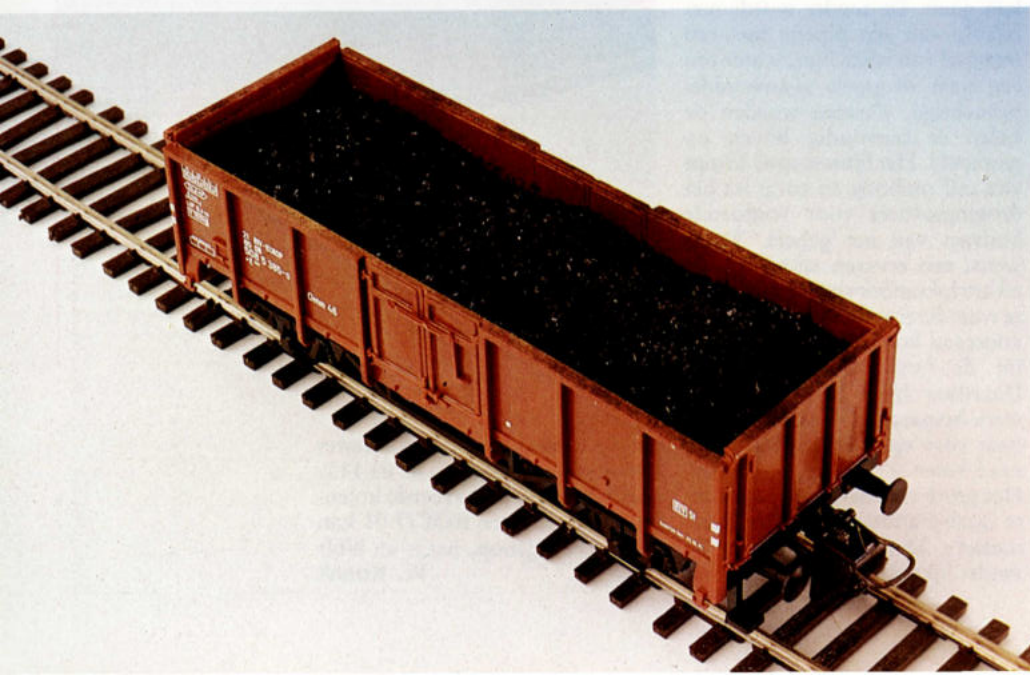
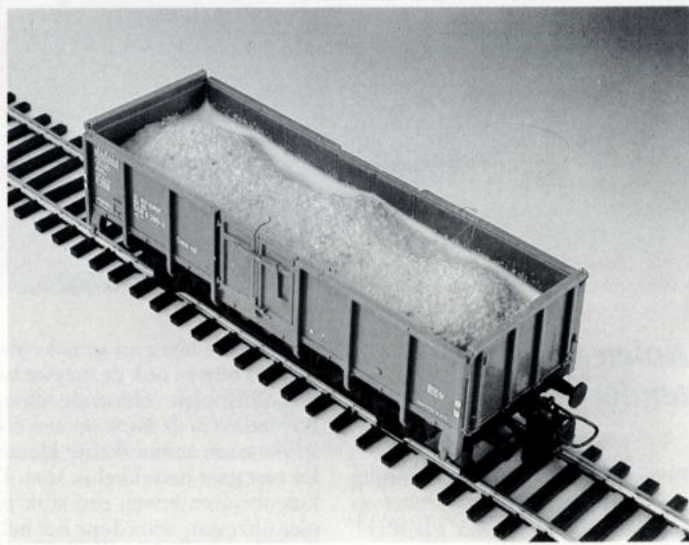
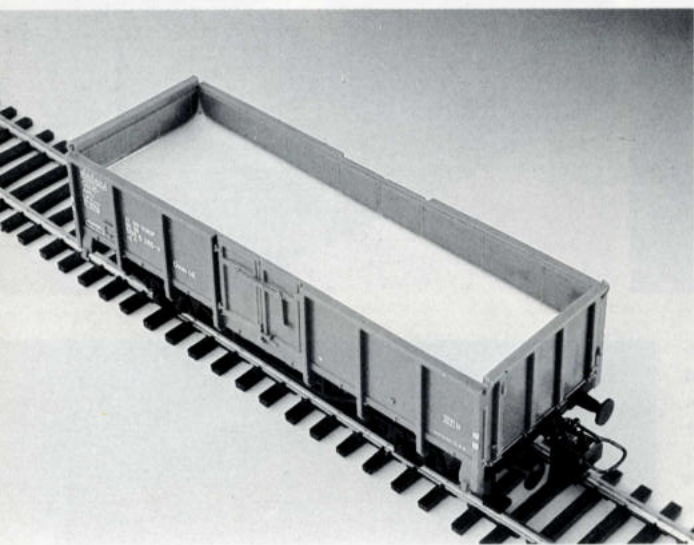
werkelijkheid, zoals wordt bewezen door onze foto van de 01 111. Zelfs de mooi gegraveerde kolenvoorraad van een ROCO 01 kan daar niet tegenop, het is en blijft namaak.

W. Kosak

Ik heb mijn wagen volgeladen



.... met de resten van de kolen welke over bleven bij de belading van de kolentender. Het zou grote verspilling zijn, wanneer wij de TRIX-E-035 - welke overigens een van de mooiste H0 modellen van een open goederenwagen is - geheel met kolen zouden vullen. De (onderste) helft vullen met fijn zand levert het voordeel op, dat men minder grote kolenbrokken hoeft te verkleinen. Hoe U aan het zand moet komen, laten wij geheel aan Uw eigen fantasie over. Men kan bij een bouwmaterialenhandel 100 gram zand gaan kopen, maar loopt daarbij een bepaald risico. Een naburig bouwproject in het donker is een andere mogelijkheid. Dit brengt echter ook een bepaald risico met zich mee. Voor het eigenlijke beladen hoeft men geen technicus te zijn. De wagen wordt voor ongeveer de helft ge-



vuld met een mengsel van witte lijm, water en een paar druppels afwasmiddel. Vervolgens moet U drie hoopjes zand er in kieperen. Eentje in het midden en twee boven de assen. Vervolgens is het zaak om af te wachten tot de lijmoplossing helemaal naar boven kruipt in deze zandhoopjes. Een dun laagje kolenbrokjes bedekt tenslotte het geheel. Wie het heel secuur wenst, kan van te voren de binnenzijde van de wagon vuil grijs schilderen. Bij ons fotomodel is dat helaas niet gebeurd. Na het beladen en drogen weegt de wagon ongeveer 105 gram. Daardoor rijdt hij aanmerkelijk beter over de rails als een onbeladen model dat slechts 55 gram weegt.

W. Kosak

Pierre Astier - Jean-Marie Gazagne

LES TRAINS DU TOIT DE LA FRANCE



LA LIGNE DES CAUSSES - LE TRANNOZÉRIEN

Bibliografie

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

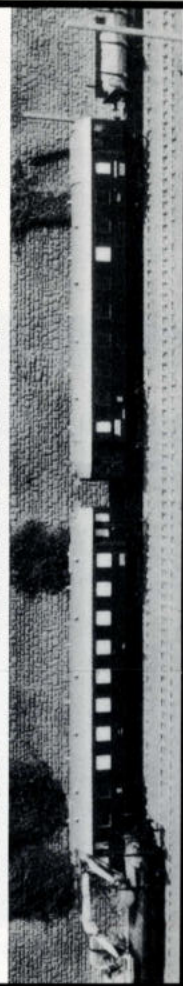
Dit werk in de Franse taal bevat een gedegen studie van de bergspoorlijnen Béziers - Neussargues en Le Monastier - Mende - La Bastide en van de vertakkingen die historisch gezien met deze spoorlijnen verbonden zijn. Het is het resultaat van een onderzoek van twee historici uit het departement Lozère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

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

Abonneert U nu!!!

Een abonnement is sowieso altijd voordeliger en nu helemaal. In dit tijdschrift vindt zich een kaart voor het bestellen van een abonnement. Mocht deze kaart onverhoopt ontbreken, aarzel dan niet ons een briefkaart te sturen. Een abonnement kost BF 2310.-/FL 125.- (incl. portokosten). Elke nieuwe abonnee krijgt een schitterend LILIPUT-rijtuig cadeau en dat geldt eveneens voor de „ouwe getrouwen” onder ons die hun abonnement verlengen. Ook diegenen (ALLEEN UIT BENELUX) die zich „bij ons” op het Franse LE TRAIN en/of het Duitse EISENBAHN JOURNAL abonneren kunnen op één van deze LILIPUT-rijtuigen rekenen.
1 abonnement op „LE TRAIN” 10 uitgaven BF 1750.-/FL 94.- (incl. portokosten) + cadeau
1 abonnement op „EISENBAHN JOURNAL” 11 uitgaven BF 2310.-/FL 125.- (incl. portokosten) + cadeau

UW CADEAU! EEN VAN DEZE LILIPUT RIJTUIGEN



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

Snepstraat 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

0389-2

TEL. 091/23.12.36

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. De TEE „VESUVIO” passeert de brug over de „Rugatino”.

Brief aan een vriend

Beste Daniël,
Graag wil ik je een droom vertellen en zo-
als dat bij dromen altijd het geval is, lopen

ook in deze droom werkelijkheid en fanta-
sie in elkaar over...

Het was op een zomernacht dat ik me op het perron van een klein station bevond. Het dak van het perron werd gedragen door smeedijzeren zuiltjes. Het deed me op een merkwaardige manier denken aan een schilderij van Paul Delvaux. Het station heette „Europola-Folona”, een bizarre maar originele naam. In werkelijkheid bestaat dit station niet, maar het zou gemakkelijk echt hebben kunnen zijn... Ik keek om me heen en ontdekte een goederenloods die er wat verlaten bijlag en - aan het andere uiteinde van het station - een kleine remise voor een stoom- of diesellok, voorzien van een werkkuil. Het personeel, de machinisten, een arbeider en een gepensioneerd man hadden niets te doen en verdreven de tijd met „jeu de boules”.

Een schelle schreeuw van een signaal dat de komst van een trein aankondigde verstoorde de stilte en mijn overpeinzingen. Een dof lawaai dat met de tweede groter werd vulde de ruimte en vervolgens verschenen in de bocht twee oranje ogen die me aankeken zonder me te zien en me niet bepaald op m'n gemak stelden. Spaarzaam verlicht door de perronlampen passeerde een bruine massa mij op enkele centimeters afstand, in een oorverdovend lawaai stof en papieren jagend. Het was een lange internationale trein die zich vol trots en



2. Een E 444 „Tartaraga” op kop van de TEE „CI-SALPIN” Parijs - Venetië. Let op het realistische inwendige van de „Rosetta”-tunnel.



3. Op een fraaie augustusdag rijdt een dieselmotorwagen Aln 668 FS als stoptrein tussen EUROPOLA FOLONA en VENTRISIO; twee vrachtwagens zij op de R.N. 69 met elkaar in aanrijding gekomen.

allure verwaardigde door het stationnetje te denderen, dat zich overigens niets aantrok van de hooghartige passant. Ik volgde met mijn ogen het sluitlicht, dat knipperde. Onmiddellijk daarna kondigde een andere bel de komst van mijn trein aan... de DIRECT-ORIENT, de directe opvolger van de echte ORIENT-EXPRESS en de SIMPLON-ORIENT EXPRESS: ik werd door een siddering bevangen. Ik keek hoe

hij het perron naderde, langzaam en majestueus; het geluid van de lucht die uit de remmen ontsnapte deed me aan een waternaval denken. Vervolgens werd ik omhuld door een vochtige, warme wolk: het was de „koningin”, een Gr 685 van de FS. De conducteur, in zijn fraaie gouden en kastanjebruine uniform, begroette me en begeleidde me naar mijn „single” coupé in het slaaprijtuig. Deze oase van rust, com-

fort en luxe werd gevormd door een slaaprijtuig „Lx”. Ik had me nog maar nauwelijks geïnstalleerd of de trein trok alweer op en wielen en assen hadden spoedig het ritme te pakken dat op de wissels aan een drumsolo deed denken. Vol bewondering keek ik naar de ouderwetse „art déco” van het houtwerk in mijn vertrek; deze elegante en verfijnde details, gevoegd bij mijn liefde voor het spoor... het was het top-

4. Een trein keert met voedsel en fruit terug naar de markten van Noord-Europa.





5. „Villa Karoline Hotel ****” en de omliggende tuinen werden volledig zelf gebouwd door de auteur.

punt van geluk.

Het comfort van het zalige bed en het zachte, regelmatige denderen van de wielen lieten niet na hun uitwerking op me te hebben en zonder de geringste vorm van verzet gleeed ik weg in Morpheus' armen.

Een zonnestraal maakte me wakker en leek een mooie dag te beloven. Casimir, de gedistingeerde conducteur van de CIWL, klopte discreet op mijn mahoniehouten deur en bracht me het ontbijt. Vervolgens friste ik me op en nam daarna plaats op een met velours beklede canapé ten einde het idyllische landschap in ogenschouw te nemen. De spoorlijn liep over een smalle rotsrichel tussen hemel en zee en de trein speelde verstoppertje tussen twee tunnels.

In de verte, op een vooruitstekende rotspunt, kwam een kasteel in zicht. Het was van een majesteitelijke pracht (later kwam ik erachter dat het „VILLA KAROLINE HOTEL ****” heette). Ik was er onmiddellijk volledig in de ban van en moest en

zou het bezoeken. Ik raadpleegde de dienstregeling : het eerstvolgende station dat de DIRECT-ORIENT zou aandoen, droeg de fraaie nam „ALBACIMA”.

Terwijl hij zich over mijn bagage ontfermde, deed Casimir mij het een en ander uit de doeken over dit adembenemende kasteel. Karoline was een voorname Duitse schoonheid die haar vacaties (en haar liefdes...) aan deze magnifieke kust doorbracht. Ze was trouwens ook een zeer trouwe klant van de „Wagon-Lits”. Zou zij één van die „Madonna's van de sleeping” zijn? Ik zou er wel nooit achter komen.

De trein liet een geluid horen dat nog het meest weg had van een zucht van verlichting bij het vooruitzicht van een korte rustpauze na zoveel kilometers actie. Het ritme vertraagde zich en de DIRECT-ORIENT maakte pas op de plaats in ALBACIMA. Ik badankte Casimir hartelijk (d.m.v. een ruime fooi) en stapte uit de trein die vrijwel onmiddellijk daarop weer vertrok, zoveel

onbekenden met zich meevoerende....

Ik had alle tijd en bekeek op m'n gemak dit station dat letterlijk tussen twee tunnels lag ingemetseld. Om ruimte te winnen had men de perrons in één van de tunnels door laten lopen. Er waren slechts twee sporen maar er was toch een wisselwachtershuis omdat zich verderop, in de tunnel, een zijlijn aftakte.

Het station was klein maar fijn. Het was in rood en wit geschilderd en beschikte over een wachtkamer. De toiletten bevonden zich in de rotswand (het geheel deed me denken aan het bekende oord „Cinque terre”). Ik „voelde” de zee op slechts enkele meters afstand lager.

Waartoe diende een dermate aangeklede ambiance voor wat toch niet meer zou hebben moeten zijn dan de eenvoudige halteplaats van een vissersdorp?

Het antwoord liet niet lang op zich wachten, want nadat ik het station was uitgelopen en een niet onaanzienlijk aantal treden had beklommen, kwam ik op een plein terecht, aan het uiteinde waarvan ik de Grieks-Romeinse archeologische vindplaats „MINERVA” ontwaarde. Meteen schoten me de namen van tunnels in gedachten waar ik doorheen gereden was : „ROSETTA” en „MINERVA”. Deze namen deden me ook denken aan de twee Britse PULLMAN's die hadden meegereden in een luxe-express die tijdens „la Belle Epoque” dezelfde verbinding had verzorgd. Terwijl ik op de taxi van het hotel wachtte liet ik mijn blikken rondwalen in dit aan geschiedenis zo rijke oord.

De zeewind voerde af en toe ook het denderende geluid aan van treinen die wat verder naar beneden de rust van deze plek verstoorden met schrille fluittonen. Het waren de erfstukken van een voor altijd gestol-



6. Het fraaie en elegante „Villa Karoline Hotel****” domineert de vlakte waardoorheen de hoofdlijn loopt van EUROPOLA FOLONA naar GUIDOGNA via ALBACIMA. De hellend in de bocht geplaatste rails zijn zeer overtuigend.



7. In de maanverlichte nacht is een „koningin” op weg met de DIRECT-ORIENT-EXPRESS. In de cabine waken machinist en bestuurder met trots om het rijgedrag van „hun” locomotief.

9. ALBACIMA, station tussen rotsen en de zee. Op de achtergrond ziet U de hogergelegen ruïnes van de tempel van „MINERVA”.

10. Een onverslijtbaar „strijkijzer” (E 626 FS) heeft zich belast met het trekken van een lege autotrein (Laaeks). De hele omgeving is ten voeten uit Italiaan.

de tijd : stoomlocomotieven!

Een oude Herpa uit de jaren dertig stopte vlak voor me. De chauffeur deed 't portier voor me open terwijl hij z'n hoed afnam. Ik maakte 't me gemakkelijk in deze comfortabele limousine en bewonderde het verrukkelijke Mediterrane landschap dat aan Umbrië en Toscane deed denken, met zijn pijnbomen en cypressen. Terwijl ik deze zalige indrukken op me in liet werken, kreeg ik plotseling, na 'n bocht, rails in het vizier! Het was een smalspoorlijn, die nu eens parallel liep met „Route Nationale” n° 69 en dan weer afweek om z'n eigen pad te volgen. Ik veronderstelde dat het de lijn moest zijn die Albacima verbond met andere luisterrijke plaatsen in de omgeving.

Tevergeefs trachtte ik enig teken van „leven” op de lijn te bespeuren; alles leek als ingeslapen onder de zon die al hoog aan het stralend blauwe firmament stond.

Mijn nieuwsgierigheid bracht me ertoe om de chauffeur uit te vragen omtrent deze smalspoorverbinding. De man leek iets van z'n flegmatiek van zich af te schudden en gaf me als antwoord dat het wel een deel van de boeiende voormalige Spoleto - Norcia-lijn zou zijn. Een aantal jaren geleden had men de lijn gesloten (ongetwijfeld vanwege de meedogenloze en niets ontziende ontwikkeling van het wegtransport), maar een groep enthousiaste spoorliefhebbers had hem weer geopend en er een museumlijn van gemaakt.

De vereniging van deze liefhebbers heette PUGIC en volgens de chauffeur had zij een aantal oude smalspoor „fluitketels” van de voormalige maatschappijen „TRIESTE - PARENZO” en de „FERROVIE CALABO - LUCANE” opgekocht en weer rijvaardig gemaakt. Het aantal enthousiastelingen was gestaag gegroeid en de meer gefortuneerden onder hen „dampden af” naar hotel „VILLA KAROLINE”.

De chauffeur zat nu echt op z'n praatstoel en ging verder over de vreemde neigingen van sommige gasten van het hotel. Zo was

er een dokter die helemaal gek was van treinen en i.h.b. van stoomlocs. Wanneer deze man in Zwitserland was, verbleef hij altijd enige dagen in het hotel en wel steeds in kamer 3 omdat je vandaaruit het lager gelegen dubbele spoor kon zien. 's Middags weigerde hij categorisch aan tafel te gaan voordat hij de „TRENO AZZURO” van 13.33 uur had zien passeren...

In stilte overwoog ik dat ik deze dokter geen ongelijk kon geven want deze, helaas verdwenen trein was inderdaad mooier dan mooi. De kleurstelling ervan was

8. Nachtgezicht op „EUROPOLA FOLONA”, het product van droom en nostalgie.



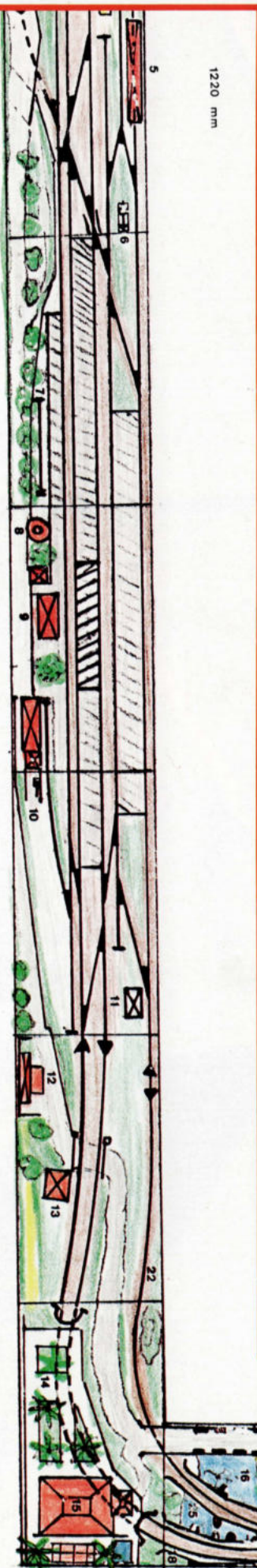


Gelati
ALEMAGNA

ALBACIMA

ALBACI





ultramarijn-hemelsblauw en, alsof dat nog niet genoeg was, bevonden zich middenin een restauratierijtuig en een PULLMANN van de CIWL.

De comfortabele Herpa snorde rustig verder en de chauffeur ging voort met steeds pikantere anecdotes. Zo had de minnares van één van deze spoorfreaks hen toevertrouwd dat ze soms in de intimiteit van hun slaapkamer - van hem haar ogen dicht moest doen en puur op het geraas van een aankomend trein afgaande moest raden of het een personen- of goederentrein betrof. Sommige treinmaniakken weten duidelijk van geen ophouden!!

De weg daalde licht. Erosie, veroorzaakt door de in de winter zeer wilde stroom van de „RUGATINO”, droeg zorg voor deze lichte daling. Maar nu was het zomer en de bedding stond halfdroog. In kleine meertjes poedelden kinderen onder de verstoorde blik van een visser die het niet zag zitten dat zij met hun spelletjes de vissen wegjoegen. Als ter bekroning van dit idyllische tafereel verscheen in de verte het wit-okergele kasteel. Hoe dichter we het naderden, hoe imposanter, eleganter en geraffineerder het leek. We reden over een brug die „VITTORIA” heette en sloegen linksaf een bescheiden weggetje in. Het was een beetje alsof we eerst door het vagevuur moesten om vervolgens het paradijs te bereiken, maar wat voor een paradijs! Bovenaan gearriveerd reden we de schitterende tuinen van het weelderige buiten binnen. Langs de oprijlaan stonden palmbomen en allerlei bijzondere struiken, wat het geheel een exotisch karakter gaf. De „maitre d’hôtel” stond me al op te wachten en begeleidde me naar de ruime salon, waar al een knappe vrouw had plaatsgenomen die ik in ALBACIMA al had zien uitstappen.

Ik kreeg een kamer toegewezen met een onwaarschijnlijk fraai uitzicht : de zee, de zon die de horizon in vuur zette en, op de kust, de eerste lichtjes van Albacima. Aan de andere kant ontdekte ik het kleine dal van de RUGATINO met drie bruggen : één voor wegverkeer (de VITTORIA) en twee voor het spoor. De ene spoorbrug was van metaal met lage brugliggers, steunde op gemetselde pijlers en diende voor het niet-geëlectrificeerde enkelspoor dat EUROPOLA - FOLONA met Ventrisio verbond. De andere spoorbrug was hoger en helemaal van baksteen, had drie bogen en ondersteunde de dubbele geëlectrificeerde lijn van Europola - Folona naar Guidogna C. le via Albacima (de lijn waar mijn trein een paar uur geleden ook op gereden had).

De ober kwam me mededelen dat het diner op het terras werd geserveerd en dat was precies zoals ik het gewenst had want zo had ik een fraai uitzicht op het zwembad, de tennisbaan en de achtertuin.

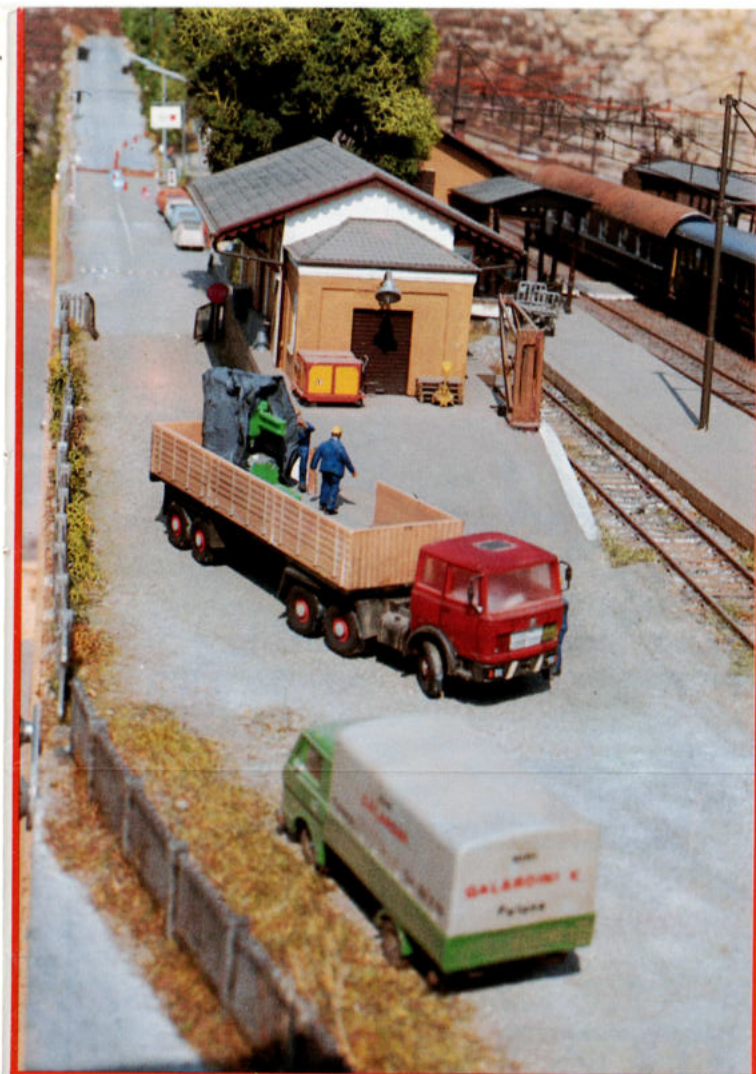
De nacht was gevallen en de lantaarns in de tuin wierpen oranjeachtige lichtplekken op het blauwe tapijt dat de maan intussen had uitgespreid.

Een stoomfluit! Ik keek op m'n horloge : 22.03 uur. Uit de Rosetta-tunnel kwamen te midden van wolken witte stoom de frontseinlampen tevoorschijn van „de koningin” met aan de haak de DIRECT-ORIENT met z'n duizenden lichtjes. Wat een beeld! Vluchtig en vergankelijk zoals het geluk, zoals een mooie droom...

Pssst, pssst, hé Daniël, wakker worden, de droom is voorbij!

Paolo Casini





11. De goederenloods van EUROPOLA FOLONA mag zich van tijd tot tijd in een beetje „actie” verheugen.

13. Aan het eind van deze zomermiddag is er aan het rechteruiteinde van het station van E.F. weer enig leven te bespeuren. „Route Nationale 69” wer 1 onlangs opnieuw geasfalteerd.



12. Goederentrein met op kop een B'B van de FS serie D 345 op de enkelsporige lijn. De fraaie mediterrane vegetatie - eveneens van de hand van de auteur - mag er wezen.

Alle foto's : P. Casini.



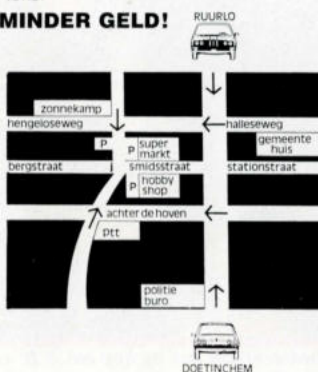
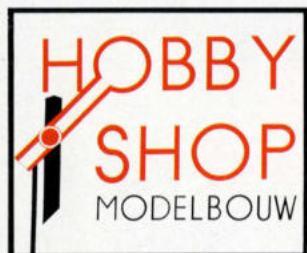
**UNIEK
IN DE
ACHTERHOEK**

**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 — vrijdag 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's.

DUS MEER PLEZIER VOOR MINDER GELD!



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

**Schneider
Modellbahnzubehör**

KLEIN MODELLBAHN



s.p.r.l.

Institut J. DUPUIS

Rue de Sart 67

B-1490 Court St Etienne

Tel. 010/61.23.87

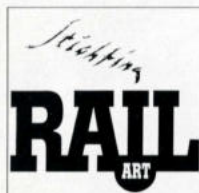


**VERKOOP
INKOOP
INRUIL
REPARATIE**



**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,...
- hoekvitrines en hangende vitrines
- vitrines met en zonder verlichting
- vitrines op bestelling

ATELIER VOOR MODELSPOORTECHNIEK EN HANDELSONDERNEMING

De Locloods®

De Locloods . . . Altijd iets bijzonders

**Nu een unieke, enorme collectie Märklin-verzamelaarsmodellen,
w.o. 150 locs en 500 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., woe. en do. van 13.30 tot 18.00 uur
vrijdag van 9.00 tot 20.00 uur
zaterdag van 9.00 tot 17.00 uur

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

**Valuwe 9
5431 AV Cuijk
Postbus nr 344
5430 AH Cuijk**

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



REEKS 2109 ▲

De 2109 werd door de franstalige gemeenschap gecharterd voor de periode van 08-11-1988 tot 19-05-1989 om voor de „Technorama“-trein gespannen te worden. Het kontract voorzag dat voor die periode de lok ook in de kleuren zou geschilderd worden die door de inrichters gekozen waren. Na 19-05-1989 krijgt hij zijn oorspronkelijke kleur terug. Deze trein wordt in de hierboven genoemde periode tentoongesteld in alle belangrijke steden van het frans sprekende deel van België. Vermits de verplaatsingen van de ene stad naar de andere steeds 's nachts plaatsvinden is de lok praktisch niet te fotograferen vermits hij aan de perrons voor de expotrein staat om deze van stroom te verzorgen. De uitzondering greep plaats op 24-12-1988 toen de lok op de middag te Brussel-Zuid kop maakte.

Foto : Max Delie

Hernummingen in de serie 52-53 ►

Aangezien de NMBS over voldoende -gemoderniseerde- 52'ers met stoomketels voor de verwarming van reizigerstreinen beschikt, heeft zij besloten om de stoomketels van de volgende locs buiten werking te stellen : 204003 (5403) - 5407 - 5203 - 5204 - 5206 - 5207 - 5208 - 5210.

Deze locs worden dus uitsluitend nog voor het trekken van goederentreinen gebruikt alhoewel ze 's zomers ook nog wel eens voor een persontrein zullen kunnen verschijnen.

Ter verduidelijking van deze nieuwe toestand is besloten deze 52- en 53'ers om te nummeren! Was dat nou echt nodig?

Nieuwe nummers :

5203 wordt 5302 de eigenlijke 5302 is de huidige 5215
5204 afgesteld : onderdelenleverancier 5206 wordt 5307
de eigenlijke 5307 is de huidige 5214
5207 wordt 5317 de eigenlijke 5317 is de huidige 5216
5208 wordt 5318 de eigenlijke 5318 is de huidige 5217

5210 wordt 5320
5209 blijft 5209

er waren slechts 19 53'ers
grote revisie in januari 1989

De 5209 is derhalve de enige oude 52'er die als zodanig dienst blijft doen. Deze nieuwe nummering is op 20 januari '89 ingegaan.

Georgy Lejeune

Vijf oude „bulldogs“ te Ronet netjes naast elkaar : van links naar rechts de 5320 (ex 5210), de 5401, de 5307 (ex 5206), de 5407 en de 5209 onlangs gereviseerd, 28-01-1989.

Foto : G. Lejeune

Te koop :

NMBS loc cc 72071 (oude benummering) van MINITRIX, ref. 2906; in zeer goede staat en in originele verpakking. Prijs 5.500 BF (portokosten per aangetekende inbegrepen). M. Rahier, 7, rue de l'Aunaie, 4900 ANGLEUR - België. Tel. 041 - 67 10 57 (na 18 u); 041 - 62 54 61 (van 9 tot 16.45 u).

Nieuw te Ciney

„L'UNIVERS DU MODELISTE“ (Modelbouwparadijs), 4, rue Courte : vliegtuigen - schepen - auto's - treinen ROCO / MÄRKLIN / FLEISCHMANN; voorts alle denkbare accessoires etc. Tel. 083 - 21 62 97 tot 19.00 uur.





Modelspoorweg vereniging Weert

Na een betrekkelijk korte aanloop, is het de Modelspoorweg vereniging Weert gelukt om met de activiteiten om trent het Modelspoorgebeuren te starten. Helaas is het in Weert onmogelijk gebleken om een geschikte ruimte te vinden. De ruimte of lokalen die werden aangeboden waren voor ons financieel niet haalbaar. We zijn toen maar gaan zoeken buiten Weert en zijn terechtgekomen in Nederweert. De gemeente Nederweert was bereid ons een lokaal te verhuren aan een prijs die voor ons haalbaar was. Onze vereniging telt inmiddels 38 leden uit Weert en omstreken. In dit lokaal zijn wij in november vorig jaar gestart met de bouw van onze clubbaan. Om wat extra inkomsten te krijgen organiseren wij in Weert voor de eerste keer een grote modeltreinenbeurs. Deze beurs willen wij houden op zaterdag 6 mei in Café-Rest. „De Raodskelder“ Beekstraat 50, Weert, van 10.00 uur tot 15.00 uur. Nadere inlichtingen bij het secretariaat van de M.S.V.W., G. Geene, Langstraat 22, 6001 CV WEERT. Tel. 04950-32076.

MOROP-congres

Het 36e jaarlijkse congres van de MOROP, de Europese Unie van spoorwegmodelbouwers en spoorwegbelangstellenden, wordt dit jaar gehouden in Appenzell (Oost-Zwitserland), en wel van zondag 3 tot en met vrijdag 8 september, met een facultatief extra-programma op zaterdag 9 september voor „de onvermoeibaren“. Het programma omvat bezoeken aan vele spoor- en tramwegbedrijven, met als hoogtepunten een bezoek aan Zürich (Bahn 2000, S-Bahn, nieuwe lijnen) en aan Graubünden (100-jarig bestaan Rhätische Bahn, stoomrit). De kosten van het congres zijn zo laag mogelijk gehouden: hotelkamers vanaf Zw.fr. 25,- en zelfs een „Touristlager“ voor slechts Zw.fr. 17,-; ontbijt inbegrepen. Programma en aanmeldingsformulier zijn verkrijgbaar bij: J.H. Broers, Meppelweg 295, 2544 AG DEN HAAG (NL). Men ontvangt dan tevens een overzicht van goedkope reismogelijkheden Nederland - Zwitserland.

Persbericht

De „CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE“ verkeert in de gelukkige omstandigheid U op de hoogte te kunnen stellen van het op handen zijn van zijn tweede grote internationale beurs. Vanwege het succes van de vorige beurs is deze maal voor een buitengewoon originele locatie gekozen: de voormalige werkplaats van de „Bois du Luc“-mijn in LA LOUVIERE.

De beurs wordt gehouden op zondag 21 mei 1989 van 10.00 tot 15.00 uur. Er zal tevens een tentoonstelling te bezichtigen zijn die gewijd is aan de honderdvijftigste verjaardag van de spoorwegen in deze strek. Voor inlichtingen wende men zich tot: CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE, Chaussée de Mons 125, B-7160 HAINE ST. PIERRE. Tel. 064-22 39 43. LA LOUVIERE ligt in de buurt van de snelweg Brussel - Parijs op minder dan 30 kilometer van MAUBEUGE.

Rectificatie

In het artikel over de sneeuwruimers van de NMBS (SJ 24) zijn enkele fouten binnengeslopen. In het hoofdstuk „De nieuwe sneeuwoploeggen“ moet de laatste zin luiden: „Door dit voorval werd besloten de dubbele werking van het SAB-systeem te wijzigen in een enkelvoudige en besliste men eveneens om nieuwe sneeuwruimers te bestellen“. Het SAB-systeem werd dus niet afgeschaft. In het hoofdstuk „De Peters“: „Een lok uit de reeks 81 te Ronet“; de lok was van Kin-kempois.

Locomotor 302 komt de eer toe op Eindhoven - Beukenlaan geassisteerd te hebben bij het uit elkaar rangen van de recordtrein, 19-02-1989. Foto: Richard de Leeuw

Recordtreinen NS-150

Veel aandacht in binnen- en buitenlandse pers en op tal van televisiestations verwierven de Nederlandse Spoorwegen met hun langste reizigerstrein ter wereld. Op zondag 19 februari trok locomotief 1607 „Vlissingen“, voorzien van speciale opschriften, een trein van 60 ICR-rijtuigen van Rotterdam - Kijfhoek naar Eindhoven - Beukenlaan. De publieke belangstelling langs de lijn was gigantisch. De politie sprak van 2 à 300.000 mensen! Volgens het Guinness Book of Records stond het vorige record op naam van een trein, die op 27 december 1974 met 42 rijtuigen reed tussen Perth en Port Pirie in Australië. Dit betrof overigens geen bewuste recordpoging, maar was het gevolg van overstromingen. Hierdoor moesten een Indian Pacific-trein en twee Trans Australians tot één combinatie worden gekoppeld. Dit zelfde gebeurde kort daarna, namelijk op 11 februari 1975, voor een tweede maal. Van dit record zijn ons helaas geen foto's bekend.

Onze 1607 zal binnenkort een tweede recordpoging wagen, nu een Nederlands snelheidsrecord op de rails. Het is de bedoeling dat de loc, gekoppeld met drie rijtuigen, op 16 juli a.s. een snelheid bereikt van 200 à 210 km/h. Dat moet gebeuren op het baanvak bij Horst - Sevenum en er zullen enkele proefritten voorafgaan aan de officiële recordrit.

Huub van Keulen

Tentoonstelling Leuvense Modeltreinclub

Onder het motto „Wie speelt met treintjes“, organiseert de 6-jarige Leuvense Modeltreinclub op zaterdag 27 en zondag 28 mei haar eerste grote tentoonstelling. Openingstijden: zaterdag van 14-18 uur en zondag van 13 tot 17 uur. De tentoonstelling vindt plaats in het nostalgische kader van de „Abdij van 't Park“ te Heverlee (Leuven).

Programma: - modelbaan van 25 m2 in opbouw, - dia- en videovoortellingen, -tentoonstelling allerlei, - kleinste spoor ter wereld, - diorama's, - 2e hands miniatuurtreinen enz.. Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot Dhr. P. Daniëls, tel. 016 - 25.72.94.

Spoorwegvereniging van Bergen en omstreken, 1 rue de la Fontaine, 7301 Wasmuel (Quaregnon)

De leden van deze vereniging komen iedere zaterdagmiddag van 2 tot 4 op het hierboven vermelde adres bij elkaar; ze werken aan modulebanen in twee- en drie-rail systeem en ook de modelbouwmaterialen worden niet vergeten. Verder wordt er dankzij de inspanningen van enkele leden iedere maand een tijdschrift uitgegeven. Voor BF 400,- kan men zich als lid aanmelden. Ter gelegenheid van de tiende verjaardag van de vereniging zal er een grote modelbouwtenntoonstelling worden gehouden in het stadhuis van Quaregnon evenals in de daarnaast gelegen culturele zaal en wel van 31-10-'89 t/m 5-11-'89. Openingstijden: 1/11 van 10-20 uur, 2/11 van 13-19 uur, 3/11 van 13-20 uur, 4/11 van 10-20 uur, 5/11 van 10-18 uur (wijziging van deze tijden is mogelijk afhankelijk van het aantal bezoekers). Medewerking zal worden verleend door de Franse verenigingen van spoorvrienden van Maubeuge en van Saint-Amand en door de NMBS en de Posterijen. Verder zal er een ruilbeurs worden gehouden op zaterdag 4/11 van 11-18 uur en op zondag 5/11 van 11-17 uur.



NIEUW: EEN LOC VAN DE SERIE 20 VAN DE NMBS IN AANTOCHT

Ter bevestiging van de geruchten die al enige tijd de ronde doen deelt de heer G. Mathu ons mee dat de productie in beperkte oplage van een loc serie 20 niet meer lang op zich zal laten wachten. Het is de eerstgeborene van een nieuw kwaliteitsmerk dat de naam „MATH-TRAINS“ draagt en deze reeks belooft nu al van dezelfde topkwaliteit te zijn als de beste Zwitserse producten.

De loc vertoont de volgende kenmerken:

- Bovenbouw en onderstel van dun metaal
- RP 25 wielen voor twee rail gelijkstroom
- Code 100 wielen voor drie rail wisselstroom
- Vijfpolige Canon motor (van dit type motor maakt deze firma ook gebruik voor zijn camera's en medische apparatuur; deze motor wordt door een groot aantal fabricanten met succes toegepast)
- Vliegwielen
- De uitvoering 3 rail wisselstroom heeft SOMMER-FELDT pantografen
- De uitvoering 2 rail gelijkstroom heeft CARMINA pantografen
- Gedetailleerde bestuurderspost
- Anti-slip bandjes op 2 van de aangedreven assen
- Ingezetten ramen

De loc komt in drie uitvoeringen op de markt: blauw (de NMBS 2001), groen (2017) en geel (2024). De modellen zijn vervaardigd en afgewerkt door een specialist op dit terrein en zijn verkrijgbaar bij voorintekening. Elke lok heeft een eigen nummer (op een messing plaatje) en wordt met certificaat geleverd. Verkrijgbaar in uitvoeringen voor 2 rail gelijkstroom, 3 rail wisselstroom en Digitaal. Voor nadere informatie wende U zich tot MATH-



TRAINS, 49 rue Georges Bodart, B-6778 MUSSON (tel. 063 - 67 79 28).

Meer dubbeldekkers voor NS

De Directieraad van NS heeft een bestelling goedgekeurd van nieuwe dubbeldekkers. Het gaat daarbij om 116 nieuwe dubbeldeksrijtuigen en 38 locomotieven van de serie 1600. De bestelling kan nog uitgebreid worden tot een totaal van 179 rijtuigen en 59 locomotieven. Het extra materieel wordt dringend noodzakelijk indien de verwachte groei van het aantal reizigers zich gaat voordoen.

NS rijdt met dubbeldekkers sinds 1984. De eerste serie omvat 13 rijtuigen tweede klas met stuurstand, 33 rijtuigen tweede klas en 29 rijtuigen met zowel eerste als tweede klas. De dubbeldekkers rijden in trek-

duwtreinen, waarmee maximaal 140 km/h gereden mag worden. NS zet dit materieel nu alleen nog in de spitsuren in.

Voorafgaand aan de bestelling van de eerste serie hebben Franse dubbeldeksrijtuigen in Nederland proefgereden. Behalve in Frankrijk rijden ook dubbeldekkers in Italië en in België.

Het volgende West-Europese land waar dubbeldekkers gaan rijden is Zwitserland. Eind 1988 is het eerste rijtuig afgeleverd. De dubbeldekkers zullen worden ingezet voor de S-bahn rond Zürich. Als trekkraft worden nieuwe vierassige locomotieven van de serie Re 4/4 ingezet (in het nieuwe nummersysteem serie 450). In Zwitserland zal gereden worden in vaste stammen van locomotief met drie dubbeldekkers. De eerste serie omvat 90 rijtuigen, terwijl nog een tweede serie besteld zal worden.

Gerrit Nieuwenhuis

De werkzaamheden in Rotterdam rond de aanleg van de spoortunnel onder de Nieuwe Maas en het stadscentrum vorderen goed. In een weekend in maart zou de hulpbaan tussen de Koningshavenbrug en het station Stadion in gebruik worden genomen (op de foto links zichtbaar). Hiervoor moest het treinverkeer door Rotterdam worden stilgelegd. Talrijke doorgaande treinen, waaronder de D-treinen Amsterdam - Parijs werden omgeleid via Utrecht en 's Hertogenbosch. Soortgelijke omleggingen zijn ook te verwachten tijdens een weekend in april, waarschijnlijk 22 en 23 april, als het viaduct door het centrum van Rotterdam op de nieuwe hulppijlers zal worden geschoven. Op de foto trekt loc 1138 een Intercity naar Keulen. Deze treinen rijden sinds januari 1989 met Duits materieel en een Nederlands ICR-rijtuig met bagageafdeling en keuken, 19-02-1989.

Foto : Jan-Willem Koene



De Junior hits van PIKO

PIKO blijft haar image trouw : een uitgebreid assortiment voor modelspoorliefhebbers van alle leeftijden. Variërend van de, tot in de details geperfectioneerde, OLDTIMER-locomotief tot de moderne „City-Express“. Detaillering en de uiterst fijne afwerking zijn kenmerkend voor de PIKO-producten en staan borg voor het succes van deze firma over de hele wereld. De nieuwe „Junior“-sets zijn hier ook weer het overtuigende bewijs van. Of het nu om een circustrein, de „Union Pacific“, de Eurotrans Express of de City express handelt, ook onder de senioren zullen zich enkele enthousiaste PIKO-aanhangers bevinden. Op de ommesijde van elke set is een rijplan gedrukt. Elke doos beschikt over een 220 V transformator. Of U nu kiest voor een reis van stad tot stad of een reis naar het land der indianen : PIKO wenst U een goede reis.



Die Spielzeugindustrie der DDR. Der Komplett-Anbieter.

Vertegenwoordiger : COMAGEX-JOUETS/SPEELGOED, Chée de Ninove 1120, Bruxelles 1080 Brussel. Tel. 02-521.74.68.

Exporteur : Spielwaren und Sportartikel Export-Import, Volkseigener Aussenhandelsbetrieb der DDR, Aussenhandelsbereich Spielwaren, Charlottenstrasse 46, DDR 1080 BERLIN.