

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

Spoorweg **28** Juli 89 **JOURNAAL**

NS 150 Amsterdam - Haarlem
Modelbouwtips - Vakwerk - FS 150



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.

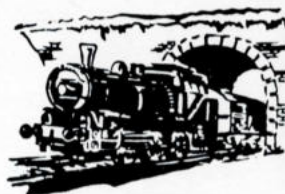
Reservering uitsluitend na vooruitbetaling.



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 / PVBA

Rue de Bruxelles 53

Brusselstraat 53

ENGHIEN 1390 EDINGEN
(Belgium)

Tel. 02/3957105

REEKS
SERIE

84

NMBS
SNCB

NOMBREUSES
VARIANTES SUR
COMMANDE

TALRIJKE
UITVOERINGEN
OP BESTELING

Inhoud		
	150 jaar Amsterdam - Haarlem	19
	Vakwerk - Afl. 14	32
De lijn Dresden - Leipzig	150 jaar	4
Oude houtzaagmolen		7
Het goederenpark : de wagon		
Fcs en Tds	12	
Aan het einde van de wereld...	14	
Van de „Vesuvio” tot de „Pendolino”		36
Huisjes bouwen...		41
Maat voeren		43
Wetenswaardigheden		45

Waarde lezers,

't Is weer vacantiетijd. Sommigen van U zullen zeker weer de spoorwegnetten van Europa – of zelfs van Overzee – gaan „doorploegen”. Anderen zullen een plek opzoeken voor hun vakantie, dichtbij een spoorwegknooppunt, in de hoop een en ander te kunnen combineren. Waarom zou U dan niet eens 'n paar van Uw meest indringende en overtuigende fotografische opnames naar ons opsturen? Wij van onze kant zouden die heel gemakkelijk kunnen plaatsen in een rubriek getiteld : „Mijnheer X op reis in”. Zo kunt U laten zien wat U kan en bijdragen aan de continue progressie van Uw favoriete tijdschrift. Laat U dus nergens door weerhouden en maak het ons mogelijk Uw vakbekwaamheid te publiceren. Uiteraard wensen wij U een fantastische vakantie toe en een fotografische oogst van formaat : wij staan aan Uw zijde!

Zoals U gemerkt heeft komt Spoorweg Journaal vanaf dit nummer uit op de laatste vrijdag van de maand : dat wil dus zeggen : acht dagen eerder!

Reserveert U dus nu al Uw volgende nummer bij Uw winkelier want wij gaan tijdens de vakantie gewoon door. Onze ervaring -in september worden nl. altijd opeens veel nummers bijbesteld- heeft ons geleerd dat velen onder U tijdens de vakantie Spoorweg Journaal vergeten (pijnlijk!)

En dan nog een laatste punt en dat betreft het gratis rijtuig. Wij verkeren in de verheugende omstandigheden U te kunnen aankondigen dat U opnieuw tussen twee modellen kunt kiezen. Deze keer gaat het echter om een NMBS of NS rijtuig, waardoor wij nu ook onze vele Nederlandse lezers tevreden kunnen stellen.

En nu, zoals altijd : veel leesplezier!

H.K.

Foto voorpagina : een actueel plaatje van de NMBS : het type 1201 met M4 rijtuigen op de lijn Antwerpen - Brussel, ter hoogte van Zwijndrecht. Foto : Carlo Hertogs

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

28/1989

Juli

3^e jaargang

Losse nummers
Hfl 11 - of BF 200

Verandwoordelijke uitgever :

Kurt Heidbreder
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 Heidbreder

Hoofredactie Nederland :

Huub van Keulen - Ger Moes (Modelbouw)

Hoofredactie België :

Max Delie

Medewerkers :

Dan Piron, André Saenen, Léon Faway, Georgy Lejeune, Paul Jacobs, Harry Peters, Gerrit Nieuwenhuis, Francis Schutz, Ger Moes, Ronald Koppen, Christian Vanheck, John 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 veeveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



1. De apotheose : allemaal onder stoom : 020201 + 011531 + 031010 + 411185 + 503696 + 528200 + 583047. Vertrek uit Weissig 8 april 1989.

De lijn Dresden - Leipzig 150 jaar oud

Nadat België en West-Duitsland in 1985 en Oostenrijk in 1987 150 jaar spoor hadden gevierd (met name de Oostenrijkers hadden er iets zeer indrukwekkends van gemaakt) was het vervolgens de beurt aan Oost-Duitsland

om met pracht en praal het 150-jarig bestaan van de spoorlijn Dresden - Leipzig te vieren. Deze 115 km lange verbinding werd op 7 april 1889 in gebruik genomen.

Het station van Riesa vormde het decor voor



een spoorshow die een overzicht gaf van 150 jaar tractie in Oost-Duitsland. Van de partij was ook een replica van de SAXONIA, een van de locs die er, historisch gezien, 't vroegst bij waren. Op 7 en 8 april om twee uur precies opende deze „ouwe baas” op eigen kracht het defilé door zijn stoomfluit te laten horen, welk signaal vervolgens in koor door alle andere locs werd overgenomen en één minuut lang werd volgehouden.

De SAXONIA werd met tussenpozen van telkens één minuut gevolgd door 45 andere stoomlocomotieven, waarvan 28 onder stoom (weinig landen in Europa zouden dat beter

2. De tenderlocs 941292 + 93230 + 92503 + 91134 + 951027 + 78009 + de MAMMOUTH stomen voorbij.



3. Dezelfde zeven „dwergen”, gekoppeld en wel : 020201 + 011531 + 411185 + 503696 + 528200 + 583047 wachten op het begin van de optocht, 08-04-1989.

4. De 441378 + 524900 komen langs. De „52” is de laatste vertegenwoordiger van deze serie die voorzien is van een koolstofstender, 08-04-1989.

Over de lijn Dresden - Leipzig, die in de periode 1966 - '70 onder draad werd gebracht, reden in 8 uur tijd meer dan 65 treinen (zowel reizigers- als goederentreinen). Het spoor naar Dresden werd om half elf afgesloten zodat de diverse treinen die aan de manifestatie deelnamen acte de présence konden geven. Daar was meer dan 2,5 km voor nodig! De sectie stoom gaf en daar is zij als geen ander toe in staat enige fraaie licht-en-geluid-shows weg. Het geheel vormde een ontroerend afscheid, enkele maanden nadat deze sectie definitief uit de actieve dienst was genomen (29-10-1988). Aan de 50 3559 viel de eer te beurt de laatste trein over het traject Maagdenburg - Halbertstadt - Thale te trekken. Bij ons in België had dit afscheid zich al in '59 voltrokken.

Georgy Lejeune

doen), die ofwel andere locomotieven trokken die niet onder stoom stonden of historisch verantwoord samengestelde treinen. Vervolgens was het de beurt aan de diesels en de allernieuwste E-locs met ultramodern, hypercomfortabel materieel aan de haak. Wat de rijtuigen betreft was het merendeel van het historisch materieel afkomstig van het spoorwegmuseum te Dresden. Verscheidene depots van de Reichsbahn hadden hun met zorg in goede staat gehouden stoomlocomotieven afgevaardigd, waaronder de coryfee bij uitstek, de 02 0201, voor de gelegenheid met het oude nummer 18 201.

5. De 38 205 onderweg naar Roderau met aan de haak de 19017, 58261 en de 942105 in de buurt van Grobern, 06-04-1989.





Het 100-jarige jubileum van de „RHÄTISCHE BAHN”

Sinds kort heeft H. MERKER VERLAG GMBH het derde en laatste deel van de „Rhätische Bahn” uitgegeven. Binnenkort zal er een losse vertaling van deze uitgave in het Frans en het Italiaans verkrijgbaar zijn.

Wilt U bij Uw bestelling duidelijk vermelden in welke taal U de uitgave wenst te ontvangen (frans, italiaans of Duits). De eerste twee delen zijn ook nog beschikbaar in de bovengenoemde 3 talen.

Uw bestellingen kunt U, tot 15-08-1989, richten aan :

Editions H.K., Aachenerstrasse 6, B 4700 EUPEN. Tel. 087 - 74 39 24.



1. Een nieuw meesterwerk van Dietmar Deininger. Een diorama met als middelpunt een houtzaagmolen.

Oude houtzaagmolen

2. De romantiek van de nevenbaan wordt versterkt door de D VII „Ramsau” van FUCHS. Hier rijdt zij met drie lokaalspoorwagens van Rai-Mo.









5. Deze visser moet wel erg dorstig zijn. Een heel karton vol blikjes met gerstenat staat onder handbereik.

6. De begroeiing van de oever bestaat uit wol, die tijdens een langdurig proces werd geprepareerd. Verder staan op deze foto sparren van D & W MODELL.



3. + 4. In realiteit nauwelijks te verbeteren is het water op dit diorama. Het meertje van giethars is slechts 6 mm „diep“. Op deze foto's blijkt duidelijk hoe belangrijk het is om de ondergrond goed voor te bereiden. Alle foto's : W. Kosak

Volkomen terecht kan de heer Dietmar Deininger uit het Schwabenland als een specialist worden beschouwd op het gebied van de vegetatie op de modelspoorbaan. Er betaamt een toenemende belangstelling onder de bouwers van modelspoorbanen en diorama's voor zijn uit natuurprodukten vervaardigde loofbomen, welke door de Zwitserse firma MZZ op de markt worden gebracht. Met het nieuwste produkt uit de afdeling „groen“, namelijk de inmiddels bij de vakhandel onder de naam D & W Modell verkrijgbare bouwpakketten voor sparren kan ook het mooiste diorama nog worden verfraaid.

Het zal duidelijk zijn dat aan de aanleg van het landschap op de diorama's van Dietmar Deininger de nodige aandacht wordt besteed. Bij het op deze bladzijden voorgestelde werkstuk staat een heel interessant gebouwencomplex centraal: een houtzaagmolen, welke door waterkracht wordt aangedreven. Dergelijke kleine fabriekjes zijn sedert „de Gründerzeit“, dat is het tijdperk na 1871, in deze of vergelijkbare vorm ruim verbreid geweest in de bossen in het Schwabenland tussen Lorch en Schwäbisch Hall. Enige van deze gebouwen staan er vandaag de dag nog. Zij zijn echter stilgelegd of uitgerust met moderne machines en dus niet meer afhankelijk van de waterkracht.

De houtzaagmolens in de bosrijke gebieden werden meestal langs stromend water gebouwd. Dit had een tweetal voordelen. Op de eerste plaats kon over het water het hout in vlotten worden aangevoerd, terwijl men bovendien de waterkracht kon gebruiken om het zaagraam aan te drijven. Voor de juiste dosering van het beschikbare en benodigde water, dat uiteraard afhankelijk was van de perioden van droogte en regenval, zorgde een spaarbekken waarvan het niveau kon worden geregeld door middel van schuiven. Door een goot werd het wa-



8. Het gezaagde hout wordt door middel van lorries over een veldbaan naar het overlaadstation van de nevenbaan gebracht.

7. Deze persoon is niet bij uw vakhandelaar te koop. Hij werd samengesteld uit een aantal andere figuurtjes van PREISER.



9. Hier is de D VII met haar vijf lokaalspoorwagens (Bavaria) onderweg en passeert de houtzaagmolen.

10. Uitgelezen houten profielen werden door Dietmar Deininger gebruikt om de houtzaagmolen te bouwen. Uit fijnere ontstond het waterrad en voor het dak van de machinekamer werden dunne platen messing in zuur geëetst.



ter van daaruit naar het waterrad gevoerd. De grootte van het waterrad -de doorsnee en de breedte- en de overbrenging bepaalden de prestaties van de watermolen.

Een geschikt voorbeeld om na te bouwen vond Dietmar Deininger in de omgeving van zijn woonplaats Oberrot. Aan de hand van enige foto's uit de jaren 1900 tot 1920 realiseerde hij een indrukwekkend model in de schaal H0 (1 :87). Hierbij werd echter niet de meeste nadruk gelegd op de grootst mogelijke authenticiteit. Er werd gestreefd naar een romantisch industriebouwwerk, dat op de juiste manier in een mooi landschap plaats zou vinden. Het kleine meer op de voorgrond is bij het origineel evenmin aanwezig als de spoor aansluiting, waarover het bewerkte hout naar het nabijgelegen station wordt vervoerd om te worden overgeladen.

De bouw van het 80 x 120 cm grote diorama werd eigenlijk heel conventioneel uitgevoerd. Op een stabiele ondergrond van latten, werd het landschap opgebouwd uit piepschuim, vliegengaas en gips. De rotsstructuren werden er daarna met behulp van een vijl uitgekrast. Ook werd gebruik gemaakt van verrassend realistische afdrucken uit siliconenvormen. De fantasie van de bouwer blijkt bij de keuze van de bodembedekking. Kwartszand is beslist niet abnormaal om een weg mee aan te leggen. Het in verschillende hoogten aanwezige gras werd echter niet door strooimateriaal of matten nagebootst, maar door geveerde wol.

Blikvanger en absoluut hoogtepunt van het diorama is tenslotte de houtzaagmolen zelf. Ze werd helemaal zelf gebouwd uit houten profielen van NORTHEASTERN, fineer en dakplaten van VOLLMER. Een zenuwslopend werkje was het maken van het dak van de machinekamer. Hiervoor werden dunne koperen plaatjes gebruikt, welke in zuur werden geëetst om ze een roestig uiterlijk te bezorgen. Daarna konden de individuele delen van het dak worden uitgeknipt en bevestigd. Alleen al dit laatste werkje vulde twee volledige knutseldagen. Een verdere tip van de bouwer betreft de telegraafmasten. De masten van WEINERT werden bespannen met zeer fijn elastiek van dezelfde leverancier. Een nabehandeling met roestkleurige spray zorgde daarna voor een verrassend effect, zoals de foto's bewijzen.



Het goederenpark : De wagon Fcs en Tds

De wagon Fcs (vroeger Eds) is bestemd voor transport van weerbestendige goederen zoals steenkool, grint, ballast.

F : stortwagen van speciaal type

c : regelbare lossing door middel van zwaarte-kracht, tweezijdig, hoog

s : maximum snelheid 100 km/h

Er bestaan twee types wagon Fcs die zich onderscheiden door hun hoogte en dus hun nuttig volume (32,5 m³ en 40,6 m³) voor een lading tussen de 24 en 28 ton afhankelijk van gewenste snelheid. De wagon beschikt over twee grote trechters die open zijn aan de bovenkant en elk twee stortgoten hebben, uitgerust met neerklapbare verlengstukken; het lossen kan dus via één zijde of beide zijden tegelijk plaatsvinden.

Type en nummering UIC

Bouwjaar	Type	Aantal	UIC	Vermogen
1964	1000 E2	400	01886450000 - 399	40,6 m ³
1967	1000 E3	70	21886450400 - 499	32,5 m ³
1969	1000 E4	150	01886451000 - 149	40,6 m ³
1968	1000 E5	450	01886451150 - 599	40,6 m ³

Let op het type 1000 E3, dat een totale hoogte heeft van 3,600 meter in plaats van de andere

types die 4 meter hoog zijn.

De wagon Tds behoort tot dezelfde familie als de Fcs met als verschil het feit dat hij is uitgerust met een via een kant afneembaar dak en dus speciaal is aangepast aan het transport van stortgoederen die niet weerbestendig zijn (kalk, zand, mest).

T : wagon met een openend dak

d : automatische lossing met behulp van zwaarte-kracht

s : maximum snelheid 100 km/h

De uitrusting en de constructie van de wagon Tds zijn dezelfde als voor de Fcs. Het enige verschil zit in de volumecapaciteit die 38 m³ bedraagt.

Type en nummering UIC

Bouwjaar	Type	Aantal	UIC
1964	1000 D1	100	2188 5730000 - 299
1967	1000 D2	30	2188 5730500 - 549
1968	1000 D3	100	2188 5731500 - 999
1969	1000 D4	150	2188 5730550 - 699
1964	1238 A1	100	2188 5730300 - 499
1970	1000 D6	150	2188 5732500 - 649
1971	1000 D7	215	2188 5732750 - 964
1973	1000 D8	130	2188 5732350 - 499

Miniatuur modellen

Vijf firma's hebben de modellen van deze families in hun HO catalogus

ROCO : het meest uitgebreid in hun versies Fcs en Tds.

De modellen Fcs (Eds) : ref. 46132 : wagon in de versie DB

Ref. 46133 : wagon in de versie ÖBB (donkerbruin)

Ref. 46134 : wagon in de versie NS

Ref. 46135 : wagon in de versie CFL

De modellen Tds : referentie 46418 : wagon in de versie NS (bruin)

Ref. 46419 : wagon in de versie NS (nieuwe kleur blauw)

Ref. 46420 : wagon in de versie DB

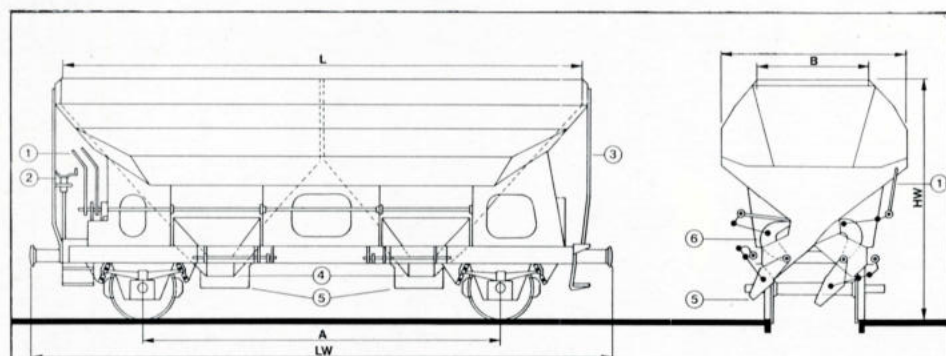
Ref. 46422 : wagon in de versie ÖBB (donkerbruin)

Ref. 464254 : wagon in de versie NS (tweekleurig van de privé firma VTG)

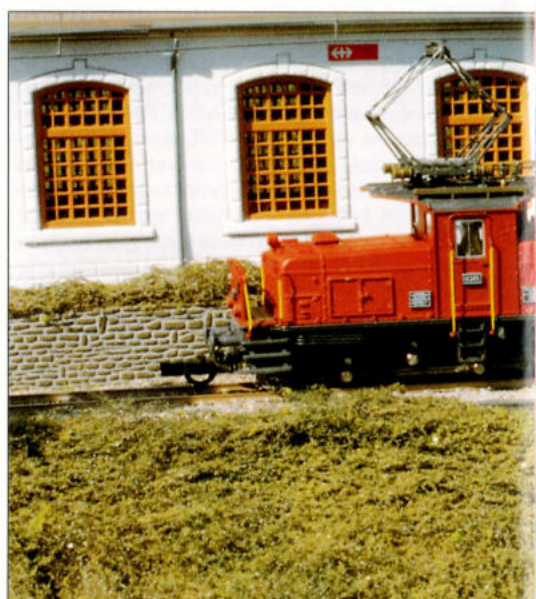
Ref. 46430 : wagon in de versie SNCF

Ref. 46431 : wagon in de versie NMBS

De versies NS 46131 en 46125 behoren bij een andere familie van wagons, het verschil zit voor-



Code	NMBS/NS Fcs	1/87	ROCO	MÄRKLIN
Totale lengte (LW)	9.640 m	11,1 cm	11,1 cm	11,2 cm
Totale grootte (BW)	3.068 m	3,5 cm	3,5 cm	3,4 cm
Totale hoogte (HW)	4.000 m (of 3,6 m)	4,5 cm (of 4,1 cm)	4,5 cm	3,7 cm
Afstand tussen assen (A)	6.000 m	6,9 cm	6,8 cm	6,5 cm



◀ Een Tds van de NMBS gefotografeerd in het station van Montzen.
Foto : D.P.

De modellen van LIMA en ROCO zij aan zij : kwalitatief ontlopen ze elkaar nauwelijks. Het graveerwerk is bij ROCO iets beter.

Wagon Fcs (Eds) in DB en NMBS uitvoering van MÄRKLIN : de detaillering laat nog wel iets te wensen over, maar ze zijn gegarandeerd solide.
Foto's : D. P.

namelijk in het kantelbare dak.

We uiten geen bezwaren wat betreft deze modellen : gravure en afwerking zijn voortreffelijk. De bijgeleverde extra-onderdelen zijn schitterend maar soms lastig te bevestigen. (Juiste weergave heeft z'n prijs). De afmetingen en opschriften zijn juist.

Let op bij het monteren van de remblokken ; ze mogen het rollen van het model niet belemmeren. Als U de modellen wilt uitrusten met een koppeling moet de afstand tussen de schokbrekers iets groter worden om problemen in bogen te voorkomen. Zelf heb ik de koppelingen vastgelijmd aan het cyanoliet, 0,5 mm verder van de NEMkast.

LIMA : alleen de versies Tds

Ref. 303568 : wagon in de versie DB
Ref. 303569 : wagon in de versie SNCF
Ref. 303578 : wagon in de versie SNCF (T 61) met een afneembaar dak (maakt dus deel uit van de familie Tds en niet van de Eds zoals staat vermeld in de catalogus).

Ref. 303579 : wagon in de versie SNCF (transcereale)

Net als ROCO legt deze Italiaanse firma zich meer en meer toe op de criteria van juiste weergave, zeer ver doorgevoerd en zeer gedetailleerd ; graveerwerk en opschriften zijn juist, maar de wagons hebben geen korte koppeling en zijn soms nog uitgerust met assen die een beetje prehistorisch aandoen.

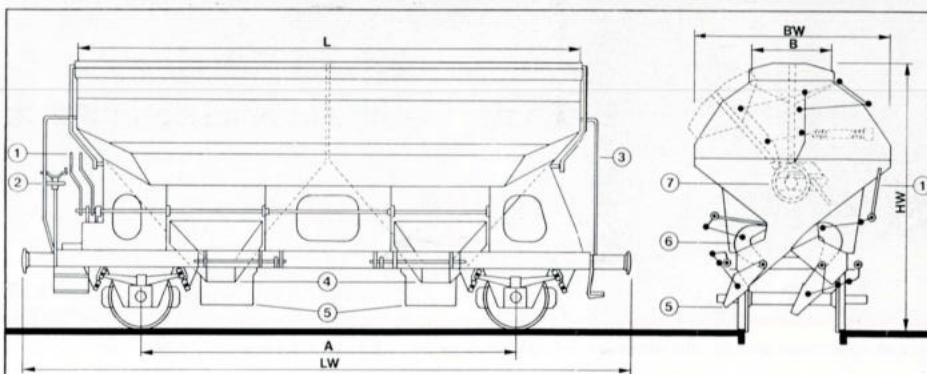
MÄRKLIN : twee versies Fcs uit Göppingen

Ref. 4631 : wagon in de versie DB

Ref. 4723 : wagon in de versie NMBS

Zoals gebruikelijk bij MÄRKLIN vinden we ook hier weer heel solide werk maar weinig detaillering. Toch danken we dit Duitse bedrijf ervoor dat ze aan de Belgische modelbouwers hebben gedacht. Het UIC nummer staat op de juiste plaats op de wagon in de serie NMBS 1000 E3, de remblokken zitten op de goede plaats en de wagon is uitgerust (onder de kist) met een lossingsmechaniek dat het klepje van de vier stortgoten losmaakt.

Let er op dat TRIx ook de wagon Ed in zijn collectie heeft, maar van een constructie die geheel uit de tijd is. FLEISCHMANN heeft twee versies (DB & SBB) die een stuk beter zijn uitgevoerd



Code	NMBS/NS Tds	1/87	ROCO	LIMA
Totale lengte (LW)	9,640 m	11,1 cm	11,1 cm	11,1 cm
Totale grootte (BW)	3,064 m	3,5 cm	3,5 cm	3,5 cm
Totale hoogte (HW)	4,256 m	4,9 cm	4,9 cm	4,8 cm
Afstand tussen assen	6m	6,9 cm	6,8 cm	6,9 cm

(6482-6483). In schaal N is er aanzienlijk minder keus en de modellen zijn in feite niet al te best. ROCO heeft Fcs-modellen in de volgende uitvoeringen : DB (25031), NS (25032), NMBS (25033) en ÖBB (25034). Het ontbreekt hier aan ruimte om alle gebreken van deze modellen op te sommen.

FLEISCHMANN heeft onder ref. 8510 en ref. 8511 modellen die realistischer zijn, maar met hetzelfde concept en dezelfde mankementen als de HO (automatische lossing). We hebben gelukkig ook nog ARNOLD, die U twee wagons

voorstelt van het type Ed met graveerwerk en opschriften die zeer fijn zijn.

Ref. 4482 : wagon ingeschreven bij de DB en met BASF decoratie.

ref. 4486 : wagon ingeschreven bij de DB en met RAG decoratie (Ruhrkohlen AG). Ik kan jammer genoeg niet garanderen dat deze uitvoeringen correct zijn.

D.P.

Een SBB rangeerlocomotief en 3 ROCO Fds wagons, die licht gewaard werden.





1. Een regelmatige gast bij deze kleine lokomotiefloods is de Köf 4725 van BRAWA in de zwarte kleur van de Deutsche Reichsbahn.

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

Aan het einde van de wereld...

Klein lokomotiefstation van de vroegere Deutsche Reichsbahn

„Het meeste geduld was nodig bij het leggen van de rails” aldus resumeert een tevreden Hans Hagner, nadat hij de eerste etappe op weg naar een eigen modelspoorbaan in H0 heeft voltooid. Inderdaad kost-

te het zelf bouwen van de rails uit onderdelen van de firma SCHUMACHER een behoorlijke hoeveelheid geduld en een hoop tijd. Bovendien moet men over enige technische vaardigheid beschikken. Nadat

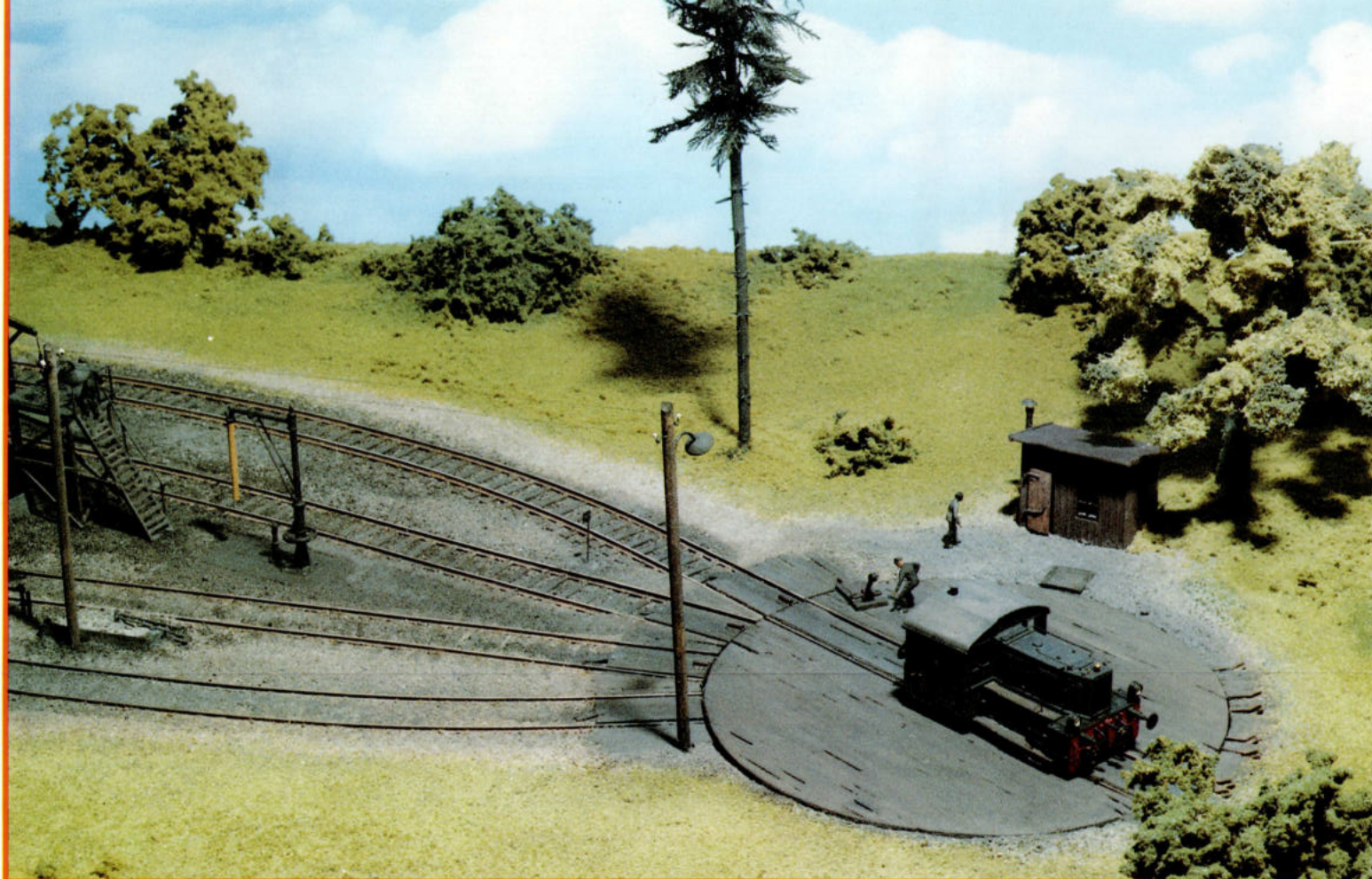
echter de op houten biels gespijkerde railstaven, op 5 mm dik kurk geplakt en liggend in een bed van echt uitgezeefd balast zijn geleverd met verf nr 70 van HUMBROL krijgt de bouwer van dit kleine meesterwerk een opmerkelijk goed humeur bij het aanschouwen van zijn werkstuk. Als thema voor zijn station heeft Hans Hagner het eindstation van een zijlijn gekozen. Het tijdperk waarin deze modelspoorbaan moet worden geplaatst is begin jaren dertig. Een concreet voorbeeld is er niet.

Het kleine lokstation beschikt over een enkelsporige lokomotiefloods. Het betreft een uitstekend model van de firma BRAWA. Dit model dat als bouw pakket te koop is, is van hout. Alleen de raamkozijnen en het hangen sluitwerk zijn van metaal. De floods is voorzien van een rijk gedetailleerde inrichting. Zelfs een kachel, waaraan het personeel zich in het koude jaargetijde kan warmen werd niet vergeten. Dat zo'n lokomotiefloods pas tot een echte blikvanger wordt als ze met verf is nabehandeld, weet ook Hans Hagner. Daarom heeft hij geen enkele moeite gespaard om het geheel „af” te maken.

Om het tafereel te vervolmaken werd zelfs een kleine schroothoop samengesteld.

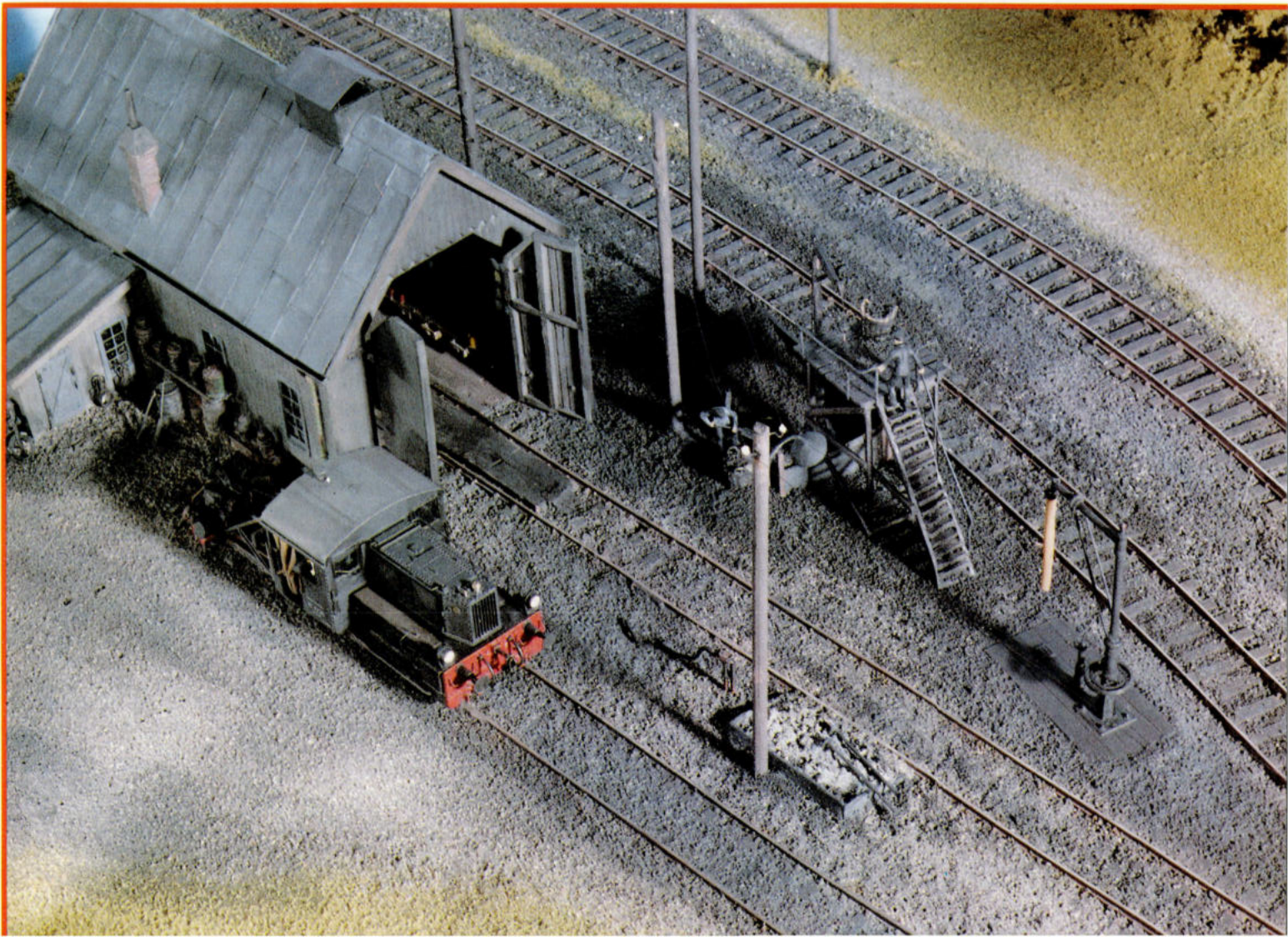
2. Totaaloverzicht van dit kleine lokdepot. Het tafereel past in het begin van de jaren dertig. Er is geen concreet voorbeeld.

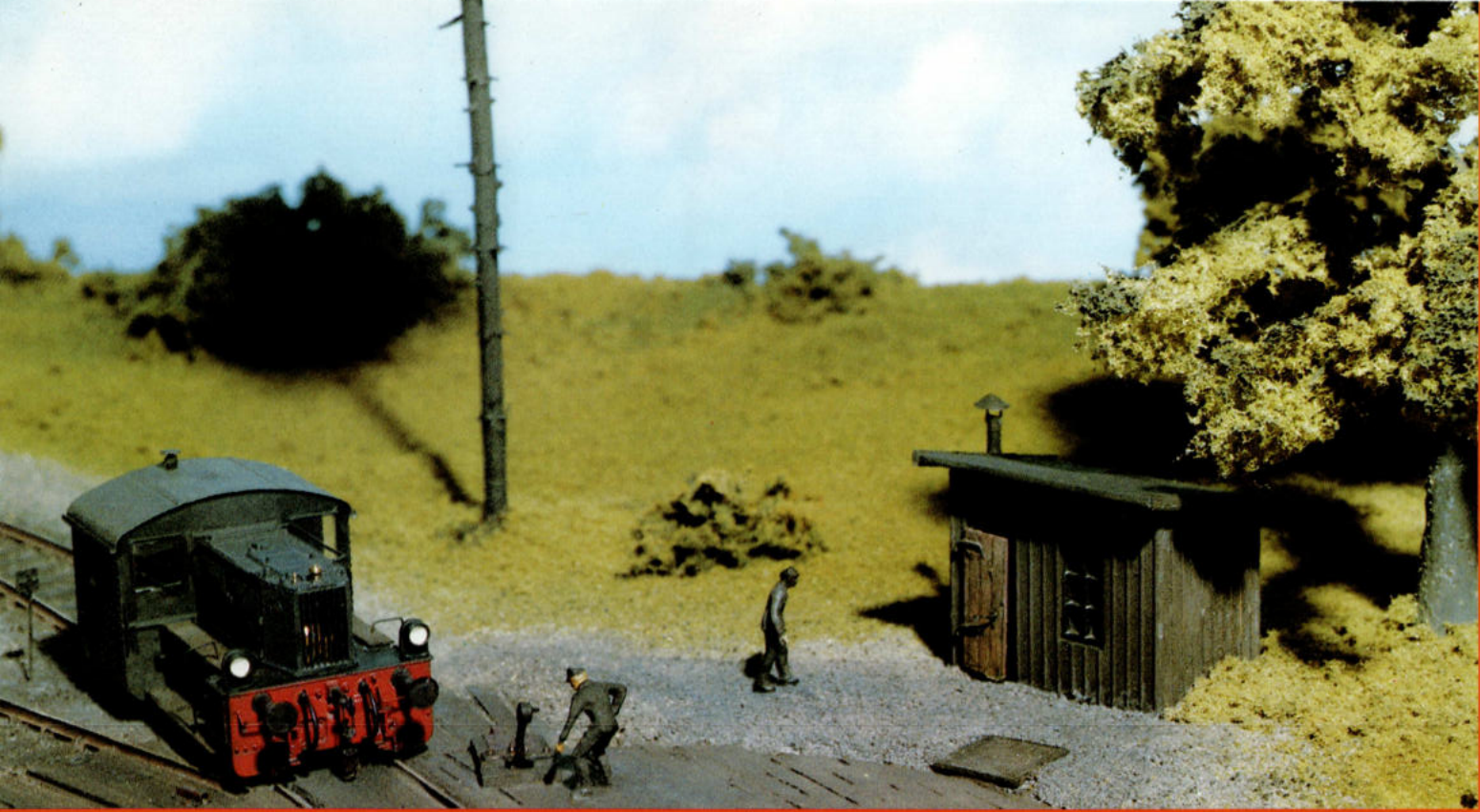




3. De kleine draaischijf werd zelf gebouwd. Metaal, stroken hout en onderdelen van een MÄRKLIN metaalbouwdoos werden daartoe op de juiste wijze gecombineerd. De draaischijf is niet gemotoriseerd, ze wordt met de hand bediend.

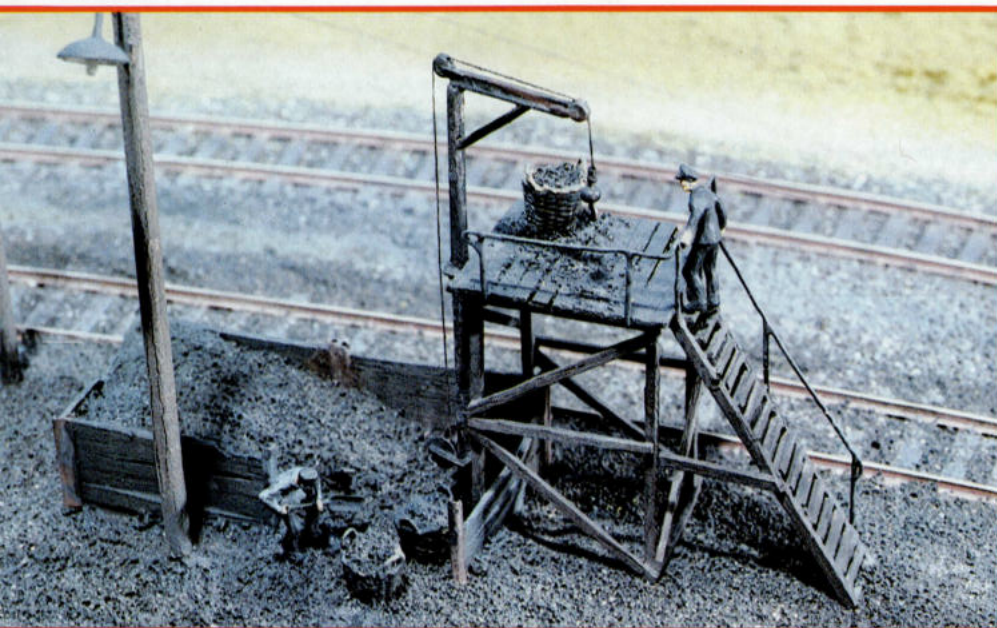
4. Het lokdepot van boven gezien. Het railmateriaal en het echte ballast stammen van de firma SCHUMACHER.





5. Voordat de draaischijf bereden mag worden moet ze uiteraard goed worden vergrendeld.

6. Deze kleine kolenbunker stamt uit het assortiment van BRAWA. Alle onderdelen van de scenery werden met verf nabehandeld.



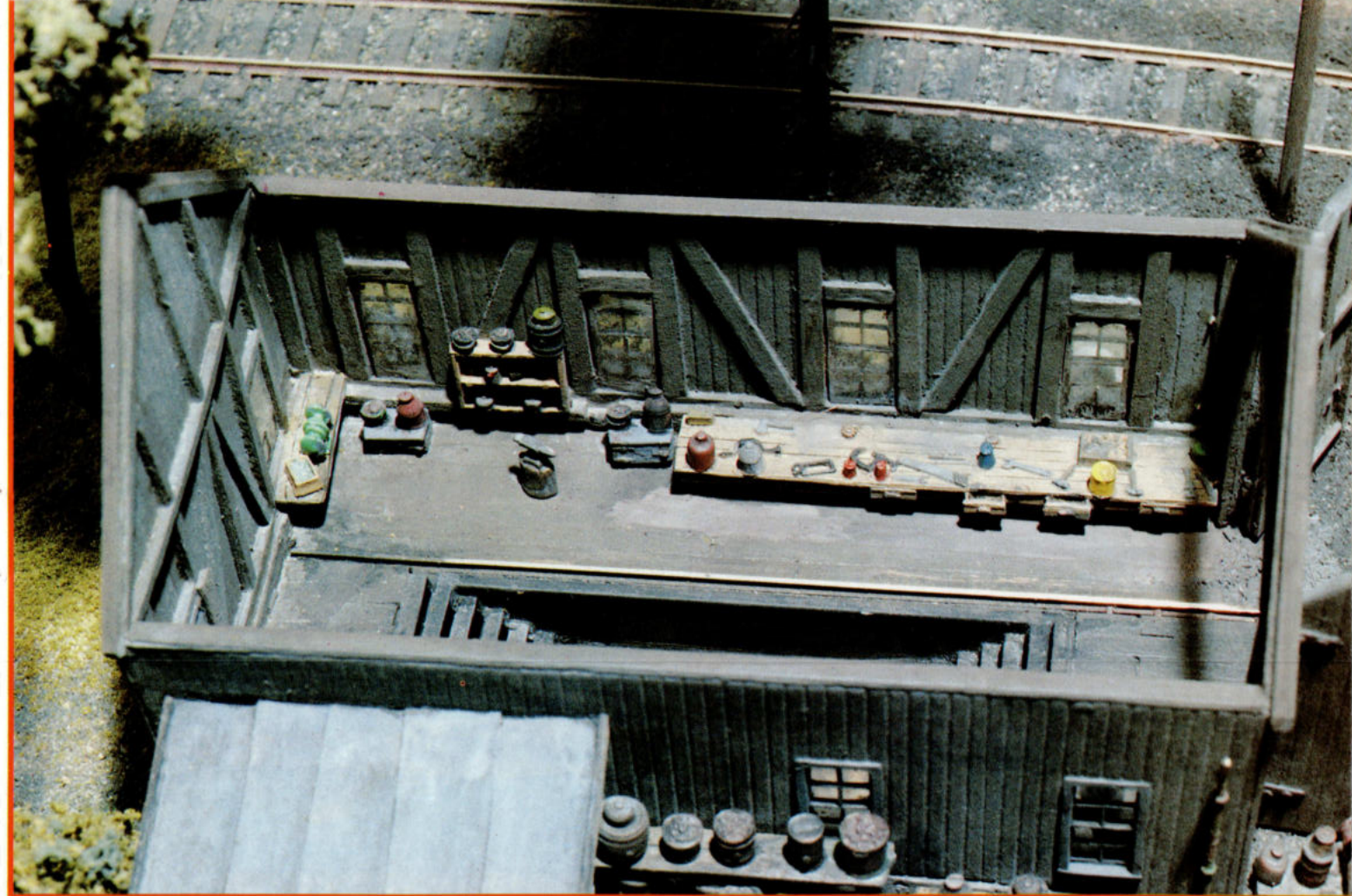
Hierin vonden allerlei materialen uit de knutselkist hun definitieve eindbestemming. Een waterkraan van BRAWA, een kleine kolenbunker en een sintelgroeve met het benodigde gereedschap completeren het tafereel. De keet en de kolenbunker werden voorzien van profielen van Northeastern en zien er daardoor zeer natuurgetrouw uit. De elektriciteitsmasten werden zelf gebouwd. Zij lijken verdraaid veel op een Schaschlik spies. Het maken van de lantaarns was daarentegen wel tamelijk bewerkelijk. Zij werden uit messing gestanst en vervolgens met behulp van een stalen kogel gerond. In de lantaarnkap werd een messing buisje met een doorsnede van 0,8 mm gesoldeerd, waarna minilampjes van BRAWA konden zorgen voor licht in de duisternis. Het landschap werd aangekleed met producten van HEKI en WOODLAND SCENICS. De sparren zijn uit het programma van PREISER, terwijl de loofbomen van MZZ stammen.

De kleine draaischijf werd zelf gebouwd. Op een metalen ondergrond werden strookjes hout geplakt. Het draaimechanisme werd gebouwd met behulp van onderdelen uit een metaalbouwdoos van MÄRKLIN. Omdat er geen mechanische aandrijving werd ingebouwd, moet het omdraaien van locomotieven en wagens worden uitgevoerd met spierkracht. Aangezien is voorgeschreven dat een draaischijf kan worden vergrendeld, is dat bij dit exemplaar natuurlijk ook mogelijk.

Veel bedrijvigheid is er (nog) niet op dit station. Alleen een kleine Köf II is af en toe met een aantal wagens onderweg. Het is evenwel de bedoeling dat na het gereedkomen van de andere delen van de modelspoorbaan de rust voorgoed voorbij is.

Klaus Eckert

7. Deze lantaarnpalen werden gemaakt van Schaschlik spiesen. Het landschap werd aangekleed met de bekende producten van HEKI en WOODLAND SCENICS.



8. Het interieur van de lokomotiefloods is voorzien van talrijke kleine metalen onderdelen.

9. Deze lokomotiefloods van BRAWA is een aanwinst voor elke modelspoorbaan die een lokaalspoorlijn als thema heeft. Een groot aantal kleine onderdelen en de meesterlijke manier waarop de verfkwest werd gehanteerd verlenen dit tafereel zijn briljante uiterlijk.

Alle foto's : H. Hagner



**VERKOOP
INKOOP
INRUIL
REPARATIE**

TREINEN SPECIAALZAAK



**FLEISCHMANN
FMZ
MÄRKLIN
DIGITAL
ARNOLD
DIGITAL**

KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL ☎ 04459-1261



VENLO-HOLLAND

De nieuwe JOPHISPOOR CATALOGUS is uit, nummer 4. A4 formaat en ingebonden met nu meer dan 900 items in schaal HO en N. Meer dan 400 verschillende transfers in HO voor de Nederlandse spoorbaan. Veel onderdelen en bouwsets voor de doe-het-zelver. Een CATALOGUS om te hebben, een CATALOGUS om te lezen.

Stuur aan ons een brief met Fl 7,95 aan postzegels (voor de catalogus + porto) en U ontvangt per omgaande de nieuwe catalogus thuisgestuurd.

Hét adres voor
Modelspoorwegen

Correspondentie :
Postbus 1032
5900 BA VENLO
Tel. : 077-511422
Postgiro : 5260250
ABN bank te Venlo nr.
50.34.76.099

**HOBBY
SHOP**
MODELBOUW

**Treinen - auto's
vliegtuigen -
boten**

**In de hobby-shop
modelbouw,**
Smidsstraat 28 - 7021 AC
Zelhem
Tel. 08342 - 31 69.
's Maandags gesloten, vrijdag
koopavond en occasion-
verkoop.

WENTINK

**GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING**

ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26

Inkoop - Inruil

Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling

Informeer naar de openingstijden

APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70

Altijd wel wat te vinden!

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

't Snuffelhuis

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



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

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**

**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

De Locloods ☎ 08850
12171

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

HOBBY VERBORGH

KORTRIJKSEPOORTSTRAAT 250 GENT
TEL. 091/23.12.36

NMBS AUTORAILS, RIJTUIGEN,
DIESELS, E-LOKS



märklin

digital HO

FMZ

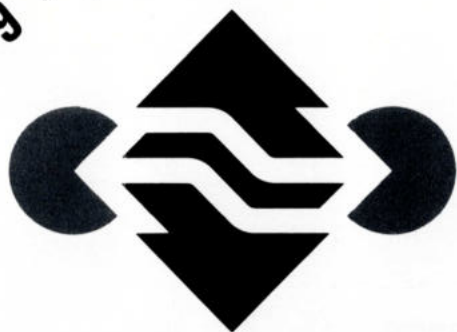
FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

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

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

1839 · 1989



150

1839-1989 : Amsterdam · Haarlem 150 Jaar en het vervolg : via Roosendaal naar Brussel

De Nederlandse Spoorwegen gedenken dit jaar het feit dat 150 jaar geleden de eerste spoorlijn van Nederland in gebruik werd genomen. Zoals bij iedereen bekend, is dit de spoorverbinding tussen Amsterdam en Haarlem. Dit stukje spoorlijn is tevens, althans tot aan de ingebruikneming van de Schiphollijn, het begin geweest van belangrijke internationale verbinding, namelijk Amsterdam · Brussel.

Gezien het internationale karakter van Spoorweg Journaal willen wij deze verbinding eens wat nader onder de loep nemen. In een tweetal artikelen gaat Spoorweg Journaal in op de historie van deze spoorlijn, waarbij het grensoverschrijdend verkeer een belangrijke plaats in zal nemen.

Wij beginnen onze reis in Amsterdam en rijden via Haarlem naar Roosendaal-grens en vandaar vervolgen wij onze reis via Antwerpen naar Brussel.

Voor het begin van de historie moeten we terug naar het jaar 1835. Dan al vragen twee kooplieden, L.J.J. Serrurier en R. le Chavelier, alsmede ingenieur W.C. Brade uit de hoofdstad, een vergunning aan voor de bouw van een spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem.

Het verlenen van de benodigde toestemming gaat niet van een leien dakje; de heren ondervinden veel tegenstand en onbegrip. Want waarom moet er zondig tussen beide steden een ijzeren paard gaan rijden als er al een uitstekende verbinding bestaat, namelijk per trekschuit over de Haarlemmertrekvaart!

De ons omringende landen gaan ons echter ruimschoots voor en daarom hakt Koning Willem I in 1836 hoogstpersoonlijk de knoop door en zorgt ervoor dat de benodigde papieren voor het verlenen van de vergunning op tafel komen. En om aan te tonen dat hijzelf volledig achter de plannen staat, koopt hij 12 stuks aandelen van de smederij in Leiden die de rails moet gaan fabriceren en is met deze aankoop meteen de grootste aandeelhouder.

Het zit de initiatiefnemers echter niet mee. In Engeland zijn de rails goedkoper vanwege een uitvoercrisis naar Amerika, terwijl het schroot in Nederland duur is, zodat de prijs van de rails daar-

door omhoog schiet.

Uiteindelijk schrijven we 1838 als de orde voor de rails toch in Leiden terecht komt. Men heeft daar een aan de onderzijde hol railprofiel weten te smeden, waardoor er minder grondstof nodig is en men zodoende concurrerend kan produceren.

De eerste spoorstaaf, met een lengte van vijf meter, wordt in maart 1839 afgeleverd en door de technici van de spoorwegonderneming in orde bevonden. Een gedeelte van deze eerste partij rails wordt echter afgekeurd en daar men toch al in tijdnood verkeert, moet het restant alsnog in Engeland besteld worden. Op last van de toenmalige regering wordt de gekozen spoorbreedte van 1,50 m veranderd in 2 m, hetgeen nog meer vertraging betekent. Bovendien heeft dit besluit een verbre-

ding van de aarden baan tot gevolg, zodat ook de investeringskosten aanzienlijk hoger uitvallen.

Maar het leggen van de ijzeren weg kan tenminste een aanvang nemen, nu aan alle voorwaarden voldaan is. Het werk vordert gestaag en op 6 augustus 1839 kan de eerste proefrit gehouden worden.

De Oprechte Haarlemsche Dinsdagsche Courant, die ook een Donderdagsche editie kent, maakt melding van deze proefritten besluit het artikel aldus: „De eerste proeve schijnt alleszins naar wensch te zijn uitgevallen”. Hoopvolle berichten dus.

Dezelfde Courant moet in de editie van 18 augustus echter bekendmaken, dat er nog immer aan de spoorweg wordt gewerkt en dat deze niet op tijd gereed zal zijn. De officiële opening die voor 24 augustus voorzien is, moet worden uitgesteld.

Op 26 augustus pas kan de gehele lijn bereden worden en aldus geschiedt met stoomwagen „De Snelheid” en drie rijtuigen. Deze combinatie legt de heenreis af in 45 minuten, voor de terugreis heeft zij slechts 43 minuten nodig.

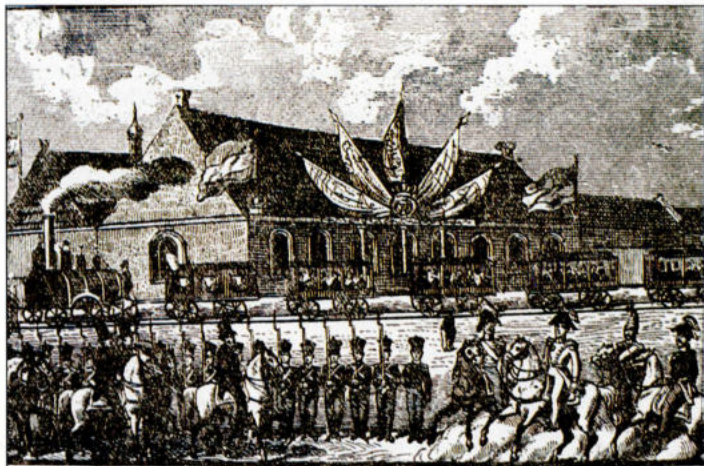
Omdat het definitieve station in Amsterdam, dat Willemspoort zal worden genoemd, nog niet gereed is, wordt er een houten noodgebouw opgetrokken tegenover herberg „D' Eenhonderd Roe”, die buiten de Willemspoort is gelegen. Het eindstation in Haarlem is tijdelijk gesitueerd ter hoogte van de plaats waar



1. De heren L.J.J. Serrurier en W.C. Brade, twee van de drie initiatiefnemers tot de eerste Nederlandse spoorlijn.
Reproductie : Harrie Peters

2. + 3. Het vertrek van de feestelijk versierde eerste trein naar Haarlem vanaf het Amsterdamse station D'Eenhonderd Roe, 20-09-1839.

Reproductie : Harrie Peters





4. NS-locomotief 3501 voor de openingsrit met de Etoile du Nord in Essen. Links staat op een zijspoor de EB type 10 loc 4523, die deze trein van Brussel Zuid naar Essen had gereden. De 4523 was destijds de eerste van de gemoderniseerde type 10 en pas als zodanig in dienst. De Pullman staat op de foto gereed om door de NS 3501 naar Rotterdam D.P. te worden vervoerd. Vandaar bracht de 3748 de trein verder naar Amsterdam, mei 1927.
Foto : N.J. van Wijck Jurriaanse, Collectie : Ab van Donselaar

heden ten dage de hoofdwerkplaats van NS is gevestigd.

De opening van de lijn vindt uiteindelijk plaats op 20 september 1839 en wordt in de pers als volgt beschreven : „Heden hebben de heeren administrateurs van den ijzeren weg van Amsterdam herwaarts, na het overwinnen van menig bezwaar en menige belemmering, het genoeg gehad van de dienst op denzelfen te kunnen openen. Te half twee ure is een trein, bestaande uit negen verschillende rijtuigen, getrokken door twee stoomwagens „De Arend” en „De Snelheid” van Amsterdam op weg gegaan; na verloop van een half uur aan de station

van Haarlem aangekomen, en een weinig voor drie ure naar Amsterdam teruggekeerd.

De overheids- en andere aanzienlijke personen, welke tot dezen togt waren uitgenodigd, hebben de directie hunne tevredenheid over het welslagen dezer belangrijke onderneming betuigd, en de overgrootte menigte, welke, zowel te Amsterdam als hier ter stede, van dit buitengemeene schouwspel getuige was, heeft almede van haren bijval doen blijken”.

De volgende dagen vindt een enorme toeloop van publiek plaats. Iedereen wil met het fenomeen een ritje maken. De dienstregeling ziet er als volgt uit :

„Vertrek van Amsterdam; 's morgens ten 8 ure en ten 10 ure, 's middags ten 3 ure en ten 5 ure.

Vertrek van Haarlem; 's morgens ten 9 ure en 's middags ten 2, 4 en 6 ure”.

Voor een reisbiljet 1e klasse moet f 1,20 worden betaald en de kaartjes voor de tweede en derde klasse kosten respectievelijk f 0,80 en f 0,40. De eerste dagen rijden de treinen bijna alle met twee stoomwagens die 22 tot 24 rijtuigen trekken. Om het gehele traject te kunnen beveiligen, is het in 21 secties verdeeld. In iedere sectie heeft één wachter de verantwoording. Deze 21 wachters kunnen elkaar onderling zien en seinen overdag met roode vlaggen en des avonds met een roode lantaarn. Het idee van de eerder genoemde heren behelst de aanleg van een verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. In feite is dus het gedeelte dat op 20 september 1839 in gebruik wordt genomen slechts het begin hiervan.

Terwijl de dienst tussen Haarlem en Amsterdam zeer succesvol verloopt, wordt er hard gewerkt aan de verbinding van Haarlem naar Leiden en verder via Den Haag naar Rotterdam. Leiden wordt in 1842 bereikt en nog een jaar later kan men vanuit de hoofdstad naar de hofstad sporen.

Bij de bouw van ieder traject komen de nodige problemen om de hoek kijken, het stukje van Den Haag naar Rotterdam spant echter wel de kroon. Bij Rijs-



6. Een vooroorlogse affiche...Collectie : Bob van Hemert

5. Materieel bestemd voor trein PD 144 naar Paris Nord te Amsterdam CS : Pullmann-rijtuigen WSPc 4126 + WSPc 4009, een „couplage” 2e klasse en als bagagerijtuig NS D 6701, juli 1952.
Foto : P.S. Postma

·CHEMIN·DE·FER·DE·EXCURSIONS· ·L'ÉTAT·NÉERLANDAIS·À·PRIX· ·RÉDUITS·



Pour ·AMSTERDAM· Demandez ·vos· Billets ·

“ VIA ÉTAT NÉERLANDAIS ,”

·S'ADRESSER ·AUX·
·AGENCES ·DE·
·L'ÉTAT ·NÉERLANDAIS·

BRUXELLES: Boulv^r du Nord; 64; TÉLÉP^h 2461.
ANVERS: Rue d'Arenberg; 5; TÉLÉPHONE 1611.
LIÈGE: Rue de l'Université; 9; TÉLÉPHONE 117.
GAND: Rue du Soleil; 3.





7. De „Etoile du Nord” met NMBS-loc 608 in de omgeving van Vilvoorde onderweg richting Brussel, juli 1936.
Foto : J.F. van Puyvelde

wijk voert de lijn langs een boerderij, waarvan de eigenaar bang is dat de melk van zijn koeien alsmede de kaas die hij in de kelder bewaart, door de passerende treinen zal bederven.

De spoorwegmaatschappij wordt verplicht een schutting te bouwen op de plaats waar het traject langs de boerderij voert. In Delft is de eigenaar van een houtzaagmolen bang dat deze in brand zal vliegen bij het langskomen der treinen en eist een houten kap over de baan. Deze kap komt er niet, wel wordt de molen op kosten van de HSM verplaatst naar een minder brandbare plek. Het station van Schiedam moet extra laag uitgevoerd worden, omdat het gebouw bij een te grote hoogte de wind uit de wieken van een tweetal molens zal kunnen houden. Al deze problemen zijn wel vergezocht, doch in de ogen van de autoriteiten reëel omdat eigenlijk niemand weet hoe een en ander in de praktijk zal uitpakken.

Het meest belachelijke probleem doet zich echter voor tussen Delft en Schiedam. Daar is de heer van Wickevoort-Crommelin eigenaar van een pad dat door de aan te leggen spoorlijn moet worden gekruist. Deze zelfde heer Van Wickevoort-Crommelin is echter ook eigenaar van een landgoed in de buurt van Haarlem. Hij wil dat de HSM ter hoogte van dat landgoed een halte aanlegt, doch dat wordt door de spoorwegonderneming geweigerd. Op zijn beurt weigert deze man medewerking te verlenen aan de passage van zijn pad tussen Delft en Schiedam. Hij stelt dermate hoge financiële eisen, dat het voor de HSM onhaalbaar is om daar aan tegemoet te komen. De HSM weet echter wel de landerijen rondom het bewuste pad in handen te krijgen en legt de spoorlijn met een grote boog om het bewuste pad, dat de naam „Laantje van Van der Gaag” draagt, heen. Zeven dagen nadat de treindienst over

de hulpspoorlijn is aangevangen, ziet van Wickevoort in dat verdere tegenstand zinloos is en verleent alsnog alle medewerking aan de HSM om de spoorlijn recht te trekken. Het verwijderen van de omleiding neemt slechts een etmaal in beslag en de volgende dag kunnen de treinen al van het rechte spoor gebruik maken. We schrijven inmiddels 1849.

Wil men verder naar het zuiden reizen dan Rotterdam, dan dient dat per boot te geschieden. Er bestaat een bootverbinding van Rotterdam naar Lage Zwaluwe/Moerdijk dat op 3 mei 1855 vanuit Roosendaal per spoor bereikbaar wordt. Op deze bootverbinding varen de raderboten „Stad Rotterdam” en „Stad Antwerpen”, die eigendom zijn van de belangrijke Belgische maatschappij „Grand Central Belge”.

Roosendaal-Roosendaal grens is al op 23 januari 1854 in gebruik genomen. Deze beide spoorlijnen en ook de lijn van Roosendaal naar Breda worden aangelegd en geëxploiteerd door de S.A. des Chemins de Fer d'Anvers à Rotterdam. Deze maatschappij heeft via de groot-industriële Gihoul uit Essen de concessie verkregen voor de aanleg van een spoorlijn tussen Antwerpen, Roosendaal en de Moerdijk. De toestemming is verleend op 21 juli 1852. Begin 1853 wordt al begonnen met de afbakening van het tracé dat vanaf Antwerpen via Ekeren, Kapellen, Kalmthout en Essen naar Roosendaal loopt. Van daaruit gaat het verder langs Oudembosch en Zevenbergen naar Moerdijk/Lage Zwaluwe.

Op 17 april 1854 wordt een eerste proefrit tussen Antwerpen en Roosendaal gereden met een tweedehands tenderloc, die in 1853 al is aangekocht van de London, Brighton & South Coast Railway in Londen. Verder schaft de spoorwegmaatschappij nog een zestal 1A1-locomotieven aan en drie locomotieven met de asindeling 1B. De S.A. des Chemins de Fer d'Anvers à Rotterdam gaat in 1864 op in de „Grand Central Belge”. Deze „GCB” is in datzelfde jaar weer ontstaan uit een fusie tussen de Maatschappij van West-Vlaanderen, de Maatschappij van Oost-België en de Maatschappij tussen Samber en Maas. Het gedeelte van deze spoorlijn dat op Nederlands grondgebied ligt gaat in 1880 in eigendom over naar de Nederlandsche Staatsspoorwegen. In België vindt de overneming van het restant door de Belgische Staatsspoorwegen in 1897 plaats. Deze maatschappijen en alle andere, uitgezonderd de HSM, leggen spoorlijnen aan met een spoorbreedte van 1435 mm, dat men normaalspoor is gaan noemen. De HSM is door haar afwijkende spoorbreedte van 2000mm, eigenlijk 1945mm, nogal geïsoleerd van de andere spoorwegnetten die qua spoorbreedte wel op elkaar aansluiten.

Om uit dit isolement te geraken doet de HSM regelmatig een beroep op de regering om een bijdrage te krijgen voor het ombouwen van de lijn Amsterdam - Rotterdam naar normaalspoor. Dit wordt telkenmale geweigerd, zodat de HSM zelf voor de kosten op moet draaien. De ombouwoperatie start in 1866 en neemt ruim twee jaar in beslag. Wan-

8. Een NS 3900 met trein uit Parijs op het in de oorlog later zwaar beschadigde station Rotterdam D.P. (= Delftsche Poort), omstreeks 1939.



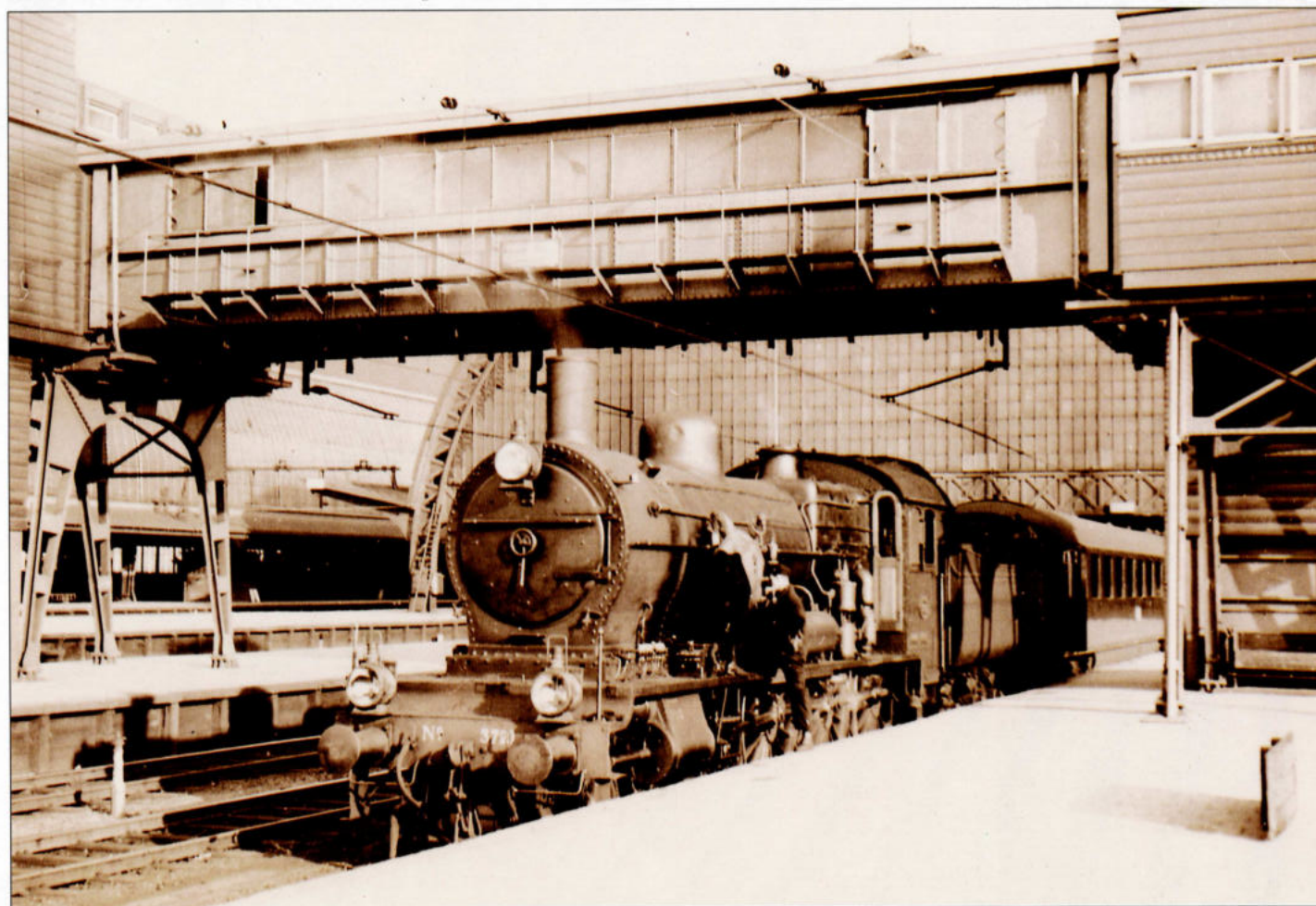


9. De „Oiseau Bleu” met NMBS-loc 6912 bij vertrek uit Roosendaal, 18-06-'39.

Foto : S. Overbosch

10. Loc 3720 staat met trein PD 102 naar Paris Nord gereed te Amsterdam CS, 26-09-'48.

Foto : P.S. Postma









12. NS E-loc 1005 te Den Haag HS met de „Etoile du Nord” naar Parijs, 24-08-’50.

Foto : Hans van Engelen

neer deze werkzaamheden in 1868 worden afgerond, begint men direct daarna op diverse stations verbindingen te maken met de aansluitende maatschappijen. Op dat moment is het nog steeds niet mogelijk om met een doorgaande trein van Amsterdam naar Brussel te rijden. De grote hindernis daarbij is het Hollandsch Diep, dat natuurlijk niet eenvoudig te overbruggen is. Er worden uiteraard wel plannen gemaakt, want de noodzaak om het zuidelijke net aan het noordelijke te knopen wordt wel degelijk beseft.

In de loop van het jaar 1868 wordt eindelijk met de bouw van de Moerdijkbrug begonnen. Vanaf beide oevers wordt gestart. Met man en macht werkt men om de 1400 meter lange brug, en daarmee de langste van Europa, op te bouwen. Op 12 juni 1870 wordt het eerste brugdeel van 104m lengte ingevaren. In 1871 zijn alle veertien overspanningen gereed en op 1 januari 1872 kan de treindienst tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe starten. Met ingang van 1 november van datzelfde jaar vindt de verlenging naar Rotterdam Mallegat plaats.

Het ontbrekende gedeelte van Rotterdam Mallegat naar Rotterdam - Delftsche poort tenslotte kan op 1 mei 1877 in gebruik genomen worden. Dan pas is de gehele verbinding Amsterdam-Brussel een feit en kunnen doorgaande treinen gesteld worden.

Wat betreft de treinsamenstellingen en tractiesoorten op de lijn Amsterdam - Roosendaal grens - Brussel willen wij ons beperken tot de periode na 1918. Na afloop van de eerste wereldoorlog komt het grensoverschrijdend verkeer weer langzaam op gang. De HSM en de SS zijn inmiddels een samenwerkingsverband aangegaan om, om in heden-dagse termen te spreken, wat meer klantgericht te kunnen gaan werken. Toch verandert er niet veel, totdat in 1927 de Pullmantrein „Etoile du Nord” het levenslicht aanschouwt. Op dat moment kunnen we het grensoverschrijdend verkeer in drie hoofdgroepen indelen, te weten : de doorgaande treinen Amsterdam - Brussel en verder door naar Parijs, de treinen Amsterdam - Brussel en verder via Luxemburg richting Bazel en het zuivere buurlandverkeer



Poster : Locomotieven van beide maatschappijen op depot Roosendaal : links de Nederlandse „Blikken Tinus” 2119 en rechts de Belgische sneltreinloc 6911, 03-06-’39.
Foto : S. Overbosch

15. NS DE 4001 als TEE „Etoile du Nord” bij het passeren van station Schiedam, 06-05-’71. Foto : Harrie Peters

13. Laatste rit van TEE „Edelweiss” naar Amsterdam met NS DE 4001 te Den Haag HS, 25-05-’74.
Foto : Harrie Peters



14. De TAR „La Picardie“ bij Hove onderweg naar Brussel, juli 1954.

Foto : Max Delie

tussen Nederland en België. Jarenlang blijven de treinsamenstellingen gelijk en ook het aantal treinen verandert nauwelijks. In het begin van de crisisjaren wordt zowel het aantal treinen als de samenstelling daarvan aangepast aan de maatschappelijke ontwikkeling, die voor de spoorwegen niet bepaald positief is.

Tegen het einde van de jaren dertig valt een lichte verbetering te bespeuren, die echter in september 1939 bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog abrupt weer wordt afgebroken. De reeds genoemde „Etoile du Nord“ wordt op 6 mei 1927 in dienst genomen, samengesteld uit rijtuigen van de Cie. Int. des Wagons-Lits, de CIWL. Deze trein bestaat alleen uit rijtuigen eerste en

tweede klasse. Dit is daarom opmerkelijk omdat we in die tijd ook nog de derde klasse kennen, een fenomeen waaraan pas in 1956 een einde zal komen.

Een vast CIWL-gebruik is de toepassing van de zogenaamde „couplages“; dat wil zeggen een zitrijtuig en een bijbehorend zitrijtuig met keukenafdeling van waaruit het eerstgenoemde rijtuig be-



diend wordt.

Zowel in de eerste als in de tweede klasse vindt dit gebruik toepassing.

In het spoorboekje wordt het treinpaar aangeduid met de treinnummers P198/P199. Beide treinen vertrekken rond het middaguur uit respectievelijk Amsterdam en Parijs en zijn ongeveer 7,5 uur later op de plaats van bestemming.

Op 4 oktober 1936 komt er vanuit Amsterdam een tweede Pullmanverbinding bij, dan wordt namelijk de al bestaande Pullmantrein „Oiseau Bleu” verlengd van Antwerpen naar Amsterdam. Dit treinpaar met de treinnummers P188/P189 maakt voor het eerst een dagretour Amsterdam - Parijs mogelijk, waarbij men 4,5 uur in de Lichtstad kan verblijven. De reistijd is inmiddels al teruggebracht tot 6 uur en 30 minuten. Het uitbreken van de tweede wereldoorlog in 1939 maakt een einde aan deze Pullman-verbinding. De nummering van de treinen in de richting Parijs is even terwijl de oneven nummers voor de tegengestelde richting gebruikt worden, een principe dat nog immer gehanteerd wordt.

In 1946 wordt de „Etoile du Nord”, na een onderbreking gedurende de oorlogsjaren, weer in ere hersteld, nu echter als D-trein met als treinnummers D132/D117. Na 1 juli 1946 worden er ook weer Pullmanrijtuigen aan toegevoegd. Daarom verandert het treinnummer in PD132/PD117.

Een nachttreinverbinding richting lichtstad gaat met ingang van 4 mei 1947 rijden, waarbij moet worden opgemerkt dat de Pullmanrijtuigen slechts op het gedeelte Amsterdam - Brussel meerijsen en deze trein ook derde klasse rijtuigen bevat.

In 1951 wordt de vertrektijd van de Etoile du Nord nogmaals aangepast : 's morgens richting Parijs en 's avonds terug. Dit hoofdzakelijk op verzoek van de zakenwereld om wat meer tijd overdag in de Franse hoofdstad door te kunnen brengen.

De 8 uur reistijd van na de oorlog is be-



duidend langer dan ervoor en de enige manier om hierin verandering te brengen lijkt de inzet van een snelle dieseltrein, zodat het locwisselen aan de diverse grenzen tot het verleden zal behoren. Er wordt gekozen voor een opgeknapte driedelige TAR-eenheid (Train

Automoteur Rapide) van de SNCF, die in 1936 door de toenmalige Cie du Nord in dienst is gesteld. Dit type treinstel kent alleen tweede klasse.

Met ingang van de zomerdienst 1954 wordt het stel voor deze dienst in gebruik genomen. Deze trein blijft naamloos, de reistijd echter wordt bekort tot 6 uur en 2 minuten. Aan de inzet van dit dieseltreinstel komt een einde als in 1957 de eerste Trans Europa Expresses gaan rijden. Het netwerk van deze TEE's, dat een aantal Europese hoofdsteden door middel van luxe dagtreinen met elkaar verbindt, is een idee van de toenmalige President-Directeur van de Nederlandsche Spoorwegen, Dr. Ir. F.Q. den Hollander.

Tussen Brussel en Amsterdam gaan drie verschillende TEE's rijden, te weten : de „Etoile du Nord” die 's morgens uit Amsterdam richting Parijs vertrekt en 's avonds terug, de „Ile de France” als tegentrein en als derde TEE de „Edel-



18. RGP 825 als TEE „Ile de France” onderweg naar Amsterdam tussen de huizen van de Rosestraat en de Oranjeboomstraat in Rotterdam, mei 1963.
Foto : Hans van Engelen

17. RGP 825 van de SNCF passeert als TEE „Ile de France” het emplacement van Antwerpen - Schijnpoort op weg naar Amsterdam, juni 1962. Foto : Max Delie





19. Een NS/SBB treinstel passeert in Delft het nieuwe spoorwegviaduct in aanbouw, april 1964.

Foto : Hans van Engelen

weiss", die vanuit Amsterdam tot Brussel rijdt maar dan afbuigt om over Luxemburg naar Bazel te rijden.

Daar de meeste grenstrajecten op dat moment nog niet geëlektrificeerd zijn, wordt de tractie gevormd door dieseltreinstellen. NS heeft in combinatie met de SBB, de Zwitserse spoorwegen, een vijftal vierdelige treinstellen laten bouwen. Zowel de Etoile du Nord naar Parijs als de Edelweiss naar Bazel worden hiermee gereden. Over de verbinding Amsterdam via Brussel naar Luxemburg later meer.

Voor de Ile de France stelt de SNCF de tractie. Het Franse treinstel is een opge-

waardeerde „Rame Grande Parcourse" die bepaald niet uitblinkt door comfort, hetgeen voor de Fransen aanleiding is om getrokken materieel te gaan bouwen. We schrijven dan 1963. Het gehele traject Amsterdam-Brussel-Parijs is dan inmiddels onder de draad gebracht. Over het verloop van de electrificatie van „onze" lijn, als ook de treindienst tot heden leest U de volgende maand in Spoorweg Journaal. Tevens zal dan de treinenloop tijdens de zwarte oorlogsjaren 1940-1945 aan de orde komen.

M. Delie, H. Peters, P.S. Postma

Lijst van geraadpleegde literatuur :

Tijdschrift „Op de Rails" diverse jaargangen.
Tijdschrift „Spoor- en Tramwegen" diverse jaargangen.
Officiële reisgidsen NS en NMBS, 1926-1989.
Voorschriften Reizigersmaterieel 1938-1948.
Treinen, Drs. G. Hupkes, uitgave Elsevier 1964.
Het IJzeren Paard, M.A. Asselberghs, uitgave De Bezige Bij 1959.



Nieuwe rijtuigen 1/87 met NEM-362 koppeling

30 9123K SNCF rijtuig 1e/2e kl. DEV A3B5, groen
 30 9148K SNCF rijtuig 1e kl. DEV A8, groen
 30 9149K SNCF rijtuig 2e kl. DEV B8, groen
 30 9160K SNCF slaapwagen DEV B9C9, groen
 30 9182K DB restauratierijtuig WR4üm-62, bl./cr.
 30 9510K BLS rijtuig 2e kl. EW1, bl./cr.
 30 9512K BLS rijtuig 2e kl. EW1, groen
 30 9513K BLS rijtuig 1e kl. EW1, bl./cr.

Verder ook nieuw leverbaar :

20 1626 DB loc V80 Epoche III, met metalen chassis en kardanaandrijving
 20 8119 DB E 103 in TEE kleuren, met metalen chassis en dubbele kardanaandrijving

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN
Importeur :
OVERBEEK BV
VLAARDINGEN

PECO

RAILS CODE 75
 COMPATIBLE NEM VERENIGBAAR

H. 1,9 mm

BEMO

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

REF 1280 GDe 4/4 MOB

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

REF 2276 WAGON TOMBÉREAU MOB
 MOB BAKWAGEN

SOMMERFELDT

S.A. **ET. VAN DER PERRE N.V.**
 KEIENBERGLAAN 28 • B 1850 GRIMBERGEN
 ☎ 02/269.14.55

0289-3



„TREINHOBBY“

in EINDHOVEN

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN

Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVOND

HET MODELSPOORCENTRUM VAN HET ZUIDEN
 ONZE SHOW ROOM 90 M², ALLEEN AL EEN BEZOEK WAARD
 WIJ VOEREN VELE MERKEN EN TOEHEHOREN, OOK AUTO'S 1:87
 MARKLIN DIGITAL - FLEISCHMANN GOUDEN SPOOR DEALER -
 REPARATIE - INRUILARTIKELN - INKOOP - POSTVERZENDING.

KLEIN MODELLBAHN

0289-2



Beperkte oplage : Set van 3 ELO-wagens met verschillende nummering, waarvan twee met GLAVERBEL-opschriften.

En série limitée : coffret de 3 wagons ELO avec numérotations différentes, dont deux avec inscriptions GLAVERBEL.

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



Het messing model van Ferrosuisse, de G 3/4 „HEIDI“ van de Rhätische Bahn, toont zowel van buiten als van binnen een grote mate van vakmanschap: de afwerking en de detaillering zijn perfect en voor de aandrijving is een Sagami motor op een reactiearm toegepast. Toch heeft ook zo'n model af en toe onderhoud nodig en dat is het onderwerp van VAKWERK 14.

VAKWERK ~ Afl.14 : De modellocomotief (3)

Deze aflevering beginnen we met het onderhoud van locs die in principe goed gereden hebben, maar die in de loop van de tijd kuren zijn gaan vertonen zoals gierende geluiden, langzamer of onregelmatig rijden, enz. Bij dit onderhoud kan ook de noodzaak tot reparaties aan het licht komen en die zullen dan zoveel mogelijk meteen uitgevoerd worden. In aflevering 4 van De modellocomotief gaan we ons tenslotte toeleggen op het meer ingrijpend repareren en verbeteren van locs.

Demonteren

De eerste stap is het verwijderen van de kap of de bovenbouw, en daarbij kan het al meteen mis gaan als U niet zorgvuldig te werk gaat. Omdat de meeste fabrikanten er een sport van maken om alle bevestigings-schroefjes en klemmetjes perfect te camoufleren, is het verwijderen van de kap zonder gebruiksaanwijzing soms niet eenvoudig. De gouden regel bij dit gepruts is: **Verlies Uw geduld niet en forceer niets: als het niet soepeltjes gaat doet U iets verkeerd!** Plastic kappen van diesel- en E-locs moeten meestal iets uitgebogen worden voor de demontage, maar wees niet verbaasd als U na uren tob-

ben met een stoomloc opeens ontdekt dat de buffers of de schoorsteen eigenlijk schroefjes zijn, of dat een schroefje verborgen is achter de rookkastdeur! U kunt het beste de onderdelen die U verwijderd direct op een strook dubbelzijdig plakband plakken op een stuk papier. Als U er onder schrijft waar het onderdeel thuishoort, zijn vergissingen bij de latere montage uitgesloten en bovendien voorkomt U het zoekraken.

De volgende stap is het uitbouwen van de motor. Meestal is een open frame motor met een enkel schroefje bevestigd of met een klemmetje. U begrijpt dat ik niet voor ieder type loc de bevestiging kan beschrijven. Bekijk het even rustig, forceer ook hier niets en maak een merkteken op de motor, zodat U hem later niet omgekeerd monteert. Wanneer één of meerdere stroomdraden naar de motor of een printplaatje het uitnemen verhinderen, zult U die los moeten nemen. Meestal is daarvoor geen soldeerwerk nodig, maar als U toch moet solderen, doe dat dan met zo kort mogelijk verwarmen. Verwijder tenslotte voorzichtig de klemmetjes of veertjes die de koolborstels op hun plaats houden (pas op voor wegspringende veertjes) en schud of klop de borstels uit hun houders.

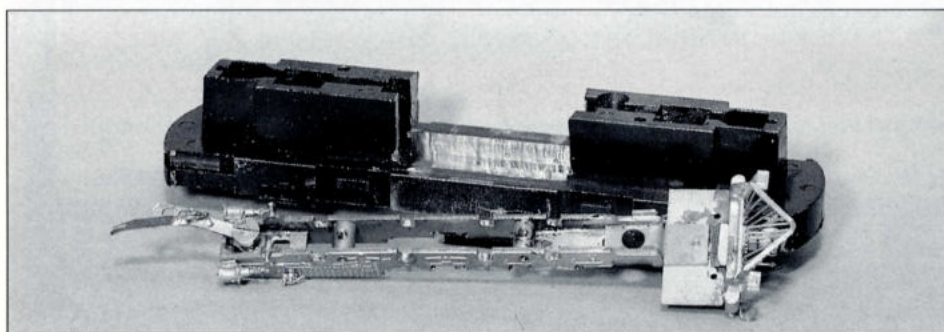
Schoonmaken

Na het demonteren kunnen de motor en alle bewegende delen van de aandrijving ontvet en schoongemaakt worden, bij voorkeur in een ondiep plat bakje met wasbenzine en met een kwastje met stugge haren. **Op micromotoren mag deze behandeling zeer beslist niet toegepast worden!** Dompel als eerste de motor onder en borstel de collector, de lagers en de koolborstelhouders zorgvuldig schoon. Wees voorzichtig met de soldeerpunten van de dunne draadjes van de ankerwikkelingen, want die zijn erg kwetsbaar. Laat de motor op een tissue drogen en ondertussen kunnen het frame of de draaistellen met de wielen, de assen, de stroomafnemers en de tandwielen in bad. Draai de wielen rond tijdens het borstelen en poets de tandwielen net zo lang tot er geen zwarte drab meer afkomt. Rond de assen gedraaide haren kunt U met een pincet verwijderen en daarna legt U ook het frame te drogen, waarna eventueel de tender nog een beurt kan krijgen. Wanneer U tijdens het schoonmaken mocht besluiten dat het frame van een stoomloc nog verder gedemonteerd moet worden, **bedenk dan dat de drijf- en koppelstangen in een schier onoplosbare puzzel zullen veranderen, zodra U de stoomcilinders losneemt!** Doe dit dus alleen als het echt nodig is, b.v. voor een reparatie.

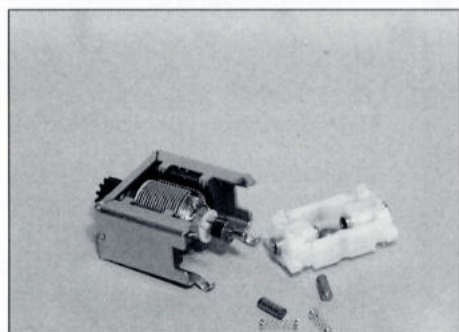
Testen van de motor

Om te zien hoe ver de koolborstels versleten zijn moet U ze vergelijken met nieuwe, en U kunt dus

2. Modellocs zijn opgebouwd op een frame, maar daarmee is meteen alles genoemd dat de verschillende ontwerpen gemeen hebben. Het frame kan uit één stuk bestaan, zoals het getoonde frame van zinkspuit/gietwerk, of het kan uit messing onderdelen opgebouwd zijn. Ook frames van kunststof of staal komen voor, of een combinatie van die materialen.



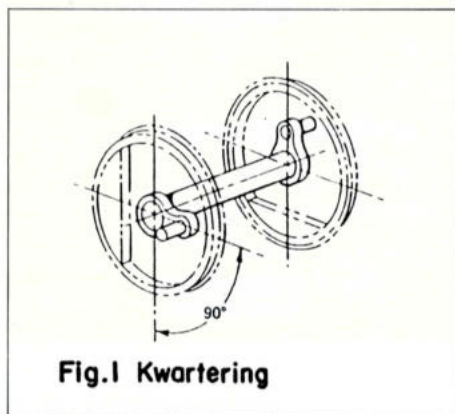
3. Sommige open frame motoren, zoals deze MABUCHI die door BEMO toegepast wordt, zijn niet ontworpen om gedemonteerd en schoongemaakt te kunnen worden. Voor de foto moest het frame uitgebogen worden, waarna pas de koolborstels uitgenomen konden worden. De motor is een „weggooi“ type, dat relatief goedkoop en makkelijk te vervangen is bij storingen.



meestal net zo goed meteen die nieuwe monteren. Als U de oude nog wilt gebruiken, slijp ze dan in ieder geval weer recht af op een polijst-papiertje. Na het aanbrengen van de koolborstels controleert U met de hand of de motor soepel draait en of er axiale (op- en- neer) speling in de lagers merkbaar is. In dat geval heeft U te maken met een versleten of slecht exemplaar en kunt U alvast rekenen op een hoop lawaai. Enige speling in de lengterichting (longitudinaal) is normaal en bovendien kan deze speling eventueel kleiner gemaakt worden door ringetjes op de motoras te plaatsen, tussen het anker en de lagers.

Vervolgens brengt U twee drupjes olie aan op de lagers en U sluit de motor aan op Uw voeding-sapparaat. Daarbij neemt U de AVO meter in serie in de stroomkring op, om de stroom te kunnen meten. U laat de motor nu op halve kracht een tijdje draaien in beide richtingen, om de koolborstels in te laten lopen. Ondertussen let U goed op de meter : een gezonde motor zal bijna geruisloos lopen, niet meer dan 50- 100 mA gebruiken en zeer beslist niet warm worden. Vervolgens is het de kunst om een beetje met de motor te spelen om zo zijn eventuele gebreken op te sporen. U varieert de spanning van 0 tot 12 V en U let erop of hij telkens uit zichzelf start en of er bij bepaalde toerentallen resonanties optreden (plotseling meer lawaai). In het laatste geval kunt U proberen de druk op de koolborstels wat te variëren, of de longitudinale speling tijdelijk op te heffen door een schroevendraaier tegen het uiteinde van de motoras te drukken. Als dit niet duidelijk helpt kunt U het verder wel vergeten. De motor hoort ook bij gelijkblijvende spanning evenveel stroom te gebruiken in beide draairichtingen. Ook hier is niet veel aan te doen als het niet mocht kloppen.

Wanneer de motor telkens in dezelfde stand niet wil starten en duidelijk warm wordt, is er waarschijnlijk een ankerwikkelling doorgebrand. U kunt dit controleren door de meter op de koolborstelhouders aan te sluiten. Bij het langzaam met de hand ronddraaien van de motor behoort U continu een weerstand van een paar ohm te meten. Wanneer de weerstand telkens oneindig

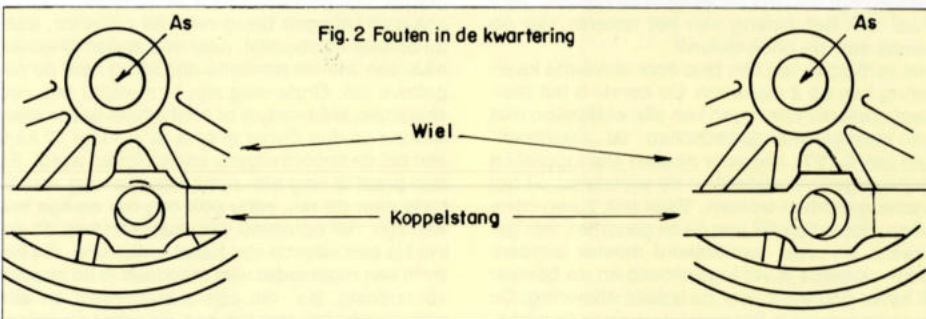
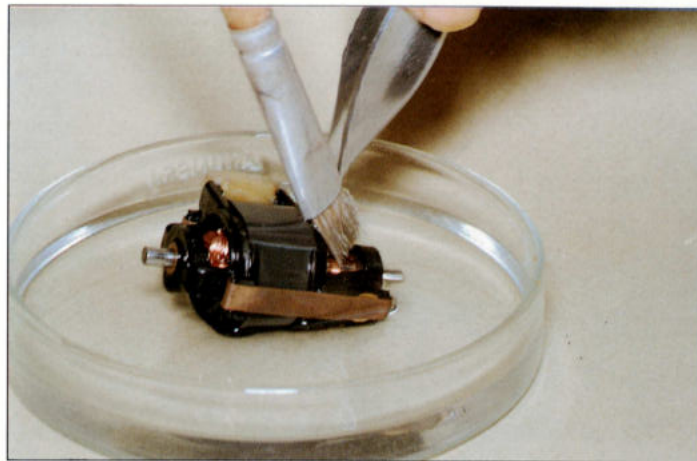


groot wordt in een bepaalde stand van de collector, is de wikkelling doorgebrand die op dat collectorsegment is aangesloten. Soms is dit het gevolg van het loslaten van één van de eerder genoemde soldeerpunten van de ankerwikkelling en is reparatie nog wel te overwegen. Meestal is deze diagnose echter voldoende reden om de motor te vervangen. Wanneer U concludeert dat de motor om een andere reden niet perfect is, geldt hetzelfde : weg met dat ding! Als de motor niet deugt, blijft het tobben met de loc.

Tenslotte noteert U nog de minimale en de maximale stroomsterkte door de motor, want die heeft U later nog nodig. De maximale stroom vindt U door de motor met de hand af te remmen bij 12 V, totdat hij **BIJNA** stilstaat. Deze waarde **mag nooit of te nimmer langdurig overschreden worden**. Niet bij het testen en ook niet bij het normale gebruik. Het is nl. de waarde waarbij de motor begint door te branden!

Nogmaals, dit hele verhaal kunt U vergeten wanneer U een micromotor in de loc ontdekt heeft. Onderhoud daarvan is overbodig, testen is veel moeilijker (want het verschil tussen uitstekend en perfect is subtiel!) en reparatie is een wan-

4. Andere types kunnen wel degelijk goed schoongemaakt worden in een bad van wasbenzine. Vooral de collector moet goed gepoetst worden en bevrijd van koolstipsel, met name in de spleten van de collector. Bij het borstelen voorzichtig zijn met de soldeerpunten van de kwetsbare dunne draadjes van de ankerwikkelingen, op foto 3 zijn die nog juist te zien.



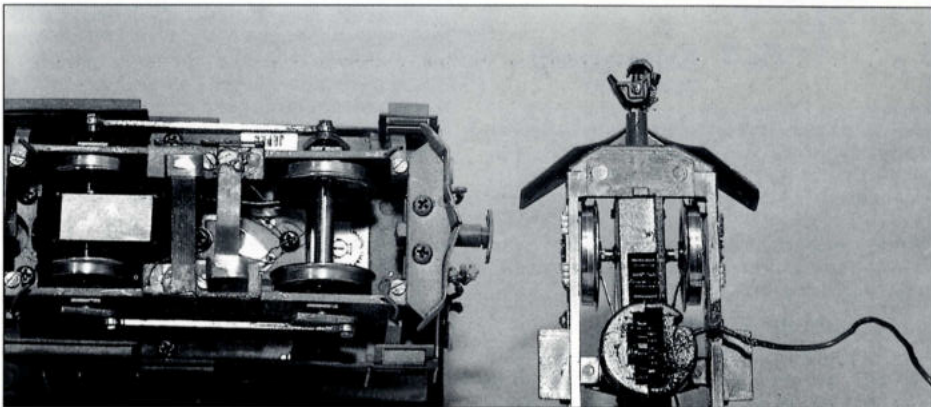
hoopspoging die tot mislukken gedoemd is.

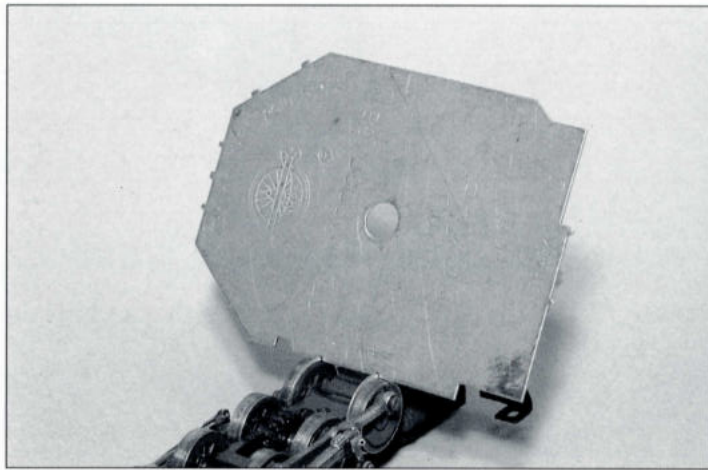
Testen van de aandrijving

Na het testen van de motor, waarbij U meteen het een en ander over zijn gedrag geleerd heeft, volgt de aandrijving. Bij veel locs is het soepel draaien van de aandrijving met de hand controleerbaar, zodra de motor met de worm verwijderd is. Uitzonderingen zijn Shays en andere „geared engines” en sommige andere locs met aangedreven draaistellen, zoals diesel- en E- locs. Wanneer er moeilijke of zware punten in de aandrijving zijn, is het van groot voordeel deze te ontdekken en te verhelpen, vóórdat de motor weer op zijn plaats zit. Het ontdekken is simpel : plaats het frame op Uw testrail en duw het langzaam vooruit en achteruit, zonder er op te drukken. De wielen moeten hierbij soepel rondraaien en ze mogen niet telkens in één bepaalde stand blijven stilstaan. Als dat wel het geval is, is er sprake van een zwaar punt of „bind”. De ernst hiervan is te beoordelen door lichte druk op het rijdende frame uit te oefenen, maar bijna altijd is het ontdekken van een bind reden genoeg om hem op te sporen en te verhelpen.

Nu is dat laatste makkelijker gezegd dan gedaan. Het is ook ondoenlijk om alle mogelijke oorzaken van een bind hier op te sommen. Belangrijk is dat U voorzichtig, precies en methodisch te werk gaat. Zonder veel geduld zal het al helemaal niet lukken, maar komaan, we gaan het gewoon proberen.

5. De sleepcontacten op de wielen zijn soms bijna niet terug te vinden, zoals bij de draaistellen van BEMO. Toch moeten ze goed schoongehouden worden, want ze zijn belangrijk voor storingsvrij rijden. De zelf aangebrachte railslepers op de FERROSUISSE Te 2/2 houden zichzelf schoon en in de normale stand van de loc zijn ze eveneens bijna niet meer te zien.

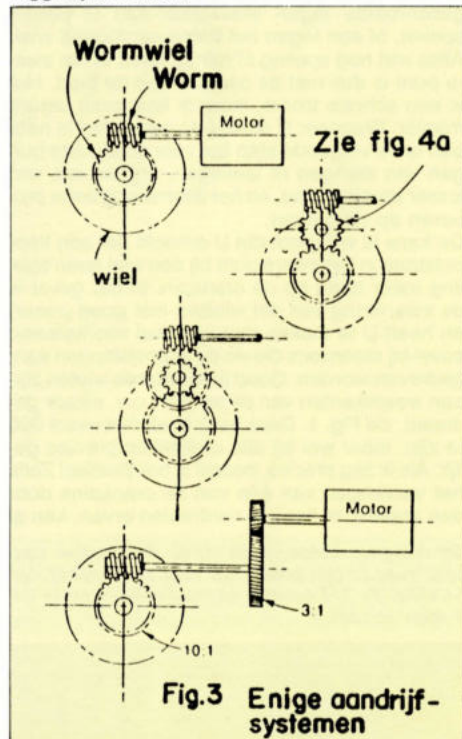




6. De juiste spoorbreedte van alle wielstellen van de loc is essentieel voor ontsporingvrij rijden. Wielstellen die gebouwd zijn volgens de RP 25 normen van de NMRA zijn eenvoudig te controleren met de NMRA STANDARDS GAUGE. Voor andere wielen is de mal ongeschikt en in dat geval kunt U de afstand tussen de wielflenzen meten met een schuifmaat. Alle foto's : Ronald Koppen

genoeg zijn om de kwartering te verknoeien. Van daar ook het belang van het noteren van de plaats van de onderdelen!!

Het verhelpen van een bind door verkeerde kwartering kan op 2 manieren. De eerste is het radicaal opnieuw kwarteren van alle wielstellen met een speciaal stuk gereedschap : de „Quarterer” (zie ook SJ 27). Hiervoor moeten alle koppel- en drijfstanden verwijderd en de wielstellen uit het frame genomen worden. Vaak ook zullen sommige wielen tijdelijk van de as genomen, iets gedraaid, en weer gemonteerd moeten worden. Deze operatie is vrij ingewikkeld en die bewaar ik liever nog even voor de laatste aflevering. De tweede manier is het verwijderen van de crankpin van het verdachte wiel, waarna gekeken wordt of bij het rijden van het frame het gat in de koppelstang gelijk loopt met het gat in het wiel, zie Fig 2. Iets verbuigen van de koppelstang of het nauwkeurig uitvlijen van het gat op de juiste plaats kan de bind opheffen, evenals het iets verdraaien van het wiel op de as. Wel oppassen, want teveel uitgevild materiaal kan niet meer teruggevild worden!



Het uit de kwartering geraakt zijn kan ook het gevolg zijn van versleten wiellagers. Wanneer één of meer assen meer dan een halve mm heen en weer bewogen kunnen worden in het horizontale of verticale vlak, is dat meestal teveel. Opheffen van de speling met heel dunne „shims” van messing of fosforbrons folie is dan de remedie, maar ook dat komt later aan de orde.

Testen van de stroomafname

Van de positieve rail moet de stroom eerst naar een wiel, dan van het wiel naar een stroomafnemer, dan van de stroomafnemer naar een kool-

borstel, van de borstel naar de collector, door de ankerwikkelingen terug naar de collector, naar de tweede koolborstel, naar een stroomafnemer, naar een wiel en tenslotte nog terug naar de negatieve rail. Onderweg zijn er meestal ook nog stekertjes, klemmetjes of contactveertjes te overwinnen en dus zijn er al snel zo'n 10 tot 12 kansen dat de stroom ergens onderbroken wordt. En dan praat ik nog niet eens over de weg van de trafo naar de rail, waar ook nog het nodige mis kan zijn. Het oplossen van problemen op dit gebied is een kwestie van kansberekening. Als het even kan moet ieder wiel meedoen in de stroomvoorziening, b.v. via een sleepcontact en alle sleepcontacten moeten ook inderdaad werken. Bij twee- of drie-assige locs is het verstandig om tevens sleepcontacten op derails te monteren. Stekers, klemmen en contactveertjes zijn op de lange duur niet te vertrouwen en ze moeten daarom overbrugd worden met een gesoldeerde draadverbinding, het liefst direct van de stroomafnemers naar de koolborstels.

Controleer de stroomdoorgang door één meten van de AVO meter op een koolborstelhouder te houden en de andere beurtelings op alle wielen die deze borstel van stroom voorzien. Buig de sleepcontacten iets naar het wiel toe, schuur ze schoon of vervang ze door nieuwe als U storingen vindt. U kunt ook een stripje fosforbrons op de oude sleepcontacten solderen, als ze te ver versleten zijn. Herhaal de procedure voor de wielen aan de andere zijde en controleer tenslotte of er geen kortsluiting aanwezig is door de weerstand over de koolborstels te meten. Deze mag klein zijn (een ohm of 10), maar niet nul! Het opsporen van een kortsluiting kan moeilijk zijn, maar er is een oefje : zet een stroom van minstens 1 A op de testrail, doe het licht uit en kijk waar het vonkt in de loc. Het klinkt knullig, maar het werkt vaak goed!

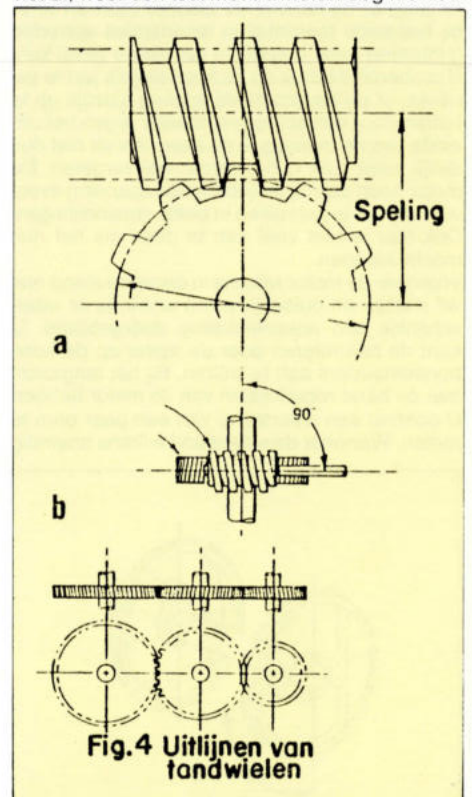
Monteren en weer testen

Na het weer monteren van de motor volgt meteen een test met de AVO meter. Hiervoor wordt de loc, nog steeds zonder bovenbouw, op een bok geplaatst of op een rollentestbank, zodanig dat de wielen vrij kunnen draaien. De aansluiting van de stroom vindt weer plaats via de meter en U draait nu de rijregelaar langzaam open, terwijl U op de meter kijkt wat er gebeurt. Als het goed is zal de meter niet veel meer dan de minimale stroomsterkte aanwijzen, of daar vrij snel naar toe gaan bij het inlopen van het mechanisme. Wanneer de meter direct in de richting van de maximale stroom gaat moet U onmiddellijk stoppen, want dan is er iets fout gemonteerd! Op dit moment kunt U ook het effect van de smering zien door tijdens het draaien de aandrijving licht te oliën. Een kleine daling van de stroomsterkte is waar U naar streeft. Niet zoveel vet en olie aanbrengen dat de stroom weer oploopt! Verder moet de naald van de meter een constante waarde aanwijzen, en niet schommelen op de maat van de ronddraaiende wielen. Dat is een teken dat er toch nog een (lichte) bind aanwezig is.

Het voortdurend beduidend hoger blijven van de stroom dan de eerder gemeten minimale waarde, kan duiden op te weinig speling tussen de tandwielen of in de wiellagers. Het meest verdacht zijn in zo'n geval de lager afdekplaat en

de worm en wormwieloverbrenging(en), als die tenminste toegepast zijn in de onderhavige loc, zie Fig. 3. Een ander zwaar punt kan een slangkoppeling zijn tussen de motoras en de as van de tandwielkast. De slang moet zodanig op de assen geschoven worden, dat er nog enige longitudinale speling van beide assen aanwezig is. Ook het slingeren van de slang en het niet goed in één lijn staan van de motor en de tandwielkast kunnen de stroomsterkte opvoeren. Bij het uitlijnen van de tandwielen, slangkoppeling en/of universele koppelingen en bij het optimaliseren van de tandwielspeling bewijst de AVO meter weer goede diensten. Verkleint of vergroot U maar eens de speling tussen worm en wormwiel bij draaiende motor. Of draait U de motor eens lichtjes heen en weer. U zult zien dat er duidelijk een optimale stand te vinden is, waarbij de stroomsterkte het laagst is. De kunst is nu om deze stand te fixeren; vaak is het leggen van een stukje papier onder de motor al voldoende.

Rommel net zo lang met de aandrijving tot de meter weer bijna de minimale stroomsterkte aanwijst, meer dan een paar mA mag het beslist niet schelen. Als laatste volgt nu nog het weer monteren van de kap of de bovenbouw en, U raadt het al, weer een test met de meter. Leg hiervoor



de loc op haar kop in de schuimrubber steun en voorzie haar van de nodige stroom via messing borsteltjes die U tegen de wielen drukt. Daarbij slaat U drie vliegen in één klap : de wielen worden al draaiende nog eens gepoetst, de stroomafname wordt nogmaals gecontroleerd en daardoor ziet U meteen of de kap nergens de aandrijving raakt. Stel tenslotte de koppelingen nog wat bij met de koppelingsmal, controleer de spoorbreedte van de wielstellen en U bent klaar voor een feest van een testrit op de baan. Aarzel niet om al Uw locs eens een flinke onderhoudsbeurt te geven. Niet alleen vergroot dat het rijplezier, maar U doet tevens ervaring op voor de moeilijker klussen van de volgende keer.

Tot dan, Ger Moes

Rectificatie Vakwerk 12

(zie Spoorweg Journaal 26)

Bij het indelen van de tekst in kolommen wil de computer wel eens eigenwijs doen : daardoor is de formule voor de berekening van de startsnelheid onherkenbaar verminkt. De juiste formule luidt :

$$\text{snelheid (in skm/h)} = \frac{3,6 \times \text{de schaal}}{\text{tijd (in seconden)}}$$

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 : MODEL TREINEN THYSSSEN 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.

• 't OUDE STATION •

Treinen en Modelbouw

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

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

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

GOEDE KORTINGREGELING

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



Le NVBS (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen) publie deux ouvrages à l'occasion du 150ème anniversaire des chemins de fer aux Pays-Bas :

150 jaar op de Rails, un numéro spécial de la brochure „Op de Rails“

Dans une série de 11 articles, des sociétaires de la NVBS décrivent différents aspects des chemins de fer aux Pays-Bas : les malles de Vlissingen, l'évolution du billet de chemin de fer et des tarifs, un voyage d'Amsterdam vers Rotterdam en 1864 et 1989.

144 pages, format : 20,7x29,7 cm. Environ 225 illustrations en couleurs et en noir et blanc, dessins et cartes en abondance. N° de commande : 41-NS, prix : 29,75 florins (tous frais compris). Langue néerlandaise.

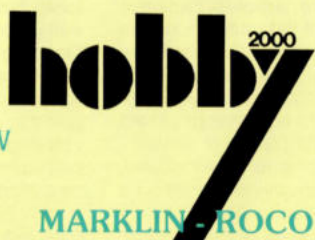
Beelden van 150 jaar Nederlandse spoor

Un livre truffé de prises de vue surprenantes dont les légendes fournissent une information très fouillée. Il retrace image par image la grande et la petite histoires des chemins de fer aux Pays-Bas. L'avant-propos a été rédigé par le président-directeur des NS, Monsieur L.F. Ploeger. 256 pages de format A4, environ 150 photos N/B et plus de 100 photos couleurs. N° de commande : 212-150, prix : 65 florins (tous frais compris).

Les livres peuvent être obtenus en versant le montant dû sur le compte postal 9080 du „Documentatiebureau NVBS-Leiden“ sans oublier de mentionner le n° de commande. Les livres seront disponibles dès le 1er juillet 89.

**LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW**

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



G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

NIEUW Symoba Kortkoppelmecaniek

- Eenvoudige montage in bestaande wagons en rijtuigen 2-3 of 4 assig
- Voor elk HO systeem
- Geschikt voor elke NEM-koppeling

Vraag Uw winkelier ook naar de andere Symoba artikelen o.a.

- Front verlichting met LED's
- Ramen sets voor treinstellen
- Snelheidsbeperking module

Dingeldeinstaat 16
7621 XJ Borne
Telefoon: 074 864044

Vertegenwoordigd voor Nederland

schmidt electronic / systeme
ingenieurbüro

SYSTEME
LAUER

SOFTWARE
HARDWARE

Modelleisenbahnen
Modèles de chemins
de fer

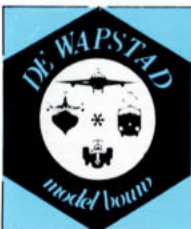
GEORG BROCKMANN, Replica onderdelen

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



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 modelspoorwagons.

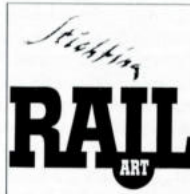
woe 13-18uur
vrij 13-21uur

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., en heeft honderden video- en geluidsbanden in voorraad, die U zonder verzendkosten/invoerrechten e.d. 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 gireren naar:
Stichting Rail Art, Postbus 11219, 2301 EE Leiden/NL.
Tel. 071 - 126796, gironr. 5226117 I.n.v. Rail Art te Leiden.
N.B. Bezoek onze stand op de grote NS-150 Jubileumtentoonstelling „TREINEN DOOR DE TIJD“ in de Julianahal van de Utrechtse Jaarbeurs, van 22 juni t/m 6 augustus!!

Bestel nu de exclusieve, in gelimiteerde oplage verschenen NS-150 jubileumgeluidscassette van RAILSOUND met negentig minuten historische, nooit eerder uitgebrachte geluidsoptnames van o.a. stoomserie 3700, 6100, 4300, 7700 en 8800 in de vijftig jaren en vele types E- en DE-materiaal tot heden, door FI 27,50 over te maken op bovenstaand gironummer, onder vermelding „NS-150/RAIL SOUND“. Doe het nu, want OP = OP!!





Van de „VESUVIO” tot de „PENDOLINO” : 150 jaar geschiedenis van het spoor in Italië

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog vormden 3 series de trots van de FS en koren op de molen van de fascistische propaganda. Op de eerste plaats waren daar de imposante E-locs van de serie E 428. Met hun asindeling 2'BO'BO'2' vertoonden zij enige overeenkomsten met stoomlocomotieven; zo waren de draaistellen en was de diameter van de aangedreven wielen afgeleid van de „Pacific” Gr 691. Ze werden tussen '34 en '39 in gebruik genomen en hadden een vermogen van 2800 kW wat een topsnelheid van 150 km per uur mogelijk maakte, die naderhand overigens tot 130 werd teruggebracht. Deze kenmerken verhieven hen in de adelstand van het treinendom der „Rapiti e Diritissimi”.

Voorts waren er de elektrische treinstellen (eletrotreni) van de serie ETR 200 (later 220 en 240). Deze bestonden uit drie onlosmakelijk met elkaar verbonden bakken die op vier draaistellen rustten. Ze waren voorzien van een keuken die het mogelijk maakte de reizigers op hun plaats te bedienen en waren air-conditioned; ze bevatten uitsluitend eerste-klas en deze treinen verzorgden snelle verbindingen tussen de voornaamste steden van Italië.

Eén van deze treinstellen vestigde in 1939 tussen Milaan en Bologna een snelheidsrecord van 203 km/h, als gevolg waarvan het een plaats kreeg op de wereldtentoonstelling van New York. De derde trots van de FS was een nieuwe generatie lichte en snelle dieselmotorwagens die aanvankelijk op benzine reden maar later op diesel. Het verschijnen van deze treinen op de rails hing samen met de groei van het individuele autovervoer. Tot aan de Eerste Wereldoorlog verzorgde de trein in Italië, evenals in alle andere landen van Europa, vrijwel al het goederen- en personenvervoer. Tijdens die oorlog werd de inwendige verbrandingsmotor in toenemende mate voor militaire voertuigen gebruikt en de resultaten van die tests waren na de oorlog snel terug te vinden in het wegtransport. Tijdens de „Belle Époque” konden slechts enkele geprivilegieerden zich de aanschaf van een automobiel permitteren, maar de trein begon al stevige concurrentie te ondervinden van vrachtwagens en autobussen.

De secundaire spoorlijnen werden hier het eerst het slachtoffer van. Hier reden langzame treinen getrokken door bewerkelijke, arbeidsintensieve stoomlocomotieven die veel tijd verloren deden gaan door de noodzakelijke manoeuvres in kopschakelingen. Met de lichte aerodynamische Aln 56/556 konden de FS deze toestand aanzienlijk verbeteren. De kenmerken van dit type waren: meer comfort (ook de derde klas had hier gevulde zetels i.p.v. houten banken); hogere topsnelheid, die gemakkelijk de 130 km/h overschreed (i.t.t. de Gr 625 die niet verder kwam dan 75 tot 80 km/h); beter acceleratievermogen; geringere belasting per as, wat vooral op de secundaire lijnen die wat dat betreft niet zoveel konden hebben, goed uitkwam; overal inzetbaar (zowel als snel- als als stoptrein); door de aanwezigheid van verbeterde bestuurderscabines aan weerszijden konden ze gemakkelijk kop maken.

Ze werden „Littorina” genoemd naar de „fascio littorio”, het symbool van de fascistische partij. Het schijnt dat onder het regime van deze partij de treinen altijd op tijd reden, maar wat in ieder geval als een paal boven water staat is dat „dankzij” de moord- en destructiezin van de fascistten, welke uitmondde in een aanvalsoorlog, geheel Italië op achterstand werd gezet.

Dit was het resultaat van deze waanzin: verwoest werden 7074 km spoorlijn, 103 km brug, 64 km aan tunnels, 5000 km bovenleiding, 79.000 km aan electriciteits- en telefoonkabels en 4735 stations- en andere gebouwen. 2123 stoomlocomotieven en 388 elektrische locomotieven (60% van het goederenmaterieel en 50% van het reizigersmaterieel) werden verwoest of verdwenen (sommige werden teruggevonden in Duitsland, Oostenrijk, Joegoslavië, Tsjecho-Slowakije, Roemenië, Griekenland en zelfs in de Sovjet-Unie). Het belangrijkste was natuurlijk het menselijk leed en verlies aan mensenlevens, maar daar verder op ingaan betekent buiten het raam van dit artikel geraken. Toch mag niet onvermeld blijven dat het spoorwegpersoneel, dat voor het merendeel anti-fascistisch was, grote moed heeft getoond door niet alleen passief verzet maar ook sabotage te plegen.

Na de oorlog wordt Italië voor het eerst in haar bestaan een democratie en men gaat hard aan

1. De ETR 300 „SETTEBELLO”: al verscheidene decennia de bloem van de Italiaanse spoorwegen (Rome, oktober '80). Foto: P. Casini

de slag voor de wederopbouw, de spoorwegen daar uiteraard bij inbegrepen. Deze periode duurt tot het begin van de jaren zestig. Sommige lijnen en trajecten worden door de FS verbeterd, andere die teveel schade hebben opgelopen, zoals het schitterende traject Limone - Ventimiglia (echter heropend in oktober 1979) worden opgeheven.

Stoomtractie verliest meer en meer terrein vanwege de komst van diesel-electrische locomotieven van gemiddeld vermogen (D 341 1030 kW 110 km/h, D 342 1250 kW 120 km/h, D 345 990 kW 130 km/h, D 443 1400 kW 130 km/h, D 445 1560 kW 130 km/h). De drie-fasenstroom lijnen worden beetje bij beetje omgebouwd en geschikt gemaakt voor 3kV gelijkstroom, omdat de FS af wil van de problemen die worden veroorzaakt door het gebruik van twee verschillende elektrische systemen op hetzelfde spoorweginet. Deze aanpassing wordt voltooid in 1972-'73.

Dit is trouwens niet een van de meest rooskleurige periodes uit de geschiedenis van de Italiaanse spoorwegen. De hoogconjunctuur van de jaren zestig zorgt voor een explosieve groei van het aantal auto's en vrachtwagens en ook Italië wordt in hoog tempo geasfalteerd. Vooral in het wegtransport wordt veel geïnvesteerd.

Volgens velen was het het beste om de spoorwegen maar helemaal op te heffen om zo de expansie van de auto, in feite het meest gevaarlijke middel van vervoer, carte blanche te geven. Maar gelukkig zijn dezelfde mensen die dertig jaar geleden de trein voorgoed wilden uitrangere van mening veranderd vanwege de ravages die de heilige koe heeft aangericht: files, verstopte binnensteden, duizenden slachtoffers en een galopperende milieuvervuiling.

Ook „de politiek” heeft het spoor de afgelopen decennia in met name Italië bepaald geen goed gedaan. Verscheidene verstrekende beslissingen zijn genomen door lieden die op het pluche van een regeringszetel terecht waren gekomen niet vanwege hun terzake kundigheid, maar puur en alleen maar omdat ze verstokte partijgangers waren die nodig eens moesten worden beloond met een belangrijke post. Op deze manier dienen enkele „onbegrijpelijke” beslissingen te worden begrepen. Gelukkig heeft er in alle periodes en op alle niveau's altijd spoorwegpersoneel bestaan met voldoende hart voor de zaak om de Italiaanse spoorwegen te helpen bij deze „doortocht door de woestijn”.

Italië was één van de zes oprichters van de Europese Gemeenschap en de FS sloot zich al snel aan bij verschillende Europese organisaties als INTERFRIGO, TRANS-EUROP-EXPRESS, POOL TEN WL (van UIC en EUROP maakte FS al voor de tweede wereldoorlog deel uit).

Afgezien van een korte periode van samenwerking met de Engels-Amerikaanse PULLMAN CAR COMPANY hebben de FS hun slaap- en restauratierijtuigen altijd uitbesteed aan de CIWL. Het symbool bij uitstap van het herstel van de FS wordt gevormd door de elektrische treinstellen ETR 300, die „Settebello” worden genoemd naar een in Italië bijzonder populair kaartspel. Deze „elettotreni” werden spoedig een ware legende. Maar voor de meeste Italianen was de trein vooral dat trage, lange, oncomfortabele ding dat hen van het zuiden naar de industrieën in het noorden van Italië, of verder door naar Zwitserland, Frankrijk, Duitsland of België vervoerde. Aan het eind van de „Golden Sixties” waren het bij uitstek die treinen die het „visitekaartje” van de FS vormden, geplaagd als zij was door de politieke desinteresse en het gebrek aan investeringen. Er moest hoognodig wat gebeuren want het Italiaanse spoorweginet was de „Assepoester” van Europa geworden.

Maar ook nu waren er weer mensen die geloofden in de toekomst van het spoor en die daar

2. De FS van vandaag met de PENDOLINO (op de achtergrond) en van morgen met het prototype van de toekomstige hoge snelheidstrein, de ETR 500.

Foto : Die Bahn

voor enthousiast aan de slag wilden gaan. En zo brak een tijdperk van nieuwe hoop aan en ging er een groot aantal nieuwe projecten van start, waaronder de uitbreiding van het automatische blokseinsysteem, de reconstructie en automatisering van de rangeerstations (Domodossola, Turijn, Milaan) en de verdubbeling en electrificatie van vele lijnen. Het opmerkelijkst project - dat vanwege tien jaar vertraging trouwens nog steeds niet helemaal af is - is de nieuwe „Direttissima“ Florence - Rome, de eerste echte hoge snelheidslijn in Italië waar dagelijks IC/EC met 200 km per uur overheen razen en de „Pendolino“ zelfs met 250 km per uur.

De oude „ruggegraat“ (Milaan - Bologna) - Florence - Rome - (Napels - Reggio Calabria) was al overbelast en bovendien kon daar op veel plaatsen niet harder dan 90 km per uur worden gereden. Daarom nam FS een radicaal besluit : er moest een compleet nieuwe slagader komen met een minimale boogradius van 3000 meter en hellingen van maximaal 8°/00. De oude lijn dient nu voor goederenvervoer, stoptreinen en speciale treinen, de nieuwe lijn voor de rest. Verbindingen tussen de oude en de nieuwe lijn maken het mogelijk om treinen van de ene op de andere lijn te brengen, ook in het geval van werkzaamheden aan één van beide.

In tegenstelling nl. tot bv. de TGV-SUD-EST is deze nieuwe lijn en zijn die welke nog volgen, bestemd voor treinen met verschillende maximum snelheden en ook voor zowel getrokken materieel als voor treinstellen. Het aantal kunstwerken is enorm, tunnels en viaducten (waarvan één 5 km lang). Voorts is de afstand tussen de sporen vergroot zodat treinen uit tegenovergestelde richtingen elkaar gemakkelijker op hoge snelheid kunnen passeren. Wat de bovenleiding betreft is niet langer alleen de contactdraad gespannen m.b.v. contragewicht maar ook het dragende draad. Dit was noodzakelijk i.v.m. de verhoogde snelheid.

Men spreekt zelfs over een project om de spanning te verhogen tot 6 of 12 kV op de (toekomstige) lijnen om de afstand tussen de stroomtoevoerinstallaties te verhogen. De seinen kunnen ook in de bestuurderscabine afgelezen worden. De machinist (de besturing bij de FS wordt gedaan door 2 mensen) van een modern inter-city weet met een snelheid van 200 km per uur dankzij dit systeem elk ogenblik welk signaal zich 3000 meter voor hem bevindt. Dit alles zou niet mogelijk zijn geweest als FS niet tegelijk met de infra-structuur had bestudeerd en uitgewerkt welke locomotieven deze prestaties zouden kunnen leveren, vaak i.s.m. de FS-privé-partners, FIAT-Savigliano, TIBB, MARELLI, ANSALDO, BRED A etc.

Terug naar 1967. In dat jaar verschenen de vijf prototypes van de „cavalerie“ van hoge snelheden van vandaag de dag (electrische treinstellen uitgezonderd) de BO'BO' E 444. Ten gevolge van een wedstrijd wordt de officiële bijnaam „TARTARUGA“ (schilpad), dit in tegengestelling met hun aanleg voor snelheden. Met een gewicht van 78 ton bereiken ze een 180 km per uur en ontwikkelen een vermogen van 3600 kW. Na vier jaar besteld de FS, dankzij ervaringen met de prototypes, de machines van de 2e serie met een aerodynamisch profiel en nog betere prestaties : een vermogen van 4480 kW en een maximale snelheid van 200 km per uur voor een massa van 80 ton.

De 112 eenheden van de serie waarborgen dagelijks de voortbeweging van de beste Euro-city en inter-city treinen.

De moderne tractie bij de FS begon in 1959 met de indiensttreding van de F 646 van de eerste serie. De moderne elektrische locomotieven van de FS maken hun entree in deze volgorde :



Serie E 645 I, Bo'Bo'Bo', 1959 t/m 60, 4320 kW, 110 km/u, 112t.

Serie E 645 II, Bo'Bo'Bo', 1963 t/m 65, 4320 kW, 120 km/u, 112t.

Serie E 646 I, Bo'Bo'Bo', 1959 t/m 60, 4320 kW, 140 km/u, 110t.

Serie E 646 II, Bo'Bo'Bo', 1961 t/m 67, 4320 kW, 145 km/u, 110t.

Serie E 444 I, Bo'Bo', 1967 t/m 68, 3600 kW, 180 km/u, 78t.

Serie E 444 II, Bo'Bo', 1970 t/m 74, 4480 kW, 200 km/u, 80t.

Serie E 656Bo'Bo'Bo', 1975 t/m 89, 4800 kW, 160 km/u, 120t.

Serie E 632B'B'B', 1989 in c. , 4710 kW, 160 km/u, 103t.

Serie E 633B'B'B', 1979 in c. , 4710 kW, 130 km/u, 103t.

De indeling van de FS locs is als volgt : het eerste cijfer staat voor het aantal aangedreven assen. Het tweede voor de rangorde van ontwerp, het derde cijfer voor het totale aantal assen. Maar om redenen van classificatie van de loc volgen de 2e en 3e cijfers niet altijd de regels van de logica, bv. de serie E 646 verschilt alleen van de E 645 wat betreft de overbrenging en het betekent niet dat ze 5-assig is, ze is 6-assig zoals de eerste.

Het aanzien van de Italiaanse spoorwegen van de jaren '70 bood een mengeling van het rollend materieel dat deels versleten was en deels bestond uit nieuwe rijkstrijken. Het reizigersmaterieel is als eerste verjongd met ongeveer 3000 rijkstrijken, type UIC X (met Duitse invloed) gevolgd door zeer geslaagde TEE rijkstrijken, „Grand Confort“. De FS heeft geleidelijk de klassieke rijkstrijken, bv. de blauwe restauratiewagens van de CIWL vervangen door comfortabele nieuwe WR „Grand Confort“, aangepast aan de 200 km per uur.

Voor de nachtelijke reizen zijn de wagon lits van de CIWL, die aan het eind van hun carrière waren, vervangen door twee types WL : de „MU“ en de „T2S“ waarvan een gedeelte is ingedeeld in het internationale POOL-TEN WL park. De belangrijkste inspanning werd gericht op het massa transport rond de grote steden.

Binnen enkele jaren werden de sterk verouderde rijkstrijken uit de jaren '40 en '50 vervangen door moderner materieel. Vanaf 1979 deden trek-duw treinen met dubbeldekken hun intrede die onder franse licentie waren gebouwd. Gezien de ingebruikname van lage perrons in Italië beschikt de FS over een groot aantal rijkstrijken met verlaagd centraal balkon om het in- en uitstappen voor passagiers te vergemakkelijken. Voor de halflange

afstand (300-400 km) hebben twee andere grote rijkstrijkfamilies hun intrede gedaan met als doel het oude materieel dat vaak een allegaartje was, te vervangen. De typisch Italiaanse spoorwegkleuren, gedomineerd door bruin en de kleur „Isabelle“ (zeer op prijs gesteld door de een, verafschuwd door de ander), hebben in zeer korte tijd plaats gemaakt voor een veelzijdigheid van uitvoeringen in niet onopmerkelijke kleuren. Deze zijn mooier dan de doodse leesteenkleurige uitvoeringen van de jaren 60 en 70, die prima pasten in de periode van stilstand die de FS toen doormaakte. Deze nieuwe kleuren vertegenwoordigen de nieuwe bedrijfsvoering van de Italiaanse spoorwegen.

Er is so-wie-so veel veranderd bij de FS dat van een staatsbedrijf is veranderd in een autonoom bedrijf. Dit heeft al z'n vruchten afgeworpen voor wat betreft een commerciële en realistische bedrijfsvoering; sindsdien beziet men de toekomst met vertrouwen.

Deze toekomst is al begonnen en heet TRES voor goederenvervoer en PENDOLINO en ETR 500 voor de hoge snelheidstreinen met een uurdienst. Het Italië van de boordevolle treinen met emigranten en met vaak urenlange vertragingen of avontuurlijke tochten dat we kennen uit de films van De Sica, Visconti of Fellini is aan het verdwijnen.

De ervaring en de techniek van de Italiaanse spoorwegen worden langzamerhand op waarde geschat door de Europese partners; neem bv. de beslissing van de DB om 10 dieselmotorwagens te laten bouwen van de serie VT 638, afgeleid van PENDOLINO treinstellen met hellende bakken of de honderden FIAT-draaistellen die in de 500 rijkstrijken Europese standaard UIC Z1 zijn verwerkt (ook wel „Eurofima“ geheten), evenals de talrijke hiervan afgeleide series zoals de Belgische 110.

De dynamische en competitieve mentaliteit die de F.S. en de Italiaanse spoorwegen op 't ogenblik beziet, heeft ervoor gezorgd dat 't spoor op Sardinië is geëlectriceerd met 25 kV (50 Hz). Deze lijnen doen daar hun voordeel met hun territoriale isolement van Sardinië. Dit moet het grote voorbeeld van Italiaans kunnen worden op dit gebied.

In 1988 verschenen de twee eerste Italiaanse locomotieven die geschikt zijn voor monofase wisselstroom. Het gaat hier in feite om twee uitvoeringen van dezelfde loc.

Serie E 791 Bo'Bo', 1988 in c. , 3400 kW, 140 km per uur, 86t.

Serie E 492 Bo'Bo', 1988 in c. , 3400 kW, 160 km per uur, 86t.



3. De E 656 maakt deel uit van de sterkste serie Italiaanse locomotieven.

Foto : Paolo Della Bona



De elektrische voortbeweging op 3kV gaat een verandering tegemoet met de levering van de locomotieven die zijn uitgerust met drie-fasen asynchrone motoren. De terugkeer van het drie-fasen-systeem bij de FS dus, maar onder een andere vorm en vooral dank zij de geboekte vooruitgang op het gebied van elektronisch vermogen.

De 5 prototypes van de nieuwe E 402 serie hebben in de lente '88 een start gemaakt met tests en behaalden goede resultaten. De locomotieven van de serie hebben een vermogen van 6000 kW dat hen in staat stelt een trein van 750 ton op sleeptouw te nemen bij een snelheid van 220 km per uur.

1989 zal ook het jaar worden waarin de prototypes van de E 453 en de E 454 hun opwachting zullen maken. Deze locomotieven liggen wat betreft het ontwerp dicht in de buurt van de E 402 maar hebben een geringer vermogen en zijn bestemd voor omkeerbare treinen. Ze hebben als bijzonderheid dat één van de twee cabines is voorzien van vouwbalgen om een verbinding te hebben met de rijtuigen. Bovendien vormen twee van deze locs gekoppeld aan de „platte” kant, indien nodig een dubbele machine met grote trekkracht : „De toekomst is al begonnen”.

Deze slogan van de FS is bewaarheid geworden, want elke dag verbindt de ETR 450 (direkte afstammeling van het prototype ETR 401 van PENDOLINO) Milaan en Rome in 3 uur 58 minuten. Meer treinstellen van acht bakken zijn geleverd en andere zullen volgen. De PENDOLINO zal 't laatste belangrijke snelle elektrische treinstel van zijn generatie zijn want de opvolger heeft z'n mooie neus al getoond in de vorm van de ETR 500.

Toekomstige treinstellen, speciaal vervaardigd voor hoge snelheden (tot 300 km per uur) zullen bestaan uit een serie rijtuigen begeleid door twee motorwagens, overeenkomstig de Franse TGV en de Duitse ICE.

Wat betreft de spoorwegen wordt Europa steeds meer één en samenwerking, gezien de andere vormen van transport, zal wel moeten.

1992 wordt met enige vrees afgewacht, maar ook met hoop op een hernieuwde betekenis van de trein en Italië zal aanwezig zijn op dit Europese rendez-vous. In dit mooie plaatje bestaat een bijna paradoxale wanklank. De „grand-confort” rijtuigen van de IC/EC treinen pronken vanaf dit jaar met logo's voor het wereldkampioenschap voetballen dat in 1990 in Italië gehouden zal worden. Dit roept wel de vraag op waar de logo's van de 150-jaar-spoorwegen blijven. Het is geen geheim dat de belangrijkste zorg voor de Italianen de „calcio” is, net zoals de miljoenen die de FS op dit gebied spendeert niet geheim zijn. Maar spoorwegmanifestaties en jubileumpro-





6. Een E 444 van de tweede bouwserie, een TARTARUGA. Dit waren de eerste moderne locomotieven van de FS geschikt voor 200 km per uur. Op de foto trekt een E 444 079 zijn toekomstige vervanger : het prototype E 402. Foto : Giorgio Strini

7. Wij hebben 't nog maar weinig gehad over dieseltractie in Italië. Zie hier een vertegenwoordiger van de serie D 445. (Brennero, 24-06-'87). Foto : E. Mattiolo

4. Het prototype van de PENDOLINO, de ETR 401, hier onderweg voor z'n dienst Rome - Foligno - Ancona (Rome, september '80) Foto : P. Casini

5. De eerste treinen van de serie ETR 450 PENDOLINO rijden op het traject Milaan - Rome. Zij zijn bedoeld voor kruissnelheden van 200 km per uur (Modena, 29-05-'88). Foto : Paolo Della Bona



gramma's horen ook thuis bij de spoorweggeschiedenis (waar men niet echt trots op is). Denk aan het begin van dit artikel, waar we hebben gezien dat het ontstaan van de Italiaanse spoorwegen iets paradoxaals had en met verbazing zie je dan een starre, ongeïnteresseerde houding van een bestuur dat niks ziet in een jubileum ter afsluiting van 150 jaar spoorwegcultuur. De voorbeelden van Duitsland, Oostenrijk en Nederland hebben de Italiaanse bestuurders niet weten te inspireren tot een afspraak met de geschiedenis.

Paolo Casini



Abonneert U!!!

en ontvang een goederenwagon cadeau. U heeft de keuze tussen een NMBS- of een NS-model. Wat moet U doen?

U kunt een abonnement bestellen door ons de bijgesloten abonnement-bestelkaart te retourneren of door ons een briefkaart te sturen of door telefonisch contact met ons op te nemen (087 - 74.39.24), 's morgens van 10 tot 11 uur.

De prijs van een abonnement bedraagt FL 125,- / BF 2310,- (incl. portokosten).

Het nemen van een abonnement heeft enkele voordelen : U heeft Spoorweg Journaal reeds 2 dagen in Uw bezit alvorens de verkoop in de winkels van start gaat, U krijgt Uw exemplaar thuis bezorgd en bovendien hoeft U geen enkel nummer te missen (zelfs gedurende Uw vakantie).

Abonneer een vriend!!!

en win een gratis reis op een museumlijn in België of Nederland.

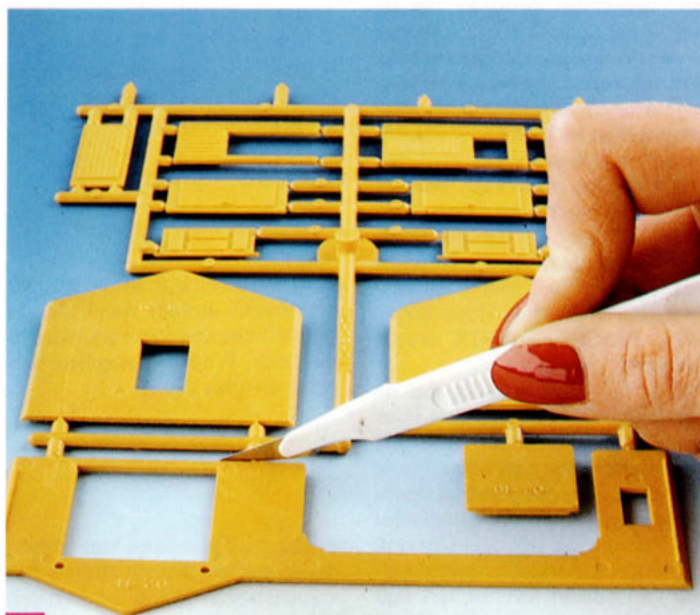
UW VRIEND zal, zoals elke nieuwe abonnee, een NS- of NMBS goederenwagon (naar keuze) cadeau krijgen. Om misverstanden te voorkomen accepteren wij alleen de „introducé-abonnementkaarten die zowel door U als door Uw vriend ondertekend zijn. (Zie ook de inschrijvingsvoorwaarden die vermeld zijn op de bestelkaart).

Huisjes bouwen

...is een van de meest geliefde bezigheden van de liefhebbers van modelspoorwegen. Het aantal huizenbouwers kon in de toekomst best nog wel eens flink gaan toenemen. De modelbouw industrie heeft namelijk ingezien dat er naast de markt voor de grote en exact op de juiste schaal gebouwde fabrieks- en andere gebouwen ook een markt bestaat voor het kleine. Daarbij liggen de voorbeelden vaak onder handbereik. Op tamelijk korte afstand van de fabriek van POLA staat het voorbeeld van het oude station van Rothhausen in Unterfranken in Beieren. Al lang zonder rails, dat wel. Juist dat bouw pakket behoort tot de nieuwe trend van de modelbouw pakketten. Voor een lage prijs biedt deze fabrikant uit Rothhausen een stationsgebouw in schaal H0 aan, waarbij de prijs, pasnauwkeurig-



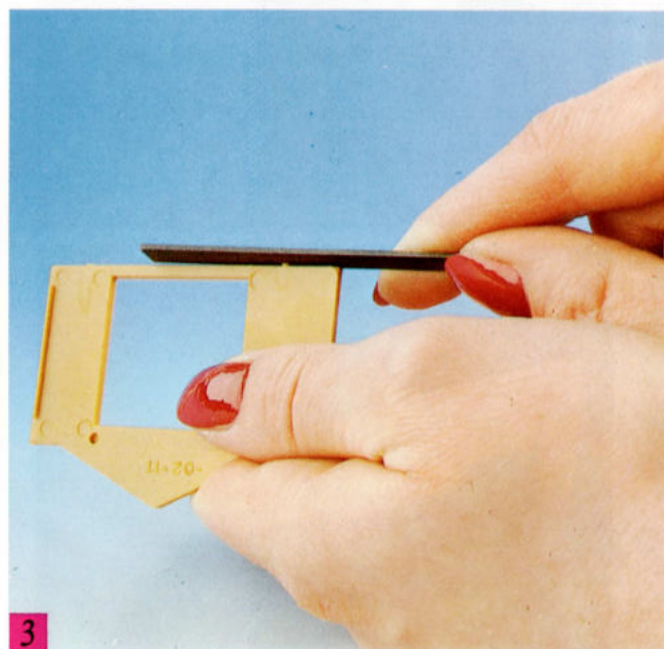
1



2

1. Prachtig H0-model van een Beiers lokaalspoor station. Het station van Rothhausen van POLA.

2. Om de onderdelen los te maken is een scherp knutselmes of een scalpel het meest geschikt. Brute kracht is uit den boze. Meerdere zachte sneden voeren eerder tot het gewenste doel dan grote kracht.



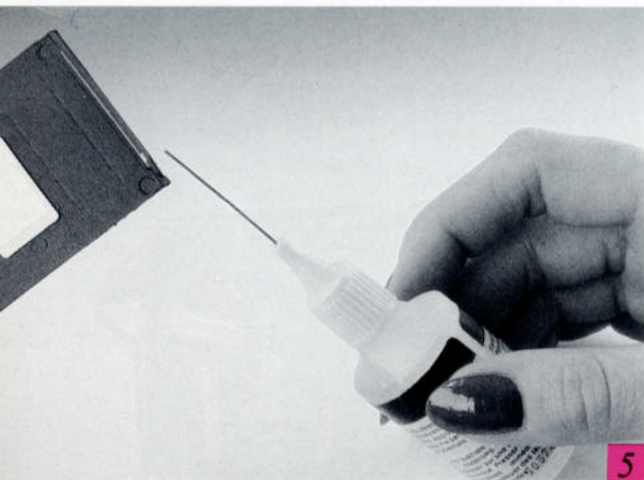
3

3. Alle braampjes moeten zorgvuldig worden verwijderd. Dit is een van de meest elementaire grondslagen voor het succes van een model. Degene die dit niet doet, zal meestal scheve wanden overhouden.

4. De glans van kunststof is veelal storend. Vooral bij bouwdeelen welke in werkelijkheid uit hout bestaan. Advies: spuiten met donkerbruine verf.



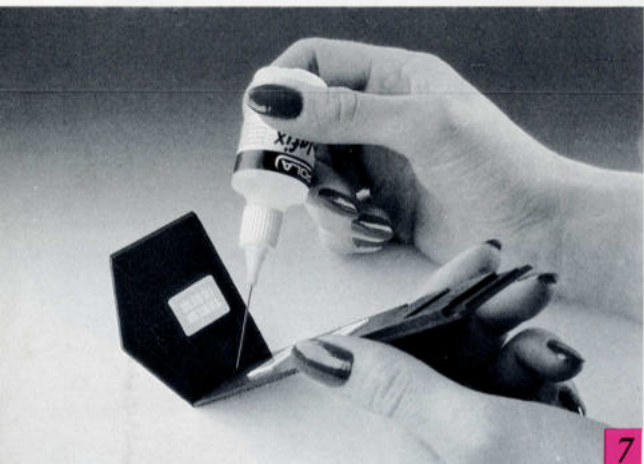
4



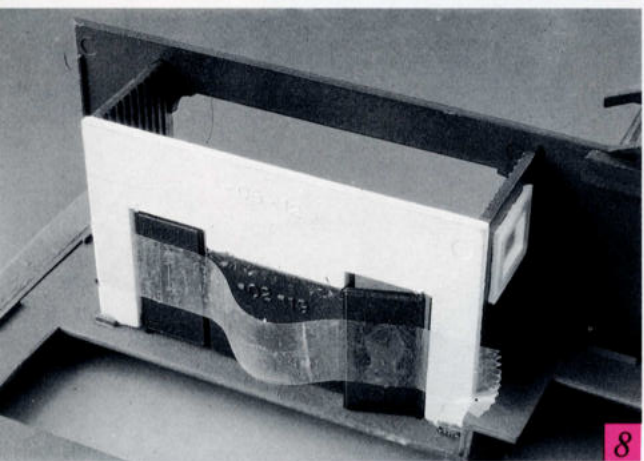
5



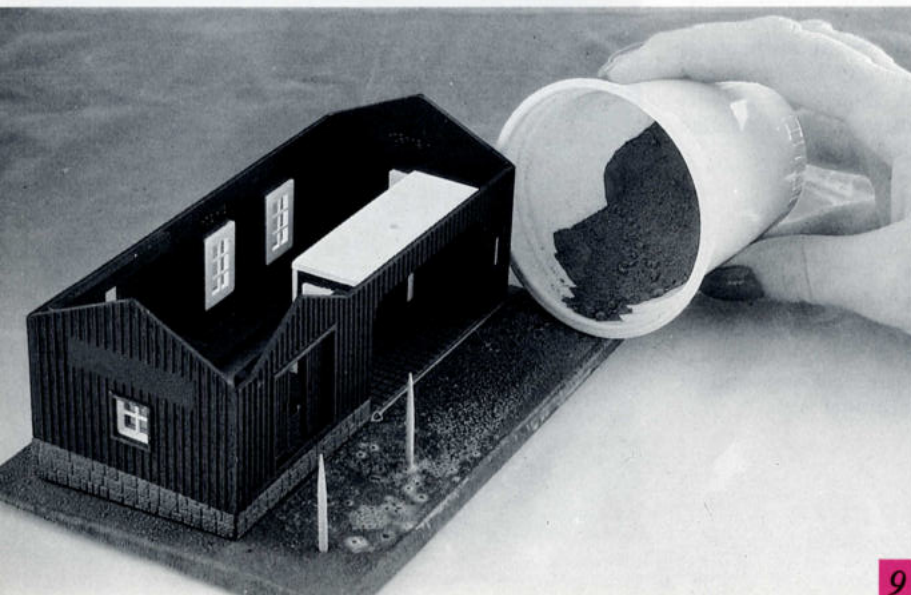
6



7



8



9

heid, schaalnauwkeurigheid en eenvoudige montage ons even enthousiast maken als de keuze van het voorbeeld. Dergelijke gebouwen bevinden zich ook vandaag de dag nog met dozijnen langs de spoorwegen in Beieren.

De firma POLA heeft hiermee een universeel produkt op de markt gebracht. Dit stationnetje is voor een beginnend modelbouwer vanwege de eenvoudige montage net zo aantrekkelijk als voor een ervaren rot in het vak vanwege het origineel. Verder biedt het een passende entourage voor al die liefhebbers van de modelspoorwegen welke inmiddels zijn overgegaan tot de aanschaf van de typisch Beierse „Glas-kasten“, zoals deze door BRAWA, ROCO en TRIX wordt geleverd.

Het is dus geen wonder dat de keuze van een bouw pakket voor demonstratie doeleinden voor het geven van enige tips betreffende het in elkaar zetten van bouw pakketten spontaan op dit model viel. Natuurlijk zijn deze tips ook op andere kunststof bouw pakketten van andere leveranciers van toepassing.

W. Kosak

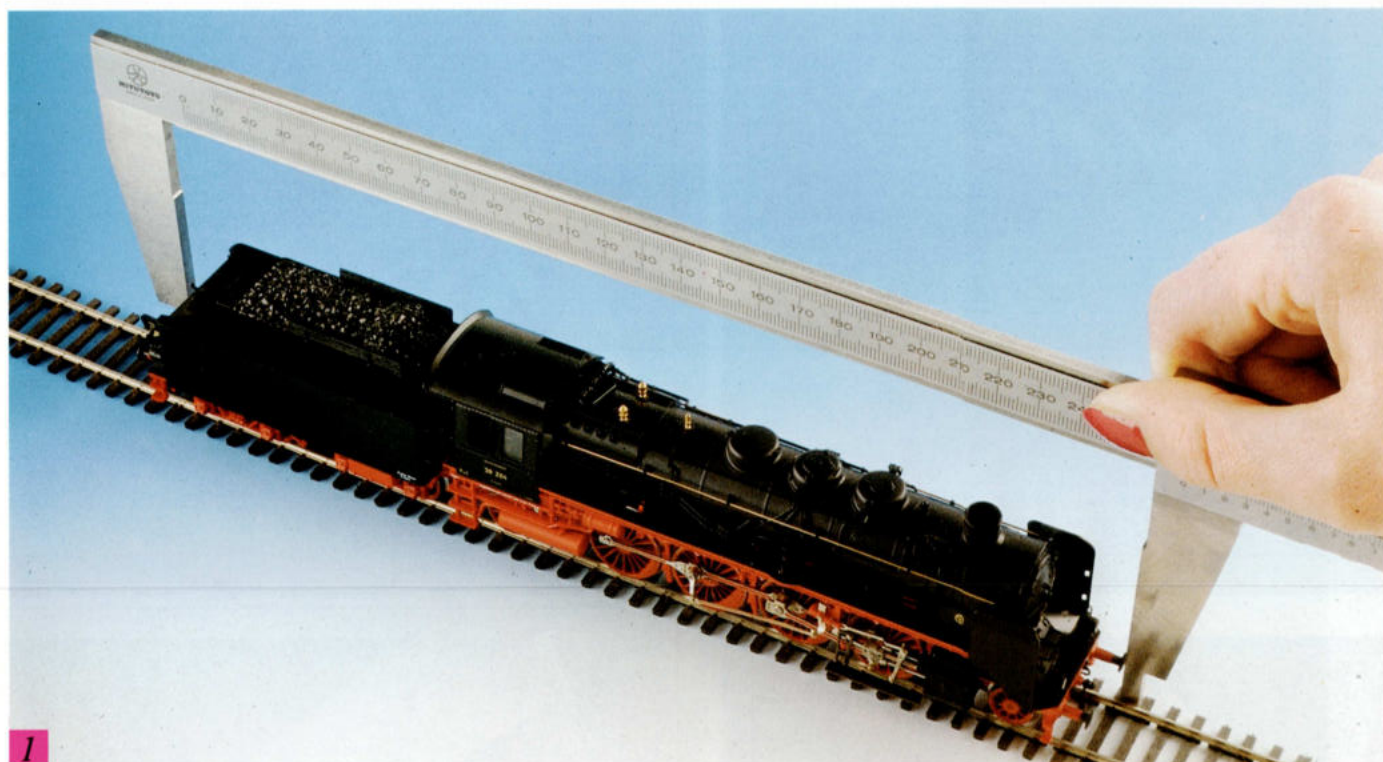
5. Pas op voor knoeiwerk. Om tijdens het samenvoegen van twee bouw delen het uittreden van de lijm te voorkomen, wordt in de eerste instantie alleen boven en onder een klein druppeltje lijm aangebracht.

6. Daarna moeten de onderdelen in een rechte hoek worden samengevoegd en vastgezet.

7. Wanneer de lijm droog is moet vervolgens de hele naad aan de binnenkant nog van lijm worden voorzien. Waarna het geheel kan gaan drogen.

8. Een stuk plakband kan verhinderen dat de deuren tijdens het samenvoegen van de onderdelen er uit vallen.

9. Wanneer het stationsgebouw op echte grond staat, komt het direct een stuk realistischer over. De bodemplaat wordt ingesmeerd met een mengsel van witte lijm, water en een paar druppels afwasmiddel. Fijngemalen grond erover en laten drogen. Los materiaal er af kloppen. Klaar is Kees! *Alle foto's : W. Kosak*



1

Maat voeren

Op het heilig oog...

...is een veel gehanteerde norm tijdens het knutselen als vrijetijdsbesteding, wanneer het niet op een paar tienden van een millimeter aan komt of het resultaat gezien mag worden. Bij de modelspoorwegbouw is dit echter een verkeerde gedachte. Vooral het werken aan lokomotieven, rijtuigen, wagens en gebouwen vereist meestal een secuur meten. Meestal maakt een fraktie van een millimeter al een aanmerkelijk onderscheid tussen het perfect rijden van een model danwel de steeds weer terugkerende ergernis bij een ontsporing op steeds weer hetzelfde punt.

De wielafstand nameten luidt dan meestal het eerste advies, waarmee bedoeld wordt de afstand tussen de beide wielen op een as. Degene die op zo'n moment met het blote oog vaststelt dat er een afwijking van 0,2 mm ten opzichte van de NEM-norm (Normen van Europese Modelspoorfabrikanten) van 14,3 mm bestaat, kan onmiddellijk solliciteren naar een baan bij de eindcontrole van een van de grotere fabrikanten van modelspoorwagons. Minder begaafden zullen het moeten doen met een schuifmaat. Dit stuk gereedschap is het meest voor de hand liggende, wanneer het gaat om meten met een nauwkeurigheid van 0,1 of 0,2 mm. In tegenstelling tot anders luiden-

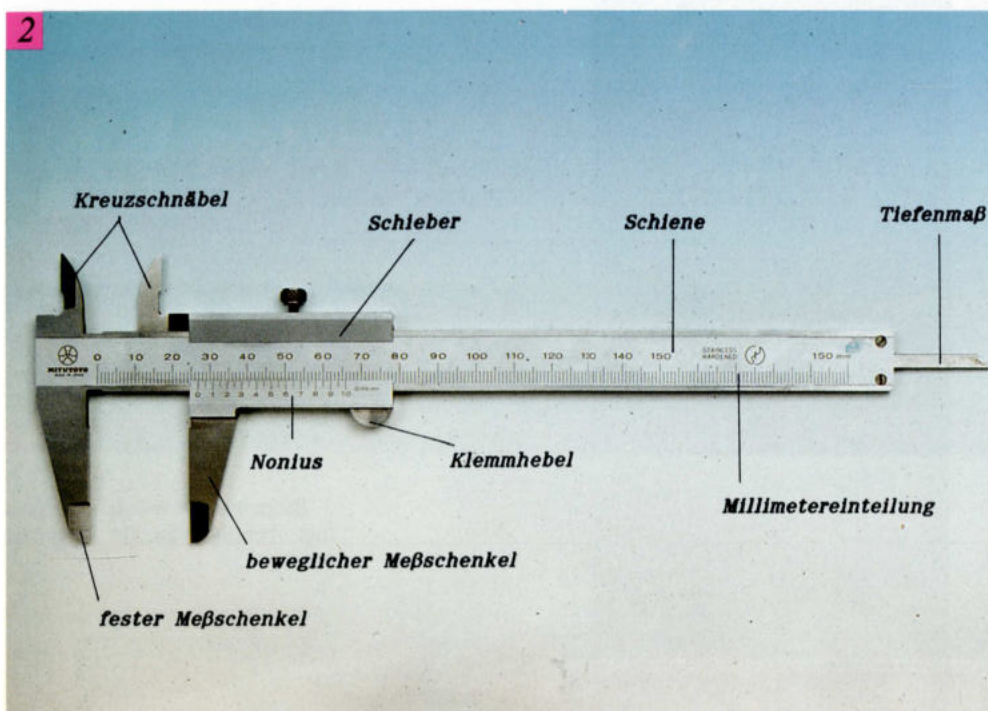
de berichten is voor het hanteren van dit instrument geen universitaire opleiding vereist. In principe is de nul op de schaal van Nonius de komma achter de millimeter. Een voorbeeld: De wielafstand op een as wordt gemeten en blijkt 14,2 mm te zijn. In dit geval zal de nullijn op de schaal van Nonius kort achter de 14 mm staan en dus 14,... millimeter aangeven. Nu moet nog worden afgelezen welke streep van de schaal van Nonius nu met een deelstreep van de bovenliggende schaalverdeling overeenstemt. Dat blijkt dan de tweede te zijn.

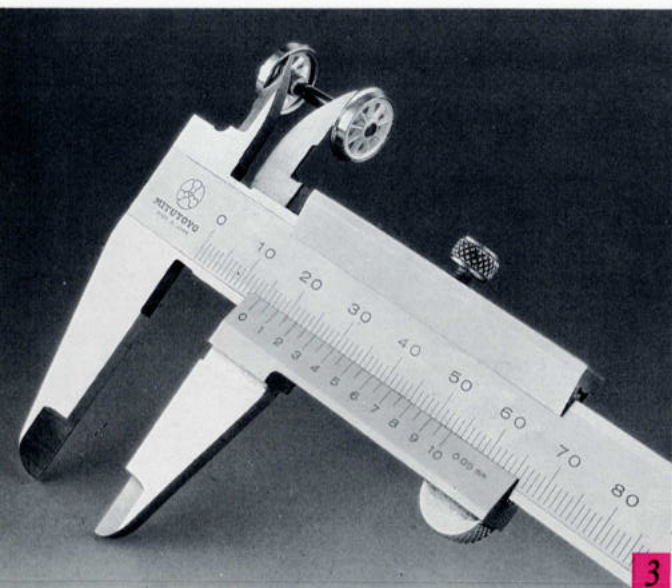
Dus de afstand bedraagt 14,2 mm.

W. Kosak

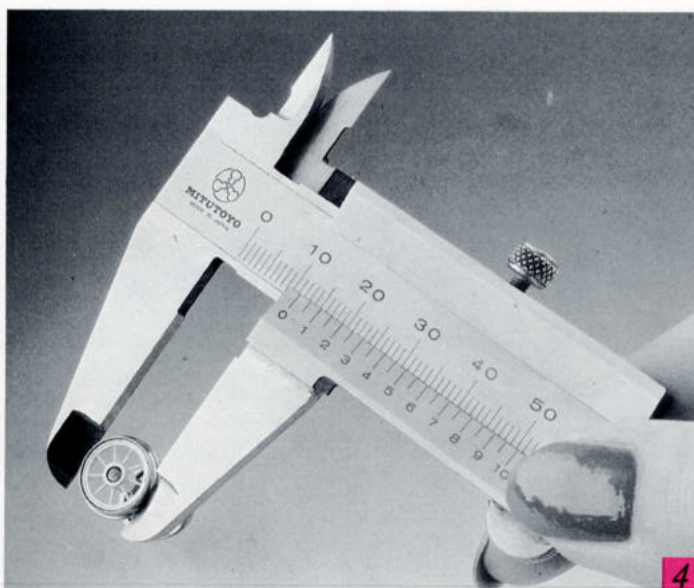
1. Wanneer de lengte van een stoomlokomotief moet worden gemeten, blijken de normale schuifmaten al snel te kort te zijn. Daarom hebben wij een speciale uitvoering met een lengte van 30 cm aangeschaft.

2. De verschillende onderdelen van een schuifmaat.

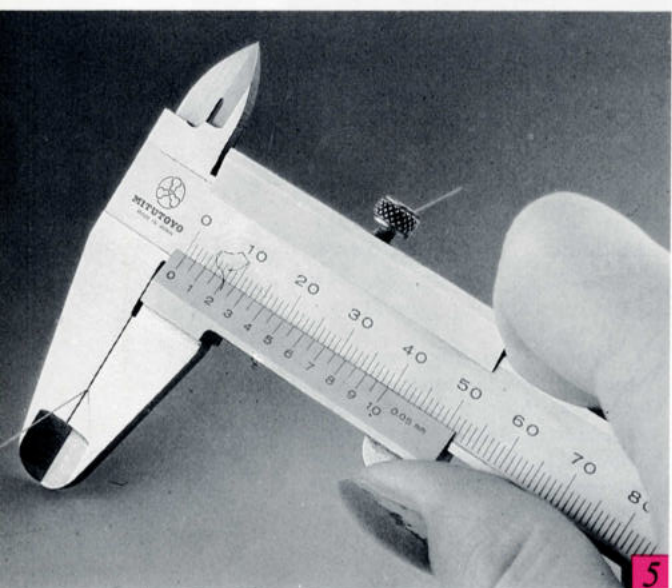




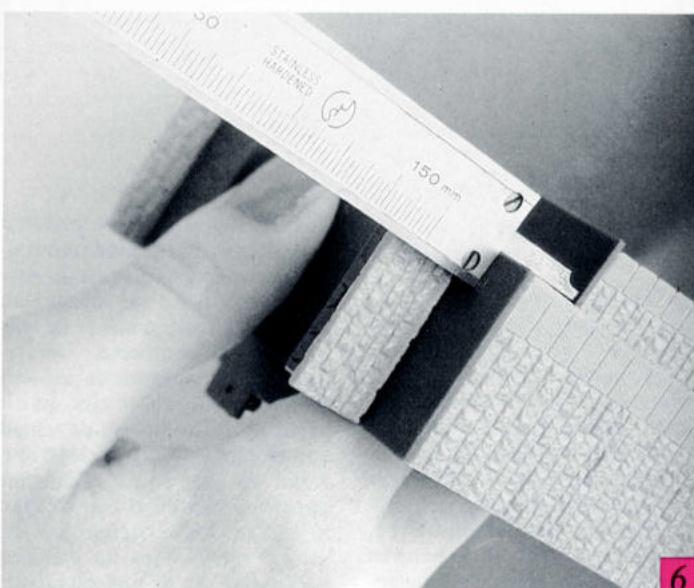
3



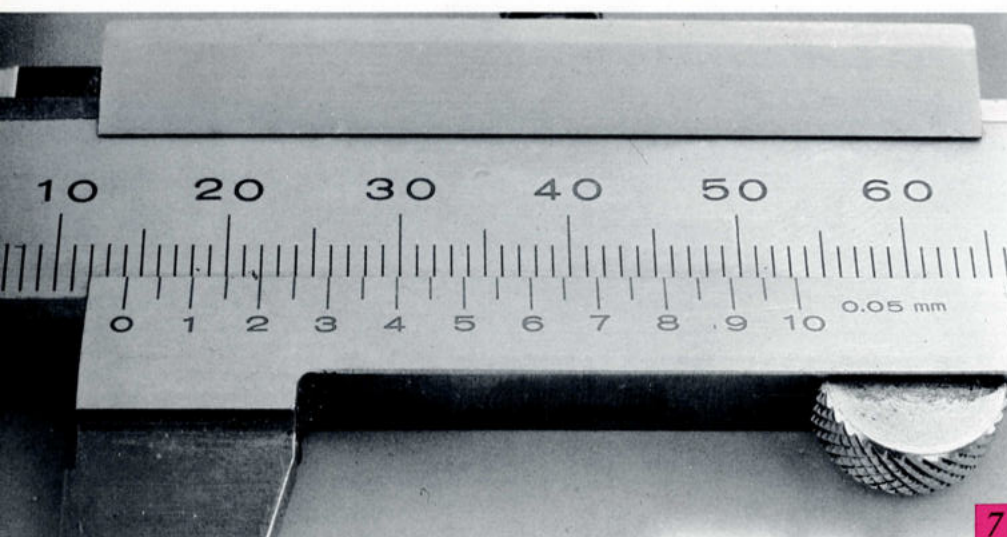
4



5



6



7

4. Een diameter kan men vaststellen door middel van de bek.

5. Heeft dit draadje nu een diameter van 0,3 of 0,4 mm? Alleen een zeer geoefend oog ziet dat meteen.-

6. De dieptemeter in actie. In dit geval gaat het om de hoogte van een traptrede.

3. Binnenmaten worden gemeten met behulp van de bovenste armen.

7. De aangegeven maat bedraagt hier exact 14,2 mm.

Alle foto's : W. Kosak



Op 4 november 1988 werd de 7209 teruggehaald uit de museumbewaarplaats te Leuven om opgeknapt en rijvaardig (?) gemaakt te worden door het personeel van de stelpplaats Antwerpen - Dam. Deze mensen hebben hun sporen reeds verdient met de voorbeeldige en deskundige restauratie van de 201.010. Het was trouwens de 201.010 die de 7209 terug sleepte naar Antwerpen. Willy Henderixx maakte deze fraaie opname te Antwerpen - Schijnpoort.

GLADIS

GLADIS -de Luikse vereniging van dieselvrienden- organiseert op 12 augustus 1989 een tocht door het oosten van België met een 59 en een „buldog“ 53 of 54 naar keuze.

Vertrek uit Antwerpen : (± 8.15 uur), waarna 't gaat naar Leuven, Luik (10.00 uur), Verviers, Raeren, Gemmenich, Visé, Chertal, Luik. Bijzondere foto-stops zijn gegarandeerd.

Aanmelden bij GLADIS (Serge Bodart), 5 Rue du Carmel, 4020 LUIK. Vertrek vanuit Antwerpen en Leuven : BF 600,-, vanuit Luik : BF 400,-, fotobus : BF 120,-. Op rekening 083-1438727-26 onder vermelding van : tocht met 5319 of 5401 of 5407. Stuur U een gefrankeerde envelop voor het antwoord op.

Aktiviteitenkalender M.S.T.B. 1989

09-07-1989 : M.S.T.B. rijdag met de MOTORWAGEN.
23-07-1989 : M.S.T.B. STOOMTREIN rijdag.
05-08-1989 : GASTRONOMISCHE AVONDRIT MET STOOMTRAKTIE.
06-08-1989 : M.S.T.B. STOOMTREIN rijdag.
20-08-1989 : M.S.T.B. rijdag met de MOTORWAGEN.
Voor alle verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot : M.S.T.B. vzw, Harenssesteenweg 494, B-1800 VILVOORDE.

Toeristisch Spoorweg Patrimonium

Het TSP gaat een spoorboekje publiceren van de NMBS-winterdienst van 1935. Er is gekozen voor deze uitgave omdat deze het best een kijk geeft op de ontwikkeling van de N.M.B.S. en het NMBV netwerk. Het bestaat onder meer uit lijsten van de rechtstreekse internationale treinen (tabel 1 tot 11), van interprovinciale verbindingen (tabel A tot V), alle binnenlandse verbindingen (lijn 12 tot 167), de Luxemburgse verbindingen (lijn 168-182) en de verbindingen van de buurtspoorwegen (lijn 250-694). De herdruk bestaat uit

704 pagina's op wit 45 grs valopaque papier. De kaart is uitgevoerd op wit 90 grs glanspapier.

De omslag is zwart bekleed met de opdruk „Belgische Spoorwegen“ in warm goud en een ingestempeld embleem in drie kleuren. Het ingebonden boek is afgestemd op intensief gebruik. De verkoopprijs bedraagt 895 Bfr (incl. BTW, excl. porto) maar gedurende de inschrijftperiode (tot 30 juni 1989) is de verkoopprijs 795 Bfr.

Het boek verschijnt in oktober. Het gewenste aantal exemplaren waar U voor inschrijft, alsmede het daarmee corresponderende bedrag moet voor 15 juli 1989 in ons bezit zijn, zodat de druk in augustus plaats kan vinden. Voor meer inlichtingen kunt U terecht bij de TSP, Tweehuizenweg 25, B-1200 BRUSSEL of bij het volgende adres : Boulevard Albert-Elisabeth 77, B-7000 BERGEN. We hopen dat dit initiatief, met als enige doelstelling het redden van NMBS materieel een doorslaand succes tegemoet kan zien. U wordt door Spoorweg Journaal op de hoogte gehouden. Wanneer er niet genoeg inschrijvingen mochten binnen komen, behoudt de TSP het recht de aanvragen te annuleren met terugbetaling van de betaling. Bankrekeningnummer : 001-1201789-35 van de TSP.

Boekbespreking Dieseltreinen in Nederland.

Door Carel van Gestel
en Bert van Reems.

Met tekeningen van Lex Tempelman.

Uitgeverij De Alk b.v.

Verkoopprijs FL 59,90

In 192 pagina's geven de auteurs van dit boek een uitstekend overzicht van de dieselmotorwagens en diesel-treinstellen in Nederland. Niet alleen het NS-materieel komt aan de orde, maar ook wordt een hoofdstuk gewijd aan enkele dieseltreinstellen van DB, NMBS en SNCF, die in Nederland gereden hebben. Helaas ontbreekt een inleiding, waarin iets over de voor-

geschiedenis verteld had kunnen worden. De lezer belandt nu in één keer in de omBC 1901-1903.

Van ieder materieeltype is een tabel met de belangrijkste technische gegevens opgenomen. In de tekst wordt zowel een beschrijving van het materieel gegeven, als een overzicht van de levensloop en de inzet. Voorts wordt ieder type met verschillende tekeningen en foto's geïllustreerd. De 370 zwart/wit foto's zijn van goede kwaliteit en over het algemeen nog niet eerder gepubliceerd. Enkele foto's zijn over twee pagina's afgedrukt en vallen daarmee deels weg in de vouw van het boek. In het midden van het boek zijn 37 afdrucken van kleurendia's opgenomen. De kwaliteit van de dia's van voor 1970 laat te wensen over.

Van deze auteurs verscheen eerder „Elektrische locomotieven in Nederland“. Beide boeken verdienen zeker een plaats in Uw boekenkast.

G.N.

Goes - Borsele

De stoomtram Goes - Borsele heeft een nieuwe diesel-elektrische twee-assige locomotief aangeschaft. Deze loc is in 1949 gebouwd door General Electric (nr. 29902) in de Verenigde Staten. De loc is aangeschaft via een tussenhandelaar in Oud-Beyerland en heeft voorheen dienst gedaan bij Caltex (Europoort). De loc, die in zeer goede en bedrijfsvaardige staat verkeert, zal bij de SGB door het leven gaan als nr. 23 „Otter“. De „Otter“ is vrijwel identiek aan de SGB-loc nr. 22 „Bever“. De stoomtram rijdt in het hoogseizoen tot en met 1 september dagelijks, behalve op zaterdag. Er wordt één slag gereden, die om 14.05 uur uit Goes vertrekt. Alleen op de woensdagen 19 en 26 juli en 2, 9 en 16 augustus is er ook een avondrit, vertrek uit Goes om 19.00 uur.

Wilt U tijdens zo'n avondrit genieten van een 3-gangen diner, dan dient U dat tijdig te reserveren (tel. 01100 - 27482). Voor inlichtingen over de SGB belt U met 01100 - 28307.



Hoorn - Medemblik

Tot en met 30 september rijdt de stoomtram tussen Hoorn en Medemblik. In het hoogseizoen, van 1 juli tot en met 31 augustus, worden dagelijks twee slagen gereden, vertrek uit Hoorn om 11.15 en 14.45 uur. Bij grote drukte rijdt een extra tram ter versterking. Deze zal bestaan uit loc 30 en de fraai gerestaureerde Gooise rijkswagen. Vanaf 1 september rijdt men uitsluitend dinsdag tot en met zaterdag en dan alleen de rit van 11.15 uur uit Hoorn.

Extra druk belooft het te worden op 5 en 12 september (NCRV-Kerkpad), wanneer een stoomtram pendelt tussen Medemblik - Randweg en Medemblik - Station. Op 5 augustus rijdt bovendien de Hoogoventrein extra ritten, Hoorn v 10.15 en 13.45 uur.

Op 6 augustus keert de 7742 terug uit Utrecht volgens onderstaande dienstregeling:

Utrecht CS	v	18.05	(spoor 15A)
Amsterdam CS	a/v	18.51/19.01	
Zaandam	a/v	19.21/19.36	
Hoorn	a	20.15	(spoor 3)

Met de „Bello” terug in Hoorn is de tijd daar voor een nieuw „Bello-festival”. Dit wordt gehouden van 11 tot en met 13 augustus. Met 6 stoomlocomotieven, waaronder die van de Hoogovens, houdt men een intensieve treindienst tussen Hoorn en Medemblik en een pendeldienst Hoorn - Wognum. Op 12 augustus voor de NCRV tevens een pendeldienst tussen de Randweg en het station in Medemblik.

In Hoorn zijn er bovendien een modelspoorbeurs en tal van stoomse attracties. Ook op deze bijzondere dagen is Uw Spoorweg-Journaal-waardebon geldig voor een gratis retourrit Hoorn - Medemblik!

NS in luchtvervoer

Nee, de Nederlandse Spoorwegen zijn geen concurrent geworden van de KLM, maar aan luchtvervoer doet men sinds 27 april jl. wel! Toen werd de nieuw aangeschafte hete-lucht ballon aan de pers getoond. Daarmee hoopt men extra aandacht te vestigen op het jubileum en de winnaars van een prijsvraag kunnen er een tochtje mee maken, 27-04-'89.

Foto: Harrie Peters

Tentoonstelling en boek

Nog tot en met 14 oktober a.s. is er in het Archiefgebouw, Stek 13 te Dordrecht een interessante tentoonstelling te zien onder de titel „Blok over”. Het onderwerp van deze tentoonstelling vormden de spoorwegen op het zogenaamde Eiland van Dordrecht. De openingstijden zijn: dinsdag t/m vrijdag van 9.30 - 16.30 uur. In september en oktober ook op zaterdag van 9.00 - 12.30 uur en van 13.30 - 16.30 uur. De toegang is gratis.

Over hetzelfde onderwerp heeft de Gemeentelijke Archiefdienst van Dordrecht een boek uitgegeven, met als titel: Schakel tussen noord en zuid, Geschiedenis van de spoorwegen op het Eiland van Dordrecht. De auteurs zijn de heren H.C. Arbouw en J.R. Bos. Zij hebben bij hun research bepaald niet alleen in het Archiefgebouw gezeten, ook Rijks- en particuliere archieven zijn grondig doorgespit. Voor ons ligt dan ook een gedegen werk, dat bovendien aantrekkelijk is geïllustreerd. Er is veel aandacht voor de talrijke bruggen en een speciaal hoofdstuk over de Houtbereidingsinrichting van onze NS. Van harte aanbevolen!

Het boek kost f12,50 (exclusief verzendkosten) en kan worden besteld bij: Gemeente-Archief, Postbus 742, 3300 AS Dordrecht (NL).

Bezoekt het „UNIVERS DU MODELISTE”

Rue Courte 4, Ciney. Complete keus MÄRKLIN, ROCO, FLEISCHMANN en alle toebehoren; tel. 083 - 216297 van 13.00 uur tot 18.30 uur behalve op maandag.

Rheingold of Rijnmond?

De SSN-trein die op zaterdag 29 april jl. tussen Rotterdam en Hoek van Holland drie maal heen en weer reed, was tevoren met twee verschillende namen aangekondigd: de Royal Rheingold Express en de Royal Rijnmond Expres. „Royal” was de uitgezochte dag: Koninginnedag! Maar „Rheingold”? Wij houden het maar op Rijnmond, want het materieel van deze trein was niet bijzonder luxueus: het SSN-restauratierijtuig en een drietal BÜM-rijtuigen van de Bundesbahn. Dat was er trouwens één meer dan oorspronkelijk gepland. Er was een verheugend grote vraag naar plaatsbewijzen geweest. Loc 65 018 en het oranjezonnetje zorgden voor leuke motieven voor de vele fotografen en filmers langs de lijn.

H. van Keulen

Bij een voormalig blokpost ter hoogte van Maasdijk, trekt de 65 018 de trein van Massluis naar Hoek van Holland, 29-04-'89.

Foto: H. van Keulen

RIVAROSSA

Voor het eerst zullen er CIWL rijtuigen voorzien van verlengde kortkoppeling op de markt komen: o.a. slaaprijtuig type Lx 3487 en rijtuigen van het type „Flèche d'Or” (zie SJ 19).

Ook de serie dieselmotorwagens van het type ALn is nu verkrijgbaar en wel in de volgende uitvoeringen: - No. 1792 (met motor) en 2469 (zonder motor): dieselmotorwagen AD 5602 van de „FERROVIA VALLE SERIANA” (voormalige ALn 56 BREDA) van de FS, die na de tweede wereldoorlog aan eerstgenoemde maatschappij werd gegeven en in rood en gebroken wit werd overgeschilderd.

- No. 1793 (met motor) en 2470 (zonder): dieselmotorwagen ALn 556 301 van „LA FERROVIARIA ITALIA-NA”, uitgevoerd in blauw en grijs.

- No. 1791 (met motor): een heel bijzondere variant met het FS nummer ALn 56 2037. Deze dieselmotorwagen, die er gekleurd op staat, is in 1981 door de FS omgebouwd tot audiovisuele motorwagen, bestemd om het personeel te trainen in het voorkomen van ongelukken op het werk.

De nieuwe generatie Interfrigo-wagens met verhoogde deuren voor de verwerking van laadplankieren, is verkrijgbaar in de volgende uitvoeringen:

- No. 2441: koelwagen, type IRS, van de DB met opschriften van de brouwerij ECU.

- No. 2442: als 2441 maar met opschriften van de brouwerij HACKER PSCHORR.

- No. 2445: koelwagen type IRS van de FS met opschrift INTERFRIGO „banana express”.

LEMACO

Voor lezers wier beurs even indrukwekkend is als de modellen van dit merk dat zijn, noteren wij de aankomst in schaal O van locomotief E 103 van de DB en, in HO, van stoomloc EB 3/5 van de Bodensee Joggenburgerbahn en van een première: stoomlocomotief 1D2 no. 463 van de NSB (Noorwegen).

KLEIN MODELBAHN

De wagons van het type E (van het gedeukte type) zijn nu ook verkrijgbaar met remmersplatform in DB, DSB en ÖBB uitvoering.

LILIPUT

- No. 144 54: vijfde en laatste uitvoering van het NPZ-treinstel. Achter de nummers 16030 en 16031 gaan de FS uitvoeringen schuil van de kleine rangeerdieselloc van de series 225 en 218 die werden gebouwd door de JENBACHER WERKEN.

- No. 177 04 behelst de dieseltwee ETA 180 in rode DB uitvoering. Nieuw zijn voorts de zware aerodynamisch gevormde stoomlocomotieven van het type BR 05 van de DRG in grijs (10532) en zwart (10533); te gekke modellen en zelfs in HO adembenemend van ege hun afmetingen.

Tot slot brengt LILIPUT de E10 432 van de DB in zijn oorspronkelijke blauwe staat op de markt: een in alle opzichten onberispelijk product.





▲ Met machtige exhaustslagen passeert 41 105 met de SSN-Mergelland Expres het heuvellandschap bij Schaesberg, 08-04-'89. Foto : H. van Keulen

HAG

Nu zijn alle groene Re 4/4 van de Zwitserse particuliere Spoorwegmaatschappijen beschikbaar : onder nrs. 274 en 275 de Re 4/4 van de EBT (Emmental - Burgdorf - Thun), onder nrs. 276 en 277 die van de SMB (Soothurn - Münster - Bahn) en onder de nrs. 278 en 279 de Re 4/4 van de VHB (Vereinigte Huttwil Bahnen). Al deze modellen zijn aan de voorzijde voorzien van het logo van de maatschappij in kwestie.

De plaats Eys als decor voor een schijnvertrek van de 41 105 met de SSN-Mergelland Expres tussen Simpelveld en Schin op Geul, 08-04-'89. Foto : H. van Keulen ▼

MÄRKLIN

Verscheidene, reeds bestaande modellen zijn nu voorzien van de verlengde kortkoppeling : o.a. de rijtuigen type IC in blauw/gebroken wit evenals de „SILBERLINGE“.

LIMA

Onder nummer 201624 L verschijnt diesellocomotief serie V80-1 (voorheen DB) in de uitvoering „Ferrovia Bari-Nord“ in licht- en donkergrijs. Eveneens sinds kort verkrijgbaar de tweede NS-loc 1300 : de 1307 (de eerste was de 1314).

I.M.V.

Nieuw is bij deze firma de kleine BMW „ISETTA 300“ in „POLIZEI“ uitvoering met de karakteristieke openende voordeur. D.P.

Mergelland Expres ▲▼

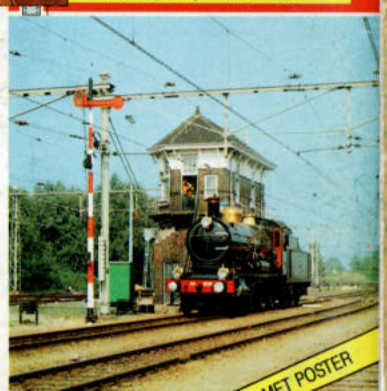
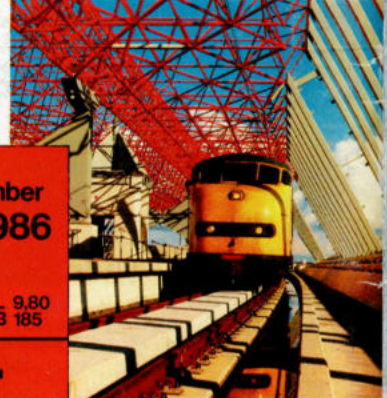
Op zaterdag 8 april 1989 vond de reprise plaats van de grote SSN-rit van Rotterdam naar Zuid-Limburg. Door een foutje in de regie, arriveerden de rijtuigen uit Hoek van Holland met een ruime vertraging in Rotterdam. De 41 105 bleek echter in een perfecte conditie te zijn, want de vertraging werd geheel ingelopen. Dat gebeurde overigens ook door enkele fotostops wat in te korten. De trein kwam onder andere in Maastricht, Simpelveld en Haanrade en trok onderweg veel bekijks. In Simpelveld overhandigde de voorzitter van de Zuid Limburgse Stoomtram Maatschappij een massieve herinnering aan zijn collega van de Stoom Stichting Nederland. Fotostops met schijnvertrekken vonden plaats op het goederenemplacement van Susteren, bij Eys en in de omgeving van Schaesberg. Mede dankzij het fraaie weer kunnen de deelnemers terugzien op een zeer geslaagde excursie. H. van Keulen





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).