

Spoorweg JOURNAAL

41

Augustus 1990

Maandblad

FL 11
BF 200

Herbesthal

Als extra: modelbouw na de vakantie



**De IJssellijn / Type 24 van de NMBS / Vakwerk
De Vennbahn deel 3 / Lijn 43 / NS locsplatten**

JOCADIS

SPRL
PVBA

Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 1390 EDINGEN
Tel. 02 - 395 71 05



Reeks
Série

73 - 74 - 82

NMBS
SNCB

Nombreuses variantes sur commande

Talrijke uitvoeringen op bestelling



„TREINHOBBY“

in EINDHOVEN

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN

Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVOND

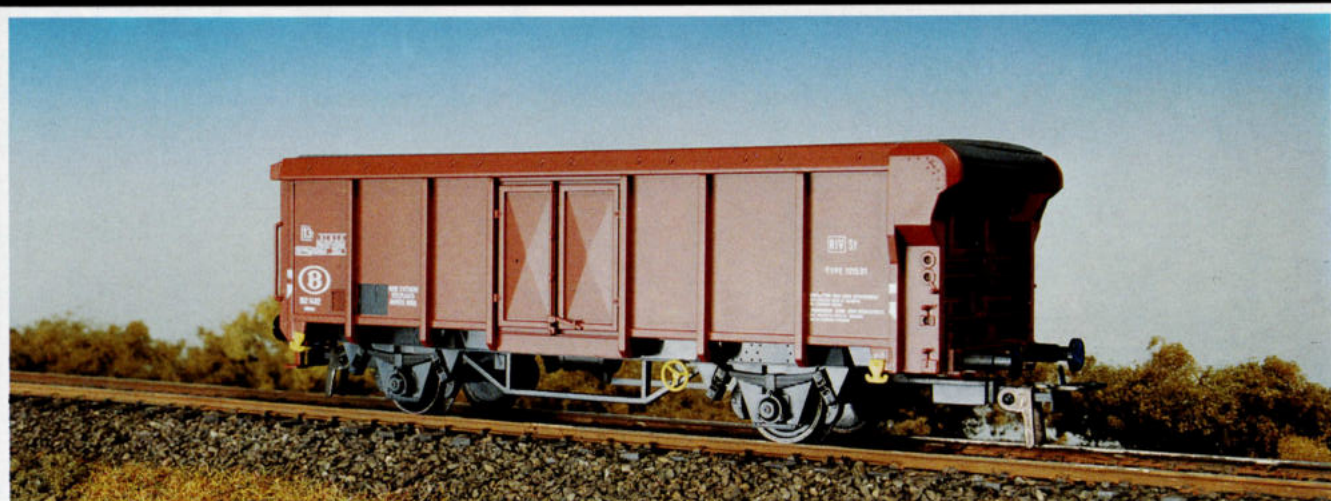
HET MODELSPOORCENTRUM VAN HET ZUIDEN
ONZE SHOW ROOM 90 M², ALLEEN AL EEN BEZOEK WAARD
WIJ VOEREN VELE MERKEN EN TOEHEHOREN, OOK AUTO'S 1:87
MARKLIN DIGITAL - FLEISCHMANN GOUDEN SPOOR DEALER -
REPARATIE - INRUILARTIKELN - INKOOP - POSTVERZENDING.

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN

Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVOND

KLEIN MODELLBAHN

0289-2



Maintenant disponible: wagon marchandise SNCB de type Tms / Nu beschikbaar: NMBS goederenwagen type Tms

SPRL J.DUPUIS

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

De bewogen geschiedenis van de Vennbahn deel 3	4
En...hij poetste de plaat	11
Verbouwing van een Kibri-fabriek 2	14
De IJssellijn: M2'rs in buitenlandse dienst	18
De spoorlijn 43	23
Vakwerk	28
Type 24 van de NMBS	33
De MÄRKLIN rubriek: de mP's van de NS	36
Nieuwsjournaal	41
Wetenswaardigheden / fototips	42

Beste lezer,

Het concept en de vervaardiging van een tijdschrift zoals het Spoorweg Journaal kost een niet geringe inspanning. Elke maand moet er opnieuw afstand worden genomen van persoonlijke wensen en voorkeuren en probeer ik in de huid van de lezer te kruipen om 'n beetje aan te kunnen voelen wat men het liefst aan zou willen treffen in het blad. Na enkele pogingen ben je geneigd je over te geven en nemen de persoonlijke wensen opnieuw de overhand. Natuurlijk wordt het tijdschrift niet door mij alleen gemaakt en is de inbreng van de diverse auteurs onontbeerlijk, ook al worden de route van- en het idee achter- het blad wel door mij ingevuld na het ontleiden van alle voorstellen en mogelijkheden die er van vele kanten worden aangedragen.

Gezien het feit dat veel auteurswerk vertaald moet worden ontstaan er jammer genoeg fouten die aan onze waakzaamheid ontsnappen,

waardoor sommige artikelen ontsierd worden door drukfouten, waar de diverse auteurs natuurlijk niet verantwoordelijk voor zijn, maar die wel hun goede naam ter discussie stellen.

Aan de heren Delle, Dubuffet, Hanssens, Moes en van Keulen alsmede aan vele anderen willen we graag onze excuses aanbieden voor deze slordigheden, en natuurlijk ook aan onze zeer gewaardeerde lezers.

Het is ons streven een steeds beter produkt te leveren, en volgens mij is er nog steeds plaats voor verbetering. In die geest willen we de lezers dan ook vragen om eventuele aan- en opmerkingen over het blad aan ons toe te spelen, zodat het tijdschrift meer aan uw wensen kan worden aangepast. Hiervoor alvast onze dank. In afwachting van eventuele post wens ik u veel leesplezier.

H.K.

Foto voorpagina: Langzamerhand volgt weer het eind van de vakantie. Hopelijk had u 'n leuke tijd met het nemen van mooie zomer foto's, zoals Pierre de Greeuw

Foto Achter pagina. Lijn 43, getrokken door een reeks 73 brengt een buurtrein afkomstig uit Poulseur een trein beladen met ballast richting Rivage. Juni 1986. Foto: Michel Hanssens

S.A Editions H.K.
Aachenerstrasse 6
B-4700 EUPEN
Tel.087-74.39.24

41/1990

4e jaargang

Losse nummers FL 11 BF 200

Verantwoordelijke uitgever:
Kurt Heidebreder. Aachenerstrasse 6
B 4700 EUPEN

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

Redactie:
Eindredactie en lay-out: Kurt Heidebreder
Hoofredactie: Max Delle

Medewerkers: Dan Piron, Michel Hanssens, Leon Faway, Georgy Lejeune, Gerrit Nieuwenhuis, Ger Moes, Ronald Koppen, Christian Vanheck, John Schmeitz, F.J. Janssen, Richard de Leeuw, Jean René Lejeune, Jan Willem Koene, Harrie Peters

Secretariaat: Jolande Brisbois-Bastings, Nicole Nizet-Lanneau

Abonnementen en advertenties: uitsluitend rechtstreeks bij de uitgever.

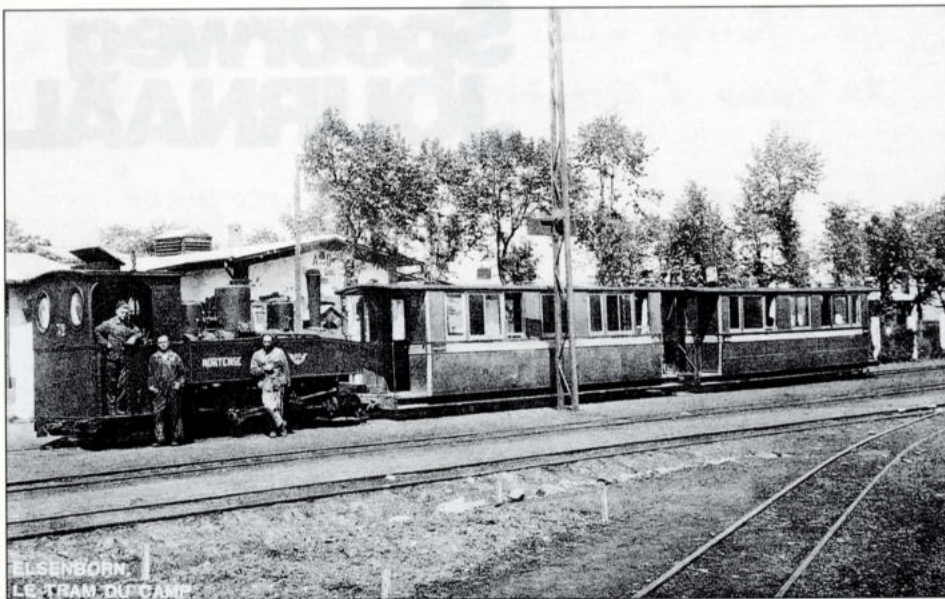
Advertenties kunnen worden geweigerd.

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.
Druk: Chauveheid Stavelot België.

Abonnementsprijs: voor 12 nummers FL 125,- / BF 2.310 incl. verzendkosten.
Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd, tenzij uiterlijk 6 weken voor de vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

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



1. De "Feurige Elias" in rust positie op het station van het kamp Elsenborn. De locs van het DFB type hebben de oorspronkelijke exemplaren vervangen, maar de rijtuigen zijn niet veranderd. De loc draagt het insigne van de spoorwegtroepen en...een vrouwen naam. Wie verbaast zich nu nog over het feit dat zoveel mannen belangstelling hebben voor stoomlocomotieven? Verzameling van J. Lanneau.

3. Wat betreft de mechanische signalisatie zijn de stations van Raeren en Sourbrodt verreweg het interessantst. Een verzameling van Pruisische signalen, maar ook armseinen daterend uit de tijd van de Reichsbahn of nog van het NMBS type behoren bij de uitrustingen van deze stations. Een waar eldorado voor de modelbouwer. Foto: G. Lejeune.

De bewogen geschiedenis van de "VENNBAHN"

Hoofdstuk 3: 1893 - 1914

Opnieuw wordt aan de "Vehnbahn" een dimensie toegevoegd.

Een nieuwe bestemming.

Wij weten dat het leger al spoedig hogelijk geboeid was door het spoor vanwege het bewezen vermogen van de trein om snel op grote schaal troepen en uitrusting te verplaatsen. Met name de strategen van het Russische leger hadden oog voor de nieuwe mogelijkheden die de spoorwegen te bieden hadden.

Het zal derhalve niet verbazen dat toen de minister van oorlog werd geraadpleegd in verband met de aan te leggen spoorlijn Gerolstein - Bleialf, 's mans verzoek was deze geschikt te maken voor legertreinen tot 120 assen.

De gouverneur van het district in kwestie van Harlem, wist echter via onderhandelingen een reductie tot 60 assen te bereiken met als argumenten

dat de perspectieven op rentabiliteit in het Prumdal zeer mager waren en dat de kosten in geval van een geschiktheid tot 120 assen de pan uit zouden rijzen. De "Vennbahn" zelf werd - dat hebben we in het vorige hoofdstuk gezien - om economische redenen aangelegd.

Maar tien jaar na opening begon men haar alsnog geschikt te maken voor een andere bestemming.

Het roer overgenomen in Duitsland

We schrijven 1890.

In dat jaar kwam de lijn Lommersweiler - Ulflingen gereed en werd de Vennbahn daarmee een internationale - enkelsporige - verbinding met een aanzuigende werking op het vervoer van de zgn. Spa-lijn en de "Eifelbahn".

Maar 1890 was ook het jaar waarin Wilhelm 2, keizer van Duitsland, en koning van Pruisen sedert 1888, zich van Bismarck, zijn kanselier, onttrokken ten einde zijn handen vrij te hebben om



het rijk naar eigen goeddunken leiding te geven. Het Duitse nationalisme, toch al "opgewarmd" door de overwinning op Frankrijk in 1871, werd door Wilhelms pan-germanistische politiek nog verhevigd en leidde tot de oprichting van militaire bondgenootschappen in heel Europa.

De legerplaats Elsenborn

Terwijl men nu bezig was met het verdubbelen van de Vennbahn om zo de capaciteitsproblemen op deze lijn op te lossen (zie hoofdstuk 2) besloot het Duitse ministerie van oorlog tot versterking van het militaire potentieel in de regio Aken. Op de legerplaats Gulik (Julich) had de artillerie Vennbahn alweer een nieuwe bestemming, want was de lijn begonnen als lokaalspoor, en vervolgens, verdubbeld, geëvolueerd tot internationale verbindingssader, nu werd hij ook nog van militair-strategisch belang.

Uitbreidingen

De meeste stations werden uitgebreid. Perrons werden verlengd, evenals de opstelsporen, die niet langer gebonden waren aan de maximumlengte van 600 meter. Ook werden er nieuwe sporen aangelegd en werden de los-en laadplaatsen aanzienlijk vergroot t.b.v. de behandeling van uitrustingsstukken van de artillerie.

Soms werd een station al uitgebreid nog voor het



2. De "Feurige Elias" bij de toegang van het kamp van Elsenborn voor 1914. Verzameling van W. Reuter



tweede spoor gelegd was. Dat gebeurde bv. met het station van Prüm (1900-1901), terwijl het tweede spoor tussen Gerolstein en Pransfeld (33 km) pas in 1909-1910 werd gelegd.

Raeren

In het station van Raeren (zie ook de plattegrond in SJ 38, mei 1990) was overweg (afgekort: "P.N.") n4, die oorspronkelijk vlakbij het stationsgebouw lag, 350 meter richting Walheim verplaatst om de sporenbundel te kunnen verlenen. De draaischijf die nog altijd bestaat, werd naderhand geplaatst. De eerste draaischijf bevond zich waarschijnlijk bij het emplacement van de kleine dienstgebouwen vlakbij overweg ("P.N.")

Sourbrodt

We weten niet of het station van Sourbrodt is uitgebreid tijdens de inrichting van de legerplaats Elsenborn ofwel in samenhang met de aanleg van het tweede spoor, tussen 1906-1909, ofwel in twee fasen. De laatste hypothese is het meest waarschijnlijk want de legerplaats zelf werd in 1907 ook uitgebreid om er naast een divisie cavalerie en infanterie ook nog een artillerie divisie te kunnen onderbrengen. Station en toebehoren strekken zich in zuidelijke richting uit tot overweg 79, (de weg naar Elsenborn) en in noordelijke richting tot de weg die naar de domainiale boerderij Roerhof leidt. Het grondgebied hiervan zou door een verlenging van de sporenbundels doorsneden zijn.

Hoe dit ook zij, toen de lijn in 1885 in gebruik werd genomen bestond het huidige stationsgebouw nog niet, want dat is opgetrokken uit bakstenen die afkomstig zijn van de steenbakkerij die kolonel b.d. van Grese rond 1895 in de nabijheid had opgericht.

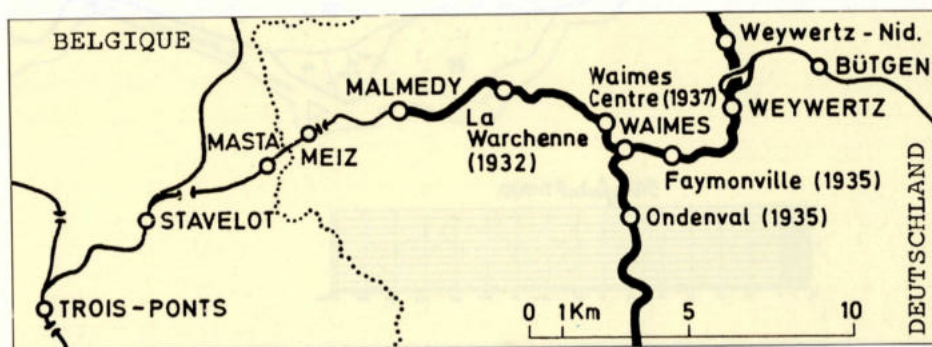
De ontwikkeling van station Sourbrodt heeft niet alleen te maken met de komst van het Duitse leger. Want, zoals in de vorige eeuw vrij algemeen het geval was, leidde de komst van de spoorwegen tot het ontkiemen van mogelijkheden voor de plaatselijke industrie. Zo was er vanaf 1887 dichtbij het station een eerste steenoven in bedrijf, naderhand gevolgd door de zoëven genoemde Van Grese hield zich ook met turfwinning bezig. De turf werd in balen over een smal spoorlijntje naar het station vervoerd en daar overgeladen.

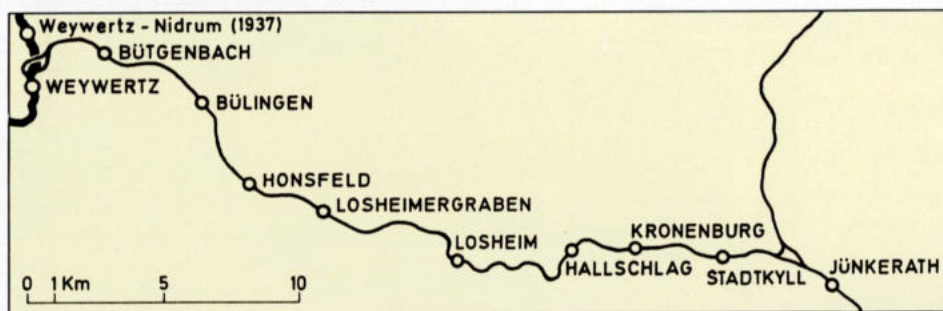
Ook de steenbakkerij was d.m.v. een smalspoorlijn met het station verbonden. Wat later vestigden zich houtzagerijen rond het station, die op het spoornet werden aangesloten. Ofschoon drie van deze zagerijen nog bestaan, zijn al die industriële zijsporen tegenwoordig gesloten.

Le petit Elias

Er werd ook een spoorlijntje van 3'2 km lengte en 60 cm breedte aangelegd naar de legerplaats Elsenborn zelf, dat zich aan het uiteinde vertakte naar de diverse vitale onderdelen van het kamp, zoals het munitiedepot, de bakkerij, de keukens, de stallen etc.

De werkzaamheden aan de lijn begonnen een jaar voor de eeuwwisseling, een jaar erna was men ermee klaar. Het treintje op dit lijntje reed dermate





langzaam dat het met gevoel voor ironie "Feurige Elias" werd genoemd. Meer algemeen kwam het naderhand bekend te staan onder de naam "Le petit Elias" of, kortweg, de Elias.

De Elias verzorgde zware transporten en vervoerde ook soldaten die 's avonds in Sourbrodt gingen stappen. De nabijheid van de legerplaats vormde een forse impuls voor de plaatselijke middenstand. In de buurt van het station waren er verscheidene café's bijgekomen, evenals een luxe hotel, een restaurant en allerlei winkels en bedrijven.

De stationswijk was ook in trek bij de jeugd uit de omgeving en wel zozeer dat de pastoor van Sourbrodt, de heer Pietkin, die toch nogal eens driftig uit de hoek kon komen, tijdens een preek, met de vinger in de richting van het vermalijde oord, eens had gesproken van "chemin de l'enfer" (weg naar de hel) in plaats van "chemin de fer" (spoorweg).

Tijdens het interbellum bestond het trachématerieel van "Le petit Elias" uit locomotieven van het type DFB (Deutsche Feld Bahn). De persoonsrijtuigen waren eveneens van Duitse origine, maar de goederenwagens waren voor het merendeel van Engelse makelij. Deze goederenwagens waren afkomstig van het spoornet dat het IJzerfront bediende (De IJzer is een riviertje in het westen van West-Vlaanderen waarachter de geallieerden tijdens de Eerste Wereldoorlog stand wisten te houden tegen de Duitsers).

Omdat het onderhoud van het materieel plaats vond in Bourg-Leopold, welke legerplaats eveneens in het bezit van een smalspoorlijn verkeerde, werd het materieel van de Elias in normale spoor-goederenwagens daarheen getransporteerd. Wanneer U de plattegrond van station Sourbrodt goed bekijkt (in S.J. Nr. 42), zult U zien dat er een spoor is dat met beide netten lijkt te zijn verbonden. Dat is het spoor waarop werd overgeladen.

Het net van de Elias werd in 1939 tijdens de mobilisatie gedemonteerd. De legerplaats lag nl. voor de defensielinie en was derhalve niet bruikbaar bij de verdediging van België tegen een Duitse aanval.

De verdubbeling van de Vennbahn wordt versneld.

Vanaf 1906 ging het tempo waarin de Vennbahn werd uitgebreid, aanzienlijk omhoog. Op dat moment was alleen het stuk tussen Waldheim en Mondschaal verdubbeld, ongeveer 33 km. Daar had men een dikke tien jaar over gedaan. Maar voor de volgende fase: Monschau- Sourbrodt (14km), Sourbrodt-Lommersweiler (38km) en Stolberg- Waldheim (13km), werd slechts drie jaar uitgetrokken.

Het werk werd dermate snel uitgevoerd dat een inspectietrein van de directie Keulen van de Koninklijke Pruisische Spoorwegen op 7 mei 1909

4. De laatste jaren worden alle militaire treinen uitsluitend richting station van Sourbrodt gedirigeerd, en hiermee wordt dit het belangrijkste vervoer dat in deze omgeving plaats vindt. Kalterherberg, 23 februari 1987. Foto: M. Hanssens.

over het nieuwe tweede spoor van Monschau naar St-Vith kon rijden en de dag erna nog door kon rijden tot Lommersweiler alvorens terug te keren. Ondertussen waren verscheidene stations uitgebreid, waaronder Kalterberg, Weywertz, Warmes, St-Vith en Lommersweiler.

Het station van St-Vith.

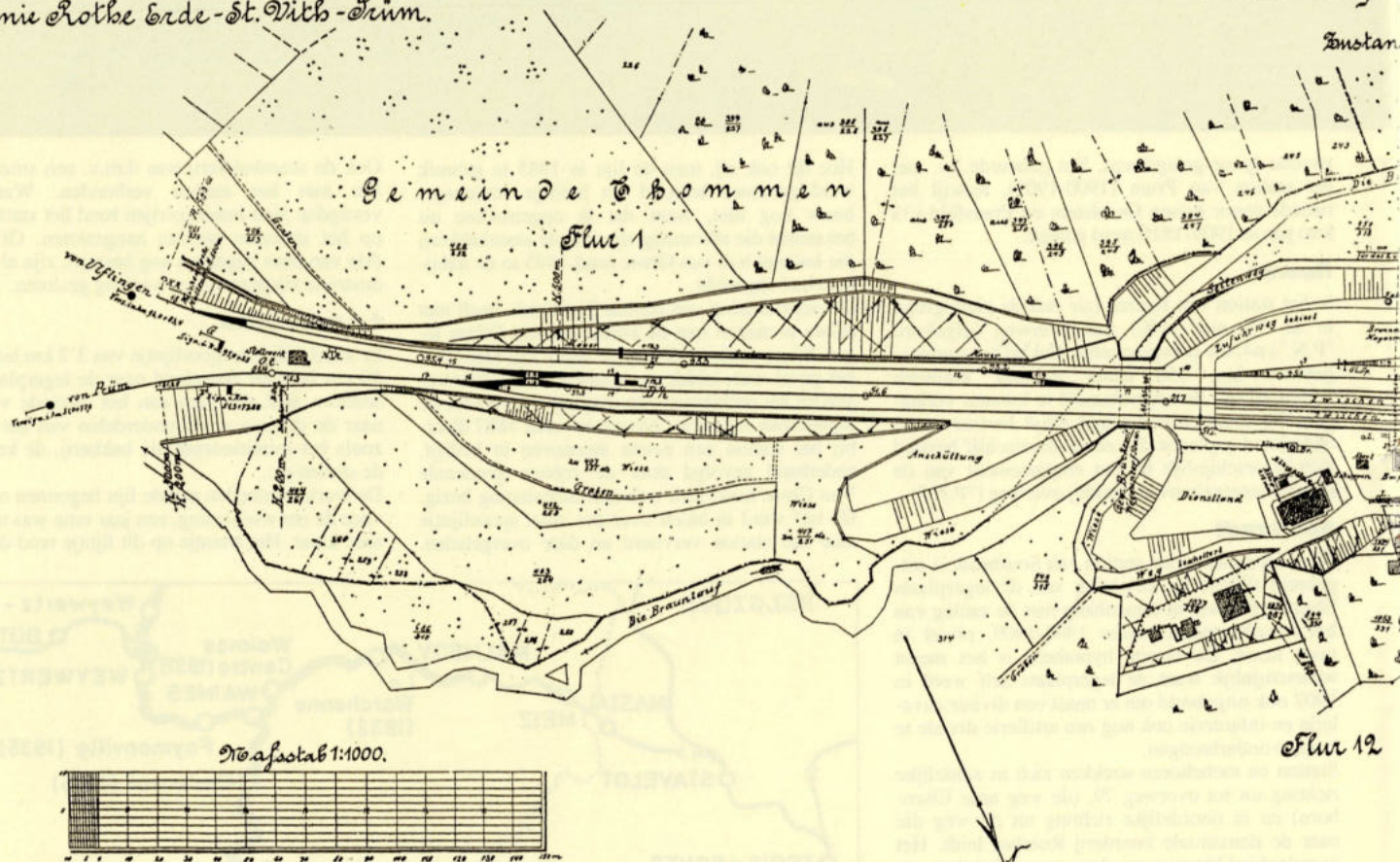
Te St-Vith was de voornaamste sporenbundel verlengd in de richting Waimers. Deze bundel bestond uit één doorgaand spoor, drie opstelspooren, in lengte variërend van 310 tot 430 meter, en twee zijsporen richting draaischijven. De drie perons waren resp. 210, 130 en 280 meter lang. Ook het goederen gedeelte werd uitgebreid: de verhoogde los- en laadplaats werd van 20 verlengd tot 100 meter. En de locomotiefloods kreeg alsnog de uitbreiding die men van begin af aan al in gedachten had gehad: aan de linkerkant kwamen er vijf plaatsen op het emplacement van de aangrenzende werkplaats. De plaatsen die als nieuwe nummers 14, 15 en 16 hadden gekregen werden bovendien naar achteren verlengd.

Tussen de locomotiefloods en de weg naar Setz verzeen een werkplaats voor goederenwagens en een nieuwe gietrij. De aanwezige draaibrug werd vervangen door een van zestien meter, terwijl een tweede draaibrug van dezelfde afmeting werd geïnstalleerd op een ons tot op heden onbekende plek. Het stationsterrein werd zodanig uitgebreid dat er plaats vrij kwam voor een bundel van 8 sporen, in lengte variërend van 250 tot 450 meter. Voorts werd er nog een doodlopend hoofdspoor aangelegd van 328 mtr. Ook werden er twee nieuwe seinhuizen gebouwd, evenals, aan de andere kant van de weg naar Setz, twee waterreservoirs van 200 kubieke meter elk.

Königliche Eisenbahndirektion Köln.

Linie Rotke Erde-St. Vith-Trüm.

Bahnhof





Het station van Lommersweiler

Maar het station dat het meest tot de verbeelding sprak was dat van Lommersweiler. Dit station lag

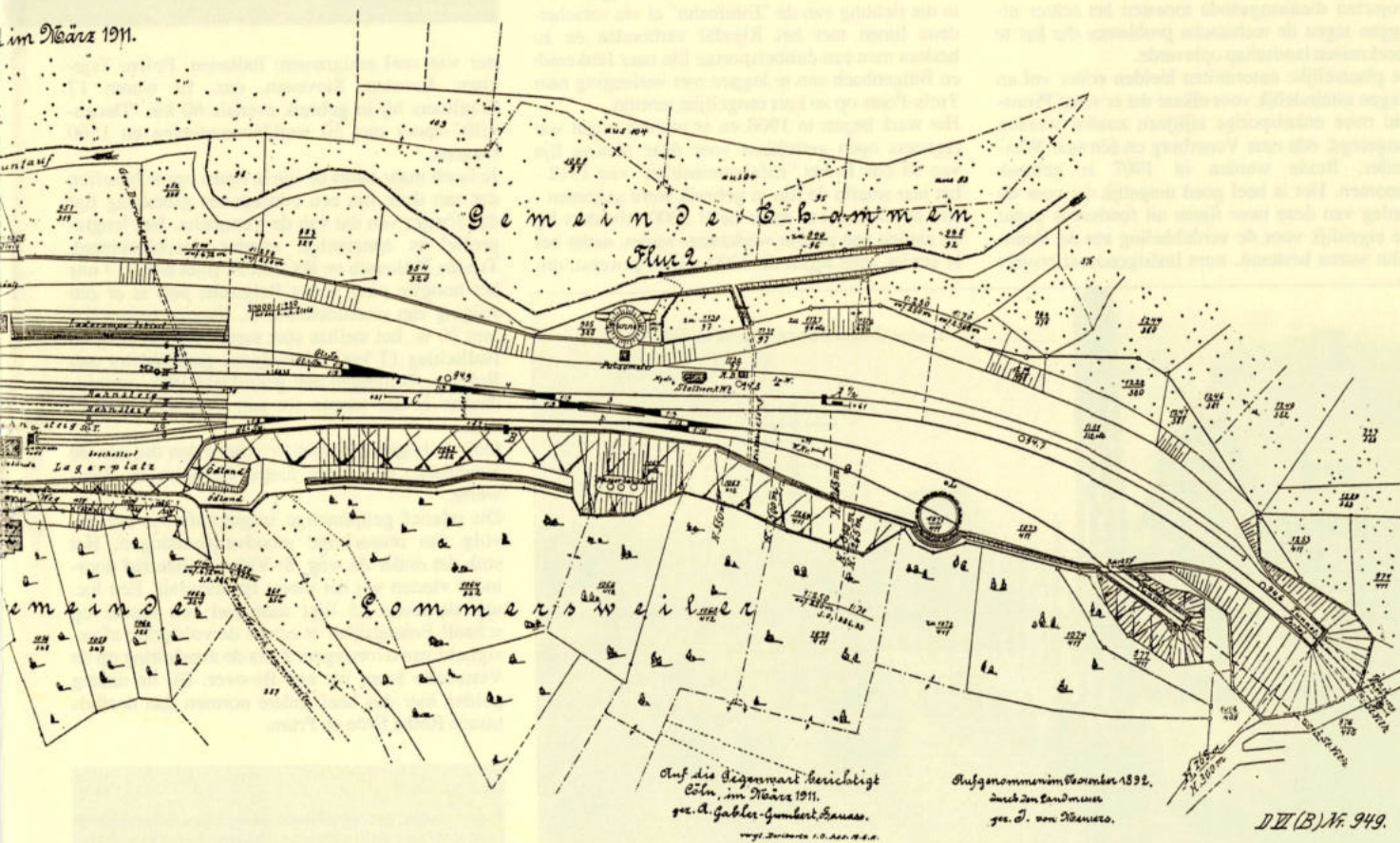
diep verscholen in de nauwe vallei van de sterk veranderende Braunlauf, tussen twee bochten in. Ofschoon zelfs in 1909 het loket nog steeds in een provisorisch gebouwtje was ondergebracht, be-

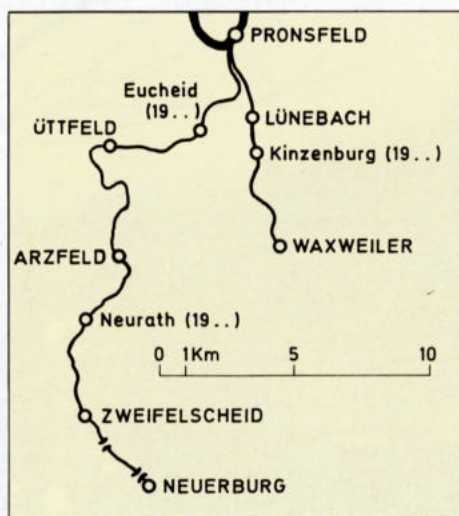
Plategrond van het station Lommersweiler. Verzameling W. Reuter

Lommersweiler.

im März 1911.

Abzeichnung.





schikte Lommersweiler toen al over een doorlopend spoor van 65 meter en een bundel van vier sporen van resp. 410, 490 en tweemaal 110 meter, van welke de laatste twee sporen één spoor langs een laadperron van 70 meter liep.

Voorts was er nog een doodlopend hoofdspoor van 240 meter, een draaibrug van 15 meter, waren er twee tanks van 50 kubieke meter en twee wisselwachtersposten om de wissels die zich tot op 700 meter afstand bevonden te bedienen.

Vandaag de dag heeft dit "station" iets surrealistisch: alle rails zijn verwijderd, maar de onderdoorgang met drie uitgangen (aan het eind van WO I begonnen en voltooid door de Belgische staat) is er nog steeds; de overwoekerde perrons, de drie tunnelingangen.....kortom: de perfecte entourage voor Paul Delvaux.

Twee nieuwe zijlijnen

Terwijl men bezig was traject na traject, het tweede spoor aan te leggen, stelde de stad Venerburg pogingen in het werk om het spoor ook binnen haar muren te krijgen. Met dat doel werd er in 1881 een comité gevormd, dat een verbinding met Prüm via Waxweiler propageerde, met verlenging naar Luxemburg door het dal van de Enz. Alle projecten dienaangaande moesten het echter afleggen tegen de technische problemen die het te doorkruisen landschap opleverde.

De plaatselijke autoriteiten hielden echter vol en kregen uiteindelijk voor elkaar dat er vanaf Pronsfield twee enkelsporige zijlijnen zouden worden aangelegd: één naar Venerburg en één naar Waxweiler. Beide werden in 1907 in gebruik genomen. Het is heel goed mogelijk dat voor de aanleg van deze twee lijnen uit fondsen is geput die eigenlijk voor de verdubbeling van de Vennbahn waren bestemd, want laatstgenoemd project

werd tussen 1902 en 1906 stilgelegd.

In 1915 kwam de toestemming erdoor voor de verlenging van 't spoor, van Neuerburg naar Troel, maar het daarvoor vrijgemaakte financiële quotum werd vervolgens door de Duitse oorlogspanning geabsorbeerd.

Het wordt druk op de Vennbahn

Nadat ook Lommersweiler op het tweede spoor was aangesloten, nam het aantal treinen op de Vennbahn aanzienlijk toe. In St-Vith arriveerden - meestal met dubbeltractie - zo'n 80 goederentreinen per dag, deels doorgaand, deels met dat station als eindbestemming. Ook het aantal reizigerstreinen werd uitgebreid.

Tussen Aken en St-Vith reden zes treinen in beide richtingen, voorts waren er nog treinen die slechts een deel van dit traject reden. De winterdienstregeling 1910-1911 bevatte 12 treinen tussen Malmedy en Waimers (in beide richtingen), 7 tussen Walheim en Stolberg (idem) en 5 op de overige verbindingen, eveneens in beide richtingen: Herbesthal- Raeren, St-Vith- Gerolstein en St-Vith - Ulflingen.

De reistijden werden aanzienlijk ingekort.

Aken - St-Vith duurde nog maar 2.46 uur, wat, vergeleken met de dienstregeling van 1890, een winst van 1.07 uur betekende en een vervoerssnelheid van 32.14 km per uur inhield. Dit laatste gegeven doet veronderstellen dat de toegestane maximum snelheid op de Vennbahn toen de 35 km per uur had overschreden.

De reisduur tussen St-Vith en Ulflingen was met dezelfde factor verminderd: een verbetering van 19 minuten vergeleken met 1890.

Een oost - west verbinding

De integratie van de Elsenborn-kazerne in de militaire organisatie van het Tweede Rijk was uiteraard ondenkbaar zonder goede spoorwegverbindingen en aan dat vereiste beantwoordde zelfs een dubbelsporige Vennbahn niet. Te meer niet daar keizer Wilhelm voorbereidingen voor oorlog trof zonder zich iets aan de Belgische mentaliteit gelegen te laten liggen.

Er moest dus een oost - west verbinding komen, in die richting van de "Eifelbahn" al via verscheidene lijnen met het Rijndal verbonden en zo besloot men een dubbelsporige lijn naar Jünkerath en Bütgenbach aan te leggen met verlenging naar Trois-Ponts op zo kort mogelijke termijn.

Het werk begon in 1908 en er werden nogal wat registers open getrokken voor deze nieuwe lijn van 38 km. In het "Eifelvereinsblatt" van 1912 - het jaar waarin de lijn in gebruik werd genomen - valt te lezen dat er maar liefst 2300 arbeiders bij de aanleg van de lijn werkzaam waren, nadat het er eerder zelfs tegen de 3300 waren geweest, on-



der wie veel emigranten: Italianen, Polen, Tsjechen, Kroaten, Slovenen, enz. Er waren 17 dragliners bij in gebruik evenals 60 km "Decauville"-spoor met 50 werklocomotieven en 1560 wagens.

Je hoeft maar langs de lijn te lopen om te beseffen dat aan deze lijn een concept ten grondslag ligt dat afwijkt van dat van de Vennbahn. Het lengteprofiel is aanzienlijk minder geaccidenteerd. Tussen Jünkerath en BK 22.057 (met 615.713 mtr het hoogste punt in het Belgische net) is er een stijging van gemiddeld 8.6 %. Van dat traject ligt met 20 % het steilste stuk tussen Kronenburg en Hallschlag (3 km). Vervolgens gaat het tot aan Bullange/Büllingen met gemiddeld 10%, omlaag, daarna is het terrein tot aan Weiwertz vrijwel vlak.

Ook de bogen zijn minder scherp dan die van de Vennbahn, met name tussen Losheim en Weywertz.

Dit relatief gelijkmatige lengteprofiel is het gevolg van reusachtige grondverplaatsingen. Het stuk dat onder de weg St-Vith - Hellenthal doorloopt vinden wij het meest spectaculair. Een loc. van de reeks 55 lijkt daar wel een model op schaal! Belangrijker is echter de volstrekte afwezigheid van overwegen. Zelfs de aansluiting op de Vennbahn loopt via een fly-over. Bij de aanleg golden hier dus heel andere normen dan destijds tussen Rothe Erde en Prüm.



Camp d'Elsenborn Poste et Gare Militaire

5. Het station van het militaire kamp Elsenborn tussen de twee oorlogen. Ansichtkaart uit de verzameling van N. Delville.



Malmedy - Stavelot

Zoals al in een vorig hoofdstuk vermeld werd Malmedy bij het Congres Van Venen (1814/1815) aan Pruisen toegewezen. Met de komst van de spoorwegen hoopen de franstalige inwoners van deze stad dat zij d.m.v. dit nieuwe transportermiddel zouden worden verlost uit het hun door "Venen" opgelegde isolement en weer aansluiting zouden vinden bij hun oorspronkelijke, Zuid- Nederlandse achterland. Vanaf de middeleeuwen tot 1794 had Malmedy nl. samen met de stad Stavelot en omgeving een onafhankelijk prinsdom gevormd. Nu echter waren beide zustersteden, die ook economisch sterk bij elkaar betrokken waren, door de Belgisch-Duitse grens gescheiden en in België zag men - zeker na de inrichting van de Elsenborn-kazerne - een eventuele oost-west verbinding tussen de twee steden met zéér lede ogen aan.

De onderhandelingen leken zich eindeloos voort te slepen, tot er in 1903 toch nog 'n verdrag werd getekend. De Belgen toonden zich echter eerst bereid het verdrag te ratificeren (1907) nadat vast was komen te staan dat de lijn enkelsporig zou zijn en dat de maximum snelheid 25 km per uur zou bedragen. Vervolgens werd aan weerszijden van de grens een begin gemaakt met de aanleg (1908). Het Belgische stuk was met 5.5km. 1500 mtr. langer dan het Duitse. Kunstwerken aan Belgische zijde: de tunnel van Berzillers (498 mtr) en het viaduct over het dal van de Eau rouge. Aan Duitse zijde: de tunnel van Meiz (75 mtr) en het viaduct over de Warche bij Malmedy.

De Duitsers waren al in oktober 1909 om dezelfde - strategische - redenen klaar, als waarom de Belgen de zaak tot het einde van 1913 traineerden.

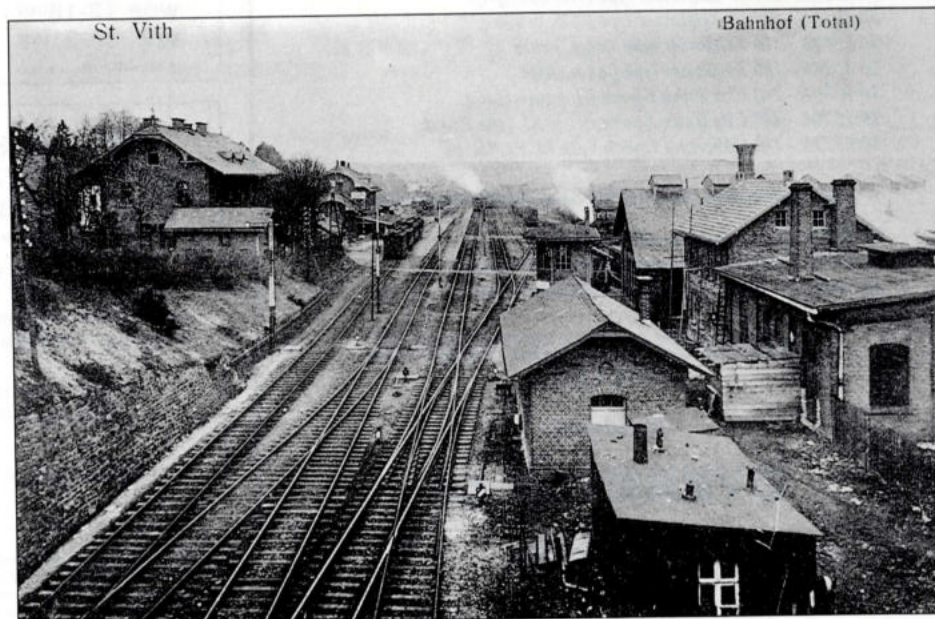
Vier januari 1914 werd de lijn in gebruik genomen. Ook hier werd de postwagen nu (eindelijk) verleden tijd.

Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog gekomen sluiten wij hiermee dit hoofdstuk af. Wij hopen dat de vele details, de foto's en de kaarten en plattegronden U inspireren om één of meer delen van de Vennbahn op schaal te laten herleven.

Jean René Lejeune

6. Masta en het circuit van Francorchamps vormen het prestigieuze décor van de nieuwe museum lijn van de Hoge Venen. Er zijn nog onderhandelingen gaande die het eventueel mogelijk zullen maken dat de Venen-trein in de toekomst ook Malmedy en Trois-Ponts zal kunnen aandoen. We volgen deze zaak op de voet! Foto: M. Riguelle.

7. Het station van St.Vith voor 1914. Uit de verzameling van W. Reuter.



PECO

PECO STREAM LINE

Het spoor dat zijn sporen heeft verdiend. In 1988 werd er meer dan 8000 km rails geproduceerd in HO, code 100 en code 75.

De beste verhouding prijs/kwaliteit.

De rail (flex) voor minder dan 100 BF per lengte.

SA. ET. VANDER PERRE N.V.

KEIENBERGLAAN 28/B 1850
GRIMBERGEN



Nieuw - Nu leverbaar

- 30 2932K - SNCF Zelflosser type FAD 167, grijs
- 30 2936K - SNCB Zelflosser type FAD, bruin
- 30 3597K - DB Zelflosser type Tadgs, bruin
- 30 3598K - DB Zelflosser type Ladgs, grijs
- 30 9250K - DB City Bahn Epoch III, stuurrijtuig
- 30 9570K - DB City Bahn Epoch III, 2e kl. type Bnrz
- 30 9577K - DB Silberling Epoch V, 2e kl. Prototype

K = nieuwe NEM 352-362 kortkoppeling

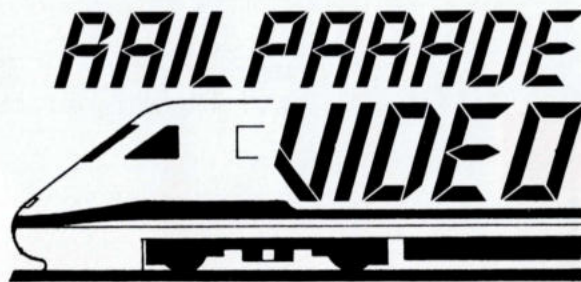
- 40 3842 - Viervoudige parallelverbinding
- 40 3843 - Tweevoudige rechte parallelverbinding
- 40 3844 - Tweevoudige linkse parallelverbinding

LIMA WEET WAT LIEFHEBERS
WILLEN

Importeur:

OVERBEEK BV

VLAARDINGEN



PRESENTEERT:

NIEUWE FILMS VAN HOGE KWALITEIT !

Deze films bieden u een fantastisch overzicht van het spoorweg- en tramwegwezen binnen een bepaalde provincie of stad. Op deze wijze wordt de gehele Benelux behandeld. ZE ZIJN GEMAAKT VOOR IEDERE SPOORWEGLIEFHEBBER, DUS OOK DE KRISTISCHE MODELBOUWER !

Alles is gefilmd op prachtige lokaties, die zonder veel moeite kunnen worden nagebouwd, daar we veel plaatsen gevonden hebben die er uit zien als een diorama in het groot.

Fantastische bruggen, bezienswaardige stations, romantische stukken spoorlijn van een hele provincie samengevoegd tot een uniek geheel van bijna 2 uur per band ! Dit alles met veel achtergrondinformatie, maar zonder storend commentaar.

Onze nieuwe reeks heeft een hoge beeldkwaliteit en is opgenomen op een breedbeeldformaat dat een prachtig cinemascopie-achtig beeld biedt. Uiteraard zijn onze videofilms altijd voorzien van een subtiel muzikale omlijsting.

Op iedere cassette vindt u alle rollend materieel van het betreffende gebied, welke u in spectaculaire opnames in actie ziet.

DE NU UITGEBRACHTE FILMS ZIJN:

DE NS IN NOORD-HOLLAND - best.nr. NL01002

TRAMS IN AMSTERDAM - best.nr. NL01003

DE NS IN UTRECHT - best.nr. NL01004

DE VENNBAHN RIJDT ! - best.nr. NL03001

Voor meer informatie over deze en binnenkort verschijnende videobanden kunt u altijd telefonisch contact met ons opnemen !

Deze banden zijn in VHS HIFI STEREO en ze zijn mono op iedere VHS recorder afspelbaar. Elke band kost F 90,- per stuk incl. BTW en verzendkosten. SUPER VHS kost F 100,-. Belgische geïnteresseerden betalen BF 1600 incl. verzendkosten excl. BTW. SUPER VHS kost BF 1800.

U kunt de banden onder vermelding van bestelnr. verkrijgen door het bedrag voor het gewenste aantal banden over te maken op gronr. 1983689 i.n.v. RAILPARADE VIDEO, Postbus 298, NL 1560 AG KROMMENIE. Telefoon: 075 - 288983.

RAILPARADE VIDEO WENST U VEEL KIJKPLEZIER

LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW

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

hobby 2000
MARKLIN-ROCO



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!



G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

Parallelweg 9a, 7662 NB Borne, Tel. 074 - 664044, Fax 074 - 667214

SYSTEME LAUER

Probleemloos ombouwen van gelijk- naar wisselstroom met de LAUER MWS MINI elektronische omschakelrelais

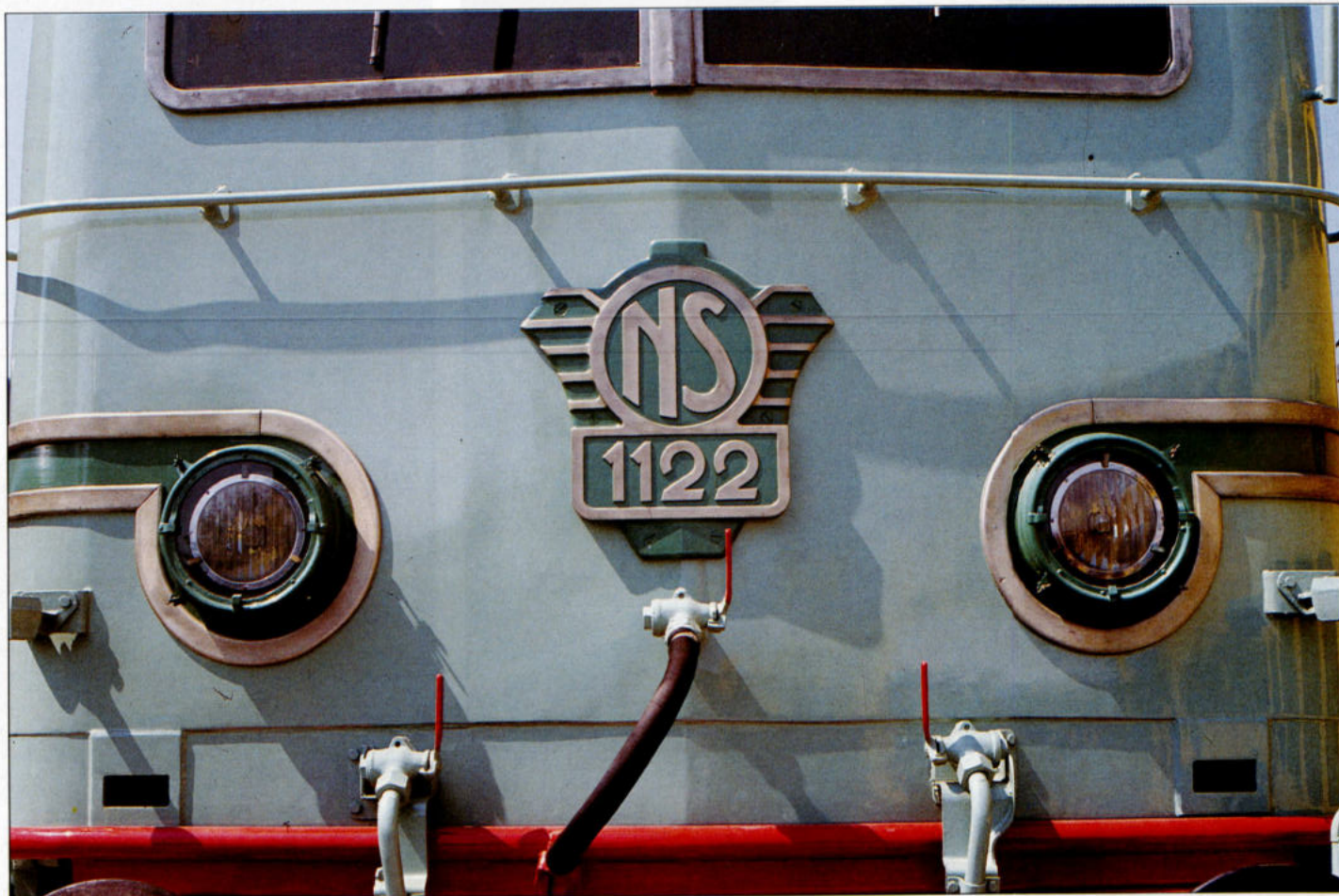
- ruim in vermogen (1000 mA)
- klein in afmeting (20x13x15 mm)
- uiterst betrouwbaar
- eenvoudige montage

Vraag voor deze en andere LAUER produkten uw winkelier naar de nieuwe LAUER katalogus 1990 / 91

Vertegenwoordigd voor Benelux:

HAG Modeltreinen Swiss Made, SES seintableau en modelspoorreinen, LAUER modelspoorreinen, George Brockmann replicaonderdelen, Symoba kortkoppelmechaniek, AKU en RUCO Modelgoederenwagens, Mikado verzamelijsten, Mader tunnelbovenleiding, LUX Modelbaan toebehoren.

.....en hij poetste de plaat.



Een uitgestorven fenomeen: de nummerplaat. In het tijdperk van strakke lijnen en gladde oppervlakken is er geen plaats meer voor opgeschroefde borden en versierselen op het spoorwegmaterieel, maar vroeger....

Bij sommige West-europese spoorwegmaatschappijen zijn geen nummers gebruikt, zoals in België en Denemarken. Zij schilderden de nummers op het materieel, meestal met mooie, sierlijke cijfers. In andere landen, zoals in West-Duitsland en Oostenrijk werden wel nummerplaten gebruikt, maar van een fantasieeloos ontwerp, veel lijkend op een fors uitgevallen autokentekenplaat.

De spoorwegen in Nederland hebben daarentegen vrijwel vanaf het begin gekozen voor fraaie ornamenten om de firmanamen en de logo's te tonen, soms aangevuld met een groot naambord om de loc een eigen identiteit te geven. Dit laatste verschijnsel duikt bij de NS sedert enkele jaren weer op in de vorm van gestyleerde stadnamen op de loc series 1300 en 1600 en de recente naamgevingen van de diesellocomotieven van de serie 6400. De nummerplaten echter lijken definitief te hebben afgedaan. De laatste NS-locomotieven die nog niet gehuisstijld, c.q. gesloopt zijn, zijn er jaren geleden al

1. Een blik op de voorkant van de loc 1122 in het turkoois genomen op 18-7-1989.

2. De nummerplaat van de stoomlocomotief 2104.



van beroofd.

Het basisontwerp van de locomotiefnummerplaten is door de jaren heen niet veel veranderd. Al bij de Staatsspoorwegen (SS) waren ze ovaal van vorm. Boven het nummer stond de naam van de onderneming vermeld. Hetzelfde concept werd gebruikt door de NRS en de NCS. Na de fusie van 1921 werden alle

locomotieven die een NS-nummer hadden gekregen voorzien van nummerplaten met het opschrift "Nederlandsche Spoorwegen", met tussen beide woorden het nummer.

De platen werden vervaardigd van messing en hadden een gewicht van zo'n vijf kilogram. De blinkende cijfers staken fraai af tegen de diep zwarte achtergrond, tenminste als de platen netjes werden gepoetst. Overigens gebeurde dat in de stoomtijd doorgaans minutieus. Alle locomotieven die vanaf 1921 voor de NS werden gebouwd kregen dit model nummerplaat.

In de jaren veertig is een aantal nummerplaten geproduceerd met het revolutionaire, maar in die tijd nog onjuiste opschrift "Nederlandse Spoorwegen", dus zonder "ch". Het meest bekend met deze tekst zijn de platen van de serie 1000, maar ook enkele Sikken van de serie 300 en de Engelse rangeerlocomotieven serie 501-510 hebben ermee gereden.

Een verhaal apart vormen de locomotieven die vanaf 1950 door de Franse firma Alstom werden gemaakt, de series 1100, 1300, 2400 en 2500. Deze locomotieven kregen naast de bekende ovale nummerplaten op de zijkant ook nog enorme frontplaten. Het ontwerp voor deze frontplaten was gebaseerd op het gevele-



3. (Boven links) Een close-up van de 2456 frontplaat.

4. (Links) Het afwijkende opschrift NEDERLANDSE Spoorwegen.

5. (Boven rechts) De fotograaf ontmoette de locomotief 2490 op de Maasvlakte, 2-07-1986.

gelde wiel, zoals dat ook in diverse maatschappijvignetten is terug te vinden.

De front- en zijplaten van de Alsthom-locomotieven waren niet vervaardigd uit aluminium. Het gewicht nam hierdoor echter niet af, aangezien deze borden heel dik waren (ca. drie centimeter). Behalve door het materiaal weken de "Alsthom-borden" af door het gebruikte cijfertype: strak en modern in plaats van het meer gracieuze klassieke model. Ook de kleuren waren anders.

De eerste locomotieven van de serie 2400 waren lichtblauw van kleur. De nummerplaten hadden deze kleur eveneens, waarbij de frontplaten rode "vleugels" kregen. Bij de bruine



locs werden de platen bruin en de vleugels zandgeel. De meeste locs van de series 1100 en 1300 waren bij aflevering turkoois geschilderd. De nummerplaten staken tegen deze zachte pasteltint af door de donkergroene lak. De frontplaten hadden ook hier aanvankelijk rode vleugels.

Later werden alle elektrische locomotieven in de donkere Berlijnse blauwe kleur geschilderd, waarbij de nummerplaten eenvoudig werden meegeleverd. Hiermee ging al een deel van hun waarde als versiering verloren. In navolging van de Alsthom- frontplaten ontwierp de NS een eigen type frontplaat voor de diesellocomotieven serie 2200/2300. Dit model frontplaat was wat bescheidener van formaat en als vanouds van messing gemaakt. Het idee was duidelijk hetzelfde: een variatie op het vleugelde wiel. Het strakke model letters en cijfers werd vanaf 1951 voor alle nieuwe locomotieven gebruikt. De laatste locomotief die door de NS nog met nummerplaten werd behangen was de 2801, gebouwd in 1962. De invoering van de huisstijl voor locomotie-

ven, begin jaren zeventig, betekende het einde van het nummerplattentijdperk. Ze moesten het veld ruimen voor grote witte of zwarte stickers die tevens de leesbaarheid moesten vergroten, want het ontcijferen van een nummerplaat was niet altijd even eenvoudig, zeker niet van grote afstand; met het verdwijnen van de stoomlocomotieven in 1958 was tevens het beroep van poetser verdwenen, zodat met name de messing nummerplaten in de loop der jaren geheel zwart waren uitgeslagen en absoluut onleesbaar waren geworden.

Maar degenen die het geluk hebben gehad zo'n vieze nummerplaat bij de NS te bemachtigen en zich de moeite hebben getroost zich de vingers blauw te poetsen op hun trotse bezit, weten hoe mooi ze eruit moeten hebben gezien tijdens de eerste dagen van hun bestaan op de locomotief waarmee ze waren verenigd.

Jan-Willem Koene

6. De nummerplaten 2434 in verzameling. Alle foto's: Jan-Willem Koene





1. Sam en Moos en hun kompanen hebben het er maar druk mee. Ze hebben zeker een voorbeeld genomen aan de distributeurs van SPOORWEG JOURNAAL!

Verbouwing van een KIBRI-fabriek 2.

De KIBRI-fabriek in schaal HO.

De lifttoren. (verwijsnummer 2)

Aan deze lange smalle toren is maar weinig veranderd. Net zoals bij het hoofdgebouw is in de ramen van deze toren het kleine horizontale kruishout verwijderd. Bovendien is ook hier een nieuw geveldak geplaatst. Daartoe werden eerst twee driehoekige bovengevelmuren gemaakt van 33 mm (basis) bij 8 mm (hoogte). Voor het eigenlijke dak werden uit 3 lagenkarton, zie ook deel 1 SJ nr 40, twee rechthoeken van 13 bij 23 mm geknipt. Neem voor de dakbedekking platen van de be-

kende merken. Daarna hoeven nog slechts de aanvullende onderdelen die ook bij de eigenlijke fabriek werden aangebracht (dakgoten, regenpijpen, dakafgrenzingen etc.) te worden geplaatst.

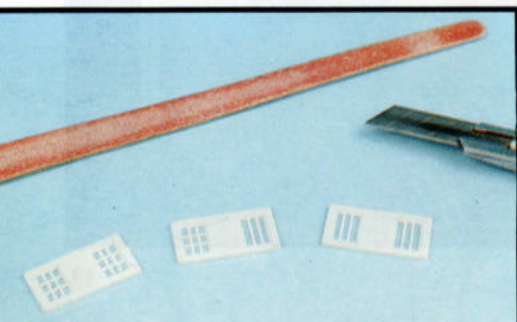
De grote toren (verwijsnummer 3)

Om tot een geslaagde "Beneluxage" van het fabriekscomplex te komen, zijn intensieve transformatiewerkzaamheden bij deze toren een vereiste. Zoals u op de foto kunt zien moeten de vensteropeningen worden vergroot door -afgezien van de middelste- de bakstenen strips te verwijderen die het geheel verdelen. In drie buitenmuren moeten vier openingen komen, de

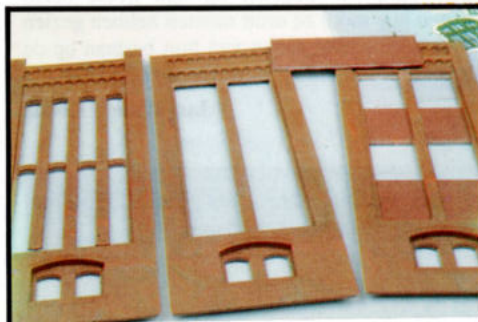
vierde buitenmuur wordt een blinde muur. Om te komen tot vier openingen per muur, moet u uit 'n plaat baksteen van KIBRI drie stukken van 52 bij 26 mm, en drie stukken van 52 bij 27 mm knippen. Laatstgenoemde drie stukken plaatst u onderaan in de vensteropeningen (vlakboven de twee kleine ramen, zie ook de foto's). Eerstgenoemde komen boven (vrij overbodig plastic weg, zie ook de foto).

Zoals gezegd wordt de vierde muur blind. Daarvoor moet een plaat baksteen van maar liefst 110 bij 46 mm worden aangesleept (maar u mag 'm ook gewoon door KIBRI laten leveren en dan zelf op maat brengen). Net zoals in nr. 40 van SPOORWEG JOURNAAL bij het

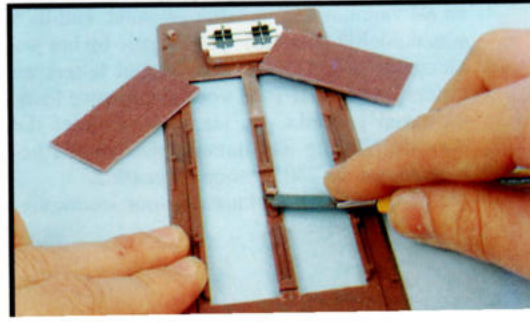
2. Werkzaamheden aan de ramen van de lifttoren.



3. Drie fasen in de gedaanteverandering van de grote toren.



4. Voordat de nieuwe muren worden vastgelijmd, kunt u eerst hinderlijke stukjes plastic verwijderen.





5. De noodtrap, een ventilatiesysteem, de ruime voorraadtanks... er ontbreekt eenvoudig niets aan dit fraaie KIBRI- gebouw. De achtergrond is van MZZ.

hoofdgebouw, verwijderen we weer de kanten en het bovenste gedeelte van de kroonlijst (10.5 mm). De doorzichtige ruiten W149 aanpassen aan de vensteropeningen, met name bij de onderste openingen.

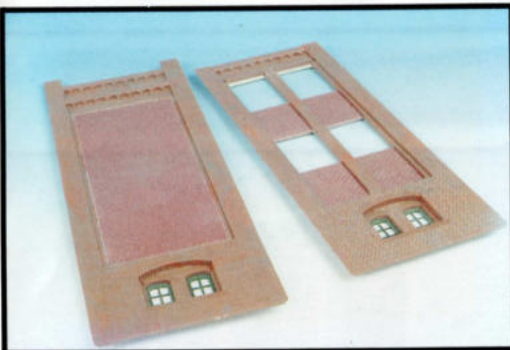
Vervolgens moet u op 'n stuk wit karton de indeling van de ruiten tekenen: twee maal 20.5 bij 27 mm voor de bovenste en 20.5 bij 25 mm

voor de onderste ruiten. Teken ook het kruishout af. U kunt met een stukje dubbelzijdig plakband het doorzichtige plastic op 't karton vastmaken zodat het niet gaat schuiven terwijl u aan 't werk bent (foto 9). Het kruishout - bij voorkeur groen - vervaardigt u van AU 160 gram tekenpapier, waarop u dubbelzijdig plakband aanbrengt. Vervolgens snijdt u het kruis-

hout af en verwijderd de bescherm laag ; max. breedte: 1 mm.

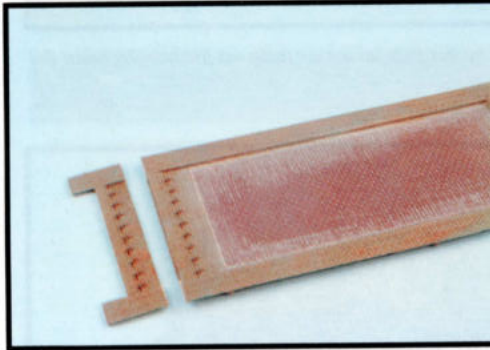
Voorziet u de vensters ook nog van lateien en dekstukken voordat u ze plaatst.

De lateien - twaalf in totaal - maakt u van de horizontale bakstenen strips die overgebleven waren na de aanpassing van de vensters. Deze strips moeten in de lengterichting in tweeën



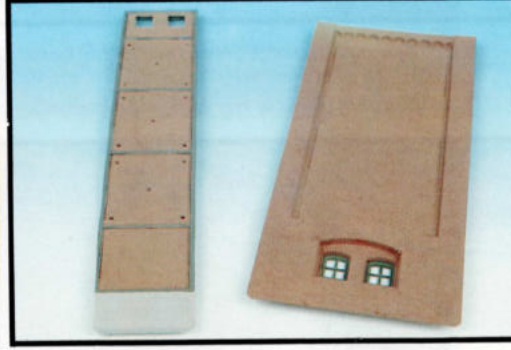
6. Links de blinde muur.

9. Vervaardiging van de ramen van de grote toren.



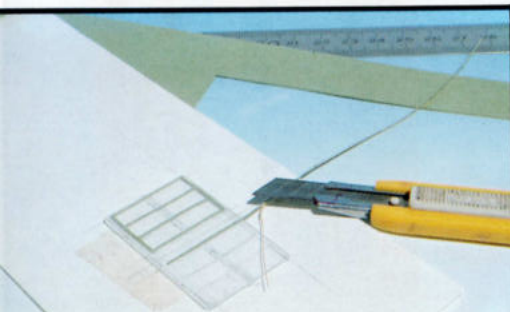
7. Verwijder de kroonlijsten van de vier muren van de grote toren.

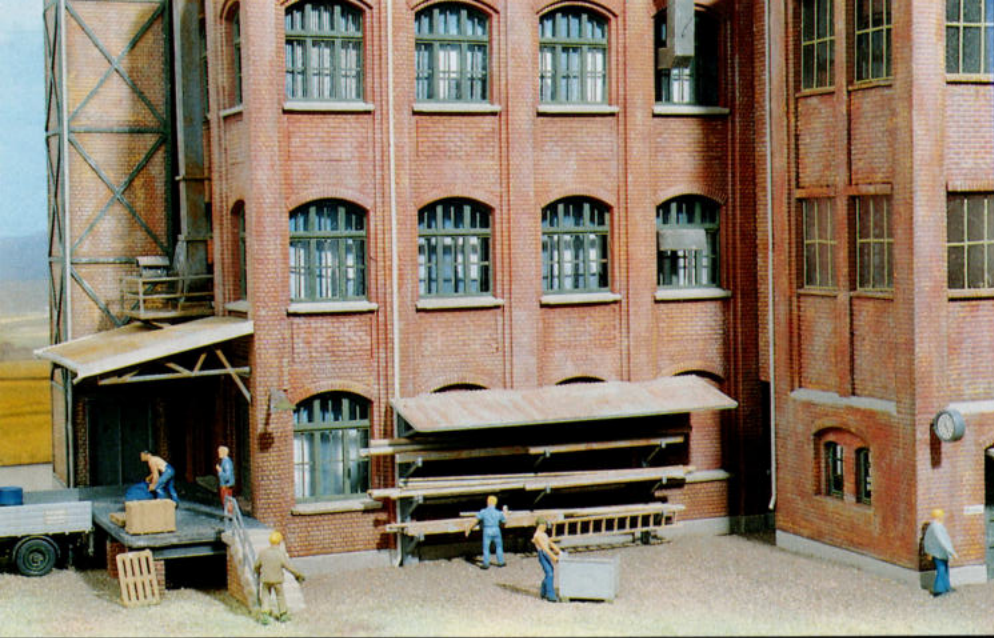
10. De bovengevelmuren zijn al geplaatst.



8. Zo zien de muren eruit na het aanbrengen van een basislaag.

11. Het aanbrengen van de dakplaten.





12. Het laadplatform en het pijpenrek; er is maar zo weinig voor nodig om de indruk te wekken dat hier heel wat gebeurt....ideaal toch?!

13. Blik op het laadplatform en de achterkant van het gebouw.



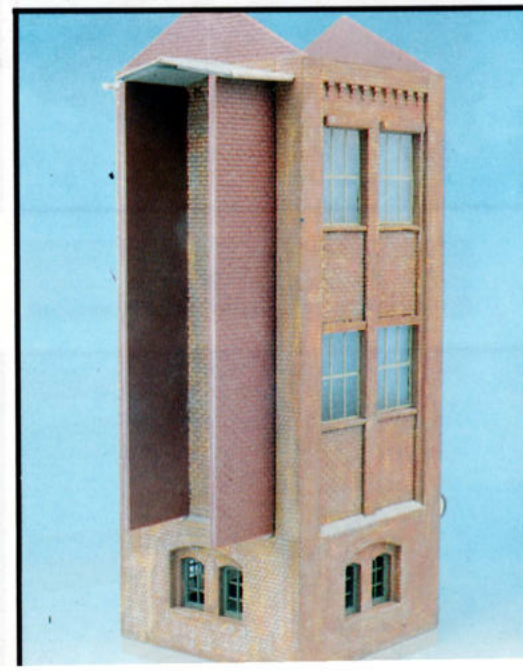
14. Joop, onderhoudsfactotum, hanteert de kwast. Let op het stuk tussen de toren en het hoofdgebouw dat Jean-Pierre Laurent heeft toegevoegd.

16. De daken zijn in de verf gezet en gepatineerd.



15. De twee dakbedekkingen van beide torens.

17. Het verbindingsstuk.





worden gesneden en aan de ruiten worden aangepast. De dekstukken kunt u maken van wat er overblijft of van N 268 of 269. Net zoals bij het hoofdgebouw krijgt deze toren een geveldak, dat komt te rusten op twee driehoekige bovengevelmuren (uit een plaat baksteen) van 68 mm lengte, bij 20 mm hoogte. Voor het dak knipt u twee stukken van 75 bij 45 mm uit drielagig karton. Breng dan ook hier dakafgrenzingen, dakgoten (2) en regenpijpen aan.

Voorzie ook de nok van een strook dunne AU karton.

In tegenstelling tot wat de handleiding wil, wordt de toren niet tegen het hoofdgebouw geplaatst. Om hem beter uit te laten komen hebben wij er de voorkeur aan gegeven de toren door middel van een tussenstuk met het hoofdgebouw te verbinden. Hiervoor zijn nodig twee stukken kibri baksteen van 120 bij 25 mm.

Het ene stuk lijmt u vast op 9 mm van de rech-

terzijde van de blinde muur, het tweede stuk op 33 mm van dezelfde zijde. Een imitatie gegolfd dak kunt u maken van onderdeel W 279 en wel in twee vierkanten van 23 mm. Aan een van de zijden van dit dak moet een uitsparing van 7 bij 2.5 mm komen voor een regenpijp van het hoofdgebouw. Zo, het werk zit er wat ons betreft op. Maar als u nog inspiratie heeft ... laat u dan nergens van weerhouden.

Jean-Pierre Laurent.

18. (Foto hier boven) Deze foto geeft een goede indruk van het resultaat en het effect van de verbouwing. Let u bv. eens op de vensters.

19. Als de directie van dit bedrijf de zaken net zo aanpakt als Jean-Pierre Laurent, hoeven de mannen de werkeloosheid niet te vrezen! Alle foto's: J-P LAURENT



1. Loc 1101 rijdt op een zonnige vrijdagmiddag met de Belgische rijkswagen door de weilanden tussen Tilburg en Gilze-Rijen met trein 4349. Hulten, 17 maart 1990.

De IJssellijn : M2'rs in buitenlandse dienst

Sinds september 1989 zijn tussen Roosendaal en Zwolle Belgische rijkswagen in de binnenlandse dienst te zien. De rode M2 rijkswagen vormen de komende jaren een aanvulling op het NS materieel.

In 1988 werd duidelijk dat de vervoersgroei sterker toenam dan er op grond van prognoses was becijferd. Deze op zich gunstige ontwikkeling viel samen met de onderhandelingen over de invoering van de OV-jaarkaart (vrij reizen door heel Nederland met elke vorm van openbaar vervoer) voor studenten en dienstplichtigen.

Snel werd duidelijk dat de NS opnieuw te maken zou krijgen met een groot materieeltekort. Dat was niet nieuw want ook in 1983 was er door een vertraagde aflevering van nieuw- en de noodzakelijke afvoer van oud materieel een "gat" in de materieelpositie geslagen, d.w.z. men had meer materieel in omloop nodig om alle treinen op voldoende lengte te brengen dan er aanwezig was.

Dit zogenaamde "gat van '83" werd gedicht door het langer in dienst houden van oud materieel (de rode diesels) en zelfs het opknappen van nog aanwezig, maar allang afgevoerd oud materieel (Plan K en N, blauwe getrokken rijkswagen). Ook werd een beroep gedaan op het buitenland en men vond een oplossing in Frankrijk; de NS huurde Franse Corailrijktuigen voor de binnenlandse dienst tussen Venlo en Den Haag.

Iets dergelijks doet zich nu dus weer voor, en weer is de NS op zoek gegaan naar buitenlandse rijkswagen. Probleem was dat in alle Europese landen de spoorwegmaatschappijen een vervoersgroei kennen en dat het jarenlange terughoudende aankoopbeleid zich nu gaat wreken.

Aanvankelijk wou Duitsland wel rijkswagen verkopen, maar die waren te duur. Natuurlijk is er door het vallen van het ijzeren gordijn ook voor de spoorwegen veel veranderd; de materieelpositie van de DB is nu zelfs zo krap dat ze al helemaal niets willen verhuren!

Na speurtochten tot in Canada (!!) bleek het beste aanbod uit... België te komen. Het gerucht dat M4 rijkswagen naar Nederland zouden gaan leverde echter in België protesten op

want dan zou er relatief nieuw materieel naar Nederland gaan (bouwjaar 1978) terwijl oudere rijkswagen achter zouden blijven.

Gelukkig voor België bleek bij proefnemingen met twee M4 rijkswagen in nov. 1988 dat de zwenkdraaideuren niet binnen het vrije ruimte profiel pasten, en dus ging het feest niet door. Maar de NMBS had ook nog M2 rijkswagen over, zodat op 5 dec. 1989 twee M2'rs twee M4 rijkswagen vergezelden op hun tocht naar Utrecht. Het probleem met de deuren speelt bij de M2'rs geen rol omdat deze vouwdeuren hebben.

De rijkswagen van het type M2 zijn gebouwd in 1960 en zijn dus maar een paar jaar jonger dan de in 1988 afgevoerde NS Plan-E rijkswagen. In totaal zijn er ruim 600 exemplaren van gebouwd. Ze zijn 24 meter lang en zijn gebonden aan een maximum snelheid van 140 km. per uur. Ze zijn in dienst gesteld in de groene kleur, maar bij een grote revisie werden ze in de nieuwe, bordeauxrood-met-zilvergrijsband NMBS kleur geschilderd.

De NS wilde alleen rijkswagen accepteren die hun hoofdrevisie al hadden gehad. In dec. 1988 werd overeenstemming bereikt over de huur van de rijkswagen voor een periode van twee jaar. Aanvankelijk wilde de NS de gehele dienst op de IJssellijn met deze rijkswagen rijden en daarom vroeg men om 80 rijkswagen, maar dit werd teruggebracht tot 37 stuks. Met ingang van de winterdienst 1989 zouden er zeven composities AB-B-B-BD in dienst komen met zes rijkswagen ter versterking.

In totaal kwamen er twintig tweede klas rijkswagen naar Nederland, 9 AB (eerste en tweede klas) en 8 BD (tweede klas met bagageruimte). Op 13 mei kwamen de eerste tien rijkswagen bij Roosendaal de grens over, waarna er steeds twee gestald werden in Roosendaal, Den Bosch (1) en Nijmegen (1), Arnhem, Zutphen en Zwolle voor de instructie van het treinpersoneel. In juli 1989 kwamen de resterende rijkswagen van Brussel naar Zwolle.

Alle rijkswagen werden voorzien van NS-logo's op zwarte stickers, terwijl ook enkele technische veranderingen werden aangebracht, variërend van het aanpassen van de verwarming aan de 1500 Volt spanning en het vervangen van de asbest bevattende remblok-

2. Twee gekombineerde stammen rijden op vrijdag in trein 4361, met acht rijkswagen de langste M2 trein vormend. Loc 1621 is in het bosgebied bij Tilburg West (Reeshof) de trekkracht. 30 maart 1990.







3. 1200'en zijn, hoewel niet volgens omloop, regelmatig voor de M2's te zien. Met trein 4338 Roosendaal- Zwolle, passeert de 1201 even na vertrek uit Roosendaal het Brabantse plaatsje Zegge. 3 mei 1990. Alle foto's van Frans- Jozef Janssen.

ken tot het vervangen van de handdoeken van stof in de toilet-ruimtes met de in Nederland gebruikelijke papieren exemplaren. Op 3 september kwamen de rijtuigen in dienst tussen Zwolle en Roosendaal met één uitschiet naar Vlissingen. Zoals vaker met nieuw of buitenlands materieel bleken de M2's in de Nederlandse dienst vrij storingsgevoelig en is

de aanvoer van onderdelen naar de werkplaats in Zwolle, waar de rijtuigen in onderhoud zijn, niet optimaal. Tussen 24 november 1989 en 21 januari 1990 werd dan ook één stam uit dienst genomen om zodoende meer technische reserves te hebben. Dit was mogelijk omdat er meer nieuwe IC- drieën aanwezig waren dan echt nodig was voor de dienst.

Een structurele oplossing kwam met ingang van de zomerdienst 1990, toen nog eens 10 rijtuigen de gelederen kwamen versterken. Hoewel de rijtuigen al op 2 maart in Nederland aankwamen, zijn ze pas m.i.v. 27 mei ingedeeld. De nieuwste ontwikkeling is dat er met ingang van de winterdienst 1990/91 opnieuw 10 extra rijtuigen ingezet zullen worden, dit

zijn echter alleen eerste klas rijtuigen. Aanvankelijk was het de bedoeling om deze rijtuigen in te zetten in de spitsreinen, samen met ICR en Plan-W. Koppelproeven wezen uit dat dit teveel problemen zou opleveren zodat er geen kans bestaat om M2's buiten de IJssel-lijn te zien. De eerste klas rijtuigen worden nu in een aparte spitsslag op de IJssellijn toegevoegd. In de onderstaande tabel geven we een overzicht van de diensten van deze Belgische rijtuigen, die het nu ook op de Nederlandse modelbaan goed kunnen doen.

De diensten van de M2's zien er als volgt uit:

Van Zwolle naar Roosendaal

4621 ah	6.51 - Rsd	8.37 ma-vr
4625 Z1	6.45 - Rsd	9.37 ma-vr



4627 Z1 7.18 - Rsd 10.07 ma-vr
 4629 Z1 7.49 - Rsd 10.37 ma-za
 4633 Z1 8.49 - Rsd 11.37 za-zo
 4637 Z1 9.49 - Rsd 12.37 dgl
 4645 Z1 11.49 - Rsd 14.37 nza
 4653 Z1 13.49 - Rsd 16.37 nza
 4657 Z1 14.49 - Rsd 17.37 ma-za
 4661 Z1 15.49 - Rsd 18.37 vr-zo
 4663 Z1 16.20 - Vs 20.16 ma-vr
 4665 Z1 16.49 - Rsd 19.37 nvr
 4673 Z1 18.49 - Rsd 21.37 zo
 4675 Z1 19.23 - Rsd 22.07 ma-vr
 4681 Z1 20.49 - Rsd 23.37 zo

Van Roosendaal naar Zwolle

4620 Rsd 6.25 - ZL 9.10 ma-za
 4624 Vs 6.09 - ZL 10.10 ma-vr

4626 Rsd 7.55 - ZL 10.43 zo
 4630 Rsd 8.55 - ZL 11.43 nza
 4634 Rsd 9.55 - ZL 12.43 ma-vr
 4638 Rsd 10.55 - ZL 13.43 ma-za
 4642 Rsd 11.55 - ZL 14.43 za, zo
 4646 Rsd 12.55 - ZL 15.55 dgl
 4654 Rsd 14.55 - ZL 17.43 nza
 4658 Rsd 15.55 - ZL 18.43 nza
 4662 Rsd 16.55 - ZL 19.43 nza
 4666 Rsd 17.55 - ZL 20.43 ma-za
 4670 Rsd 18.55 - ZL 21.43 vr, zo
 4674 Rsd 19.55 - ZL 22.43 nvr

In de winterdienst is er, als de planning gehandhaafd blijft, één dienst toegevoegd. De NS heeft nog 10 eerste klas M2's gehuurd, die permanent gedeclineerd worden ingezet. Deze

"luke" M2-trein (in ieder geval luxueus voor Nederlandse begrippen, met de 2-2 in plaats van de 3-2 zitplaatsindeling) zal ingezet worden in de treinen: (ma-vr)

4622 Rsd 6.58 - ZL 9.43
 4649 ZL 12.49 - Rsd 15.37
 4660 Rsd 16.25 - ZL 19.10
 4677 ZL 19.49 - Rsd 22.37

Voor alle treinen staat een loc serie 1100 gepland. Toch zullen er ook regelmatig andere series voor "de Belg" staan. De enige reguliere uitzondering moet, opnieuw volgens de planning, trein 4661 zijn, waar op zaterdag een 1200 in voorspan meegaat.

Frans-Jozef Janssen

Type 50 NMBS

- model geheel van messing. - FAULHABER motor met vliegwiel. - geveerde assen met uitstekende stroomoverbrenging. (Foto van het handmonster)



TRAILMODELL

een produkt van de Hünerbein onderneming. - am Markt 2-12

- D 5100 Aachen.

- tel 024133921 - fax 024128013

- de intekenprijs voor de 2 rails versie met gelijkstroom

tot 30-9-'90 : 898 DM. voor het kant en klaar model

na 30-9-'90 : 948 DM.

tot 30-9-'90 : 548 DM. voor de bouwdoos

na 30-9-'90 : 598 DM.

- de intekenprijs voor de 3 rails wisselstroom versie

tot 30-9-'90 : 948 DM. voor het kant en klaar model

na 30-9-'90 : 998 DM.

tot 30-9-'90 : 598 DM. voor de bouwdoos

na 30-9-'90 : 648 DM.

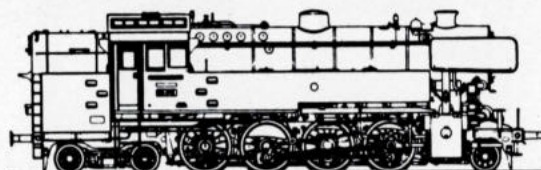
- de levering van de eerste serie vindt plaats tegen het eind van 1990.

- Beslist u snel, er zijn nog maar enkele exemplaren beschikbaar.

- de levering van de tweede serie vindt plaats in het voorjaar van 1991.

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

TREINSHOP GUIDO OLAERTS Snepstraat 15 3578 GRUITRODE



TREINSHOP Guido Olaerts

**Open dag op 25 en 26
augustus 1990.**

"De jaarlijks terugkerende gelegenheid om goede zaken te doen". Geopend van 9.00 tot 20.00 uur op beide dagen.

-Komt u kijken, u zult verrast zijn.

-Speciale aanbiedingen in alle merken.

-Zeer uitgebreide keuze in de speciale series van Märklin.

Ter gelegenheid van de open dag wordt een speciale Belgische containerwagon van de firma MAPREMA op basis van een Märklin model gepresenteerd.

De spoorlijn 43.



1. De bouwtreinen tijdens de opstelling van de bovenleiding vervulden de laatste diensten van de 60 reeks op lijn 43. De 6088 passeert het station van Comblain au Pont. Foto genomen in april 1986.

Poster. In de bocht bij Comblain au Pont komt een buurtrein uit de tunnel en rijdt richting Comblain-La-Tour. Foto genomen in juni 1986

Kenmerken.

Deze spoorlijn werd in twee gedeelten in gebruik genomen. Eerst werd het gedeelte Marloie-Melreux, 13 kilometer lang, geopend, en wel op 25 juli 1865. Het traject Melreux-Luik kwam op 18 juni 1866 aan de beurt. De gehele lijn is 62 kilometer lang, niet geëlectrificeerd, dubbelsporig en voortdurend hellend, uitgezonderd het gedeelte tussen Biron en Melreux. De refertesnelheid bedraagt 90 km/uur. De spoorlijn takt aan de uitrit van Angleur af (kilometersteen 0) van de internationale lijn 37 Luik-Verviers-Aken. In de richting Tilff wordt de kronkelige loop van de Ourthe gevolgd. Na het kasteel van Colonster, duikt de spoorlijn een in 'n boog gelegen uitgraving in, om aan te landen in Sainval en het station van Tilff. Dit station is uitgerust met tegenspoorverbindingen. Bij het verlaten van Tilff voert de lijn langs de bij alpinisten bekende rots van Sainte Anne, om vervolgens de stopplaats van Méry aan te doen.

Deze werd op 29 mei 1988 heropend. Na een nieuwe ingraving wordt de stopplaats Hony bereikt, waarna de Ourthe wordt overgestoken. De langste tunnel (612 meter) van de lijn, de

tunnel van Esneux, vormt dan een mooie afwisseling in het traject. Bij het uitkomen van de tunnel belanden we ineens in het station van Esneux. Ook hier zijn er tegenspoorverbindingen te zien. Vanaf Souverain-Pré, voert de lijn langs steengroeves, wordt de Ourthe opnieuw overgestoken, en wordt het station van Poulseur bereikt. Dit station wordt bediend door alle stoptreinen op de verbinding Luik-Jemelle, door de IR-treinen Luik-Luxemburg en door de internationale trein Maastricht-Bazel. In dit station treffen we tegenspoorverbindingen aan, een wijkspoor en een goederenlaadplaats ten behoeve van de steengroeves.

Vervolgens belandt de lijn in Rivage via het dorpje Chanxe en een brug over de Ourthe. Ook hier zijn er tegenspoorverbindingen, wijksporen en opstelsporen. Na dit station volgt de vertakking met lijn 42 richting Gouvy en Luxemburg. Onze lijn steekt de Amblève over en komt aan in het station van Comblain-au-Pont, dat gelegen is aan het samenvloeiingspunt van de Ourthe en de Amblève. Een indrukwekkende rots, "Tartines" genaamd (=boterhammen) wegens zijn wel zeer uitzonderlijke vorm, overschaduwde hier de spoorlijn. Na de in 'n boog gelegen tunnel van

Comblain-Au-Pont (lengte 393 meter) wordt de stopplaats Comblain-La-Tour bereikt. Verder gaat de lijn nu de loop van de Ourthe volgen.

Op dit kronkelige traject wordt de prachtige "Rocher de la Vierge" (Rots van de maagd) gepasseerd, en bereiken we het station van Hamoir, dat eveneens beschikt over wisselverbindingen. Een rotsachtig landschap vergezelt verder de reiziger die zich hier ver van alle grote wegen bevindt. Tussen twee bruggen over de Ourthe ligt dan de stopplaats SY. Na dit punt duikt de lijn de tunnel van SY (404 meter) in, en passert de ruïnes van het kasteel van Logne dat hoog op een rots werd gebouwd.

Vervolgens komen we bij het station van Bomal, aan de voet van de indrukwekkende rotsformatie "du Calvaire" (kalvarieberg). Ook in dit station weer de tegenspoorverbindingen en een wijkspoor. Na nog eens de Ourthe te zijn overgestoken wordt de lijn nu rechtlijniger. De hellingen worden nu wel 10%, waar ze tussen Rivage en Bomal slechts 2 à 3% bedroegen. Het, dankzij het zomertourisme, druk bezochte station van Barvaux komt nu aan de beurt.







2. De 5509, die een buurttrein trekt richting Jemelle, passeert een bouwtrein tijdens de aanleg van de bovenleiding getrokken door een 73 reeks tussen Comblain au Pont en Comblain-La-Tour. Foto genomen in mei 1986.

Hierna verlaat onze spoorlijn de Ourthe om met heel wat rechte lijnstukken door te steken naar Biron en Melreux. Na de gewezen stopplaats van Biron daalt de lijn een helling af van 5%, tot aan het station van Melreux. Daar wordt een laatste keer de Ourthe overgestoken, want deze rivier stroomt nu in de richting La Roche-en-Ardenne. Onze spoorlijn gaat nu naar het plateau van de Famenne, via enkele stevige hellingen van 10%. Kort na de vroegere stopplaats Marenne, komt Blok 22 in Marenne aan de beurt, waar er wisselverbindingen tussen beide sporen liggen en waar de militaire lijn naar Marche aftakt. Deze aftakking is enkelsporig en loopt uit op drie doodlopende sporen binnen het legerkamp. Tussen twee rotsformaties door wordt vervolgens het station van de stad Marche-en-Famenne bereikt, om daarna in het station van Marloie te belanden. Hier ontmoet onze lijn de internationale spoorlijn 162, Namen-Aarlen-Luxemburg.

Het vervoer tussen Luik, Rivage en Marloie.

Reizigers.

Sinds 2 juni 1984 wordt er een dienst om de twee uur verzorgd, en tijdens de spits om het uur. Alle treinen vertrekken te Luik-Jemelle of te Herstal-Jemelle en keren er ook terug. Ze rijden alle als stoptrein. De stellen bestaan uit een diesellocomotief van de reeks 55 met 3 tot 4 M2 rijtuigen. Tijdens het spitsuur kunnen dat er zes zijn. Tot 1983 reden er over deze lijn tijdens de vakantieperiodes ook bijzondere reizigerstreinen

richting Italië. Ze bestonden uit rijtuigen van de NMBS, SNCF en de FS, soms tot 17 stuks! Nu rijden deze treinen via de lijn Luik-Namen-Jemelle.

Goederen.

Het goederenvervoer is tegenwoordig nogal beperkt. In de richting Rivage-Marloie tellen we één trein tussen de vormingsstations van Kinkempois en Stockem, één trein tussen de vormingsstations van Hasselt en Stockem en één facultatieve trein naar Frankrijk met granen of coils. In de richting van Marloie-Rivage zijn er twee treinen tussen de vormingsstations van Stockem en Kinkempois.

Al deze treinen rijden 's nachts. Andere goederentreinen komen slechts zelden voor, maar toch is er wel één of twee keer per week een trein tussen Marloie en het legerkamp te Marche. Het max. toegelaten treingewicht voor een reeks 55 loc tussen Bomal en Marloie bedraagt 1200 ton.

Legerstreinen.

Bijzondere treinen rijden van tijd tot tijd voor het Belgische leger tussen Duitsland en de legerbasis te Marche, en soms ook verder naar Bertrix, Bastenaken of Aarlen. Deze treinen zijn vaak gemengd. Ze bestaan dan uit rijtuigen en goederenwagens, beladen met legermaterieel.

Een dergelijke trein is vaak erg zwaar en dient dan door twee locomotieven richting Marche getrokken te worden. Deze convoeien kunt U zowel 's nachts als overdag aantreffen en lopen vaak erg veel vertraging op. Vroeger reden er ertstreinen tussen Baroncourt (in Frans Lotha-

ringen) en Seraing, via Ecouvies-Virton-Bertrix-Marloie. Sinds 1980 bestaat dit vervoer niet meer. De treinen reden 's nachts en werden getrokken door machines van de stelplaats Latour.

Het vervoer op het gemeenschappelijke traject Angleur-Rivage-Gouvy.

Sinds 2 juni 1984 wordt er om de twee uur een dienst gereden naar Gouvy door de IR-treinen Luik-Luxemburg. Er is ook een P-trein Luik-Gouvy, maar die rijdt alleen tijdens de spits.

Deze treinen zijn samengesteld uit een loc van de 55 reeks of een reeks 1800 van de CFL, en drie tot vier M2 rijtuigen van de NMBS of CFL-Wegman-rijtuigen. Daarbij komt nog de internationale trein Amsterdam-Bazel in de zomer of de Maastricht-Bazel in de winter. Deze trein is tegenwoordig wel erg kort: een blauwe loc reeks 55 + 1 rijtuig BC corail van de SNCF + 1 rijtuig AB van de SBB + 1 rijtuig B van de SBB + 1 rijtuig B van de CFL ('s zomers).

De wintertrein bestaat uit een blauwe loc reeks 55 + 1 rijtuig Mo van de NMBS tussen Luik en Luxemburg + 1 rijtuig AB van de SBB + 1 rijtuig B van de SBB tussen Maastricht en Bazel. Ook rijdt er nog een autoslaaptrein, Den Bosch-Narbonne of Saint-Raphaël, bestaande uit twee locomotieven van de reeks 55 in blauw, slaaprijtuigen, een restauratierijtuig van de NS, couchettes van de SNCF en natuurlijk de autotransportwagens.

Michel Hanssens
Tweede deel in S.J. 42



3. Bij vertrek uit het station van Comblain au Pont komt de buurttrein Luik-Jemelle voorbij de rotsformatie die "tartines" (boterhammen) wordt genoemd. Foto genomen in sept 1985.

4. Hier passeert een militaire trein afkomstig uit Duitsland Marche en Famenne met bestemming Marenne, getrokken door de 5203 en de 5205. Deze trein had als route Montzen, Kinkempois, Namen, Marloie en Marenne. Foto genomen op 6 mei 1988. Alle foto's Michel Hanssens.





1. Deze foto toont wat een toeschouwer ziet wanneer hij het diorama van Rob Bijlo bekijkt, dat bij hem thuis in een boekenkast ingebouwd is. De scene is in werkelijkheid niet dieper dan 35 cm! De suggestie van afstand is voornamelijk te danken aan het consequent toepassen van "geforceerd perspectief", waarover u in dit artikel meer kunt lezen. Het linker deel van het diorama wat beter bekeken. De wielen en de spoorwegbeambte in de voorgrond zijn in LGB schaal (1: 22), verder naar achteren worden steeds kleinere schalen toegepast, tot en met Z schaal (1: 220). Het effect daarvan wordt nog versterkt door het perspectief, zie b.v. het schuin verlopende raam in de zijkant van het huis. Rob heeft zich niet alleen toegelegd op het bereiken van diepte, maar tevens de nodige vakbekwaamheid aan de dag gelegd. In het rechter deel werden veel natuurlijke materialen toegepast, zoals blijkt uit de boomstam in de voorgrond en de struiken en overige bomen. Voor de gebouwen en de brug werden hout en andere materialen verwerkt.

Afl. 23: GEFORCEERD PERSPECTIEF, EN NIET ZO'N BEETJE!

Modelspoorders hebben regelmatig grootse plannen, of ideeën voor een grensverleggend project. Maar weinig van diezelfde modelspoorders komen er aan toe om hun ideeën ook eens echt uit te proberen, en nog weer veel minder bereiken daarbij het resultaat dat ze voor ogen hadden. Het is daarom met enige trots

dat ik u deze maand zo'n succesnummer kan presenteren: het diorama van Rob Bijlo, waarmee hij veel bewondering oogstte op een modelbouwwedstrijd van de Contactgroep NMRA Nederland. Het toepassen van geforceerd perspectief in een diorama of op een modelbaan is op zich niet nieuw,

maar meestal blijft dat beperkt tot een enkele voorzichtige poging. Zo niet bij Rob, zoals de foto's u duidelijk mogen maken. Hij paste de techniek consequent toe op zijn diorama en bereikte daarmee zo'n duizelingwekkende diepte, dat het onze fotograaf de grootste moeite kostte om het effect in zijn volle

glorie aan u te kunnen tonen.

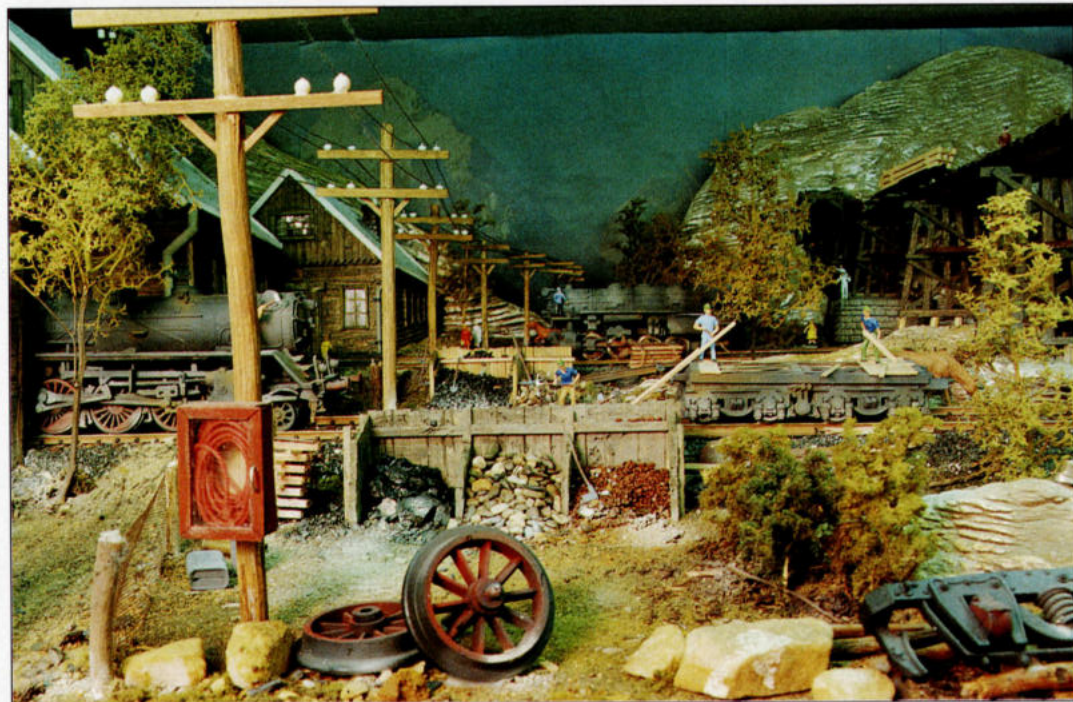
Het diorama is n.l. ingebouwd in een brede en lage omkasting, een z.g. "shadow box", waarvan alleen de voorzijde open is. Vandaar het wat vreemde formaat van sommige van de foto's. Bovendien is het diepte-effect slechts goed zichtbaar in één positie van de toeschouwer, maar laat ik de bouwer van het kunstwerk zelf aan het woord laten, die kan het beter uitleggen dan ik:

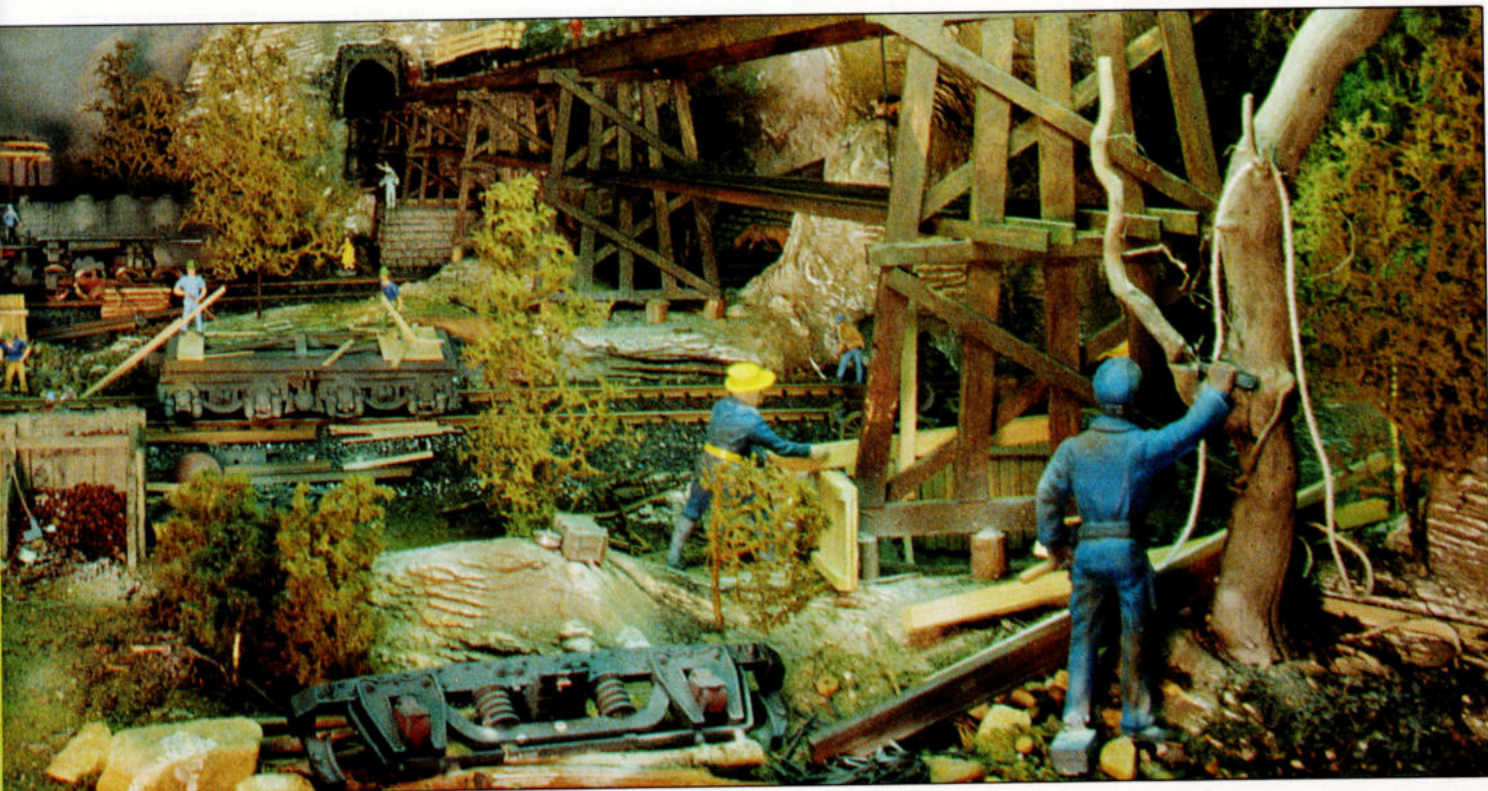
BOUWEN IN PERSPECTIEF

Als we op een modelbaan wat meer diepte willen hebben, dan zijn daarvoor enkele mogelijkheden. Ten eerste kan een achtergrondplaat van een vergezicht aangebracht worden. Een tweede mogelijkheid is om op de achtergrond een kleinere schaal toe te passen.

Bijvoorbeeld HO op de voorgrond en N op de achtergrond. Als een kleinere schaal op de achtergrond meer diepte geeft, dan moet een grotere schaal op de voorgrond dit ook doen. Het resultaat ziet u in een diorama van 75 cm lang, 25 cm hoog en 35 cm diep.

2. Het middenstuk van het diorama toont ons de compositie van het geheel, die met evenveel zorg toegepast werd als de techniek van geforceerd perspectief. Ieder object heeft zijn eigen zorgvuldig bepaalde plaats gekregen en draagt daardoor bij aan het eindeffect. In dit opzicht verschilt een diorama duidelijk met een modelbaan, waar de rijdende treinen de aandacht van de toeschouwer opeisen.





Deze afmetingen zijn gebaseerd op de beschikbare ruimte van een boekenkast in mijn huiskamer. Van voorkant naar achterkant zijn de volgende schalen of merken toegepast: LGB, ITALERI, HO, N en Z. Dit is resp. schaal 1:22, 1:35, 1:87, 1:160 en 1:220.

Objecten met geringe diepte en evenwijdig aan de voorkant kunnen in één schaal gemaakt worden. Een object dat zich uitstrekt van de voorkant naar de achterkant, zal een continu verlopende schaal moeten hebben, wil het overtuigend overkomen. Ook zullen punten, die in werkelijkheid op gelijke afstand van elkaar liggen, in het diorama steeds dicht bij elkaar moeten liggen als we naar de achterkant gaan.

We moeten deze objecten daarom in perspectief gaan bouwen. Voor een gebouw of trestle (houten brug, red.) is dit nog wel te doen. Voor een locomotief met wagons is dit moeilijker. Noodgedwongen lopen de twee sporen daarom evenwijdig met de voorrand. Hiermee zondigend tegen een regel voor diorama's dat zulke dingen beter schuin kunnen lopen.

Hoe bepalen we nu de schaal en de plaats van de verschillende objecten? Als voorbeeld is een vierkant ABCD genomen van 5 bij 5 meter (Fig.1), dat afgebeeld wordt op een trapezium A'B'C'D' van 5 bij 1 meter. Beschouw ABCD als het bovenaanzicht van een stuk model-

baan dat afgebeeld wordt op het diorama A'B'C'D'. De lijn P1Q1 wordt afgebeeld op P1'Q1'. De lijn P2Q2 wordt afgebeeld op P2'Q2', ...etc. De diepte AD is nu teruggebracht van 5 tot 1 meter.

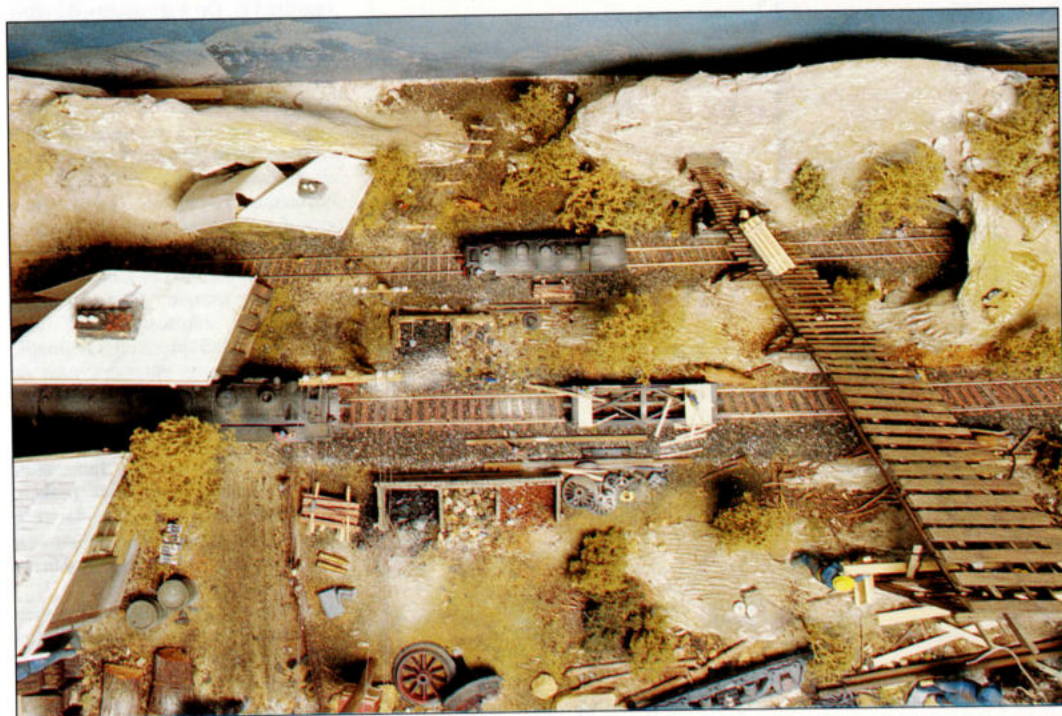
Het oog bevindt zich in punt E. Van hieruit gezien zijn alle afgebeelde lijnen even groot als de oorspronkelijke lijnen. De achterste lijnen liggen dicht bij elkaar dan de voorste. Voor het zijaanzicht kan eenzelfde soort constructie gemaakt worden, zie Fig 2. Het horizontale vlak van de bodem loopt schuin omhoog.

Ter verduidelijking enige getallen

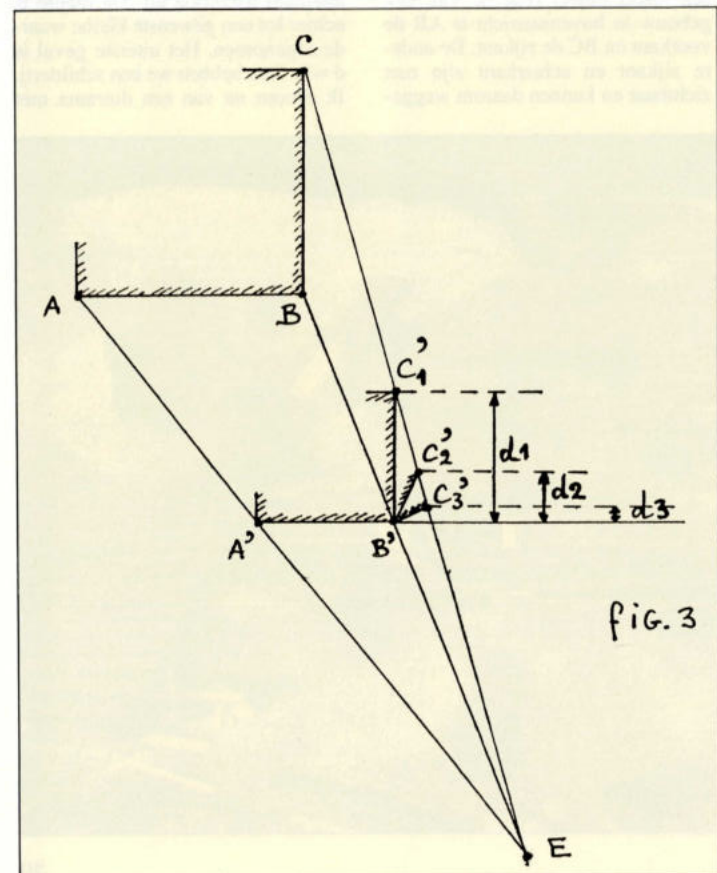
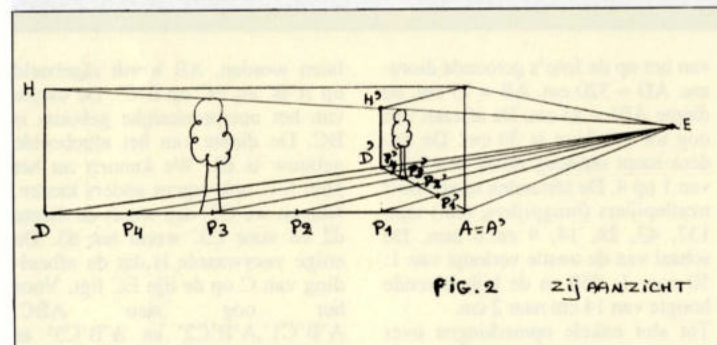
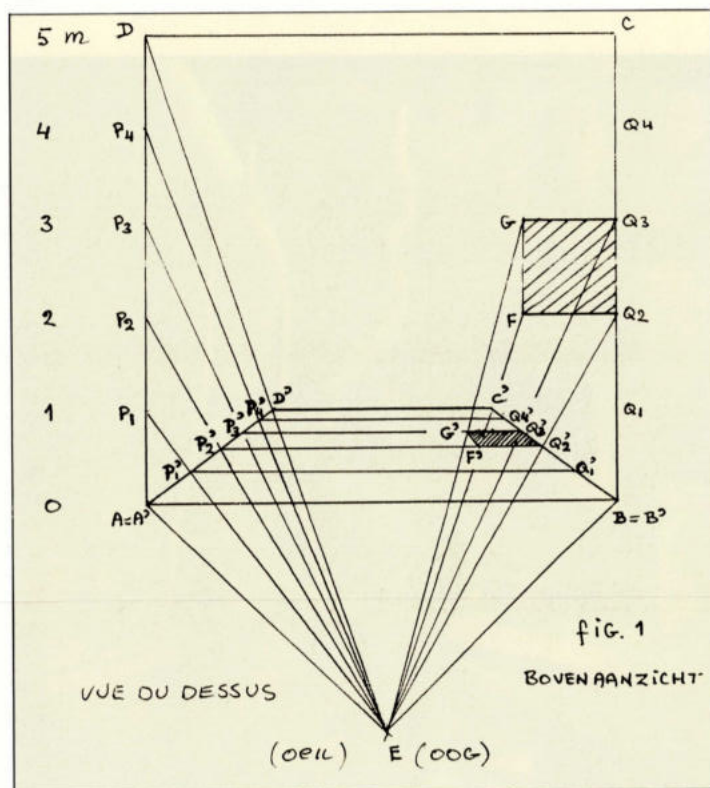
van het op de foto's getoonde diorama. AD = 320 cm, AB = 75 cm, de diepte API = 35 cm. De afstand van oog tot voorkant is 30 cm. De bodem loopt omhoog onder een hoek van 1 op 4. De afstanden tussen de 7 trestlepijlers (brugpijlers, red.) zijn: 137, 43, 28, 14, 9 en 6 mm. De schaal van de trestle verloopt van 1:50 naar 1:350 en de bijbehorende hoogte van 14 cm naar 2 cm.

Tot slot enkele opmerkingen over een enkel object (Fig.3). Van een gebouw in bovenaanzicht is AB de voorkant en BC de zijkant. De andere zijkant en achterkant zijn niet zichtbaar en kunnen daarom wegge-

laten worden. AB wordt afgebeeld op A'B' en BC op B'C'. De diepte van het oorspronkelijke gebouw is BC. De diepte van het afgebeelde gebouw is d1. We kunnen nu het punt C1' ook ergens anders kiezen. Nemen we C2' dan wordt de diepte d2 en voor C3' wordt het d3. De enige voorwaarde is dat de afbeelding van C op de lijn EC ligt. Voor het oog zien ABC, A'B'C1', A'B'C2' en A'B'C3' er allemaal hetzelfde uit. De diepte is echter tot een gewenste kleine waarde afgenomen. Het uiterste geval is d = 0. Dan hebben we een schilderij. Ik droom nu van een diorama met



3. Bij een poging om de compositie van het geheel te tonen wordt het perspectief gedeeltelijk uit zijn verband gerukt. Maar de foto beantwoordt goed aan het doel en bovendien is hier ook de toepassing van het perspectief duidelijk zichtbaar, tot en met de dwarsliggers in de rails en de bufferbalken van de locs.



4. Ter verduidelijking van de Figuren is hier een gebouw uit de natuurlijke omgeving geplukt. Daarbij blijkt tevens dat in een omsloten diorama als dit lang niet alle details helemaal afgebouwd hoeven te worden. Daar staat tegenover dat de rest volgens nauwkeurig bepaalde hoeken moet verlopen en dat in de voorgrond de detaillering extra aandacht vraagt.

een op de kijker afstormende loc, waarvan het front 3/4 van de voorkant van het diorama vult en de achterste wagon tot een punt ineengeschrompeld is.

Een moeilijk verhaal vindt u? Lees het dan rustig nog eens een tweede keer door en bestudeer daarbij de tekeningen goed, dan zal het u wel duidelijk worden dat het eigenlijk een kwestie van eenvoudige logica is. Dat neemt niet weg dat Rob een prestatie geleverd heeft die er zijn mag en daar feliciteren wij hem van harte mee!

VERLICHTING EN ANDERE TECHNISCHE OVERWEGINGEN

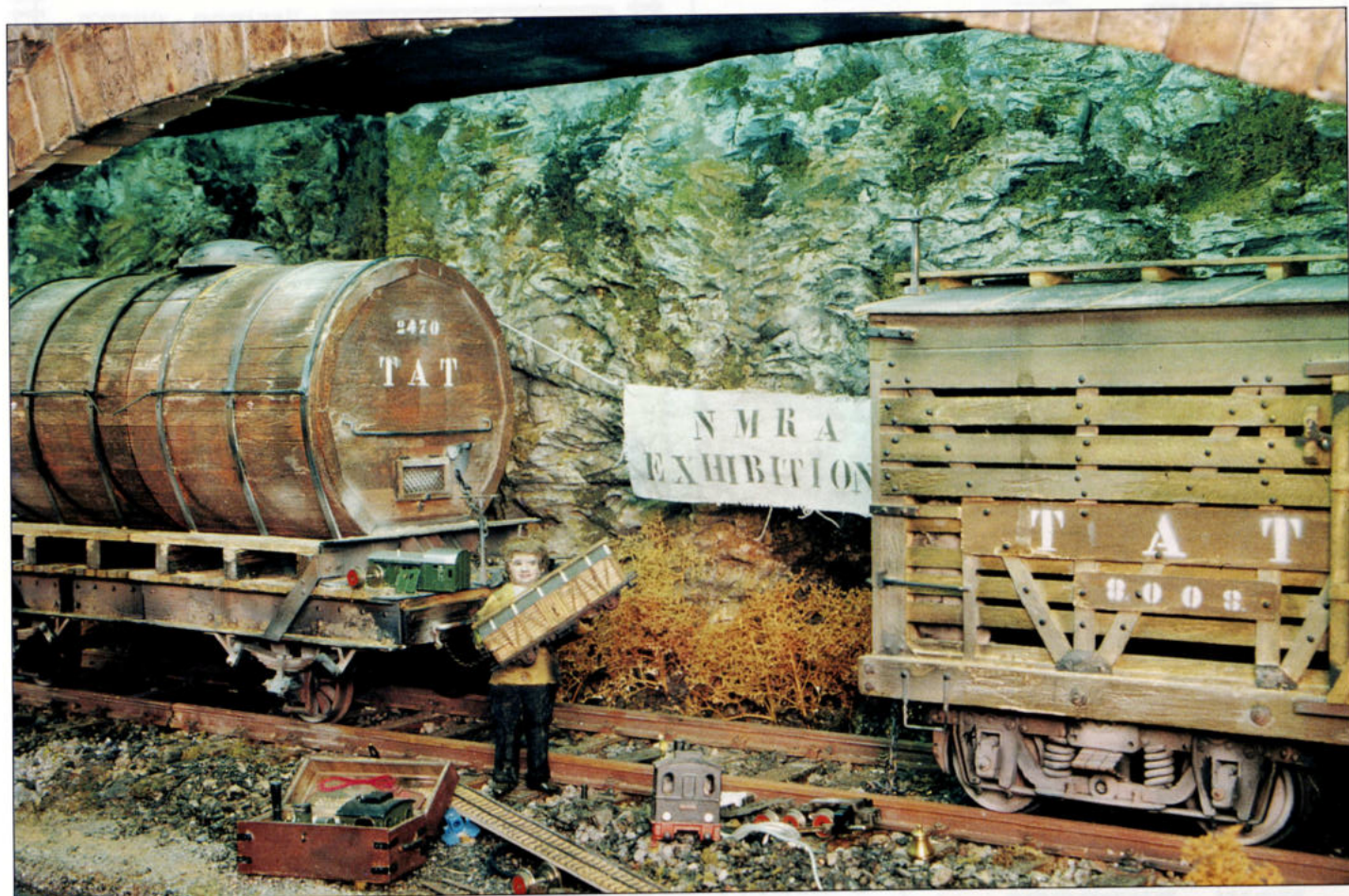
Wat Rob niet vertelt is dat de verlichting van een dergelijk omsloten diorama zeer belangrijk is. Hijzelf koos voor twee moderne hoog rendement lampen; een forse investering die echter zeker gerechtvaardigd is. De warmteontwikkeling is verwaarloosbaar en de levensduur is veel langer dan bij normale gloeilampen. De kleuren en schaduwen spelen een grote rol bij het effect van een diorama en deze factoren worden mede bepaald door de plaats en de lichtkleur van de lampen. Bij het maken van enkele van de foto's moest noodzakelijkerwijs ook deze ingebouwde verlichting gebruikt worden. Ondanks het feit dat verreweg het meeste licht van de fotolampen afkomstig was, zijn daardoor de oorspronkelijk bedoelde kleuren toch nog enigszins naar de groene kant verschoven.

Het is goed om al bij het bouwen met dit fenomeen rekening te houden, als u foto's van een diorama of uw modelbaan wilt gaan maken. Maar hier raken we een onderwerp dat op zich genoeg interessante stof kan opleveren voor een uitgebreid toekomstig artikel.

Veel van de genoemde technieken kunnen ook op een modelbaan met succes toegepast worden, maar Rob heeft op de beperkingen daarbij al

even gewezen. Aangezien verondersteld mag worden dat de treinen op een modelbaan ook echt kunnen rijden, zullen we de baan zelden vanuit één punt bekijken. Verder is het voor zover ik weet nog steeds onmogelijk om een rijdende trein van schaal te laten veranderen en lichter van kleur te maken, naarmate hij verder naar de achtergrond verdwijnt. We zullen ons dus meestal moeten beperken tot het toepassen van kleinere schalen en lichtere kleuren van de scenery alleen.

Het toevoegen van geforceerd perspectief in de scenery kan zelfs gevaarlijk zijn, want het zal een volkomen vertekend beeld geven bij beschouwing vanuit een verkeerd punt. Bekijkt u foto 6 maar eens. Deze werd met opzet van boven gemaakt om aan te tonen hoe verschrikkelijk verkeerd alles er dan uitziet. Perspectief is dus alleen zonder gevaar toepasbaar op die scènes op de modelbaan, die altijd maar vanuit één punt bekeken kunnen worden. Ik denk b.v. aan een stadsgezicht op de achtergrond, waarbij de driedimensionale huizen en straten in perspectief gebouwd zijn en zodoende vloeiend overgaan in de tweedimensionale achtergrondplaat. Weer een heel andere manier om diepte te suggereren is het plaatsen van spiegels op strategische plaatsen, zoals uit de foto van een ander diorama van Rob mag blijken. Ook hier werd weer van verschillende schalen gebruikgemaakt, maar dit keer om een heel ander effect te bereiken dan geforceerd perspectief. In het tweede diorama is sprake van modellen van modelspoorders en modeltreintjes, en eigenlijk kijken we dus op twee verschillende manieren in de spiegel bij het beschouwen van de uitgebeelde scene. Het diorama is in feite een karikatuur geworden, en dat is een machtig interessante mogelijkheid van diorama's. U kunt b.v. komische tafereeltjes uitbeelden, of juist hele spannende en dramatische ge-



beurtenissen. Door het strategisch plaatsen van de samenstellende delen van een scene, kunt u de aandacht van de toeschouwer direct precies daar krijgen waar u hem wilt. Die techniek is bij een modelbaan veel moeilijker toepasbaar, omdat een bezoeker van uw spoorzolder als het ware een ontdekkingsreis door het modellandschap zal maken, om daarbij op min of meer toevallige wijze de verschillende scènes na elkaar te ontdekken. Ook hier raken we weer verzijsd in een ingewikkeld onderwerp, waar we in de toekomst misschien nog wel eens wat meer aandacht aan kunnen schenken.

Een laatste les die we uit beide diorama's kunnen leren betreft de hoogte van de modelbaan. Meestal wordt de baan uit praktische bouwoverwegingen zodanig laag gebouwd, dat de toeschouwer er op neerkijkt. "Vogelperspectief" is dan alles wat u ziet van al uw inspanningen, en helaas bewijst de meerderheid van de foto's van modelbanen dat dit het gangbare standpunt is. Maar zakt u voor de verandering eens door de knieën, of bekijkt u uw baan eens zittend vanaf een stoel. Ik durf te wedden dat u dan doorkijkjes en sfeerplaatjes ontdekt, waarvan u het bestaan niet eens vermoed had.

Een baan die op stahoogte gebouwd is biedt u voortdurend deze realistische kijk op de zaken, en als u eens een reparatie achterin moet uitvoeren, kunt u altijd nog even een trapje

pakken. Een goed idee voor modelspoorders die op het punt staan een (nieuwe) baan te bouwen? Rob en ik hopen van harte dat we u in ieder geval wat bruikbare ideeën aangedragen hebben, of anders toch wat stof tot nadenken.

Rob Bijlo, Ger Moes.

5. Een andere manier om diepte te suggereren is het toepassen van spiegels. In dit geval zijn de zijwanden van een ingebouwd diorama daardoor tot in het oneindige verlengd. De tankwagon is maar voor de helft aanwezig, de rest van wat u ziet van de wagon is spiegelbeeld. Voor de duidelijkheid is de wagon een millimeter van de spiegel af geplaatst, zodat de scheiding zichtbaar wordt.

6. Sommige lezers, die de geneugten van het gebruik van alcohol kennen, zullen misschien denken dat hun laatste consumptie net iets teveel van het goede geweest is. Maar wees gerust, deze krankzinnige foto is het resultaat van het bekijken van het geheel vanuit een fout standpunt. Waarmee aangetoond mag zijn hoe gemakkelijk geforceerd perspectief verkeerd kan werken! Alle foto's: Ronald Koppen



**VERKOOP
INKOOP
INRUIL
REPARATIE**

TREINEN SPECIAALZAAK



**FLEISCHMANN
FMZ
MÄRKLIN
DIGITAL
ARNOLD
DIGITAL**

KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL ☎ 04459-1261



**VENLO-HOLLAND
Hét adres voor
Modelspoorwegen**

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

Jophispoor Catalogus afgehaald F 4.95 en per post F 7.95. Er zijn nieuwe inlegpagina's beschikbaar voor degenen die reeds een catalogus hebben. Stuur een envelop met F 1.20 aan porto en u ontvangt ze per kerende post. Veel nieuws van WOODLAND SCENICS, Kadec koppelingen en toebehoren op voorraad. Nieuw van PLASTIKOTE struktuurverf voor het landschap, reeds 9-kleuren. Wij staan ook op de INTERNATIONALE MODELSPoor MANIFESTATIE in DEN BOSCH.

**HOBBY
SHOP
MODELBOUW**

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

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

WENTINK

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

**ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26**

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

**APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70**

Altijd wel wat te vinden!

*Speciaalzaak voor
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.**

DE MARKER gespecialiseerd in

TRIX - EXPRESS

**Catalogus inc. prijslijst & port f.11,75 Giro
424344 tnv C. Versteeg-v.d.Jagt Markers-
straat 4B NL 3083 NB Rotterdam
Tel. 010 4812537 Ook postverzending**

ORIENT-EXPRESS

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

**195, Avenue Louise - 1050 BXL
☎ 02/648.64.11**

STEAM-BOX

**DE TREIN SPECIALIST
LE SPECIALISTE DU TRAIN**

**DIESTSESTRAAT 210 LEUVEN
016/22 22 68**

TREINENSPECIAALZAAK

**HOOGSTRAAT 8, ROSENDAAL
01650 - 34295**

AUTOMATISEREN

*ook voor MÄRKLIN banen
betrouwbaar en betaalbaar
gratis inlichtingen bij*

**v. MEEKEREN ELEKTRONIKA
PB 17223, NL 2502 CE DEN HAAG**

**De Locloods ☎ 08850
12171**

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

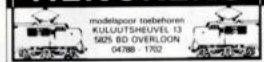
⑧ HOBBY VERBORGH ⑧

**KORTRIJKSEPOORTSTRAAT 250 GENT
TEL. 091/23.12.36**

⑧ ⑧ ⑧

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

-HENCKENS-

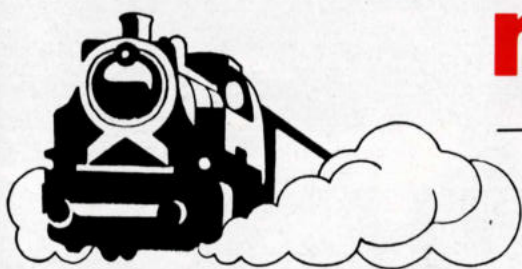


Treinen per postorder
Geen cluppas en kortingskaarten maar
ECHTE HOGE kortingen voor IEDEREN!!!

Wij maken Uw hobby beter betaalbaar,
met ons UNIEKE systeem waarmee U
zelf de hoogte van Uw korting bepaalt.

DIT IS NIEUWS

Vraag een informatie-pakket aan. Stort
fl. 10.50 op onze bankrekening 43.15.80.995 (AMRO Bank Venray) onder vermelding van SJ en
de info-map komt per omgaande bij U in de bus. Wij leveren U per postorder (digitaal) alle merken
en schalen van LGB tot Z met zeer interessante kortingen. Wij produceren, Arm-en lichtseinen
naar NS voorbeeld en andere maatschappijen, AKI en AHOB installaties, en daarnaast roterend
materieel onder andere NS DE 6400. De NS Ultrason-mechanismen, de NS Sproeiwagen en de
coilwagen. VRAAG BIJ ONS WAT U WENST, HET LOONT DE MOEITE!!!!



märklin

digital HO

FMZ FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

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

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



1. Jocardis model van het type 24 van de NMBS. Foto Max Delie.

Type 24 van de NMBS.

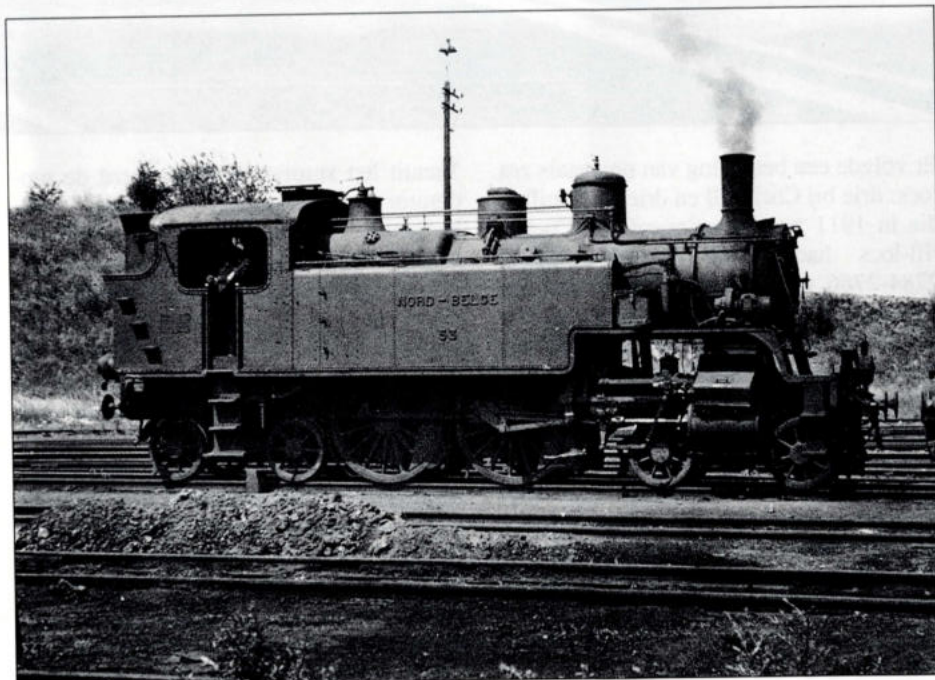
Door de uitbreiding van de kolen ontginning en de zware industrie in het begin van de eeuw rond de steden Luik en Charleroi nam het beroepsverkeer sterk toe.

De oude locomotieven konden hun werk niet meer aan, zodat de "Nord Belge" in 1908 8 tenderlocs met 2B2 asindeling bestelde bij de "Société L'Energie" te Marcinelle.

Deze locomotieven waren exacte copïes van de machines die de "Compagnie du Nord" voor het Parijse forense-verkeer gebruikte. Door de bijzondere vorm van de waterkasten en het machinistenhuis kregen ze van de Fransen de bijnaam "revolver".

De locomotieven werden geleverd in 1909 en 1910 met de fabrieksnummers 194 tot 201. Bij de Nord Belge werd dat 51 tot 58.

2. Type 24 (Nord Belge nr. 53) de rechterkant van de loc, te Luik in 1953. Foto K.J. Harder +





Er volgde een bestelling van nogmaals zes locs: drie bij Cockerill en drie bij Couillet, die in 1911 werden geleverd. De Cockerill-locs hadden de fabrieksnummers 2784-2786 maar kregen van de NB de nummers 59-61, terwijl de door Couillet gebouwde locs met de fabrieksnummers 1601-160 de NB nummers 62-64 kregen toegewezen.

Gedurende de tijd tussen de twee Wereldoorlogen waren de 14 machines verdeeld over de stelplaatsen Namen, Huy, Kinkempois en Frameries, en werden ingezet als lokale stoptrein en als goederentrein.

Voor de lokale reizigersdienst tussen Luik-Longdoz en Flémalle werden drie locomotieven aangepast voor een eerste vorm van trek- en duwdienst.

Vanuit het stuurstandrijtuig werd de moderator pneumatisch bediend. De bediening van het remsysteem vanuit dezelfde cabine bood geen enkel probleem. In het begin van de tweede Wereldoorlog waren ze vooral gegroepeerd in de stelplaatsen Luik, Visé en Montignies. In 1940, wegens de overname van de Nord-Belge door de NMBS, werden de locs omgenummerd tot type 24.

Nog voor de overname door de NMBS waren door de NB twee locs (nrs. 2457 en 2462) uitgeleend aan de "Compagnie de Chimay", waar ze de nummers 1 en 2 kregen.

Deze werden door Chimay zowel voor reizigers- als voor goederen vervoer gebruikt, tot deze maatschappij in 1948 door

de NMBS werd overgenomen en de locs (op papier) de nummers 24.007 en 24.012 kregen. Bij de heropname van het treinverkeer in 1940 verbleven ook de locomotieven 51 en 56 te Chimay, de anderen waren te Kinkempois ondergebracht.

Iets later werden ze verdeeld over de stelplaatsen Saint-Martin, Montignies, Luik, Kinkempois en Visé.

Tussen maart en april '43 werden ze samengebracht te Tamines. De loc 2456 werd in 1944 te Matagne-La-Grande dusdanig gesaboteerd, dat er niet meer viel te denken aan herstelling van de geleden schade. Na de bevrijding werden tussen 1945 en 1948 verschillende machines in verhuur gegeven aan de "Compagnie de



Chimay", die ze op haar net inzette. Tussen 1948 en 1950 waren er nog zeven machines in dienst. Vanaf 1951 viel het aantal geleidelijk terug omdat hun diensten werden overgenomen door het 96 type dat naar Taminés was overgebracht en ze werden tussen juni '51 en september '53 uit het bestand gehaald. Als laatste werd de 24.012 uit dienst genomen, ondanks het feit dat deze loc op 3 januari 1950 een grote herziening gekregen had, en in september 1953 werden ze uit de boeken geschrapt.

Het model van het type 24 door JOCADIS.

Net zoals bij de andere bouwdozen van de Belgische locomotiefbouwer nr. één, is



4. (Boven) Jocadis model van het type 24, gezien van de linkerkant. Foto Max Delie.
3. (Links) 24.012 Aan het hoofd van de buurttrein Gembloux / Taminés op 7 juli 1953. Foto Renaud.

ook in deze bouwdoos de techniek van het reeds gedeeltelijk gemonteerde drijfwerk van grote klasse. De bevestiging van de koppelstangen door middel van schroeven kan niet verbeterd worden. Wel zou het wenselijk zijn de toleranties in verband met de elektrische installatie iets te vergroten. De drijfwerkdrager is zo nauwgezet uitgevoerd, (wat op zich een pluspunt is) dat de geïsoleerde wielen soms hier in contact komen, met kortslui-

ting als gevolg.

Een andere oplossing is natuurlijk de kunststof uitvoering, maar ik weet niet of dat wel zo verantwoord is voor zo'n prestigieus model. Kortom een zeer geslaagd model, dat echter voor de modelbouwers die tijdperkgetrouw willen rijden slechts voor een korte periode valt in te zetten. (zie de bespreking van het voorbeeld)

Max Delie

5. Type 24 (Nord Belge nr. 53) de linkerkant van de loc, gezien te Luik. Foto K.J. Harder +



De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



I. Dit MÄRKLIN model werd aangepast naar het voorbeeld. Talloze details maken er een levensechte copie van. Omdat dit model dienst doet op een modelbaan tijdvak '81-'82, werden ook de telerail-antennes afgenomen. Foto: H.K.

De motorPosten serie mP 3000 van de Nederlandse Spoorwegen.





Vorig jaar bracht MÄRKLIN in een eenmalige oplage mP 3020 op de Nederlandse en Belgische markt. In een mum van tijd hadden bijna alle motorPosten de toonbank gepasseerd. Het bleek dus een schot in de roos, maar als we dan zien hoe MÄRKLIN kosten noch moeite heeft gespaard om dit prachtige model te kopiëren, dan is dat ook geen wonder. Voor dit jaar is er alweer een fantastische serie aangekondigd, maar dan speciaal voor rijders en verzamelaars van tijdperk 5.

Dit jaar verschijnt stel 3004 in de nieuwste kleuren, en als dat ook weer een groot succes blijkt, zijn er vergaande plannen om de motorPosten in alle tot nu

toe verschenen kleurstellingen uit te brengen. Voor de beschrijving van de geschiedenis van de "grote mP's" wil ik verwijzen naar SJ nr: 33, waar deze stellen geheel besproken worden. Nu is het de beurt aan het model om in de schijnwerpers te worden gezet. Wie een foto van een echte mP naast het model legt, zal zien dat het model zeer geslaagd is, met alle typerende karaktertrekken van dien. Vooral de detaillering van de bodem met alle kasten en andere apparaten verdient alle lof.

Spoorweg-Journaal heeft samen met MÄRKLIN de zaken op een rijtje gezet. Als de motorPost met de begeleidersafdeling naar rechts gericht voor u staat,

2. (Foto onder links) mP's 3008-3033. Nu kan deze foto ook in model worden gerealiseerd dankzij het nieuwe Märklin model van de mP in de nieuwe kleur. De achterste (3033) werd al in '89 als 3020 uitgebracht. 28-06-'90 te Arnhem. Foto: R. van Tussenbroek

3. Vanaf de begeleidersafdeling ziet het ruim er zo uit! Als de mP beladen is, staan aan twee kanten afgeladen postcontainers. 28-06-'90 te Arnhem. Foto R. van Tussenbroek

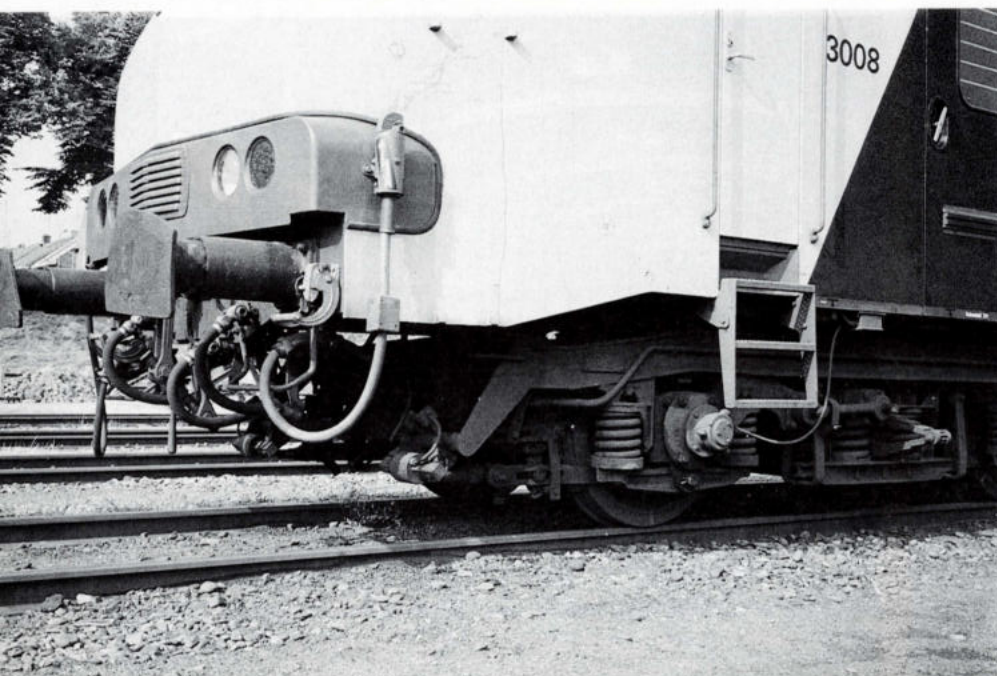


De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



4. (Detail van de kop.) Op deze foto is de kleur heel goed zichtbaar. Let ook op de baanruimers met ATB spoelen op de draaistellen. Foto: H.K.

5. Vergelijk deze foto met die van het model. De houten klos om de verwarmingskabel zit er meestal niet op! 28-06-'90 te Arnhem



ziet u als eerste de compressor. Deze is geheel volgens voorbeeld in de beugels onder de bak opgehangen en steunt op rubberblokken. Verder naar rechts vinden we de "centrale kast" waarin de wals en de hoogspanningsschakelaars zich bevinden ten behoeve van de tractiebesturing.

Op de twee kleppen zitten dan ook in reliëf de waarschuwingstekens voor de hoogspanning. Rechts op de kast is zelfs de zogenaamde "ionisatie-afvoerpijp" aangebracht. Lucht in de kast kan, als deze niet weg kan, de hoogspanning geleiden en daarom is er ontluchting aangebracht op deze kast. Direct ernaast vinden we dan nog twee kasten voorzien van rooster-gaas met daarin een weerstand. Weer daarnaast een kast met de zekeringen van onder andere de verwarming.

Draaien we het stel om en zitten de twee vierkante ramen van de sorteerafdeling aan de linkerzijde voor ons, dan vinden we de accu-kast met daarnaast de motorgenerator. Daar weer naast bevindt zich de tweede kast met de zogenaamde "hulptoestellen". In het midden zit de centrale kast met aan deze zijde de schakelwals erin om de weerstanden die op het dak zitten af te schakelen.

Met de zogenaamde begrenzingsrelais worden de motorstromen gemeten en de wals steeds een stapje verder gedraaid om zo uiteindelijk de volle 1500 volt op de tractiemotoren te brengen. Ook de draaistellen zijn werkelijk schitterend nagemaakt.

Op de aspotten zitten zelfs aan één zijde de slange-tjes voor de anti-slip- anti-blokkeer beveiliging. Ook is er onder de cabines aan de aspotten met de gevers voor de snelheidsmeting gedacht. Aan de rijtuigbak vinden we ook talloze details die het vermelden waard zijn.

De mooie ragfijne stootlijnen op de laaddeuren en de los geplaatste stangen bij de cabinedeuren zijn daar voorbeelden van. Op het dak is ook alles volgens voorbeeld ingedeeld. De stroomafnemers zijn zoals bij het voorbeeld Faiveley stroomafnemers en met dubbele "schuittjes" (sleepstukken) uitgerust. Ook is aan de antenne voor de TELERAIL boven de cabines gedacht. Wij hebben zelf onze motorPost nog verder aangekleed met de nodige losse onderdelen die er van diverse merken te koop zijn of die we zelf gemaakt hebben met als doel het geheel er zo echt mogelijk uit te laten zien.

Als MÄRKLIN dit zou doen bij zo'n kleine oplage, zou de prijs onnodig hoog worden waardoor weer minder mensen het model zouden kunnen aanschaffen. Op de afgebeelde foto's kunt U de nodige ideeën opdoen voor deze ingrepen. Op de foto's van de grote mP ziet U dan ook de werkelijkheid. Wel zijn hiervoor ruime bogen op Uw baan noodzakelijk.

Nieuwe kleuren in 1990.

Als een organisatie ingrijpende veranderingen ondergaat, kan het prettig zijn om de omgeving hiervan op de hoogte te stellen. Een verandering van de huisstijl kan één van die dingen zijn. De privatisering van de PTT begin 1989 was voor deze onderneming aanleiding om haar huisstijl te veranderen.

Zo werd naast de verandering van de logo's op o.a. de kantoren van de PTT ook voor de 33 motorPosten een nieuw ontwerp gekozen. Eind 1988 werd de hoofdwerkplaats Haarlem benaderd door de dienst voor esthetische vormgeving van de PTT voor de omschildering van een mP volgens een ontwerp van studio Dumbor.

Nog voor het einde van 1988 werd mP 3026 volledig geplamuurd en in de nieuwe huisstijl gespoten. De eerste week van januari 1989 maakte deze mP deel uit van de festiviteiten rond de officiële privatisering van de PTT. Dat er over smaak niet valt te twisten, bleek weer eens in de daarop volgende maanden.

Nadat de eerste mP was afgeleverd ontstond er binnen de PTT de nodige discussie over het ontwerp van de 3026. Ook het volledige plamuren en omschilderen stond ter discussie. Nadat inmiddels weer twee motorPosten in de oude stijl waren afgeleverd, werd er in april een nieuw ontwerp gelanceerd. De

De rubriek voor MARKLIN liefhebbers

3005 was de eerste mP die na een revisie werd voorzien van dit ontwerp, dit zonder dat de hele bak geplamuurd werd. Na vergelijking van de twee mP's werd er in juni 1989 definitief besloten om alle verdere mP's volgens het laatste ontwerp uit te voeren. In september besloot men om het omschilderen geheel in PTT stijl te doen, namelijk door middel van het zogenaamde postzegelen.

Postzegelen is een spoorterm die inhoudt dat niet de gehele bak wordt gespoten, maar slechts die plekken die erg slecht zijn en de plekken die voor de nieuwe huisstijl overgespoten moeten worden. Er is contractueel met de PTT overeengekomen dat voor het eind van 1990 alle 33 mP's moeten zijn overgeschilderd. In de hoofdwerkplaats Haarlem heeft men door de vele extra binnenkomsten van deze stellen de gelegenheid nog enkele constructiewijzigingen door te voeren. Er zal onder andere aan de compressoren een luchtdroger worden ingebouwd om te voorkomen dat het remsysteem 's winters kan bevriezen.

Bij dit artikel zijn foto's afgedrukt die een beeld geven van de nieuwe huisstijl, die MÄRKLIN op stel 3004 zal aanbrengen. Oordeel zelf...is dit mooi gedaan of niet ??? Op de modelbaan anno 1990 zal een mP als deze onmisbaar zijn.

Tekst en model van René van Tussenbroek, kolom "nieuwe kleuren" deels overgenomen uit het Matblad (uitgave NS) met toestemming van de redactie.

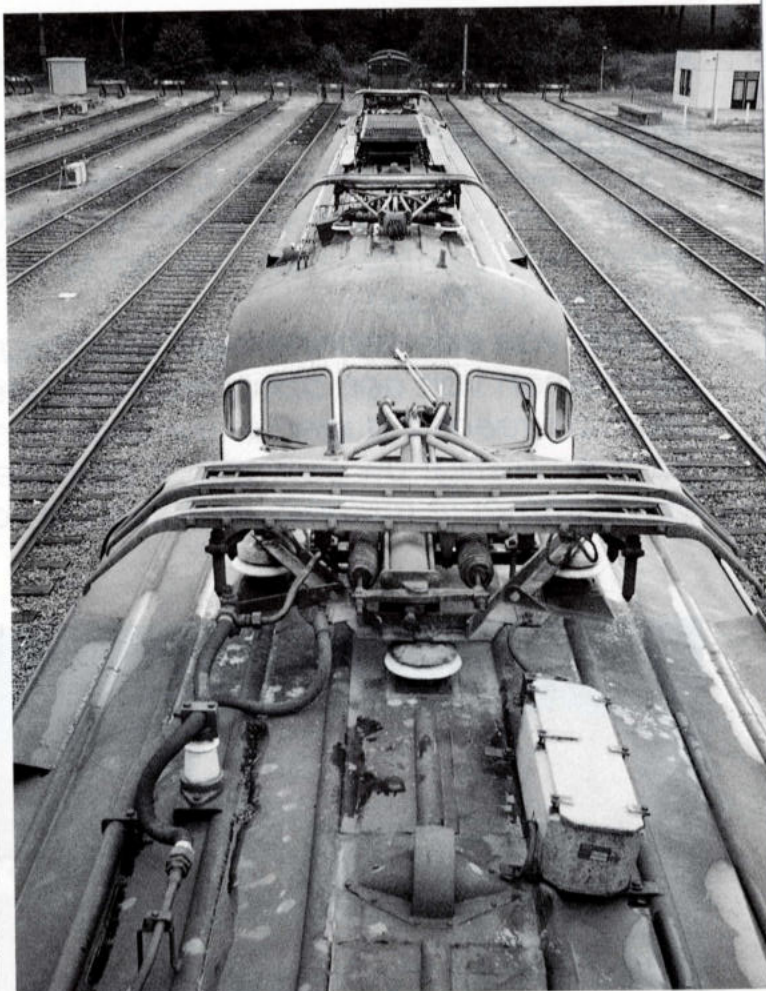
MÄRKLIN en SPOORWEG-JOURNAAL bedanken hierbij tevens de leiding en het personeel van de Technische Dienst NS Arnhem, die de realisatie van de mP mogelijk maakten.

In samenwerking met "treinshop Olaerts" te Gruitrode hebben we de mogelijkheid u in een beperkte oplage het omgebouwde mP model van MÄRKLIN aan te bieden tegen de prijs van Fl 543,- / Fb 9875,-

Verkoop vindt plaats via de redactie van SPOORWEG JOURNAAL of bij "Treinshop OLAERTS". De redactie.

6. Het dak van de 3033 boven het laadruim. Van de achterste mP verdient de weerstandgroep aandacht; de inwerking van de hitte is goed zichtbaar. 28-06-'90 te Arnhem

7. (Dakopname) De losse leidingen op het dak zijn nu duidelijk te zien. Er werden ook andere isolatoren onder de stroomafnemers geplaatst. De "schuifjes" stammen van oude LIMA hondekoppen, en lijken iets meer op de N.S. slepers dan die van Sommerfeld. Foto: H.K.



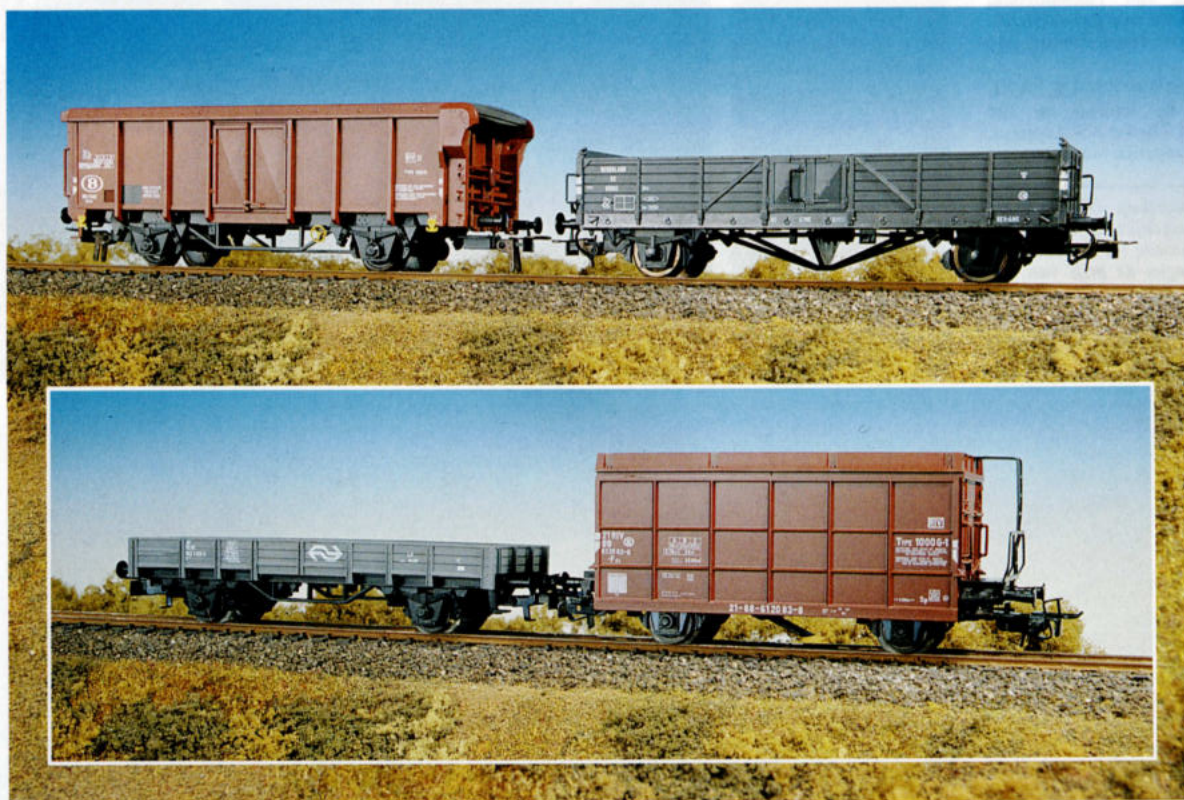
Aboneer u !!!

en u ontvangt een goederenwagon cadeau. U kunt kiezen uit diverse modellen.

Wat moet U doen ?

U kunt een abonnement bestellen door de bijgesloten abonnement-bestelkaart aan ons te retourneren, of door ons een briefkaart te sturen, of door telefonisch contact met ons op te nemen. tel. 087-74.39.24 ('s morgens van 10.00 tot 11.00 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 voordat de verkoop in de winkels van start gaat en u krijgt uw exemplaar thuis bezorgd, zodoende loopt u niet het risico een nummer te missen (b.v. tijdens de vakantie).



Nieuw Nieuw

Keuze mogelijkheden.

Goederenwagens van de NS en de NMBS in HO van de merken

Kleinmodellbahn

(de TMS van de NMBS met het exclusieve merk-opschrift van het Spoorweg Journaal), **Liliput** (platte NS wagen) en **Märklin** (platte NS wagen, ref. 4433 of de Fd wagen van de NMBS, ref. 4656).

De liefhebbers van de N

schaal kunnen kiezen tussen reizigers rijtuigen van verschillende merken.

U kunt uw keuze kenbaar maken door de bijgevoegde kaart in te vullen en de door u gekozen wagen aan te kruisen.

Completeer NU uw collectie en ontvang een schitterend cadeau !!!

U bent 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 2,3,4,5,6,10,11,12,13,15,17,18 & 19 zijn bijna uitverkocht (de nummers 14 en 16 zijn inmiddels GEHEEL 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.

Bij bestelling van 12 nummers (of meer) ontvangt u een schitterende koelwagen van LILIPUT cadeau.



1. Het model van de diesel type 51 NMBS. Het betreft hier een magistrale reproductie die met zeer veel zorg vervaardigd werd door de firma Jocas. Binnenkort volgt er een uitgebreid artikel over de diverse bijzonderheden. Foto: D.P.

Nieuwsjournaal

JOCADIS

Er is met spanning op gewacht en niet vergeefs want de locomotief reeks 51 van de firma Jocas is nu als bouw pakket verkrijgbaar en eind van het jaar ook kant en klaar. Zoals gebruikelijk bij Jocas is ook bij dit model volstrekt niets aan het toeval over gelaten. Het bouw pakket bevat twee daken. Het eerste is voor de locomotieven 5101 t/m 5153 en heeft omvormers van het type Berth. Het tweede, voor de 5154 t/m 5193, heeft Volth omvormers.

Ook worden er twee typen bufferbalken bijgeleverd, één met en één zonder schorten. De bak is van witmetaal en het onderstel van gefotografeerde messing. Veel gedetailleerde onderdelen zijn in b.v. fotogravure gerealiseerd: de schroeven en het rooster van de ventilator, de lantaarnijzers etc. Ook zijn er onderdelen van gegoten brons bij, zoals de ruitenwissers en de ladders.

Op verzoek is dit model ook leverbaar in wisselstroom uitvoering of in gelijkstroom uitvoering met Faulhaber motor.

ROCO

De afgelopen maand is er een groot aantal nieuwe modellen op de markt verschenen. Laten we beginnen met de modellen van Oostenrijks materieel.

De locomotief serie 1110.⁵, hoofdzakelijk gebruikt voor het goederenvervoer, is in zijn nieuwe uitvoering verkrijgbaar (cat. nr. 43628). En het cat. nr. van het rijtuig type BD msz (tweede klasse + b. bagageafdeling) is 44648.

De rongenwagen van het type Kbs is nu verkrijgbaar in NS- uitvoering (cat. nr. 40320). Het model is voorzien van twee twintig-voets containers met het opschrift "Nedlloyd".

Voorts is er verschenen een gesloten goederenwagen type GS van de SBB-CFF met de nieuwe opschriften van de maatschappij (cat. nr. 462511) evenals de "eeuwige" gesloten goederenwagen Hbils, ditmaal in Elmer Citro uitvoering (cat. nr. 46168). Verder is er nu, onder cat. nr. 46105, de gesloten goederenwagen met houten bovenbouw type Gltmrhs van de DB (oude kentekens -niet vic).

Voor de liefhebbers van trams is er de gelede trammotorwagen van de "Kölner Verkehrsbetriebe" in het lichtpaars met reclametekst van Alpia (cat. nr. 43191).

Speciaal voor de Franse markt zijn de volgende modellen verschenen: E-loc BB 9313 (cat. nr. 43561) in een t.o.v. de algemene catalogus licht gewijzigde kleurstelling, een atelierwagen (cat. nr. 46053) op basis van een Duitse gesloten goederenwagen type "Dresden" en, tot slot, een gesloten goederenwagen van de SNCF in het groen "Fret" (cat. nr. 46449).

D.P.



2. Generator wagon van de NMBS op basis van een Liliput model. Foto: D.P.



Met medewerking van de GAR en de GTF kwam deze inponerende "dikke neuzen" parade tot stand, waarin de laatste negen "Bull dogs" die nog dienst doen bij de SNCF zijn verzameld. Van E tot D : 5209, 5302, 5307, 5318, 5319, 5320, 204003, 204004 en 5407. Bertrix, 21 juli 1990. Foto G. Lejeune.

(Foto reche pagina onde) Speciale trein die werd georganiseerd door de GAR (een Luxemburgse vereniging) met de 1603 van de CFL die, waarschijnlijk voor het eerst zo ver verwijderd van z'n basis, een trein trekt op de lijn 162. Koampré, 21 juli 1990. Foto G. Lejeune.

Verdeling per stelplaats van de Belgische Diesellocomotieven en motorrijtuigen per 1.6.90

Antwerpen-Dam (FNDM)

*5154, 5155, 5156, 5157, *5158, 5159, 5160, 5162, 5163, *5164, 5166, 5167, 5168, v*5170, *5171, 5172, 5173, 5174, v5175, 5177, 5178, v*5180, 5181, 5182, 5183, 5184, 5186, 5189.

7001 tot 7006.

7101 tot 7103.

7401 tot 7410 (allen koppelbaar).

7501 tot 7506.

8232, 8236, 8246, 8247.

8256 tot 8275 (allen koppelbaar, 8275=zonder stuurkabine).

8442 en 8451 tot 8470.

8501 tot 8525.

9129, 9139.

4903.

Hasselt (FHS)

v5127, 5129, 5130, 5133, 5136, 5137, v5138, 5141, 5142, 5143, 5144, 5145, 5151, v5152, 5153, 5179, 5185, *5187, *5192, 5193.

6238, 6240, 6245, 6246, 6251, 6252, 6253, 6255, 6260, 6261, 6264, 6267, 6268, 6279, 6281, 6283, 6291, 6294, 6295, 6297, 6298, 6316, 6317, 6318, 6319, 6321, 6326, 6327, 6330, 6331. In park: 6296, 6299.

7336, 7357, 7365, 7366, 7371, 7373, 7374, 7375, +7387, +7392, +7393, +7394, +7395.

Schaarbeek (FSR)

5101, 5102, v5103, 5104, v5105, 5106, 5114, 5122, 8001, 8002, 8006, 8007, 8008, 8009, 8011, 8012, 8018, 8020, 8025, 8027, 8031, 8032, 8033, 8034, 8035, 8037, 8040, 8045, 8046, 8047, 8049, 8050, 8051, 8052, 8053, 8055, 8058, 8059, 8061, 8062, 8063, 8064, 8065, 8066, 8067, 8068, 8069.

Merelbeke (FKR)

5107, v5108, 5109, 5110, 5111, *5112, *5113, 5115, v5116, 5118, 5119, 5124, *5125, *5128, *5132, 5134, 6201, 6202, 6203, 6204, 6205, 6206, 6207, 6210, 6211, 6212, 6213, 6214, e6215, 6216, 6219, 6220, 6221, v6222, 6223, 6225, 6227, 6228, 6229, 6230, 6233, 6235, 6236, 6237, 6247, v6256, v6265, 6292, 6293.

6300, 6301, 6302, 6303, 6304, 6305, 6306, 6307, 6309, 6311, 6312, 6313, 6315, 6322, 6333, 6391, 6392, 6393.

7337, 7350, 7351, 7352, 7353, 7354, 7355, 7356, 7358, 7359, 7360, 7361, 7362, 7363, 7364, 7367, 7368, 7369, 7370, 7372, +7376, +7377, +7378, +7379, +7380.

8435, 8439, 8440, 8443, 8444.

9101, 9105, 9106, 9107, 9108, 9109, 9110, 9123, 9132, 9136, 9152, 9160.

4401, 4402, 4403, 4404, 4405, 4406.

Monceau. (LNC)

v5117, v5120, v5121, 5123, 5126, v*5131, v5135, 5139, 5140, v5146, 5147, v5148, v5149, v5150.

v6217, v6218, v6224, v6231, v6234, v6243, v6248, v6249, v6271.

7301 tot 7335.

8301-8305, 8310-8317, 8319, 8320, 8322, 8323, 8325.

Latour (MUT)

c5201, c5202, c5205, 5209, c5211, c5212, c5213, c5214, c5215, c5216, c5217 c*5301, 5302, c*5303, c*5304, c*5305, c*5306, 5307, c*5308, c*5309, c*5310, c*5311, c*5312, c*5313, c* 5314, c*5315, c*5316, c5317, 5318, *5319, 5320, 5401, 5403, 5404, 5407.

8407, 8410, 8415, 8419, 8421, 8424, 8427.

4407, 4408, 4409.

Kinkempois (NK)

5501, 5502, 5504, e5505, 5506, 5507, 5508, 5509, e5510, 5511, v5512, 5513, 5514, e5515, v5517, 5518, v5519, 5520, v5521, e5523, v5524, v5525, 5526, 5527, 5528, e5529, 5530, v5531, 5532, v5533, 5534, 5535, 5536, v5537, v5538, 5539, e5540, v5541, e5542.

v6274, v6289, v6323, v6324, 6325, 6328, v6329.

7343, 7344, 7345, 7346, 7347, 7348, 7349 +7381, +7382, +7383, +7384, +7385, +7386, +7388, +7389, +7390, +7391.

8205, 8213, 8215, 8216, 8224, 8225, 8226, 8234,

8235, 8237, 8238, 8239, 8240, 8245, 8248, 8252, 8253, 8255.

Saint-Ghislain (FGH)

6244, 6250, 6254, 6258, 6262, 6263, 6266, 6269, 6270, 6272, 6273, 6275, 6276, 6277, 6278, 6282, 6284, 6285, 6286, 6287, 6288, 6290.
8212, 8214, 8217, 8218, 8219, 8221, 8222, 8223, 8227, 8228, 8229, 8230, 8231, 8241, 8251, 8254.
9111, 9112, 9113, 9114, 9115, 9117, 9118, 9120, 9126, 9130, 9131, 9133, 9144.

Ronet (FEO)

7338, 7339, 7340, 7341, 7342.
9116, 9143, 9146, 9147, 9149, 9151, 9155, 9156, 9157, 9158.

Gouvy (FVY)

8203, 8220

Oostende (FSD)

8201, 8202, 8204, 8206, 8207, 8208, 8209, 8210, 8211, 8233, 8242, 8243, 8244, 8249, 8250.
8426, 8429, 8430, 8431, 8432, 8434, 8437, 8441.

Montzen (GMN)

8404, 8405, 8406, 8408, 8412, 8414, 8433.
4608, 4609.

Haine-St-Pierre (GT)

8417, 8428, 8447, 8448, 8449, 8450.
4601, 4603.

Stockem (MKM)

9125, 9127, 9134, 9135, 9137, 9148, 9153, 9159.

Bertrix (MBX)

4501 - 4510.
734.06, 734.07, 734.10.

Kortrijk (LK)

734.01, 734.03, 734.04, 734.05.

" = zonder verwarmingsketel

c = vlottende stuurcabine

e = elektrisch verwarmen van de treinen

v = uitgerust voor verlichting van trek-duwstel

+ = koppelbaar

Plan E
(foto rechts)

Nadat in 1988 na afloop van de zomerdienstregeling het doek definitief viel voor Plan-E in de actieve reizigersdienst, is men op dit moment druk doende bijna de hele serie te slopen. Alleen een aantal ex RD rijtuigen rijden in de zomer nog als fietsenrijtuig tussen Maastricht / Heerlen en Zandvoort aan Zee. Bij deze rijtuigen werden in de restauratieafdeling de banken en de klaptafels verwijderd om zo ruimte te creëren voor fietsvervoer. Enkele hebben echter nog hun volledige inrichting. Een aantal andere werd in 1989 in het kader van NS-150 in de oorspronkelijke uitvoering teruggebracht. (Zie foto 19 in SJ 35)

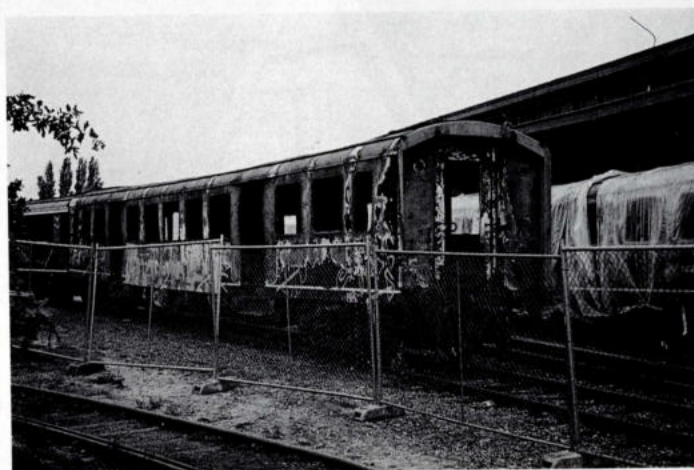
In Arnhem staat een lange rij Plan-E's te wachten op de snijbrand. Sinds het lijntje van Mijdrecht naar de NS-hofsloper KOEK is opgeheven, slopen ook andere bedrijven oud NS materieel. Een groot probleem is echter de aanwezigheid van ASBEST als isolatiemateriaal in materieel dat voor 1960 werd gebouwd.

In Nederland wordt dit de laatste tijd een steeds groter probleem omdat er zelfs een toegangsverbod bestaat voor het NS personeel in sommige ruimtes van Mat.'54, en er ook geen mensen te porren zijn in de hoofdwerkplaats-Haarlem voor opknapbeurten aan deze stellen. Ook zijn er door de overheid strenge eisen gesteld aan de sloopwerkzaamheden. Zo mag er geen stof naar de buitenlucht ontsnappen, moet de

ruimte waar gesloopt wordt voorzien zijn van een speciale lijn op de wanden om het stof vast te houden, enz...

In Nederland zijn er gespecialiseerde bedrijven voor dit soort klussen, waaronder de firma KLEYNGELD uit Nijmegen. Met de NS is overeengekomen dat deze de Plan-E rijtuigen sloopt op het terrein nabij het voormalige Van Gend en Loos complex op het Arnhemse goederenemplacement. Dat de rijtuigen daar een prooi vormen voor clandestiene slopers, graffiti-sputters en zelfs brandstichters is in Arnhem al wel gebleken! In mei werd een Plan-E aangestoken die achter een keukengroothandel stond. De daders, die snel gevloden waren, lieten een schade achter van enkele miljoenen!!! Men had eerst het plan om elke week ongeveer 5 rijtuigen naar Arnhem te brengen, maar nu ziet men toch liever eerst de rijen krimpen om dit soort calamiteiten zo veel mogelijk te voorkomen.

René van Tussenbroek.





Schaal O wint aan populariteit en bij Fremo kunnen de aanhangers van deze schaal ook terecht. Station "Güntersberge" is een fraai voorbeeld van wat er bereikbaar is in deze schaal.

Het FROModuul systeem komt naar Nederland.

Fremo

In 1981 kwam in N.W. Duitsland een groep enthousiaste en ervaren modelspoorders bijeen. Zij waren niet erg gelukkig met de vaak overvolle, van de traditionele rail-ovaal afgeleide, modelbanen met hun in cirkels rondrijdende trein- garnituren. Onder de initiatiefnemers waren ook enkele leden van de contactgroep NMRA Nederland. Dit hoeft geen verwondering te wekken gezien het feit dat men binnen deze groep zeer goed wist dat er zich in

de USA al tientallen jaren geleden een volkomen andere "modelspoorfilosofie" had ontwikkeld. Hierbij streeft men niet alleen naar rollend materieel van hoge kwaliteit en een realistische "scenery", maar ook naar een exploitatie van de modelbaan die meer wordt geïnspireerd door de werkelijkheid. Men besloot een "Freundeskreis Europäischer Modellbahner" op te richten en zo ontstond een actieve groep, die in Duitsland moduulsystemen voor verschillende bouwschalen ontwikkelde en die in Nederland ook langzamerhand grotere bekendheid geniet. In dit kader wijzen we op de grote inzending die Fremo op rail'90 zal verzorgen.

Fremoduul

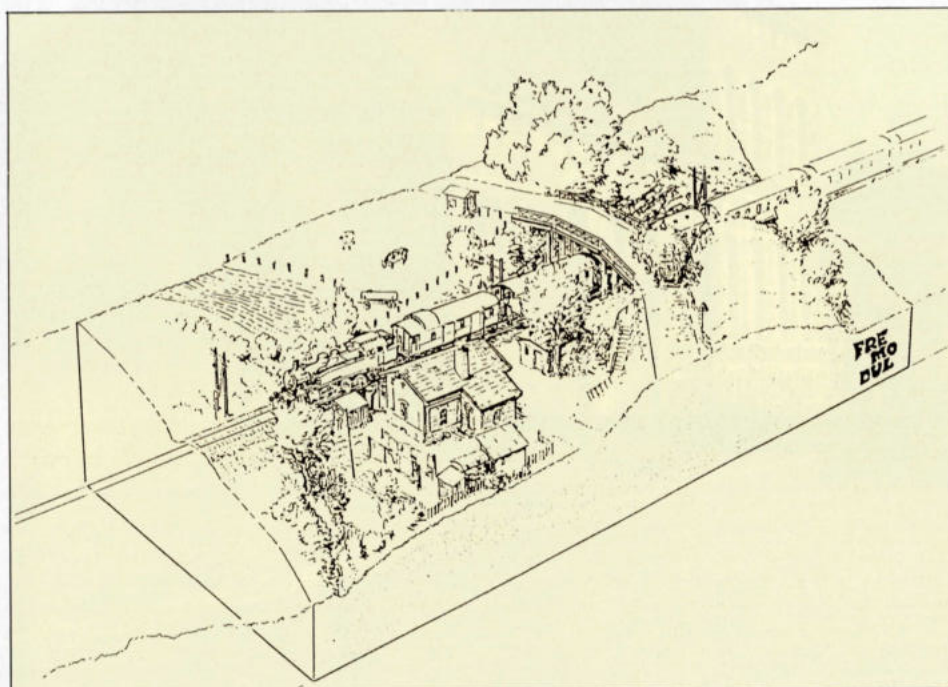
Het Fremoduul systeem gaat uit van een enkelsporige spoorlijn voor stoom- of dieseltractie. Omdat principieel is afgezien van het in de rondte rijden, is het niet nodig een bepaalde lengte aan de modulen voor te schrijven, of om 90 graden hoekmodules te gebruiken. De geometrie van de modulen is dus bijna geheel vrijgelaten, tenminste wanneer er gebruik wordt gemaakt van de voorgeschreven eindprofielen. De moduulbouwer kan zich helemaal uit leven en de modulen zo lang of kort houden als hij zelf wil, ook al moet er natuurlijk wel rekening gehouden worden met de transportmogelijkheden. Hij kan ook rechte of gebogen modulen bouwen, waarbij men voor de zichtbare gedeeltes van de baan een minimum boogstraal van 100 cm adviseert.

Al er voor een bepaalde "scenery" meer ruimte nodig is mag hij het moduul tussen de eindprofielen breder of dieper uitbouwen. Zo kan 'n groepje modelbouwers ook een aantal modulen als complete inzending aanleveren, zoals naar verwachting vaak bij stations het geval zal zijn.

Twee eindprofielen.

Omdat deze ontwikkeling in Duitsland begon, is in eerste instantie aan een Middenduits landschap gedacht. Daaruit resulteerde het B'88 eindprofiel, dat van achteren iets hoger is dan aan de voorkant. Al naar gelang de vormgeving die tussen de eindprofielen wordt toegepast, komt men tot een licht bergachtige situatie, of tot een landschap zoals we dat van onze zandgronden kennen in Zuid-Limburg, op de Veluwe of in de duinen bij Bergen.

Bij het gebruik van deze profielen in Nederland werd al snel duidelijk dat ze niet geschikt zijn om een spoorlijn door een vlak landschap na te bouwen. Daarom is inmiddels een tweede eindprofiel, type NL, ontwikkeld, dat van een lage spoordijk uitgaat. De profielen B'88 en NL zijn compatibel, omdat de plaats van het spoor t.o.v. de bevestigingsschroeven overeenkomt. Wanneer de overgang ook landschappelijk aanvaardbaar moet zijn, kan het beste van overgangsmodule gebruik worden gemaakt.





Je moet het meegemaakt hebben om te weten hoe leuk het is om samen met bevriende modelspoorders op een FREMOduul arrangement het echte spoorweg-bedrijf na te spelen. Treindienstleiders, hoofdconducteurs, machinisten, ieder doet zijn deel van het werk.

Realistische bedrijfsvoering.

Bij het Fremo systeem heeft ieder station een treindienstleider, die voor de gang van zaken in zijn gebied verantwoordelijk is. Iedere trein wordt begeleid door een machinist en een hoofdconductor. We zeggen nadrukkelijk "begeleid", want de bemanning volgt de trein van eindpunt naar eindpunt. De machinist maakt hierbij gebruik van 'n walk-around regelaar. De hoofdconductor overlegt met de treindienstleiders en assisteert onderweg bij de rangeerbewegingen.

Veel aandacht wordt er ook gegeven aan het goederenvervoer. Geïnspireerd door het in de USA bekende "card order system" heeft men een werkwijze ontwikkeld, waarbij gebruik wordt gemaakt van wagenkaarten en vrachtbrieven. Aan de eindpunten van de hoofdlijn vinden we meestal "fiddle yards",

waar de wagenmeester aan de hand van de vrachtbrieven een buurtgoederentrein samenstelt. Daarbij moet hij goed letten op het gebruiken van de juiste goederenwagens en de goede formatie van de trein. De wagens moeten immers zonder onnodig oponthoud tijdens de rit uitgezet worden.

Een paar technische details.

In tegenstelling tot de uitvoerige bekabeling die we bij veel andere modulaire systemen zien, blijven de vrije baan modules bij Fremo geheel vrij van electro techniek.

Ook stations zijn verrassend eenvoudig opgezet wat dit betreft. Dat er bij Fremoduul desondanks arrangementen met drie of meer locomotieven kunnen worden gereden is te danken aan het Amerikaanse "dual cab" systeem.

De oudere modules zijn nog met code 100 rails uit-

gerust, maar tegenwoordig wordt code 83 aangeraden. Omdat de treinbemanning met het spoor meeloopt, is gekozen voor een baan op loophoogte. Het spoor komt zodoende op 130 cm hoogte, hetgeen bovendien het voordeel biedt dat de "scenery" vanuit een realistische hoek wordt bekeken en niet in "vogelperspectief".

Fremo in Nederland.

Op Rail'90 zal een eindpunt-tot-eindpunt HO systeem in bedrijf getoond worden. Het plan hierbij is om, bij wijze van primeur, ook een korte zijlijn toe te voegen die als stroomtramlijn is gepland. Ook zullen er fraaie voorbeelden van modules in andere bouw-schalen worden getoond.

Meer informatie over Fremo is verkrijgbaar via de contactman in Nederland, P. Felix, Sparrenlaan 2, 3768 BG Soest. tel. 02155-13047



Trein 58252 bestaande uit eloc 1652 en ledige oliewagens, passeert het emplacement van station Gouda. Hoewel het olievervoer tussen Schoonebeek en Pernis de laatste jaren aanzienlijk verminderd is rijdt er dagelijks nog minstens een trein tussen beide plaatsen. Deze trein rijdt via Vtrecht- Lunetten, Apeldoorn en Almelo naar Schoonebeek. 03.08.89. Foto: Harrie Peters

HET GOEDERENVERVOER BIJ DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN.

In de komende nummers van SJ willen wij U iets meer vertellen over het goederenvervoer zoals dit momenteel bij de Nederlandse Spoorwegen plaatsvindt.

Voor veel hobbyisten is het goederenvervoer een "ondergeschoven kindje", vaak vindt dit zijn oorzaak in het feit dat er geen publiek spoorboekje voor de goederendienst wordt uitgegeven. Om het veel gehoorde gezegde 'In Nederland rijden nauwelijks goederentreinen' naar het rijk der fabelen te verwijzen zijn wij voor U in de diensten van het goederenver-

voer gedoken. Omdat de periode van vakantie en vrije dagen weer voor de deur staat publiceren wij eerst een aantal rijtijden van goederentreinen zodat U daar uw voordeel mee kunt doen.

Wij hebben ons beperkt tot de rijtijden van goederentreinen die bij daglicht te fotograferen zijn.

De tijden zijn in volgorde van treinnummer en Re-

Eloc 1212 passeert met, in Noordwijkerhout beladen VAM-wagens het station Laan van N.O.Indie op weg naar Den Haag HS. Daar zal deze trein worden gecombineerd met de eerder gearriveerde VAM-trein uit Schiedam om vervolgens richting Wijster te vertrekken. 23.05.90. Foto: Harrie Peters

gionaal Beheers Punt (RPB) weergegeven. NS kent vier RPB's, namelijk Kijfhoek (Kfh), Amersfoort (Amf), Venlo (Vl) en Onnen (On). In latere afleveringen zal worden ingegaan op andere aspecten van het goederenvervoer per spoor zoals; samenstelling, treinnummers en voorschriften.

Indien U met de gepubliceerde dienstregeling, die in principe geldt tot 1 juni 1991, op stap gaat moet U zich wel realiseren dat goederentreinen regelmatig vroeger of later rijden dan de officiële dienstregeling aangeeft. Ook kunnen omstandigheden aanpassing of tussentijdse wijziging van de diensten noodzakelijk maken. Voor zover bekend zullen wij deze wijzigingen in de rubriek Wetenswaardigheden/Fototips bekend maken. Met een weinig doorzettingsvermogen en waarschijnlijk nogal wat geduld zal het U beslist lukken een beter beeld te krijgen van het goederenverkeer over de rails in ons land.

Niet alleen de fotograaf van het grootbedrijf ook echter de modelbouwer kan er haar of zijn voordeel mee doen, het groot bedrijf is voor de meeste modelbouwers of bezitters van een modelbaan het voorbeeld waar de vele ideeën vandaan komen. De totstandkoming van deze artikelenreeks zou bijna niet mogelijk geweest zijn zonder de inbreng van gegevens verkregen van de Dienst van Exploitatie 543 van NS.

Voor het terbeschikking stellen van de omvangrijke hoeveelheid gegevens is SJ hen zeer erkentelijk.

Het eerste RBP dat wij toelichten is Kijfhoek, ook wel genoemd Rotterdam-Kijfhoek.

Naar Kijfhoek worden wagonladingen, een term die wij later zullen verklaren, gereden vanuit Onnen, Amersfoort, Bad Bentheim(DB), Venlo, Lutterade DSM en Essen(NMBS). Vanuit Kijfhoek worden behalve genoemde plaatsen ook nog Waalhaven-Zuid, Botlek en Heerlen bereikt.

De buurtgoederentreinen die van en naar Kijfhoek rijden bestrijken het gebied dat begrensd wordt door Den Helder, Amsterdam-Watergraafsmeer, Leidschendam-Voorburg, Alphen aan den Rijn, Vlaardingen, Maas- vlakte, Sloehaven en Breda waarbij moet worden opgemerkt dat de omgeving van Haarlem vanuit Amersfoort wordt bediend.

Internationale goederentreinen.

treinnummer.			
40016.	Vl.	v. 07.09 - Kfh.	a. 09.36 za/zo.
41133.	Whz.	v. 17.02 - Vl.	a. 19.54 za.
42182.	Kfh.	v. 08.49 - Rtn.	a. 09.35 di t/m za.
42183.	Whz.	v. 15.34 - Vl.	a. 18.31 niet zo.
		v. 15.20 (za).	
42185/87.	Mvt.	v. 08.50 - Vl.	a. 12.59 Fac. ma t/m za.
			a. 17.23 ma, za.
42189.	Rtn.	v. 14.52 - Vl.	a. 11.46 ma t/m vr.
42545.	Mvt.	v. 08.14 - Esn.	a. 19.47 za.
			a. 12.14 vr, za.
42551.	Whz.	v. 16.10 - Esn.	a. 20.09 ma t/m vr.
42556.	Esn.	v. 08.58 - Whz.	a. 12.37 wo t/m vr.
42851.	Kfh.	v. 19.02 - Esn.	a. 10.56 za.
42852.	Esn.	v. 10.49 - Rtn.	a. 09.35 ma.
	Esn.	v. 10.49 - Rsd.	a. 13.20 zo.
	Rsd.	v. 07.01 - Rtn.	Rsd 09.10/12.35
42930.	Esn.	v. 08.58 - Kfh.	a. 09.35 ma.
			a. 08.48 ma t/m zo.
43538.	Esn.	v. 07.28 - Kfh.	a. 08.48 di t/m vr.
44540.	Esn.	v. 15.54 - Kfh.	a. 14.30 za.
	Rsd.	v. 09.00 - Kfh.	a. 09.43 zo.
44542.	Esn.	v. 07.57 - Kfh.	a. 10.46 ma t/m zo.
44544.	Esn.	v. 09.57 - Rsd.	a. 10.06 za.
	Rsd.	v. 11.02 - Kfh.	a. 11.46 zo.
	Esn.	v. 09.57 - Kfh.	a. 12.35 di t/m vr.
			(Rsd10.06/11.56)
45104.	Vl.	v. 10.06 - Kfh.	a. 12.35 di t/m za.

45106.	Vl.	v. 11.03 - Kfh.	a. 13.35 di t/m za.
45110.	Vl.	v. 17.08 - Kfh.	a. 19.33 di t/m vr.
	Vl.	v. 08.56 - Kfh.	a. 11.32 zo.
45111.	Kfh.	v. 09.29 - Vl.	a. 11.29 Fac. di t/m vr.
45112.	Vl.	v. 09.34 - Kfh.	a. 11.36 zo.
45115.	Kfh.	v. 09.29 - Vl.	a. 11.29 za.
45120.	Vl.	v. 08.33 - Kfh.	a. 10.37 di t/m za.
45122.	Vl.	v. 13.33 - Kfh.	a. 15.35 ma.
45126.	Vl.	v. 08.05 - Kfh.	a. 10.40 zo.
45134.	Vl.	v. 19.03 - Kfh.	a. 21.36 zo.
47003.	Kfh.	v. 09.07 - EHV.	a. 10.23 Fac. di t/m za.
48113.	Bot.	v. 15.25 - Kfh.	a. 16.00 zo.
48117.	Mvt.	v. 15.05 - Vl.	a. 19.59 ma t/m vr. (via Ysm)
	Mvt.	v. 14.50 - Vl.	a. 19.59 za. (via Ysm)
48146.	Rmd.	v. 10.04 - Rmo.	a. 14.17 Fac. ma t/m vr.
49114.	Vl.	v. 15.34 - Mvt.	a. 19.23 ma t/m vr. (via Ysm)
	Vl.	v. 16.06 - Kfh.	a. 18.35 Fac. za.
52221.	Whz.	v. 07.37 - Fo.	a. 07.56 di t/m vr.
52225.	Bot.	v. 13.00 - Whz.	a. 13.19 ma t/m vr.
52281.	Mvt.	v. 16.09 - Whz.	a. 16.58 ma.
	Mvt.	v. 14.39 - Whz.	a. 15.34 di t/m vr.
52282.	Whz.	v. 19.00 - Kfh.	a. 19.21 za.
	Kfh.	v. 17.55 - Vl.	a. 19.54 zo.
52283.	Mvt.	v. 13.40 - Whz.	a. 14.32 za.
52324.	Kfh.	v. 11.24 - Rtn.	a. 11.56 ma t/m vr.
52821.	Vl.	v. 07.33 - Mvt.	a. 11.52 ma.
	Whz.	v. 10.30 - Mvt.	a. 11.15 wo/do/vr.
	Whz.	v. 09.40 - Mvt.	a. 10.26 za.
54366.	Kfh.	v. 12.47 - Amf.	a. 15.22 zo.

54367.	Kfh.	v. 14.56 - Amf.	(via Tb-Ht). a. 17.23 zo.
			(via Tb-Ht). a. 16.18 za.
54431.	Ym.	v. 13.51 - Kfh.	a. 17.05 Fac. ma t/m vr.
54630.	Amf.	v. 14.51 - Ysm.	(via Ht-Tb). a. 15.54 zo.
Buurtgoederentreinen. (Indien niet anders aangegeven ma t/m vr.)			
55103.	Kfh.	v. 13.35 - Ahwv.	a. 09.25
55151.	Ahwv.	v. 07.31 - Hdr.	a. 14.59
55152.	Amr.	v. 14.18 - Ahwv.	a. 12.13
55154.	Hdr.	v. 11.05 - Amr.	a. 10.26
55157.	Ahwv.	v. 09.24 - Zd.	a. 12.03
55158.	Zd.	v. 11.50 - Ahwv.	a. 15.57 via Gv.
55162.	Bkh.	v. 13.50 - Kfh.	a. 09.29
55163.	Bkh.	v. 09.03 - Dt.	a. 11.18
55164.	Dt.	v. 11.03 - Bkh.	a. 09.13
55171.	Bkh.	v. 08.42 - Gd.	a. 10.53
55174.	Gd.	v. 10.26 - Apr.	a. 15.29
55176.	Gd.	v. 14.50 - Kfh.	a. 19.40
55182.	Vdg.	v. 19.11 - Kfh.	a. 10.31 za.
		v. 10.00 -	a. 15.56
55183.	Kfh.	v. 15.25 - Sdm.	a. 14.25
55192.	Rmo.	v. 13.44 - Kfh.	a. 09.54
55193.	Kfh.	v. 09.08 - Rmo.	a. 13.00
55196.	Rtn.	v. 12.37 - Rmo.	a. 18.33
55198.	Rtn.	v. 17.52 - Kfh.	a. 10.31 za.
55199.	Kfh.	v. 09.58 - Rtn.	a. 14.47
55202.	Fo.	v. 14.31 - Kfh.	a. 17.19
55204.	Fo.	v. 16.59 - Kfh.	a. 08.36
55205.	Kfh.	v. 08.17 - Fo.	a. 11.46 za.
		v. 11.22 -	a. 19.07
55209.	Kfh.	v. 18.47 - Fo.	a. 14.28
55212.	Whz.	v. 14.07 - Kfh.	a. 15.23 za.
		v. 15.02 -	





55216.	Whz.	v. 17.45 - Kfh.	a. 18.06
55218.	Whz.	v. 18.39 - Kfh.	a. 19.00
55219.	Kfh.	v. 08.38 - Whz.	a. 09.01
		v. 09.42 -	a. 10.05 za.
55221.	Kfh.	v. 09.42 - Whz.	a. 11.05 di t/m vr.
		v. 11.02 -	a. 11.25 za.
55246.	Pns.	v. 18.47 - Kfh.	a. 19.15
55247.	Kfh.	v. 17.32 - Pns.	a. 18.02 vr.
55249.	Pns.	v. 19.12 - Bot.	a. 19.24
55250.	Bot.	v. 14.33 - Kfh.	a. 15.47
		v. 13.16 - Whz.	a. 13.35 za.
55252.	Bot.	v. 19.00 - Kfh.	a. 19.37
55255.	Kfh.	v. 10.02 - Bot.	a. 10.43 zo.
		v. 07.05 -	a. 07.46
55257.	Kfh.	v. 13.34 - Bot.	a. 14.20 zo.
		v. 08.03 -	a. 08.49
55259.	Kfh.	v. 09.34 - Bot.	a. 10.09
55261.	Kfh.	v. 19.22 - Bot.	a. 20.03
55263.	Kfh.	v. 08.22 - Mvt.	a. 09.34
55264.	Mvt.	v. 11.01 - Bot.	a. 11.35 za.
55265.	Kfh.	v. 08.22 - Mvt.	a. 10.32 za.
55267.	Kfh.	v. 15.58 - Mvt.	a. 17.29
55282.	Eur.	v. 13.42 - Bot.	a. 14.05
55284.	Eur.	v. 19.15 - Bot.	a. 19.38
55285.	Bot.	v. 09.37 - Eur.	a. 10.02
55287.	Bot.	v. 14.32 - Eur.	a. 14.57
55301.	Kfh.	v. 08.43 - Brd.	a. 08.52
55302.	Brd.	v. 09.48 - Kfh.	a. 09.54
55303.	Kfh.	v. 10.12 - Zwd.	a. 10.25
55304.	Zwd.	v. 14.08 - Kfh.	a. 14.23
55305.	Kfh.	v. 15.30 - Brd.	a. 15.38 Fac.
55306.	Brd.	v. 16.48 - Kfh.	a. 16.54 Fac.
55310.	Ddr.	v. 15.26 - Kfh.	a. 15.41
55312.	Ddr.	v. 16.28 - Kfh.	a. 16.47
55314.	Ddr.	v. 18.09 - Kfh.	a. 18.23
55315.	Kfh.	v. 09.43 - Ddr.	a. 09.54

55321.	Kfh.	v. 08.20 - Ddri.	a. 09.05 ma t/m za.
55322.	Ddri.	v. 14.28 - Ddr.	a. 14.35
55327.	Ddr.	v. 13.13 - Sdt.	a. 13.24
55328.	Sdt.	v. 14.10 - Ddr.	a. 14.21
55331.	Kfh.	v. 10.04 - Lzw.	a. 10.51
55332.	Lzw.	v. 15.16 - Ddr.	a. 15.34
55333.	Lzw.	v. 11.00 - Oost.	a. 11.40 Fac. di/do.
55334.	Oost.	v. 12.00 - Lzw.	a. 12.40 Fac. di/do.
55342.	Sloe.	v. 12.18 - Kfh.	a. 15.45
55343.	Rsd.	v. 08.48 - Sloe.	a. 11.17
55344.	Sloe.	v. 11.42 - Rsd.	a. 14.13 Fac. za.
55346.	Sloe.	v. 11.57 - Kfh.	a. 19.37
55350.	Rsd.	v. 16.35 - Kfh.	a. 17.25
55355.	Rsd.	v. 08.53 - Bgn.	a. 09.16
55356.	Bgn.	v. 13.44 - Rsd.	a. 14.06
55371.	Rsd.	v. 09.12 - Bd.	a. 11.40 bedient Philips-Rsd en Etn.
		v. 12.52 - Rsd.	a. 13.19 rijdt niet als 55374 rijdt.
55372.	Bd.		
55374.	Bd.	v. 12.52 - Rsd.	a. 13.52 rijdt niet als 55372 rijdt.
55381.	Svg.	v. 09.45 - Axel.	a. 10.40
55382.	Tnz.	v. 09.00 - Svg.	a. 09.40
55385.	Svg.	v. 10.10 - Sk.Dow.	a. 11.20
55386.	Axel.	v. 11.00 - Tnz.	a. 11.30
56326.	Kfh.	v. 16.30 - Bot.	a. 16.59 zo.
Treinladingen.			
57220.	Sdm.	v. 16.49 - Rtnq.	a. 17.07
57224.	Eur.	v. 12.12 - Ddri.	a. 13.20 zo.
57282.	Eur.	v. 10.03 - Vegh.	a. 13.06 Fac.
57931.	Nh.	v. 11.15 - Rsd.	a. 14.22 van 10/9-15/12.
57932.	Nh.	v. 14.43 - Rsd.	a. 17.52 van 10/9-15/12.
58251.	Aml.	v. 07.05 - Sb.	a. 10.00 di t/m za.
58252.	Bot.	v. 12.14 - Sb.	a. 20.55 Fac. di/wo.

58253.	Bot.	v. 12.47 - Aml.	a. 17.56 zo.
	Aml.	v. 07.05 - Sb.	a. 10.00 ma.
58257.	Bot.	v. 10.18 - Hgl.	a. 15.51 zo.
58320.	Ddri.	v. 14.48 - Kfh.	a. 15.24 zo.
58392.	Rsd.	v. 10.37 - Nh.	a. 13.11 van 10/9-15/12.
58393.	Rsd.	v. 16.12 - Nh.	a. 19.10 van 10/9-15/12.

Lijst van gebruikte afkortingen:

Ahvv. Amsterdam-Westhaven, Amf. Amersfoort, Aml. Almelo, Amr. Alkmaar, Apn. Alphen aan den Rijn, Bd. Breda, Bgn. Bergen op Zoom, Bkh. Den Haag-Binckhorst, Bot. Botlek, Brd. Barendrecht, Ddr. Dordrecht, Ddri. Dordrecht-industrieterrein, Dt. Delft, Ehv. Eindhoven, Esn. Essen (België), Etn. Etten-Leur, Eur. Europort, Fo. Feijenoord, Gd. Gouda, Gv. Den Haag HS, Hdr. Den Helder, Hgl. Hengelo, Ht. 's Hertogenbosch, Kfh. Kijfhoek, Mvt. Maasvlakte, Lzw. Lage Zwaluwe, Nh. Nuth, Oost. Oosterhout, Pns. Pernis, Rmd. Roermond, Rmo. Rotterdam-Rechtermaasoever, Rsd. Roosendaal, Rtnq. Rotterdam Noord-goederen, Sb. Schoonebeek, Sdt. Slidrecht, Sdm. Schiedam, Sk.Dow. Sluiskil-Dow, Svg. Sas van Gent, Sloe. Sloehaven, Tb. Tilburg, Tnz. Terneuzen, Vdg. Vlaardingen, Vegh. Veghel, Vl. Venlo, Whz. Waalhaven-zuid, Ym. IJmuiden, Ysm. Rotterdam-Ysselmonde, Zd. Zaandam, Zwd. Zwijndrecht.

In het volgende nummer van SJ vindt U de treinen die vanuit de andere drie RPB's rijden. Wij wensen U veel succes en vooral plezier met bovenstaand overzicht.

Harrie Peters

