

SPECIAAL
de MÄRKLIN
rubriek

42

September 1990
Maandblad

Herbestal

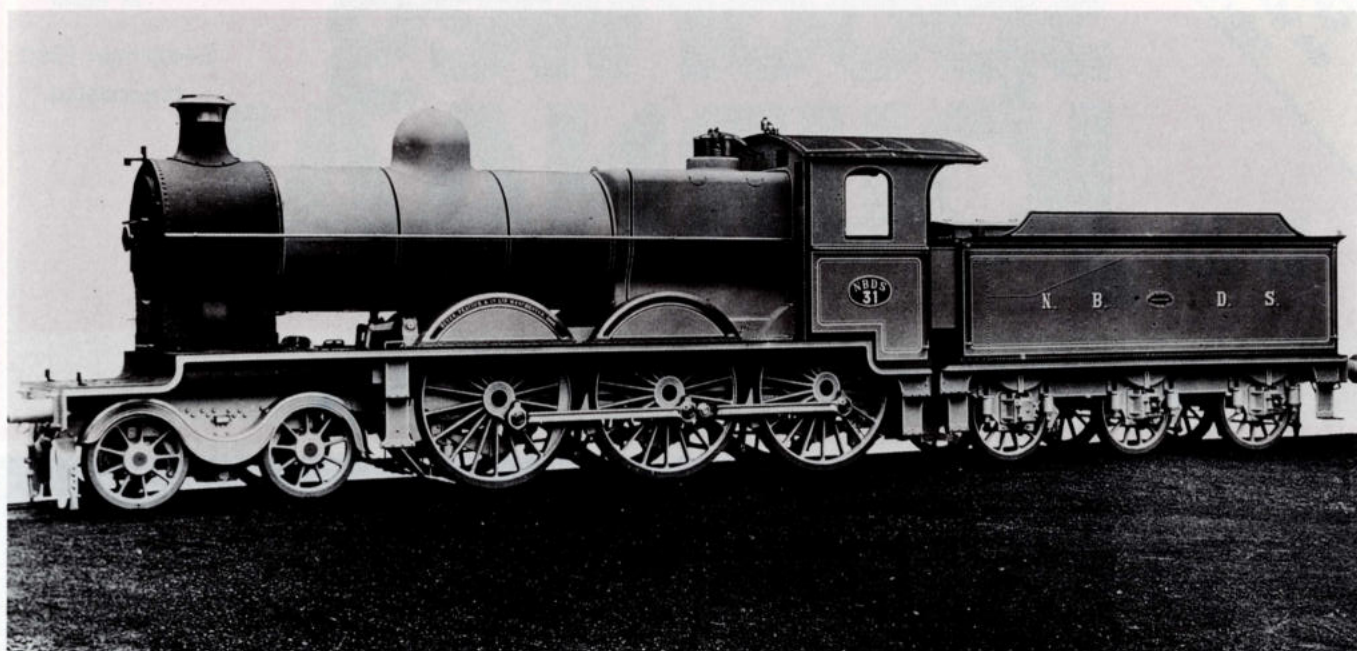
FL 11
BF 200

Spoorweg JOURNAAL

Extra tips voor modelbouwers



Vennbahn deel 4 / MÄRKLIN rubriek: NS 1200
Vakwerk / N sporenplan / 5407 van de NMBS



Op de manifestatie "rail '90" in 's-Hertogenbosch zullen wij het handmonster tentoonstellen van de stoomlocomotief serie 30-60 van de Noord Brabantsch Duitsche Spoorweg Maatschappij (NBDS) in de schaal HO.



Vanwege de prachtige blauwe kleur werden deze machines bekend als de "Blauwe Brabanders". Het model verschijnt uiteraard ook in de latere olijfgroene uitvoering als NS 3500 één.

PHILOTRAIN Antilopestraat 1 7315 EG Apeldoorn Nederland.
Telefoon (055) 221259 / Telefax (055) 221393



„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 - INRUILARTIKELEN - INKOOP - POSTVERZENDING.

KLEIN MODELLBAHN

De reeks 60 van de NMBS komt er aan !

(beschikbaar vanaf eind oktober 1990)

Verlichting wisselend met de rijrichting / 2 motoren / groene uitvoering met gele lijnen / twee verschillende nummers met verschillende depotnamen.

Heeft u al uw exemplaar bij de detaillist gereserveerd ?

La série 60 arrive !

(fin octobre 1990)

Inversion des feux / 2 moteurs / livrée verte et bandes jaunes / deux numéros avec noms de dépôts différents.

Avez-vous déjà réservé votre modèle chez votre détaillant ?

SPRL J.DUPUIS

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

Grensoverschrijdend verkeer	4
5407: de MAMY van de GM bij de NMBS	11
De bewogen geschiedenis van de Vennbahn, deel 4	16
MÄRKLIN rubriek: NS 1200	22
Vakwerk afl.24	28
Het verbouwen van een Kibri fabriek deel 3	32
N sporenplan Mittelheim	38
Nieuwsjournaal	41
Wetenswaardigheden	43

Oproep aan onze lezers !

Deze oproep is bestemd voor de lezers van SPOORWEG JOURNAAL die elke maand ons blad aanschaffen, alsook voor de meer incidenteel geïnteresseerden.

Door de vele telefoontjes van mensen die de ene keer wel en de andere keer niet het blad aantreffen bij de wederverkoper is ons duidelijk geworden dat de verkrijgbaarheid van het SPOORWEG JOURNAAL te wensen overlaat.

Dit probleem vindt zijn oorzaak bij het feit dat veel mensen die hun blad bij de boekhandel aanschaffen de gewoonte hebben vaak van verkooppunt te wisselen, waardoor de ene maand wel en de andere maand weer niet het verkoopaantal dat nodig is voor handhaving van het blad op het betreffende verkooppunt gehaald wordt. Het niet bereiken van een minimum aantal heeft als gevolg dat de computer-gestuurde verdeling dit punt automatisch niet meer bevoorradt.

Wanneer u als koper het blad steeds op hetzelfde verkooppunt reserveert kunt u deze moeilijkheid voorkomen.

Als dit alles een écht probleem voor u wordt heeft u altijd nog de mogelijkheid u te abonneren en komt er trouwens ook nog eens elk jaar een cadeautje op de deurmat !

Veel leesplezier, H.K.

Foto voorpagina: Voor diegenen die de laatste locs van de reeks 53 welke nog voorzien zijn van hun oude bestuurdersposten willen bekijken of fotograferen voordat ze omgebouwd worden, is het nu de hoogste tijd geworden.

De Athus-Meuse lijn is bij uitstek het gebied waar deze locs ingezet worden. De 5320 en de 5201 met trein 48911 op sleep bij hun doortocht te Graide, op 4 augustus 1990.
Foto: M.Delie.

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

42/1990

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
Hoofdredactie: Max Delie

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

Secretariaat: Jolande Brisbois-Bastings, Nicole Nizet-Lanneau
Vertalingen: Josianne Duysens

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

Grensoverschrij-



1. Sinds de 515.616 hier op 25 mei 1988 werd gefotografeerd is er in Wijlre het een en ander veranderd; er worden geen accumotorrijtuigen meer ingezet op deze lijn en ook het mooie oude seinmateriaal werd verwijderd.

Al een jaar geleden... het eind van de inzet van reeks 515 naar Maastricht.

De sinds lang maar matig benutte verbinding tussen het belangrijke spoorwegknooppunt Aken van de DB en het meest zuidelijke deel van het Nederlandse spoornet werd tot het midden van de jaren zeventig bediend door de ééndelige, toendertijd nog rode, motorwagen

type DE 1 van de NS. Deze werd afgelost door het accumotorrijtuig van de reeks 515, die dit traject vanaf december 1988 onder zijn hoede nam.

In het begin werden er tweedelige eenheden ingezet (515/815), maar vanwege de

vermindering van het aantal passagiers werd het stuurrijtuig in de laatste jaren overbodig.

Sinds mei 1961 werden er accumotorrijtuigen van de reeks 515.5 ondergebracht bij het depot Düren. Hier werden onderhoud en kleine werkzaamheden aan het materieel verricht.

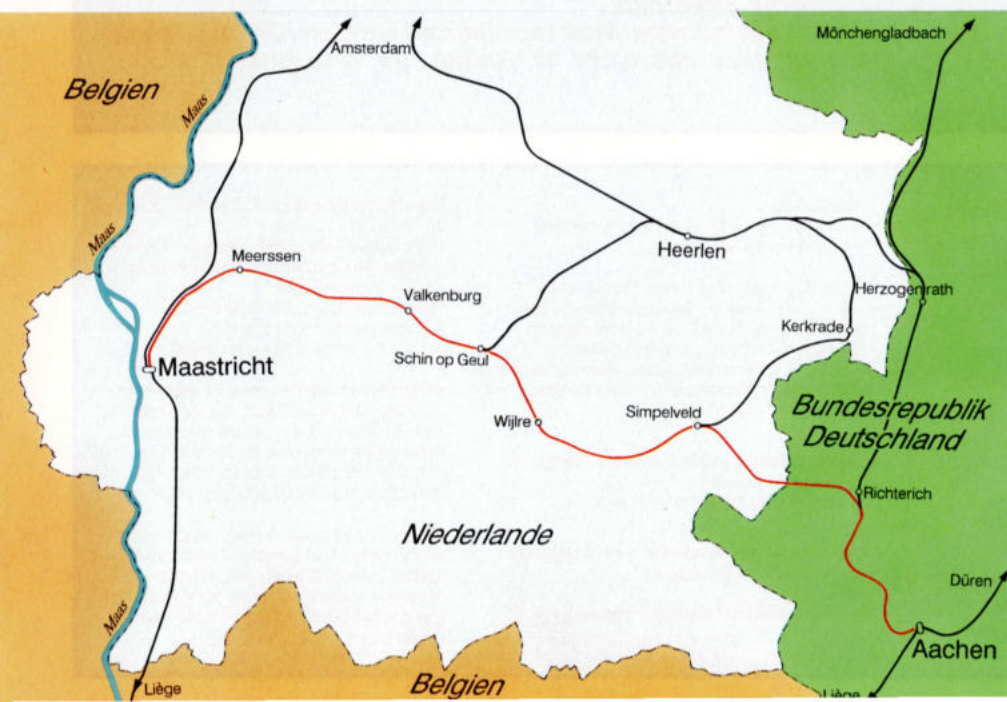
In de werkplaats Düren bevonden zich - net als in Krefeld, Mönchengladbach, Langerfeld en Düsseldorf - oplaad faciliteiten voor de accumotorrijtuigen. Ook waren er zulke voorzieningen op het terrein van het Akense hoofdstation.

Na de opheffing van de werkplaats Düren, eind 1983, werden alle motorrijtuigen van Düren op papier ondergebracht bij de werkplaats Aken en op 1 juli 1986 werden vervolgens alle accumotorrijtuigen in het Rijnlandse ingedeeld bij de baanwerkplaats Mönchengladbach, die trouwens al eerder, van 1961 tot 1968, accumotorrijtuigen had geherbergd.

Op dat moment was het al duidelijk dat er een eind zou komen aan het gebruik van de accu-

4. Wat een geluk voor de fotograaf die er in slaagde om op 8 december 1986 de ontmoeting tussen de 515.588 en de DE 2-183, die plaats vond in Simpelveld, op de gevoelige plaat vast te leggen ! >

< 2. Op deze kaart een gedeelte van het district Aken met Maastricht in de driehoek gevormd door België, Duitsland en Nederland. Tekenning: G. Voigt



dend verkeer.



3. Voor een keer goed bemand, komt de 515.535 op 5 mei 1988 uit Maastricht aan bij het station van Simpelveld. Foto: R. Mennicken





5. De 515.623 wordt hier, op 12 mei 1988, klaargezet voor de laatste rit van die dag richting Maastricht.

< 6. Het is ook voor de accumotorrijtuigen herfst geworden. Voor het laatst werd het accumotorrijtuig op de lijn ingezet, zodat op 26 oktober 1988 deze opname van de 515.530 gemaakt kon worden in Simpelveld.

motorwagen op de lijn Aken- Maastricht, waar hij jarenlang trouwe dienst had gedaan op een manier die bijzonder milieuvriendelijk genoemd mag worden.

Als aanloop tot de definitieve buitendienststelling werd ook steeds vaker de totale aanpak van het verkeer op dit traject ter discussie gesteld.

Nadat in mei 1988 het personenvervoer van Maastricht naar Heerlen via Kerkrade werd ingesteld kwamen de op deze lijn regelmatig ingezette dieselmotorwagens van de reeks DE 2 met de nummers 176 tot 186 vrij. Zij zouden al met ingang van de zomerdienstregeling 1988 het verkeer tussen Aken en Maastricht overnemen, maar het inzetten op het DB baanvak vanaf de grens tot aan Aken mislukte in eerste instantie omdat er specifieke veiligheidsvoorzieningen ontbraken bij de DE 2.

Nadat er in de dieselmotorrijtuigen 178 en 179 van de reeks DE 2 een Indusi was ingebouwd werd hun inzet door niets meer gehinderd, waarmee een eind kwam aan het alsmat uitstellen (sinds de zomerdienstregeling '88) van de laatste rit voor het accumotorrijtuig van de reeks 515.5. Op 16 december 1988 werd deze laatste rit uitgevoerd en vanaf die datum werd de dienst overgenomen door de DE 2.

Er werden, in het spoorboekje als 451 aangeduid, dagelijks acht sneltreinstellen door het accumotorrijtuig gereden tussen Aken en Maastricht, waardoor er een twee uurlijkse verbinding ontstond tussen de beide steden.

De dienstregeling van de reeks 515 kende eenzelfde structuur gedurende een lange tijd. De eerste rit begon 's morgens vroeg om 7.00 uur



in Maastricht. Het motorrijtuig dat deze rit uitvoerde was de avond tevoren als laatste trein uit Aken naar Maastricht gekomen.

Een ander motorrijtuig waarvan de accumulatoren 's nachts opgeladen waren in Aken nam dan tot de middag drie sneltreinstellen over van Aken naar Maastricht, werd dan weer kort opgeladen te Aken en ging dan in de vroege namiddag als leeg motorrijtuig naar Mönchengladbach.

Een ander motorrijtuig dat als nachttrein uit Düren naar Aken was gekomen reed 's middags drie treinstellen tussen Aken en Maastricht en de laatste drie ritten van de dag werden door wéér een ander, uit Mönchengladbach, uitgevoerd.

De laatste trein kwam om 23.00 uur aan in Maastricht en bracht hier de nacht door om vervolgens weer de eerste dienst te rijden. In totaal werden er dus elke dag maar liefst vier exemplaren van de reeks 515.5 bij toerbeurt ingezet, zodat bij de ruil in Düren dagelijks een vierde deel van de accumotorwagens van het depot Mönchengladbach werd ingezet op deze lijn. Vier motorrijtuigen voor 16 treinen! Een echte luxe, zeker als men bedenkt dat er gemiddeld maar 300 passagiers vervoerd werden per dag.

Het is dan ook duidelijk waarom de DB dit traject wou stopleggen. Later werd de rit van de 515 dan ook vereenvoudigd en reden nog slechts twee motorwagens afwisselend naar Maastricht, terwijl het achtergebleven voertuig dan in Aken werd opgeladen. Op dit traject werd de trein trouwens bemand met Nederlands personeel.

7. De 515.567 had er al de helft van z'n rit opzitten toen hij hier in Eijs, tussen Simpelveld en Wijlre, gefotografeerd werd.

8. De 515.567 heeft het hoogste punt van de spoorlijn bereikt en zal zo de grens met Nederland passeren. Het Nederlandse gebied is herkenbaar aan de lichtere kleur van het ballastbed vóór het motorrijtuig. >





9. Op een heerlijke najaarsdag in 1986 verlaat de 515.520 het station Simpelveld in de richting Maastricht.

De lijn naar Maastricht loopt, vanaf Aken, eerst over Aken-West en volgt de KBS 450 richting Mönchengladbach, buigt in Aken-Richterich van het geëlektrificeerde hoofdtraject af en gaat enkelsporig door Aken-Vetschau en via een inham naar de nauwelijks opvallende grensovergang. Alleen het veranderen van de kleur van het ballastbed (vanaf de grens wordt het onderhoud door de NS gedaan) laat zien dat men de grens gepasseerd is.

Vanaf hier gaat het steeds bergafwaarts met als eerste stop in Nederland het station van Simpelveld, dat een intussen niet meer in gebruik zijnde zijlijn heeft naar Heerlen. De meeste passagiers die hier in- en uitstappen zijn Duitse douaniers.

Wat voor veel reizigers een bron van ergernis zou kunnen zijn is voor fotograferende spoor-

wegvrienden een buitenkansje ! De uit Maastricht afkomstige dieselmotorwagen met bestemming Heerlen had behoorlijke vertraging, waardoor er in Simpelveld een ontmoeting plaats vond met de motorwagen van de DB, en dat moest natuurlijk gefotografeerd worden !

Op het dubbele spoor tussen Wijlre en Maastricht bevinden zich verder geen haltes waar deze situatie zich zou kunnen herhalen en deze toevalstreffer is overigens nu niet meer mogelijk omdat de verbinding via Kerkrade naar Heerlen niet meer bestaat.

Vanuit Simpelveld gaat de lijn met een vrij forse daling naar het pittoreske dorpje Eijs en vervolgens, zonder te stoppen, verder naar Wijre.

Hier bevond zich vroeger een heel mooi sein-

huisje met zeer interessante NS seinvoorzieningen, maar dat huisje is inmiddels afgebroken en ook van de seinen is niet veel meer over.

Aangegeven met het tweevleugelige sein wordt de lijn vanaf Wijlre tweesporig en de wissel moet langzaam genomen worden. Dan wordt er vaart gemaakt op de nog steeds glooiende lijn tot in het hoogste tempo. Het station van Schin op Geul wordt zonder stoppen gepasseerd en hier gaat de H 1 over in de geëlektrificeerde lijn naar Heerlen.

Vanaf hier tot in Maastricht is de lijn dus geheel geëlektrificeerd. De volgende stopplaats is het schilderachtige oude stationnetje van Valkenburg en met een lichte helling loopt de lijn verder door het Geuldal naar Maastricht.

Hier ziet men vaak de typerende gele NS elektromotorwagens die naar Heerlen gaat.

Ten noorden van Maastricht loopt de lijn parallel aan de uit Roermond komende hoofdlijn, tot aan het emplacement.

De motorwagen heeft 40 minuten nodig voor de 37 kilometer die we hebben afgelegd en na een kort oponthoud in Maastricht gaan we weer terug naar Aken.

De spoorlijn naar Maastricht begint in het Akense hoofdstation op een hoogte van ongeveer 185 mtr AP., gaat zonder noemenswaardig hoogteverschil naar Aken-Richterich, stijgt dan gering tot 190 mtr AP. om via Simpelveld, Wijlre, Schin op Geul en Valkenburg in Maastricht te belanden, dat is

12. In z'n allermooiste laklaag en bij het best denkbare licht staat hier de 515.616 op 9 september 1987 klaar voor vertrek. Dit opnieuw in het station van Simpelveld. >

10. Het allermooiste station van deze lijn staat zonder enige twijfel in Valkenburg, waar op 3 juli 1987 de 515.521 te wachten staat op het vertrekssignaal voor de verdere rit naar Aken.





11. Al op 11 september 1986 was er een DE 2 in Aken, toen als vervanger van een defecte accumotorwagen. Foto's: 1, 4 - 12 D. Spillner

gelegen op een hoogte van 45 mtr AP. De reis Aken-Maastricht vergde dus weinig inspanning van de accumotorwagens, maar de terugreis hield een klim in van 150 mtr over een afstand van 30 km, waardoor de oudjes

toch weer flink moesten werken ! In het snel vermoeid raken van de motorwagens zou dan ook de reden kunnen schuilen voor het dagelijks tot drie keer toe omwisselen van de voertuigen. Ideaal zou hier een motor-

wagen zijn geweest die, op dit hellende traject met weinig stopplaatsen, zijn accumatoren onmiddellijk weer had kunnen opladen.

Dieter Spillner / Marcus Niedt



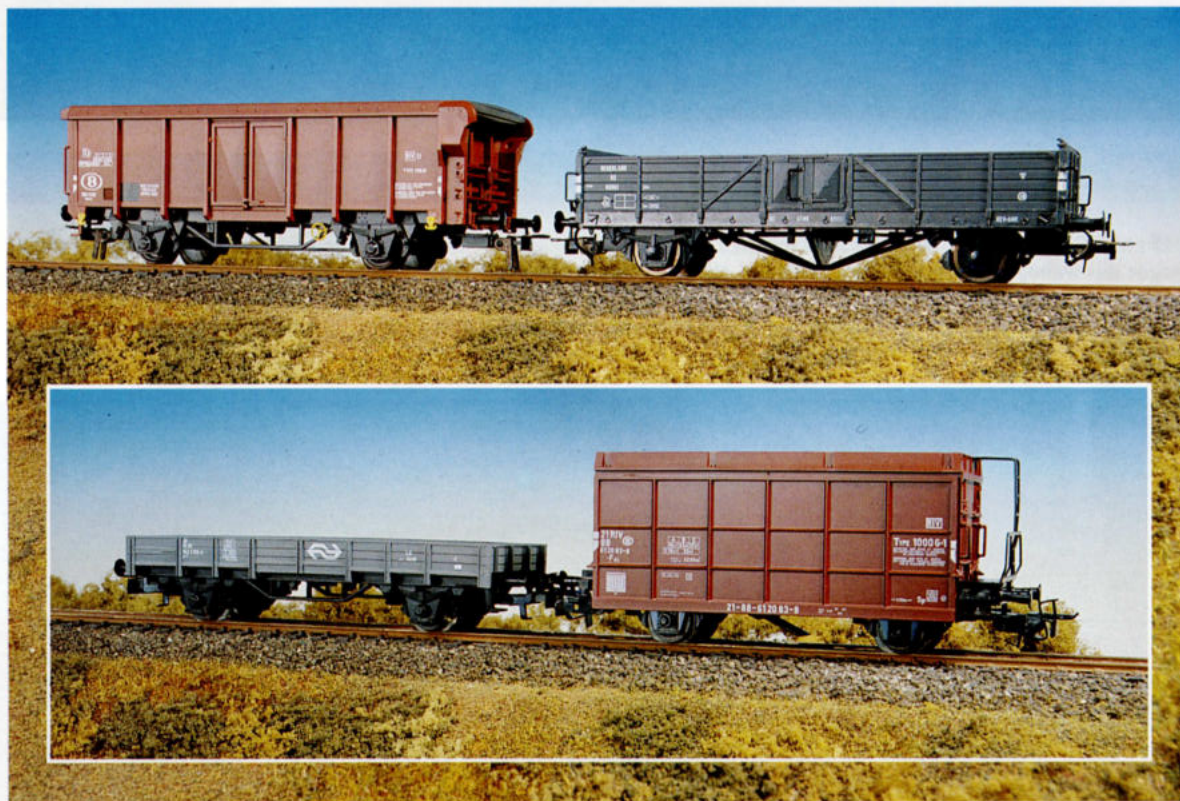
Aboneer u !!!

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-op schrift van het Spoorweg Journaal), Liliput (platte NS wagon) en Märklin (platte NS wagon, ref. 4433 of de Fd wagon van de NMBS, ref. 4656).

De liefhebbers van de N

schaa! 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 wagon 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. Als een wervelwind door Paliseul op 19 augustus '89. De punt voor de nummering geeft aan dat de verwarmingsketel buiten gebruik is.

5407: De MAMY van GM bij de NMBS

Het is hoog tijd voor een biografie van deze loc, die van alle GM-machines in België, zó niet van alle Belgische diesels de meeste kilometers heeft afgelegd.

De loc wordt voor het eerst ingeschreven als de 202017 op 28 feb 1955 te Haine St. Pierre. Vervolgens verhuist hij naar Latour: 1 maart '55 tot 8 aug '55, Ronet: 8 aug '55 tot 31 mei '56, Schaerbeek: 31 mei '56 tot 5 dec '66, om dan weer terug gestuurd te worden naar Ronet. Tussen maart en mei 1957 wordt de loc omgenummerd tot 204007 en krijgt hij, net als z'n zeven companen, een max. snelheid van 140 km per uur toegewezen. Daarmee begint het meest glorieus decennium uit de carrière van deze reeks.

De 204's gaan op kop van internationale treinen naar Parijs en vervolgens ook naar Amsterdam en Keulen.

De dienst op Parijs wordt overigens in 1961 bekort tot Tergnier, omdat in dat jaar het gedeelte tussen Creil en Tergnier onder draad was gebracht.

In '63 is het volledige traject Brussel-Parijs geëlektrificeerd en heeft de reeks 204 op dat baanvak zijn meest glorieuze werk achter de rug.

Officieel tot 20 mei '66 trokken onze 8 presti-

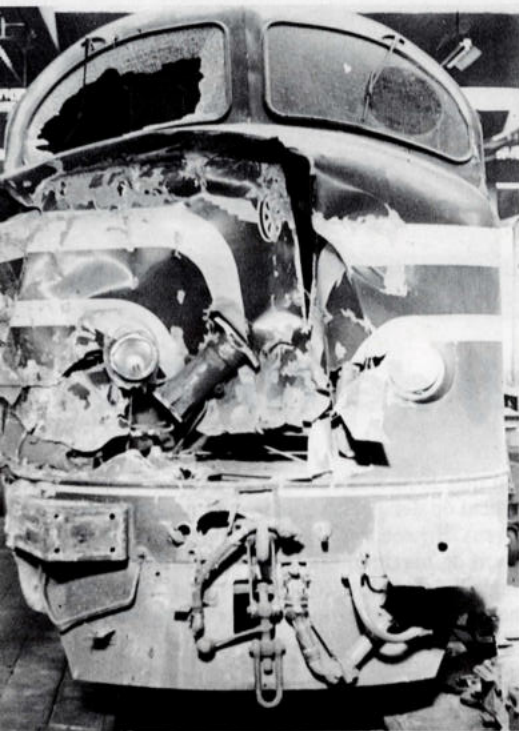
ge-locs ook één paar treinen Brussel-Keulen in dubbel-tractie, of soms zelfs op hun eentje.

De laatste 204 die Keulen aandeed, deed dat echter op 22 oktober '66. Deze uitlooperperiode was een gevolg van de vertragingen die optraden bij de levering en het inrijden van de E-locs reeks 16.

(In mei 1991 kan de reeks 16 een kwart eeuw arbeid op deze belangrijke verbinding naderen). Bij een verblijf in de werkplaats in '67 werd de maximumsnelheid van de 204007 teruggebracht tot 120 km per uur door het herstellen van de oude overbrengingsverhouding.



2. De hoogste eer voor Mamy: op kop van de koninklijke trein, hier bij Juslenville op weg naar Spa. Let op de witte wielbanden ! Foto: Col. G. Lejeune



3. Brief encounter of the first kind in Maastricht.

4. Na de botsing in feb '67. Foto: Col. Pierre Herbiet

Historisch Overzicht.

1. De toen nog 202017, brengt als eerste NMBS-diesel in dubbeltractie met de 202015 een proefrein van 10 rijtuigen (435 t) van Brussel naar Aulnoye en gaat vervolgens door naar Parijs met 16 rijtuigen (700 t) aan de haak.

Deze eerste dieselverbinding tussen de twee hoofdsteden had de nummers SP470-SP471. 25-9-'56

2. In dubbeltractie met de 204008 wordt de enige koninklijke trein van Brussel naar Spa gebracht. 9-7-'64

3. De 5407 is de enige loc die sinds 1957 de fraaie dubbele snor draagt. De 5408 werd er in 1979 van ontdaan, toen hij een nieuw geel jasje kreeg.

4. De laatste loc van de reeks 204 die Schaarbeek verlaat. Bij een zware botsing in februari '67 wordt stuurpost 2 ingedeukt. De reparatie

te Salzinnes duurt tot 30 juni '67. 5-12-'66

5. Op kop van de goederentrein Auvélais-Montzen loopt de 5407 om vijf uur 's ochtends het station van Namen binnen wanneer de band van de eerste as van het tweede draaistel breekt. De loc ontspoord met in zijn kielzog twee glastransportwagons; met zijn wielen scheurt hij de sleuf met kabels voor de bediening van een deel van de wissels en seinen van het station open. 13-10-'76

6. Op kop van de 46100 richting Jeumont, daalt de 5407 af van Montzen naar Richelle (L40) met de remmen buiten werking (1035 t - 585 mtr). De splitsing van Berneau wordt met 88 in plaats van de toegestane 40 km per uur genomen, maar alles blijft op de rails!

Twee kilometer na het verlaten van het station Visé-bas komt de trein tot stilstand met remmenheden die door oververhitting waren gaan smelten. De machinist komt er met de schrik van af. 16-6-'80

7. Waarschijnlijk de enige keer dat een loc van de reeks 54 acte de présence gaf op de L42 en dat buiten medeweten van welke camera dan ook!

Met een trein voor ballast-zifting rijdt hij bij uitzondering na zijn gebruikelijke rit Ronet-Kinkempois dóór naar de eindbestemming Trois-Ponts, omdat er in Kinkempois geen loc meer voorradig was. 6-6-'83

8. De 5407 brengt de laatste Brugse padvinderstrein 18110 van Heer-Agimont terug naar Namen, waar een -verplichte- E-loc het werk overneemt. 30-8-'88

Cijfers - Data - Kilometers

Mamy heeft onderhoudsbeurt A in maart '59 gehad en B in mei '62, maar heeft zijn C nog altijd tegoe! Die had natuurlijk al lang moeten plaatsvinden en intussen maakt het uitsel van zijn buitendienststelling - eerst was het '88, toen '89 - een prognose tot puur koffiedik kijken.

De dieselmotor werd in september '68 vervan-



5. Ongetwijfeld voor het laatst onder de overkapping van het station van Keulen. 26-5-'90



6. De 5407 hier met de pendeltrein Namen-Dinant, vlak voor de stopplaats Houx, twee weken voor de plaatsing van het bovenleidingsweb, 27 mei '85.

7. Een handvol toegewijden steekt Mamy een hart onder de riem

gen na 632.960 km. Sedertdien heeft hij 2.475.000 km in de wielen (peildatum : 31-12-'89) en het eind is nog niet in zicht ! Mamy is nu (bak-) recordhouder met 3.100.000 km sedert zijn indiensttreding. De laatste grote onderhoudsbeurt van de bak vond plaats van maart tot juni '67. Ofschoon in april '82 één van de stuurposten opnieuw in de verf werd gezet, doet het uiterlijk van Mamy denken aan melaatsheid in een gevorderd stadium. Aan de zijkanten is zelfs het oude nummer 204007 weer leesbaar. De laatste grote onderhoudsbeurt van de motor dateert van september '81. Voor de fans van de "Bulldog-made-in-Belgium" volgen hier een paar records:



8. Samen met de 5204 wordt de afdaling verzorgd van de 48911 van Epioux naar Martué op 13 mei '89.





10. Voor het eerst weer op pad na zijn verjongingskuur, 17 mei '90 te Val' St.Lambert.

- oudste dieselmotor: 5403: 1.957.000 km (mtr van 5408)
- oudste reguleur: 5407: 916.000 km (mtr 5407: 1.856.000km)
- oudste compressor: 5307(ex5206): 1.800.000 km, 5401: 1.823.000 km
- oudste hoofdgenerator: 5318 (ex5208): 1.927.000 km, 5204: 2.090.000 km
- oudste hulpgenerator: 5403: 1.085.000 km
- oudste bak: 5407: 3.100.000 km

De 5403 ligt 250.000 km achter op de 07 sinds de laatste revisie. De 5403 was de laatste loc van de reeksen 52-53-54 met zes assen met spaakwielen (tot 1986). Al met al is de 5407 niet beter of slechter dan een ander en hij verricht nog dagelijks trouw zijn lang niet altijd eenvoudige taken met alle onstuimigheid die hem op z'n oude dag nog eigen is.

De 567 C GM motor is zeker één van de beste van die generatie en wanneer ze wat beter onderhouden worden halen deze kloeiende strijdrossen zeker het volgende millennium, met al hun neven Di 3 van de NSB.

Aantal km per jaar - recordmaanden

5407 (zie origineel)

1956:	125.000	08/56:	20.250
1960:	180.000	08/60:	22.300
1966:	130.000	08/65:	19.750
1970:	107.000	07/70:	10.127
1975:	90.000	10/75:	11.120
1980:	88.000	02/80:	9.990
1985:	80.000	02/85:	9.700
1989:	74.000	05/89:	8.400

Hierbij wil ik nogmaals van harte de medewerkers van de stelplaats Ronet bedanken die mij geholpen hebben.

Georgy Lejeune.



9. De kus van de 5407 en de 204004 onder de kalkoven van Namèche.

11. Eén van de laatste keren dat onze vedette zich leende voor een pelgrimage. In de vroege ochtenduren op de terugtocht van Lourdes met 16 rijtuigen aan de haak, tussen Moniat en Neffele, 20 juli '85. Foto's 1, 3, 5 t/m 11 Georgy Lejeune





1. Het imposante viaduct van Born is een van de meest fascinerende kunstwerken van alle lijnen die tijdens de eerste wereldoorlog werden aangelegd. Zonder noemenswaardige schade werd de turbulente periode '40 - '45 overleefd, en zo maakt dit viaduct nog steeds, zij het "spoorloos", deel uit van een van de meest karakteristieke stukken van de historische Vennbahn. Foto: Marc Riguelle

De bewogen geschiedenis van de "Vennbahn"

hoofdstuk 4 : 1914-1940, de eerste aanslag.

De bureau's voor treindienstregeling.

In 1913 creëerde de directie Keulen van de Duitse spoorwegen een nieuwe dienst die als taak kreeg het spoorwegverkeer te coördineren op de belangrijkste lijnen in het gebied tussen de steden Duisburg, Aken, Gerolstein en Koblenz.

Deze dienst omvatte zes bureaus voor treindienstregeling, de voorlopers van het

telefonische systeem voor treindienstregeling dat de Belgische staat na de Eerste Wereldoorlog installeerde.

Het personeel van deze bureaus moest de opvolging van de treinen regelen en de capaciteit van stations en depots coördineren. De bureaus kwamen inderdaad alleen tussenbeide als dat nodig was (en men kan redelijkerwijs wel veronderstellen dat zulks het geval was wanneer militaire treinen moesten worden ingelegd).

De zes bureaus waren telefonisch met elkaar

verbonden, evenals met de dertien afdelingen van de exploitatiedienst. Het bureau Düren controleerde de verbinding Neuss-Düren - Euskirchen-Bonn en de lijn Aken-Keulen tot aan Horrem, waar 't bureau Keulen de zaak overnam.

Dit bureau ontfermde zich ook over de Eifelbahn tot aan Gerolstein, de linkeroever van de Rijn tot aan Koblenz en over de lijn Andernach-Gerolstein. De werkzaamheden van deze bureaus strekten zich dus uit tot aan de poorten van de Vennbahn en dit nieuwe fenomeen zou

2. Sourbrodt in de jaren twintig. Loc van het type 97 (ex. T 14) met een reeks tweemaalrijtuigen. Het houten gebouw is waarschijnlijk het allereerste bouwsel van het station van Sourbrodt. Ansichtkaart uit de collectie van A. Charpentier.



3. Troepenbewegingen rond het station van Sourbrodt in de (begin)jaren dertig; waarschijnlijk vindt hier de bevrijding plaats van de piano uit de foyer van hotel "des Hautes Fagnes"..... Ansichtkaart uit de collectie van W.Reuter.





4. Het viaduct over de Warche werd na de oorlog in de stijl herbouwd die op alle lijnen van de NMBS die door de Ardennen voeren kan worden aangetroffen. Hierdoor ging natuurlijk wel veel van de charme verloren. Gelukkig doet de autoweg die er naderhand werd aangelegd geen afbreuk aan het arcadische karakter van deze plek ! Foto: Marc Riguelle

in de zomer van 1914 zijn nut gaan bewijzen.....

Proloog.

De moord op aartshertog Frans-Ferdinand en zijn echtgenote te Sarajewo op 28 juni 1914 betekende het begin van de Eerste Wereldoorlog. In de eerste dagen van augustus brachten honderden treinen het tweede en derde Duitse leger naar de stations van de Vennbahn en de Eifelbahn. De Elsenborn- kazerne bleek niet voor niets te zijn gebouwd.....

Volgens het von Schlieffen-plan moesten de 70.000 man troepen van de rechtervleugel van het keizerlijke leger de forten van Luik en Namen aanvallen, de enige hindernissen op de marsroute naar Parijs.

Oorlog.

Op 4 augustus werd de Belgische neutraliteit geschonden. De avond tevoren waren er op commando van generaal Leman enige preventieve vernielingen aangebracht, waardoor de tunnels van Hombourg, Nasproné, Trois-Ponts en Stavelot onbruikbaar waren geworden. Bij de laatste was de schade overigens gering. De Duitsers hadden er maar vier dagen voor nodig om hem weer in gebruik te kunnen nemen.

Het taai verzet van de Luikse forten haalde echter de vaart uit de Duitse aanval. Op de

Vennbahn werd de gewone dienstregeling waarschijnlijk tijdelijk opgeheven om - vanaf 2 aug - de troepen en hun bevoorrading vrij baan te kunnen geven. Vervolgens werd het spoorwegnet tot in 1915 uitsluitend voor de oorlogsvoering benut.

Omdat het transport zich van oost naar west bewoog waren de belangrijkste lijnen ten zuiden van lijn 37 de volgende : de nieuwe lijn van Jünkerath naar Stavelot en, verder, Rivage, richting Jemelle en het zuidelijke gedeelte van

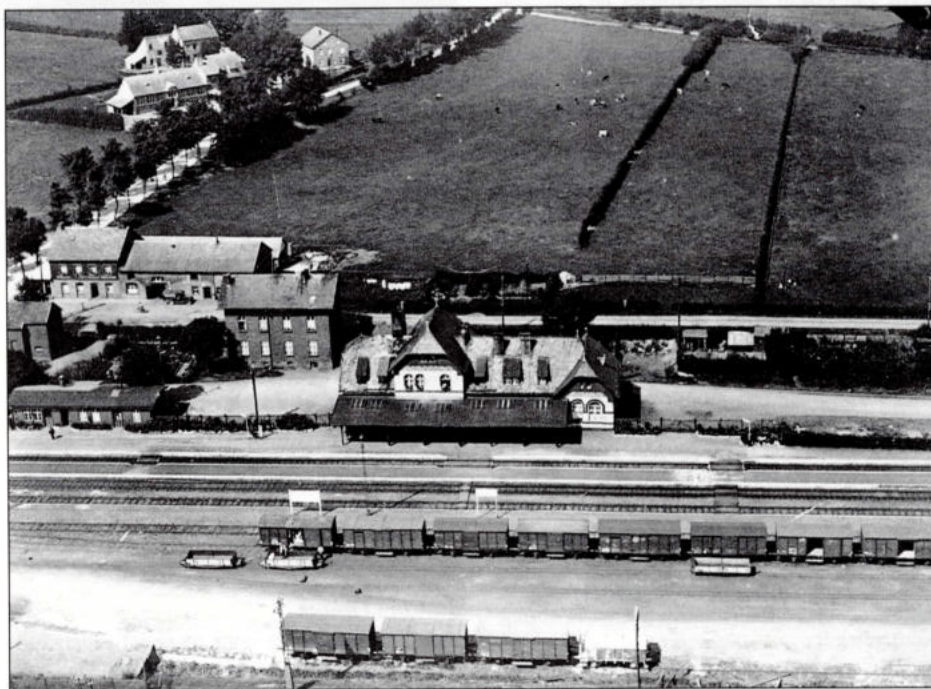
de Vennbahn tot aan Lommersweiler, waar de treinen via Ulflingen naar Gouvy reden richting de streek van Sedan.

Op deze tweede route moest wel drie keer kop worden gemaakt (in de genoemde stations).

Uitbreiding van de infrastructuur.

Toen de invasie tot stilstand was gekomen in de loopgraven, begreep de Duitse generale staf dat de oorlog nog wel even kon duren en werd er derhalve besloten tot een uitbreiding van de

5. Luchtfoto van het station van Sourbrodt genomen op 21 augustus 1935. Het originele stationsgebouw is nog steeds in gebruik. Hier ziet u de overslag van een gesloten wagen naar een stortwagen op het smalspoor van 600 mm., dat het kamp van Elsenborn verbindt met het station. Foto: collectie van M.Demonty.



6. Een nieuwe bestemming voor de 5922 en de 5930; als vaste trein op de Vennbahn, elke zondag tussen Raeren en Bullange. (Juli 1990, gezien tussen Kalterherberg en Sourbrodt.) Foto: Georgy Lejeune

spoorweginstallaties ten westen van St.Vith. Het spoorwegverkeer was daar namelijk zeer intensief en betrof troepentransporten, bevoorradings van het leger te velde, aanvoer van munitie en nieuw wapentuig, repatriëring van gewonden, enz...

Alle lijnen van de Belgische staat in dat deel van de Ardennen waren enkelsporig ofschoon bij de kunstwerken van lijn 42, de laatst aangelegde lijn, al rekening was gehouden met de komst van een tweede spoor. En dat was dus precies waar de bezetter (vanaf januari 1915) voor ging zorgen. Eind mei was het karwei al geklaard.

De lijn Born-Vielsalm.

De enkelsporige lijn Waimes-Trois-Ponts was met z'n twee tunnels, bruggen, viaduct en bochten en geaccidenteerd tracé, een ware flessehals. De legerleiding besloot daarom een nieuwe dubbelsporige lijn op een gunstiger terrein aan te leggen, een project waar de Pruisische spoorwegen in 1893 al onderzoek naar had laten doen.

De werkzaamheden begonnen in april 1915 met de aanleg van het viaduct van Hermanmont (vlakbij Vielsalm) dat in 1916 gereed kwam.

Voor de tien bogen van dit viaduct werd 18.000 kubieke meter ongewapend (destijds normaal) beton gebruikt, een detail dat 25 jaar later nog van belang zou blijken.

Aan het andere uiteinde van de lijn werd er een indrukwekkend viaduct gebouwd over het dal van de Emmels, bij het dorpje Born. Het profiel van het tracé tussen de twee viaducten in was van het gematigde soort : een gemiddeld hellingspromillage van 7 met een kort stuk van 10.

Trois-Ponts-Vielsalm dubbelsporig.

Terwijl ten oosten van Vielsalm het beton hardde, werd de Amellijn tussen deze stad ("la cité des macrales" = de heksenstad) en Trois-Ponts verdubbeld.

Deze klus werd in de loop van 1916 geklaard. Het officiële spoorboekje, dat op 1 oktober 1916 van kracht werd, vermeldt de lijn "Alt-salm (Vielsalm)-Born (Eifel)" alweer onder nummer 55a, met twee tussenstations (te Burtonville en Recht), maar geeft geen dienstregeling van deze lijn, maar alleen de opmerking "Im Bau" !

Wanneer op 1 juni 1917 het volgende spoorboekje in werking treedt (lijn 55a is dan klaar), wordt er nog steeds geen dienstregeling van deze lijn gegeven. Dat zou zo blijven tot 30 juni 1920, want zodra de eerste dubbelsporige verbinding tussen de Vennbahn en het Belgische net klaar was, reden er uitsluitend leger treinen.

De nieuwe lijn werd met lijn 42 verbonden door middel van een grote driehoek, waarvan de noordelijke, dubbelsporige tak voor een verbinding met Trois-Ponts zorgde, zonder dat er kop gemaakt hoefde te worden. De zuidelijke tak, waarvan de spoorbedding op een tweede spoor lijkt berekend, vlijt zich één kilometer voor Vielsalm langs lijn 42. Alles wijst erop dat deze verbinding altijd enkelsporig was omdat het spoor achter Vielsalm pas na de oorlog werd gelegd.

In 1916 was het aantal militaire treinen zo groot



dat de enige retourtrein Trois-Ponts-Malmedy via Stavelot weer werd opgeheven op de eerste mei, op de kop af één jaar nadat hij was ingesteld.

Dit hing samen met de slag om Verdun, die de Duitsers onder leiding van generaal von Falkenhayn op 21 februari begonnen waren maar waarin geen van beide partijen een beslissing kon forceren.

De strijd om Verdun sleepte zich voort tot december en aan de Franse zijde waren er 210 wagons per dag voor nodig om de mondvoorraad voor het geschut aan te voeren. Men mag aannemen dat zulks aan de Duitse zijde wel niet anders geweest zal zijn.

Ook lijn 163 (Gouvy-Bastenaken via Libramont) werd uitsluitend gebruikt voor militaire transporten naar het Argonne-front. In 1915 begon de bezetter eveneens met de verdubbeling van deze lijn.

St.Vith - Gouvy

Tot slot besloten de voor de spoorwegen verantwoordelijke militaire autoriteiten de

verbinding van St.Vith met Libramont te completeren met een nieuwe lijn die de bestaande nadelen van de lijn Lommersweiler-Ulfingen tot de verleden tijd zou doen behoren, te weten : de vele bogen, de steile hellingen die de passage van lange, zware leger treinen belemmerde, de talrijke kunstwerken en de noodzaak van het kop maken in Ulfingen en Gouvy.

Ten zuiden van St.Vith, waar de nieuwe lijn zich bij de Vennbahn voegde en waar er een aftakking kwam zodat treinen uit de richting Lommersweiler direct door konden rijden naar Gouvy zonder St.Vith aan te hoeven doen, kwamen indrukwekkende grondverplaatsingen tot stand ter wille van dit nieuwe infrastructuure project.

Vervolgens wisselden ophogingen en uitgravingen elkaar af tot vlak bij het noorden van het station van Gouvy waar de lijn onder lijn 42 doordook om zo gezamenlijk dit station te bereiken.

Voor de nieuwe lijn werden drie viaducten gebouwd : bij Mailust (over de weg naar



Luxemburg), bij Neundorf (over de Moderbach) en in de buurt van Weisten (over de Mittelbach); overwogen waren er niet, dit in tegenstelling met de lijn Born-Vielsalm, die er één had, namelijk de weg van Trois-Ponts naar Baraque Fraiture.

Christian Ammann, een goede vriend van mij, schreef mij in april 1985 na een excursie langs de Vennbahn: "Het lijkt wel of deze lijn moet meegaan tot het einde der tijden !" Het was hem ook duidelijk geworden waarom de Vennbahn niet verder dan Lommersweiler was verdubbeld: ten zuiden van St.Vith waren de doorgaande lijn naar Prüm en die naar Ulflingen als dubbelspoor gebundeld tot aan

Lommersweiler, waarna elk zijns weegs ging. Maar in de context van "1914-1918" kon het traject Lommersweiler-Pronsfeld moeilijk enkelsporig blijven. Er werd derhalve besloten tot de aanleg van een tweede spoor, maar we

weten niet of die onderneming werd voltooid voor het staken van de vijandelijkheden.

Een van de ingangen van de dubbelsporige tunnel van Bleialf vermeldt het jaartal 1917. In 1920 was het werk in ieder geval geklaard.

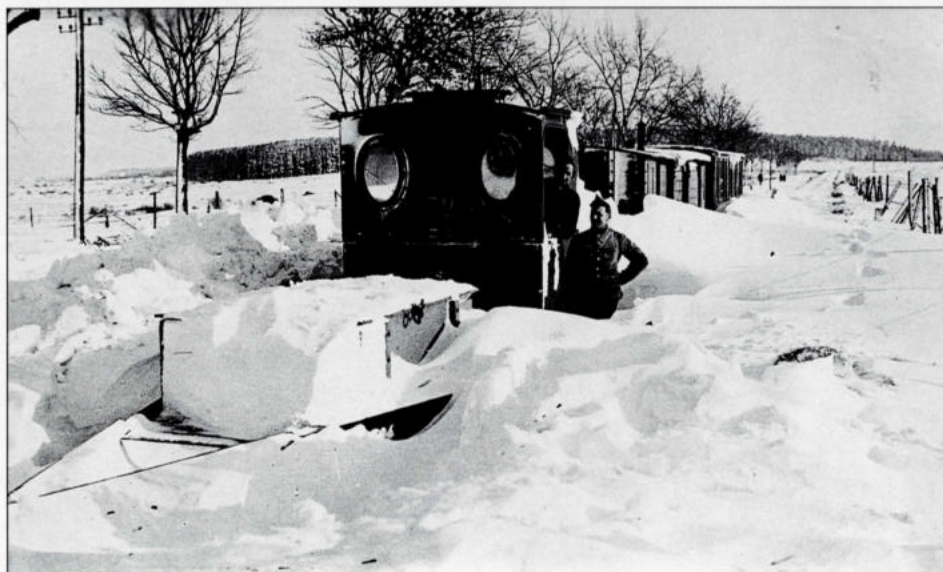
7. Het station van Kalterherberg in de periode tussen de twee oorlogen. Het kleine gebouw dat de naam voert van het station is waarschijnlijk de oude stationshal. Tussen de oude en de nieuwe ontvangstruimte ligt de oude goederenloods, die tot in mei 1940 zeer intensief gebruikt werd. Dicht bij het seinhuisje staat een loc van het type 81 te wachten. Ansichtkaart uit de collectie van J.R.Lejeune.



Grenzbahnhof Kalterherberg



La Roer et la ligne du chemin de fer près de Sourbrodt.



We weten ook niet op welke datum de nieuwe lijn tussen St.Vith en Gouvy in gebruik werd genomen, maar op een kaartje bij het spoorboekje van 1 oktober 1916 staat hij in ieder geval al aangegeven. Toch heeft de feitelijke ingebruikname waarschijnlijk pas in 1918 plaatsgevonden.

Hoe dan ook, uit alles blijkt dat de bezetter zich destijds opmaakte voor een verblijf in België van aanzienlijk langere duur dan de uiteindelijke vier jaar.

Bij de nieuwe lijnen werden de constructie van kunstwerken en de grondverplaatsingen toevertrouwd aan Duitse aannemers, terwijl de

8. Een typische Vennbahn trein uit de jaren twintig komt uit Kalterherberg; type 96 (ex T 12) met Duitse rijtuigen. Achter de loc zien we een postwagen van de DR; België zette de ambulante postdienst op het net van de Oostcantons niet voort. Ansichtkaart uit de collectie van J.L. Anneau

9. Winter 1938. De "kleine Elias" in de rol van sneeuwruimer op het smalspoor van Sourbrodt naar het kamp van Elsenborn.

overige werkzaamheden werden verricht door de afdeling spoorwegen van het leger die daarvoor arbeiders uit de streek wierf en vooral gebruik maakte van met name Russische krijgsgevangenen, zoals sommigen in de streek zich nog zullen herinneren.

De Vennbahn gaat in andere handen over.

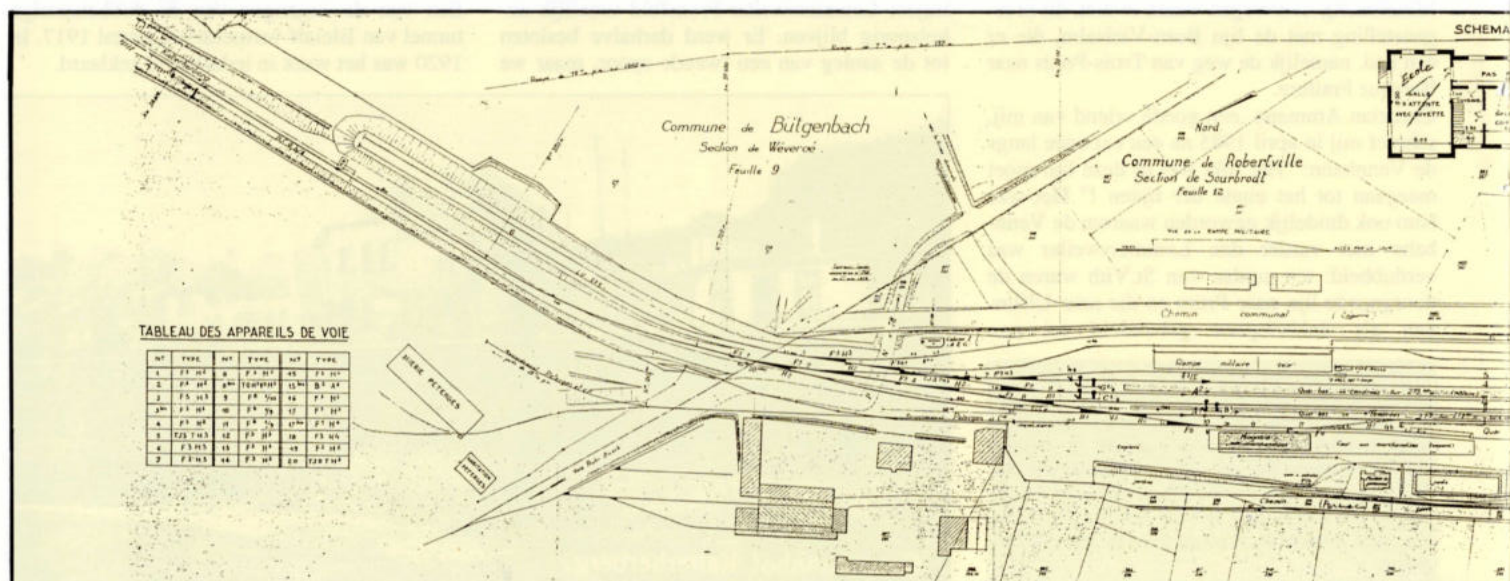
Na de Duitse nederlaag annexeerde België, overeenkomstig de bepalingen van het verdrag van Versailles, de drie Oostkantons. Daarmee werd een groot deel van de Vennbahn bij het Belgische spoorwegnet gevoegd. Deze operatie voltrok zich in verscheidene etappes.

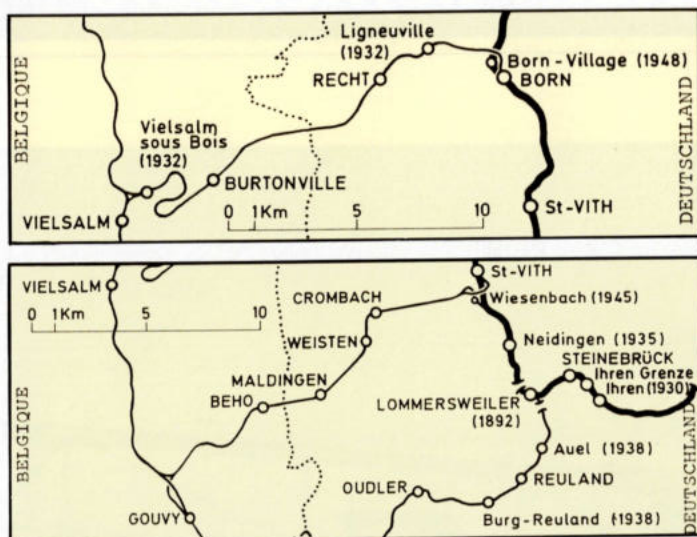
Wanneer we door de betreffende spoorboekjes bladeren, kunnen we concluderen dat treindiensten en nummering van de lijnen tot 8 oktober 1922 sterk aan verandering onderhevig waren. Overeenkomstig deze nu zeer waardevolle bronnen werd op 15 juni 1919, zeventien dagen na de ondertekening van het verdrag van Versailles, het reizigersverkeer tussen Trois-Ponts en Malmédy hersteld.

Een maand later kon men van Malmédy ook weer naar Waimes reizen. Op 1 oktober van datzelfde jaar werd het reizigersverkeer op de Vennbahn in oude glorie - en frequentie - hersteld, de lijn droeg nu echter het nummer 175. De drie retourritten St.Vith-Trois-Vierges en de vier retourritten St.Vith-Aken werden door de Duitse spoorwegen verzorgd.

Op 1 mei 1920 hernam de Belgische overheid de exploitatie van de Vennbahn ten zuiden van Kalterherberg, waarbij het aantal diensten werd uitgebreid. Op dezelfde datum werden ook de verbindingen Malmédy-Losheim en Herbesthal-Raeren hersteld. De twee nieuwe lijnen kregen vanaf 1 juli voor het eerst twee retourritten voor reizigers te verwerken van Vielsalm naar Gouvy via St.Vith en tot slot werd op 1 oktober de verbinding St.Vith-Gerolstein hersteld, waarbij België voor vervoer tot aan Steinbrück zorgde.

10. Plattegrond van het station Sourbrodt. De baaninstallaties van station Sourbrodt in 1961. Het eerste stationsgebouw is verdwenen terwijl de spoorverbindingen Peterges, Dethier en Demonty, net als de draaibrug, nog in bedrijf zijn. Het smalspoor werd als extra documentatie ook op de tekening gezet. NMBS document, collectie van G. Neve.





Bleef over het traject Raeren-Sourbrodt, dat als bijzonderheid had (en heeft) dat het tussen Raeren en Kalterherberg voor een groot gedeelte vlak langs of zelfs over Duits grondgebied loopt. De Belgen wilden zich het volledige traject toeëigenen. De Duitsers weigerden letterlijk en figuurlijk ook maar een duimbreedte toe te geven maar België wist het verdrag van Versailles opengebroken te krijgen en zag zich alsnog de spoorlijn toegewezen worden.

De stukken Duits grondgebied ten westen van de Vennbahn zijn dus evenzovele enclaves, op enkele meters afstand van de "Heimat".

Zo begon België - nog steeds volgens het spoorboekje - op 6 februari 1922 ook het noordelijke gedeelte van de Vennbahn te exploiteren, ofschoon de wijziging in het verdrag van Versailles die de status van de vijf stations van de regio Monschau moest regelen, toen nog niet was ondertekend. Dat gebeurde namelijk eerst op 6 november 1922.

Tot in 1938 verzorgde de T 12 (type 96 in 1925) de reizigersdiensten, afgewisseld door locs van het type 93 (ex T 9³), die in 1933 in St.Vith arriveerden. Ook een zestel T 14's (het latere type 97) heeft meegeholpen om reizigerstreinen te trekken. Deze locs trokken ook speciale treinen, zoals de "radio-treinen", die in de jaren dertig het station van Monschau met hun reizigers overspoelden. Dat waren de voorlopers van de huidige toeristische treinen.

De G8¹, type 81 in 1925, was de koning van de Vennbahn, maar tussen 1931 en '32 vermin-

11. Model of werkelijkheid? Een 55 op de Vennbahn, bij Losheimergraben tussen Büllingen en Losheim. foto: Marc Riguelle.

derde hun aantal in hoog tempo.

In die periode ging het aantal locomotiefdiensten in één jaar tijd van 22 naar 11 ! Het was ook in datzelfde jaar dat de cokestreinen voortaan de Eifelbahn namen. Kort daarop besloten de Belgische spoorwegen vanwege de toenemende dreiging van het nazi-dom om alle spoorlijnen in de oostkantons weer enkelsporig te maken.

Duitse Spoorwegtoebehoren.

Tot dat moment was men waarschijnlijk steeds rechts blijven rijden, zoals dat lang na de wa-



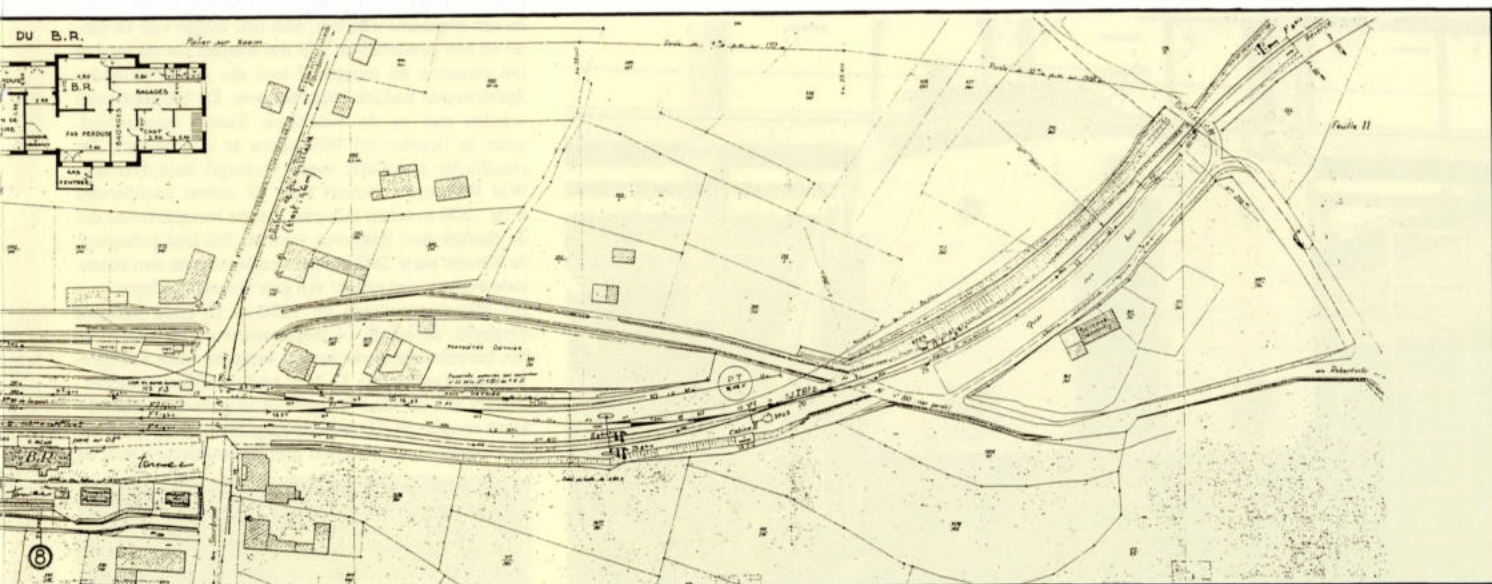
penstilstand van 1918 eveneens het geval was op de lijnen 24 en 42.

België had ermee volstaan om bepaalde Duitse paletten te vervangen door Belgische, om zo de armseinen aan te kunnen passen aan haar eigen voorschriften.

De wissellantaarns waren eveneens snel verdwenen.

Maar voor het overige behield de Vennbahn haar Pruisisch karakter tot in 1944, waarmee we in een volgende periode zijn beland en daarover hoort u de volgende keer meer.

Jean René Lejeune





1. De 1216 van de NS in Rotterdam CS, hier nog met de oude deuren. 26-04-83, foto: J.W.P.Koene.

3. Twee heel bekende MÄRKLIN modellen: de blauwe 1202 MÄRKLIN nr. 3161. en de geel grijze 1205 MÄRKLIN nr. 3055. Foto: H.K. >

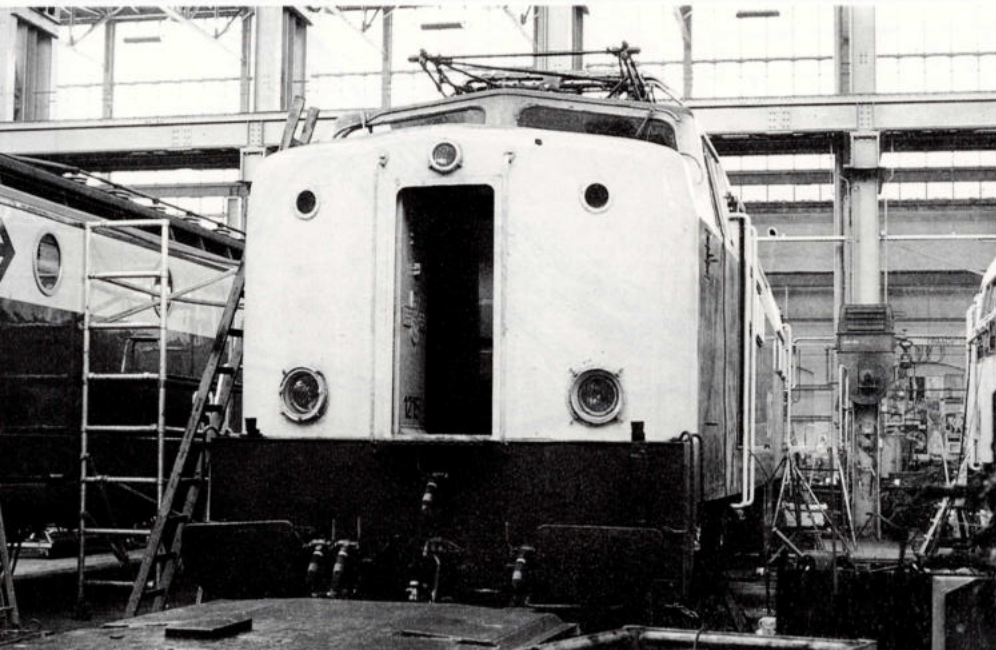
Een Hollandse Yank: de NS1200

Bijna veertig jaar oud zijn ze inmiddels, de elektrische locomotieven van de serie 1200 en ze zijn nog lang niet uitgeteld. Het ontwerp stamt uit het eind

van de jaren veertig en werd gemaakt door de Amerikaanse concerns Baldwin te Philadelphia en Westinghouse te Boston, afgestemd op de eisen die de

NS hadden gesteld. Na de ouderwets ogende 1000-en en de compacte, kleine locomotieven van de serie 1100 introduceerde de NS een totaal nieuw model. Door de hoge en vrij lange neuzen kregen de 1200-en een imposant uiterlijk. Met een lengte van 18 meter en een gewicht van 108 ton werden het de tot dan toe zwaarste en langste E-locs die de Nederlandse Spoorwegen hadden laten bouwen. De locomotieven werden niet in de Verenigde Staten vervaardigd, maar in licentie bij Werkspoor te Amsterdam. De elektrische installatie werd verzorgd door Heemaf. Wat Werkspoor betreft staat de uiterst succesvolle serie 1200 in schril contrast met de locomotieven die de fabriek kort daarvoor voor de NS had gebouwd: de diesels serie 2600; deze verdwenen na een roemloos bestaan van amper vijf jaar al naar de sloper.

Bij aflevering waren de 1200-en in twee kampen verdeeld; de eerste 14 locomotieven, geschilderd in het beruchte turkoois waren bestemd voor reizigerstreinen. De overige 11 locs zouden alleen goederentreinen aan de haak krijgen en kregen de goederenkleur roodbruin. Deze scheiding bleek in de praktijk niet haalbaar. Dit, samen met de problemen met de



4. De 1211 nog in de blauwe versie te Breda. 05-08-'81 foto: H.den Dulk. >

< 2. In de hoofdwerkplaats te Tilburg wordt de 1215 gewijzigd. 01-08-'79, foto: R.van der Kuil, collectie J.W.P.Koene.

De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers









5. Rongenwagen, getrokken door de 1219 op lijn 10 te Dordrecht-Zuid. 04-05-'90 foto: J.W.P.Koene.

<< Poster: IC rijtuigen van de NS bij de 1212 aan de haak te Schiedam Ketmel, 01-10-'85 foto: J.W.P.Koene.

turkooizen verf, leidde in 1954 tot het overschilderen van de hele serie in de nieuwe standaardkleur voor E-locs: Berlijns blauw. Analooog aan de 1000-en kregen de 1200-en zandkleurige sierlijnen, uitlopend in een V-vorm over de neuzen.

Hoewel het uiterlijk van de serie 1200 niet zo drastisch is gewijzigd als bij de serie 1100 zijn er in de loop der tijd toch een aantal opvallende ingrepen verricht. Zo werden aan het begin van de jaren zeventig de in segmenten verdeelde zijroosters vervangen door doorlopende roosters en kregen de locomotieven, te beginnen met loc 1208, de nieuwe huisstijlkleur geel- grijs. De belangrijkste verbouwing vond plaats tussen 1979 en 1983: In de neuzen verdwenen de kleine sluitlichten. De front-en sluitlichten werden nu boven elkaar geplaatst. Behalve de 1216, die de behandeling als eerste onderging, kregen ze ook nieuwe frontdeuren. Ter verbetering van het comfort van de machinist werden de tochtige schuiframen van de cabine vervangen door betere exemplaren en vervielen de ruiten in de cabinedeuren.

Alle 1200-en zijn nog aanwezig bij de NS. Vele ongevallen wisten zij dank zij hun stoere bouw te overleven. Alleen loc 1220 lijkt een ernstige botsing in 1982 bij Rotterdam nooit echt te boven gekomen te zijn. De loc is reeds diverse malen aan de kant gezet vanwege onrustig rijgedrag en is onlangs tijdelijk afgevoerd om als 'plukloc' te kunnen dienen totdat onderdelen, die niet meer voorradig waren, zijn nageemaakt. De overige 24 locomotieven zijn in de meeste gebieden van Nederland aan te treffen met allerlei soorten treinen. In de reizigersdienst zijn ze vooral te

zien op de verbindingen Zandvoort- 0Maastricht en Den Haag CS-Venlo. De vervanging van de serie 1200 is pas tegen het eind van de jaren negentig aan de orde. Dan zullen alle 'oude' E-locs worden opgevolgd door een grote serie eenheidslocomotieven die zoals het zich nu laat aanzien weer uit Frankrijk zal komen.

De Marklin modellen van de serie 1200

Wie een modelspoorbaan bouwt naar Nederlands voorbeeld kan aan de Marklin 1200-en zijn hart ophalen. Het opsommen van alle variaties die Marklin van de NS 1200 heeft geproduceerd zou de ruimte voor dit artikel ver te buiten gaan; tussen 1965 en heden zijn minstens dertien uitvoeringen verschenen onder vier catalogusnummers en met acht verschillende locomotiefnummers. In 1965 bracht Marklin de eerste oplage op de markt onder catalogusnummer 3051. Het betrof hier de blauwe 1219, uiteraard nog in de originele toestand zonder derde frontsein en zonder NS-vignet. Dezelfde uitvoering verscheen enkele jaren later met locnummer 1211 (in een beperkte oplage) en in 1971 met nummer 1223, nu met NS-vignet.

De huisstijlversie werd geïntroduceerd in 1972 met de 1212 (cat.nr.3055), aanvankelijk met gele neusdaken, hetgeen niet volgens de werkelijkheid was. In hetzelfde jaar werden in de gietmal van het model de gedeelde zijroosters vervangen door doorlopende roosters met verticale lamellen. Met deze nieuwe kap is, als bouw pakket, een oplage van de blauwe 1223

verschenen en tevens van de geel-grijze 1212 en 1216. In 1979 kwam de eerste 1200 met extra derde frontsein met locnummer 1205 in de handel. Met de aldus aangepaste mal werd een nieuwe oplage in de blauwe uitvoering geproduceerd (cat.nr.3161) nu als loc 1202. In 1984 tenslotte werd de kap van de 1200 geheel aangepast aan het vernieuwde uiterlijk van het grote voorbeeld. Het nieuwe model kreeg het locnummer 1213 (cat.nr.3168). In 1989 verdween de 1200 uit het Marklin assortiment.

De 1200 van Marklin is een mooi model, zeker als men bedenkt dat de stand der techniek in 1965 nog lang niet op het niveau stond dat we vandaag de dag gewend zijn. De loc komt heel realistisch over, ondanks het feit dat het model iets te kort is. Technisch valt het model op door de eenvoudige, doch doeltreffende constructie waardoor onderhoud geen enkel probleem oplevert. De loc loopt soepel en rustig en beschikt over een aanzienlijke trekkracht.

Ook de twee -rail gelijkspanningsrijders werden niet vergeten; van vrijwel iedere nieuwe variant verscheen tevens een HAMO model.

Samengevat: in de blauwe kleur verschenen de 1202,1211,1219 en 1223. In de huisstijlkleuren de 1205,1212,1213 en 1216. Voor degenen die tijdperkgebonden rijden volgen hier nog de perioden waarbinnen de diverse Marklin 1200-en zijn in te zetten op de modelbaan: de 1211 en 1219 tussen 1954 en 1971, de 1212 en 1223 tussen 1971 en 1977, de 1202 en 1205 tussen 1977 en 1981 en tenslotte de 1213 vanaf 1980 tot heden.

Jan-Willem Koene

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 va-
riantes sur com-
mande*

*Talrijke uitvoe-
ringen op bestel-
ling*

**RAILPARADE VIDEO PRESENTEERT
IN CO-PRODUKTIE MET
SPOORWEG JOURNAAL:**

"De Vennbahn rijdt" nummer: BEN 03001

"NMBS in Luik 1" nummer: BEN 03002



verder ook verkrijgbaar:

"NS in Noord-Holland" nummer: NL 01002

"Trams in Amsterdam" nummer: NL 01003

"NS in Utrecht" nummer: NL 01004

"NS in Gelderland" nummer: BEN 01006

"NS in Zuid-Holland" nummer: BEN 01005 zal binnenkort verschijnen

NL = alleen in het Nederlands ondertiteld
BEN = ondertiteld in Frans, Duits en Nederlands

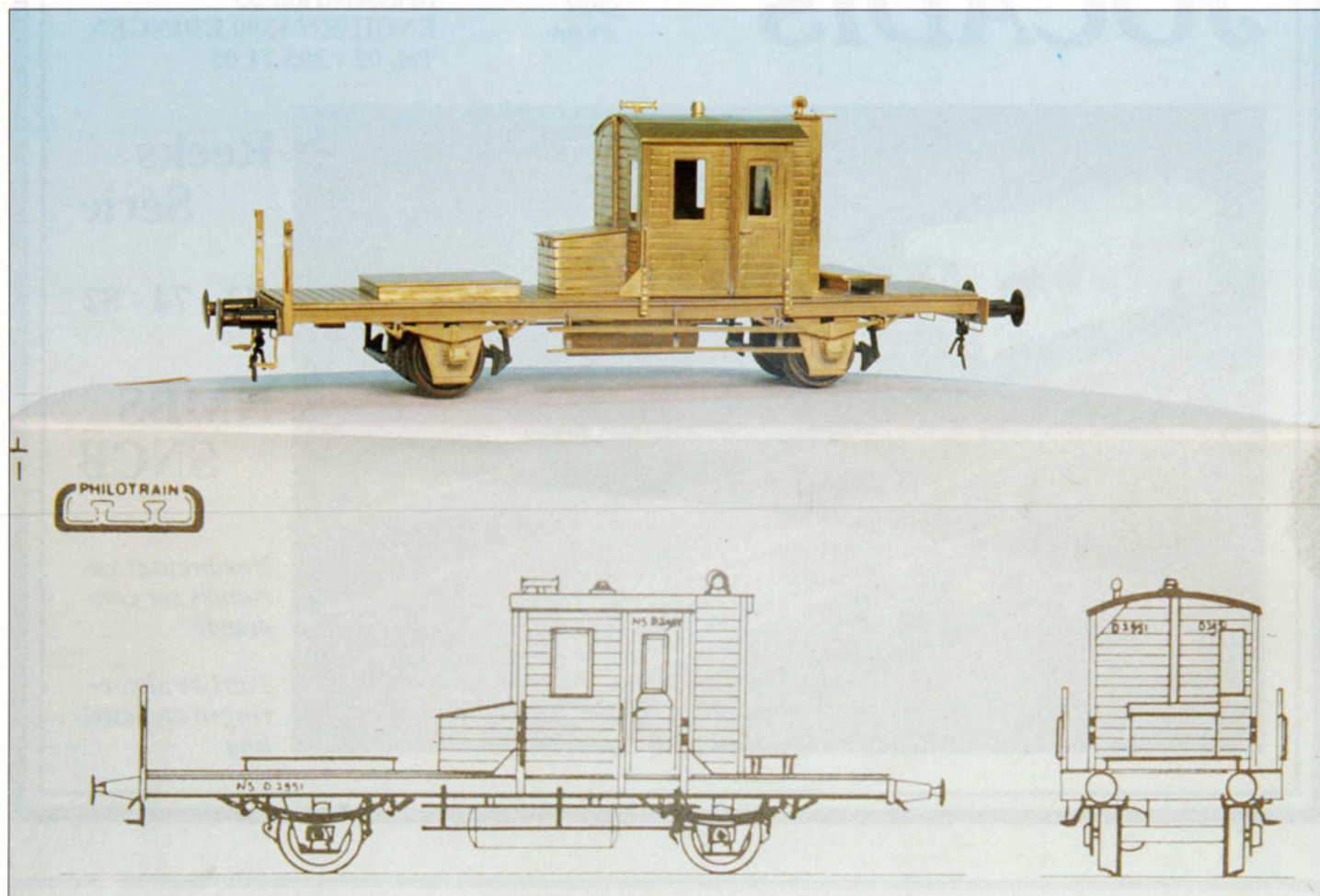
Alle cassettes hebben een speelduur van meer dan 2.30' uur

Alle cassettes in VHS uitvoering kosten Fl. 90 / Bfr. 1750 Andere systemen ook leverbaar, wel graag vermelden bij de bestelling. De Super VHS uitvoering kost Fl. 110 / Bfr. 2140

Let op: Super VHS is NIET afspeelbaar op gewone VHS apparatuur!

Bestelling in Nederland: Railparade video
Postbus 298 1560 AG Krommenie tel: 075-288983

Bestelling in België: Spoorweg Journaal
Aachener Strasse 6 B-4700 Eupen tel: 087-743924



1. Goederentreinbagagewagen Dg 2951 van de NS is een messing HO model van PHILOTRAIN. In dit geval werd de wagon zelf gebouwd van een bouwdoos, en niet kant en klaar gekocht. Wanneer u al huivert bij de gedachte een messing model beet te pakken, zou u deze VAKWERK aflevering eigenlijk niet mogen overslaan!

VAKWERK, AFL. 24: MEESTERLIJK MESSING

Messing is vreselijk mooi en kwetsbaar, maar ook onbetaalbaar duur. Dat is althans de gangbare opvatting. Toch is er helemaal niets engs aan messing en de enige manier om

dat te ontdekken, is door er zelf mee te werken. Een alleszins betaalbare eerste kennismaking is mogelijk in de vorm van een bouwdoos van een wagon.

2. De onderdelen in de doos zijn talrijk, lang niet allemaal direct herkenbaar en vaak ook nog niet precies op maat. Een dergelijke kit is dan ook een modelbouwproject dat de nodige voorbereiding en tijd vraagt. Het aantrekkelijke is echter de relatief lage prijs, en gelukkig is tijd nog geen geld in de hobby.



PHILOTRAIN biedt sommige modellen ook in kit-vorm aan, en het bouwen daarvan is een echte uitdaging. Natuurlijk praten we nu duidelijk over iets heel anders dan een plastic bouwdoosje, maar het eindresultaat is er dan ook naar. De moeilijkste bewerking is zonder twijfel het solderen. Daar zal ik aan de hand van de bouw van PHILOTRAIN kit nr. 30 van NS Dg 2951 (prijs f 145,-) dus extra aandacht aan besteden.

DE NS Dg 2951

De 2951 is een z.g. goederentreinbagagewagen, die gebouwd werd in 1950. Het onderstel is afkomstig van NS 16233, een gesloten wagon uit de serie 16230- 16469 met 15 ton draagvermogen. Als opbouw werd een conducteurs- of dienstverblijf geplaatst, voorzien van een 'retirade' (WC) en een aangebouwde kolenkist. Tegen de retirade en boven de as van het open gedeelte zijn ballastgewichten geplaatst, om de wagon voldoende gewicht en een

juiste belasting te geven. Het gewicht van de licht ogende wagon bedraagt zodoende toch nog 12310 kg. Voor de verlichting werd een gastank van 380 l aangebracht en het remwerk stamt van Kunze Knorr. In het HO model van PHILOTRAIN ontbreekt het interieur van het dienstverblijf, maar verder is het een getrouwe copie van het prototype, inclusief het remwerk en de voor personen-materieel aangepaste lange draagveren van 1600 mm.

EVEN WENNEN

Voor het met goed resultaat bouwen van een kit van dit type, is het noodzakelijk dat u eerst vertrouwd raakt met alle onderdelen. Bestudeer de bijgeleverde tekening(en) net zo lang, tot u precies weet waar alles hoort te zitten. Een foto van het prototype of van een reeds gebouwd model kan een grote hulp zijn, zeker wanneer een stap voor stap beschrijving ontbreekt, zoals in dit geval. Neem de onderdelen stuk voor stuk in de hand, zoek ze



3. Een foto van de werktafel na afloop van het project, geeft een goede indruk van het gebruikte gereedschap en de toegepaste hulpmiddelen. Messing bewerken is niet veel moeilijker dan het bouwen in styreen of hout, maar met name het solderen vraagt wat oefening.

op in de tekening, probeer de pas-sing en berg ze daarna alvast voorgesorteerd weer op, de delen voor het frame b.v. in een apart doosje. Controleer meteen of alles inderdaad aanwezig is en zorg dat u niets kwijtraakt! Ruwe materialen als stukjes draad en profiel moeten nog exact op maat gemaakt worden, en de giet- en etsdelen hebben

meestal nog wat schoonmaakwerk nodig met een vijltje. De 'om te zetten' onderdelen zijn op de buigplaats geëtsd, zodat het buigen makkelijker gaat.

Bekijk goed hoe het een en ander omgezet moet worden, maar doe verder nog niets. Twee keer proberen is meestal genoeg om de delen los te breken, hetgeen later het zui-

ver passend en haaks solderen een stuk moeilijker maakt. Merk ook op dat de geëtsde delen hier en daar scherpe dunne randen hebben. Deels is dit een gevolg van het ets proces, maar op sommige plaatsen is het opzettelijk gebeurd, om de delen onzichtbaar aansluitend te kunnen solderen. Deze randen moeten dus zeker niet weggevijld worden! Laat

ook de pennetjes aan de gietstukken zo lang mogelijk; zij dienen voor de montage.

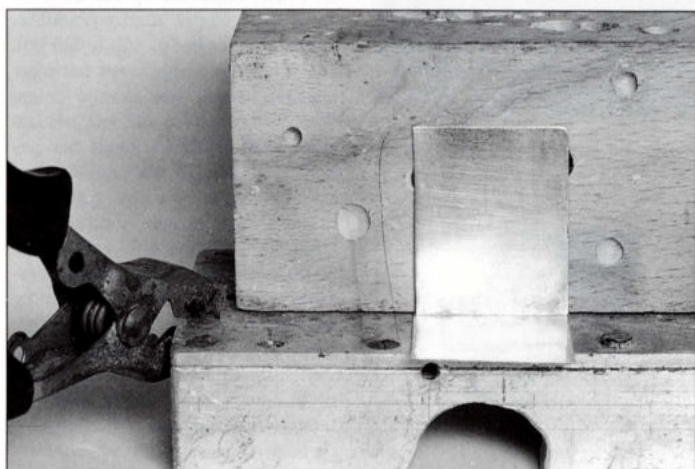
GEREEDSCHAP EN HULPMIDDELEN

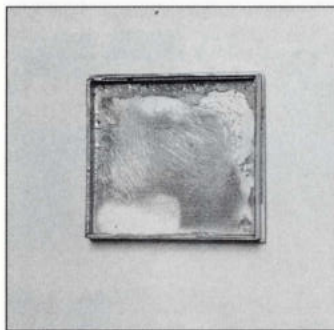
PHILOTRAIN geeft een handig boekje uit met tips voor het bouwen van hun kits en het is zeker de moeite waard om dat zorgvuldig door te

4. Hier wordt met twee stukjes messingplaat geoefend voor het samenvoegen van wanden met een weerstandsoldecrapparaat. Eén wand ligt vlak op de aardeplaat, de tweede wand wordt haaks recht op gehouden tegen een blokje hout. Er zijn flux en kleine stukjes geplet soldeer aangebracht en de kooelelektrode staat klaar.



5. Na het solderen op enkele plaatsen werd gecontroleerd of de wanden nog haaks op elkaar stonden, en daarna werd het soldeer in de gehele verbinding goed doorgevoerd. Na schoonmaken met vloeibaar schuurmiddel onder de kraan is goed zichtbaar hoe weinig tin er maar nodig was.



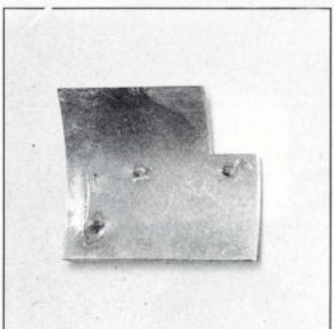


6. Het doosvormige ballastgewicht van de Dg van binnen gezien. Voor de hoekverbindingen werd gewerkt met een soldeerhout, waardoor vrij veel soldeer in de hoeken terechtgekomen is. Het deksel werd gesoldeerd op de voorvertinde wanden, en ook die methode gebruikt meer tin dan eigenlijk nodig is.



7. Bij het solderen van handgrepen is een minimale hoeveelheid soldeer nodig. Wanneer u de foto goed bestudeert, ziet u dat bij één van de oefen-handgrepen twee stukjes soldeer van ca. 0.5 mm² klaarliggen. De andere is al gesoldeerd en een schone, maar stevige verbinding is het resultaat.

8. De gietstukken op het dak werden wat slordiger gesoldeerd, met meer tin en vloeimiddel (flux). Hoewel het soldeer aan de binnenkant van het model zit en straks dus onzichtbaar is, is bij onzorgvuldig werken het gevaar groot dat het tin ook naar zichtbare delen vloeit.



lezen. Ik gebruikte een electronica kniptangetje voor het losknippen van de geëtte onderdelen, een platbektang voor het buigen van draad en een pincet voor het vasthouden van delen tijdens het solderen. Verder naaldvijltjes voor het fijne werk en een setje grotere vijltjes voor het wegnemen van wat meer materiaal. Diverse maten boortjes (oplopend vanaf 0.4 mm) en ruimertjes waren nodig voor het opboren en schoonmaken van de voorgeëtte gaatjes. Een metaal-figuurzaagje werd gebruikt voor het afkorten van de profielen en het verwijderen van de gietstukken van de gietboom.

Een mini-boormachine, met draadborsteltjes, schuur- en slijpschijfjes en freesjes, is eigenlijk onmisbaar bij de bouw van messingmodellen. Veel klusjes kunnen er netter en beduidend sneller mee geklaard worden, dan met de hand. Ook een X-acto mesje nr. 11 kwam goed van pas voor van alles en nog wat, evenals een klein hamertje, een bankschroef, een schuifmaat, een blokhaakje en diverse soorten klemmetjes.

Als werkblad werd multiplex gebruikt en diverse stukjes afvalhout waren zeer nuttig voor o.a. het haaks omzetten van delen en als ondergrond en steuntje bij het solderen. Het solderen zelf is zoals gezegd een verhaal apart, dat hieronder nog volgt.

Met diverse soorten schuur- en polijstpapier werden de onderdelen schoongemaakt en gepolijst en een schuursponsje met vloeibaar schuurmiddel (JIF) werd gebruikt voor het verkrijgen van een satijnmatte afwerking.

SOLDEREN

Denk niet dat u netjes messing modellen kunt solderen, als uw enige ervaring het monteren van een weerstandje op een printplaatje is geweest. Bij de eerste pogingen zult u al snel ontdekken dat u veel te veel soldeer gebruikt, en dat sommige onderdelen zo groot zijn, dat u ze niet met een mogelijkheid warm genoeg kunt stoken. Wat later tijdens de bouw, ongeveer op het moment dat u geen vinger zonder brandblazen meer over heeft, zult u dan ook nog te maken krijgen met het weer loslaten van al gesoldeerde delen, terwijl u andere aan het vastplakken bent. PHILOTRAIN raadt het gebruik van een 75 watt soldeerbout aan, het liefst van het gethermostreerde type, en een vloeibare flux zoals S39. Persoonlijk geef ik de voorkeur aan een weerstandsoldeerapparaat. Voor een beschrijving daarvan verwijs ik naar het uitgebreide artikel in VAKWERK, afl. 6, S.J.19. Een soldeerboutje blijft echter nodig voor het fijnste werk en het voorvertinnen van onderdelen. De twee voornaamste types soldeer-

werk zijn het haaks op elkaar zetten van wanden en het solderen van gietstukken en/of messingdraad in voorgeboorde gaatjes. Oefen deze technieken in ieder geval eerst op wat stukjes afvalmessing, voordat u het model definitief verknoot. Dat is nl. helemaal niet zo moeilijk!!

Twee omgezette wanden soldeert u als volgt. Plaats één wand vlak op de aluminium aardeplaat, of liever op een stukje multiplex, vanwege het veel kleinere warmteverlies. In het laatste geval zult u een aardklem moeten gebruiken. Snij een aantal plakjes soldeer van ongeveer een mm² van een met een hamer geplet stukje soldeer. Breng flux aan in de buignaad, gevolgd door wat flinter-tjes soldeer, ongeveer om de centimeter. Wees ook niet te royaal met flux: overal waar u het smeert zal tin naar toe vloeien. Nu drukt u de soldeerelectrode aan de binnenkant tegen de te solderen naad, en houdt de rechtopstaande wand haaks in positie, b.v. door hem tegen een blokje hout te drukken. Schakel de stroom in, totdat het tin gaat vloeien, en stop dan weer meteen. Controleer of de wanden nog haaks zijn en soldeer een tweede punt. Laat tenslotte het tin in de gehele naad goed doorvloeien. Voeg desnoods wat meer tin toe, of verwijder juist een teveel aan tin, dat op verkeerde plaatsen (in het zicht) terechtgekomen is. Dat gaat het beste door voorzichtig schrapen met een mesje, gevolgd door polijsten met schuurpapier of een vijltje. Poets het deel meteen met JIF onder de kraan. Pas wanneer het goed schoon is, kunt u zien of het soldeerwerk netjes gedaan is. Correcties worden steeds moeilijker, naarmate het model verder gevorderd is!

Bij het verbinden van twee losse wanden kan de kopse kant van één wand ook met de soldeerbout voorvertind worden. Daarbij dreigt echter direct weer het gevaar van teveel tin op de verkeerde plaats.

Steek voor het vastzetten van gietstukken het pennetje door het gaatje, en soldeer altijd van binnenuit. Breng liever geen flux aan direct op de soldeerplaats, vanwege het gevaar van wegvloeien van tin door het gat naar de buitenkant van het model. In plaats daarvan doopt u de flinter-tjes soldeer op de punt van een mes even in flux, en plakt ze vervolgens zo dicht mogelijk bij de te maken verbinding. Bij het verwarmen met de elektrode zult u zien dat het tin heel even opbalt tot een balletje, en vervolgens bliksemsnel in de naden kruipt. Bij het solderen van draad, b.v. voor handgrepen, is de helft van een soldeerflinter-tje al genoeg. Voorwaarde is wel, dat u de gaatjes niet te ruim gemaakt heeft.

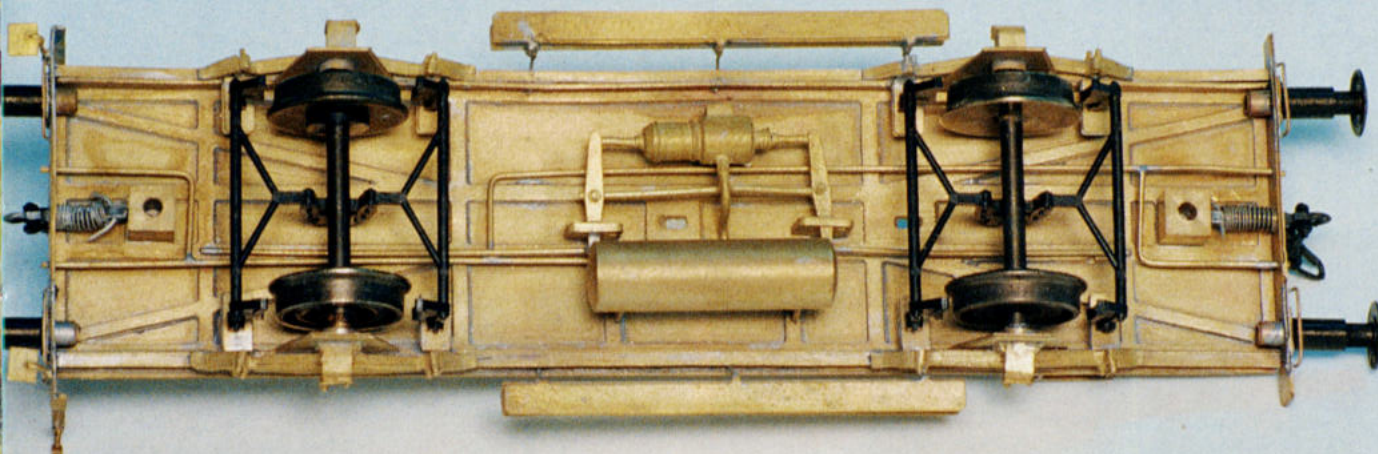
Gietstukken zonder pennetje kunt u voorvertinnen, maar u raadt het al: een flinter-tje soldeer tussen het giet-

stuk en het model werkt veel schoner. Wanneer u netjes werkt, is voor een compleet model meestal minder dan een cm soldeertin nodig! Krokdille klemmetjes zijn een effectief hulpmiddel om de kleine gietstukjes op hun plaats te houden bij het solderen.

DE BOUW VAN DE Dg

Bij de bouw van gecompliceerde modellen is de volgorde van samenvoegen van de delen belangrijk. Sommige delen zullen b.v. later niet meer, of veel moeilijker bereikbaar zijn. Het is verstandig om het soldeerwerk eenvoudig te beginnen, en van groot naar klein te werken. Het doosvormig ballastgewicht was een goede start: weinig problemen met dit recht toe- recht-aan onderdeel. Vervolgens werden alle gaatjes in de wanden van het dienstverblijf eerst opgeboord, voordat het omzetten en solderen van de wanden begon. Het omzetten was eenvoudig, maar moest nauwkeurig gebeuren. Het dienstverblijf met aangebouwde kolenkist hoort nl. exact in de uitsparing op het wagondek te passen. Het dak werd daarom nog los gelaten, zodat later nog kleine correcties mogelijk waren. Wel werden alvast de ventilator en de andere gietstukjes op het dak gemonteerd.

Het omzetten van de zijkanten van het open frame was moeilijker. De geëtte frameplaat werd stevig tussen twee stukjes hardhout geklemd, zodanig dat het om te zetten randje uitstak en de buignaad op de rand van het hout lag. Nu werd met een derde stukje hout en een hamertje de



9. Het frame werd spaarzaam voorvertind en daarna tegen de onderzijde van het wagondek gesoldeerd. Voor het omzetten van de frameranden werden de in de tekst beschreven hulpmiddelen gebruikt. In deze onnatuurlijke stand van de wagon is ook zichtbaar dat de lagerplaten voor de assen iets naar buiten gebogen moesten worden. Alle foto's: Ronald Koppen

rand voorzichtig haaks omgetikt, zonder dat de rest van het frame meeboog en vervormd werd. Het over de twee lange zijden omgezette en voorvertinde frame werd nu aan de onderzijde tegen het wagondek gesoldeerd, precies passend tussen de bufferbalken.

Een klein probleem vormde de wielophanging. De assen van de wielsets bleken nl. net iets te lang, om tussen de lagers te passen. De lagerhouders werden daarom iets schuin naar buiten gebogen. Van de bladveer gietstukken werd zoveel mogelijk materiaal aan de binnenzijde schuin weggevoild. Na het solderen op de lagerhouders zag de wielophanging er daardoor weer netjes recht uit. Een betere oplossing zou het gebruik van kortere assen zijn geweest, maar die had ik niet even snel voorhanden, en PHILOTRAIN kennelijk ook niet.

Wat nu nog restte was het aanbrengen van het remwerk en de kleine details, waardoor het model snel zijn uiteindelijke vorm kreeg. Nog een waarschuwing tot slot: naarmate een model vordert, wordt het steeds kwetsbaarder. Vooral traptreden en

opstapjes lopen de kans zo vaak verbogen te worden, dat ze afbreken. Werk in het laatste stadium van de bouw dus steeds voorzichtiger, en het liefst op een stuk schuimrubber als ondergrond.

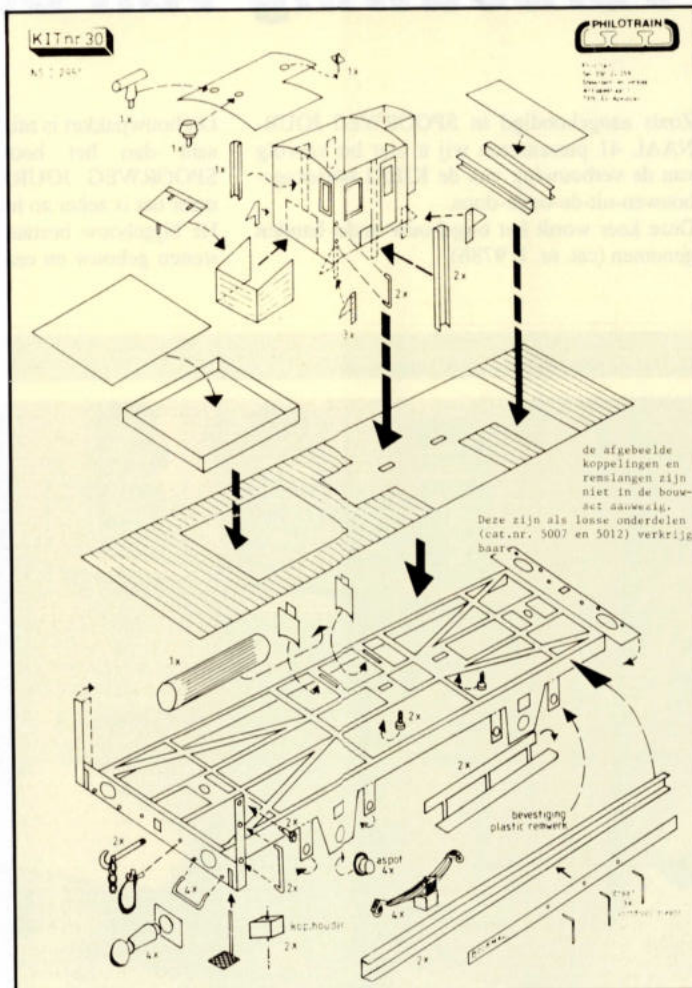
AFWERKING

De afwerking van een messing model is een kwestie van smaak. Sommigen zullen het model het liefst ongeverfd laten, of toch tenminste zolang tot de nieuwigheid eraf is. In dat geval kunt u het model met blanke lak spuiten, nadat het uitvoerig gepoetst is om de fluxresten te verwijderen en een satijn finish te verkrijgen. Of ook met goudkleurige verf, waardoor alle soldeerspoortjes onzichtbaar worden en het model er professioneel gaat uitzien. Geen HUMBROL of REVELL gebruiken, want daarvan is het pigment te grof!

Een andere mogelijkheid is het (laten) spuiten van het model in de correcte kleuren bruin of groen. Ik kan u daarover geen precieze informatie verschaffen, maar PHILOTRAIN daarentegen des te beter. Een laatste mogelijkheid is, en ik durf het bijna niet te zeggen, het weatheren van de wagon. Naar mijn smaak is dat de enig juiste afwerking, maar ik gun u van harte uw eigen opvatting.

Ger Moes

Figuur 1. De bouwbeschrijving van de kit bestaat uit twee 'exploded view' tekeningen. Strikt genomen is dat voldoende, maar het is verstandig wat meer informatie te verzamelen, vóór u aan de bouw begint. PHILOTRAIN levert ook onderdelen voor het superdetaileren, zoals schroefkoppelingen en renkranen, en verf en opschriften voor het afwerken van het model.





1. Ook de bijgebouwen zijn klaar. Let op het patine van de muren.

Verbouwing van een KIBRI-fabriek, 3.

Zoals aangekondigd in SPOORWEG JOURNAAL 41 presenteren wij u hier het vervolg van de verbouwing van de KIBRI fabrieksgebouwen-uit-de-oude-doo's.

Deze keer wordt het bijgebouw onder handen genomen (cat. nr. B 9786).

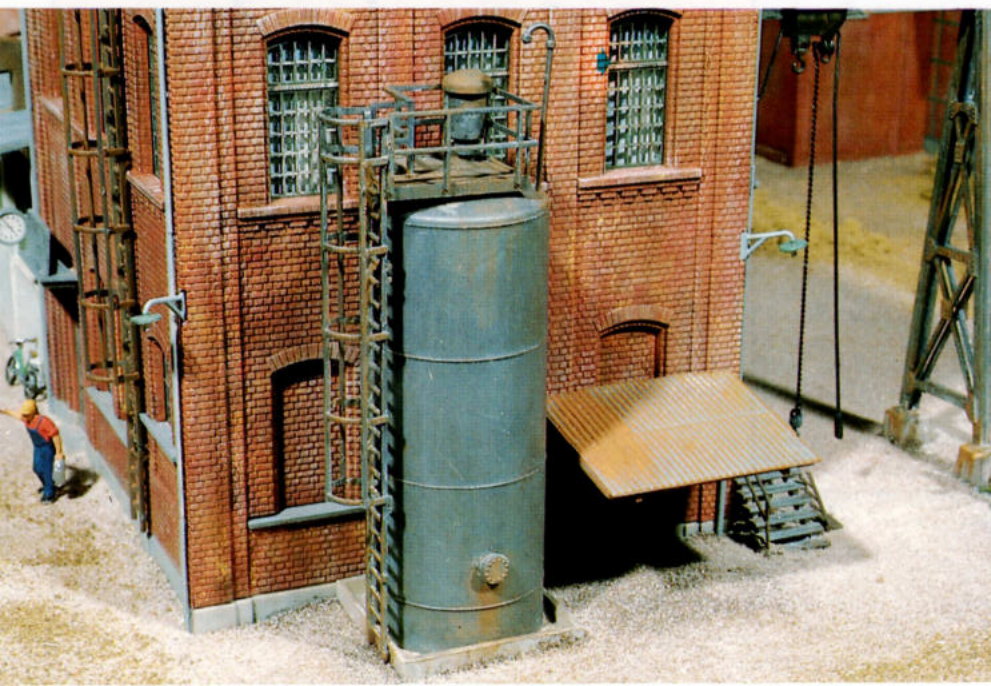
Dit bouwpakket is misschien iets minder important dan het hoofdegebouw dat we in SPOORWEG JOURNAAL 40 behandelden, maar het is zeker zo interessant.

He bijgebouw bestaat uit een vierkanten bakstenen gebouw en een daartegen aan geplaatst

betonnen gebouw met ramen.

De verbouwing zal voornamelijk bestaan uit het overhevelen van 't zinken dak van het bakstenen naar het betonnen gebouw en uit het vervaardigen van een nieuw dak- met twee schuine kanten en dakpannen- voor het gedeel-

2. Ook de voorraadtank werd gepatineerd.



3. Het betonnen gebouw van dichtbij.





4. Een doorgang tussen twee gebouwen doet het altijd goed.



5. Ook het laadperron werd gepatineerd. Dakgoten en regenpijpen werden niet vergeten, in tegenstelling tot het openmaken van de luchtkoker.....

te dat daardoor dakloos dreigt te worden. Om deze operatie tot een goed einde te brengen dienen wij het volgende binnen handbereik te hebben:

- 1 plaat Kibri bakstenen HO (cat. nr. 4122)
- twee dakplaten van bekende merken, b.v. Kibri, MKD of Vollmer.
- Dakgoten en regenpijpen MKD (450)
- Bristol of Arche papier voor de dakgoten.
- Vloeibare lijm voor plastic bouwpakketten, Faller, Kibri, Pola of Vollmer.
- transparante contactlijm (Pattex, Uhu) voor

het lijmen van het karton, aluminiumfolie, bristol en dakgoten op karton.

- Sneldrogende houtlijm (Uhu, Rectavit)
- Verf voor plastic bouwpakketten (b.v. Humbrol nrs.31, 62, 70, 73, 82, 99, en 128 en eventueel ook wit).
- Acryl verf of synthetische verf (Flash, De-beo, Mkd) : wit, zwart, en een natuurlijke schaduw kleur.
- De gebruikelijke uitrusting voor het snijden, knippen, verven etc.

Metamorphoses

Het betonnen gebouw

Zoals gezegd gaan we dit gebouw bedekken met het dak van zijn buurman (nr. W 337). Daartoe moet het wel een vermageringskuur ondergaan. Snijdt er aan de kant van het onderstuk van de schoorsteen 7 mm af en aan de andere kant 4.5 mm. De metalen structuur in de twee ruiten W335 wordt geaccentueerd door een laagje Humbrol verf. Past u er wel voor op

6. Met een zadeldak ziet het bakstenen gebouw er heel anders uit.

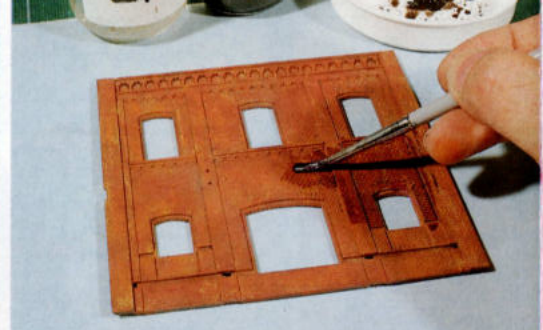




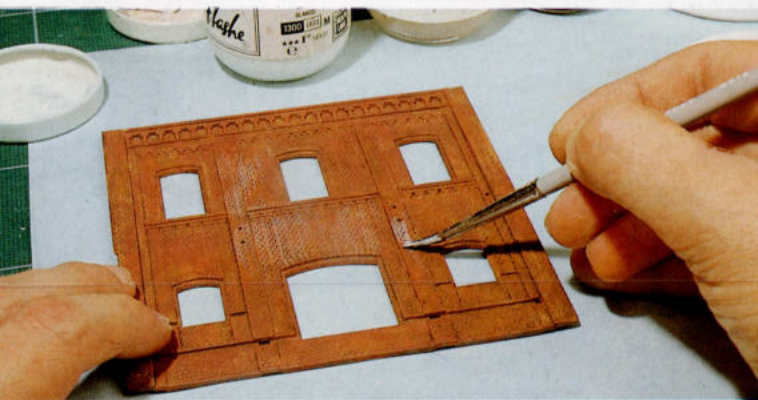
7. De bovengevelmuren zijn geplaatst.



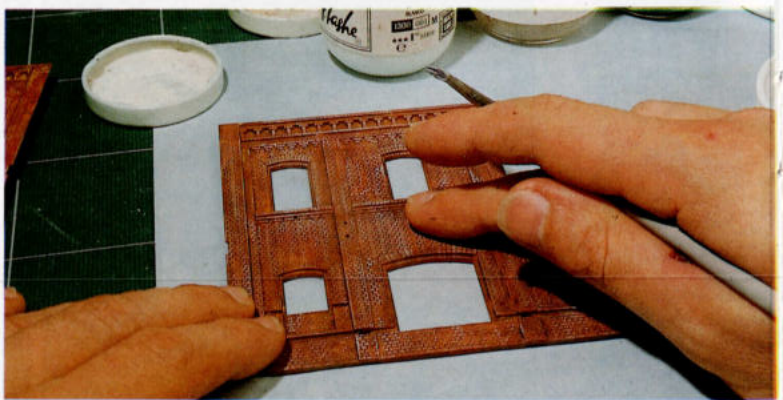
8. De dakafgrenzingen zijn van tekenpapier, 63 mm lang en 3 mm breed. In het dak is een uitsparing gemaakt voor de trap.



9. Een eerste laag natuurlijke amber moet het effect van luchtverontreiniging weergeven.



10. Het aanbrengen van de bijna droge witte verf op de muur...



11. ...die daarna met de vingers wordt uitgesmeerd.

dat de verf niet op de ruiten terecht komt. Plaats vervolgens de onderdelen W342, 343, 393, 346 en 47 op het dak (zie handleiding), maar plaats de schoorsteen W314/378 niet. Zowel de glaskoepels als de ruiten, onder de nummers W319, 320, 333, 334 moeten nauwkeurig geschilderd worden. Zoals u op een paar van de foto's kunt zien verdient het aanbeveling om sommige onderdelen apart aan elkaar te voegen en te verven.

Het bakstenen gebouw

Precies zoals bij het grote fabrieksgebouw (zie SPOORWEG JOURNAAL 40) moet u de bovenste stukken van de vier hoekpilaren verwijderen.

Houdt u vervolgens aan de handleiding. Wel komt er uiteraard een nieuw dak op en wel een zadeldak met dakpannen.

Daartoe weer eerst twee bovengevelmuren (zie opnieuw SPOORWEG JOURNAAL 40) van 103 bij 25 mm. uit een plaatje bakstenen van Kibri vervaardigen en die op de muren bevestigen (zie ook de foto's).

Het zadeldak kunt u op een van de volgende manieren maken:

- ofwel u koopt het in de winkel (u mist dan wel de imitatie dakpannen)
- ofwel u maakt het zelf. Knip in dat geval uit

een stuk twee lagig karton twee stukken van 125 bij 60 mm. Zoals gebruikelijk nemen we het dak van de Jouef-hal als uitgangspunt. Leg er dakplaten op.

Afwerking

Het bakstenen gebouw.

Voor de muren van dit gebouw imiteren we weer de Veaugirard - baksteen (zie ook SJ 40). We begonnen met een Humbrol-verf voor bouwpakketten.

Om het juiste effect te bereiken moet u de verf zonder enige regelmaat aanbrengen. Begin met het penseel geel nr. 99 op ongeveer de helft van het oppervlak aan te brengen, daarna oranje nr. 73 en, om het tegen elkaar af steken van de vorige twee kleuren op te heffen, als laatste het rood nr.73.

De drie kleuren moeten in elkaar overvloeien. Niet te veel verf gebruiken!

Het patineren van de muren gebeurt door middel van het in water oplossen van acryl - of synthetische verf.

Meng een natuurlijke kleur amber met veel water en breng dit aan over het gehele oppervlak. U kunt daarna de föhn erop zetten om het sterk verdunde mengsel sneller op te laten drogen. Breng vervolgens hier en daar een heel klein

beetje, vrijwel onverdund wit aan om de verwerking van de bakstenen te imiteren. Verdoezel met uw vingers de al te markante sporen die de haren van het penseel eventueel hebben achtergelaten.

Een laatste laagje natuurlijk amber zorgt ervoor dat de muur overal even oud lijkt.

Plaats nu de ramen die u van te voren met vrijwel droge acryl verf wit heeft gemaakt om ze er zo oud mogelijk uit te laten zien. Voeg vervolgens de vier muren aaneen, inclusief de accessoires (de dekstukken van de vensters, het perron met de trappen, de hijskraan, de diverse afdakken, ladder etc.), plaats alles op het onderstuk en zet de tank op z'n plaats.

Voor de afwerking van het dak kunt u weer kiezen uit twee mogelijkheden:

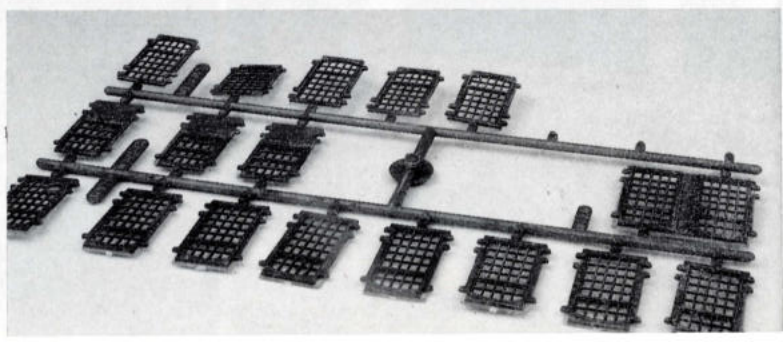
- Als u een dak in de winkel heeft gekocht brengt u daar een sterk verdunde laag grijs nr. 67 op aan (over het gehele oppervlak), laat het een paar minuten drogen en verwijder vervolgens met een doek de overtollige verf. Er moet alleen verf in de voegen achterblijven. De oplossing (White Spirit) zal het plastic vanzelf een mat aanzien geven.

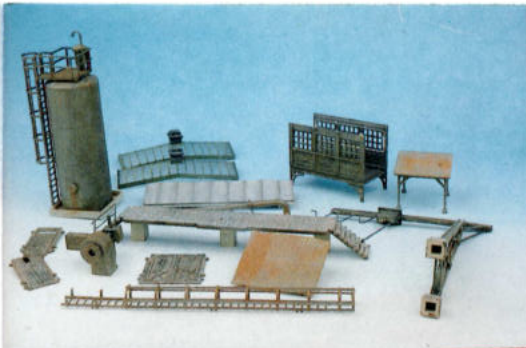
- Als u het dak zelf van karton en aluminium heeft gemaakt brengt u daar een laag van een mengsel van Humbrol 70 en 62 op aan. Als deze laag droog is vervolgt u de behandeling

12. Een laatste laag sterk verdunde amber en de "beneluxage" is geslaagd!



13. De ramen zijn al groen geschilderd en gepatineerd met vrijwel droog wit.





14. De accessoires worden voor de plaatsing in de verf gezet.

17. En zo ziet het betonnen gebouw er uit wanneer het klaar is. >

met een laag sterk verdunde acrylverf (amber of grijs) op dezelfde manier waarop u tevoren het complete dak hebt behandeld. In beide gevallen kunt u de verwerking van de dakpannen weergeven met verspreid aangebrachte witte toetsen. Net als bij de muren kunt u met uw vingers vlak voor het drogen de werking van het wit iets verzachten.

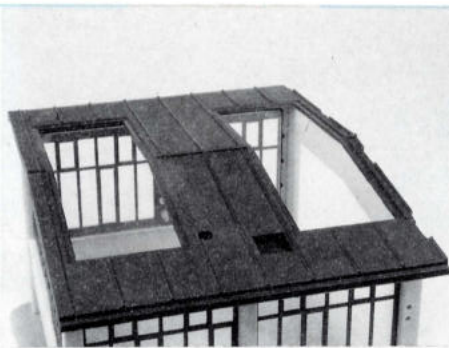
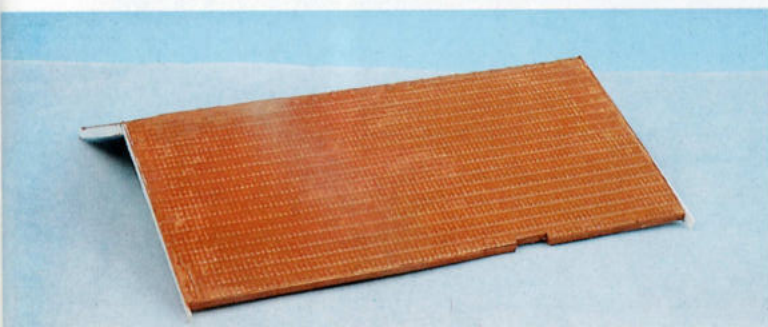
Het kleine betonnen gebouw.

Het dak moet van zink lijken. Daarvoor brengen we een laag grijs Humbrol 128 aan. Een begin van patine bereiken we door het aanbrengen van sterk verdunde zwarte acryl. Weer met 'n doek behandelen zodat er alleen zwart overblijft in de hoeken. Het patine wordt vervolledigd door het met 'n penseel aanbrengen van bijna droge witte acrylverf, die u met uw vingers parallel aan de voegen uitsmeert. Voor het patine van de muren : Humbrol donkergrijs nr. 67. Net als bij de rest van het gebouwencomplex kan wat verspreid wit uitstekend dienen voor een verweerd uiterlijk.

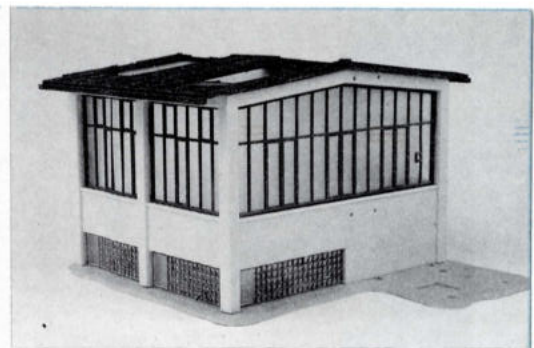


20. Het dak is al bedekt met een mengsel van Humbrol 70 en 62. >

21. Alleen dakgoten en regenpijpen moeten nog opnieuw behandeld worden.



15. Het dak van het betonnen gebouw, waar de uitsparingen voor de balken van het aangrenzende gebouw al zijn aangebracht.



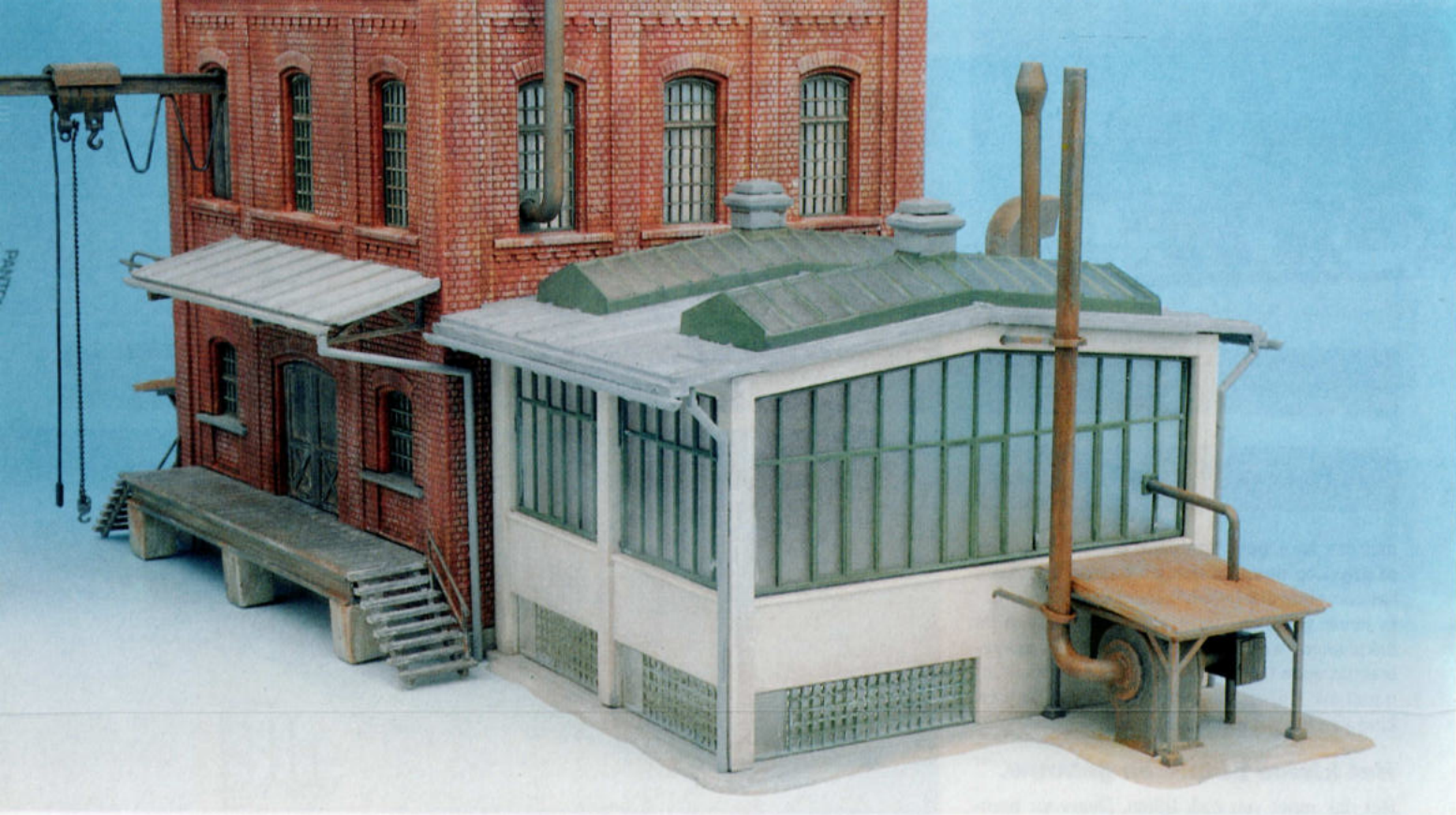
16. Let op het belang van de ramen in dit gebouw. Het ontbreekt binnen in ieder geval niet aan daglicht.



19. Het gebouw staat al en de bijkomende onderdelen hebben ook hun plaats gevonden. >

< 18. Eén van de muren is al gepatineerd en ook de ramen zijn al geplaatst.





22. De twee gebouwen vormen samen een fraai geheel.

Maak het gebouw af met de plaatsing van de accessoires (de buizen, afdakjes etc.); de dakgoten, de regenpijpen (Mkd) en de verlichting

op de hoeken van het bakstenen gebouw moet u eerst verven.

Nu hoeven de twee gebouwen alleen nog tegen

elkaar aan gezet te worden.

Jean-Pierre Laurent.

23. De bijgebouwen aan de achterzijde. Alle foto's : Jean-Pierre Laurent.



PECO

Het fantastische rail systeem uit Engeland

SOMMER- FELDT

De specialist van bovenleidingen en
pantografen
Met onder andere NMBS bovenleiding in zijn
programma

UHLEN- BROCK

De elektronica specialist
Met het kleinste relais voor wisselstroom
locomotieven

S.A. ET. VAN DER PERRE N.V

KEIENBERGLAAN 28 / B1850 GRIMBERGEN.

LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW

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

hobby 2000
MARKLIN-ROCO



DE „SPOORZOEKER”

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

In- en verkoop. Inruil. Reparatie. Restauratie en Ombouw van nieuwe en gebruikte
modelspoortreinen. Gespecialiseerd in :
woe 13-18uur Smalspoor - HOe, HOm en Oe. (o.a. Egger-Bahn, Bemo, Liliput,
vrij 13-21uur Dundas)
Digitaal-inbouw en ombouw naar MÄRKLIN-systeem
Onderdelen van veel merken treinen en autobanen. Postver-
zending!



G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

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

SYSTEME LAUER

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

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

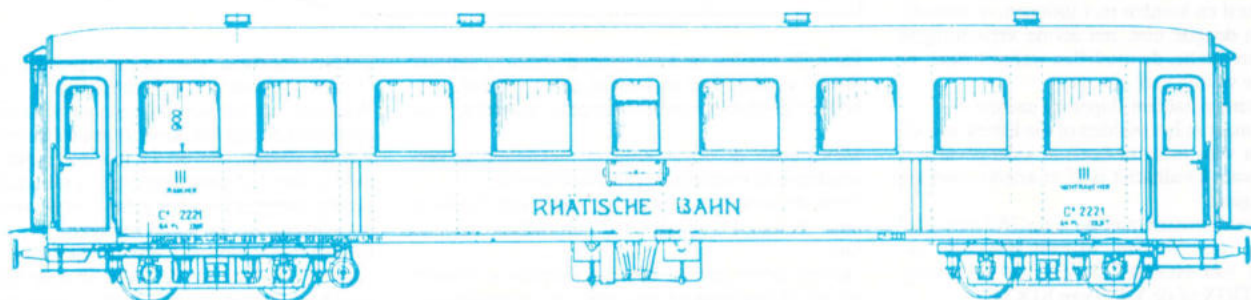
Vraag voor deze en andere **LAUER** produkten uw winkelier naar de nieuwe
LAUER catalogus 1990 / 91

Vertegenwoordigd voor Benelux:

HAG Modeltreinen Swiss Made, SES seintableau en modelspoorelectronica, LAUER modelspoorelectronica,
George Brockmann replicaonderdelen, Symoba kortkoppelmechaniek, AKU en RUCC Modelgoederenwa-
gens, Mikado verzamellijsten, Mader tunnelbovenleiding, LUX Modelbaan toebehoren.

n.v. TELEHOIST-HUMBLET s.a.

Duffelsesteenweg 94 2550 B-Kontich Tel (03) 4573550/4570785 / Telex 35354-telhum



Binnenkort leverbaar van DEKOPEL wagens van de Rhätische Bahn in een exclusieve uitvoering en
zeer acceptabel geprijsd; Bfr. 1690,- en Fl.94,-

De specialist van exclusieve messingmodellen

METROP-FULGUREX-PANIER-LEMACO-FERROSUISSE-SMF-BAVARIA

Talrijke accessoires in messing / WEINERT seinen / Compleet programma van FERRO SUISSE, SOPA en
DEKOPEL / In ons verkoopprogramma vindt u ook: BEMO, WOODLAND, SILHOUETTE, HERPA en WILAND.
Neem contact op met ons (alleen volgens afspraak) en kom eens langs. Profileer van onze gunstige
prijzen. Levering over de hele wereld.

Mittelheim; een modelbaan in N.

Laten we wel wezen: modelbouwers zijn er rotsvast van overtuigd dat zonder hen de detailhandelaar bij wie ze hun materialen betrekken de poort meteen wel kan sluiten.

Mooi niet dus ! In werkelijkheid wordt een groot deel van de omzet bepaald door mensen die af en toe graag met treintjes spelen en die, wanneer het herfst wordt, hun kostbare schatten weer eens uit de dozen halen en net zo lang tekenen, plannen, kopen, op-, ver- en ombouwen tot er met kerstmis een baan in de huiskamer ligt die wéér een stuk groter is dan het jaar ervoor.

En moeder de vrouw zich ondertussen maar afvragen wanneer het hele handeltje weer terug richting zolder gaat !

Door deze werkelijkheid zal ook de Nürnbergse firma ARNOLD zich in gedachten hebben laten leiden toen men daar nu al weer bijna 30 jaar geleden besloot om het eerste spoor en de eerste Ur-V200 in schaal N het daglicht te laten aanschouwen.

En het waren niet alleen de HO concurrenten die destijds een meewarige glimlach niet konden onderdrukken.

Ook van de modelbouwers kreeg het "je-ziet-toch-nauwelijks- wat"-spoor wegens gebrek aan natuurgetrouwheid van de nabootsing geen crediet.

Met deze kritiek zouden trouwens destijds ook modelbouwers bij sommige HO fabrikanten aan het juiste adres zijn geweest.

Ondertussen is N "groot" geworden en ook andere fabrikanten hebben zich op deze spoorbreedte gestort en naast deze concurrentie deed de toenemende vraag de rest.

Een toenemend aantal modelbouwers ontdekte N als goed alternatief bij gebrek aan ruimte. En ook verenigingen bekeerden zich en eveneens - aarzelend - de vaktijdschriften.

Met de stijgende verkoopcijfers nam natuurlijk ook de kritiek toe, in het bijzonder op het rollend materieel: de motoren waren te robuust, de locs reden te hard en konden niet uitlopen, de stroomoverdracht deugde niet, net als de verhoudingen van de reproductie, de modellen waren te duur, er waren er te weinig van, etc. etc...

De producenten hadden slapeloze nachten !

Ik laat nu maar in het midden of die kritiek wel altijd terecht was, maar ze heeft in ieder geval wel gewerkt, want kwalitatief is N er zonder meer op vooruit gegaan.

Wie kent ondertussen niet de serie 18.5 van ARNOLD of de 39 van FLEISCHMANN, de Rheingold van HOBBYTRAIN, de Glaskasten van MINITRIX of de V200 van ROCO ?

Dat zijn maar een paar voorbeelden, want de lijst zou naar believen kunnen worden uitgebreid en dan hebben we het nog niet eens over wat de fabrikanten van toebehoren vandaag de dag allemaal in schaal N leveren.

Jammer genoeg weten we niet hoe groot het percentage N-banen is op het totaal aantal modelbanen, maar een onderzoek in die richting uit 1988 leverde het getal 21.4 % op.

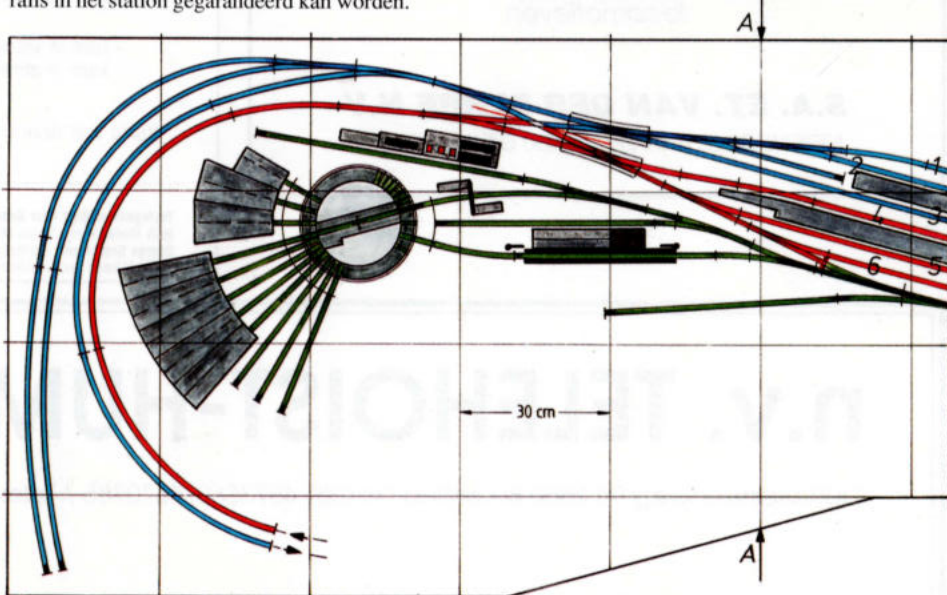
Het cijfer achter de komma zullen we maar niet al te serieus nemen, want mij hebben ze bevoorbeeld niets gevraagd, terwijl ik een grote fan van N ben, wat moge blijken uit het relaas over mijn modelbaan "Mittelheim".

Het modelbouwcomplex Mittelheim is opgezet voor schaal N en is L-vormig, het formaat is drie

bij drie meter aan de buitenste randen (in HO zou dat 5.20 bij 5.20 meter zijn), en bestaat uit twee modules. De modulebouw, in één geheel neergezet of bestaande uit verscheidene gedeeltes, is gebaseerd op het gebruik van flexibele rails en 15 graden wissels met 430 mm. radius. Bij het gebruik van 15 graden wissels met 362 mm. radius kan men een klein beetje plaats besparen.

Als alternatief heb ik een module met 8 graden en 9.5 graden wissels en met gebogen wissels en tegenbogenwissels gepland. (zie de kleine tekening). Als men de tekeningen vergelijkt ziet men de harmonie bij de alternatieve uitvoering met z'n slanke wissels en z'n tegenbogenwissels.

Men moet goed op een detail letten, en dat is dat de baan bij deze mogelijkheid met 20 cm. verlengd moet worden zodat de nuttige lengte van de rails in het station gegarandeerd kan worden.



De rails worden op kurk gelegd zodat ze minder lawaai veroorzaken en worden geballasteerd. ARNOLD heeft hier een heel simpele oplossing voor !

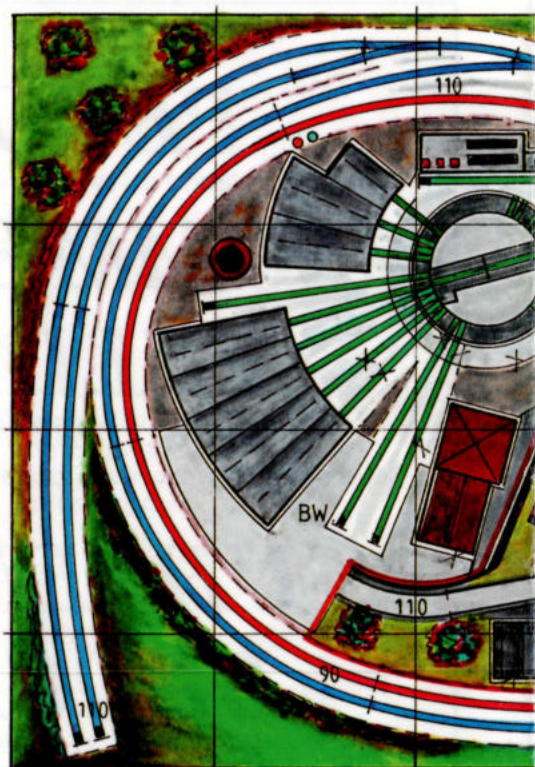
Men plaatst de bogen enigszins gekanteld in verband met de middelpuntvliedende kracht.

Voor de sporen is gebruik gemaakt van flexibele rails en van 15 wissels met een radius van 430 mm.

Op het eerste gezicht lijkt het railplan te bestaan uit een dubbelsporige ring met een doorrijstation. Maar ook hier is het de schijn die bedriegt. De verbindingen met het "onderaardse" schaduwstation zijn nl. zo aangelegd dat over wissel 37 zowel doorgaand verkeer als tegenstroomverkeer kan worden gestuurd.

Het zessporige schaduwstation heeft een eigen stroomkring, (SK 3 = bruin) en heeft automatische schakeling, en is voorzien van een spoorbezettingmelder.

Het opstelstation/uitwijkstation is het eigenlijke hoofdstation. Hier wordt de gewenste richting en de volgorde van de treinen vastgesteld. Het rood gearceerde gedeelte in de tekening stelt het uitneembare stuk landschap voor, door verwijdering waarvan de volledige wisselstraat van het schaduwstation altijd toegankelijk is.

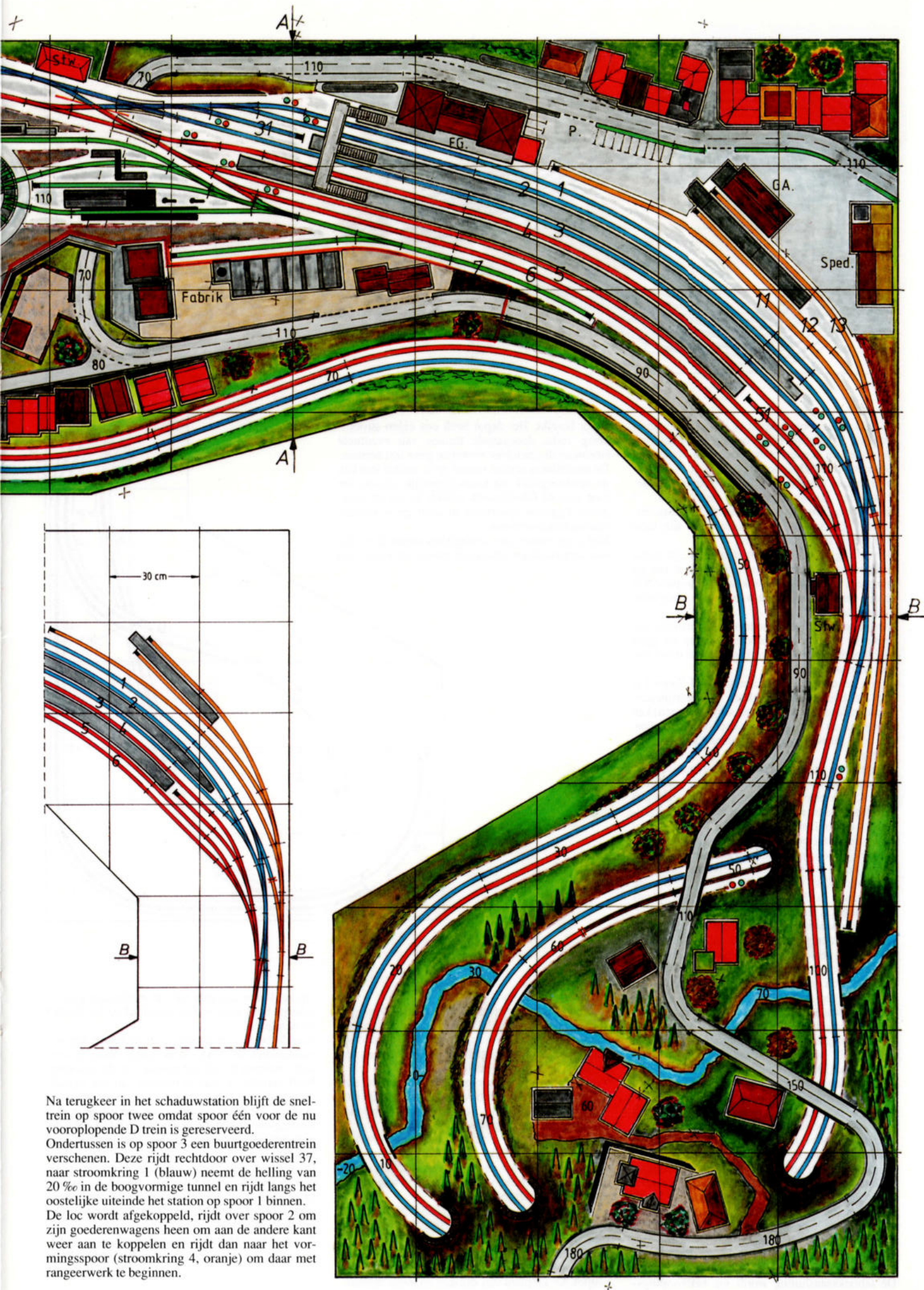


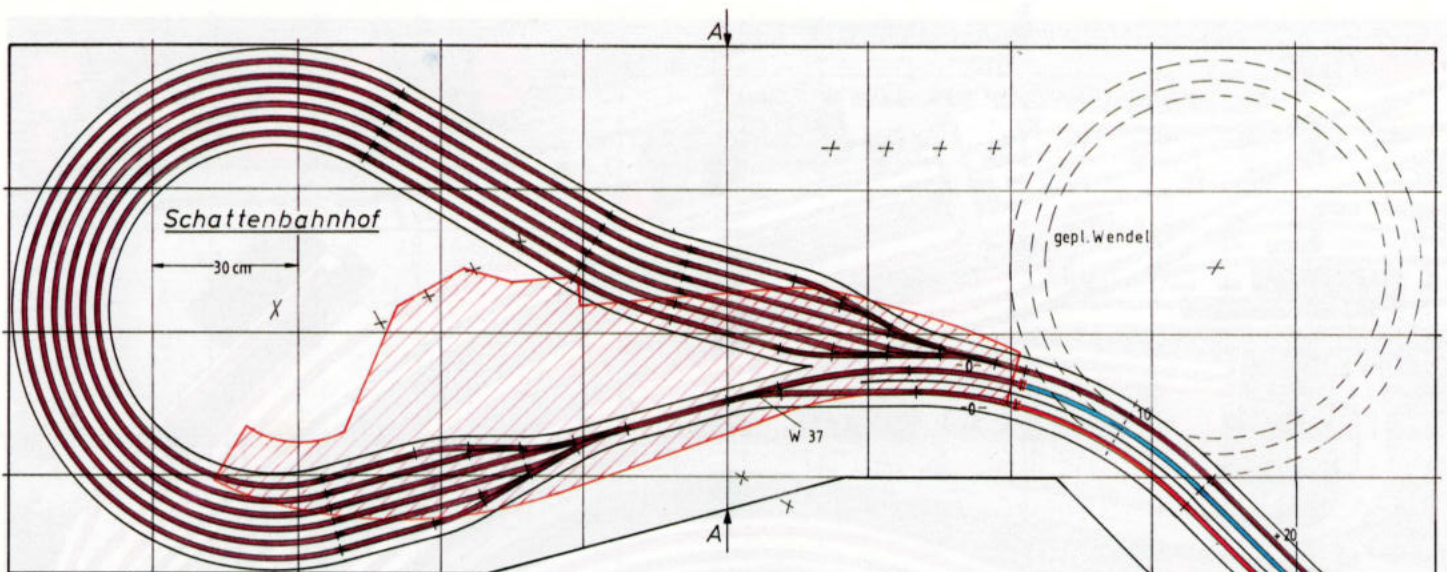
Uitneembaarheid van landschapsdelen kost wat extra werk, maar loont de moeite zeer.

Wanneer we het niveau van het schaduwstation op O stellen, ligt het doorrijstation 110 mm hoger. Als de afstand van de 11 cm. niet voldoende is, kunt u door het gebruiken van 'n spiraal (in de tekening aangegeven) het geheel 5 cm. verhogen of het schaduwstation 5 cm. verlagen.

En dan nu de treinen ! Vanuit het schaduwstation, spoor 1, roepen we de sneltrein naar Mittelheim op. Over de aftakende wissel 37 komt de trein in de stroomkring 2 (rood) en duikt even later op uit de onderste tunnel aan de voet van de helling van 20 ‰. Hij steekt vervolgens de beek over, maakt een bocht naar rechts en een naar links, passeert een industrieterrein en rijdt dan achter het depot het stationsemplement op.

De trein loopt binnen op spoor vijf. Daar wacht hij op het passeren van de achteropkomende D-trein. Wanneer het spoor is vrijgegeven vervolgt de sneltrein zijn reis over een helling van 20 ‰, passeert een beek en een weg, rijdt door de boogvormige tunnel en om de lager gelegen molen om, na opnieuw een weg te hebben gekruist weer in de tunnel te verdwijnen nadat het hoofdslein (gekoppeld aan wissel 26) met "veilig" de overname naar stroomkring drie (bruin) heeft gegarandeerd.





Op hetzelfde moment komt er een diesellocomotief serie 211 uit het depot opdagen (stroomkring 5 = groen) en dendert over de wisselsraat naar het locomotievenwachtspoor 31.

Over enkele minuten zal de stoptrein met de beschadigde stoomlocomotief op spoor 2 binnenlopen. De vervanging van de loc loopt vertraging op vanwege een motorwagen die ruim over tijd op spoor 3 doorkomt.

De vervanging zelf kost ook de nodige tijd, zodat de forenzen die met de stoptrein reizen te laat op hun werk in de stad zullen komen. Op spoor 5 is zojuist een railbus gestopt waaruit een groep wandelaars stapt.

Na dit, naar huidige maatstaven, romantische uitstapje in periode drie moeten we ons nu gaan bezighouden met het doorrijstation; dit moet nog gebouwd worden.

Er zijn zes doorgaande sporen gepland. Spoor 1 is voor het buurtgoederenverkeer. Om bedrijfstechnische redenen (scheiding van stroomkringen) kan alleen via dit spoor het uithaalspoor bereikt worden dat dient voor de behandeling van de goederen.

De sporen 2 t/m 5 zijn voor het personenvervoer bestemd. Spoor 6 is voor doorgaande goederentreinen. Alle sporen kunnen in beide richtingen bereden worden, reden waarom zich aan beide zijden zes uitrijseinen bevinden.

De beide opstelsporen voor locomotieven zijn gewaarborgd door stopseinen. Tezamen moeten de seinen en de wissels (stopwissels) treinbeïnvloeding mogelijk maken. Wanneer er op de modelbaan slechts demonstratieverkeer plaats gaat vinden, is blokschakeling aan te raden.

Als er normaal verkeer (met alles erop en eraan) op gaat worden geïmiteerd, dan zal dat de (dienst) pet van één persoon zeker te boven gaan, want afhandeling en controle van een schaduwstation, doorrijstation, ravitailleringinstallaties plus vijf stroomkringen zouden zelfs de beste treindienstleider tot wanhoop brengen. In zo'n geval moet het geheel digitaal worden bediend.

De opstelcapaciteit van het station varieert van 140 tot 180 cm. (in het schaduwstation bedraagt zij 300 cm.). De perrons zijn 140 cm. lang.

Twee opstelsporen voor personenrijtuigen hebben een nuttige lengte van 120 cm. elk.

In het depot vindt het onderhoud plaats van opgezonden locomotieven en opdrukloos en van de tenderlocomotieven die Mittelheim als eindbestemming hebben.

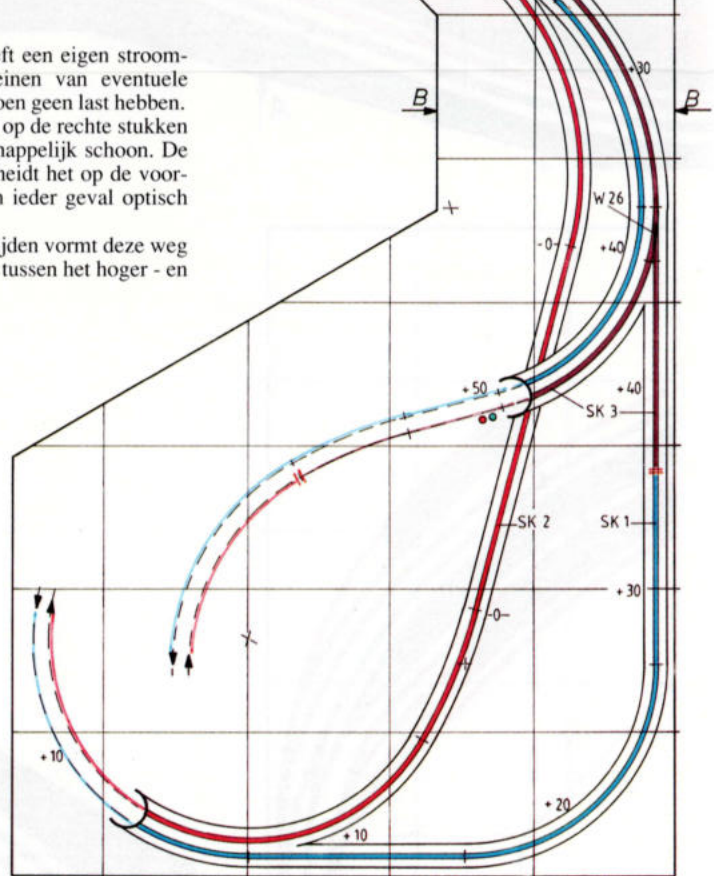
Voor diesel - en stoomtractie zijn onderhoudsinstallaties van gemiddelde omvang voldoende.

De draaischijf heeft een onderverdeling van 7.5 en geeft toegang tot twee locomotiefloodsen. Uiteraard zijn er een kolenbunker, een sintelkuil, waterkolommen en een zandlader aanwezig, evenals een bureau tractieopzichter dagorder en een omloopspoor.

De fabrieksaansluiting wordt via het vormings-

spoor bereikt. Het depot heeft een eigen stroomkring zodat doorgaande treinen van eventuele storingen die zich hier voordoen geen last hebben. De modelbaan vereist vooral op de rechte stukken de aanwezigheid van landschappelijk schoon. De weg naar de fabriekswijk scheidt het op de voorgrond liggende spoortracé in ieder geval optisch van het stationsterrein.

Met hoge bomen aan weerszijden vormt deze weg een denkbeeldige scheidslijn tussen het hoger - en



het lageregelegen tracé.

De ingangen van de tunnels worden door bruggen gecamoufleerd. Aan de zuidrand van de modelbaan verdwijnt de opgaande weg in het naaldbos dat zich over de ingangen van de tunnel heen uitstrekt tot aan de lager gelegen beek.

Veilig op zijn hoge stutmuur steekt het hotel met zijn terrassen en bijgebouwen hoog boven de molen uit. Langs de weg staan verspreid liggende gebouwen met een agrarische bestemming.

De beek verandert verscheidene malen van richting om uiteindelijk in een diepe kloof te verdwijnen. Het bovenste tracé gaat schuil achter de bomen en struiken die op het talud van het lager gelegen tracé groeien.

Telegraafpalen met kabel (in schaal N) langs het spoor op de voorgrond versterken de perspectivische werking van het geheel.

Achter het bovenste tracé en het vormingsspoor loopt het landschap licht omhoog en is er een gedeeltelijke aanplant van struiken en jonge bomen.

Op het linker gedeelte van de modelbaan gaat de scherpe boog naar rechts schuil achter het depot / de stelplaats.

Aan de bocht van de weg naar de tunnel ligt een autokerkhof (POLA). Na de tunnel loopt de weg weer omhoog tot hij het niveau van de spoorweg heeft bereikt, om dan te midden van een expeditiebedrijf en woonhuizen de modelbaan te verlaten. De beide perrons staan met elkaar in verbinding door middel van een brug (FALLER), die onmiddellijke toegang tot het stationsplein verschaft.

De perrons zijn slechts ten dele overkapt, zodat niet de indruk ontstaat dat hier sprake is van een grote stad, want ook bij de keuze van de gebouwen moet de periode in kwestie in gedachten worden gehouden.

Een betonnen kolos als stationsgebouw kan niet.

Dieter Leithold.



Bij FLEISCHMANN is de geheel nieuwe reeks 25018 van de NMBS uitgekomen. Deze reeks verschijnt in een beperkte oplage van 1250 exemplaren. Foto: H.K.

Nieuwsjournaal

FLEISCHMANN

De importeur van FLEISCHMANN heeft de hand weten te leggen op 1250 stoomlocomotieven van het type 25.018; dit type werd door de NMBS ingezet vanaf 1945. In 1946 werden ze net als de andere Belgische stoomlocomotieven groen geverfd en ingedeeld bij het depot van Latour, tot in mei 1950, waarna ze weer terug gingen naar Duitsland.

Dit model kwam tot stand naar het voorbeeld van de stoomlocomotief van het type 50 van de DR en is al sinds lang opgenomen in de catalogus van FLEISCHMANN, maar heeft voor deze gelegenheid een verjongingskuur ondergaan; aanpassing van het drijfwerk, een nieuwe rookweerstand...

Bij elk genummerd model hoort een certificaat van echtheid en een kaart met de technische gegevens van deze stoomlocomotief alsmede een historische terugblik.

LIMA

Sinds lang werd het M2 rijtuig van LIMA door de Belgische modelbouwers verwacht; de tweede klasse versie is nu beschikbaar gekomen.

Het verschijnen van de M2's is op zich verheugend, maar het is wel jammer dat het model is uitgerust met SCHLIEREN draaistellen, die nou niet direct als een extra pluspunt gezien kunnen worden.

JOCADIS

Het bedrijf van Edingen komt met opengewerkte ramen voor het tweede klasse M2 rijtuig van LIMA. De realistische uitvoering van het model is hierdoor verbeterd, de ramen die door LIMA gevoerd worden zijn betrekkelijk smal in vergelijking met die van de bouwdoos van JOCADIS.

ROCO

De E41 loc, in de blauwe uitvoering die pas op de markt is gebracht door ROCO, bewijst dat deze onderneming uit Salzburg alomax beter wordt met hun reproducties; de gravering van de draaistellen is van een super-kwaliteit, bij de voorruit is ook de voorziening die condensvorming moet voorkomen zichtbaar, de handgrepen zijn mooi uitgevoerd en ook de stroomafnemers zijn hier veel nauwkeuriger nagemaakt dan bij de modellen van de elektrische locs die eerder door deze firma op de markt werden gebracht.

In N kunnen we u het uitkomen van het Zwitserse eerste klasse rijtuig van het Am type aankondigen, in twee nieuwe grijs tinten uitgevoerd, alsmede van de wipwagen van HUPAC, voorzien van, net als in HO, een aangehangrijtuig van de BERTSCHI AG firma.

Dia 3 De grote liefhebbers van "druk" kleuren komen

vaak terecht bij Zwitserse bedrijven. Ook al zijn de toepassingsmethoden misschien bedenkelijk, de resultaten zijn vaak verbluffend!

D. P.

Voor amateurs van de Zwitserse klein serie producties ontdekten wij bij HUMBLET in Mortsel:

WABU - Bemo ombouw + Kleur + Opschriften

RhB Berina Express rood/broin 2e cl. B4
RhB Berina Express rood/broin 1e cl. A4
RhB Bagagewagen rood D4
RhB Cargo Domizil blauw Duits/Ratho. R.
RhB Cargo Domizil blauw Duits/Ital.
RhB Cargo Domizil blauw ex bagagewagen
RhB Saltzlagel Malans rood/broin Gbk. 5617
RhB Cementtransport Surava Gb 5001
RhB Platte wagen HG-commerciale
RhB Ibacomputer wit/blauw Gbk
RhB Kabelwagen met twee kabelrollen
RhB Kuoni transporten Haik
RhB Mobelpfister Gbk-v
MoB Kronenbourg Gk 509

FLEISCHMANN ombouw + Kleur + Opschriften

SBB ketelwagen Scheller Zurich
SBB ketelwagen Aeschlimann Sr Imier
SBB ketelwagen Alv Industrie Neuhausen
SBB ketelwagen Gaswerk Zurich

MARK IN SPUR 1 ombouw + Kleur + Opschriften

SBB ketelwagen Scheller Zurich
SBB ketelwagen Aeschlimann Sr Imier
SBB ketelwagen Alv Industrie Neuhausen
SBB Ketelwagen Gaswerk Zurich

SOPA - gebouwen/ tunnelopeningen/ nuttig toebehooren RhB-FO

FERRO SUISSE - Loc G 4/5 101-104 RhB -FO
Loc G 2/2 + 2/3 Maljola RhB
Loc G 3/4 11 RhB
Loc G 3/4 215 Brunig
Dampf.X Rot RhB
Loc G 3/4 14 A.B.
Motorwagen/Stuurwagen nr. 43 FO
BRB Loc nr. 4 + wagen
FO BDeh 2/4 nr.44
Sch. B. BDeh 2/4 nr.41
Toebehooren.
Station Ardez / Seewis / Etc.

Transferhuis Ardez
Gitterbrucke Tavanasa

LEMAGO

Re 4/4 1 SBB
BeFe 4/4 groen/creme RhB nr. 38
ABDe 4/4 rood RhB nr. 38
Eb 3/5 zwart SBB
Ae 4/8 groet SBB
Ae 4/8 broin SBB
S 2/6 groenspoor N
motoren voor wisselaandrijvingen
wagon Elettren spoor O

METROPOLITAN

BEFZe 4/6 BLS motorwagen
Ae 3/5 SBB Roxy (5 variaties)
Ce 2/4 BN motorwagen
Noord 220 Oustrance Damploc.
Ae 6/8 Roxy (ook 3 Leiter)
Be 6/8 Breda Roxy (ook A)
Wagen VIC 1e klasse, 2e klasse, 1/2 cl+bagage - spoor O
Loc Be 6/8 spoor O (nieuw)

FULGUREX

Ae 3/6 1 spoor O
Mitropawagen spoor O
BR 82 HO 2 versies
Mitropawagen HO.

KIBRI

Aan het eind van deze zomer verrast KIBRI ons met een nieuwe serie bouwpakketten die deel uitmaken van het programma dat door hun BENELUX wordt genoemd. Op het ogerblik bestaat deze serie uit vijf verschillende delen, die begin oktober exclusief op de Benelux markt zullen verschijnen.

Het betreft met name een stadhuis onder ref.nr.8300, een grachtenpand onder ref.nr.8302, een herenhuis onder ref. nr.8310, een "taveerne" onder ref.nr.8312 en als laatste, maar zeker niet als minste, een mooie Friese boerderij onder ref.nr. 8332.

Er zullen neg meer modellen die zijn geïnspireerd door de Nederlandse en Vlaamse bouwstijl op de markt komen, met name een boerderij naar Belgische bouwstijl en een Nord-Beige stationsgebouw.

H.K.

**VERKOOP
INKOOP
INRUIL
REPARATIE**



**FLEISCHMANN
FMZ
MÄRKLIN
DIGITAL
ARNOLD
DIGITAL**

KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL ☎ 04459-1261



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. Kladee 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.

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

WENTINK

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

ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26

Inkoop - Inruil

Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling

Informeer naar de openingstijden

APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70

**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

**TREINENSPECIAALZAAK
INTERCITY**

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

HOBBY VERBORGH

KORTRIJKSEPOORTSTRAAT 250 GENT
TEL. 091 / 23.12.36

NMBS / AUTORAILS, RIJTOUGEN,
DIESELS, E-LOKS

-HENCKENS-

Modelspoor toebehoren
KULUITSREUVEL 13
5805 BD OVERALDORP
(0478) 1782

Treinen per postorder
Geen dubbele 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
11.10.50 op onze bankrekening 43.15.80.995 (AMRO Bank Venray) onder vermelding van SU en
de info-map komt per omgaande bij U in de bus. Wij leveren U per postorder (bijna) 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 rolfend
materieel onder andere NS DE 6400. De NS Ultrafoon-meeleiden de NS Spoorwag en de
colwag. VRAAG BIJ ONS WAT U WENST. HET LOONT DE MOEITE!!!

**HOBBY
SHOP**
MODELBOUW

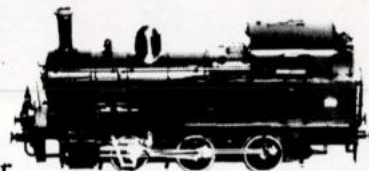
**Treinen - auto's
vliegtuigen -
boten**

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



PHILOTRAIN A-DEALER

Diverse rijtuigen
en wagens, vele
modellen uit
voorraad leverbaar



o.a. NS 2400 NS 2100 NS DE II NS 7700
NS 8700 NS 3400 NS 1500 NS 1700

Van Hurck

- MODELSPOOR -

Hoogstraat 7
8861 AD Harlingen
Telefoon: 05178-15454

Openingstijden:
Woensdag t/m vrijdag: 13.30-18.00 uur.
Zaterdag: 13.30-17.00 uur
donderdag koopavond of na afspraak.

STEAM-BOX
DE TREIN SPECIALIST
LE SPECIALISTE DU TRAIN
DIESTSESTRAAT 210 LEUVEN
016/22 22 68



märklin
digital HO

FMZ FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist

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

Wetenswaardigheden / fototips



Met veel nieuwe Eanos-wagens in de nieuwe blauwe kleur, voor het eerst ingezet in het bietenvervoer rijdt loc 1205 met trein 57931 Roermond-Roosendaal door de bossen bij Tilburg West. 1 oktober 1988. Foto Frans-Jozef Janssen

Suikerbieten

Elk jaar in de herfst gaat de suikerbietencampagne van start. Enorme hoeveelheden suikerbieten worden dan geoogst en naar de suikerfabrieken vervoerd.

Bijna alle vormen van transport worden voor dit vervoer gebruikt, de bieten gaan per schip, per vrachtauto en per trein. Enige jaren geleden vormde het voor de NS nog een omvangrijke opdracht. Er werden bietentreinen ingelegd van de laadplaatsen in Cuijk en Roermond (Haelen) en vanuit Nuth naar de suikerfabrieken in Breda, Zevenbergen en Roosendaal. Cuijk werd al in 1980 gesloten, Haelen ging vorig jaar dicht, terwijl Breda en Zevenbergen over de weg bevoorradat worden. Anno 1990 worden alleen Nuth en Roosendaal nog per spoor bediend.

De extra ingelegde bietentreinen worden gereden met speciale open goederenwagens, Eo's genaamd (open wagens voor stortgoederen met laaddeuren aan de zijkant, met een lengte van 10 meter), die alleen voor het bietenvervoer gebruikt mogen worden.

Deze zijn afkomstig uit een grote serie van ruim 3000 open wagens, die tussen 1938 en 1950 door Werkspoor gebouwd zijn en bestemd waren voor het kolenvoer. Op dit moment zijn er nog zo'n 300 aanwezig.

De twee-assige wagens zijn op de laaddeuren voorzien van het opschrift "alleen voor bietenvervoer". Per wagon kan zo'n 40 ton bieten gestort worden. Buiten de bietencampagne staan de wagens het hele jaar opgesteld op zijsporen op het (inmiddels voor de gewone dienst gesloten) emplacement Susteren.

Sinds 1988 hebben de twee-assers versterking gekre-

gen van nieuwe, blauw geschilderde, open vierassers van het type Eanos.

Talbot in Aken heeft in 1987/'88 200 van deze wagens gebouwd, eigenlijk bedoeld voor schrootvervoer. De 14 meter lange wagens, geschikt voor een snelheid van 100 km per uur en aan beide zijden voorzien van twee grote laaddeuren, kunnen zo'n 60 ton bieten vervoeren.

Deze konden goed gebruikt worden, terwijl ze al voor hun indienststelling overbodig waren geworden door het plotselinge wegvallen van het vervoer waarvoor ze bestemd waren.

Dertig stuks kwamen in actie in de bietentreinen, waardoor de NS kon afzien van een revisie van de oudste Eo's, mede door het afnemen van het aantal bietentreinen in verband met de in EEG-verband afgesproken limiet voor de in Nederland geproduceerde suiker.

Iedereen die een bietentrein op een natte herfstavond op volle snelheid door een station heeft zien rijden en het klapperen hoorde van slingerende remblokken terwijl de wagens vervaarlijk van links naar rechts slingerden, zal zich verbaasd hebben dat deze 40 jaar oude wagens het nog steeds uithouden in de bietenperiode.

De suikerbietencampagne loopt meestal van half september tot half december. Dit jaar worden drie treinstellen ingezet, alle naar Nuth, welke over de hele route van Roosendaal naar Nuth door een elektrische locomotief getrokken worden.

De route loopt van Roosendaal over Tilburg, Eindhoven, Roermond, en Sittard naar Nuth. In de treinen rijden de oude tweeassers gecombineerd met het

nieuwe Eanos type; aanvankelijk gescheiden, maar door het "biken" van de treinen op de eindpunten al snel naar willekeur door elkaar gemengd.

De lege treinen rijden 's morgens, 's middags en in de vroege avond van Roosendaal naar Nuth, waarbij de eerste twee treinen goed te fotograferen zijn.

De beladen tegemoetkomende treinen rijden aan het eind van de morgen, 's middags en laat in de avond terug naar Roosendaal. Ook hier zijn de eerste twee treinen goed te fotograferen.

In Nuth en in Roosendaal wordt met een rangeerloc serie 600 de trein (in delen) onder de vulinstallatie en naar de suikerfabriek gerangeerd.

De lengte van de trein is afhankelijk van het succes van de oogst en kan in de toptijd oplopen tot 40 à 45 wagens.

Allerlei locotypes zijn voor deze treinen aan te treffen, al is er de laatste tijd veelal een beroep gedaan op de 1300, omdat bij deze serie een relatief groot aantal diensten voor extra vervoer gereserveerd is.

De serie 1000 heeft haar laatste grote opleving te danken gehad aan het rijden van deze treinen. Zelfs de serie 1500 heeft wel eens voor een bietentrein gestaan. Gezien het gewicht van een beladen trein tot 1800 ton zullen de series 1200, 1300 en 1600 het vaakst aan te treffen zijn aan het hoofd van een bietentrein.

Tot slot geven we de dienstregeling van de bieten-treinen:

Treinnr.	58391	58392	58393
Roosendaal	v.06.19	10.37	16.12
Tilburg	v.07.01	11.15	16.50

Eindhoven v.07.35 11.45 17.36
Roermond v.08.19 12.20 18.42
Nuth a 08.57 13.11 19.10

Treinnr. v 57931 57932 57933
Nuth v.11.15 14.43 20.09
Roermond v.11.50 15.20 20.50
Eindhoven v.12.50 16.21 22.50
Tilburg v.13.38 17.10 23.10
Roosendaal a.14.22 17.52 23.57

Alle treinen rijden van maandag tot en met vrijdag.
In het weekend rijden er geen bictentreinen meer.

Frans-Jozef Janssen.

Het goederenvervoer bij NS. Deel II

In het vorige nummer van SJ heeft U kunnen lezen welke goederentreinen rijden van en naar het Regionaal Beheers Punt (RBP) Rotterdam-Kijfhoek. In dit tweede deel wordt een overzicht gegeven van de treinen die rijden vanuit en naar de RBP's Amersfoort, Venlo en Onnen.

De verbindingen van deze RBP's met Kijfhoek zijn in dit overzicht weggelaten omdat zij al in het overzicht staan dat op de Kijfhoek betrekking heeft. Ook in dit artikel staan alleen die treinen vermeld voor zover zij overdag rijden.

In het derde deel zal de opbouw en indeling van het goederennet alsmede de omloop voor de treinladingen en vaste diensttreinen beschreven worden. Indien niet anders staat aangegeven rijden de treinen van maandag t/m vrijdag.

treinnummer:

42166. Ah. v. 07.26 - Ed. a. 07.43 za
42170. Em. v. 06.54 - Ed. a. 07.40 wo t, vr
43171. Ed. v. 13.22 - Em. a. 14.31 za
42172. Em. v. 09.40 - Ed. a. 10.32 ma
42173. Ed. v. 16.46 - Em. a. 17.50
42174. Dh. v. 10.00 - Lnp. a. 11.29 via Roermond en Budel (tot nader te bepalen datum.)
42175. Lnp. v. 15.08 - Dh. a. 16.32 idem.
42176. Vl. v. 11.34 - Esn. a. 15.06 za Rsd. 13.25/14.57
43442. Bh. v. 15.18 - Amf. a. 17.32 di t/m za
43452. Bh. v. 17.51 - Amf. a. 20.35 zo
44405. Dv. v. 06.45 - Bh. a. 09.42 di t/m za.
44411. Amf. v. 15.45 - Bh. a. 17.45.
44414. Bh. v. 07.43 - Hgl. a. 08.20 ma t/m za.
44420. Lar. v. 09.45 - Co. a. 09.55 ma t/m za.
44421. Co. v. 17.20 - Lar. a. 17.30.
44423. Co. v. 10.50 - Lar. a. 11.00.
44521. Axa. v. 11.55 - Fsz. a. 13.52.
44523. Ssk. v. 12.20 - Fsz. a. 15.10.
44524. Fsz. v. 08.35 - Svg. a. 08.45.
44525. Svg. v. 15.50 - Fsz. a. 16.00.
44552. Fvs. v. 09.12 - Bon. a. 12.33. Std. 11.03/12.13.
v. 09.12 - Vl. a. 12.44. zat.
47011. Sloe. v. 12.42 - Vl. a. 21.42. Gs. 13.34/17.19.
47039. Hgl. v. 15.41 - Vl. a. 20.57.
47100. Vl. v. 07.02 - Wt. a. 08.42 di, fac, via Ehv.
47209. Lut. v. 11.42 - Hz. a. 13.20.
47311. Esn. v. 16.19 - Rsd. a. 16.34 di t/m za.
v. 11.37 - Rsd. a. 11.46 zo. fac.
47313. Esn. v. 10.18 - Rsd. a. 10.32 zo. fac.
47332. Lut. v. 16.45 - Fvs. a. 20.16.
47400. Bh. v. 08.59 - Amf. a. 10.58 ma t/m za fac.
47402. Bh. v. 18.57 - Ps. a. 00.46. fac. niet als 47404. via amf/gd.
47404. Bh. v. 18.57 - Ps. a. 01.47. fac. niet als 47402. via amf/ht.
47406. Bh. v. 18.32 - Bot. a. 00.21.
47511. Svg. v. 12.50 - Fsz. a. 13.00
47513. Svg. v. 14.10 - Fsz. a. 14.20 fac.

47515. Svg. v. 16.40 - Fsz. a. 16.50 fac.
47530. On. v. 12.00 - Vdm. a. 12.46 zo. fac.
Vdm. a. 12.46 wo + vr.
47541. Lut. v. 11.06 - Mt. a. 12.24
47550. Fvs. v. 13.45 - Bvhc. a. 21.29 ma t/m za, Mt. 14.01/16.02
47553. Bvhc. v. 17.26 - Esn. a. 22.50 via Tb.
v. 11.25 - Esn. a. 16.10 via Tb.
47554. Fvs. v. 11.12 - Bvhc. a. 21.06 ma t/m do + za.
v. 11.12 - Mt. a. 11.30 vr.
47564. Lnp. v. 09.21 - Bdl. a. 09.36
47576. Esn. v. 18.58 - Bd. a. 20.40
47772. Axa. v. 15.05 - Fsz. a. 16.40
48148. Dh. v. 12.19 - Rmd. a. 12.44 fac.
49101. Ehv. v. 16.11 - Vl. a. 17.02 wo. fac.
49105. Bd. v. 12.33 - Vl. a. 14.29 di.
49335. Fvs. v. 14.32 - Std. a. 21.34 Mt. 14.50/21.07 di t/m vr.
49505. Bvhc. v. 08.25 - Fvs. a. 14.53 via Hvs. v. 09.53 - Fvs. a. 16.10 za.
49507. Bvhc. v. 17.26 - Mt. a. 21.10 za.
49535. Mt. v. 12.28 - Fvs. a. 12.41 di t/m za
49563. Bdl. v. 10.30 - Lnp. a. 10.45
49565. Bdl. v. 15.30 - Lnp. a. 15.45
49579. Bd. v. 13.38 - Esn. a. 14.38
49723. Fsz. v. 11.22 - Svg. a. 11.32
49759. Fsz. v. 13.10 - Svg. a. 13.20 fac.
49763. Fsz. v. 14.30 - Svg. a. 14.40 fac.

Container- en Huckepacktreinen.

52561. Ah. v. 19.14 - Dv. a. 20.03
52581. Ahg. v. 18.38 - Vl. a. 21.45 via Boxmeer.

Wagenladingen.

54141. Awhv. v. 09.01 - Bvhc. a. 10.03
54160. Awhv. v. 18.40 - Amf. a. 19.49 fac
54480. Ht. v. 16.23 - Ehv. a. 16.53 fac
54711. Amf. v. 17.09 - Ahwv. a. 18.05 zo

Buurtgoederentreinen.

55410. Utge. v. 13.44 - Amf. a. 14.56 via Utm.
55412. Utge. v. 17.29 - Amf. a. 18.25 via Utm.
55414. Utge. v. 18.56 - Amf. a. 19.55 via Utm.
55421. Utge. v. 08.51 - Mas. a. 09.02
55422. Mas. v. 12.43 - Utge. a. 12.55
55431. Utge. v. 08.10 - Ktr. a. 10.00
55432. Ktr. v. 11.45 - Utge. a. 15.21 TI 12.01/14.26.
55452. Bvhc. v. 14.12 - Amf. a. 16.25
55453. Amf. v. 08.40 - Bvhc. a. 10.45 di t/m vr v. 06.39 - a. 09.21 za
55457. Bvhc. v. 15.29 - Ym. a. 16.46 ma/do v. 12.43 - a. 13.34 za
55458. Ym. v. 18.04 - Bvhc. a. 19.25 ma/do
55462. Tbge. v. 14.53 - Amf. a. 16.56
55463. Tbge. v. 12.42 - Tbi. a. 13.01
55464. Tbi. v. 13.56 - Tbge. a. 14.18
55465. Tbge. v. 08.36 - Gz. a. 08.48
55466. Gz. v. 10.44 - Tbge. a. 10.56
55467. Tbge. v. 09.16 - Ht. a. 09.39
55468. Ht. v. 12.52 - Tbge. a. 13.20
55520. Sb. v. 11.00 - Na. a. 11.15
55522. Na. v. 13.00 - Aml. a. 14.50
55523. Aml. v. 09.20 - Emn. a. 11.48 ma t/m za
55524. Emn. v. 15.41 - Aml. a. 17.22 55532.
Hgl. v. 15.57 - Amf. a. 18.32
Aml. 16.13/16.54
55602. Amfp. v. 08.31 - Amf. a. 08.51
55603. Amf. v. 10.24 - Amfp. a. 10.44
55604. Amfp. v. 11.32 - Amf. a. 11.52
55611. Amf. v. 15.40 - Ndb. a. 16.05
55612. Ndb. v. 18.25 - Amf. a. 18.54
55622. Hd. v. 15.24 - Amf. a. 16.39 Pt. 15.35/16.21
55623. Amf. v. 13.56 - Hd. a. 14.33 fac
55635. Zl. v. 12.02 - Kpn. a. 12.19 29/10 t/m 01/06
55636. Kpn. v. 14.02 - Zl. a. 14.19 29/20 t/m 01/06
55651. Apd. v. 16.05 - Dv. a. 18.36
55711. On. v. 08.07 - Lw. a. 09.40
55712. Lw. v. 18.41 - On. a. 19.53

55721. Lw. v. 11.44 - Hlg. a. 13.13 Fn 12.10/12.54
55722. Hlg. v. 14.36 - Lw. a. 15.19
55727. Lw. v. 11.52 - Sts. a. 12.17 fac, 01/09-01/06
55728. Sts. v. 13.02 - Lw. a. 13.27 fac, 01/09-01/06
55731. On. v. 08.36 - Gn. a. 10.37 Gnl. 08.49/10.11
55732. Gn. v. 11.42 - On. a. 11.59
55734. Gnl. v. 17.14 - On. a. 17.22
55741. On. v. 07.54 - Rd. a. 09.26
55742. Rd. v. 10.12 - On. a. 11.34
55743. On. v. 09.49 - Eem. a. 11.40
55744. Eem. v. 12.58 - On. a. 15.34
55752. Dz. v. 12.58 - On. a. 14.33
55753. On. v. 08.20 - Dz. a. 10.02
55754. Dz. v. 16.57 - On. a. 18.33
55756. Dz. v. 18.59 - On. a. 20.15
55763. On. v. 08.55 - Vdm. a. 09.44
55764. Vdm. v. 11.45 - On. a. 12.28
55765. On. v. 13.02 - vdm. a. 13.41
55766. Vdm. v. 15.07 - On. a. 15.57
55768. Vdm. v. 17.42 - On. a. 18.27
55813. Ehv. v. 08.02 - At. a. 08.11
55816. At. v. 16.55 - Vl. a. 18.23 Ehv. 17.05/17.34
55821. Ehv. v. 09.35 - Bdl. a. 11.56 Wt. 10.09/11.35
55822. Bdl. v. 12.53 - Ehv. a. 15.25 Wt. 13.09/14.50
55831. Ehv. v. 08.59 - Veg. a. 11.23 Btl. 09.18/10.23 niet als 55833 rijdt.
55833. Ehv. v. 09.30 - Veg. a. 11.23 Btl. 09.49/10.23 niet als 55831 rijdt.
55832. Veg. v. 13.07 - Ehv. a. 15.47 Btl. 14.37/15.23
55911. Vl. v. 09.09 - Rmd. a. 09.36 di t/m za
55912. Rmd. v. 16.24 - Vl. a. 16.53
55915. Rmd. v. 11.52 - Hkb. a. 12.06
55916. Hkb. v. 13.06 - Rmd. a. 13.19
55922. Lut. v. 17.48 - Vl. a. 18.53
55931. Std. v. 08.25 - Hln. a. 09.01
55932. Hln. v. 18.05 - Vl. a. 19.23
55933. Hln. v. 11.23 - Han. a. 11.49
55934. Han. v. 13.10 - Hln. a. 13.38
55941. Std. v. 08.05 - Bon. a. 08.25
55942. Bon. v. 15.40 - Vl. a. 17.23 Std. 16.00/16.28
55972. Mt. v. 14.34 - Hln. a. 15.05
55975. Mt. v. 10.00 - Edn. a. 10.19
55976. Edn. v. 11.19 - mt. a. 11.38

Lijst van gebruikte afkortingen.

Ah. Arnhem, Ahg. Arnhem-goederen, Ahwv. Amsterdam-Westhaven, Amf. Amersfoort, Amfp. Amersfoort-Pon, Aml. Almelo, Apd. Apeldoorn, At. Acht, Axa. Axel-aansluiting, Bd. Breda, Bdl. Budel, Bh. Bad Bentheim, Bon. Born, Bot. Botlek, Btl. Boxtel, Bvhc. Beverwijk-Hoogovens, Co. Coevorden, Dh. Dalheim, Dv. Deventer, Dz. Delfzijl, Edn. Eijdsen, Ed. Ede-Wageningen, Eem. Eemhaven, Ehv. Eindhoven, Emn. Emmen, Em. Emmerich, Esn. Essen, Fn. Franeker, Fsz. Zelzate, Fvs. Visé, Gd. Gouda, Gn. Groningen, Gnl. Groningen-Iosplaats, Gs. Goes, Gz. Gilze-Rijen, Han. Haanrade, Hd. Harderwijk, Hgl. Hengelo, Hkb. Herkenbosch, Hlg. Haringen, Hln. Heerlen, Ht. 's Hertogenbosch, Hvs. Hilversum, Hz. Herzogenrath, Kpn. Kampen, Ktr. Kesteren, Lar. Laarwald, Lnp. Neerpelt, Lut. Lutterade DSM, Lw. Leeuwarden, Mas. Maarssen, Mt. Maastricht, Na. Nieuw Amsterdam, Ndb. Naarden-Bussum, On. Onnen, Ps. Pernis, Pt. Putten, Rd. Roodeschool, Rmd. Roermond, Rsd. Roosendaal, Sb. Schoonebeek, Sloe. Sloehaven, Ssk. Sluiskil, Std. Sittard, Sts. Stiens, Svg. Sas van Gent, Tb. Tilburg, Tbge. Tilburg-goederen, Tbi. Tilburg-industrieterrein, Utge. Utrecht-goederen, Utm. Utrecht-Maliebaan, Vdm. Veendam, Veg. Veghel, Vl. Venlo, Wt. Weert, Ym. Ymuiden, Zl. Zwolle.

Harrie Peters



Clubjournaal

Modelspoorclub "Het spoor"

De modelspoorclub "Het spoor" houdt open dagen in de clublokaliteit, gelegen in het stationsgebouw van Sint-Niklaas, op: zaterdag 6 oktober en zondag 7 oktober en op: zaterdag 13 oktober en zondag 14 oktober telkens van 10.00 tot 18.00 uur.

Er zullen twee grote modelbanen tentoongesteld worden, één met gemengde gelijkstroom/wisselstroom besturing. Verder is er een tweedehands markt en bestaat er de gelegenheid om iets te drinken.

Tony Boel, o/voorz. Knaptandstraat 215 B-2700 Sint-Niklaas

Modelspoorruilbeurs in Helmond.

De modelspoorclub Oost Brabant organiseert op zaterdag 3 november 1990 een modelspoorruilbeurs in het T.O.V. gebouw, Azalealaan 40, te Helmond. De weg naar het T.O.V. gebouw in Helmond zal met pijlen worden aangegeven. De ruilbeurs is geopend van 10.00 tot 15.00 uur. Toegangskosten bedragen voor volwassenen Fl.3.50 en voor kinderen onder geleide Fl.0.50 De leden van de modelspoorclub Oost Brabant hebben uiteraard gratis toegang. Nadere inlichtingen bij: G.J. Giepmans, Thorbeckestraat 48, 5707 JK Helmond. tel: 04920-23049

Het vijfde forum van de Belgische spoor- en tramvrienden.

Febelrail, de federatie van Belgische verenigingen van spoorwegbelangstellenden, organiseert het vijfde forum van Belgische spoor- en tramvrienden op zaterdag 13 oktober 1990 van 10.00 tot 18.00 uur in de lokalen van het stoomcentrum Maldegem, te Maldegem.

Alle spoorwegliefhebbers zijn welkom op deze grote ontmoetingsdag, ongeacht of ze lid van een vereniging zijn of niet!

Op het programma staat: -tentoonstellingstands van diverse verenigingen (modelbouwclubs, museumspoorlijnen en -tramlijnen. enz...)

-voordrachten, dia- en filmvoorstellingen -modulen (Belgische normen)

Het FEBELRAIL sekretariaat, Allée des Jonquilles 18, B-5865 Walhain-Perbais. Tel: (010) 65.87.48, dit alléén voor dringende boodschappen!

Ter gelegenheid van de 25e verjaardag van de oprichting van Rail Miniatuur Mosam in Namen (België) worden alle spoorverenigingen en andere liefhebbers uitgenodigd voor de open dag die op 21 oktober 1990 gehouden zal worden in hun clubgebouw in het cultureel centrum van Géronsart, rue du Trêfle à Jambes van 10.00 tot 19.00 uur.

Er zullen twee modelbanen, in Ho en in N, getoond worden die bijna af zijn en verder valt er ook werk te bewonderen van diverse clubleden en zullen er technieken aan het publiek getoond worden.

Verder wordt er een wedstrijd georganiseerd waar we iedereen van harte voor uitnodigen. Inlichtingen na 19.00 uur: 082/64.54.33

Ruilbeurs in Châtelet

Op 14 oktober wordt in het stadhuis van Châtelet, place de l'hôtel de ville, 6071 Châtelet de derde ruilbeurs van het cultureel actiecomité georganiseerd, met afgeprijsde modellen, treinen, auto's en ander oud speelgoed.

De aanwezigheid van talrijke verzamelaars uit binnen- en buitenland wordt gegarandeerd.

Inlichtingen: Garaizar J, rue Chapuis 21 - 4060 Sprimont. tel. 041/82.10.20 ('s avonds) of Coibion W, rue Hittin 31 - Hamoir. tel. 086/38.91.14. ('s avonds) of bij Mouvet A, rue vieille Voie de Liege 6 - 4060 Sprimont. tel. 041/82.17.98.

Aywaille provincie Luik, België

Op zondag 7 oktober wordt van 10.00 tot 15.00 uur een grote internationale beurs georganiseerd door de spoorclub "AS.MO.CO.", die u hierbij uitnodigt tot het bezoeken van de 19e editie van dit jaarlijks terugkerend evenement met veel goedkope modellen, auto's, treinen, maquettes en veel oud speelgoed. De beurs zal gehouden worden in de St.Raphaël zaal, avenue de la Porallee 40, 4070 Aywaille België.

Inlichtingen: Garaizar J, rue Chapuis 21 - 4060 Sprimont. tel. 041/82.10.20 ('s avonds) of Coibion W, rue Hittin 31 - Hamoir. tel. 086/38.91.14. ('s avonds) of bij Mouvet A, rue vieille Voie de Liege 6 - 4060 Sprimont. tel. 041/82.17.98.

Foto: De 2001 komt trein 3643 (Luxemburg 1006 -Wasserbillig 1043) te hulp en staat klaar om te vertrekken als trein 3644 (Wasserbillig 1101 - Luxemburg 1139).

Wasserbillig op 21- 08-90, foto Christian Vanheck.

De Luxemburgse Z 2.

Deze elektrische motorstelen zijn afgeleid van de Z 11500 van de SNCF die zijn ondergebracht bij het depot van Thionville, waar ze trouwens mee verbonden zijn. Het beheer van deze 22 ruituigen, met de nummers 2001 tot 2022 werd tijdens een zitting van de administratieraad van de CFL op 15 juli 1988 goedgekeurd. Er wordt één reeks per maand afgeleverd: de 2001 werd einde juli opgeleverd.

Een gedetailleerde bespreking van dit nieuwe materieel door Dhr Barthel van de CFL zal in ons volgende nummer verschijnen.

Bijzonderheden: Ontwerper van het mechanische deel: De Dietrich

Ontwerper van het Elektrische deel: Alstom

Stroomspanning: 25 KV 50 Hz

Continuïteit: 1200KW

Maximum snelheid: 160 km per uur

Ledig gewicht: 108, 1 t

Zitplaatsen 1e klasse: 24

Zitplaatsen 2e klasse: 140 (plus enkele klapstoeltjes)

Amsterdam

De Amsterdamse Modelbouwersclub houdt op zaterdag 3, 10 en 17 november, van 10.00 tot 15.00 uur open huis.

Belangstellenden zijn welkom op de clubzolder in het Marcanti - college, Fred. Hendrikplantsoen 7a te Amsterdam.

Kaarten à Fl 2.50 zijn vooraf te koop bij de bekende adressen en aan de ingang.

De A.M.C. is bereikbaar met tramlijn 3 en met bus 18.

Te zien zijn o.a. een Nederlandse HO baan met bekende gebouwen uit Amsterdam, Sloten, een LGB-



Boven: Op deze foto ziet u de 1603 in het station van Thionville naast de aflossing, de 22300. Thionville, 17 juli 1990. Foto: Marcel Barthel

Foto rechts: Een TAC Schaarbeek/St.Raphaël passeert, getrokken door een 2302 met een reeks 18, tussen Libramont en Longlier. 03-08-1990. Foto: Michel Hanssens



9275 Slaaptreinen in meerstroom.

Sinds vrijdag 13 juli verschijnen er meerstroomlocs van de NMBS op de hoofdader Schaarbeek-Arlon-Luxemburg-Thionville, op kop van de TAC (Auto-Couchette-Trein) met bestemming Fréjus-St.Raphaël. Tussen Schaarbeek en Arlon versterkt een rijtuigloc op kop (gewoonlijk een type 23) de hoofdloc, behorend tot de 15, 16 of 18 series. Vanaf Arlon wordt de bestuurder van Brussel- Midi bijgestaan door een technicus van de CFL, die de trein het station van Thionville binnenloodt, net als bij de los rijdende terugkomst naar het centrale station van Luxemburg. Het traject Luxemburg-Triage vergt veel aandacht van de bestuurders vanwege de zich snel opvolgende seinen, de algemene toestand van de baan, de maximaal toegestane snelheid van 30 km per uur en de verandering in de spanning in de scheidingsectie die plaatsvindt op een lichte helling. De los-rijdende terugrit naar Luxemburg voert via het hoofdspoor naar het centrale station, waar de loc van trein 299 staat te wachten; de twee krachtpaters gaan dan gekoppeld terug naar Arlon. De TAC 9278 retourtrein is er gewoonlijk een met gemengde dubbele tractie; type 55 met elektrische verwarming en type 1800 CFL en voert via Bettembourg naar Arlon. Waarom vindt er een verandering in tractie voor deze treinen plaats? Het antwoord hierop is eigenlijk heel simpel; de moderne couchetterijtuigen zijn voorzien van air conditioning en men kan in deze rijtuigen geen raam openen. Het comfort van de reizigers vergt dus constante voeding van de treindraad. De zomerse temperaturen waren verantwoordelijk voor het nemen van deze maatregel.

Marcel Barthel

baan in aanbouw naar Zwitsers voorbeeld en diverse scenery- en andere modellen.

9e treinweekend van Oostende.

Zaterdag 6 en zondag 7 oktober 1990. Van 9.00 tot 19.00 uur geopend.

Ingericht door de modelspoorclub van de kust.... In de STIO in Oostende ingang recht tegenover het NMBS station.

Met medewerking van: Stio, NMBS, Buurtspoorwegen, BN, TRW, TER, Wagon Lits, Modeltreinen Guy Vyncke, Stoomcentrum Maldegem, Modelspoor Atelier Oostkamp, BVS, Lantaarn en Modelbouwvereniging Oostburg. In verschillende zalen zullen te zien zijn: club modulebaan van 30 meter lang, Grote SPOOR 1 baan, Toonkasten met veel locomotieven en rijtuigen, Miniatuurauto's, tweedehandsbeurs, pentekeningen, diorama's, fabrieksbanen, postzegels (thema trein), dia-voorstelling, Live Steam, etc....

TT-Nederland

Modelspoorvereniging TT-Nederland organiseert, als bijdrage aan de landelijke modelspoordagen van de NMF, op 20 en 21 oktober 1990 een internationaal TT-weekend.

Er zijn modulebanen, modellen en toebehoren in de schaal 1: 120(TT) te bezichtigen.

Daarnaast is er tevens een ruilbeurs voor modellen en toebehoren. De lokatie is de Agnietenkapel, nieuwe markt 1 te Gouda.

Openingstijden op zaterdag van 12.00 tot 17.00 uur

en op zondag van 11.00 tot 17.00 uur.

De toegangsprijs bedraagt Fl. 2.50 voor volwassenen en Fl. 1.00 voor kinderen.

Internationale modelspoorontentoonsteling in Roermond

Op zaterdag 20 en zondag 21 oktober organiseren de samenwerkende Limburgse Modelspoorverenigingen, voor de vierde maal in successie, een grote Internationale Modelspoorontentoonsteling in het cultureel centrum "De Oranjerie" te Roermond. Centraal thema is dit jaar "Roermond, van paardetram tot Eurocity".

Modelspoorvereniging "Midden-Limburg" zal dit jaar als gastvereniging optreden. De twee andere verenigingen die deel uitmaken van het samenwerkingsverband zijn: Modelbaanvereniging "Zuid-Limburg" uit Beek en "Eisenbahn Amateur Club Herzogenrath", uit Herzogenrath-BRD.

De organiserende verenigingen zijn het afgelopen jaar druk in de weer geweest met het bouwen van nieuwe modelbanen of met het veranderen van reeds bestaande.

Zodoende zullen er weer veel nieuwe items geboden worden, met name op het terrein van landschapsvorming.

Naast onze eigen modelbanen hebben we ook nog een groot aantal gasten uit Nederland, West-Duitsland en België, die hun modelbanen komen exposeren.

Door de vele deelnemers is er een grote variatie in schalen van spoor N (1:160) tot spoor IIm (ook wel

G genoemd; 1:22.5). Zodoende zijn bijna alle tussenliggende schalen vertegenwoordigd.

Het centrale thema zal terugkomen in de foto- tentoonstelling.

Hier wordt een beeld gegeven van de spoorwegen in en om Roermond. De meeste foto's, die tijdens deze expositie te zien zijn, zijn nooit eerder vertoond en stammen voornamelijk uit particulier bezit.

Verder biedt de tentoonstelling natuurlijk een overzicht van de hobby in de breedste zin. Er zal tevens een aantal demonstraties gegeven worden van een aantal zaken, die direct op de hobby betrekking hebben.

De tentoonstelling wordt gehouden in Cultureel Centrum "De Oranjerie" in het centrum van Roermond.

Rondom de Oranjerie is in voldoende mate parkeerruimte aanwezig.

De openingstijden zijn: zaterdag 20 oktober van 11.00 tot 18.00 uur en op zondag 21 oktober van 10.00 tot 17.00 uur.

De entreeprijs bedraagt voor volwassenen Fl. 5.00 en voor kinderen tot en met 12 jaar Fl. 2.00 Tot ziens in Roermond!

Boekbespreking

Spoor en trein, feiten, ontwikkelingen en actualiteiten in binnen- en buitenland.
1e editie onder redactie van Carel van Gestel, uitgave De Alk b.v. te Alkmaar.
ISBN 90 6013 990 9. Fl 49.90.

Onder de redactie van Carel van Gestel verscheen een eerste editie van een jaarlijks te verschijnen boek met artikelen over het actuele spoorweggebeuren in binnen- en buitenland.

In deze eerste uitgave zijn artikelen te vinden van Guus Ferree over het stoomdepot Utrecht bij NS-150 in 1989 en over de viering van 150 jaar Dresden - Leipzig in 1989.

Bert van Reems schreef artikelen over twee anderejarige spoorwegmaatschappijen, namelijk over de Italiaanse en de Tsjechische spoorwegen.

Kees Sinke schilderde de ontwikkelingen in 1989 rond de bouw van de spoorwegtunnel in Rotterdam, terwijl Bernd-Jan Kraan een artikel verzorgde over de oude beveiliging van Groningen- Nieuwe Schans.

Tot slot is een materieeloverzicht van de NS per 1



februari 1990 opgenomen. Doordat verschillende auteurs aan dit boek meewerkten zijn de diverse artikelen ook zeer verschillend van aard. Zo zijn de beide artikelen van Guus Ferree plezierig leesbare sfeertekeningen rond de jubilea. Bert van Reems daarentegen geeft een goed maar wat zakelijk overzicht van de historie en het heden van de spoorwegen in de door hem beschreven landen.

De bijdrage van Kees Sinke is te zien als een beschrijving van de verschillende onderdelen van het grote bouwproject in Rotterdam.

Bernd-Jan Kraan beschrijft in zijn wat technische verhaal de oude beveiliging. Deze aanpak biedt voor iedere lezer wel iets.

Het boek is geïllustreerd met ruim 300 foto's, waaronder 22 kleurenfoto's.

Over het algemeen zijn de foto's van goede kwaliteit, maar het is jammer dat een groot aantal foto's in de band van het boek zijn afgedrukt.

Bij een spoorwegbelangstellende die graag op de hoogte blijft hoort dit boek in de boekenkast te staan.

115 jaar geleden werd de "Statte-Landen" lijn in gebruik genomen.

Twee auteurs, Didier Funken en Christian Lamby, hebben het op zich genomen de geschiedenis van deze lijn te boek te stellen.

Talrijke naspeuringen vormen de basis voor dit boek dat uitgegeven wordt door GTF en dat ik hier aan u voor wil stellen.

Nóg een historisch werk erbij, zult u denken, wat is het nut om wéér in de geschiedenis te duiken terwijl het collectieve transport in deze omgeving belangrijk achteruit is gegaan? Een boom kan alleen leven, zich ontwikkelen, en stormen weerstaan als hij goed geworteld is!

Hier geldt hetzelfde: het historische verleden van een transportvereniging is zijn rijkdom. Maar het vertelt ook de geschiedenis van een streek, z'n economische ontwikkeling en het nader tot elkaar komen van de inwoners en de ontwikkeling van grote industrieën en

steden die hiermee gepaard gaat. Aangezien het kennen van het verleden ons beter uitrust voor het nemen van beslissingen in de toekomst heeft de GTF, het geheel bekostigd door middel van giften, dit werk dat net is verschenen uitgegeven.

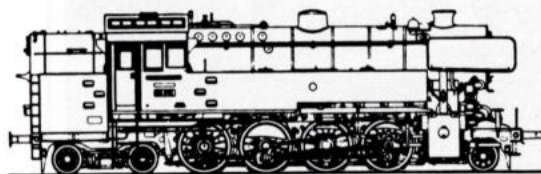
Het is te koop voor Bfr. 750, in de betere vakhandel te Hoei en in Hannut, bij het loket van de stations van Hoei en Statte en bij het transportmuseum van de omgeving Luik, rue Richard Heintz, 9, 4020 Luik 1 (open op zaterdag en zondag namiddag tot 14 oktober).

Het boek kan ook besteld worden door het storten van Bfr. 750, (+Bfr. 60 voor het toezenden via de post in een enveloppe) dus Bfr. 810 op rekeningnummer 240-0380489-59 van GTF uitgevers, BP 191, B-4000 Luik 1.

Voor het ontvangen van het boek in het buitenland wordt het totale bedrag Bfr.835, te storten op nr. 000-0896641-70 van onze CCP te Brussel ten name van: GTF asbl, BP 191, B-4000 Luik 1. U kunt ook bestellen met behulp van een VISA kaart.

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

TREINSHOP GUIDO OLAERTS Snepstraat 15 3578 GRUITRODE



TREINSHOP Guido Olaerts

Nieuwe verrassingen!

Bij ons zijn, in samenwerking met de grote fabrikanten, nieuwe series in voorbereiding.

In samenwerking met SPOORWEG JOURNAAL wordt door ons in stand 43 van de RAIL '90 manifestatie een kleine serie omgebouwde MÄRKLIN mP's aangeboden; zowel de wisselstroom alsook de HAMO uitvoering, zoals bericht wordt in het SPOORWEG JOURNAAL 41.

Ook wordt er, als speciale RAIL '90 set, een mP met twee geweerde en omgebouwde H-postwagens aangeboden.

- **SPOORWEG JOURNAAL**
- **RAILPARADE VIDEO**
- **HOLLAND SCALE 87**

Wij nodigen u van harte uit onze stands, nrs 43 en 25, op de RAIL '90 manifestatie in Den Bosch te bezoeken.

**Spoorweg
JOURNAAL**

**JOURNAL
du chemin de fer**

VENNBAHN

*In het Nederlands
En français
In deutscher Sprache*



In samenwerking met Railparade video stellen we u onze eerste co-productie voor:

DE VENNBAHN RIJDT
Museumlijn uniek in Europa !

Als speciale verrassing voor de feestdagen verschijnt uit deze samenwerking een

SPOORWEG JOURNAAL in VIDEO

Samen met HOLLAND SCALE 87 zullen we de dioramas tentoonstellen die hebben deelgenomen aan de door SPOORWEG JOURNAAL en HOLLAND SCALE 87 georganiseerde internationale wedstrijd. Naast ter zake kundige journalisten zal ook het publiek een stem hebben in de uiteindelijke keuze van de winnaars. Onder de bezoekers die hun voorkeur kenbaar maken verloten we een locomotief. De uitslag van de winnaars wordt op zondag 30 september om 16.00 uur bekend gemaakt.

Brabanthallen
's Hertogenbosch

28-29-30 sept. 1990



INTERNATIONALE
**MODELSPOOR
EXPOSITIE**