

HERBESTHAL

32

November 89

FL 11  
BF 200

# Spoorweg JOURNAAL

**Hèt tijdschrift voor de spoorliefhebbers**



**Wph Haarlem - NMBS P 811**  
CIWL - Spoorwegen in Luxemburg - Vakwerk  
Modelbouwtips - Wetenswaardigheden



## Abonneert U!!!

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

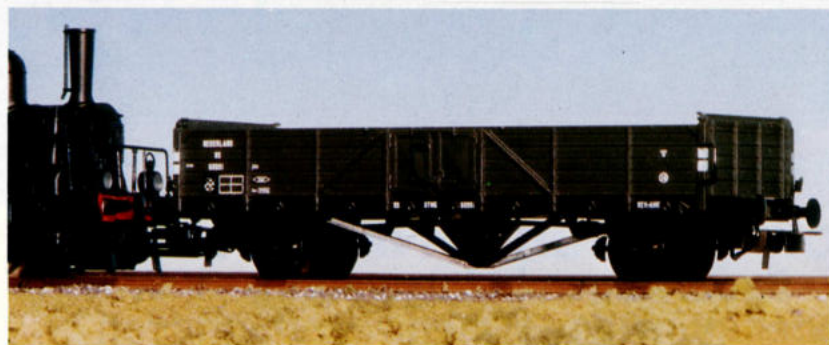
*U kunt een abonnement bestellen door ons de bijgesloten abonnement-bestelkaart te retourneren of door ons een briefkaart te sturen of door telefonisch contact met ons op te nemen (087 - 74.39.24), 's morgens van 10 tot 11 uur.*

*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).*

**NAAR KEUZE  
HET NMBS  
MODEL  
VAN TYPE**

**«ELO»  
KLEINMODELLBAHN  
MET SONDERNUM-  
MER VOOR SJ. LE-  
ZERS**



**OF HET NS  
MODEL  
TYPE  
«LINZ»  
MET METALEN  
ONDERSTEL  
LILIPUT**



## Inhoud

|                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Wph Haarlem: de schilderwerkplaats</i>                                                      | 4  |
| <i>P 811 Matisa: de spoorvernieuwingstrein van de NMBS</i>                                     | 8  |
| <i>Het HO model van de 39 103</i>                                                              | 10 |
| <i>De „Compagnie Internationale des Wagons-Lits”: de slaap -<br/>rijtuigen van het type Lx</i> | 13 |
| <i>Terug in het land der legenden</i>                                                          | 18 |
| <i>Letzebuurger Eisebunnen</i>                                                                 | 22 |
| <i>Vakwerk 17: de airbrush (2)</i>                                                             | 28 |
| <i>De „Schwäbische Eisenbahn Gesellschaft”</i>                                                 | 34 |
| <i>Nieuwsjournaal</i>                                                                          | 40 |
| <i>Doodlopend spoor</i>                                                                        | 42 |
| <i>Fototips - Wetenswaardigheden</i>                                                           | 46 |

Beste lezer,

Het is alweer twee maanden geleden dat wij elkaar voor 't laatst spraken. Hiervoor zijn twee redenen: enerzijds de vakanties en anderzijds een prachtige zomer boordevol spoorwegfestiviteiten, die U misschien hebben doen vermoeden dat de redactie van Spoorweg Journaal op haar luie lauweren rustte.

Dit is echter niet het geval!

De lay-out van ons blad, die sinds kort m.b.v. een computer (PAO), ook wel Desktop Publishing of DTP genoemd, wordt vervaardigd, heeft een groot deel van onze tijd in beslag genomen.

De toepassing van dit nieuwe systeem is niet van een leien dakje gegaan; vooral de leertijd, de hantering van het programma en het begrijpen van de werking van bovengenoemde DTP hebben veel moeite gekost.

Zoals U waarschijnlijk heeft geconstateerd bij het lezen van Spoorweg Journaal nr. 31 is er in dit nummer een en ander misgegaan: woorden die gesplitst zijn waar het niet hoort en tekstdelen die geheel ontbreken of op een plaats staan waar ze absoluut niet thuishoren.

Erop vertrouwend dat de lay-out van Spoorweg Journaal nr. 31 volledig in orde was, gingen ook wij met een gerust hart met vakantie. Door onze afwezigheid heeft de drukker echter geen contact meer met ons kunnen opnemen om de problemen te bespreken en heeft hij het tijdschrift gedrukt, teneinde de door ons gestelde tijdslimiet te respecteren.

Het spijt ons vreselijk U een dergelijk resultaat te presenteren en vragen U daarom onze oprechte excuses hiervoor te willen accepteren. Als U ons nog een beetje de tijd gunt om alles 100% in orde te krijgen, zullen wij onzerzijds alles op alles zetten om Uw leesplezier te verveelvoudigen!

H.K.

*Foto voorpagina: De 2605 en de 2617 in dubbeltraktie met een zware goederentrein. Morsel, 17 november 1984.*

*Foto: Max Delie*

*Foto achterpagina: Dit NMBS-treinstel van de reeks 300 werd, in de buurt van Dinant, gefotografeerd op een prachtige herfstdag. Foto: Max Delie*

**S.A. Editions H.K.**

**Aachenerstrasse 6**

**B-4700 EUPEN Tel. 087-  
74.39.24**

**32/1989**

**3e jaargang**

**Losse nummers Fl 11,-  
of BF 200**

Verantwoordelijke uitgever: Kurt Heidbreder  
Aachenerstrasse 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,  
Leon Faway, Georgy Lejeune, Harrie Pe-  
ters, Gerrit Nieuwenhuis, Ger Moes, Ro-  
nald Koppen, Christian Vanheck, John  
Schmeitz, Peter van Dorp.

Secretariaat: Jolande Brisbois-Bastings Ni-  
cole Nizet-Lanneau

Redactie-adres Nederland: Spoorweg Jour-  
naal NL Postbus 648 3200 AN Spijkenisse  
Abonnementen en advertenties: uitsluitend  
rechtstreeks bij de uitgever

Advertenties kunnen worden geweigerd.  
Distributie België: S.A. Tondeur Diffusion,  
Brussel

Distributie Nederland: Betapress, Gilze  
Distributie speciaalzaken Nederland: Zeta,  
Ammerzoden

Tekstverwerking: S.A. Editions H.K.

Fotocompositie: Editions H.K.

Printed in Italy: by Europlanning SRL Ver-  
ona

Abonnementsprijs: voor 12 nummers: Fl  
118,- / BF 2.190 + Fl 7,- / BF 120 verzend-  
kosten

Het abonnement kan op elk gewenst mo-  
ment ingaan en wordt automatisch ver-  
lengd, tenzij uiterlijk 6 weken voor de ver-  
valdatum schriftelijk is opgezegd.

Niets uit deze opgave mag worden verveel-  
vuldigd en/of openbaar gemaakt door mid-  
del van druk, fotocopie, microfilm of op wel-  
ke andere wijze ook zonder voorafgaande  
schriftelijke toestemming van de uitgever.





## Wph Haarlem... de schilderswerkplaats

In Spoorweg Journaal 22 maakten we kennis met de activiteiten rond de revisie van het reizigersmaterieel in NS-hoofdwerkplaats Haarlem. Hieronder worden de werkzaamheden in de

schilderswerkplaats nader toegelicht. De beschrijving van de trein kent een kleurrijk verleden. In de beginnagen van de spoorwegen was de trein hoofdzakelijk het vervoermiddel voor

de rijken en zakenmensen. De trein moest er daarom mooi en aantrekkelijk uitzien. Dit resulteerde vaak in fraaie kleuren, sierlijke opschriften en vergulde wapens.

Later werd men zich ervan bewust dat de plaats van de trein in de samenleving aan het veranderen was. De trein werd het vervoermiddel voor iedereen. Het materieel kreeg sombere kleuren, waarop vuil slecht te zien was. Dit waren de zogenaamde technische kleuren. In het kleurenschema van 1953 was het type materieel bepalend voor de kleur van de trein. Diesel-elektrisch materieel was rood, elektrisch materieel groen en getrokken rijksteden kregen de kleur blauw. Deze kleuren bestonden uit monopigmenten, dat wil zeggen dat de verf niet uit diverse kleuren werd gemengd, maar slechts uit één pigment bestond. Het grote voordeel hiervan was dat de kleur door de jaren heen vrij constant bleef en men het materieel gemakkelijk kon bijspijelen zonder dat dit erg opviel.



*2. Bk 436 is in Lichte rij 2 met roestwerende epoxy-primer behandeld en staat nu in de „Grote Herstelling“, 16-03-'89.*





Het vergelingsprogramma is dus al lang afgelopen, maar dat wil niet zeggen dat de schilders van de werkplaats sinds 1980 werkloos zijn. Nu dient „sechts“ het schilderwerk te worden bijgehouden. Bij verschillende revisies van het materieel komen de schilders in actie, zoals bij een revisie R2 of R3. Afhankelijk van de leeftijd, het type materieel en de gesteldheid van de bak wordt tussen de 7 1/2 en 15 jaar een R2 of R3 aan de bak gegeven. Bij een R2 verkeert de verflaag over het algemeen nog in een goede staat. Daarom worden alleen de schade- en roestplekken bijgeschilderd. Als een bak veel van dergelijke plekken vertoont kan het voorkomen, dat de hele bak „met het handje“ wordt overgeschilderd.

Ook bij een R3 worden de schade- en roestplekken bijgewerkt. Nadat de bak met waterdicht schuurpapier is opgeschuurd, wordt over de oude verflaag een nieuwe aangebracht. Dit gebeurt vaak met de hand. Indien in de spuitcabine een plekje vrij is, wordt de bak gespoten.

De grootste beurt wordt tijdens de R4, halverwege de levensduur, uitgevoerd. Het materieel is dan ongeveer 20 jaar oud. In de gritstraalcabine in Lichteij 2 van de werkplaats wordt de bak met staaldeeltjes kaalgestraald. Door het stralen met staaldeeltjes wordt de oude verf als het ware van de bak gepeld. Hierna wordt de bak met roestwerend epoxy-primer behandeld. Vervolgens wordt hij naar de

In het kader van „Spoorslag '70“ besloot de directie om het materieel nuidig te schilderen, de zogenaamde huisstijl werd ingevoerd. Met deze huisstijl wilde men de NS uniform aan de buitenwereld presenteren. De klant moest in n oogopslag zien met welk bedrijf hij te maken had. De keuze viel op geel als basiskleur. Geel is namelijk een technische en moderne kleur, een kleur die de oude stations kan opfleuren. De kleur geel is echter geen monopigment, maar gemaakt van chroomverbindingen. De directie wilde ook reclame op het materieel laten aanbrengen, maar wel als onderdeel van de huisstijl. Het gevolg was dat vooral het stoptreinmaterieel van lichtblauwe reclameborden werd voorzien. Op 11 januari 1969 werd het eerste treinstel, Plan V 431, in de nieuwe huisstijl in Utrecht aan de pers getoond. Vanaf die datum werd al het nieuwe materieel in de nieuwe kleuren afgeleverd.

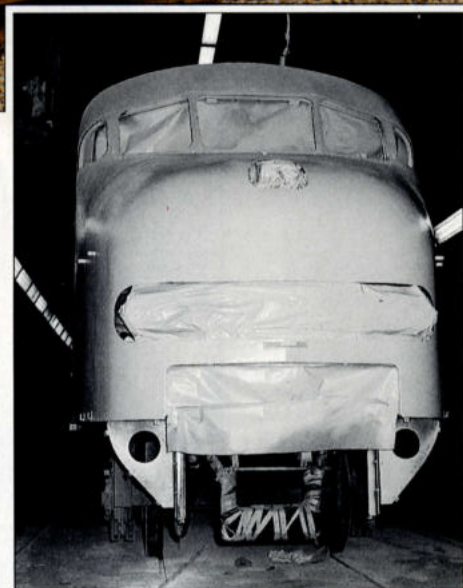
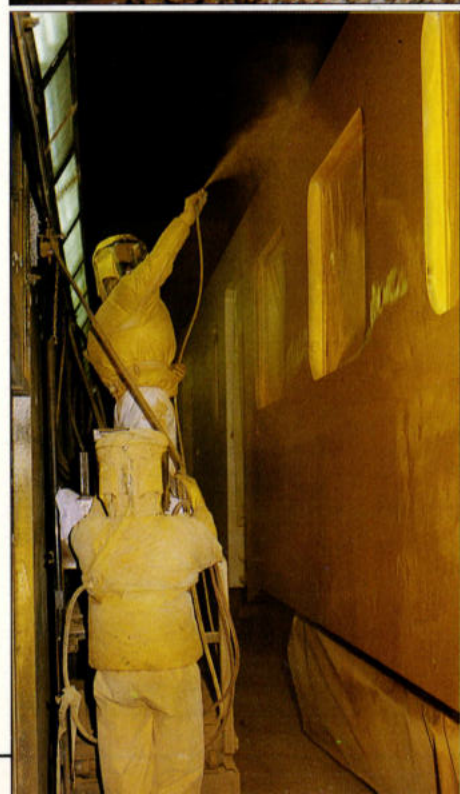
In de werkplaats Haarlem begon men tegelijkertijd met het „vergelingsprogramma“. Op 5 juli 1968 verliet het eerste treinstel, de 359, de hoofdwerkplaats in een nieuwe gele jas. Dit vergelingsprogramma duurde bijna 12 jaar, want op 20 september 1980 werd de 351 als laatste geel treinstel door Wph Haarlem afgeleverd.

*1. Om U aan de oude monopigment groene kleur te herinneren: Eld2 379 te Roosendaal, 13-02-'70.*



*3. Na het gritstralen is de bak van de 839 geheel blank, 24-08-'89.*





6. Bk 430 is met spuitplamuur behandeld en heeft nu een wit uiterlijk gekregen, 21-03-'89.

5. De ABD-bak van treinstel 437 wordt in de spuitcabine van de „Grote Herstelling” geel gespoten, 16-03-'89.

„Grote Herstelling” (GH) gebracht en op bokken gezet. In de GH wordt het beschadigde plaatwerk door de casco-ploeg hersteld, waarna de bak in de spuitcabine verdwijnt. Hier wordt hij dan met spuitplamuur behandeld, waardoor de bak een wit uiterlijk krijgt. Na 'n nacht drogen wordt de gele aflak opgebracht. Op het dak wordt een 0,35 mm dikke laag rupac gespoten. Deze rupac wordt ook wel „onderwaterverf” genoemd, omdat hij ook voor olieplatforms wordt gebruikt. Rupac heeft namelijk goede roestwerende eigenschappen. Als laatste worden de blauwe reclamebanen met de hand aangebracht.

De laatste schilderbeurt krijgt een bak tijdens een R6. De R6 is de laatste revisie voor de sloop. De schilderbeurt van een R6 is te vergelijken met een schilderbeurt bij een R2.

Aldus hebben wij het schilderprogramma in het kort samengevat. Tenslotte nog dit: bij een revisie draagt iedereen van de werkplaats zijn steentje bij, maar dankzij het vakmanschap van de schilders ziet het treinstel er na een





4. Treinstel 932 ziet er dankzij de schilders weer als nieuw uit, 25-08-'89. Alle foto's: Hans v. Steijn

7. Een bak van de 889 wordt hier met de hand geschilderd, 23-08-'89.

revisie weer als nieuw uit. Per slot van rekening wil het oog ook wat !

**Hans van Steijn**

8. Eens het eerste huisstijl treinstel: de 431 bij revisie R4 opnieuw in het geel. De verdere afbouw is in volle gang, 29-09-'88. Alle foto's: Hans v. Steijn







## P 811 Matisa: de spoorvernieuwingstrein van de NMBS

Om de zware arbeid van de spoorlegger te automatiseren, en zo ook te verlichten, kocht de Directie van de Dienst Baan van de NMBS reeds meer dan 10 jaar geleden een vernieuwingstrein aan.

In het NMBS-vakjargon heet deze trein P 811 Matisa. Het is een zeer indrukwekkend geel gevaarte dat 95 ton weegt en 68 meter lang is. Met deze machine kan men, bijna volledig automatisch, de sporen en tegelijk ook de dwarsliggers vernieuwen. Een vaste ploeg van slechts vijf spoorwerkers volstaat om dit technisch meesterstukje te bedienen. Het geleverde werk wordt buiten de machine, ook nog door een toezichtsbediende en vier helpers gecontroleerd.

De basis van de P 811 vormen

twee wagens op draaistellen. In de werkrichting komt eerst de behandelingswagen en daarna de motorwagen. Ze zijn met elkaar verbonden door een enorme balk waaraan achtereenvolgens de verschillende toestellen die het eigenlijke werk uitvoeren, hangen. Op de motorwagen bevindt zich voor eerst een soort cabine, van waaruit de gehele operatie elektronisch gestuurd en gecontroleerd wordt. Achteraan is ook een dieselmotor van 185 kW genstalleerd. Deze drijft een alternator aan die de nodige energie levert voor beide motordraaistellen en voor de elektrische pompen van de verschillende apparaten.

Waar de vernieuwingstrein aan het werk is, blijven voorbijgan-

gers nieuwsgierig en bewonderend toekijken. De behandelingswagen rijdt nog over de oude rails. Deze zijn echter reeds door ploegen spoorwerkers, die net voor de P 811 aan het werk zijn, van hun kraagschroeven en spoorstaafbevestigingen „beroofd”. Zo kan het eerste toestel aan de balk de oude rails van hun dwarsliggers lichten. De oude sporen komen in een soort van geleiders terecht, worden een 30-tal cm opgelicht en elk naar een buitenzijde van de Matisa gevoerd. Ondertussen worden de nieuwe, langgelaste rails, die op de koppen van de oude biels klaarlagen, door weer andere geleiders aan de haak geslagen, en lichtjes opgetild. Even verder graaft het tweede toe-

stel van de balk, de oude dwarsliggers op uit het ballastbed, en deponceert ze op een transportband. De vrijgekomen ruimte in het ballastbed wordt aan beide zijden van de P 811, door een soort van ploeg van inkalven gevrijwaard. Tussen beide ploegen wordt het ballastbed mechanisch genivelleerd en aangestampt. Aan de buitenzijden van de vernieuwingstrein, ook ter hoogte van de ploegen, worden de oude rails over de nieuwe geleid.

We laten het werk daar even rusten, en keren terug naar de oude dwarsliggers die net op de transportband werden gekieperd. Deze band voert ze naar de behandelingswagen, waar ze netjes tegen elkaar geschoven worden. Voor





1. Een bijna volledig overzicht van het bakbeest dat P 811 Matisa heet. Al wat geel geschilderd is, vormt n geheel, en daarvan ontbreekt de motorwagen nog. De foto is in de werkricting genomen. Even samenvatten: uiterst links: de machine die de nieuwe rails op de betonnen biels plaatst; daarvoor de spoorlegger die voor de rubberonderlegplaatjes zorgt; dan de aanvoer van de betonnen dwarsliggers; en de afvoer van de houten biels. Verder komt de behandelingswagen met toevallig het portiek erop, en daarvoor nog de platte wagens. Je merkt hier ook duidelijk hoe de oude sporen zonder problemen door nieuwe vervangen worden.

2. Een foto die het transport van de oude (onderaan) en van de nieuwe (bovenaan) dwarsliggers illustreert. Ter hoogte van de jassen worden de oude biels en de oude rails al van elkaar losgemaakt.

de behandelingswagons worden steeds acht platte wagens opgeduwd. Aan hun zijwanden zijn ze onderling verbonden door stalen staven. Deze vormen met die zijwanden een soort geleiding waarop een behandelingsportiek heen en weer kan rollen. Door middel van een grijper kan dit portiek dwarsliggers transporteren. 12 oude biels, die op de behandelingswagons klaarliggen, worden

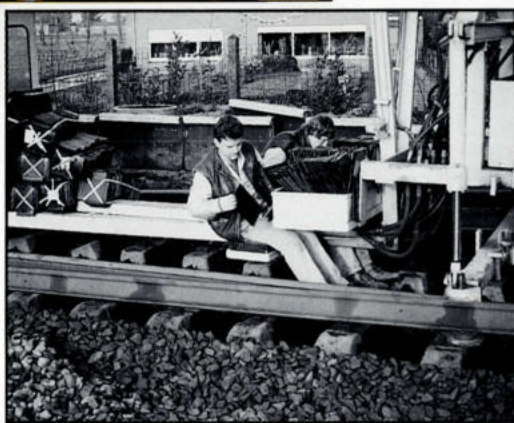
gegrepen en via de rolbaan op een platte wagen gestockeerd. Op de terugrit neemt het portiek dan, van een andere platte wagen, nieuwe betonnen dwarsliggers mee naar de Matisa. Op de behandelingswagons worden ze op een hogere rolband neergezet. Deze band voert ze dan naar de vrije ruimte tussen de beide ploegen. Zo kunnen we het werk verder laten gaan.

Het derde apparaat van de balk zorgt er dan voor dat elke dwarsligger mooi op zijn plaats op het ballastbed terecht komt. Nog even verder hangen twee zitjes aan de balk. Van daarop plaatsen twee spoorleggers op elke betonnen dwarsligger een zwarte rubberonderplaat. De geleiders zorgen er dan voor dat de oude rails op de schuining van het ballastbed gelost worden; en dat de nieuwe sporen netjes op de nieuwe biels komen. Een meter verder rolt de motorwagen reeds over deze nieuwe rails. Vanuit deze wagen zorgen weer twee andere „kanaries” ervoor dat bij elke dwarsligger de nodige bevestigingsattributen terecht komen. Het vastmaken van de sporen op de nieuwe biels gebeurt door een ploeg spoorleggers, die dadelijk na de Matisa volgt.

De vernieuwingstrein respecteert het Europese vrije profiel, zodat de treinloop op een eventueel naastliggend spoor, zonder veel problemen kan plaats vinden. Hoewel de P 811 voor de eigen voortbeweging zorgt, wordt hij toch, zij het tegen het gezapige tempo van 40 km/u, door een diesellok naar het werkterrein gesleept. U begrijpt ook dat vooraf, en vooral naderhand, nog heel wat bewerkingen nodig zijn, voordat de lijn weer op volle snelheid kan bereden worden. Heel dat verhaal sparen we echter voor later op.

**C. Hertogs**

Bronnen: NMBS-jaarverslag 1981  
Trans-fer G.T.F.  
Het Spoor  
Spoornieuws



3. Een plaatje per dwarsligger, jongens.  
4. Dit machientje scheidt de oude sporen van de dwarsliggers.



5. Er is al heel wat werk verzet vandaag. Dat merk je aan de hoeveelheid oude dwarsliggers. Het behandelingsportiek heeft er net weer 12 in haar klauwen. De nieuwe biels liggen links klaar. Merk ook hoe de wagens verbonden zijn, om een geleiding voor het portiek te verkrijgen. Alle foto's: C. Hertogs





# H0 model van

Met het H0 model van de 39 204 in de uitvoering van tijdperk II, heeft FLEISCHMANN in 1987 grote waardering geoogst. Het is een van de mooiste stoomlokomotieven welke in grote serie worden gemaakt. De juiste schaalverhouding van 1:87, de vele details en de voortreffelijke rijeigenschappen hebben het model niet alleen goede kritieken, maar ook vele kopers bezorgd. Na dit snelle en welverdiende succes, was het vanzelfsprekend dat dit model ook in een uitvoering voor tijd-

perk III zou worden uitgebracht. Onveranderd bleef de sterke aandrijving, welke in de Pruisische tender 2'2'T 31.5 is ondergebracht. De door ballast omgeven motor met een behoorlijk vliegwiel, zorgt door middel van een wormwiel en een aantal tandwielen voor aandrijving van alle vier de assen van de tender. Het grote gewicht en de anti-slip bandjes zorgen samen voor een goede trekkracht van het model. Deze trekkracht is groot genoeg om elke op een grotere modelspoorbaan

in te zetten personentrein over een helling tot 4% stijging te trekken.

Een lust voor het oog vormen de vele details aan de stoomketel, welke allemaal kant en klaar gemonteerd zijn. De koper heeft zodoende niet alleen geen werk met het aanbrengen van details, maar eveneens geen ergernis met eventueel verlies ervan.

In tegenstelling tot het model in de uitvoering van de Deutsche Reichsbahn, zijn de stoomfluit en de veiligheidsventielen thans





# de 39103

zwart uitgevoerd. In plaats van de grote windplaten, beschikt het nieuwe model over platen van het type Witte. De centrale vergrendeling van de rookkamer kwam te vervallen. Een derde koplamp werd toegevoegd. Ook de tender kreeg een derde koplamp. Als men onder de omloop kijkt ziet men de korrekt uitgevoerde keteloplegging, het goed gemaakte chassis en de mooie wielen met de fijn uitgevoerde spaken. Helaas heeft FLEISCHMANN verzuimd om de cylinders te voorzien van een

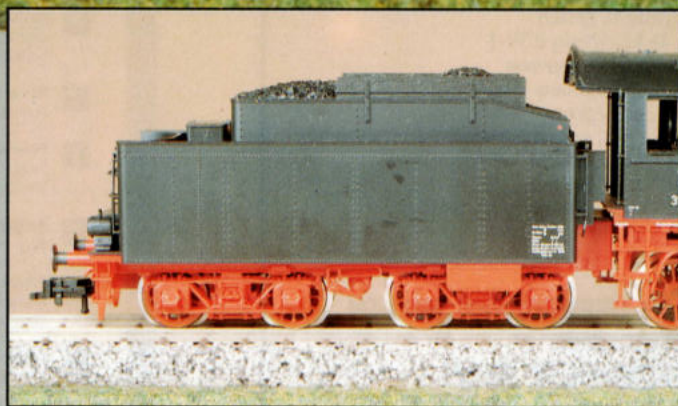
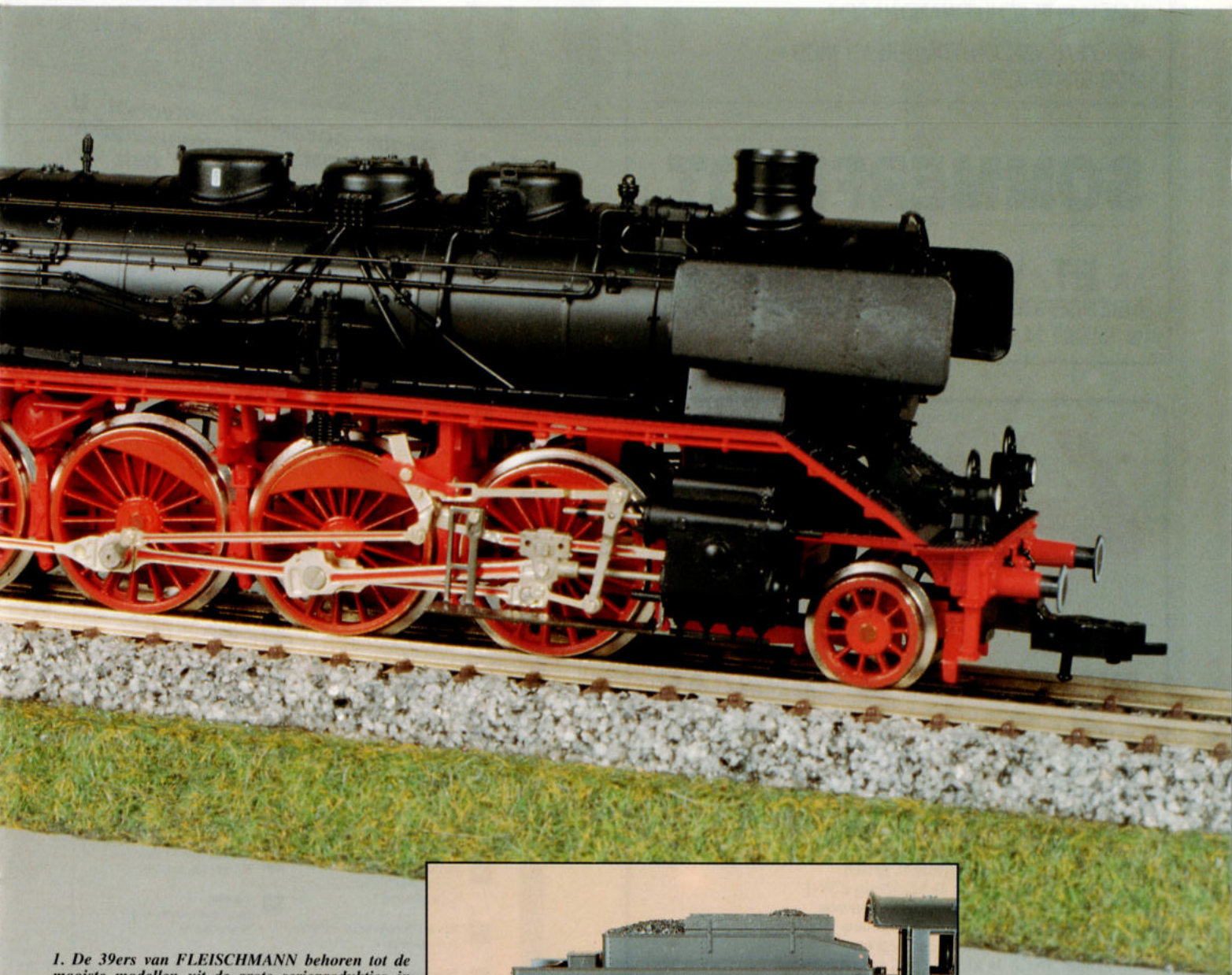
boorgat en de beschermingsbuizen voor de drijfstangen als losse onderdelen bij te voegen. Dit zal voor de vele verzamelaars, welke hun modellen in vitrines bewaren een gemis zijn.

Ondanks een topsnelheid die wat aan de hoge kant is beschikt het model over goede rijeigenschappen, ook nog bij een schaalsnelheid van zo'n 10 km/h. De lokomotief en de tender zijn door middel van een verende kortkoppeling met elkaar verbonden. De tender beschikt over een ge-

normeerde koppelingsschacht welke kan bewegen in een verend mechanisme. De voorzijde heeft een vaste genormeerde koppelingsschacht. De lokomotief wordt geleverd met standaardkoppelingen en kortkoppelingen van FLEISCHMANN.

De machine zit goed in de zwarte lak en de gedrukte opschriften zijn voortreffelijk. In de handige kunststof verpakking loopt het model geen transportschade op.

HO



1. De 39ers van FLEISCHMANN behoren tot de mooiste modellen uit de grote serieproducties in H0. De uitvoering van de Deutsche Bundesbahn is thans ook leverbaar.

2. Het chassis en de stoomketel zijn korrekt uitgevoerd en goed weergegeven.

3. De fijn uitgevoerde spaken maken van de wielen van de 39 103 echte blikvangers.

4. Geslaagd is ook de Pruisische tender 2'2'T 31.5, waarin de aandrijving, de motor en het vliegwiel zijn ondergebracht. Alle foto's: H. Obermayer



# PECO

RAILS CODE 75  
COMPATIBLE NEM VERENIGBAAR

H. 1,9 mm

## BEMO

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

REF 1280 GDe 4/4 MOB

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

REF 2276 WAGON TOMBREAU MOB  
MOB BAKWAGEN

## SOMMERFELDT

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

0289-3

# LIMA

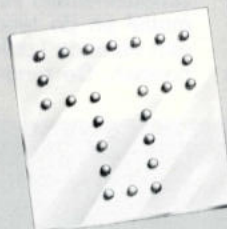
## NIEUW NU LEVERBAAR

30 9183K DB Rheingold Panorarijtuig, bl./cr.  
30 9531K DB Rheingold 1e kl. Av 4üm 111-62, rd./cr.  
30 9532K DB Rheingold 2e kl. Ap 4Uum 121-62, rd./cr.  
30 9533K DB Rheingold resauratie WR 4üm-62, rd./cr.  
30 9534K DB Rheingold Panorarijtuig, rd./cr.  
30 9325K BLS bagagerijtuig D, bl./grijs  
30 9332K SBB-CFF bagagerijtuig D, EW-4 kleuren  
30 9334K SBB bagagerijtuig D, groen  
30 9519K SOB Schweiz 2e kl. rijtuig EW-1  
30 9528K SBB 2e kl. rijtuig EW-1, groen  
30 9103K SNCF 1e kl. A8, grijs/groen  
30 9104K SNCF 2e kl. B8, grijs/groen  
30 9148K SNCF 1e kl. DEV A8, groen  
30 9184K SNCF „Corail” 1e kl. A10tu  
30 9185K SNCF „Corail” 2e kl. B11tu  
30 9266K SNCF „Corail” stuurrijtuig 2e kl. B6Dux

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

# GRATIS TREINENBOEK

Alleen verkrijgbaar bij  
de treinen experts van:



## TECHNO TRAIN

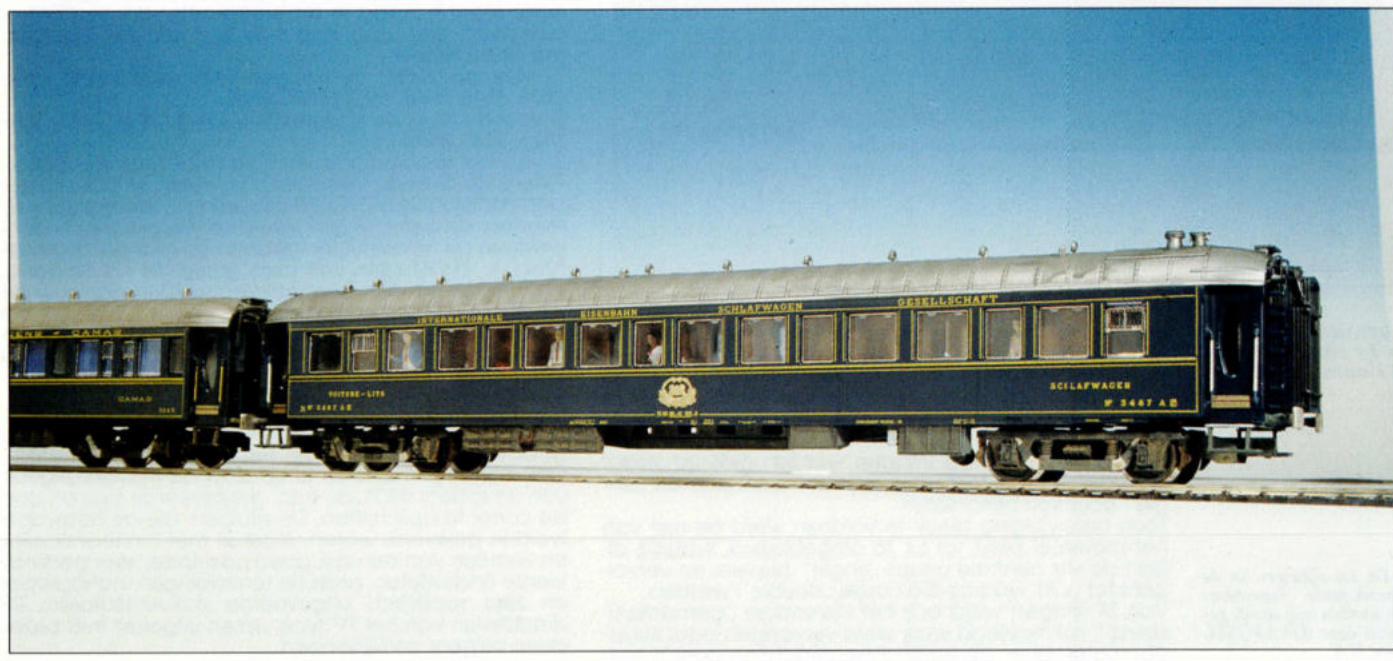
HOBBYCENTER

Let op: Begin november ontvangt U  
GRATIS een prachtig informatieboekje  
over de modelspoorhobby bij een be-  
zoek aan de winkels van:

- |                                                                                 |                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>T</b> Alphen a/d Rijn Van der Panne B.V.<br>Spel + Hobby<br>Hoofstraat 66-68 | <b>T</b> Maassluis Stigter B.V.<br>Mesdaglaan 11-13                 |
| <b>T</b> Apeldoorn Wentink<br>Loseweg 39                                        | <b>T</b> Middelburg G.K.F. Quist<br>Segeerstraat 66                 |
| <b>T</b> Arnhem Wentink<br>Treinenhuis Steenstraat 20                           | <b>T</b> Nijmegen Van der Stad<br>B.V. Hertogstraat 102             |
| <b>T</b> Bergen op Zoom Pierre Dietvorst<br>Spel + Hobby<br>Zuivelstraat 31     | <b>T</b> Oegstgeest<br>De Tombe Speelgoed<br>De Kempenaerstraat 77  |
| <b>T</b> Borculo Jan Bosch<br>Muraltplein 44                                    | <b>T</b> Oud-Beijerland A. v. Arkel<br>Oostvoornestraat 14-15       |
| <b>T</b> Breda Blik Modelbouw<br>Boschstraat 23                                 | <b>T</b> Purmerend Cruyff Spel + Hobby<br>Westerstraat 65A          |
| <b>T</b> Cuyk De Locloods Valuwe 9                                              | <b>T</b> Rijswijk De Wapstad<br>Huis te Landelaan 462               |
| <b>T</b> Delft Speldorado<br>Hippolytusbuurt 21-25                              | <b>T</b> Roosendaal 't Oude Station<br>Molenstraat 73               |
| <b>T</b> Deventer Wentink<br>Kleine Overstraat 59                               | <b>T</b> Rotterdam Meyer & Blessing B.V.<br>Lijnbaan 68             |
| <b>T</b> Doesburg Bosman Modelbouw<br>Meipoortstraat 49                         | <b>T</b> Slidrecht 't Oude Station<br>Kerkbuurt 238                 |
| <b>T</b> Gorinchem Netten<br>Modelbouw Kwekelstraat 30                          | <b>T</b> Sneek Brattinga Spel + Hobby<br>Oosterdijk 4-6             |
| <b>T</b> Gouda<br>Van der Wal Speelgoed<br>Nieuwe Markt 71-72                   | <b>T</b> Uden H.A. van Lanen<br>Galerij 32                          |
| <b>T</b> Haarlem Modelbouw<br>Centrum Haarlem B.V.<br>Barteljorisstraat 3       | <b>T</b> Utrecht Kuyper's Hobby-Huis<br>Minrebroederstraat 26       |
| <b>T</b> Harderwijk Volgers Spel + Hobby<br>Hondegatstraat 4                    | <b>T</b> Woerden<br>Speelboom Grootendorst<br>Havenstraat 88        |
| <b>T</b> Heerenveen<br>Volgers Spel + Hobby<br>Van Harensdijk 6-14              | <b>T</b> Zoetermeer<br>Treinenshop "Hoogduyn"<br>Schoutenhoek 158   |
| <b>T</b> Hengelo v. Wezel Speelgoed<br>Burg. Jansenplein 14-17                  | <b>T</b> Zuid-Scharwoude<br>De Locomotief<br>Dorpsstraat 259        |
| <b>T</b> Hilversum Modelbouw-<br>centrum Hilversum B.V.<br>Hoge Larenseweg 3    | <b>T</b> Zwolle De Wit Speelgoed<br>B.V. Diezerstraat 97-99         |
| <b>T</b> Hoogeveen Bob Spel + Hobby<br>'t Haagje 4-6                            | <b>T</b> Zwolle Modelbouw-<br>centrum Zwolle B.V.<br>Vechtstraat 96 |
| <b>T</b> Leeuwarden Volgers Spel + Hobby<br>St. Jacobsstraat 4                  |                                                                     |



# De "Compagnie Internationale des Wagons-lits"



## De slaaprijtuigen van het type Lx

De slaaprijtuigen van het type Lx -negentig in getal- werden gebouwd in de jaren 1928-'29. Zij waren in twee series onderverdeeld, aangezien ze gebouwd werden door twee verschillendefabrikanten. Technisch gezien waren de twee series weliswaar identiek, maar op 't vlak van de binneninrichting verschilden ze. Rijtuigen 3466 t/m 3495 werden besteld bij de METROPOLITAN CARRIAGE AND WAGON COMPANY LIMITED te Birmingham (GB) en rijtuigen 3496 t/m 3555 bij de ENTREPRISES INDUSTRIELLES CHARENTAISES te Aytr (La Rochelle) in Frankrijk. Dit type slaaprijtuig werd op 10 april 1929 in gebruik genomen als onderdeel van de „Calais-Méditerranée Express“, de voorloper van de beroemde „TRAIN BLEU“.

### Beschrijving van het materieel

Deze klassieke rijtuigen zijn 23,45 m lang bij een tarra van 50,5 ton. Aanvankelijk waren ze voorzien van PENNSYLVANIA draaistellen (type PPs) met rollagerpot; sommige kregen later echter Minden Deutz draaistellen (dit als tip voor modelbouwers). De rijtuigen waren van drie verschillende remsystemen voorzien omdat ze op verscheidene Europese spoorwegnetten moesten kunnen functioneren. Deze systemen waren achtereenvolgens automatische persluchtremmen van WESTINGHOUSE, rechtstreekse persluchtremmen (PLM & Zwitserland) en HARDAY CLAYTON vacuumremmen voor Denemarken en Oostenrijk.

Aanvankelijk waren de rijtuigen voorzien van ladders die toegang verschaften tot het dak, maar deze werden later gedemonteerd vanwege het gevaar dat ze op geëlectriceerde lijnen opleverden.

### Binneninrichting

Het inwendige ziet er als volgt uit: een balkon aan het uiteinde voorzien van twee deuren, die gelijk zijn aan die van de Pullman-rijtuigen (dus met ovaal raam); een

binnendeur leidt naar het compartiment dat de WC en een wastafel bevat. Deze afdeling wordt door het begin van de gang gescheiden van de ketel van de centrale verwarming. In de gang bevinden zich vijf klappstoelen en eraan liggen een linnenkamer en tien slaappcoups. Voorts is de gang ook nog voorzien van een luie stoel voor de hofmeester van het rijtuig. Het balkon aan het andere uiteinde van het rijtuig heeft eveneens twee buitendeuren en een binnendeur. De Lx rijtuigen hadden geen ruimte voor de hofmeester omdat ze van het begin af aan waren voorbestemd om mee te rijden in treinen waar ook een restauratierijtuig deel van uitmaakte; dat rijtuig beschikte wel over zo'n ruimte.

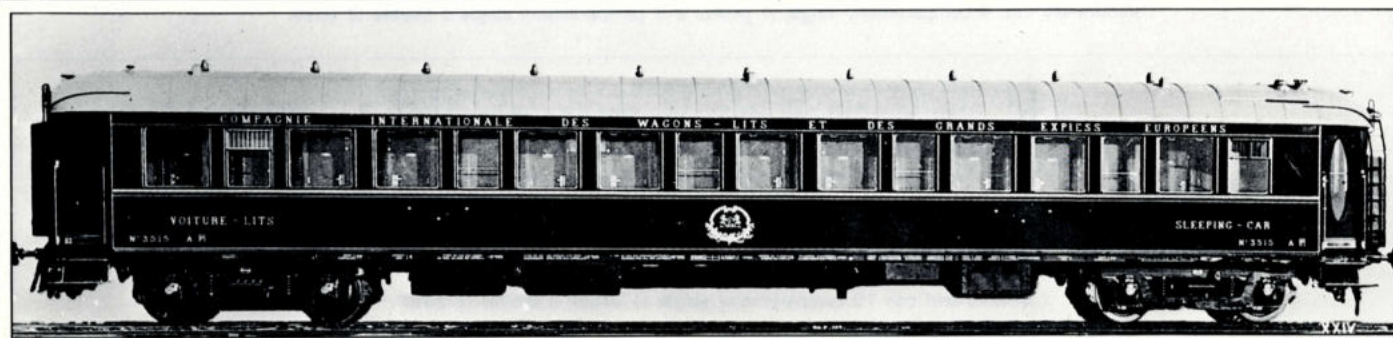
In elke coup bevond zich een canap die ook als bed dienst kon doen (door de rugleuning neer te slaan en het geheel dan om te draaien) en een ruimte met een wastafel (warm & koud water), driedelige spiegel en ander toebehoren zoals een karaf, dienblad, glazen etc. Het comfort kreeg nog extra cachet door de aanwezigheid van trijpen vloerbedekking, ingelegd werk (waarvan de motieven slechts voor vier vijf rijtuigen steeds dezelfde waren), bagagedragers (met bij het inlegwerk passende motieven), een grote spiegel, verlichting die bestond uit leeslampen, een plafondlamp en lampjes aan de wand en een radiator met handbediening. De acht centrale coups konden paarsgewijs worden aangevoegd.

### De geschiedenis van de Lx

Zoals reeds opgemerkt waren de Lx rijtuigen op de allereerste plaats bedoeld om in te rijden in luxe expres-treinen zoals de „CALAIS MÉDITERRANÉE“, „TRAIN BLEU“, de PYRENEES COTE D'ARGENT“ of de „ROME EXPRESS“. Bij gelegenheid maakten ze ook wel deel uit van de „NORD EXPRESS“ of van de „SIMPLON ORIENT EXPRESS“. Maar in de loop van de jaren dertig trof de Lx rijtuigen hetzelfde lot als de Pullman-rijtuigen. Het als gevolg van de recessie teruglopend aantal reizigers maakte een

1. Lx rijtuig van RIVA-ROSSI. Let op de kwaliteit van de versieringen. Foto: H.K.

2. Officiële foto van de slaaprijtuigen van het Lx type; hier nummer 3515, gebouwd in 1929. (c) Document CIWL.







3. RIVAROSS model van een Lx rijtuig in MITRO-PA kleuren. Foto: H.K.

4. De Lx rijtuigen in de Amerikaanse legerkleuren worden nog steeds geleverd door RIVAROSS. Foto: H.K.

Schets van de Lx slaaprijtuigen met de Lx 16 inrichting, 4 n-persoons coups en 6 n- of tweepersoons coups, en de Lx 20, 10 n- of tweepersoons coups.



## De Lx momenteel

Dankzij mensen als James Sherwood (Sea Container), oprichter van de VSOE (Veneti-Simplon-Orient-Expres) en Albert Glatt (INTRAFLUG), oprichter van de NOE (Nostalgie Orient-Expres), is een deel van het Lx-materieel van de slopershamer gereed en op zeer fraaie wijze in de oude staat hersteld in de werkplaats van de CIWL te Oostende. Hier volgt een overzicht van het gerestaureerde materieel:

1. voor de VSOE, de rijtuigen 3473, 3482, 3483, 3525, 3539, 3543, 3544, 3552, 3553, 3555,
  2. voor de NOE, de rijtuigen 3472, 3475, 3480, 3487, 3509, 3537, 3540, 3542, 3551,
  3. voor het spoorwegmuseum van Mulhouse de 3532.
- Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren er ook rijtuigen Lx in donkerrode MITRO PA uitvoering. Deze rijtuigen waren door de bezetter gevorderd en werden over het algemeen als hotelrijtuigen gebruikt (ja zelfs als „bordeelrijtuig“). De rijtuigen van deze groep die na de oorlog in Duitsland werden aangetroffen werden opnieuw gevorderd, nu voor het transport van hoge officieren; ook werden ze wel aan hospitaaltreinen toegevoegd waarbij ze een nieuwe kleurstelling kregen. Naderhand zijn ze aan de CIWL terugggegeven.

## De miniatuurmodellen

De eerste Lx en Ho rijtuigmodellen zijn een vijftiental jaar geleden verschenen onder het merk „FRANCE TRAIN“. Ook in die tijd vielen ze al op door de nauwkeurigheid van de schaal (HO), de fraai gegraveerde bak en door de correcte opschriften. De rijtuigen, die als bouwdoos werden geleverd, waren uitgerust met binneninrichting en voorzien van een zak goed passende, zeer gedetailleerde onderdelen, zoals de remleidingen, handgrepen en zeer realistisch uitgevoerde dakventilatoren. De draaistellen van het PP type waren uitgerust met bruine assen volgens de NEM-norm.

Er waren vier referenties beschikbaar:

Nr. 302: slaaprijtuig type Lx, nummer 3472 met opschriften in het Frans en in het Duits.

Nr. 303: slaaprijtuig type Lx, nummer 3511 met opschriften in het Frans en in Italiaans.

Nr. 311: slaaprijtuig type Lx, nummer 3551 en corresponderend aan het aan P.O. MIDI uitgeleende model.

Nr. 332: slaaprijtuig type Lx, nummer 054013 in de donkerrode versie van MITROPA.

Toen het merk verdween werden de modellen van de Lx rijtuigen snel herboren onder het TRAM label. Deze firma, die het grootste deel van het FRANCE TRAIN gamma overnam, bood de liefhebbers twee Lx rijtuigen onder een andere nummering.

Nr. 2538: slaaprijtuig type Lx, nr. 3519 met Franse en Italiaanse opschriften.

Nr. 2539: slaaprijtuig type Lx, nr. 3492 met Franse en Duitse opschriften.

Aangestoken door hetzelfde virus dat zo vaak toeslaat bij de spoorwegkunstenaars van onze zuiderburen, werd de mal van het Lx rijtuig van FRANCE TRAIN overgenomen door JOUEF en gepresenteerd in de PRESTIGE serie van dit merk onder referentie 5308: hetzelfde rijtuig als het model 2538 van TRAM maar op JOUEF draaistellen die minder geslaagd zijn dan de originele FRANCE TRAIN draaistellen.

Verder zijn een paar jaar geleden de modellen verschenen van de nieuwe RIVAROSS generatie. Fraai gemodelleerde draaistellen, sublieme gravering van de bak en ook versieringen, opschriften, de uitvoering van het

## Lx16

CH  
RENFE

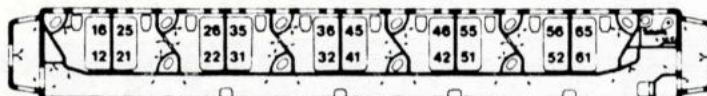


Voiture-lits à 16 places  
Schlafwagen mit 16 Plätzen  
Vettura-letti con 16 posti

Voiture-lits à 4 compartiments **single** (1 place) et 8 compartiments **single** ou **double** (2 places)  
Schlafwagen mit 4 Abteilen **single** (1 Platz) und 6 Abteilen **single** oder **double** (2 Plätze)  
Vettura-letti con 4 compartimenti **single** (1 posto) e 6 compartimenti **single** o **double** (2 posti)

## Lx20

CP



Voiture-lits à 20 places  
Schlafwagen mit 20 Plätzen  
Vettura-letti con 20 posti

Voiture-lits à 10 compartiments **single** (1 place) ou **double** (2 places)  
Schlafwagen mit 10 Abteilen **single** (1 Platz) oder **double** (2 Plätze)  
Vettura-letti con 10 compartimenti **single** (1 posto) o **double** (2 posti)



5. Binneninrichting van een slaapcompartiment van het Lx rijtuig. Het betreft hier een prachtig rijtuig, gerestaureerd voor de VSOE door de werkplaats Oostende. (c) Foto: Clybouw

6. Verschillende stoffen en inlegwerk versieren de binneninrichting van deze rijtuigen zoals te zien is op de foto. (c) Foto: Clybouw



dak en het interieur zijn perfect. Op de verflind uitgevoerde buitenkant van de bak valt niets aan te merken, alles is uitgevoerd met waar meesterschap. Deze modellen werden eerst verkocht met een constant D.I.C. verlichtingssysteem, wat jammer genoeg nu niet meer zo is.

Nr. 2907: rijtuig LX in de kleuren van de US Army: „Transportation Corp”.

Nr. 2922: rijtuig Lx in rode MITROPA uitmonstering: tijdens de oorlog „geannexeerd”.

Nr. 2468: rijtuig Lx, heden genummerd 3487 en eigendom van INTRAFUG (NOE). Metaalkleurig dak.

Nr. 2593: rijtuig Lx 3532. Wit dak. Model van het rijtuig dat voor het spoorwegmuseum van Mulhouse werd gerestaureerd.

Nr. 2458: rijtuig Lx 3543 met opschriften in het Spaans en Portugees (dit rijtuig beëindigde zijn carrière op het Ibero schiereiland).

D.P.

7. Nogmaals het bewijs van de uitstekende kwaliteit van de restauratiewerkzaamheden die door de Oostendse werkplaats uitgevoerd worden. (c) Foto: Clybouw

8. De twee versies van FRANCE TRAIN, nr. 3472 en nr. 3511 van de Lx rijtuigen. Let op de karakteristieke ovale vensterdeuren van deze serie rijtuigen. Foto: D.P.





**VERKOOP  
INKOOP  
INRUIL  
REPARATIE**



**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-zelfer. 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.

Het adres voor  
Modelspoorwegen

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

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

**'t Snuffelhuis**

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



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



**ORIENT-EXPRESS**

**LE PLUS GRAND CHOIX  
A BRUXELLES EN TRAINS HO**

195, Avenue Louise - 1050 BXL  
☎ 02/648.64.11

**TREINENSPECIAALZAAK**

**INTERCITY**

**HOOGSTRAAT 8, ROOSENDAAL**

**01650 - 34295**

**TREINSHOP** Guido Olaerts

SPECIALIST VAN MÄRKLIN EXPORT MODELEN  
SPECIALISÉ EN MODELES EXPORT MÄRKLIN

**Snepstraat 15 - B-3578 GRUITRODE**  
**Tél. 011/85.60.16**

0389-2

**A WEMMEL CHEZ MICHEL  
LE TRAIN C'EST MÄRKLIN**

**SPECIALISTE MÄRKLIN NEUF  
ET OCCASION  
DIGITAL - PRIMEX ET MODELES EXPORT**

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



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

0389-1

**De Locloods** ☎ 08850  
**12171**

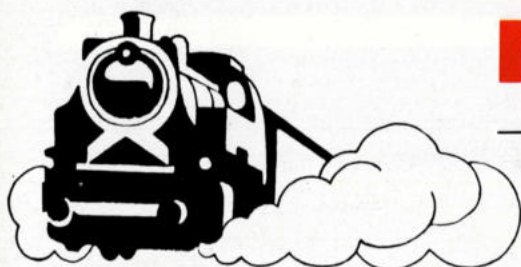
**Modelspoor-en modelautospecialzaak**  
Occasions in HO en N.  
Valuwe 9.5431 AV Cuyk. Holland

**HOBBY VERBORGH**

KORTRIJKSEPOORTSTRAAT 250 GENT  
TEL. 091/23.12.36

BBB

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



**märklin**

**digital HO**

**FMZ FLEISCHMANN**

**Freie Fahrt in die Zukunft.**

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

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



## ◦ 't OUDE STATION ◦

### Treinen en Modelbouw

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

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

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

GOEDE KORTINGREGELING

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

LE SPECIALISTE  
DU MODELE REDUIT  
BELGE  
GESPECIALISEERD IN  
BELGISCHE MODELBOUW

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

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

## ROCO LINE

Het geavanceerde railsysteem van ROCO is uit !!! De rail zonder **baanbedding** met zeer fijn afgewerkt railprofiel. Verenigbaar met het oude ROCO systeem.

*E*  
en **polyvalente wissel** met meerdere mogelijkheden:  
handbediening - electromagnetisch - gepolariseerd - of onder de tafel bevestigbaar

Een nieuw, **eenvoudig railsysteem** maar **zéér compleet**:

4 afmetingen van rechte rails  
4 gebogen railstukken R2 - R3 - R4 - R5 (12 gebogen railstukken = cirkel)  
1 wissel 10 G/D  
1 wissel 15 G/D  
1 half Engelse wissel  
1 gebogen wissel G/D  
Met bovengenoemde rails kunt U werkelijk **ALLES** realiseren.

**HET echte spoor = ROCO LINE**  
DE PREST DISTRIBUTION: Tel.: 02 - 452 37 10



**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

Vertegenwoordigd voor Nederland

**schmidt electronic systeme**  
ingenieurbüro **S.E.S.**

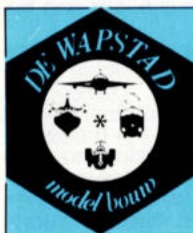
**SYSTEME LAUER**

**SOFTWARE HARDWARE**

Modelleisenbahnen  
Modèles de chemins de fer **HAB**

GEORG BROCKMANN, Replica onderdelen

Dingeldienstraat 16  
7821 XJ Borne  
Telefoon: 074 664044



## DE WAPSTAD DEN HAAG

Huis te Landelaan 462  
2283 VJ RIJSWIJK - ☎ 070-94.79.74  
Alle merken UIT VOORRAAD LEVERBAAR  
van Märklin Z t/m LGB. Kortingen 10 % - 20 %



## DE 'SPOORZOEKER'

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

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

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!

**woe 13-18uur**  
**vrij 13-21uur**

of na telefonische afspraak

## VIDEO & SOUND = REAL ART !

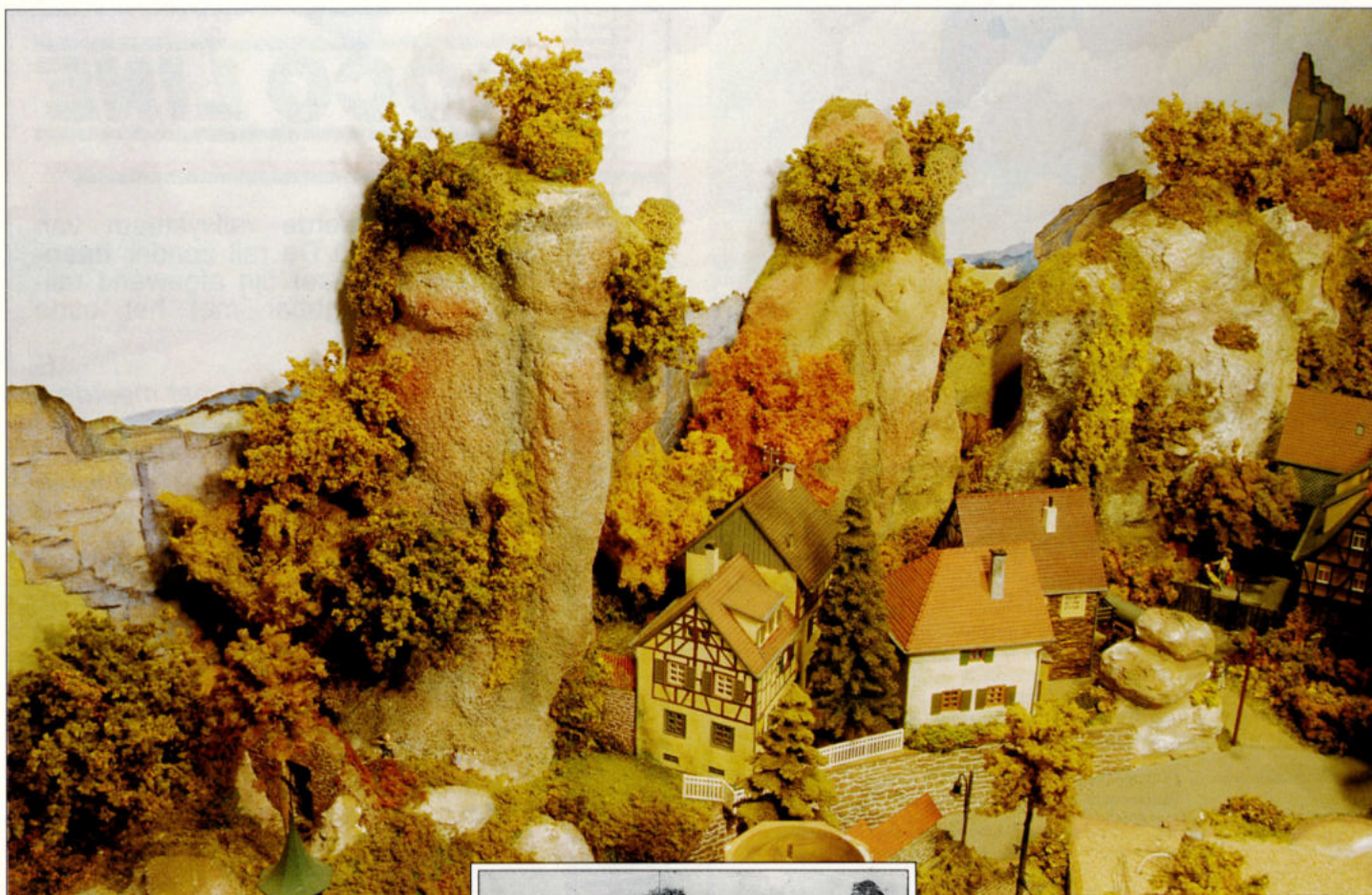
Als enige in de Benelux vertegenwoordigt de Stichting Rail Art de gerenommeerde Duitse en Engelse uitgeverij van railfilms op video, zoals EISENBAHN KURIER, EISENBAHN VIDEO, STEAM POWERED VIDEO, RAILSCENE, TRANSPORT VIDEO, JOHN COCKING, en RANDS VIDEO e.a. en heeft honderden video- en geluidsbanden in voorraad, die U zonder verzendkosten/invoerrechten e.d. direct bij ons kunt bestellen tegen aantrekkelijke prijzen !!

Nederlandse lezers van Spoorweg Journaal kunnen onze catalogus met prijslijst ontvangen door het sturen van Fl 2,50 aan postzegels (of drie internationale antwoordcoupons), of door dit bedrag te gireren naar:

Stichting Rail Art, Postbus 11219, 2301 EE LEIDEN/NL.  
Belgische lezers kunnen BF 45 overmaken op rekeningnummer 230-0117683-42 (t.n.v. Rail Art te Leiden) bij de Generale Bank te Tervuren. Afhalen van bestelde banden en/of bezoek aan ons omvangrijke archief is na voorafgaande telefonische afspraak mogelijk.







# Terug in het land der legenden

## Voorwoord

Ter nagedachtenis aan de te vroeg overleden Sacha Guitry stel ik voor dat wij ons tijdens de komende afleveringen van dit vervolgverhaal verkleinen tot schaal 1:87 en samen het labyrint van mijn modelbaan doorkruisen. Van die baan heeft U al een indruk kunnen krijgen in nrs. 8 en 22 van

SJ. Deze maal echter zullen wij doordringen in de vierde dimensie van deze wereld, daar waar de decors een eigen leven gaan leiden, waar droom en werkelijkheid een gezamenlijk spel spelen. Ik zal U rondleiden in de microcosmos van een complete maatschappij van mini-individen, elk met zijn voors en zijn tegens. U zult kennis nemen van hun gesteldheden

en hun bekwaamheden en van avonturen waar U van achterover zult vallen. U zult hun wereld van zeer nabij kunnen observeren. En bij gelegenheid zal ik U op de hoogte stellen van enige markante historische feiten en U enkele sappige anecdotes vertellen.

Ik zou met mijn vertellingen i.h.b. diegenen onder U willen onderhouden die ernaar smachten om m.b.v. een mensheid op schaal wat extra leven te brengen in de brouwerij van hun kleine universum, maar daar niet in slagen omdat de vonk der openbaring niet is overgesprongen en hun personages derhalve enigszins triest in de wereld verdwaald lijken, zonder leidraad in hun bestaan.

U zult merken dat de gebruikte methode heel eenvoudig is. Er dienen allereerst enige ideeën te worden verzameld en anecdoten te worden opgesteld ten einde een fantasiewereld als uitgangspunt te hebben en zo van Uw modelbaan een sprookjesboek te maken. Uiteraard moeten de verschillende elementen in die wereld zich lenen voor de mise-en-scène, maar ook omgekeerd kan er sprake zijn van een vruchtende werking.

Stof tot inspiratie is er te over: beroemde historische persoonlijkheden, helden uit de literatuur, maar ook Walt Disney, de sprookjes van Grimm en gebeurtenissen uit het gewone dagelijkse leven zijn bruikbaar. Klucht en satire laten zich uitstekend combineren met meer serieuze aangelegenheden. En ook film en stripverhaal kunnen legio ideeën opleveren. En dezelfde personen kunnen natuurlijk optreden in diverse opeenvolgende scènes, verspreid over de modelbaan. En als de figuren van PREISER & MERTEN ondanks hun verscheidenheid toch niet kunnen beantwoorden aan de eisen van het scenario, kunt U die altijd nog een bewerking doen ondergaan. Daarvoor heeft U slechts nodig: een goed geslepen cutter, een beetje lijm, enkele penselen, de kleuren van de regenboog, een goede loop, een beetje geduld en vooral niet teveel Whiskey!







## 1. Drachenstein

**„Een huivering van geluk doortintelde Johannes. Dát was een wonder !”.**  
(F. van Eeden: De kleine Johannes).  
**Ergens in Frankenland A.D.**  
**1937 !**

Het dorpje heeft zijn middeleeuwse karakter behouden, beschermd als het is door het kasteel van de baronnen van Kelzenberg en gedomineerd door beroemde kalkrotsformaties (in werkelijkheid die van het Judenhof te Tüchersfeld). Omdat in deze tijd van het jaar de reizigerstreinen van de NKB het aanbod niet aankunnen en het tevens de tijd is van de suikerbieten oogst ziet de spoorwegmaatschappij zich genoodzaakt bij buurtmaatschappijen materieel te lenen tegen een stevig bedrag.

De touristen stromen in groten getale toe om deel te nemen aan de somptueuze maaltijden van het „Oktoberfest”. Men hoeft zich geenszins in acht te nemen want het water van de Bismarckbron bij het kasteel is dermate heilzaam dat het niet alleen maagzweren, levercirrhose en chronische nicotinebronchitis geneest maar ook zorgt voor nieuwe energie wanneer men daar om wat voor reden dan ook doorheen is geraakt.

*(Gebruiksaanwijzing : 3 maal daags een halve liter jenever verdunnen met twee lepels bronwater; vervolgens regelmatig met kleine slokjes innemen zonder U daardoor in de war te laten brengen !).*

Rondom het kasteel is een levendige markt. Onder de lampions hebben zich talloze nieuwsgierigen verzameld om te genieten van de luchtige wijsjes afkomstig van een Beierse fanfare terwijl iets verderop enigzins prozaïscher kijklustigen hun boodschappentassen vullen en hun geld tellen.

En kijk ! Daar komt baron Johann van Kelzenberg (1880 -) aan, hoog op zijn ros als Artaban en gevolgd door zijn jagers, op de terugkeer van de jacht in de naburige bossen. Bij zijn entree speelt de harmonie de

3. Gewoontegetrouw speelt een deel van de plaatselijke festiviteiten zich af in kasteel Drachenstein. Onder aanvoering van de baron keert de stoet met zijn trofeeën terug van de jacht en steekt de markt over. Rechts de Bismarck-bron in het „Gründerzeit”-paviljoen.

1. De „Judenhof”-wijk, gedomineerd door de beroemde kalkrotsformaties die nog getuigen van de erosie die volgde op de jongste ijstijd.

2. De touristen laten zich onderdompelen in de middeleeuwse atmosfeer. Maar de kromhoorns en psalters van vroeger hebben hun recitatieven reeds lang beëindigd. De Beierse fanfare heeft hun taak overgenomen. Rechts de Judenhof.

4. De kooplui op de markt leveren voedsel en drinken aan iedereen die nog een paar Reichsmarke in z'n vestzak heeft. Zelfs de sinaasappelen uit Spanje en de tomaten uit Italië ontbreken niet. De handelsrelaties met die twee landen profiteren duidelijk van de stabiele politieke situatie.







5. De wijk rondom het Kelzenberg-plein gezien vanaf de steile rotswand. Op de voorgrond de achterplaats van de slagerij en links de rokerij waar de beroemde Drachensteiner hammen vandaan komen. Rechts het huis van Nusch. Verderop de specerijenhandel en hotel-restaurant Lucullus.

Mars van Tannhäuser ter verwelkoming. Ver weg van al dit gedoe maakt de oude baron Otto (1848 -), die uitgenodigd is bij zijn vriend Nusch, de voormalige burgemeester, zich gereed om uit zijn antieke knalpot te stappen. Otto heeft het wederen van het Tweede Keizerrijk van nabij meegemaakt. Want toen Bismarck (1815-1898; minister-president van Pruisen, naderhand tevens Rijkskanselier) de oorlog tegen Napoleon III voorbereidde, kon hij profiteren van de invloed die Otto bij de jonge koning Lodewijk II van Beieren had om die toen nog onafhankelijke staat in zijn imperialistische plannen te betrekken. En ter propagering van zijn pangermanistische ideeën bood Bismarck aan om bij de

ingang van het slot een bronzen standbeeld te laten oprichten van Hermann, de eerste Germaanse held. (De Romeinen noemden hem Arminius. Deze stond aan het hoofd van de Teutoonse horden die in het jaar 9 van onze jaartelling in de bossen van het Teutoburgerwoud de legioenen van de Romeinse generaal Varus versloegen). In een volgende aflevering zullen we op dit standbeeld terugkomen. Achter de Arminiuspoort (naar de Röselseertoor te Ipfhofen, ten zuidoosten van Würzburg) ligt een klein plein verborgen dat is vernoemd naar en opgesierd met een standbeeld van de ongenaakbare voorzaat Heinrich von Kelzenberg. Deze onderscheidde zich bij de inname van Do-

nauworth in 1607 o.l.v. Maximiliaan I de Grote. Als beloning werd hij „bevorderd” tot baron.

Over het algemeen is dit een vreedzame plek maar nu heeft er zojuist een schelle trompetstoot weerklonken, afkomstig van Bebert, de ijscoman. Deze brave man kon de hyperrealistische gevels van zijn geboortestad Verviers niet langer verdragen en had daarom op een gegeven moment besloten om dat decor in te ruilen voor iets vrolijkers. Hij had zich gevestigd te Drachenstein, tot zijn eigen geluk en dat van de plaatselijke jeugd.

Op een paar passen daarvandaan draagt restauranthouder Lucullus op zijn manier bij aan de reputatie van de plaats. De gebouwen rondom de oude poort herbergen op de eerste verdieping een boeiend klein museum dat gewijd is aan volkskunst en volkscultuur. Wat de middenstand betreft: een slagerij waar nog ouderwets gerookt wordt, een bakkerij die met houtvuur werkt en zaken met geurige koloniale waarden zorgen ervoor dat iedere fijnproever aan z'n trekken kan komen. Oudburgemeester Nusch is zonder meer de bekendste persoonlijkheid van de plaats. Hij bezit er een statig herenhuis waar hij zijn pensioen aangevaam doorbrenkt met mooie vrouwen en de befaamde wijnen van Rüdesheim. Hij werd beroemd daarna na een waanzinnige weddenschap waarvoor hij in één keer een volle schenkan wijn (3 1/4 liter) leegdrank. U kunt hem zien in zijn tuin met zijn ronde buik terwijl hij een charmante dame met minnepraat onderhoudt. Het wachten is nog slechts op baron Otto. De jonge huishoudster heeft de zuurkool met varkenspoten volgens het beroemde Kelzenberg-recept al geserveerd. Dikke plakken gerookt spek en enkele reusachtige Bockworsten vervolmaken het geheel.



6. Omringd door zijn honden onderhoudt burgemeester Nusch zich in zijn tuin met een vriendin. „Een schitterende herfstidag”, zeggen ze vast tegen elkaar. De lucht is helder en de zon verschaft nog enige warme stralen. „Herinnert U zich de „Belle Epoque” ? Wij waren jong en ....”





7. De namiddag loopt ten einde maar het leven in deze verrukkelijke provincieplaats kabbelt lustig verder. Een toerist haast zich naar station Felzenmeer waar zijn trein al op hem wacht. Bebert heeft nog steeds klandizie en de schilder wacht op de gloed van de zonsondergang om zijn doek af te maken.

Een goddelijke geur verspreidt zich langzaam door de lucht. De Riesling fonkelt in de goudoplichtende flessen: het begin van een romantische avond ! Reeds neigt de zon ter kimme. Een straathond besnuffelt

de voet van een straatlantaarn, in de buurt waarvan een zondagschilder weldra z'n ezel op zal zetten om te trachten het goud van de ondergaande zon in verf te vangen. Wanneer de nacht eenmaal gevallen is

wordt er onder uitroepen van bewondering een schitterend vuurwerk ontstoken dat met z'n keuren en knallen nog eens lijkt te onderstrepen dat er daar toen vooral één gebod gold: Leef !

Jean Isaac

8. Het Heinrich von Ketzberg-plein met het standbeeld in het midden. Links de specerijenhandel en rechts de Arminiuspoort, de bakkerij en, daarboven, het streekmuseum. Bebert is ijs aan het verkopen en baron Otto gaat bij zijn vriend Nusch op bezoek. Alle foto's: H.K.







1. Loc 1604 met een reizigerstrein van Luxemburg naar Gouvy (B) in het station van Clervaux. Let op de Duitse armseinen, die daar nog steeds in gebruik zijn, 05-05-'89. Foto: Cor Dijkshoorn

## Letzebuerger Eisenbunnen - Deel 3

Dit derde artikel, in een reeks van vier die de geschiedenis van de spoorwegen in Luxemburg beschrijven, geeft U een overzicht van de diesellocomotieven van de CFL. Het betreft hier vaak kleine, doch niet minder interessante series, die bijdragen aan de verscheidenheid van tractievoertuigen in het Groothertogdom.

De aanschaf van de zesassige diesellocomotieven serie 1601-1604 is een direct gevolg van het feit dat in 1954 de minimumsnelheid voor internationale reizigerstreinen op 80 km/h vastgesteld wordt. Op de Noordbaan is dat tot nu toe 60 km/h en men probeert, onder andere door baanverbetering, met de

stoomlocomotieven van de serie 56 deze 80 km/h te halen. Aanzienlijke schade aan baan en stoomlocomotieven is echter het gevolg en al snel moet de maximumsnelheid teruggebracht worden tot 70 km/h. Andere maatregelen zijn dus noodzakelijk om op Europees niveau mee te kunnen blijven draaien.

De NMBS heeft op dat moment 40 nieuwe diesellocomotieven in bestelling van de huidige series 52, 53 en 54 die wel geschikt zouden zijn om de diensten op de Noordbaan met voldoende snelheid en trekkracht te kunnen rijden.

Na enig onderhandelen zijn de Belgische collega's bereid vier exemplaren van de in aan-

bouw zijnde serie aan de CFL door te verkopen. Deze vier locomotieven kunnen dan de diensten van stomers op de Noordbaan overnemen en zo kan de CFL weer aan haar internationale verplichtingen voldoen.

Sinds 1955 zijn deze diesellocomotieven in dienst en al die jaren doen zij bijna uitsluitend dienst tussen Luxemburg en Troisvierges. Ook komen zij af en toe wel tot Trier en zelfs wordt met een enkele trein Luik bereikt.

Op dit moment is de 1601 al buiten dienst en staat als plukloc in het depot Luxemburg. Met onderdelen uit deze 1601 worden de andere drie exemplaren rijdende gehouden totdat de Noordbaan elektrisch bereden kan worden. De 1604 is enige tijd terug door de Staat aangekocht om na haar definitieve buitendienststelling te verhuizen naar de museumlijn in Fonds de Gras. De 1600'en zijn overigens niet de eerste diesellocomotieven die de CFL aanschafte.

Om de stoomlocomotieven in de rangeerdienst te gaan vervangen worden diverse series diesellocomotieven besteld. In volgorde van aflevering zijn dit de volgende typen:

### 1. 451-456, in dienst 1953.

Deze locomotieven zijn gebouwd op basis van de zeer bekende Duitse legerloc V36. Hun vermogen van 450 pk ligt echter aanzienlijk hoger. De aandrijving van de drie assen geschiedt via een blinde as met daaraan koppelstangen gemonteerd. In 1982 wordt als laatste de 453 buiten dienst genomen, maar



4. Vanwege het grote motorvermogen doen de D-locs van de serie 801 - 806 voornamelijk dienst in Bettembourg. Loc 805 wacht op instructies van het centrale seinhuis, 16-08-'88. Foto: Harrie Peters

2. Loc 2001 is een centing in het CFL-locpark. Uiterlijk is zij gelijk aan de serie 1021 - 1024, maar zij beschikt over 70 extra paardekrachten, 16-08-'88. Foto: Harrie Peters





3. Loc 1819 met IR 2288 Liège G-Luxembourg (Salmchateau 13.08.84) Foto: C. Hertogs

Poster. Loc 1603 met reizigerstrein vlak voor het binnenrijden van n van de twee tunnels, die het station Kautenbach insluiten, 18-08-'88. Foto: Harrie Peters

in tegenstelling tot haar seriegenoten niet gesloopt. In augustus 1988 staat deze machine in de locloods van depot Luxemburg om een grondige opknapbeurt te ondergaan, waarna ook zij naar de museumlijn zal verhuizen.

vier stuks wordt dan ook niet in een definitieve order omgezet. Vanaf 1970 tot aan de buitendienststelling in resp. 1976 en 1978 zijn deze beide locomotieven bijna uitsluitend in gebruik bij het wassen van rijtuigen in de pot Luxemburg.

door de Amerikaanse Baldwinfabrieken aan Frankrijk geleverd zijn. Er worden 6 stuks besteld die in licentie door Anglo-Franco-Beige worden gebouwd en in 1954 bij de CFL in dienst komen. Tot op dit moment zijn zij nog allemaal in dienst en worden vooral bij de zware rangeerdienst in Bettembourg ingezet.

## 2. 601-602, in dienst 1954/1955.

Dit type rangeerloc, dat als verbeterd type 450 geleverd is, heeft nooit geheel aan de gestelde verwachtingen voldaan. Alleen de hoge cabine met daardoor een sterk verbeterd uitzicht blijkt een pr. Een optie op nog

## 3. 801-806, in dienst 1954.

De onder 1 en 2 beschreven locomotieven zijn niet geschikt voor de zware rangeerdienst. De enige locs die op dat moment in aanmerking kunnen komen zijn SNCF-locs van de serie 040DA die in de jaren 1946/47

## 4. serie 851-858/901-913. In dienst 1956/1959.

Halverwege de vijftiger jaren zijn ondanks de aanschaf van reeds genoemde diesellocs toch nog stoomlocs voor het rangeerwerk en















5. Jenbach-loc 1032 met de nieuwe sproeitrein, die in de werkplaats Ptange werd gebouwd, te Luxemburg station. De pakwagen bevat de compressor en de sproeikoppen, 09-05-'88. Foto: Cor Dijkshoorn

6. Rangeerlocc 454 met platte wagen in het station van de hoofdstad, 15-04-'77. Foto: Pierre de Greeuw

7. Loc 909 rijdt met een zeer lange goederentrein vanaf het emplacement naar het reizigersstation van Esch-sur-Alzette, 18-10-'88. Foto: Huub van Keulen

de reizigersdienst op de baan. Om deze te kunnen vervangen is uitbreiding van het aantal diesellocomotieven op korte termijn noodzakelijk. En weer wordt met een schuin oog naar grote zus SNCF gekeken; deze heeft in zeer grote aantallen dieselloccs van de serie 040DE in dienst of in aanbouw en dit type is precies wat de CFL zoekt. De bestelling vindt plaats en de bouw loopt parallel met die van de Franse exemplaren. De 851 en 852 komen in 1956 in dienst. De

855-858 krijgen een oliegestookte stoomverwarmingsketel voor de verwarming van reizigerstreinen. Om de diversiteit aan locs niet groter te maken wordt een v ervolgorder geplaatst voor dertien gelijksoortige machines. Door een wijziging in het koelsysteem kunnen zij echter 100 pk meer leveren. Vandaar dat zij als een aparte serie genummerd worden, de 901-913. Ook zij zijn voorzien van een stoomverwarmingsketel. Begin 1959 zijn alle locomotieven in dienst en

worden ingezet voor reizigerstreinen en zware goederentreinen. De reizigerstreinen alsmede hun stoomverwarmingsketel raken zij in 1964 kwijt als de laatste serie diesellocomotieven het tractiepark komt uitbreiden; dit zijn de locs van de serie 1800.

## 5. serie 1801-1820, in dienst 1963/1964.

Bij het begin van de jaren zestig heeft de CFL nog steeds enkele stoomlocs in dienst, die vanuit Ptange worden ingezet. Uiteraard wordt de vervanging hiervan in de dieseltractie gezocht. Het loctype dat La Brugoise et Nivelles voor de NMBS in aanbouw heeft, dat overigens gebaseerd is op het 1600-ontwerp, krijgt de voorkeur. In eerste instantie worden acht eenheden besteld.

Nog tijdens de bouw van de 1801-1808 neemt de CFL-directie het besluit om de serie met 12 stuks uit te breiden met het doel alle resterende stoomlocs aan de kant te kunnen zetten. Tussen november 1963 en juli 1964 komen de locs naar Luxemburg en worden in dienst genomen met direct gevolg dat in mei 1964 de laatste stoomloc het vuur moet doven. Deze locs met een vermogen van 1800 pk kunnen voor alle soorten treinen gebruikt worden en bovendien in treinschakeling rijden, niet alleen met elkaar maar ook met de Belgische reeks 55 hetgeen op de Noordbaan vrijwel dagelijks voorkomt. In de verbinding Luxemburg-Luik delen zij de diensten met hun Belgische zustermachines. Regelmatig zijn deze machines zelfs te zien in Aachen-West waarvandaan zij zware cokes- en ertstreinen naar het industriegebied in het zuiden van het groothertogdom rijden. Behalve de diesellocomotieven die ik U tot dusver genoemd heb, beschikt de CFL nog over een gering aantal kleine twee-assige dieselloccs die hoofdzakelijk gebruikt worden voor licht rangeerwerk, werk plaatsdiensten of als trekkkracht voor treinen ten behoeve van het baanonderhoud. Zij zijn als volgt genummerd:

- 1001-1004: In dienst in 1972 en in principe bedoeld om de 601 en 602 te vervangen, fabriek Jung, vermogen 250 pk.
- 1021-1024: In dienst tussen 1953 en 1957, fabriek Deutz, met een vermogen van 130 pk.

- 2001: Dit locje dat uiterlijk zeer veel wegheeft van de 1021-1024 is in 1957 door Deutz geleverd en heeft een 200pk-motor.

- 2011: Ter vervanging van een vrachtwagen op rails aangeschaft, 212 pk sterk, in 1964 gebouwd door Henschel.

- 1032-1034: Deze door de Jenbacher Werke in Oostenrijk geleverde locs rijden sinds 1988 op het CFL-net rond. Zij kunnen 340 pk ontwikkelen en zijn bedoeld om bij het baanonderhoud ingezet te worden. Voorlopig zal n exemplaar met radiografische besturing uitgerust worden.

Uit bovenstaande blijkt wel dat bij de CFL een grote verscheidenheid bestaat aan diesellocomotieven en dat deze een forse bijdrage leveren aan het spoorse gebeuren in Luxemburg. In het vierde artikel komen tot slot de dieseltreinstellen aan bod. Bovendien besteedt Spoorweg Journaal dan aandacht aan de museumlijn in Fonds de Gras.

Harrie Peters



### Letzeburger Eisenbunnen, aanvulling deel II

Uit reacties van lezers is ons gebleken dat de tekst in nummer 27 van Spoorweg Journaal die betrekking heeft op de levering van de CFL-loccs serie 3600 aanleiding geeft tot misverstanden.

Gaarne willen wij de overeenkomst tussen Luxemburg en Frankrijk die genoemde levering tot gevolg heeft in deze aanvulling verduidelijken.

De tekst aangaande dit onderwerp op bladzijde tien van SJ no. 27 moet als volgt luiden:

In 1956 al hebben Frankrijk en Luxemburg een verdrag gesloten over de kanalisatie van de Mozel. Hoewel deze rivier nergens de grens vormt tussen beide landen heeft Frankrijk wel degelijk groot belang bij het bevaarbaar maken van de Mozel. In deze overeenkomst verplicht Frankrijk zich de kosten op zich te nemen voor zowel de bouw van een binnenhaven in Mertert als de modernisering van de spooraansluiting van de CFL van deze haven. Als het echter op betalen aankomt kan of wil Frankrijk het benodigde en bovendien overeengekomen bedrag niet op tafel brengen. Wel is Frankrijk bereid ter compensatie een twintigtal elektrische locomotieven te leveren. Deze locomotieven zijn van het SNCF-type BB 12000 en vormen bij de CFL de serie 3600.





NOCH vanaf NU weer op de markt in België

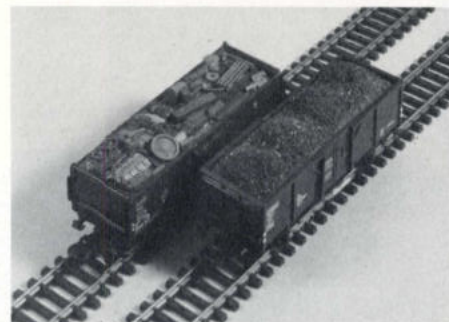


NOCH biedt U:

- bomen van de serie „FILIGRAN” (grote keuze aan verschillende soorten gebladerte).
- dé lading, uit schuimkunststof vervaardigd, voor Uw goederenwagons.

- NOCH biedt ook het complete gamma producten voor de realisatie van Uw decors.

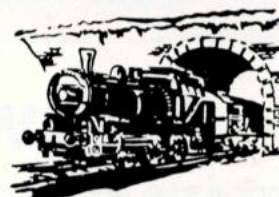
- NOCH maakt het eveneens mogelijk tunnelingen, bogen, steunmuren etc. te vervaardigen.



Bezoek Uw speciaalzaak. Voor alle verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot onderstaand adres:

**ZETA België : Halenstraat 55  
2008 Antwerpen / Tel. 03 - 2358089**

Vertegenwoordiging van LILIPUT, MERKUR, EISENBAHN JOURNAL, SPOORWEG JOURNAAL, EISENBAHN REVUE, DJH CATALOGI : LILIPUT : FL 7,50 / BF 150,-  
MERKUR : FL 4,- / BF 75,-



de trein in 't klein  
**10de**  
grote expo

In de lokalen van het  
**Vormingsstation Mulzen**  
Leuvensesteenweg 443

28-29 oktober 1-2-3-4-5 november 1989  
van 10 tot 19 uur

|                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| Live-steam        | FEBELRAIL Modulebaan |
| HO-clubbaan 100m2 | Workshops            |
| Occasiemarkt      | Film Video           |

## EXPO TRAINS MODELISME



HALL OMNISPORT  
COMMUNAL

# AUVELAIS

11 - 12 NOVEMBRE (10 H. - 19 H.)





1. Met een airbrush werden deze militaire vrachtauto's voorzien van een laagje matgroene verf, de banden werden matzwart en een laagje stof deed de rest. Ze komen nu veel overtuigender over dan de originele styreen modellen en ze zijn haast niet van echt te onderscheiden op de foto. Dat zeg ik niet om op te scheppen, na het lezen van VAKWERK 17 kunt U het ook!

## Vakwerk 17: De airbrush (2)

Optimist als ik ben, ga ik er van uit dat U na het eerste airbrush verhaaltje geestdriftig naar de winkel gerend bent, en dat U nu met de airbrush onder stoom staat te popelen om de eerste instructies van mij te krijgen. Goed geraden? Dan gaan we nu direkt aan de slag!

### Oefenen

Het succesvol toepassen van de airbrush vereist een gedegen voorbereiding van het te spuiten model en de verf. Maar eerst en vooral dient U over de nodige handigheid te beschikken met het type airbrush dat U wilt gebruiken. Direkt uitproberen op een kostbaar model is uitermate riskant, want de kans dat het meteen goed zal gaan is klein.

Maak een verdunde oplossing van O.I. inkt in water, zo'n beetje n op tien. Ja, ik weet dat U dat in de winkel ook al gedaan heeft. Maar toen ging het om de kunsten van de spuit, nu om de kunst van het spuiten. NIET eerst de onverdunde inkt in de airbrush doen en daarna water toevoegen. Het toevoerkanaaltje naar de spuitmond zal direkt wat onverdunde inkt opzuigen, en straks dus ook te geconcentreerde verf. Meteen afleren deze slechte gewoonte:

**1. Verdunningen nooit in de airbrush zelf maken.**

De juiste verdunning speelt niet zo'n erg belangrijke rol en later zal blijken dat dit ook geldt voor

het echte spuitwerk met verf. Belangrijker is de luchtdruk, die voor verdunde inkt ingesteld moet worden tussen 1 en 1.5 bar. Straks kunt U de druk nog wat variëren en zien wat de gevolgen zijn. Vul nu Uw airbrush met wat verdunde inkt, zet een stuk papier schuin omhoog tegen een doos of iets dergelijks en ga er eens makkelijk voor zitten. Voor het onderstaande neem ik nu eerst even aan dat U een dual action airbrush heeft. Richt de airbrush loodrecht op het papier, op een afstand van 5 tot 10 cm. Druk op de luchtknop en haal de trekker langzaam naar achteren. U ziet een vlek verschijnen op het papier die snel dikker en natter wordt en tenslotte zal de inkt een plasje vormen en stervormig weggeblazen worden. Laat de knop los en verplaats de airbrush een stukje naar rechts (of links) en druk weer op de luchtknop, met de trekker weer helemaal naar voren en de inkttoevoer dus dicht. Negen van de tien keer zult U zien dat de airbrush heel even spettert, zelfs als U de trekker volstrekt niet beroert. Eenzelfde verschijnsel kan optreden wanneer U tijdens het spuiten de luchtafsluit. De les uit deze oefening:

**2. Start en stop de airbrush nooit terwijl hij op het werk gericht is.**

**3. Houd de airbrush ten allen tijde in beweging, tenzij U een vlek wilt spuiten.**

Dat laatste gaan we eens wat nader bekijken.

Teken met potlood een patroon van ruitjes van 2 bij 2 cm op een nieuw stuk papier. Probeer U nu als volgende oefening eens of U in staat bent om op de kruising van twee lijnen een vlekje te spuiten. Dus: naast het papier de lucht starten, daarna met de lucht aan naar het doel bewegen, en tenslotte de trekker heel even iets naar achteren trekken. Naald direkt weer naar voren, airbrush weg van het papier bewegen en de lucht stoppen. Moeilijk? Geeft niets, gasgeven en koppeling op laten komen was bij de eerste autorijes ook moeilijk. Als het echt niet lukt kan Uw airbrush de schuldige zijn, b.v. omdat de naald niet voldoende afsluit in de zitting. Naast een controle op de goede werking van Uw airbrush kunt U op deze manier drie dingen oefenen:

**4. Ontwikkel gevoel voor de hoeveelheid inkt (of verf) bij een bepaalde stand van de trekker.**

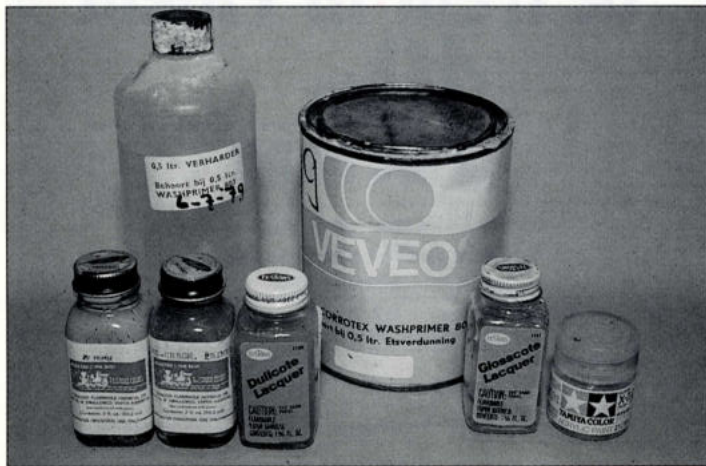
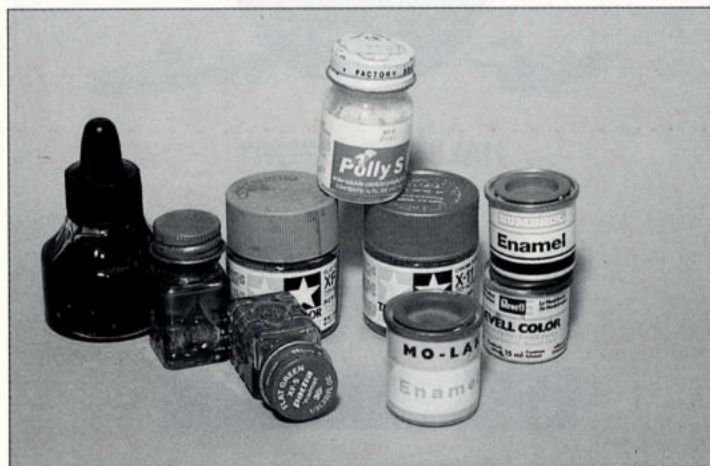
**5. Maak het juist in- en uitschakelen tot een vaste routine.**

**6. Leer mikken met de airbrush.**

De volgende stap is het verkleinen van de vlekken tot U stipjes van een millimeter kunt maken. Voor deze opgave moet U de airbrush heel dicht naar het papier toe bewegen, wees niet bang om een afstand

**2. De airbrush leent zich voor het spuiten van alle in de modelbouw gebruikelijke verf- en laksoorten, of ze nu op waterbasis zijn of met oplosmiddelen verdund moeten worden. Wanneer niet te nat gespoten wordt, kunnen ook styreen modellen geverfd worden met verfsoorten als FOLQUIL, die het plastic normaal gesproken zouden aantasten of etsen.**

**3. Hulpmiddelen bij het spuiten zijn primers (een soort grondverf) en blanke vernissoorten. Een primer verbetert de dekking en de hechting van de verf, terwijl matte- en glansvernis toegepast worden om het gewenste uiterlijk te verkrijgen. U kunt een model dus rustig met glanslak spuiten en het daarna een volkomen matte finish geven, of omgekeerd.**





van een centimeter of minder uit te proberen. Mislukkingen gooit U gewoon weg, dus niemand zal ooit van Uw blunders weten.

#### 7. Kleine oppervlakken spuiten: airbrush dichtbij, grote oppervlakken spuiten: airbrush verder weg.

En, begint U er al lol in te krijgen? Dan kunnen we de eerste 7 lessen wat verder uitbouwen. Tekenen met potlood een paar horizontale lijnen onder elkaar en probeer de lijnen zo recht mogelijk over te spuiten. Alcoholgebruikers en rokers doen er goed aan het trillen van de hand wat in te tomen door hem te ondersteunen, maar ook g eheelonthouders zullen wat moeite hebben in het begin. Varieer de dikte van de lijnen; van boven naar beneden steeds breder spuiten (airbrush steeds verder weg, naald steeds verder naar achteren, steeds sneller bewegen). Pas tevreden zijn wanneer U in staat bent om van tevoren te bepalen hoe breed en hoe dekkend U een lijn gaat spuiten. Probeer de lijnen ook overal even dik te houden. Dat zal alleen lukken als U de airbrush met constante snelheid in n vloeiende beweging over het papier laat gaan, terwijl U de trekker in n en dezelfde stand houdt.

#### 8. Smalle dikke lijnen: airbrush dichtbij, langzaam bewegen, Brede wazige lijnen: airbrush verder weg, sneller bewegen

Nog iets over het dekkend spuiten. Het is straks niet nodig en zelfs ongewenst om een object in n keer dekkend te spuiten. U kunt de verlaagde stap voor stap opbouwen tot de gewenste dekkingsgraad bereikt is. Vaak zal juist een doorschijnende dunne laag gewenst zijn, zoals bij het aanbrengen van een stofflaag. Nu is het moment om dat aspect van het spuiten te oefenen: lichtgrijs gespoten lijnen betekenen weinig dekking, zwarte lijnen zijn het maximum dat U kunt bereiken. Spuit hiertoe liever meerdere keren over dezelfde lijn, i.p.v. te proberen in n keer diep zwart te bereiken.

#### 9. Volledige dekking altijd in meerdere lagen opbouwen.

Tot slot van de inkt-oefeningen kunt U de voordelen van de dual action airbrush eens gaan uitbuiten. Probeer een lijn te spuiten die dun en dekkend is in het begin (zonder het weglopen van een teveel aan inkt!), en die vervolgens steeds breder en minder dekkend uitloopt. Dus: dichtbij beginnen, airbrush van het papier af naar U toe bewegen en tegelijkertijd de naald steeds verder naar achteren trekken en meer inkt geven, en dat alles in n vloeiende beweging. Deze oefening is het moeilijkst; als zo'n kunstwerk eindelijk gelukt is mag U het van mij signeren. Maar wel met de airbrush nat uurlijk! Met een single action airbrush kunt U deze oefeningen voor een deel ook naderen, alleen die waarbij de inkttoevoelheid tijdens het spuiten veranderd wordt moet U overslaan. External mix airbrushes zijn niet bedoeld voor het bovenstaande werk. U kunt zich in dat geval beperken tot het spuiten van wat brede en smallere streken, waarbij U de afstand tot het papier varieert. Het is meestal de enige variabele die U tot Uw beschikking heeft, afgezien van de kleine invloed van de luchtdruk. Het bewegen met constante snelheid en het starten en stoppen zijn ook hier belangrijk.

### Nog meer oefenen

Wees niet bevreesd, het ergste heeft U achter de rug. Maar inkt is niet hetzelfde als verf en daarom moeten we ook dat nog even bekijken. Verf op oplosmiddelbasis is wat dunner dan verf op waterbasis en de luchtdruk moet U daarom enigszins verlagen. Vraag: hoe dun moet de verf zijn? Antwoord: weet ik veel! Nee serieus, die vraag is moeilijk te beantwoorden. Er zijn talloze soorten verf in gebruik bij modelbouwers, die allemaal hun eigen oplosmiddel vragen en die fijn of grover pigment bevatten, enz., enz.. De enige juiste regel die te geven is, is dat de verdunde verf of lak ongeveer de consistentie van melk moet hebben. Uitproberen is de enige goede oplossing.

#### 10. Ver- en verdunnersoorten en mengverhoudingen altijd eerst even uitproberen op een onzichtbaar deel van het model of op een stuk vergelijkbaar materiaal.

Wat laatste is belangrijk. Hout neemt verf heel anders op dan metaal, en verf op waterbasis heeft b.v. heel snel de neiging om druppels te vormen en te gaan lopen op gladde, niet poreuze oppervlakken. U kunt dat wat tegengaan door alcohol (spiritus) toe te voegen bij het verdunnen, maar het beste is om eerst een heel dunne laag („tack coat“) aan te brengen en die te laten drogen, vr U een tweede vettere laag aanbrengt. U zou ook eerst een „primer“ aan kunnen brengen, maar daarmee belanden we bij de voorbereidingen.

4. Gebruik van een primer is zondermeer aan te raden bij het verven van metaal, maar ook bij styreen heeft het zijn voordelen. Zwart styreen, zoals deze ramen van GRANDT LINE, kunnen na het aanbrengen van een laagje grijze primer met veel minder verf dekkend gespoten worden. Dat spaart verf en het laat bovendien de fijne detaillering niet verloren gaan.



### Voorbereidingen

Minstens even belangrijk als de airbrush-oefeningen is het voorbereiden van een model voor de afwerking met verf. Vooral locomotieven vragen nogal wat aandacht op dit punt, maar ook wagons en andere rijdende modellen kunnen we niet zomaar gaan spuiten. Het is n.l. zaak deze modellen eerst in perfecte technische staat te brengen. Zouden er na het spuiten nog reparaties nodig blijken, dan is de kans groot dat U de verflus weer van voren af aan kunt beginnen. Vers aangebrachte lak beschadigt ongelooflijk snel!

Maar daarmee zijn we er nog niet. Wanneer een al geverfd model een andere kleur moet krijgen, of om een andere reden in zijn geheel overgespoten moet worden, zal eerst de oude verf verwijderd moeten worden. Te dikke verflagen verknoeien de details op een model. Alleen voor het bijwerken van kleine beschadigingen kan de bestaande verflaag intact gelaten worden. Op kunststofmodellen kan de verf verwijderd worden met een oplossing van natrium hydroxide in water (natronloog). Er kleven echter enige bezwaren aan dit middel. Natronloog tast de huid snel aan (handschoenen!!) en een spettertje in de ogen is nog veel ernstiger (bril!!). Ook voor het model dreigen er gevaren, want eventueel aanwezige onderdelen van zink of aluminium lossen op in loog en dat merkt U pas als ze verdwenen zijn. Nu weet ik best dat natronloog toegepast wordt in gootsteenontsoppers, verfabijmiddelen en ovenreinigers, die allemaal gewoon in de winkel te koop zijn, maar desondanks raad ik U aan om liever remolie te gebruiken. Jawel, gewoon remolie van de auto: model op derdompelen, nachtje laten weken en model er weer uittvisen. De olie kunt U talloze malen opnieuw gebruiken, alleen niet meer voor de auto natuurlijk. Het middel is universeel toepasbaar voor alle materialen die voor modellen gebruikt worden, met uitzondering van hout. Na het verwijderen van de oude verf moet het model nog schoongemaakt worden, maar dan

ook brandschoon. Ontvetten met wasbenzine (brandgevaar!), gevolgd door grondig wassen met water en vloeibare zeep is een goede remedie. Ultrasoon reinigen is beter en sneller, maar ik betwijfel of U de daarvoor benodigde investering van f 900,- wilt doen. Ontverven en schoonmaken in n keer kan ook, en wel met een zandstraalapparaat. Op de zelfbouw daarvan kom ik later nog terug, het zou hier te ver voeren. Pak het model na het schoonmaken alleen nog maar met plastic handschoenen aan, anders kunt U door Uw vingerafdrukken weer opnieuw beginnen. Demonteer meteen de onderdelen die het spuiten van alle hoeken en gaten in de weg zitten, zie ook VAKWERK 11 voor het voorbereiden van locs. Laat het model goed drogen op een stofvrije plaats.

De meeste materialen geven een betere dekking na het aanbrengen van een laagje primer (grondverf). Vooral voor metalen is dit van belang, maar ook het dekkend verven van b.v. zwart plastic gaat aanzienlijk eenvoudiger wanneer er al een laagje grijze primer aangebracht is. De bekende vermerken als FLOQUIL, TAMIIYA en HUMBROL leveren diverse primers en voor metaal kunt U ook de tweecomponenten primer (washprimer) nemen, die autospuisers gebruiken. Verdun de primer volgens voorschrift of op goed geluk en probeer of U er een mooi egale, strakke en gladde laag mee kunt spuiten op een proefstukje. Een korrelige structuur wijst op te droog spuiten (airbrush te ver weg, luchtdruk te hoog, te weinig verdund), te nat spuiten levert zakkers (luchtdruk wat hoger, airbrush verder weg, minder verdunnen), een telkens verstoppende spuitmond of draden op het werk betekenen meestal te weinig verdunning of een te hoge luchtdruk.

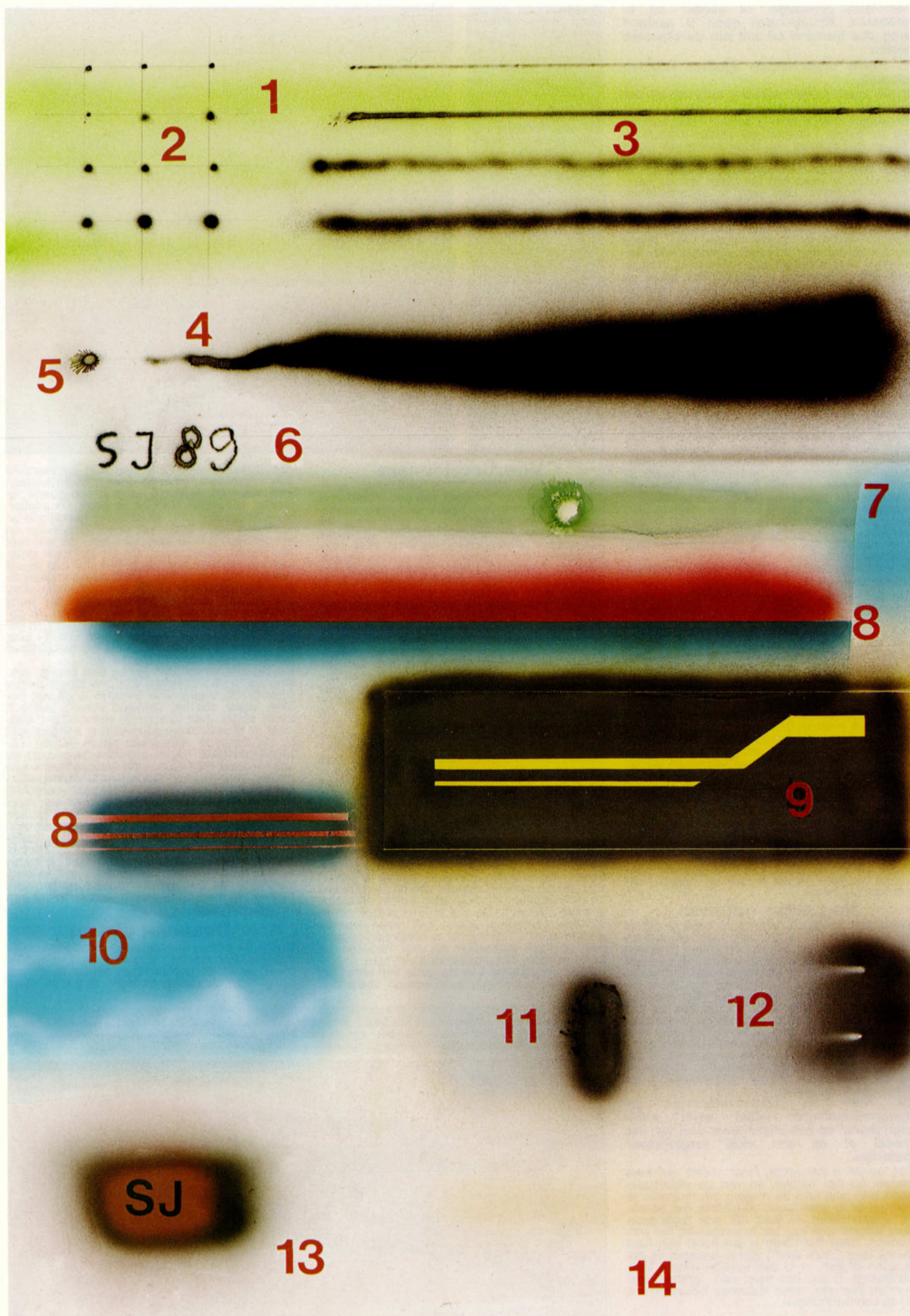
### Dekkend verven

Breng de primer aan op de proefondervindelijk vastgestelde manier, in n of twee lagen. Niet meer, want de primer hoeft alleen maar wat „grip“ voor de dekkende lagen te geven. Geef

5. Na het dekkend verven kan een model uitsluitend met de airbrush geweerthrd worden. Hoewel dit erg verleidelijk is en de resultaten ook erg mooi kunnen zijn, is het naar mijn smaak toch beter om de verschillende weatheringstechnieken te combineren en de airbrush als laatste toe te passen, zie hiervoor ook de eerste vier VAKWERK afleveringen.









#### Oefeningen op ware grootte:

- 1 : Groene inkt (ECOLINE) te nat gespoten = druppel-patroon.
- 2 : Vlekjes mikken.
- 3 : Lijntjes trekken, met de hand ondersteund.
- 4 : Een uitlopende lijn uit de losse hand is nog moeilijker.
- 5 : Fout gestart = gespetter is het gevolg.
- 6 : S en J zijn O.K., de 8 is te nat, de 9 te droog gespoten.
- (horizontale lijn: zo hoort het = gelijkmatig bewegen, goede afstand tot papier, juist genoeg inkt en lucht)
- 7 : Te dunne en oude verf = vlekkelig en slechte dekking.
- 8 : Afplakken met TESA crpe = scheiding soms rafelig.
- 9 : Afplakken met FRISKFILM = haarscherpe scheiding.
- 10 : Wolkjes spuiten, leuk en nuttig.
- 11 : Te nat spuiten geeft vlekken, ook op primer (grijs).
- 12 : Spuitschaduw van een pincet.
- 13 : Wrijfletters als sjabloon (verwijderen met TESA crpe).
- 14 : Subtiel laagjes stof = bij het weatheren onmisbaar.

Alle foto's: Ronald Koppen



6. Een goede airbrush is veelzijdig toepasbaar en voor bepaalde verfklusjes zelfs eigenlijk onmisbaar, zoals b.v. voor deze HO schaal automodelletjes van JORDAN. Ze zijn van styreen en zo ongelooflijk fijn gedetailleerd (zelfs de gas- en rempedalen ontbreken niet!), dat met een penseel het gevaar van „doodverven” van de detaillering met te veel verf groot is.

ring kunt U nog met meer succes toepassen bij het aansluitend weatheren van het model. Een streepje roest, een randje stof, een vlekje kalkaanslag enz., enz., U heeft er totaal geen moeite mee. Dit is trouwens het leukste deel van de klus. Kent U die truc met de ponskaart al? Knip b.v. een wigvormig stukje uit een ponskaart of een ander stukje dun karton. Gebruik nu dit sjabloon om een wazige streep roest of vuil van b.v. een watertank omlaag te laten lopen. Sjabloon dicht bij het oppervlak: scherp omlijnde vlek, ietsje verder weg en de randen worden waziger. Pak voor de verandering ook weer eens een penseel voor dit soort werk, zie hiervoor ook de eerste drie afleveringen van VAKWERK. Na afloop kunt U het beste het resultaat fixeren door het overspuiten van een laagje DULLCOAT of een andere kleurloze matte vernis, dat verhoogt de slijt vastheid. Matte vernis kan U soms voor onaangename verrassingen plaatsen. Het komt voor dat de vernis van een bepaald merk wit uitslaat als hij op verf van een ander merk toegepast wordt, en bij verouderde vernis kan het gebeuren dat de dekking opeens niet meer mat is, maar hoogglans!

**11. Matte vernis altijd uitproberen op de verf die als onderlaag dient, voor U het model er aan waagt.**

### Schoonmaken

Dat schoonmaken belangrijk is heeft U nog onthouden van het eerste airbrushverhaaltje. Tussen het spuiten van verschillende verfsoorten en/of kleuren door is provisorisch schoonmaken meestal al voldoende. Tenzij U een slecht potje verf te pakken had met klontjes of vellen. Zo'n potje meteen weggooiën, want het is niet meer te redden. De beste manier om lang met Uw

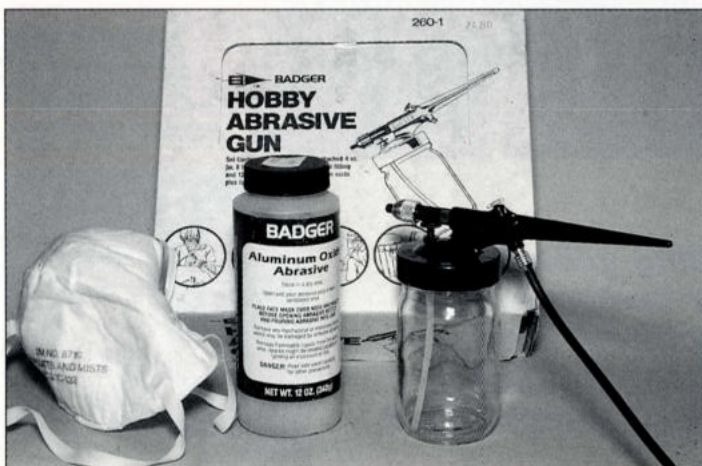
verf te doen is overigens: niet langer open laten staan dan nodig is, daarna zorgvuldig de rand van het potje en het deksel schoonmaken met een stukje tussie en oplosmiddel en tenslotte het deksel weer hermetisch sluiten. Vast zittende schroefdeksels van glazen potjes krijgt U weer los door de rand even te verwarmen met een aansteker. Meng de verf altijd volledig en grondig door, v. U er iets van gebruikt voor de airbrush. Verdun de verf in een ander potje dan de oorspronkelijke verpakking, want ook dat laatste verkort de levensduur aanzienlijk.

Maar we hadden het over provisorisch schoonmaken. Veeg het geleegde verfbekertje uit met een stukje tussie, vul het met schoon oplosmiddel en spuit de airbrush door. Houd hierbij een propje tussie even tegen de spuitmond. Het gesputter dat daarvan het gevolg is reinigt de spuitmond voldoende om verstoppingen te vermijden. Verf op waterbasis (TAMIYA) hardt snel uit op het metaal van de spuitmond en lost daarna niet meer op in water. Gebruik in deze gevallen MEK (methyl ethyl keton), aceton of alcohol. Beïndig een airbrush-sessie altijd met het pijnlijk nauwkeurig reinigen van de airbrush. Ieder spoortje verf dat nog zichtbaar is, is teveel. Verwijder minstens de naald, de naaldzitting en de spuitmond en reinig ze grondig. Controleer meteen eventuele afsluitingen als rubber- en Teflon ringetjes. Denk erom dat de naald kwetsbaar is en dat een verbogen naald afwijkingen geeft in de spuitrichting. Weer rechtbuigen gaat eenvoudig door de naald heen en weer te rollen met de punt vlak op een harde ondergrond, terwijl U met een nagel in de lengterichting over de punt wrijft. Laatste van de twaalf geboden:

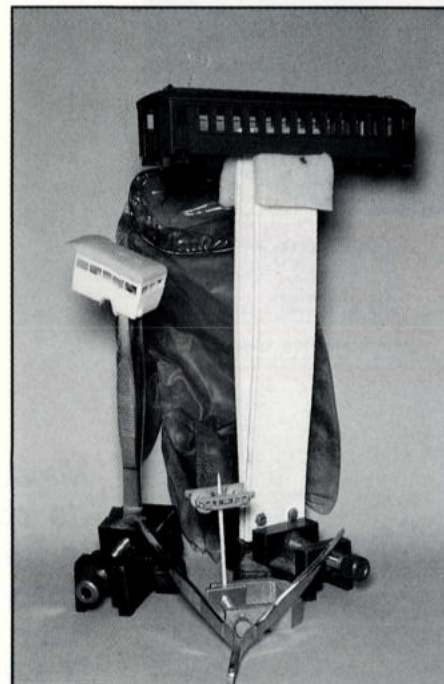
**12. Houd Uw airbrush brandschoon en in topconditie, dat verlengt zijn (en Uw) levensduur.**

Ger Moes

8. Het vasthouden van een model tijdens het spuiten kan soms wat problemen opleveren. Wat mogelijke hulpmiddeltjes zijn een naar buiten verend handvat (gemaakt van styreen en wat sc huimplastic), tandenstokers en naar buiten uitgebogen pincetten. De draaischijf (gemaakt van een mixer) werkt soms ook erg handig en in nood is er nog de gehandschoende hand.



7. Het goed voorbereiden van een model voor het spuiten is even belangrijk als de keuze van de juiste verf. Soms moet eerst een oude verflaag verwijderd worden en tevens moet het model goed schoongemaakt worden. Bij messingmodellen kunt U die twee vliegen in n klap slaan d.m.v. een zandstraalapparaat. Een straalcabine is hierbij geen overbodige luxe!

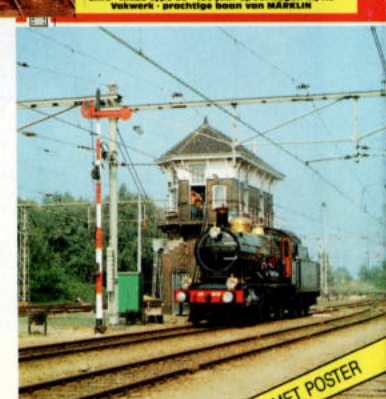
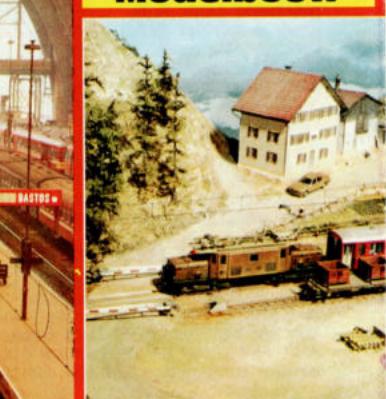
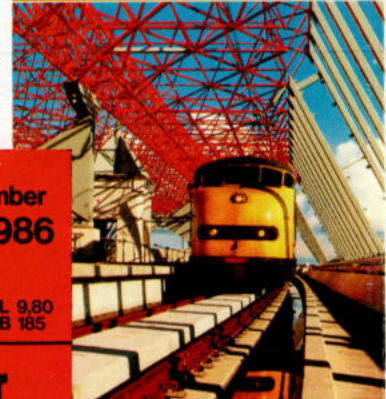






# MAAK NU UW VERZAMELING COMPLEET

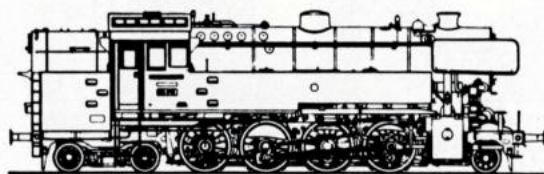
*U bent nu ook maandelijks Spoorweg Journaal aan het verslinden maar heeft de smaak pas (te) laat te pakken gekregen? Dan niet getreurd want U kunt de oude nummers nog bijbestellen, maar haast U wel want de nummers 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 17, 18 & 19 zijn bijna uitverkocht. De nummers 01/86 t/m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



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



**TREINSHOP** Guido Olaerts

## **Nieuw bij Treinshop**

### ***Belgische modellen:***

**Type 59 ster, expo 58 en alle varianten.**

**Type 52, 53, 54 en alle varianten.**

**Vanaf 15 november: type 64, 97, 98.**

**Vanaf januari 1990: diverse Belgische personen-  
en goederenwagens**

***Dè MÄRKLIN specialist van export modellen van Benelux,  
Zwitserland, Zweden, Noorwegen, Denemarken, Oostenrijk, Italië,  
Frankrijk en USA. Alle modellen zijn voorradig.***

**Exclusief Belgische MÄRKLIN publiciteitswagen  
van TREINSHOP.**

**HO en Z ketelwagens ORBI CHEMICALS. Leverbaar: einde  
december. Containerwagen in HO (expeditebedrijf Wim  
Bosman). Leverbaar: januari 1990. Containerwagen in HO  
(MAPREMA - industriële machines): Leverbaar: einde januari  
1990.**

***De bovengenoemde TREINSHOP exclusief modellen dienen NU  
gereserveerd te worden. Beperkte oplage !***

**TREINSHOP GUIDO OLAERTS biedt een grote keuze aan  
andere merken, evenals bouwdozen en miniatuurauto's.**

**TREINSHOP GUIDO OLAERTS Snepstraat 15 3578 GRUITRODE**

**Tel. 011 - 85 60 16 Fax. Nr. 011 - 85 78 32**

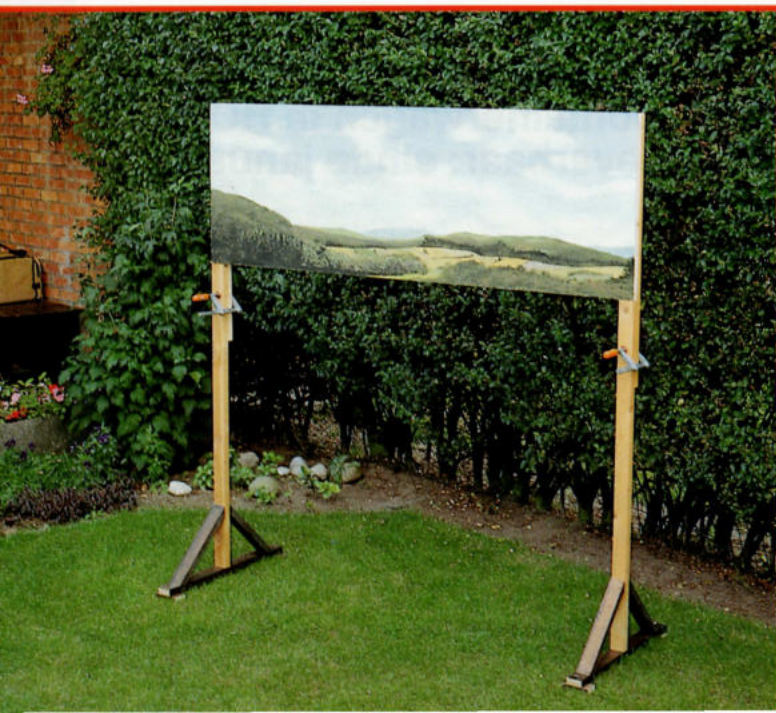
**OPENINSTIJDEN: Di, Wo, Do, Vr.: 16.00 - 20.00 uur. Zaterdags: 13.00 - 20.00 uur. Zondag en Maandag GESLOTEN.**

**Huiskatalogus TREINSHOP + prijslijst te bekomen op aanvraag.**





1. De modelspoorbaan in spoor N, die door onze Belgische lezer Paul Peters werd gebouwd is slechts 150 x 100 cm „groot”.



# »Schwäbische

## GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJ

2. De achtergrond werd zelf gemaakt, aan de hand van enige vergezichten.

Ruim twee en een half jaar van intense arbeid heeft het me gekost om deze N-baan in elkaar te knutselen. Het is de eerste spoortafel die tijdens de 8 jaar dat ik me bezig houd met modeltreinen volledig afgewerkt werd.

Bij de planning op papier had ik reeds enkele doelstellingen vooropgesteld. Gezien de oppervlakte van slechts ongeveer 150 x 100 cm, werden de beperkingen vrij snel duidelijk. Vermits ik er naar streefde om buiten een station ook nog ruimte te voorzien voor de vrije baan, was de keuze om een kleine zijlijn uit te beelden haast vanzelfsprekend. Ook mijn persoonlijke belangstelling voor het landschap heeft ge-

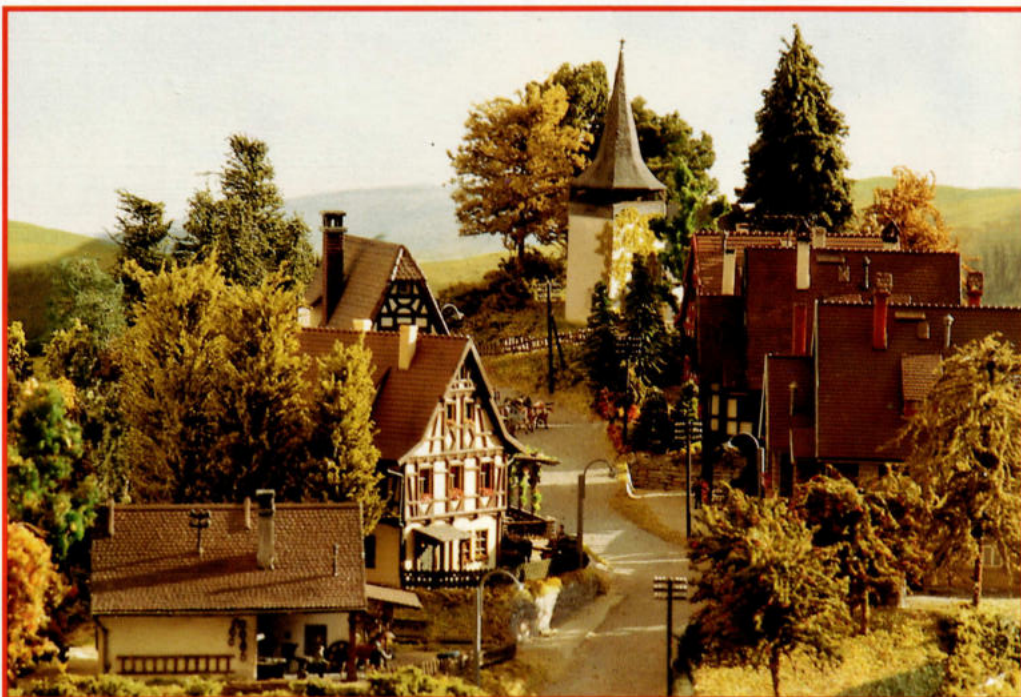
5. Heel rustig gaat het toe op deze idyllische modelspoorbaan. Zij werd gebouwd zonder bestaand voorbeeld.





3. Hier blijkt duidelijk de goede overgang van de modelspoorbaan naar de achtergrond.

4. Het kleine dorpje ontstond uit bouwpakketten van VOLLMER en KIBRI.



# Eisenbahngesellschaft «

**D VAN HET SPOORWEG JOURNAAL**

leid tot een vrij eenvoudig sporenplan. De bijgevoegde tekening maakt hier omtrent verdere beschrijving overbodig. Wegens gebrek aan kennis over electriciteit en zeker electronica is deze baan ook van weinig technische hoogstandjes voorzien. Ongeveerd de helft van de wissels zijn van electromagneten voorzien en voor het stroomloos zetten van lokomotieven op de stationssporen maakte ik overwegend gebruik van de „denkende” functie van de wissels.

Nu wat over de landschapstoftering. Alle bomen en struiken (en het zijn er heel wat) werden op verschillende manieren gefabriceerd. De meeste gebouwen zijn ongewij-







6. De spoorwegmaatschappij die het personen- en goederenverkeer verzorgt is ook verzonnen.

8. Een stenen boogbrug moest worden gebouwd om deze brede kloof met de diepliggende beek te overbruggen.

zigde bouwdozen die een aangepaste verwerking hebben ondergaan. De achtergrondplaat is ook zelf geschilderd met latex verf, waarbij ik me liet inspireren door foto's. Het was echter niet mogelijk om en bepaalde afbeelding na te

schilderen in verband met de drie dimensionele modelbaan die moest aansluiten op het decor. De constructie van de gehele tafel berust op een systeem waarbij de modelbaan op een eenvoudige wijze van het onderstel kan verwijderd worden. Dit

onderstel is tevens voorzien van zwenkwieltjes zodat het geheel kan verreden worden om alle kanten goed bereikbaar te houden. In verband hiermee is ook het gedeelte waar het dorp met kerk gesitueerd is afneembaar ingebouwd. Zodoende zijn de

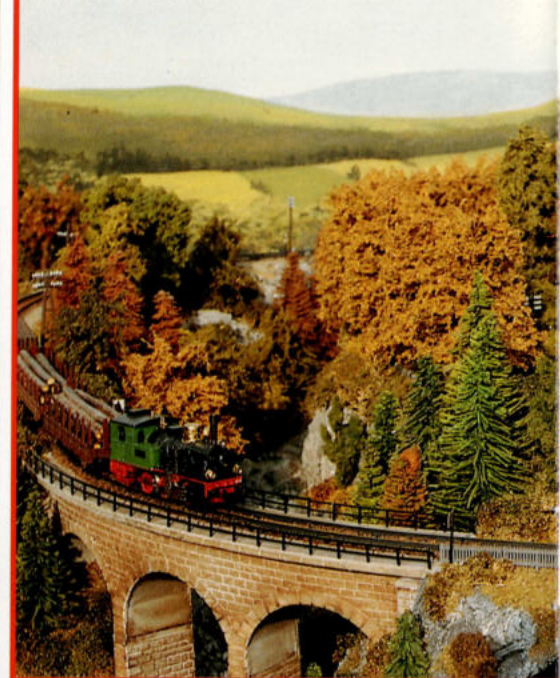


7. Deze „luchtfoto” toont duidelijk dat een doordachte opbouw van het landschap, zoals bijvoorbeeld de laan welke rechts boven te zien is, ook in een kleine ruimte groot effect kan hebben.









schaduwsporen steeds goed bereikbaar voor onderhoud.

Bij de opbouw zijn ook verschillende tafereeltjes als losse werkstukjes tot stand gekomen die achteraf op de voorziene plaats werden ingebouwd. Dit is zeker minder vermoeiend dan dat er steeds rechtstaande ter plaatse moet gewerkt worden.

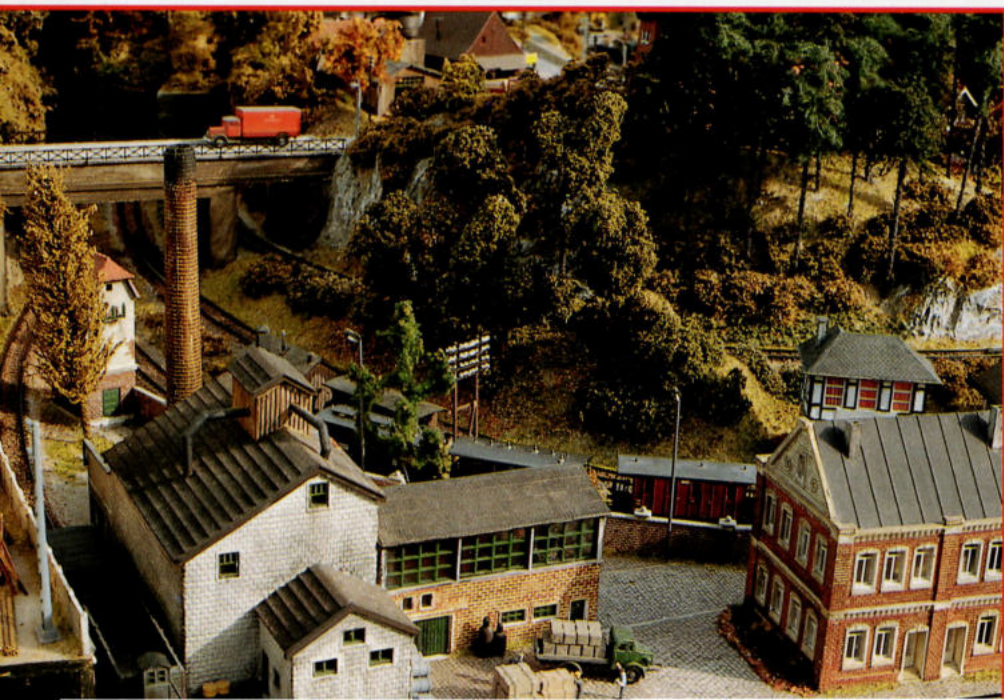
Als onderwerp voor deze modeltafel werd gekozen voor een particuliere zijlijn, gesitueerd in midden Duitsland (Schwabisch Alp). De maatschappij is volledig fictief zodat er een grote vrijheid bestaat bij de keuze van het rollend materieel. Ook van een vaste tijdsbinding is geen sprake.

Tot slot wil ik er nog op wijzen dat het eventueel de bedoeling is in de toekomst de tafel uit te breiden naar een volgend tafereel (station). Hiervoor werd de fabrieksspooraansluiting reeds bij het begin voorzien. Toen laatsleden de modeltafel tentoongesteld werd heb ik reeds een beperkte aansluiting gemaakt van 4 opstel-sporen; in feite een zichtbaar schaduwstation. Hierdoor kreeg ik een atwisselender inzet van verschillend materieel. Hopelijk geven de getoonde foto's een goede indruk van mijn werkstuk.

**Paul Peeters**

*9. Het station beschikt over een kleine lokomotiefloods met een kolenbunker.*

*10. In een verloren hoekje van de modelspoorbaan was nog voldoende ruimte over om deze fabriek onder te brengen.*

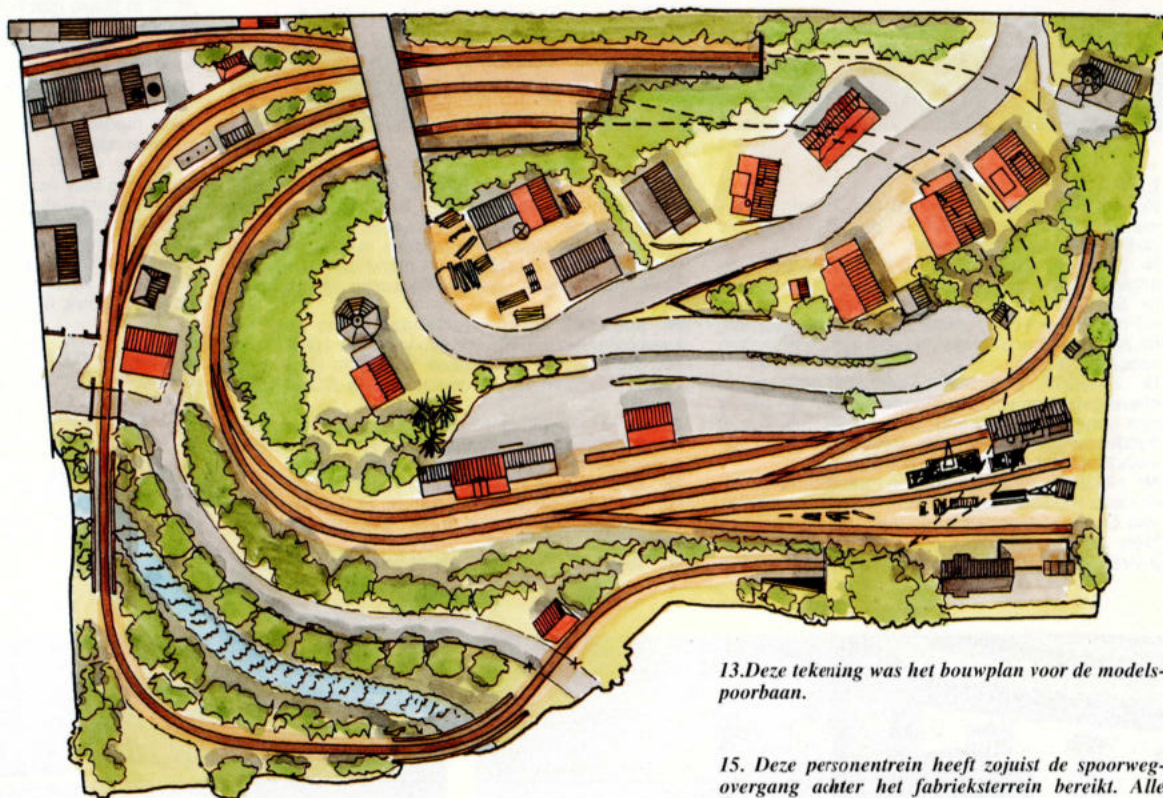






11. Direct achter de boogbrug ligt deze spoorwegovergang. Het landschap is in de herfstkleuren.

12. Het stationsgebouw ligt er rustig bij. De plaats van deze modelspoorbaan in de werkelijkheid zou het zuiden van Duitsland kunnen zijn in Oberschwaben.



14. Het dorpje en de heuvel werden op een uitneembaar deel gebouwd, zodoende blijven de rails onder deze bebouwing altijd bereikbaar. (Dit blijkt ook uit de tekening)

13. Deze tekening was het bouwplan voor de modelspoorbaan.

15. Deze persontrein heeft zojuist de spoorwegovergang achter het fabrieksterrein bereikt. Alle foto's en tekening: P. Peters







*Dit NS 9504 model met een onderstel van FLEISCHMANN is afkomstig van PHILO-TRAIN (alleen als bouwmodel verkrijgbaar).*

see Toggenburg in groen/gebroken wit met oude opschriften.

Al deze Zwitserse modellen zijn al net zo fraai als de hierboven besproken Duitse: LIMA heeft ook nog de moeite genomen om het dakwerk van de BLS-rijtuigen aan te passen. Bovendien wordt bij die rijtuigen een adembenemend mooie sticker van de 75ste verjaardag van de BLS geleverd.

Voorts komt er een gesloten goederenwagen met houten bak van de SBB/CFF op de markt met de nieuwste opschriften. Dit model is eenvoudigweg een andere uitvoering van het rijtuig dat al in de catalogus stond en hoort dus niet bij de nieuwe generatie LIMA-rijtuigen.

Voorts, van dicht bij huis, een fraai model van de NS „Martinair“- Intercity in rood en wit. Heel mooi allemaal maar helaas in schaal 1:100.

Tot slot de Taes-wagon met roldak van de NMBS (nr. 303185). Ik heb hem nog niet kunnen zien, maar laten we maar hopen dat 't niet om een broertje gaat van de belabberde Taes van de SNCF uit de LIMA-catalogus.

## ROCO

ROCO komt met een heel mooi model van de NS 1010 in blauw met horizontale gele band. Deze locomotief werd ter gelegenheid van de 150-ste verjaardag van de NS in ere hersteld. Echt een beeld van een model dat nog menig Belgisch modelspoorder jaloers op de bovenburen zal maken (nr. 43615). Nrs. 44820 en 44824 betreffen de eerste twee modellen van de serie Beierse rijtuigen met remmerstand.

Onder nr. 46427 is verschenen een zeer moderne uitvoering van een Gbs van de BB met opschrift „Fahrrad am Bahnhof“; het rijtuig is blauw met een gestyleerde fiets op de schuifdeuren.

Tot slot zijn nieuw bij ROCO de rijtuigen ABm 225 van de DB in de serie „Exclusiv“ (dus op schaal 1:87) in de tweekleurige en groene uitvoering, respectievelijk nrs. 44748 & 44742.

## PIKO

Deze firma heeft nieuw de koelwagen STEF. Het betreft hier het fraaie model van de koelwagen die eerder in dit tijdschrift besproken is in het artikel over INTERFRIGO, maar ditmaal met het opschrift STEF op de schuifdeuren (nr. 6434/070).

## RIVAROSS

Rangeerdieseltje Em 3/3 van de SZU in de nieuwe kleuren rood met oranje band (nr. 1662). Het betreft een andere uitvoering van het SBB/CFF model.

D.P.

# Nieuwsjournaal

## LIMA

Bij de firma uit Vicenza draagt het slot van de zomer de kleuren van de DB en de SBB/CFF zoals de lijst van nouveauts bewijst.

Nr. 309183K: uitzichtrijtuig AD 4m van de DB in de originele Rheingold-kleuren blauw en gebroken wit. Nr. 309534K: als vorige maar in rood en gebroken wit met het opschrift „Rheingold“ op de zijanten; dit zou naderhand verdwijnen om plaats te maken voor het DB-logo.

Nr. 149899K: compleet „Rheingold“-treinstel in blauw/gebroken wit, bevattende een AV 4m (rijtuig met gang aan de zijkant), een AP 4m (rijtuig met middengang), een WR 4m (restaurantrijtuig met verhoogd dak) en een uitzichtrijtuig.

Nr. 149898K: als vorige maar in rood/gebroken wit. Al deze modellen zijn conform de nieuwe politiek van LIMA: kortkoppeling, schaal 1:87 compromisloos, ramen loepzuiver opengewerkt, schitterend graveerwerk van bak en draaistellen en opschriften

waarvan de kwaliteit er niet om liegt. Het uitzichtrijtuig zal volgend jaar in MTHB (Mittel Thurgau Bahn) uitvoering verschijnen. Deze touristische organisatie is momenteel eigenaar van deze magnifieke rijtuigen. Voorts komt LIMA op de markt met een eerste serie uitvoeringen van de Zwitserse rijtuigen type EW I.

Nr. 309528K: rijtuig tweede klasse met ramen in twee delen en met opschriften van voor 1988.

Nr. 309519K: rijtuig tweede klasse in de nieuwe blauw/gebroken wit uitvoering van de SOB (Sdostbahn).

Nr. 309511K: rijtuig tweede klasse in de nieuwe blauw/gebroken wit uitmontering van de BLS (met zijdelingse opschriften).

Nr. 306514K: als voorgaand doch eerste klas.

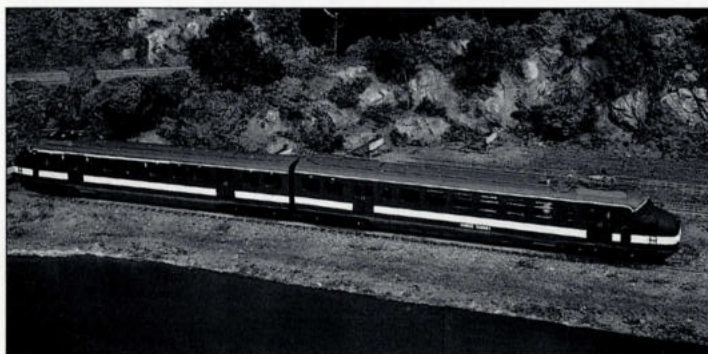
Nr. 309325K: bagagerijtuig van de BLS in blauw/gebroken wit evenwel met oude, gele opschriften in het midden van de bak.

Nr. 309517K: rijtuig tweede klasse van de Boden-



*M.b.v. een ombouwset van PHILOTRAIN werd deze T3 van FLEISCHMANN omgebouwd tot een NS 8605.*

*Exclusief JOCADIS-model van een Benelux treinstel (op LIMA-basis).*



*Dit exclusieve JOCADIS-model van de NMBS loc 2109 (op LIMA-basis) in de kleuren van TECHNORAME.*

*Nogmaals excl. bij JOCADIS: de „Benelux“-loc 25.5 in drie verschillende uitvoeringen.*

*Alle foto's: H.K.*





## Doodlopend spoor

Net als de meeste andere dingen heeft natuurlijk ook ieder spoor een einde. In vaktermen heet dit doodlopend spoor. Achter dit betrekkelijk eenvoudige begrip gaat een groot aantal min of meer geniale bouwvarianten schuil. Ze hebben alle echter het volgende gemeen: zij bieden de modelbouwer een veelheid aan mogelijkheden om eenvoudige bouwtechnische vingeroefeningen te doen.

### De eenvoudige oplossing

De meest eenvoudige oplossing kan men aanbrengen zonder allerlei technische bouwtekeningen. In het grootbedrijf laat men de rails soms gewoon in het zand eindigen. Ze eindigen dan meestal onder een aarden wal. Dergelijke eenvoudige toepassingen ziet men vaak bij fabrieksaansluitingen of op doodlopend spoor bij een klein stationnetje. De tip om een dergelijk doodlopend spoor te bouwen is natuurlijk net zo eenvoudig als het origineel. Het einde van de rails en de directe omgeving insmeren met witte lijm, het juiste bouw materiaal, fijn gezeefde aarde, er overheen strooien en daarna met de blømenspuit goed nat maken, een beetje flora er op en klaar is ons doodlopend spoor.

Funktioneel werkt dit in model natuurlijk niet zoals in het grootbedrijf waar, door de remmende werking van het zand, een op hol geslagen wagon wordt gestopt. Een gemiddeld 50 gram wegend modelspoorwagentje hobbelt rustig verder en ontspoord. Zo'n model goederenwagentje kan men natuurlijk wel gemakkelijker weer op het juiste spoor zetten, dan een vergelijkbaar exemplaar van het grootbedrijf.

### Gekruiste dwarsliggers

Een heel hoofdstuk zou men kunnen vullen met de talloze varianten van de op een na meest eenvoudige oplossing. Twee gekruiste dwarsliggers, welke in de spoordam zijn verankerd, houden een rollende wagon tegen. Deze hindernis kan mt, maar ook zonder de betreffende signalering zijn uitgevoerd. In vele gevallen wordt daarenboven 's nachts nog een rood licht aangebracht, in de vorm van een lantaarn. In een luxueuze uitvoering is zelfs nog een derde dwarsligger direkt achter de twee gekruiste exemplaren op de spoorstaven bevestigd. Deze zorgt dan voor extra stabiliteit.

Om zo'n spooreinde na te bouwen is de benodigde tijd en het materiaalgebruik natuurlijk zeer gering. Men heeft niet meer nodig dan ongeveer 10 cm rail, een even lang plankje, en een paar biels. Verder een scherp knutselmesje, wat witte



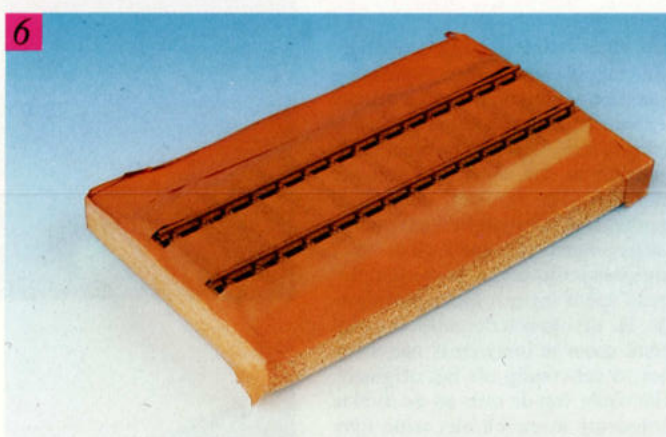
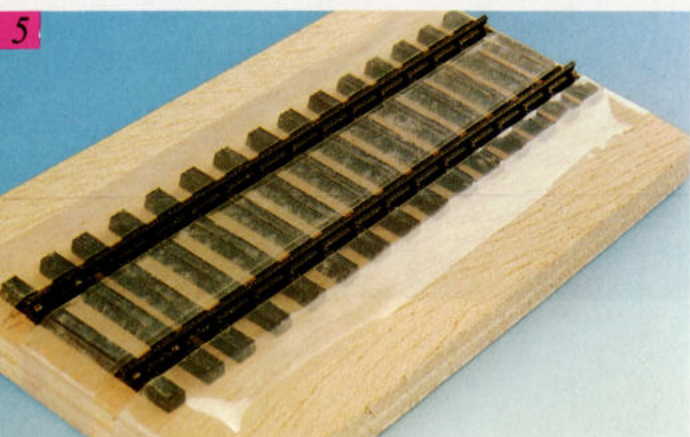
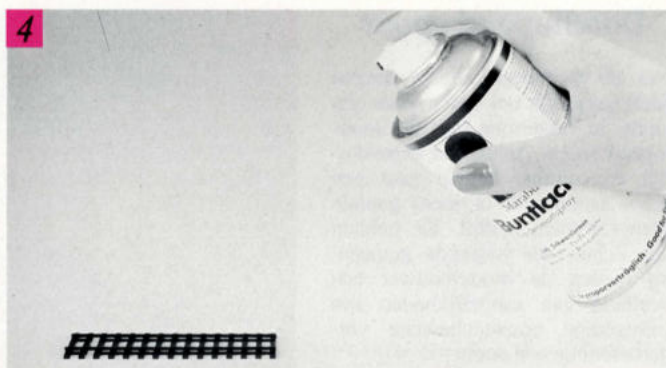
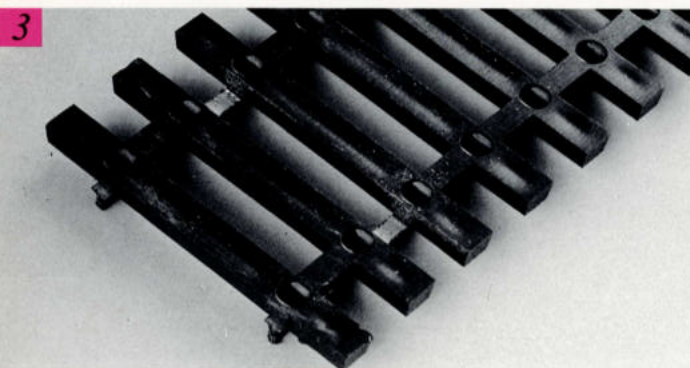
lijm, fijn gezeefde aarde, een beetje strooimateriaal, een penseel, een rol plakband, twee spuitbusjes verf in donker- en middelbruin en een metaalzaagje.

Het is onbelangrijk of dit stuk scenery uitgerust wordt met een kleine lokomotief en voor op een boekenplank bestemd is, of dat het bedoeling is om het geheel later in een modelspoorbaan op te nemen. Een stukje multiplex met een lengte van 10 cm en een breedte van 6 of 7 cm is voor elke toepassing ruim voldoende. Een stukje multiplex van dit formaat en een dikte van 8 of 10 mm vindt men bij iedere houtbewerker in de afvalkast. Een stuk rail op de juiste lengte brengen zal ook wel geen al te grote problemen opleveren.

1. Een spoor dat in het zand eindigt, zal bij het grootbedrijf een remmende werking hebben op eventuele op hol geslagen wagons.

2. Bij Oberwinden vindt men dit spooreinde in de vorm van een aarden wal.



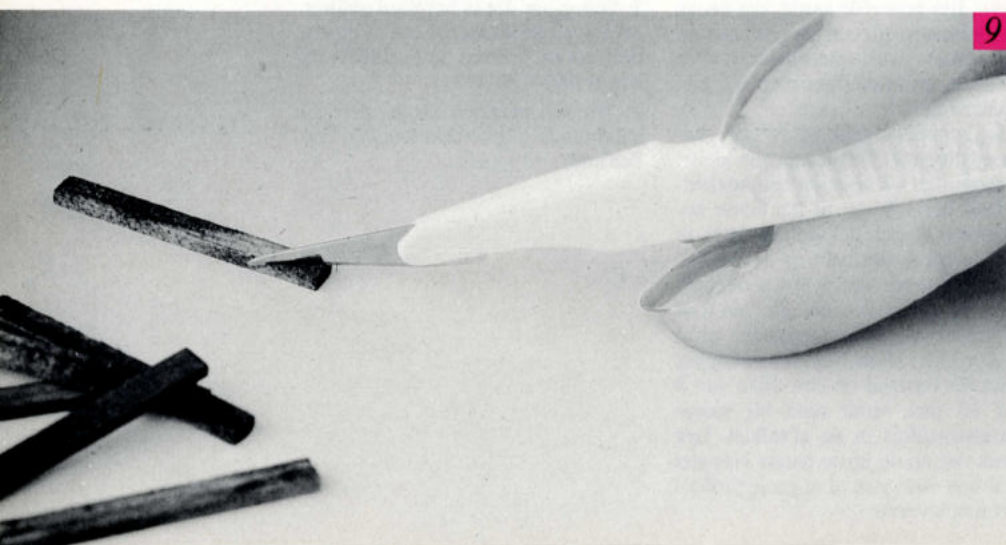
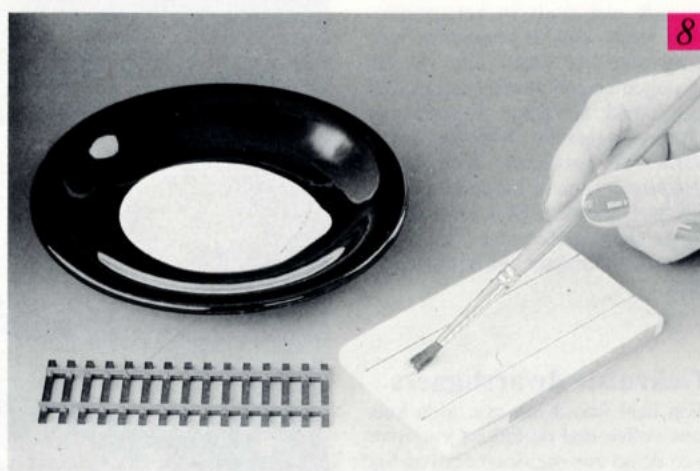
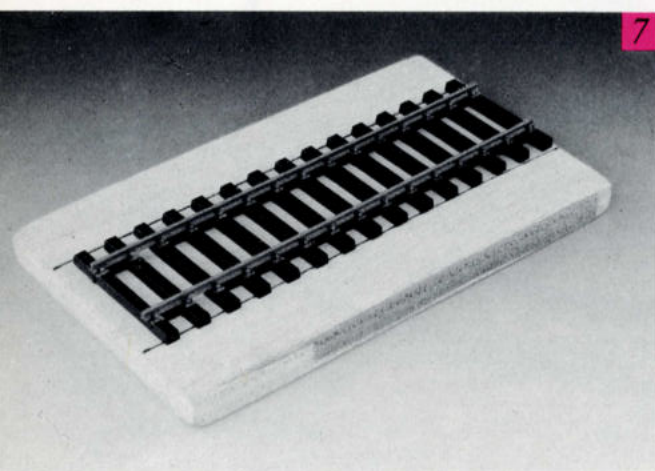


3. Zelfgebouwd spooreinde met gekruiste dwarsliggers. Aan de onderzijde moet men een ruimte maken, waar naderhand de beide dwarsliggers onderdoor kunnen worden geschoven.

5. De reeds bruin geverfde biels worden met plakband afgeplakt, zodanig dat alleen de spoorstaven vrij blijven.

4. Een stuk flexrail van ongeveer 10 cm lang wordt eerst bruin geschilderd.

6. Daarna met roestkleurige verf spuiten.



7. Na het drogen wordt het plakband verwijderd.

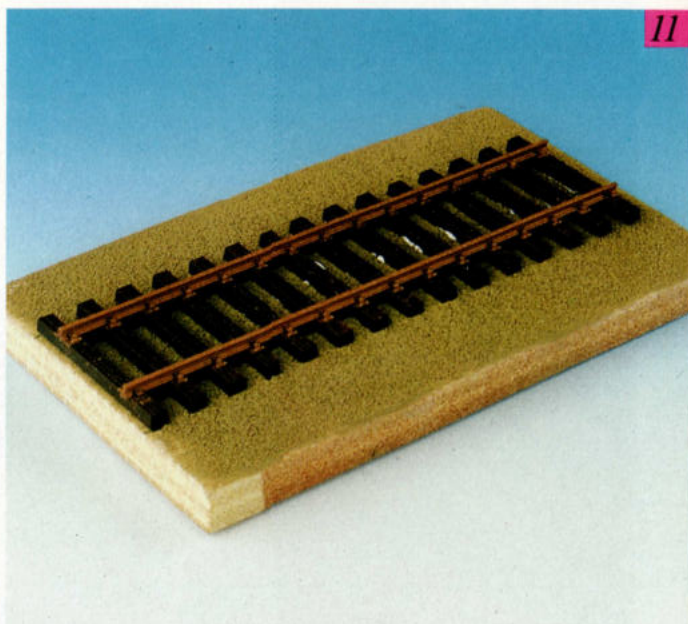
8. Stukje multiplex van ongeveer 10 x 6,5 cm en met een dikte van 8-10 mm, wordt met witte lijm ingesmeerd.

9. Dwarsligger aan n zijde schuin afsnijden met het knutselmes.

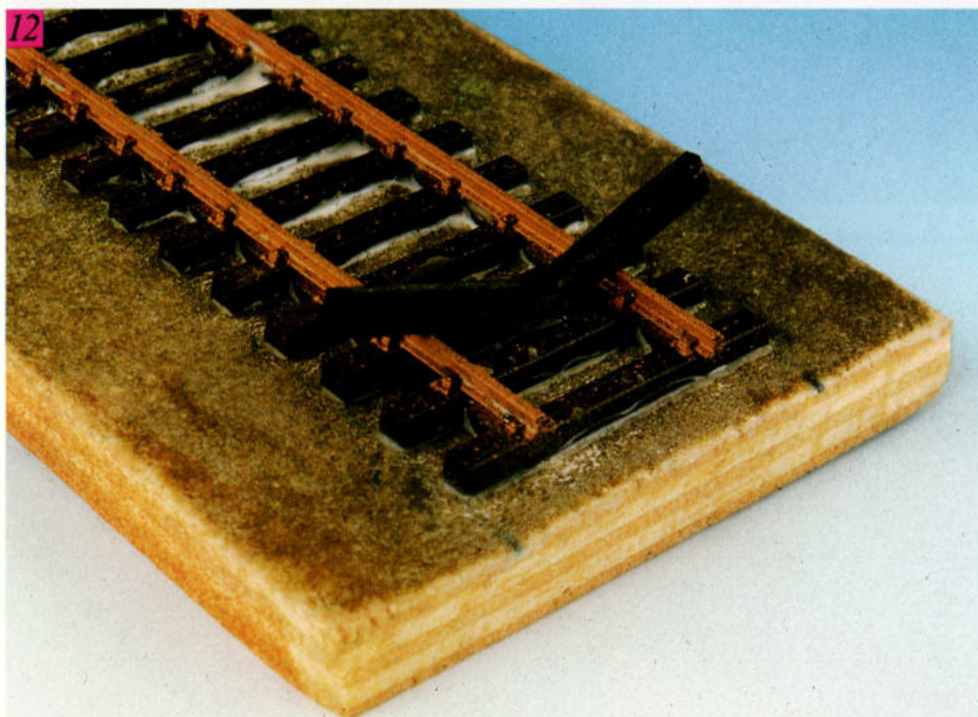




10



11



12

10. Fijn gezeefde aarde er overheen strooien.

11. De onderzijde van de dwarsliggers eveneens met witte lijm insmeren en daarna de rail in de aarde drukken. Een beetje lijm dat omhoog komt kan geen kwaad.

12. De afgeschuinde dwarsliggers op de juiste plaats bevestigen.

13. Nadat het stroomateriaal is aangebracht wordt het geheel goed nat gespoten met de bloemenspuit. De witte lijm welke zich onderin bevindt wordt opgelost en komt naar boven om de gehele constructie stevig vast te plakken.

De krachtigen grijpen naar een stevige kniptang, terwijl de gevoelige typen eerder een ijzerzaagje zullen gebruiken. Vervolgens kan men met behulp van het zaagje de kunststof verbindingen verwijderen op de plaats waar naderhand de gekruiste biels in de ondergrond worden verankerd.

Nadat het railstuk geleverd is, de dwarsliggers donkerbruin en de rails roestbruin, wordt de ondergrond goed ingesmeerd met onverdunde witte lijm, die direkt daarna met fijn gezeefde aarde wordt bestrooid. Zo snel mogelijk daarna moet de onderzijde van de rails eveneens met witte lijm worden ingesmeerd en wordt de rail in de vers gestrooide aarde gedrukt. Als de lijm daarbij naar boven komt, is dat geen reden tot enige paniek. Het is nu zaak om het stroomateri-

aal goed te verdelen tussen de biels aan de buitenzijden van de railbedding.

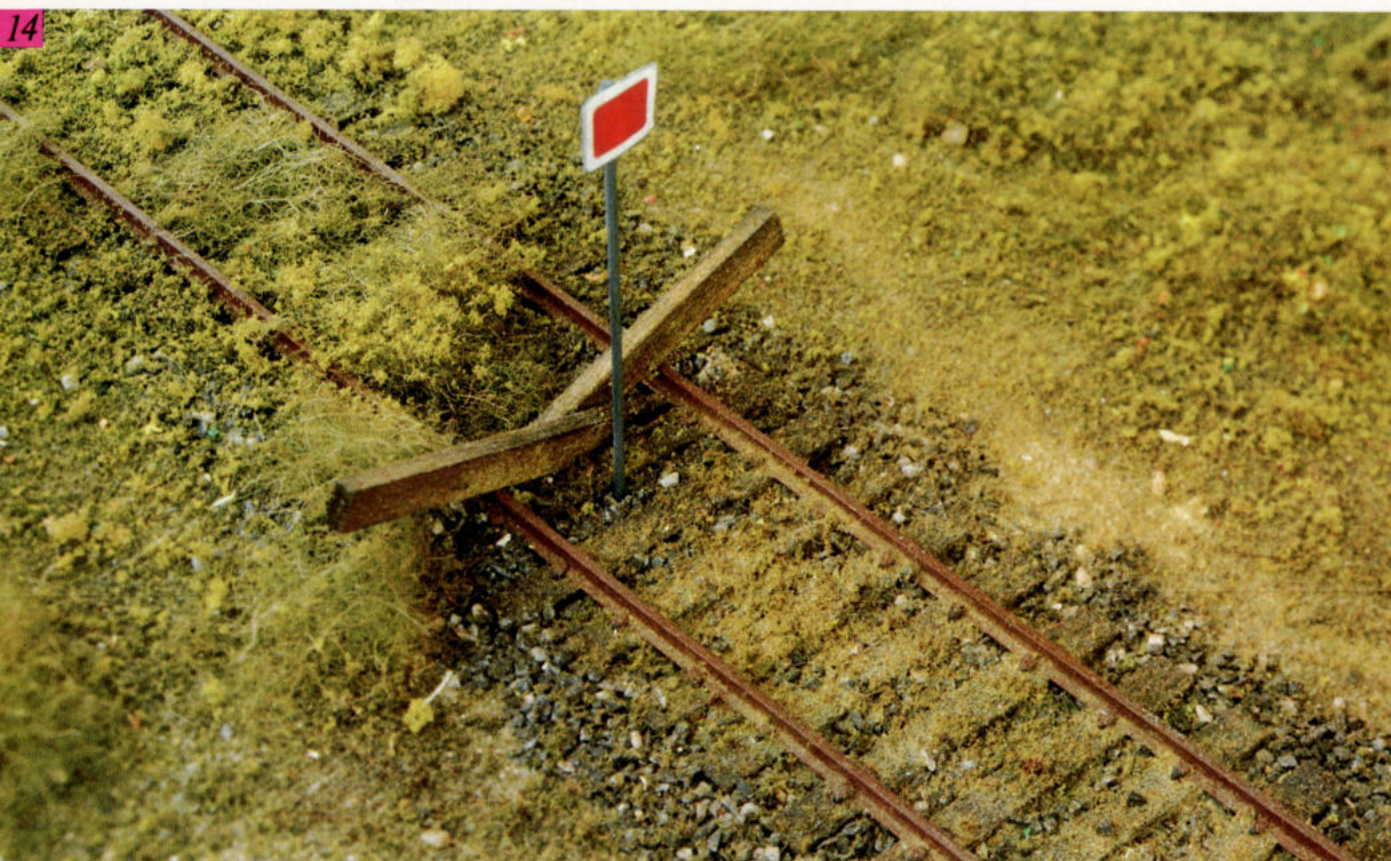
De ruimte tussen de twee dwarsliggers, waar straks de gekruiste biels moeten worden geplaatst, blijft voorlopig vrij. De twee biels worden aan n zijde schuin afgesneden, zodanig dat ze onder de ene spoorstaaf kunnen worden geschoven terwijl ze op de andere spoorstaaf rusten. Eventuele onnauwkeurigheden kunnen met stroomateriaal worden afgedekt. Daarna komt de bloemenspuit in actie. Van op enige afstand wordt het geheel goed nat gespoten, met als gevolg dat de witte lijm nat wordt en omhoog kruipt en nu verdund aan de oppervlakte het geheel goed aan elkaar kleeft.

Willy Kosak



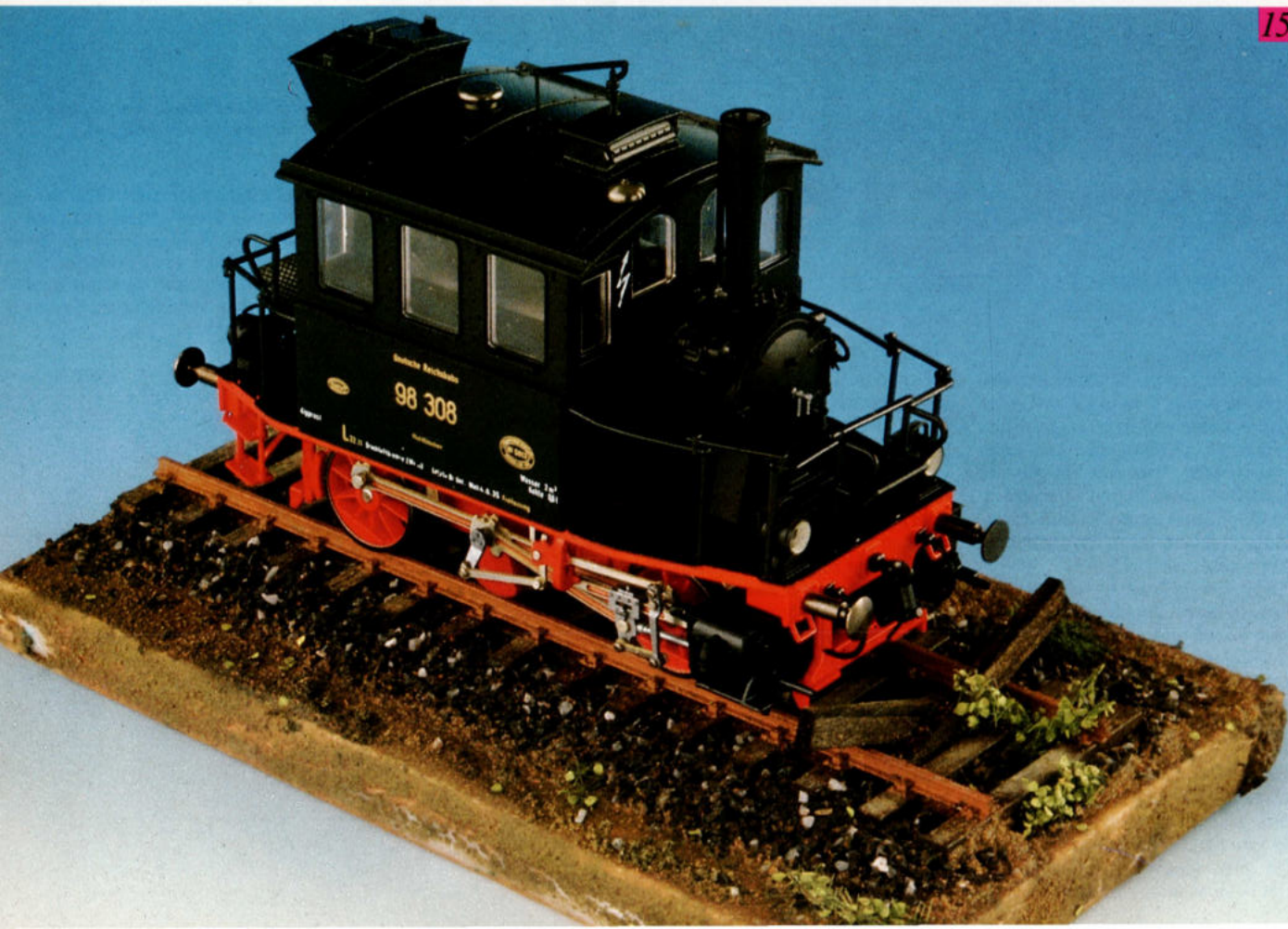
13





14. Gekruiste dwarsliggers met  
sluitsein.

15. Klein diorama voor op een  
boekenplank. Een Glaskasten van  
TRIX voor het sporeinde dat be-  
staat uit twee gekruiste dwarslig-  
gers. Oppervlakte 6,5 x 10 cm.  
Alle foto's: W. Kosak







**„TREINHOBBY“**

**in EINDHOVEN**

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN  
Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVOND

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

## KLEIN MODELLBAHN

0289-2



Beperkte oplage : Set van 3 ELO-wagons 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



## 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



# Wetenswaardigheden / fototips



## 12 augustus 1989: Tocht in het oosten van het land

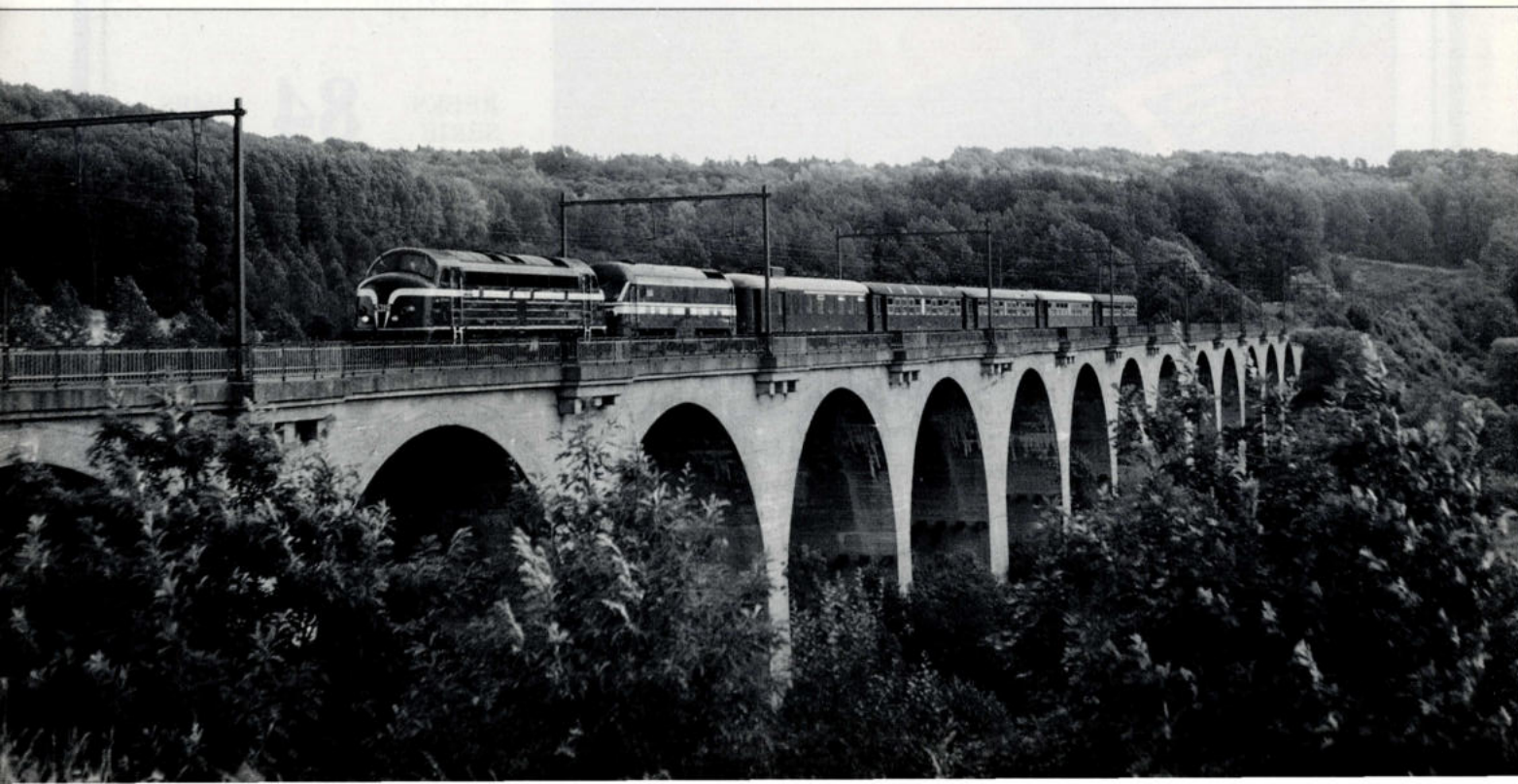
### Wandeling van twee bedreigde „oudjes”

Ondanks het doorgaan van een niet al te beste periode, is de GLADIS (Luikse groep van Dieselliefhebbers) er

toch in geslaagd meer dan 160 liefhebbers te verzamelen uit een nog niet zo ver achter ons liggend verleden. In beginsel bedoeld voor de tractie werd de 201.010 vervangen door de 5946. Deze was immers weer in werkzame staat gebracht, samen met de 5905-26-36, ter compensatie van een tiental 51'ers van de remise van Antwerpen-Dam die door beschadigingen tot stilstaan waren gedwongen.

Deze wonderlijke herrijzenis zal ongetwijfeld van korte duur zijn. Door 2/3 van de ingeschrevenen werd de 5319 verkozen om de 5946 gezelschap te houden, de

laatste oude 53 die nog steeds dienst deed in Latour, aangekoppeld aan vijf K3 rijtuigen met centrale gang. De rondrit begon met dubbeltractie op de L37 tot aan Verviers. De filmers onder ons zullen niet snel het onnavolgbare geluid vergeten, geproduceerd door de samengang van de BALDWIN en de GM motoren in volle trekkracht nadat er een paar keer vaart was verminderd om het nemen van foto's mogelijk te maken. Een van de hoogtepunten van deze dag was zonder enige twijfel de aankomst van de twee „monsters” op het station van Raeren, dat zeer bekend en enig in z'n soort is. Als







andere verrassing was er nog een internationale te zien op het grensstation van Montzen tussen vijf locs van drie verschillende nationaliteiten. Het hoogtepunt was de rit op de lijn 214 (Bressoux-Chertal) langs de Maas en het Albert-kanaal. Nooit eerder vertoond, want tot nu had geen enkele passagierstrein gebruik gemaakt van deze lijn. De 5946 is trouwens zonder

enige twijfel de eerste uit zijn serie want tentijde van de opening van dit traject in 1963 had Kinkempois al meer dan een jaar geen 59'ers meer. Na een rit van 150 km in ..., negen uur (!) werd er volgens mij met voldoening afscheid genomen door de Diesel vrienden op het station Luik-Guillemins. Ach ... snelheid is achterhaald! Toch ... ? De GLADIS wil graag iedereen van harte be-

danken die heeft meegewerkt aan het slagen van deze wandeling voor blijde mensen en in het bijzonder dank aan de bestuurders en de instructeurs van Dam en Ronet en het personeel van de 14-15-16 bloks van Montzen voor hun loewijding.

Georgy Lejeune

## Boekbespreking

**Sporen in de tijd,  
150 jaar spoorwegen in beeld.  
Uitgave: N.V.B.S. / Schweers & Wall,  
Aken.  
FI 65,- (leden NVBS: FI 55,-)**

Deel 16 van de NVBS-boekenreeks is een prachtig fotoboek, dat werd samengesteld door een collectief van auteurs met stuk voor stuk klinkende namen. De samenstellers zijn erin geslaagd fotomateriaal bij elkaar te brengen, dat een goed overzicht geeft van de ontwikkelingen bij de spoorwegen in Nederland door de jaren heen. Het boek is verdeeld in een aantal hoofdstukken, dat de volgende periodes behandelt: 1839-1890, 1890-1920, 1920-1940, 1940-1947 en 1945-heden.

De kleurenfotografie doet uiteraard pas in het laatste hoofdstuk haar intrede, net op tijd om de nadagen van de stoom nog in kleur vast te houden. Het hele boek door vinden we heerlijke plaatjes van een goede kwaliteit en de meeste nog niet eerder gepubliceerd.

Handig zijn de (spoorweg-)kaartjes op de binnenzijden van de omslag, waarin met nummers de plaatsen worden aangeduid waar de foto's zijn gemaakt. Twee opmerkingen moeten mij tenslotte van het hart:

1. De foto op bladzij 25 staat ook in het eerder besproken boek van Hesselink en krijgt daar een geheel ander bijchrift. Hesselink deed toch ook mee aan dit boek?

2. Ga niet af op de matige foto's op de omslag, de inhoud van het boek is zeker w.l. de moeite waard!

vK

## Minimarkt

### Te koop

SNCF tijdschrift „La Vie du Rail” 1978-1987 compleet plus enkele nummers 1974-1977 voor BF 2000,- bij Raedisch, Nizzaallee 36, D 5100 Aken, West-Duitsland. Tel. 49-241-156547.

### Te koop

Mrklin 3127 „Blauer Pfeil”, eerste uitvoering met ovaal gat. Offerte vanaf BF 18.000 / FL 900,- onder nummer 101. Eventuele antwoorden aan „Editions H.K.” richten.

### Te koop:

Aster-Fulgurex sp 1 BR86 stoomloek rijklaar FI 3.500,- / BF 65.450. Tel. 02230-41894. Dhr. J. van den Broek.

## Tentoonstelling

### ... te Caen (14)

Op 11 en 12 november 1989 organiseert de „RAIL MINIATURE CAENNAIS” (stichtend lid van de „EURO-TRACK”) een modelspoorrepositie ter gelegenheid van haar twintigste verjaardag. De expositie vindt plaats in het „Centre de Congrès”, Avenue A. Sorel te Caen (Frankrijk). Openingstijden: van 10 uur tot 19 uur. Op meer dan 1200 m2 bieden een groot aantal clubs - uit alle delen van Europa, waaronder de AS.MO.CO. uit Sprimont, België - U het volgende:

- 30 modules in O
- 80 modules in HO
- Modelbanen in N
- Antieke modelbanen
- Vitrinmodellen
- Materieel voor de baan in de tuin
- etc.

Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot: Dhr. Roland Gosselin, 0033-31 74 22 84.

**Exclusief in SJ., een foto van het handmonster van de NMBS reeks 20 vervaardigd door MATH-TRAIN. Uitlevering einde van november. Foto: H.K.**

