

**SPECIAAL:**  
de MÄRKLIN  
rubriek

FL 11  
BF 200

# Spoorweg JOURNAAL

**43**

Oktober 1990  
Maandblad

**Extra tips voor modelbouwers**



**Plan W(illem), voorbeeld en model / Vakwerk  
Het station Lage Zwaluwe / NMBS lijn 43**



# POLA

**De fabrikant van miniatuurhuizen schaal 1:87**

**Er zijn drie categorieën:**

**POLA JUNIOR:** zeer laaggeprijsde beginnersdozen.

**POLA STANDARD:** compleet assortiment aan huizen, kerken, stations, postkantoren... tegen zeer concurrerende prijzen.

**POLA MEISTER MODELLE:** absoluut waarheidsgetrouwe reproductie van details; realistische kleuren; zeer gedetailleerde nabootsing van de muren inclusief sporen van verwerking en een, gezien kwaliteit van het product, onberispelijke prijs.



**Reeds verkrijgbare nouveautés 1990:**

|     |     |                       |
|-----|-----|-----------------------|
| nr. | 158 | Reformhuis van Beate  |
|     | 188 | Kapperszaak Bettina   |
|     | 189 | Banketbakkerij Hussel |
|     | 191 | Paradise Bar          |
|     | 352 | Café                  |
|     | 641 | Ambassade             |
|     | 663 | Station Neufeld       |
|     | 743 | Station Marmagne      |
|     | 817 | Politiebureau         |
|     | 843 | dépôt Baywa           |

Heeft u de nieuwe catalogus '90/'91 van POLA al in huis?

POLA voor bouwen met plezier.

ETn M. DE PREST p.v.b.a.,  
Hof te Bollebeeklaan 10, B 1730 Mollem



**„TREINHOBBY“**

**in EINDHOVEN**

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

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

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

## KLEIN MODELLBAHN

### De reeks 60 van de NMBS in...

#### ...Haine - Saint - Pierre

De officiële presentatie van de NMBS diesellocomotief reeks 60 van de firma KLEINMODEL-BAHN zal plaats vinden in nauwe samenwerking met SPOORWEG JOURNAAL.

Bij die gelegenheid zal de importeur van de firma tevens al het materieel presenteren dat in België te verkrijgen is, samen met de collecties van M.K.D., BEMO, PECO, HOLLAND SCALE, SOMMERFELD, MODELBAU LAGGIES en WEGASS.

Deze manifestatie vindt plaats op zaterdag 26 en zondag 27 oktober 1990 van 10.00 tot 18.00 uur in het spoorwegmuseum van Haine - Saint - Pierre (bij La Louvière, tussen Bergen en Charleroi).

Wij kunnen vrijwel zeker beschikken over een prototype van de reeks 60 in schaal 1 : 1, waarmee dan tochten met rijtuigen M1 zullen worden georganiseerd.

Voor alle inlichtingen : 064/22.39.43 of 010/61.23.87 Voor alle inlichtingen kunt u terecht vanuit Nederland op nummer 09-32-64/22.39.43 of 09-32-10/61.23.87

**SPRL J.DUPUIS**

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



## Inhoud

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| De nieuwe elektrische tweetjes reeks 2000 van de Luxemburgse spoorwegen .....      | 6  |
| Nieuwsjournaal .....                                                               | 8  |
| Plan-W(illem), voorbeeld en model .....                                            | 11 |
| Moerdijk, eindpunt van de spoorweg Lage Zwaluwe - Moerdijk .....                   | 17 |
| Lijn 43, spoorlijn tussen Ourthe en Amblève .....                                  | 22 |
| Vakwerk afl. 25: Werken met PREISER-figuren (1) .....                              | 30 |
| Van jeugddroom tot werkelijkheid, een verhaal van veertig jaar MÄRKLIN in HO ..... | 35 |
| Door het landschap stomen .....                                                    | 38 |
| Wetenswaardigheden - Fototips .....                                                | 45 |

## Waarde lezers,

De redactionele kolommen in SPOORWEG JOURNAAL zijn - helaas - in afnemende mate gewijd aan onze betrekkingen met de wereld van het modelspoor en de grote broer daarvan en in toenemende mate aan de besognes van de uitgever.

Deze keer voelen wij ons verplicht u uit te leggen waarom u uw favoriete tijdschrift steeds later ontvangt. Velen onder u zijn hierover terecht verontrust en we vinden derhalve dat u er recht op heeft over de redenen van deze vertragingen geïnformeerd te worden.

Twee blijde gebeurtenissen hebben onze redactie op zijn grondvesten doen schudden. Onze twee charmante en competente secretaresses hebben hun gezin uitgebreid en wel....tegelijkertijd! Uiteraard vormen deze beeldschone babies de trots van onze redactie, maar natuurlijk moesten de dames vervangen worden en daar begon de schoen te wringen.... We hebben er alles aan gedaan om vertragingen te voorkomen, maar zoals u heeft kunnen constateren zijn wij daar niet geheel en al in geslaagd.



Jérémy

Overigens zijn de moeders van Pauline en Jérémy weer hard aan de slag om SPOORWEG JOURNAAL weer op tijd te laten vertrekken.

We willen nu per aflevering een week inlopen, d.w.z. dat nummer 44 (november'90) tussen 16 en 22 november zal verschijnen en nummer 45 (december'90) tussen 7 en 14 december. Het is de bedoeling dat dit tijdschrift daarna steeds tussen de zevende en de veertiende van de maand verschijnt.

Namens een gelukkige redactie hartelijk dank voor uw begrip.



Pauline

Foto voorpagina: Vergane glorie ! 07-02-1986: NS DE 71 wacht op haar laatste vonnis bij sloperij Koek te Mijdrecht. Foto: Jan-Willem Koene

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

**43/1990**

**4e jaargang**

**Losse nummers FL 11 BF 200**

Verantwoordelijke uitgever:  
Kurt Heidbreder. 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 Heidbreder  
Hoofdrederactie: Max Delie

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

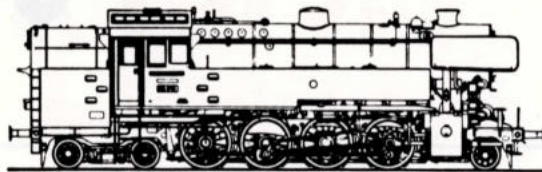
**Abonnementsprijs: voor 12 nummers FL 125,- / BF 2.310 incl. verzendkosten.**  
Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd, tenzij uiterlijk 6 weken voor de vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

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



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

**TREINSHOP GUIDO OLAERTS Snepstraat 15 3578 GRUITRODE**



**TREINSHOP Guido Olaerts**

**NIEUW**

MÄRKLIN loks nu ook verkrijgbaar in gelijkstroom.

Reeds voorradig: type 16-3363, type 54-3133 (inclusief handgrepen op de neus). Kortom geen plaats genoeg om alles op te noemen. Vervolg in een ander nummer.

**bvba Treinshop Guido Olaerts  
stelt voor....MÄRKLIN!  
Export verzameling niet compleet ....?  
geen erg, Treinshop helpt u uit de nood.**

**België**

3133-  
3163-  
3152-  
3066-  
3135-  
3135s-  
3363-  
4113-  
4114-  
4115-  
4116-  
4118-  
4119-  
4120-  
4447-  
4656-  
4723-  
4762-  
4730-  
4746-

**Nederland**

2845-  
3324-  
3327-  
3388-  
3389-  
3689-  
3526-Utrecht  
3526-Rotterdam  
3526-Amsterdam  
4163-  
4164-  
4165-  
4117-  
4264-  
4265-  
4402-  
4770-  
4725-  
4449-  
4639-  
4433-  
4719-

**Frankrijk**

3124-  
3145-  
3165-  
3117-  
3321-  
3333-  
4104-

4105-  
4106-  
4253-  
4254-  
4156-  
4717-  
4747-  
4749-  
4763-  
4427-  
4406-  
4488-  
4435-  
4760-  
4751-

**Denemarken**

4025-  
4403-  
3067-

**Zweden**

2870-  
3132-  
3170-  
3171-  
3030-  
4270-  
4271-  
4408-  
4409-  
4483-  
4532-  
4688-  
4722-  
4729-  
4765-  
4673-  
4178-  
4179-  
4672-

**Zwitserland**

3184-  
3323-  
3328-  
3332-  
3127-  
3167-  
3169-  
4267-  
4745-  
4786-  
4787-  
4489-

4490-

**Oostenrijk**

3139-  
3140-  
2843-  
4172-  
4173-  
4444-  
4445-  
4655-  
4110-  
3319-  
4407-  
4155-  
4128-  
4034-  
4007-  
4241-  
4401-  
4466-  
4715-  
4720-  
4724-  
4764-

**Luxemburg**

3136-  
2846-  
4405-  
4491-  
4126-  
4127-  
4721-

**Noorwegen**

3148-  
3137-  
3143-  
4242-  
4243-  
4772-  
4779-

**Amerika  
vlaggenreeks**

2510-  
2511-  
2512-  
2513-  
2514-  
2515-  
82513-  
82514-  
82515-

**Gelimiteerde  
reeksen**

2860-2660-2842-4503-  
2862-2662-2859-2863-  
2663-2865-2665-4490-

2841-0050-enz. enz.  
enz. enz. ....

**Wij vertegen-  
woordigen ook  
alle andere  
grote merken.**

**6<sup>de</sup> INTERNATIONALE RUILBEURS**

Modeltreinen + Toebehoren

Hoeseltse Treinclub - Tel. 011 - 41 53 72

**Zondag 28 oktober 1990**

Cultureel Centrum Europaan Hoeselt

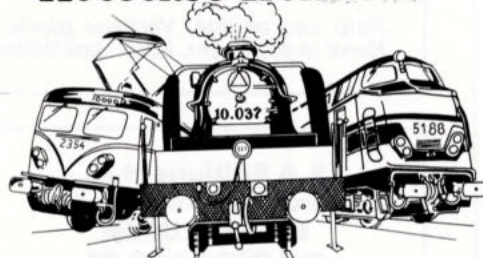
(gelegen in Belgisch Limburg, tussen Maastricht, Hasselt en Genk)

van 9.00 tot 13.00 uur

Gratis tombolaticket voor elke bezoeker! Ticketten zijn geldig voor de trekkingen van 10 - 11 en 12u. Waardevolle prijzenpot, zoals locomotieven, wagons, bouwdozen, modelauto's, posters, en vele andere interessante prijzen...!!!

Voor inlichtingen en reservaties kunt U steeds terecht op het contactadres van de club: Smets Danny, Lindekappelstraat 7 te 3740 Hoeselt en telefonisch op het nummer 011 - 41 53 72 (liefst na 20 uur)

**Hoeseltse Treinclub**



**6<sup>ème</sup> BOURSE INTERNATIONALE**

Trains et accessoires

Hoeseltse Treinclub - Tel. 011 - 41 53 72

**Dimanche 28 octobre 1990**

Centre Culturel Europaan Hoeselt

(Limbourg belge, entre Maastricht, Hasselt et Genk)

de 9.00 à 13.00 hrs

Billet de tombola gratuit à chaque visiteur. Les billets sont valables pour les tirages de 10, 11 et 12 heures. Nombreux lots de valeur tel que locomotives, wagons, boîtes de construction, autos miniatures, posters et beaucoup d'autre prix intéressants...!!!

Pour renseignements et réservations vous pouvez dès à présent contacter le club à l'adresse : Smets Danny, Lindekappelstraat 7 à 3740 Hoeseltou téléphone n° 011 - 41 53 72 (de préférence après 20 hrs)



# MÄRKLIN

## Speciale serie "EUROPESE GEMEENSCHAP"



De EG wagenserie zal uit 13 wagens bestaan: één wagen voor elk van de 12 EG-lidstaten en een voor de Europese gemeenschap. De serie wordt als volgt uitgevoerd:

- Containerwagen 8617 in schaal Z - Verpakt in 4 sets van 3 wagens.

- 4 sets van 3 wagens in schaal HO (t.w. 1 koelwagen 4415, 1 containerwagen 4481 en 1 Württembergse wagen 4680). Deze 4 sets worden in cadeauverpakking aangeboden. Bovengenoemde sets zullen steeds met een interval van 6 maanden worden uitgebracht. De "EG"-wagen zal als laatste geleverd worden.

1. (1990): HO-set 1, 3 Z-wagens in cadeauverpakking. België, Luxemburg, Nederland

2. HO-set 2, 3 Z-wagens in cadeauverpakking. Frankrijk, Duitsland, Italië

3. HO-set 3, 3 Z-wagens in cadeauverpakking. Groot-Brittannië, Ierland, Denemarken

4. HO-set 4, 3 Z-wagens in cadeauverpakking. Griekenland, Portugal, Spanje

5. 1 HO-wagen 4680, 1 Z-wagen. EUROPESE GEMEENSCHAP (EG)

Voorbestelprijs: HO: tot 15. 11. a.s.: BF 3250,-, daarna BF 3495,-. Z: tot 15. 11. 90. a.s.: BF 2750,-, daarna BF 2995.-



# De nieuwe elektrische tweetjes reeks 2000 van de Luxemburgse spoorwegen.

C  
F  
L



C  
F  
L

Stop voor het laatste SNCF - sein 55 m. van de Luxemburgse grens. 26 - 7 - '90 Foto: M Bartel.

## Inleiding.

In het jaar 1988 besloot de CFL over te gaan op een nieuwe wijze van uitvoeren van het binnenlandse reizigersvervoer in het Groot-Hertogdom. Dit met als doel de volgende nieuwe maatregelen en verbeteringen uit te voeren:

- zonale bediening van de meeste CFL-lijnen;
- zonale tarieven bij het binnenlandse verkeer;
- het invoeren van klokvastе dienstregelingen;
- het in gebruik nemen van snel en comfortabel materieel.

Daar dit plan een geheel vormde met de volledige electrificatie van het net, werd er gekozen voor elektrische, tweedelige eenfasige stellingen, gevoed op 25kV - 50Hz.

De electrificatie van lijn 1, Luxemburg - Gouvy, zal voltooid zijn in 1993. Het werk schiet trouwens goed op!

De "Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois" (Nationale Maatschappij der Luxemburgse Spoorwegen) bestelde in juli 1988 bij de "Société De Dietrich" in Niederbronn, Frankrijk tweëntwintig elektrische stellingen van het type Z2 eenfasig. Van dit materieel zijn er bij de SNCF drie verschillende typen aanwezig: op 1.5 kV gelijkstroom, als meerstroomstelingen op 1.5 kV gelijk en 25 kV - 50 Hz wisselstroom en op eenfasige wisselstroom 25 kV - 50 Hz. (zie ook de tabel met algemene kenmerken). De Z2 eenfasige Z 11500 stellingen van de SNCF zijn toegewezen aan de stelpaats Thionville en rijden dagelijks op het CFL net. Dit bracht de CFL ertoe er voor te zorgen dat de Luxemburgse stellingen technisch van dezelfde kwaliteit waren als die van Thionville, maar de CFL koos wel voor een andere binneninrichting dan die van de SNCF.

## Algemene beschrijving van de Z2 - stellingen.

De Z2 - stellingen bestaan uit twee rijtuigen, een motorrijtuig en een aanhangrijtuig. In gewone dienst blijven ze met elkaar verbonden en een verbindings-

tunnel zonder deuren tussen de rijtuigen houdt la-waai, regen en wind buiten.

De kopwanden van het stel bevatten elk een stuurpost en de automatische koppeling maakt het koppelen van meer stellingen mogelijk.

Het motorrijtuig is uitgerust met twee tweeassige motordraaistellen. Elke as wordt aangedreven door een volledig opgehangen tractiemotor. De draaistellen van het aanhangrijtuig werden rechtstreeks afgeleid van het type draaistel waarmee de Corail - rijtuigen uitgerust zijn.

De technische uitrusting werd verdeeld over de beide rijtuigen, onder de kast. Zo kon de volledige oppervlakte van het interieur ingericht worden voor de reizigers.

De krachttoestellen op 25 kV wisselstroom, bestaande uit een transformator en de gelijkrichters die de tractiemotoren voeden, werden onder het aanhangrijtuig geïnstalleerd. Dit rijtuig draagt ook de stroomafnemer en de stroomonderbreker.

De binneninrichting is van het "coach" - type, met in de eerste en tweede klasse rijen van vier stoelen, per twee rug aan rug geplaatst aan weerszijden van het middenpad. De CFL-uitvoering van de Z2 biedt 164 zitplaatsen.

De Z2-stellingen zullen worden ingezet op het gehele CFL- net, behalve op de lijn naar Kleinbettingen. Deze beschikt immers over een gelijkstroom-bovenleiding op 3 kV, zoals op het Belgische net.

## Kast en uitrustingen.

*Het tweetje van de reeks 2000 bevat in het motorrijtuig:*

- een stuurpost en een toegangssas;
- een afdeling eerste klasse met 8 plaatsen;
- een toegangsbalkon;
- een afdeling eerste klasse met 16 plaatsen;
- een grote afdeling tweede klasse met 60 plaatsen; gescheiden van de vorige afdeling door een tussenwand en een glazen deur;
- een toegangsbalkon en het doorgangssas.

*in het aanhangrijtuig:*

- een toegangsbalkon en het doorgangssas;
- een toilet;
- een afdeling tweede klasse met 36 plaatsen, waaronder een ruimte voor een rolstoel;
- een tweedeklasse afdeling met 36 plaatsen;
- een toegangsbalkon;
- een gemengde afdeling reizigers / bagage;
- een stuurpost en een toegangssas.

De gemengde reizigers / bagageruimte is toegankelijk voor reizigers die geen bagage meenemen, en bevat opklapbare stoeltjes op plaatsen waar anders fietsen kunnen worden opgehangen.

## De kast.

De rijtuigkast is van koperstaal. De kopwanden bevatten een stuurpost en zijn voorzien van de koppeluitrusting en de automatische SCHARFENBERG- koppeling, die zorgt voor de mechanische en elektrische verbindingen.

De kopwanden tussen de rijtuigen zijn uitgerust met een elektrische koppelstang die de beide kasten verbindt.

De verbinding tussen motor- en aanhangrijtuig bevat een water- en geluidsdichte verbindingstunnel, zonder toegangsdeuren tussen de beide kasten.

## De deuren.

Elk rijtuig bevat per zijwand twee klapdeuren met elk één deurvleugel. Deze worden automatisch bediend en tijdens de rit geblokkeerd. Ze verlenen een toegang van 0.75 mtr, zodat een rolstoel ruime doorgang heeft.

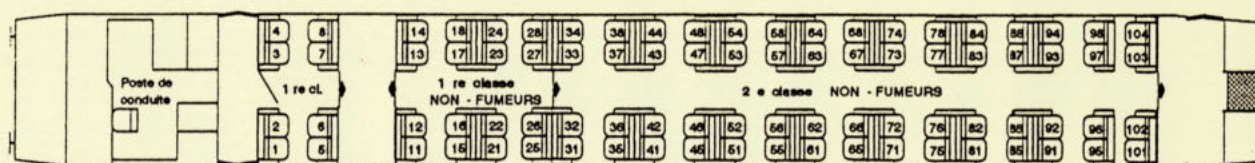
De treden die op vier verschillende hoogtes zijn aangebracht staan de bediening van verscheidene peronotypes toe, van 0.38 mtr tot 0.90 mtr. De binnenste trede schuift met de deur mee.

## Reizigersafdelingen.

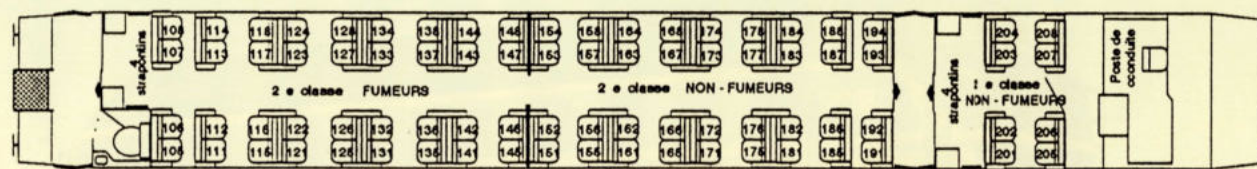
Een elektrische ketel die gevoed wordt op 1500 volt - 50 Hz, zorgt voor de verwarming d. in. v. geblazen lucht. Luchtroosters onder de stoelen zorgen voor de



## MOTRICE



## REMORQUE



verdeling van de warmte en de temperatuur wordt automatisch geregeld.

Buislampen, in armaturen die in de bagagerekken verwerkt zijn, zorgen voor de verlichting, zowel indirect als direct. De middengang wordt verlicht door gloeilampen.

Voor het doorgeven van boodschappen aan de reizigers is een geluidsinrichting aanwezig.

### Onderstel en uitrusting.

#### Aangedreven draaistellen.

Het motorrijtuig rust op twee draaistellen met elk twee volledig opgehangen tractiemotoren.

De overbrenging van het motorvermogen op de as gebeurt door middel van een stel schroefvormige tandraden.

De primaire en secundaire ophangingen komen tot stand door middel van schroefvormige veren, rubber blokken en verticale en dwarsgeplaatste schokdempers. Stangen zorgen voor het richten van de asptotten.

Elk wiel wordt aan slechts één zijde afgeremd door twee remzolen die een hoge wrijvingsweerstand hebben. Ze worden door een remblok tegen het wiel gedrukt.

De kast rust op draaistellen via een spil die zich bevindt in de dwarsligger van de kast, en door een geheel aan elastische ringen en zogenaamde sandwichblokken van rubber en metaal.

#### Loopdraaistellen.

Het aanhangrijtuig rust op twee draaistellen van het type Y32G, dat afgeleid werd van het bekende type Y32. Dit laatste werd onder meer onder de Corail - rijtuigen van de SNCF en onder de M4-rijtuigen van de NMBS geplaatst.

De primaire en secundaire ophangingen lopen via schroefvormige veren en verticale en dwarsgeplaatste schokdempers.

Elke as wordt geremd door de inwerking van twee schijfremmen en twee remeenheden met remzolen (een gewone zool per wiel).

De kast rust op de draaistellen door middel van een verbindingbalk en een richtsysteem met kabels.

#### Tot staan brengen van het stel.

1. Vanaf de stuurpost kunnen de remmen bediend worden door middel van een handel, waardoor de remcylinders van het stel worden gevoed.

2. Indien er bij langdurig stilstaan een lek optreedt in de remcylinders zal een parkeerrem automatisch de wielen 1 en 8 van de motordraaistellen blokkeren.

#### Electrische uitrusting.

De hoofdtransformator bevat vier secundaire wikkelingen. Elke groep van twee in serie gekoppelde motoren wordt gevoed door twee gemengde bruggen met diodes en thyristoren.

De transformator bevat eveneens een secundaire wikkeling die een diodebrug voedt, die een spanning van 1500 V levert aan de statische converter voor de hulpvoeding, evenals een spanning van 220 Volt voor de voeding van de oliepomp van de hoofdtransformator en van de ventilatoren.

De tractieregelaars bevinden zich in een koffer onder de kast. Zie ook het schema.

#### Tractiemotoren.

De tractiemotoren van eenzelfde draaistel zijn in reeks gekoppeld (cf. schema 1). De TGV - PSE stellingen zijn uitgerust met hetzelfde type motor.

#### Remmen.

Remmen geschiedt door:

- De pneumatische rem met remzolen (hoge wrijvingscoëfficiënt), die bij het motorrijtuig alleen wordt gebruikt als noodrem. Het aanhangrijtuig is uitgerust met remzolen en schijfremmen.

- De elektrische recuperatierem wordt samen met de pneumatische rem gebruikt tijdens dienstremmingen, zodat er ofwel een stilstand wordt bereikt indien gecombineerd met de pneumatische rem, ofwel het stel geblokkeerd kan worden.

#### Antislipinrichting.

- Op het motorrijtuig: antislipinrichting werkt bij een dienstremming.

- Op het aanhangrijtuig: antislipinrichting werkt bij alle types remmingen (dienst- en noodremming).

#### Hulptoestellen.

Het geheel aan hulptoestellen bestaat voornamelijk uit:

- een statische converter voor de batterijlading en het voeden van het driefazig 220/380V - 50Hz - net.

- Een batterij 72V, 140 Ah (cadmium-nikkel) bestaande uit 48 elementen.

- Een motorcompressorgroep voor de levering van perslucht bevindt zich onder het aanhangrijtuig.

- Een hulp-motorcompressorgroep.

- Een verwarmings- en luchtverversingsuitrusting voor de stuurpost en de reizigersafdelingen.

- Een geluidsinstallatie gecombineerd met de mobilfoonuitrusting.

#### Veiligheidsuitrusting.

Het stel beschikt over de volgende veiligheidsuitrustingen/-

- Een centrale snelheidsmeter ATEC 220.

- Een waakinrichting (VACMA).

- Herhaling van de seinen.

- Verbinding met de vaste wal (mobilfoon).

### De eerste ritten van het stel 2001.

Op 24 juli verrichtte het stel 2001 proefritten tot volle tevredenheid van alle verantwoordelijken. De avond tevoren werd de 2002 als rijtuig van de fabriek te Reichshoffen naar het vormingsstation van Hausberge gebracht. Daar vertrok hij 's morgens rond 6.00 uur naar Colmar voor een eerste rit die vooral was bedoeld om de remzolen in te rijden.

Na terugkomst in het station van Straatsburg rond 10.00 uur, vertrok het stel opnieuw tegen 11.00 uur voor een proefrit tussen Straatsburg en Mulhouse. Daarbij werd beproefd: het optrekken, het rijden met uitgeschakelde motoren, de remcircuits van de elektrische en de pneumatische remmen, evenals de antislipinrichtingen.

Op 26 juli vertrok het stel rond 13.00 uur naar haar uiteindelijke bestemming: het net van de CFL. Van tevoren waren er in Hausbergen nog een paar kleine dingen afgewerkt.

Daar de stellingen 2002 en 2003 pas in de loop van september worden geleverd moest de 2001 het de eerste weken alleen klaren. Zij verzorgt ritten als stoptrein vanuit Luxemburg naar Esch sur Alzette, Wasserbillig, Pétange Athus. Toch is het niet uitgesloten dat dit inzettelschema zal worden veranderd door eventuele technische problemen.

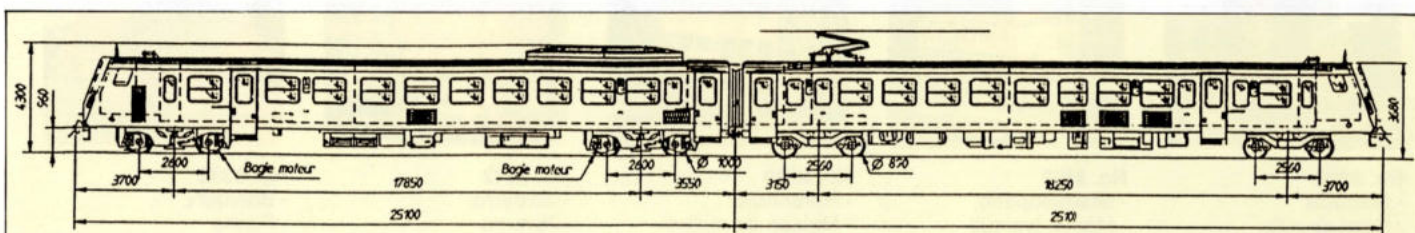
Bij de omwisseling van de dienstregelingen van het zomer- naar het winterschema einde september, zullen de Z6300 die werden gehuurd bij de SNCF de binnenlandse dienst van de CFL verlaten. Hun plaats zal dan worden ingenomen door de Z2. De diensten van het reizigersmaterieel zullen aangepast worden aan de levering van de stellingen aan de CFL.

#### Ir. Marcel Barthel

Biografie: (1) "Les automotrices électriques doubles De Dietrich, type Z2 CFL, série 2000", door de CFL uitgegeven ter gelegenheid van de presentatie van het Z2-stel aan de Luxemburgse pers in juli 1990.

(2) FROELICH Edouard; Société De Dietrich et Cie: "Les automotrices électriques doubles 25 kV - 50 Hz de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, Revue Générale des Chemins de Fer - 108e Année; 0035-3183/89/09; C Gauthier Villars.

(3) "Eléments moteurs type Z2; Division ferroviaire et mécanique; Département matériel roulant, prospectus De Dietrich / GEC Alsthom.







*1. Een zestiger! U ziet hier een prototype. Het seriemodel zal nog van ruitenwissers voorzien worden, de handgrepen van de deuren komen wat lager te zitten, de handvaten worden zilverkleurig. Dat alles neemt niet weg dat de Oostenrijkse firma met dit model de roos heeft getroffen. Foto: HK*

# Nieuwsjournaal

## De NMBS reeks 60 van KLEINMODELLBAHN

De liefhebbers zaten er al enkele maanden op te wachten en wij kunnen u nu zeggen: dat is niet vergeefs geweest. Het graveerwerk is oogstrelend. De loc is uitgerust met twee motoren en rijdt zeer gelijkmatig. Een van de twee prototypes die we van de fabriek kregen opge-

sturd trekt al op bij 90 millivolt, de ander, na een weinig inrijden, bij 105. Deze cijfers zijn uitzonderlijk en worden zelden gehaald door de locs die in grote aantallen worden geproduceerd. Het feit dat beide draaistellen door een motor worden aangedreven, zal aan deze prestaties niet vreemd zijn.

Wanneer u de foto's goed bekijkt zult u opmer-

ken dat de ruitenwissers ontbreken, dat de handgrepen van de deuren te hoog zijn geplaatst, dat de baliestangen nog zilverkleurig moeten worden gemaakt en dat de kleur van de cijfers niet klopt. De fabrikant heeft ons verzekerd dat deze fouten zullen zijn gecorrigeerd wanneer het in seriemodel in de winkel verkrijgbaar is (vanaf 29 oktober). Op naar uw de-

## Modellen uit het Kibri 'Benelux'-programma Les modèles Kibri du 'Programme Benelux'



No. 8300  
- Stadhuis  
- Hotel de ville



No. 8302  
- Grachtenpand  
- Maison typique



No. 8310  
- Herenhuis  
- Maison de maître



No. 8312  
- Taveerne  
- Taverne



No. 8332  
- Boerderij  
- Ferme



tailhandelaar dus !

Dit jaar zijn er twee uitvoeringen verkrijgbaar: de 6079 van Merelbeke en de 6038 van St-Ghislain. In de toekomst zal het aantal nummers en uitvoeringen worden uitgebreid.

Voor eind 1991, begin 1992 heeft de Oostenrijkse firma rijtuigen M1 van de NMBS gepland. Ook de E-loc reeks 26 zit nog in het vat. Kortom KLEINMODELLBAHN heeft onmiskenbaar de Belgische markt in het vizier. Wij hebben dus niet te klagen. In een volgend artikel wordt uitgebreid ingegaan op de 60 op schaal en in het echt.

### **POLA**

Goed nieuws voor modelspoororders want dit merk met zijn zeer originele programma doet zijn uiterste best om op de Belgische markt terug te komen. Met medewerking van de firma De Prest zullen de bouwdozen van POLA, die trouwens ook uitstekend geschikt zijn voor ver- en ombouw, verspreid worden over alle speciaalzaken en over speelgoedwinkels. Er wordt gefluisterd dat men zich bij POLA ook door België wil laten inspireren. En dat zou wel eens heel goed waar kunnen wezen ook, want voor de Nederlandse markt presenteerde POLA onlangs op de beurs in 's-Hertogenbosch twee prototypes van Amsterdamse grachtenhuizen.

### **FLEISCHMANN**

De kleine tenderlocomotief van de Pruisische spoorwegen Gtl 4/4 is nu te koop. In een volgende nummer zal uitgebreid worden ingegaan op dit kleine pronkstukje. Voorts presenteert FLEISCHMANN speciaal voor de Nederlandse markt twee fraaie open wagens van de NS, waarvan één met een balkon en remhuisje.

### **PREISER**

Belgische modelspoorbanen zijn goed voorzien van rollend materieel, maar aan uitvoerend personeel ontbrak het nog. In dat manco is nu voorzien met een groep NMBS spoormannen.

### **PECO**

Het aanbod van superrail code 75 wordt steeds verder uitgebreid, want nu zijn ook wissels met grote boogstraal verkrijgbaar. Ook aan het aanbod van wissels in schaal N "fine scale" is het een en ander toegevoegd, en wel een zeer slanke kruising, een wissel met een grote boogstraal en een met een gemiddelde boogstraal. Voor LGB heeft PECO nu ook gebogen rails.

### **HOLLAND SCALE**

Het schitterende gamma van Nederlandse huizen wordt uitgebreid met drie nouveautés. Het gaat om twee pakhuisen en een stationsgebouw. Dit NS stationsgebouw is een gedegen werkstuk en om meer dan een reden de moeite waard. Het kan namelijk met een paar eenvoudige ingrepen worden "verbeld", en de bijgebouwen kunnen op verschillende plaatsen tegen het hoofdgebouw gezet worden, maar kunnen ook in een heel andere context fungeren, als pakhuis bv. of als fabriekskantoor.

H.K.

3. Mensen die graag klinknagels tellen kunnen aan de slag. Kwaliteit en finesse van het graveerwerk doen - ongelooflijk maar waar - denken aan handwerk. Foto: HK >

<< 2. Het gehele BENELUX program uitgebracht door KIBRI. Foto: KIBRI





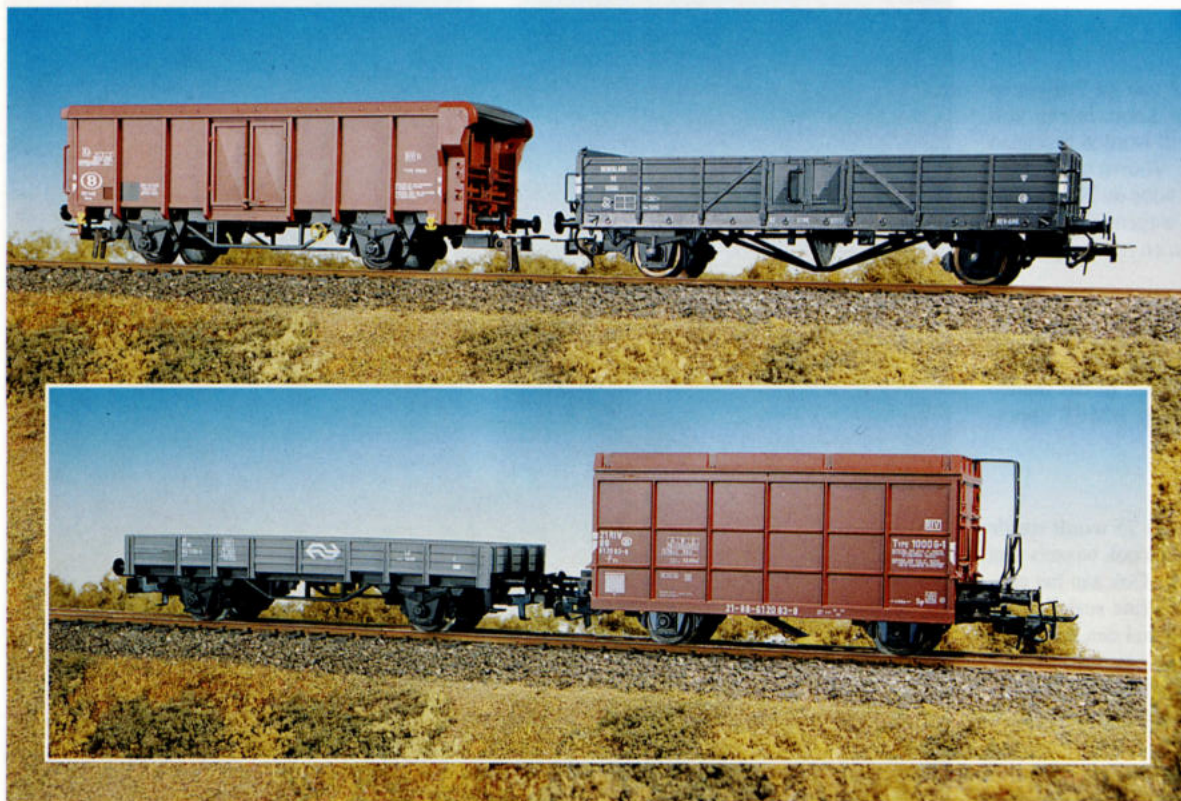
# Aboneer u !!!

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-opchrift van het Spoorweg Journaal), **Liliput** (platte NS wagen) en **Märklin** (platte NS wagen, ref. 4433 of de Fd wagen van de NMBS, ref. 4656).

**De liefhebbers van de N** schaal kunnen kiezen tussen reizigers rijtuigen van verschillende merken.

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

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

U bent ook maandelijks Spoorweg Journaal aan het verslinden maar heeft de smaak pas (te) laat te pakken gekregen ? Dan niet getreurd want u kunt de oude nummers nog bijbestellen, maar haast u wel want de nummers 2,3,4,5,6,10,11,12,13,15,17,18 & 19 zijn bijna uitverkocht (de nummers 14 en 16 zijn inmiddels GEHEEL UITVERKOCHT). De nummers 01/86 t/m 13/88 kosten BF 170 / FL 9,-. De andere BF 200 / FL 11,-.

Maak voor de bestelling gebruik van de speciaal daarvoor bestemde kaart in het tijdschrift. Mocht die kaart ontbreken stuur dan een briefkaart naar Editions H.K., Aachenerstrasse 6, B 4700 EUPEN.

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



# PLAN- W(ILLEM), VOORBEELD EN MODEL.



*1. Een mooi voorbeeld van het feit dat er ook in Nederland "bonte treinen" voorkomen, is deze opname van trein 417 van Amsterdam naar München, via Nijmegen. (2 keer Plan-W, 1 ICR, 1 Plan-E en 4 keer DB). Eerst van Arnhem naar Amsterdam, dan terug naar Arnhem waar de 4 NS rijtuigen achterbleven. Om door te kunnen naar Nijmegen dient in Arnhem kop gemaakt te worden en dus kwam in Arnhem de DB 215/218 diessellok tegen de trein en bracht, met achterlating van de NS rijtuigen, de 4 DB rijtuigen naar Krefeld. Arnhem, 25-9- '87. Foto: Frans-Jozef Janssen.*

## DE GEBOORTE VAN (PLAN) WILLEM.

In de jaren zestig ontstond er behoefte aan rijtuigen 2e klas voor versterking van de binnenlandse- en buurlandtreinen. De blokkendozen werden gepensioneerd en, zoals gebruikelijk, werd er gezocht in de richting van een al bestaand ontwerp. Men koos voor de Silberlingen van de DB, uiteraard met aan de NS normen aangepaste onderdelen. De draaistellen werden afgeleid van plan- V, evenals de ramen, het dak en het verwarmings- en ventilatiesysteem. De draai- vouwdeuren werden nieuw ontworpen, omdat in het internationaal verkeer de zwenk- zwaai-deuren niet toepasbaar waren. Volgens de I.U.C. normen moet een deur nl. met een deuklink te openen zijn, en daarvoor was nog geen betaalbare oplossing voorhanden. Pas de ICR- rijtuigen kregen deze deuren. De schuifdeuren van plan- E gaven problemen in de winter, dus konden ook die niet worden toegepast.

## WILLEM 1 EN 2

Van plan- W zijn 2 versies gebouwd, te weten W1 voor buurlandverkeer en W2 voor binnenlands verkeer. In 1966 en '67 werden 24 rijtuigen W1 geleverd, met de nrs. B 4101- 4124, en in '68 nog eens 26 rijtuigen W2. Deze laatste kregen direkt de zojuist ingevoerde computer- nummers 50 84 21 37 501- 526.

Uiterlijk verschilden de rijtuigen alleen in de

tails. Zo hebben de W1 rijtuigen aan ieder kop-eind een rangeertrede en bijbehorende handgreep, een langere apparatenkast en binnen drietalige opschriften. De handrem is op het eindbalkon geplaatst, dat geen WC heeft. De langere schakelkast onder de vloer was nodig om het omschakel- relais voor de diverse spanningen t.b.v. de verwarming te kunnen huisvesten. De NS gebruikt 1500 V gelijkspanning, de NMBS 3000 V gelijkspanning en de DB 16000 V- 16 2/3 Hz wisselspanning. Met het relais werd de aangevoerde hoogspannings- soort afgetast en daarna, na het maken van de juiste schakeling, met de verwarmingskoffer doorgeschakeld. Voorheen gebeurde dit met een handdruk (plan- D). De apparatuur was van Nederlands fabrikaat, voornamelijk Werkspoor en Smit.

## TREKKEN EN DUWEN IN DE BENELUX

In 1971 was er behoefte aan uitbreiding van de beneluxverbinding. Het bijbestellen van 'twee- tjes' uit '57 was onmogelijk, dus werd er naar een andere oplossing gezocht. Het inzetten van getrokken treinen, met lokwisselen in Roosendaal, Antwerpen en de eindstations Brussel en Antwerpen was verre van ideaal, en zo werd het idee geboren een trek- duwtrein te gebruiken met een meerspanningslok. Aangezien de beneluxstellen al op de helft van hun levensduur waren, zou deze oplossing het ca. 15 jaar moeten uithouden. Voor de treinen werden van

WRD tot WRDK omgebouwde plan- D rijtuigen gebruikt, samen met 20 plan- W1 bakken.

Er werden eerst proefritten gehouden met een omgebouwde NMBS E- lok type 25, 2 om te bouwen NMBS rijtuigen type 14, 3 plan- W's en op kop een met dichtgemaakte kopdeur en 3 frontseinen uitgeruste plan- D WRD. Deze laatste kreeg een ruit van lok 2400, compleet met ruitewarmer en -wisser, en een remkraan en typhoon. De machinist op de E- lok kreeg de schakelopdrachten over de treintelefoon.

Metingen van remmingen vanaf 130 km/ uur met de ca. 80 ton zware lok achter aan de trein vielen boven verwachting gunstig uit en zo werden in juni '73 de eerste W1 rijtuigen omgebouwd tot W1-BNL. Meteen in beneluxbeschildering en omgenummerd met computer- nummer kwamen ze uit de hoofdwerkplaats Haarlem. Technisch waren er alleen kleine aanpassingen nodig; de 19-aderige dubbel uitgevoerde stuurstroombakels en zwaardere buffers waren wel de hoofdpunten.

Twee van de rijtuigen uit de serie W hebben hun carrière voortijdig moeten beëindigen. W1 423 ontspoorde in juni '70 in Düsseldorf en werd ter plaatse gesloopt; W2 504 werd in februari '72 afgevoerd als gevolg van brand te Weesp. De 3 plan- W1 rijtuigen zonder beneluxaanpassing deden dienst tussen de plan- K en -N rijtuigen in de treinen Köln- Den Haag, maar ook tussen de stammen plan- E in binnenlands verkeer. Overigens waren ook vaak





2. Zo zijn de W1 en W2 nu allemaal: direct na het verlaten van de werkplaats was dit bobbeleffect storend, maar naarmate de lak doffer werd viel het niet meer op ! Vergelijk voor de details alle foto's eens met de grootbedrijffoto's. Foto: H.K.

Fig.:1

Wegvrijen (tussen de steunen eerst gaatjes om vijltje door te steken boren)

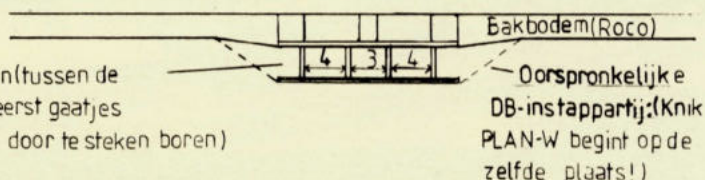


Fig.:2 Onderzijde treeplank

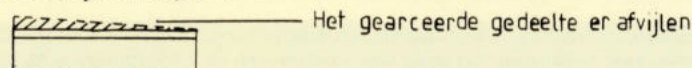
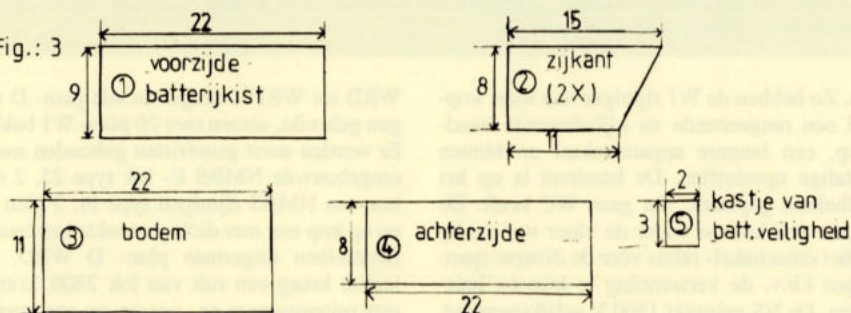
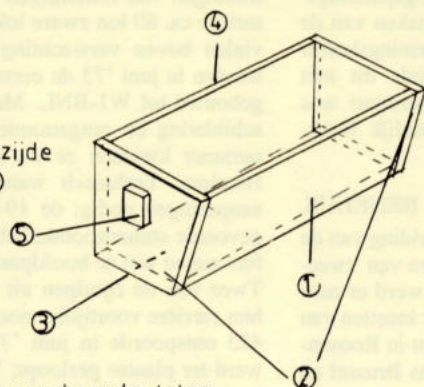


Fig.:3



①-②-③-④ = 1mm. styreenplaat ⑤ = 1,5mm. st.pl.

Aande balkonzijde onderdeel ⑤ lijmen.



De lijmnad tussen de onderdelen ① en ③ afschuiven zodat er een stevige verbinding ontstaat.

de benelux W1 rijtuigen in deze stammen te zien, vooral in de zomer tussen Limburg en Zandvoort aan Zee, in de treinseries 800/900.

## REVISIE

Halverwege de levensduur komt ieder rijtuig in aanmerking voor een z.g. R4 revisie. Dat is een opknabbeurt waarbij het rijtuig geheel uit elkaar genomen wordt en letterlijk vanaf de bodem weer opgebouwd, met gebruikmaking van veel nieuwe onderdelen en materialen. Zo werd plan- W van nieuwe ramen voorzien, zoals bij de sprinters, maar met getint glas zodat er geen zonneschermen meer nodig waren. Ook werd de beplating van het interieur van een ander materiaal gemaakt om het rijtuig een warmer aanzien te geven. De draai- vouwdeuren werden vervangen, waarbij tevens de constructie werd gewijzigd. Op het dak werden de corrosiegevoelige stalen dakluiken vervangen door exemplaren van polyester met scharnieren aan de buitenkant. Het vervangen van de aanzuigfilters voor de verwarming kan zodoende veilig, m.b.v. een reddingslijn vanaf het dak plaatsvinden.

## ZUINIG SCHILDEREN

Reeds in 1976 kreeg de NS van overheidswege de opdracht om 40 miljoen te bezuinigen. Nu was door de hoofdwerkplaats Haarlem het idee aangedragen om een gereviseerd rijtuig niet meer te plamuren voor de schilderbeurt. Plamuren heeft geen invloed op de inwerking van buitenaf op het kasko, maar dient uitsluitend voor het verfraaien van de bak. Niet plamuren leverde een besparing van maar liefst 100 werkuren op! In 1977 werd besloten om de treinstellen materieel '54 ongeplamuurd te spuiten, met uitzondering van de lasnaden. De 340 werd als eerste zo behandeld, gevolgd door de 339 die met een iets mattere lak werd gespoten om de oneffenheden minder te laten opvallen. Na de proef werd besloten toch de hoogglanzende pylyurethaanverf te gebruiken. De inwerking van vuil op matte lak is veel groter, terwijl de glans toch maar van korte duur is.

De drie W1 rijtuigen die nog geen beneluxbeschildering hadden werden het eerst onder handen genomen en, nu ze toch in Haarlem waren,





3. Een WZ die vlak voor de revisie nog op de modelbaan gepakt werd. Duidelijk zijn de reparaties op het dak te zien, die de roest op de lasnaden moeten camoufleren. Ook de oude ramen zijn goed te zien. Foto: H.K.

alsnog tot beneluxrijtuig verbouwd. Van buiten werden ze blauw gespoten, met alleen de deuren geel. De band werd dus niet aangebracht. Maar na enkele maanden kwamen ze terug voor controle en toen bleek dat de blauwe kleur te donker genomen was! Weer overspuiten dus, maar nu in de normale beneluxkleuren, inclusief de gele band. Door tijdgebrek en een zeer dringende behoefte aan plan- W1 werd de band echter wéér achterwege gelaten, en pas bij een latere tussenrevisie aangebracht!

#### ICR EN VERDER

Toen de ICR- beneluxtreinen kwamen, werd besloten de W1 alleen nog voor binnenlands verkeer te gaan gebruiken. De plan- W beneluxrijtuigen zijn momenteel in de ICR- kleuren gespoten, maar er valt nog wel iets te vertellen over de technische aanpassingen, of liever ontakelingen. Zo werden de 2 stuurstroombakels weer verwijderd, evenals de rangeertreden en de handgrepen op de kopeinden en de handremmen. De eerder genoemde langere apparatenkast bleef uiterlijk zoals hij was, maar van binnen werden alle relais verwijderd. De schakeling is nu gelijk aan W2 rijtuigen. Tevens werden de nummers aangepast, zodat eraan af te lezen valt dat het binnenlandse rijtuigen betreft: 50 84 21 30 426-428 en 451- 474 werden 50 84 21 37 426- 428 en 451- 474. Als we de nummers vergelijken met die van W2, zien we dat de rijtuignrs. nog steeds met 4 beginnen, terwijl die van W2 met 5 beginnen. Ook de plaats van het nummer op de bak is anders dan bij W2, nl. in het midden, zoals bij de ICR-rijtuigen. De drietalige opschriften in het interieur werden vervangen door nederlandse of door de nieuwe pictogrammen. Het zal u duidelijk zijn dat de voormalige W1 rijtuigen nog slechts aan enkele details te herkennen zijn. Overigens heet de serie nu gewoon plan- W, in totaal zijn er nog 48 aanwezig. De eerste sloop is gepland voor 1997,

maar zoals we gezien hebben met materieel '46, kan hiervan altijd nog afgeweken worden.....

#### PLAN- W IN HALF NUL

FLEISCHMANN brengt een goed model van de plan- V, maar helaas een minder geslaagde plan- W. De bak is veel te kort en staat te hoog op de draaistellen, maar de kleurstelling is goed. De lengte van de plan- W van Roco is beter, maar ook dit model heeft veel fouten. Oorzaak is het feit dat steeds van een DB Silberling is uitgegaan. Wel levert Roco keurig 2 versies; één met 3 bovenraampjes per heel raam, zoals tot ca. 1982 voorkwam, en de moderne uitvoering met 2 bovenraampjes. De reden heeft u al gelezen: de R4 revisie! FLEISCHMANN heeft zich er makkelijk van af gemaakt en een 'oude bak' in een nieuw jasje gestoken.

Om een aanvaardbaar HO model te maken, gaan we uit van de plan- W van Roco. De ombouw is niet moeilijk en ook niet duur; zelf heb ik 4 verschillende versies van het rijtuig gebouwd.

Eerst wordt de bak op de gebruikelijke manier gedemonteerd en vervolgens worden ook de

ramen, de interieurs, de draaistellen en de bodem verwijderd. Let op dat de raampartij niet beschadigt, want dit is tevens de vergrendeling van de bak.

#### DE BAK

Voor het aanpassen van de bak zult u zelf moeten bepalen of u de versie met of zonder handgrepen wilt bouwen. De handgrepen kunnen ook los geplaatst worden, waarvoor de meegegoten handgrepen eerst met een scherp mes afgesneden moeten worden. Houdt het mes vlak tegen de bak, dan beschadigt hij het minst. Het plaatsen van de losse handgrepen komt later aan bod.

De knikken bij de kopeinden worden met zeer fijn schuurpapier voorzichtig weggeschuurd, totdat een ogenschijnlijk vlakke wand ontstaat. Het afzagen van de wand en het verbreden van de kopeinden is niet aan te raden, omdat dan tevens het dak aangepast moet worden.

Het Roco model heeft schuifdeuren op de kopwanden, en die moeten vervangen worden door rolluiken. Het best kunt u hiervoor wat goedkope rijtuigen op een ruilbeurs op de kop tikken, dan hoeft u ze alleen op maat te maken en te monteren.



4. W2 515 in de oorspronkelijke blauwe kleur met reclamebanen. Modelbouwers opgelet: vergelijk de apparatenkast met die van rijtuig W1 455 elders in dit artikel! Dordrecht, 9-4-'83. Versterking in de trein Vlissingen-Amsterdam. Foto: P. de Greeuw.



5. Plan W1 na de ombouw op basis van ROCO rijtuigen. De voorste is net uit de werkplaats na de R4 revisie, de achterste moet daar nog heen ! Doordat er bij de N.S. niet meer geplamuurd wordt, is hier het effect daarvan drie maanden na de revisie nagebootst. Foto: H.K.

De ramen in de zijwanden bij de WC zijn te breed en de plan- W heeft maar 1 WC, i.p.v. 2 zoals bij de Silberling. Snij het potje meteen weg, anders staat er straks op het balkon een WC met klapstoelen! De ramen worden versmald m.b.v. WC ramen uit oude hondekopwanden van LIMA, of ze worden zelf gemaakt van styreen, zie Figuur 6. Het raam hoort ook iets lager geplaatst te worden (3/4 mm), omdat erboven een ventilatiesleuf aanwezig is.

## HET DAK

Het dak behoeft geen aanpassingen, want het is voor plan- W gemaakt.

## DE BODEM

Voor het aanpassen van de bodem moeten de DB treeplanken veranderd worden volgens Figuur 1 en 2. De spijlen maken we door voorzichtig uitboren met een 1 mm boortje, gevolgd door verder uitvijlen. Daarna kunnen de DB 'toestanden' onder de bodem verwijderd worden. Alleen de apparatenkast laten we zitten, want die lijkt veel op de NS kast. Bij een plan W2- moet wel het linker gedeelte weggesneden worden, zie de foto.

Afhankelijk van de gekozen versie, moeten ook de rangeertreden verwijderd worden. Denk erom dat de verschillende versies slechts in detail van elkaar verschillen, dus lees voor alle

zekerheid het verhaal over het voorbeeld nog eens door, vóór u gaat snijden !

Van afval, b.v. weer van hondekopzijwanden, maken we de batterijkast (Figuur 3), een hoogspanningsveiligheidskast van de verwarming (Figuur 4), en van ROCO gebruiken we een luchtketeltje van b.v. een stoomloc 01 voor het remreservoir.

ROCO levert dit onderdeel los, maar het kan

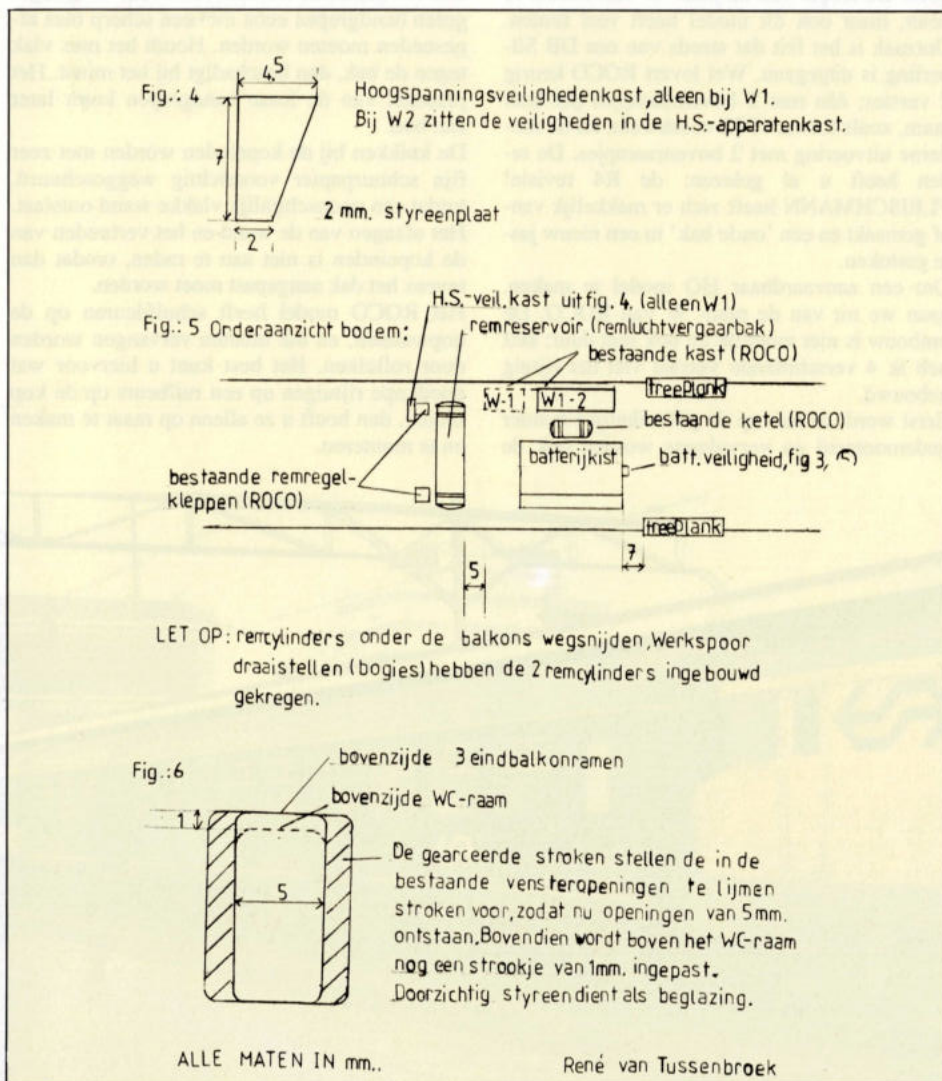
natuurlijk ook zelf gemaakt worden van een stukje rond kunststof van 6 mm doorsnede. Met 2 stukjes recht op geplaatst kunststof van 2 x 2 mm wordt de ketel onder de bodem gelijmd; de ketelbanden zijn stukjes tape van 1 mm breed. In Figuur 5 is aangegeven hoe alles op zijn plaats hoort te zitten.

## DE DRAAISTELLEN

De draaistellen zijn aangepaste plan- V draaistellen van Fleischmann, best. nr. 31-4472. Eerst worden de ophangoren op de draaistellbalken eraf gesneden, want die zitten in de weg voor ons doel. Verder worden ook de baanruimers, de cabinetrapjes, de ATB- snuffelaars en de remblokken met remcylinders aan de binnenzijde van de aspiotten verwijderd. Deze laatste doen bij plan- V dienst als poetsblokken om de wielen schoon te houden i.v.m. het 'afrijden' van seinen, enz. Op onze plan- W draaistellen komen remblokken van ROCO, die we b.v. van een draaistel van een rijtuig 44680/44682 kunnen afhalen. Dankzij de klikbevestiging is dit eenvoudig uit te voeren, maar helaas zijn we genooddaakt hiervoor een compleet draaistel te kopen.

Voor de lagering van de ROCO assen gebruikte ik de metalen beugeltjes in de draaistellen van een paar goedkope beginset- wagentjes van FLEISCHMANN.

De puntlagers in deze beugels werden uitgeknipt en vervolgens in gaatjes gelijmd, die ik achter de aspiotten in de draaistelzijanten boorde. Dit werk dient heel precies te gebeuren, anders zal het rijtuig zich als een hobbelpaard gaan gedragen! Voor de ophanging van het draaistel gebruiken we de ophanging van het verwijderde ROCO draaistel. Deze wordt met een doorslijpschijfje verwijderd en vervolgens met secondenlijm (ACC) op het nieuwe draaistel gelijmd, zodanig dat de verhogingen links en rechts gelijk komen met de bovenzijde van het frame. Eventueel kunnen de nokjes van de zijoplegging iets afgesneden worden, totdat het draaistel vrij kan draaien onder de bodem. Na het monteren van de remblokken kan nog imitatie- remwerk aangebracht worden door tussen de remblokhouders een verbindingsstang aan te brengen, en eventueel nog vangbeugeltjes met zeer dun staaldraad.







#### MONTEREN EN AFWERKEN

Vóór de montage wordt het model waar nodig geplamuurd, bij voorkeur met PLASTO van REVELL. TAMIYA putty heeft de neiging te scheuren op het door ROCO toegepaste polystyreen, en dat is zonde van het werk, al duurt dat dan geen 100 uur in ons geval! Na goed drogen wordt de bak geschuurd met steeds een fijnere korrel schuurpapier, en tenslotte wordt al het losse materiaal onder de kraan afge-

spoeld. Vergeet niet ook de bodem goed af te borstelen.

Ook voor het kiezen van de glans van de lak en de kleuren kunt u weer te rade gaan bij het bovenstaande verhaal. Kies voor het dak een grijze tint, maar geen zilvergrijs. De biezen en gele banden worden afgeplakt met CELLOTAPE, dat goed aangedrukt moet worden. Voor de ICR- kleuren wordt onder de gele kleur eerst met okergeel een grondverf aangebracht

voor een betere (matte) dekking.

De treeplanken worden vuil- zilver (alleen de treden, niet de spijlen!); de raamstijlen grijs en de schuifraampjes met geleiders aluminiumkleurig. De transfers worden aangebracht en na het weatheren worden eventueel de handgrepen geplaatst, ook tussen de deuren op de balcon. U kunt deze maken van 0.2 mm staal draad dat u in voorgeboorde gaten lijmt met secondenlijm. Succes, **R van Tussenbroek.**

*6. WI 455 in gereviseerde uitvoering. Let op de details die in de tekst zijn besproken, het zijn er een heleboel ! Dordrecht, 9-4-'83. Versterking in de trein Vlissingen-Amsterdam. Foto: P de Greeuw.*





# 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*

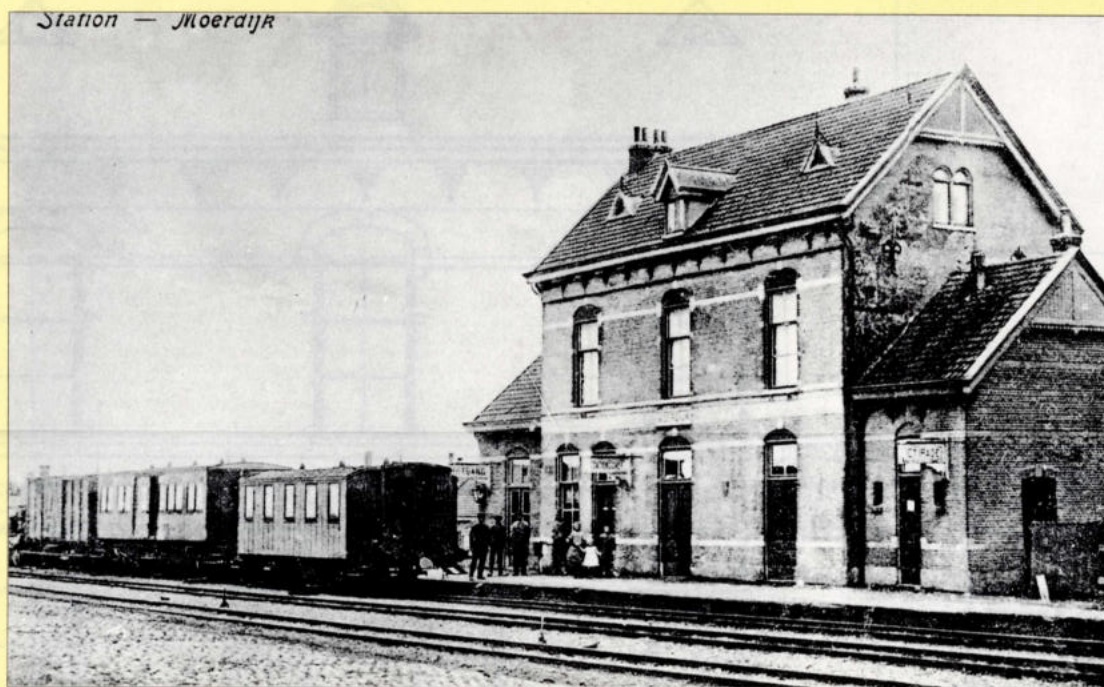
**Let op: Super VHS is NIET afspeelbaar op gewone VHS apparatuur !**

**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**



# Moerdijk, eindpunt van de spoorweg Lage Zwaluwe - Moerdijk



1. Het stationsgebouw van Moerdijk, omstreeks 1910. Een locomotief van de serie 101 - 150 van de SS (type 1 B, later serie 901 - 950 van de NS) staat gereed met een trein voor vertrek naar Lage Zwaluwe. De locomotieven werden gebouwd in de jaren 1872 - 1879 en buiten dienst gesteld in de jaren 1929 - 1936.

## Ter overweging

De illustraties in de vorm van foto's en tekeningen kunnen de "modelbouwer naar Nederlands voorbeeld" als handleiding dienen bij het maken van een al of niet groot gedeelte van het dorpje Moerdijk met haven en station. Mijns inziens begaat een "spoorwegmodelbouwer" één principiële fout door in het resultaat alles om de spoorwegen alleen te laten draaien. Men doet alsof eerst de spoorwegen tot stand kwamen en dan pas de rest. Een station valt echter nooit los te zien van de omgeving waarin het is ontstaan. Zeer vaak wordt door een "spoorwegmodelbouwer" een zeer eng beeld opgebouwd met als gevolg: veel spoor en weinig werkelijkheidsgetrouwe omgeving. Maar als men eenmaal heeft aangedurfd om de spoorwegen slechts te zien als een onderdeel van een stads- of dorpskern, dan ben ik er van overtuigd, dat men enerzijds een betere presentatie van de hobby bij belangstellenden laat zien en anderzijds meer respect bij het algemeen publiek zal afdwingen. Moge dit artikel een aanzet zijn voor een andere benadering door de "modelspoorwegbouwer".

**Marius C.J. Broos**  
*Niet alleen één van de stations te Moerdijk vormt in dit artikel het onderwerp van bespreking, maar ook de gehele omgeving van het dorp dat zich kan beroepen op een rijke geschiedenis met betrekking tot de spoorwegen.*

*Een beknopt overzicht van dit roemrijke verleden geeft aan de illustraties bij dit artikel veel meer inhoud.*

## Van Antwerpen over Roosendaal naar Moerdijk

Op 1 mei 1855 bracht de "Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam" (AR) zonder veel feestelijk vertoon haar eerste trein naar Moerdijk. In het oorspronkelijke plan was het eindpunt van de internationale lijn echter aan de Roode Vaart geprojecteerd. Een groot deel van de inwoners van Moerdijk zag toen zijn middel van bestaan, het vervoer van reizigers en goederen in aansluiting op de reeds sinds 1822 onderhouden dagelijkse veerdienst op Willemsoord, in gevaar komen. Enige tijd later bleek zich een zandbank langs de oevers van het Hollands Diep te vormen, juist ter plaatse van de ontworpen haven aan de Roode Vaart. Deze tegenslag voor de spoorwegmaatschappij betekende voor het dorp Moerdijk evenwel een gunstige wending. Toch was men in de Nassapolder op dat moment al ver gevorderd met het werk. Tot de Hofstede "Logtenburg" werd het oorspronkelijke tracé gevolgd, maar daarna boog de lijn af naar de westelijke havenkade van Moerdijk. Zo ontstond dus een merkwaardige kronkel in het baanvak Zevenbergen - Moerdijk. Bij het in gebruik nemen van de lijn

Antwerpen - Roosendaal - Moerdijk met een zijtak van Roosendaal naar Breda werden drie paar treinen ingelegd in aansluiting op een bootdienst tussen Moerdijk, Dordrecht en Rotterdam. Aan het eindpunt te Moerdijk was aanvankelijk slechts een houten loods als tijdelijk stationsgebouw aanwezig. De treindienst werd op enige sporen afgewikkeld. Het duurde nog tot in 1857, voordat er naast een aanzienlijke uitbreiding en uitdieping van de haven een emplacement met stationsgebouw, een locomotievenloods met werkplaats, een rijtuigenloods, een goederenloods en een aanlegplaats voor de bootdienst tot stand kwam. De internationale spoorwegverbinding legde de maatschappij in de jaren rond 1860 bepaald geen windeieren. Het goederenvervoer leverde een groot deel van de inkomsten op.

## Van Maastricht over Venlo en Breda naar Moerdijk

Spoedig begonnen zich evenwel voor de Belgische spoorwegmaatschappij donkere wolken samen te pakken. Bij de wet van 18 augustus 1860 besloot de Nederlandse regering tot aanleg van verschillende spoorwegverbindingen op staatskosten. De exploitatie werd opgedragen aan de "Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen" (SS). Als lijn I had men een lijn van Breda naar Rotterdam ontworpen. Dit gedeelte vormde

eigenlijk een onderdeel van de verbinding Maastricht - Venlo - Breda - Rotterdam in aansluiting op grensoverschrijdende lijnen vanuit Maastricht, Venlo en Eindhoven. Op 1 juli 1866 werd het baanvak Breda - Moerdijk voor het publiek opengesteld, terwijl een aansluitende bootdienst tussen Moerdijk, Dordrecht en Rotterdam naast de reeds sinds 1855 bestaande bootdienst van de AR werd ingelegd. Enige maanden later was de internationale verbinding met Duitsland en België door het in gebruik nemen van het baanvak Eindhoven - Venlo een feit. Aan het eindpunt te Moerdijk verrees op de oostelijke havenkade voor de SS ook een emplacement met stationsgebouw, een locomotievenloods, een goederenloods en bijbehorende inrichtingen.

## Een brug voor het spoorwegverkeer

Pas in een later stadium werd door de Nederlandse regering het besluit genomen tot de bouw van een brug als opvolger van de aanvankelijk ingestelde bootdienst. Uiteraard was met het ontwerpen van het baanvak Breda - Moerdijk al rekening gehouden met een brug over het Hollands Diep in de toekomst. Men richtte het tracé vanuit Breda rechtstreeks op Willemsoord aan de overzijde van het brede water. Op een plaats, gelegen kort voor de toekomstige zuidelijke oprit van de brug, boog het baanvak af naar het westen en eindigde vervolgens na





© M.C.J. Broos  
1990

ongeveer drie kilometer op de oostelijke havenkade te Moerdijk.

De enkelsporige brug werd na een bouwtijd van zes jaar op 1 januari 1872 voor de treindienst in gebruik genomen. De totale kosten van de overbrugging, inclusief een draai-brug voor de vele nog onder zeil varende schepen aan de zuidzijde, bedroegen F 5.500.000,-. De dertien pijlers, waarvan drie in het diepste gedeelte aan de Brabantse kant door E. Goudin & Co te Parijs en tien aan de Hollandse kant door D. en A. Volker te Dordrecht werden gebouwd, droegen veertien overspanningen met een totale lengte van 1470 meter. De brug vormde jarenlang het paradepaardje in alle Nederlandse aardrijkskundeboekjes.

De overspanningen werden geklonken uit 6500 ton ijzeren balken en spanten in een werkplaats op de Hollandse wal door de aannemers P. van Vlissingen en D. van Heel te Amsterdam (later "Werkspoor") en vervolgens naar hun plaats gevaren.

### Het station Lage Zwaluwe

Tegelijk met het in gebruik nemen van de brug werd op 1 januari 1872 het baanvak Lage Zwaluwe - Dordrecht in dienst gesteld. Het emplacement Lage Zwaluwe was eenvoudig van opzet; slechts enige sporen met een houten keet als tijdelijk stationsgebouw aan de voet

van de zuidelijke oprit van de brug bij de aansluiting op het baanvak Breda - Moerdijk. Later zou dit station een belangrijke rol gaan spelen in het splitsen, samenvoegen en kruisen van treinen in de verbindingen van de Randstad met België en Duitsland over Roosendaal en Venlo.

### Een verlies voor Moerdijk

Na 1 januari 1872 had de bootdienst van de SS tussen Moerdijk, Dordrecht en Rotterdam geen enkele reden van bestaan meer. Het baanvak Lage Zwaluwe - Moerdijk werd toen van ondergeschikte betekenis. Zelfs normaal reizigersvervoer kwam in de jaren 1872 - 1876 niet meer voor, ofschoon het nog wel mogelijk was "met den goederentrein Moerdijk - Breda v.v. te reizen, waartoe in dien trein eenige rijtuigen worden geplaatst".

Het in exploitatie nemen van het baanvak Dordrecht - Rotterdam (Mallegat) op 1 november 1872 betekende het definitieve einde van de rol van het dorp Moerdijk in het internationale reizigersvervoer per spoor. Vanaf dat moment werd ook het vervoer naar en van België over Lage Zwaluwe en Breda geleid. Het baanvak Roosendaal - Oudenbosch - Zevenbergen - Moerdijk werd gedegradeerd tot een lijn van slechts lokaal belang. Daarentegen

kreeg het gedeelte Roosendaal - Breda van de Belgische spoorwegmaatschappij toen doorgaand vervoer Antwerpen - Rotterdam v.v. te verwerken. Aangezien zij geen locomotieven van de SS op haar lijnen toestond, verwisselde men in Breda van machine tijdens het kopmaken.

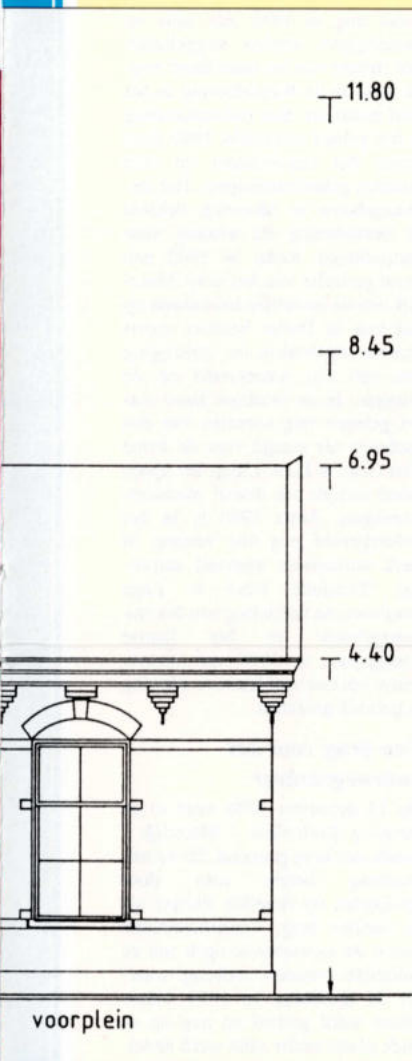
In Moerdijk hield de bootdienst voor reizigers van de AR op te bestaan. De treindienst tussen Lage Zwaluwe, Dordrecht en Rotterdam leverde ook voor de reizigers van de AR een aanzienlijke tijdswinst op, ook al moest men voorlopig nog genoeg nemen met een omweg over Breda. Slechts voor het goederenvervoer bleven de schepen van de AR met het oogmerk op concurrentie voor de SS tot in 1878 in de vaart. De Belgische spoorwegmaatschappij, die inmiddels haar exploitatie liet uitvoeren onder de naam "chemins de fer Grand Central Belge" (GCB), kon niets anders doen dan akkoord gaan met de geschetste oplossing en zag langzaam maar zeker haar monopoliepositie in West-Brabant afbrokkelen.

De Nederlandse regering trachtte zo snel mogelijk de vreemde eend uit de bijt te doen verdwijnen, maar een voorstel tot aankoop wees de Tweede Kamer in 1873 met grote meerderheid van stemmen af. De koop prijs vond men te hoog.

### Het einde van de AR/GCB in West Brabant

De SS had in 1873 bij de AR/GCB geprobeerd om het medegebruik van het baanvak Roosendaal - Breda te verkrijgen, teneinde de leemte in haar verbinding Vlissingen - Venlo aan te vullen. De AR/GCB verklaarde zich wel bereid mede te werken, maar dan moest zij over een aan te leggen verbinding Zevenbergen - Lage Zwaluwe naar Rotterdam kunnen rijden. Deze wens kwam overeen met de bedoeling van de Belgische maatschappij in de prille beginjaren van haar bestaan. De Nederlandse regering achtte het evenwel ongewenst, dat een buitenlandse onderneming tot in het hart van het land zou doordringen. Men nam toen snel het besluit het verbindingstrajekt Lage Zwaluwe - Zevenbergen op staatskosten aan te leggen (wet van 21 mei 1873) en in exploitatie te geven bij de SS. Dit traject was voor het verkeer van de Randstad met België en Zeeland onmisbaar en diende daarom, ook al was voor de problemen m.b.t. de AR/GCB nog geen oplossing gevonden, zo spoedig mogelijk aangelegd te worden. Het internationale reizigersvervoer kon dan vanaf Lage Zwaluwe rechtstreeks naar Roosendaal worden geleid, terwijl de AR/GCB alle wind uit de zeilen werd ontnomen.





Na het in gebruik nemen van het baanvak Lage Zwaluwe - Zevenbergen op 1 mei 1876 wees men het station Zevenbergen aan voor het locomotief verwisselen. Het emplacement was eigenlijk voor dit doel nauwelijks geschikt te noemen.

Nadat in 1877 het eindpunt Malle-gat te Rotterdam in verbinding werd gebracht met het station Delfse Poort, waardoor een aan-eengesloten verbinding van Amsterdam met Brussel en Parijs ontstond, en nadat de AR/GCB en de SS overeenstemming hadden bereikt over vereenvoudiging van het tarievenstelsel in het goederenvervoer tussen beide maatschappijen, staakte de Belgische spoorwegonderneming in 1878 de nog overgebleven bootdienst tussen Moerdijk, Dordrecht en Rotterdam. Na vele onderhandelingen tussen de Nederlandse en de Belgische regeringen dwong men de AR/GCB op 1 juli 1880 afstand te doen van haar lijnen in West-Brabant. De exploitatie kwam toen in handen van de SS. Wel werd tegelijkertijd de dienst op het baanvak Zevenbergen - Moerdijk volledig gestaakt. De opbraak van dit gedeelte vond plaats in 1883. De grond werd aan de aanliggende eigenaren verkocht. Anno 1990 is er niets meer in het veld te herkennen.

### Het baanvak Lage Zwaluwe - Moerdijk

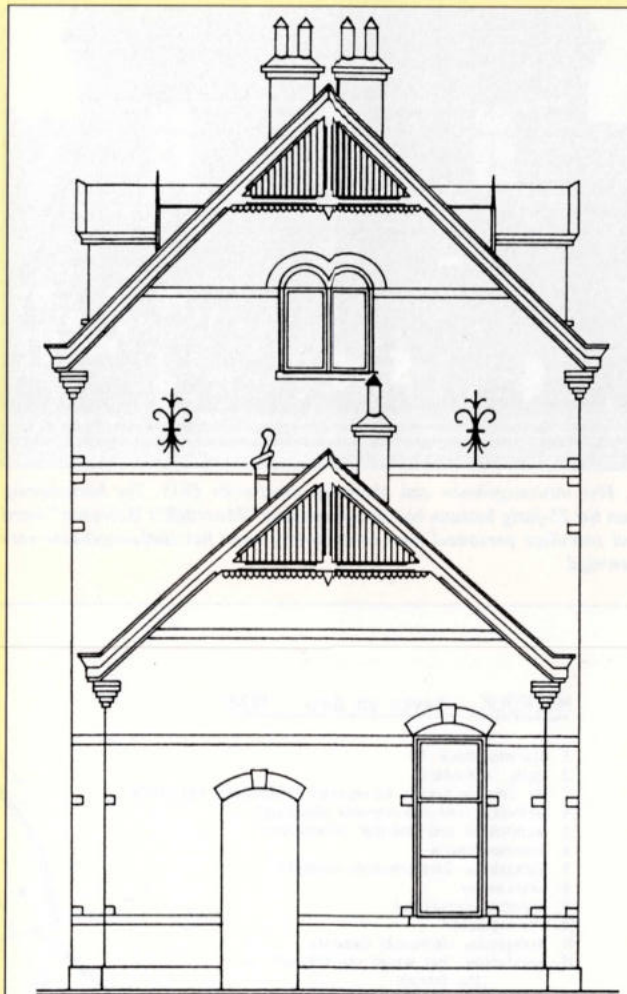
Na 1880 bezat de SS met de spoorwegverbindingen Vlissingen - Venlo en Roosendaal/Breda - Rotterdam een monopoliepositie in het zuiden van Nederland. De overal enkelsporige baanvakken werden in de loop van de jaren tachtig van een tweede spoor voorzien. Een groot deel van de stations onderging een flinke uitbreiding aan gebouwen, sporen en wissels. In Lage Zwaluwe kwam een geheel nieuw stationsgebouw tot stand. In de jaren 1886 - 1890 werd de lijn Lage Zwaluwe - 's-Hertogenbosch aangelegd op staatskosten en door de SS in gebruik genomen.

Het was evenwel maar magertjes gesteld met de exploitatie op het baanvak Lage Zwaluwe - Moerdijk. In de periode 1 mei 1876 tot 1 juli 1880 liet de SS een lokaaltreindienst rijden tussen Moerdijk, Lage Zwaluwe en Zevenbergen. Na 1 juli 1880 werd de verbinding Lage Zwaluwe - Zevenbergen uitsluitend verzorgd door de stoptreinen Rotterdam - Roosendaal in beide richtingen. Vanuit het locomotieven-depot te Moerdijk, dat slechts twee machines telde (één voor de dienst en één als reserve) reed men vijf à zeven maal per dag op en neer naar Lage Zwaluwe. "Het levendige en vrolijke van vroeger heeft plaats gemaakt voor een dodelijke stilte, die alleen verbroken wordt door de paar treinen, die dagelijks nog over een stuk spoorweg van Zwaluwe ons bereiken. Zulk een trein bestaat gewoonlijk uit de locomotief, bagagewagen en een gecombineerde personenwagen 1ste, 2de en 3de klasse", aldus een krantenbericht uit die dagen.

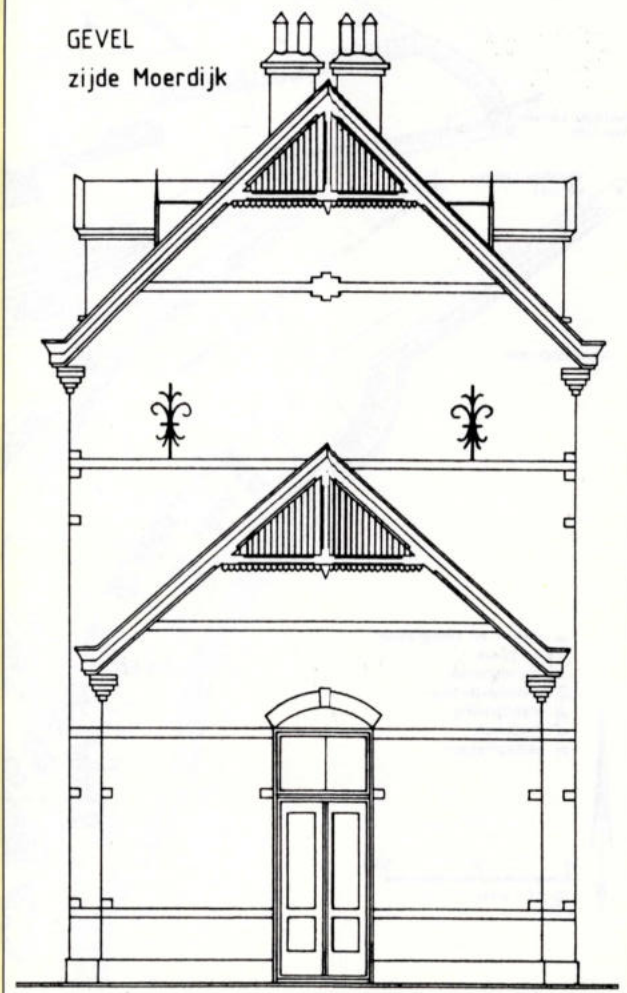
In 1890 werd het depot Moerdijk gesloten. Vanaf toen ging het nieuwe locomotieven-depot van Lage Zwaluwe (1890 - 1925) de treindienst op Moerdijk en 's-Hertogenbosch (gedeeltelijk) verzorgen. Ook werd zelfs een doorgaande verbinding tussen Moerdijk en de Brabantse hoofdstad ingelegd: twintig maal stoppen onderweg met een rijtijd van twee uur. De lokaaltreinen bestonden meestal uit een paar rijtuigen tweede en derde klasse.

De oude stationsinrichtingen te Moerdijk waren voor een exploitatie met lokaaltreinen volstrekt onnodig en werden tegen het einde van de negentiende eeuw afgebroken of verplaatst. De stationschefswoning kreeg een tweede leven als woning voor de opzichter van weg en werken te Zevenbergen. Op 3 september 1895 werd het bestek 697 voor het maken van grondwerken, het leggen van sporen en wissels en het maken van een nieuw stationsgebouw aanbesteed. De Roosendaalse aannemer F.D. Bruglemans mocht het werk voor f 17171,- uitvoeren. De bovenverdieping van het stationsgebouw verschaftte onderdak voor de haltechef.

Toch bleef de betekenis van het baanvak Lage Zwaluwe - Moerdijk



GEVEL  
zijde Moerdijk







2. Het stationsgebouw van Moerdijk, omstreeks 1935. Ter herinnering aan het 25-jarig bestaan van de scheepswerf "Moerdijk's Welvaren" werd het voltallige personeel (met echtgenoten) voor het stationsgebouw vereeuwigd.

maar gering. In 1912 werd het lijntje voor de Nederlandse wetgeving een lokaalspoorweg. Een nog eenvoudiger exploitatie werd mogelijk, toen men in 1923 het baanvak degradeerde tot een tramweg. De haltechef kon toen vertrekken. Tenslotte werd op 27 februari 1928 de reizigersdienst en op 1 augustus 1934 de goederendienst gestaakt. De autobus en de vrachtauto hadden het vervoer naar en van Moerdijk overgenomen. Op sommige dagen in de laatste jaren bracht het baanvak de kapitale som van f 0,75 in het laatje van de SS. De opbraak van het lijntje viel samen met de sterke uitbreiding van het rijkswegennet in dit gebied. In de jaren dertig werd de aanleg van de autoweg Rotterdam - Moerdijk - Breda ter hand genomen. Het tracé van deze weg doorsneed het baanvak Lage Zwaluwe - Moerdijk,

zodat nog in 1935 alle rails en dwarsliggers werden weggehaald. Het restant van het tracé bleef nog-tot lang na de Wereldoorlog in het veld zichtbaar. Een ruilverkaveling in het gebied omstreeks 1980 deed echter het baanlichaam op vele plaatsen geheel verdwijnen. Het stationsgebouw te Moerdijk behield de bestemming als woning voor particulieren, totdat in 1943 een groot gedeelte van het dorp Moerdijk aan de oostelijke havenkade op last van de Duitse bezetter moest worden afgebroken ter verkrijging van een vrij schootsveld op de bruggen. In de twintiger jaren was het gebouw nog voorzien van een aanbouw als garage voor de firma Van Gend & Loos. Langs het lijntje stond eertijds een drietal wachterswoningen. Anno 1990 is in het poldergebied nog één woning in sterk verbouwde toestand aanwezig. Tenslotte werd te Lage Zwaluwe, na vernieling van het stationsgebouw in het laatste oorlogsjaar, in 1950 een nieuwbouw van een veel kleinere omvang in gebruik genomen.

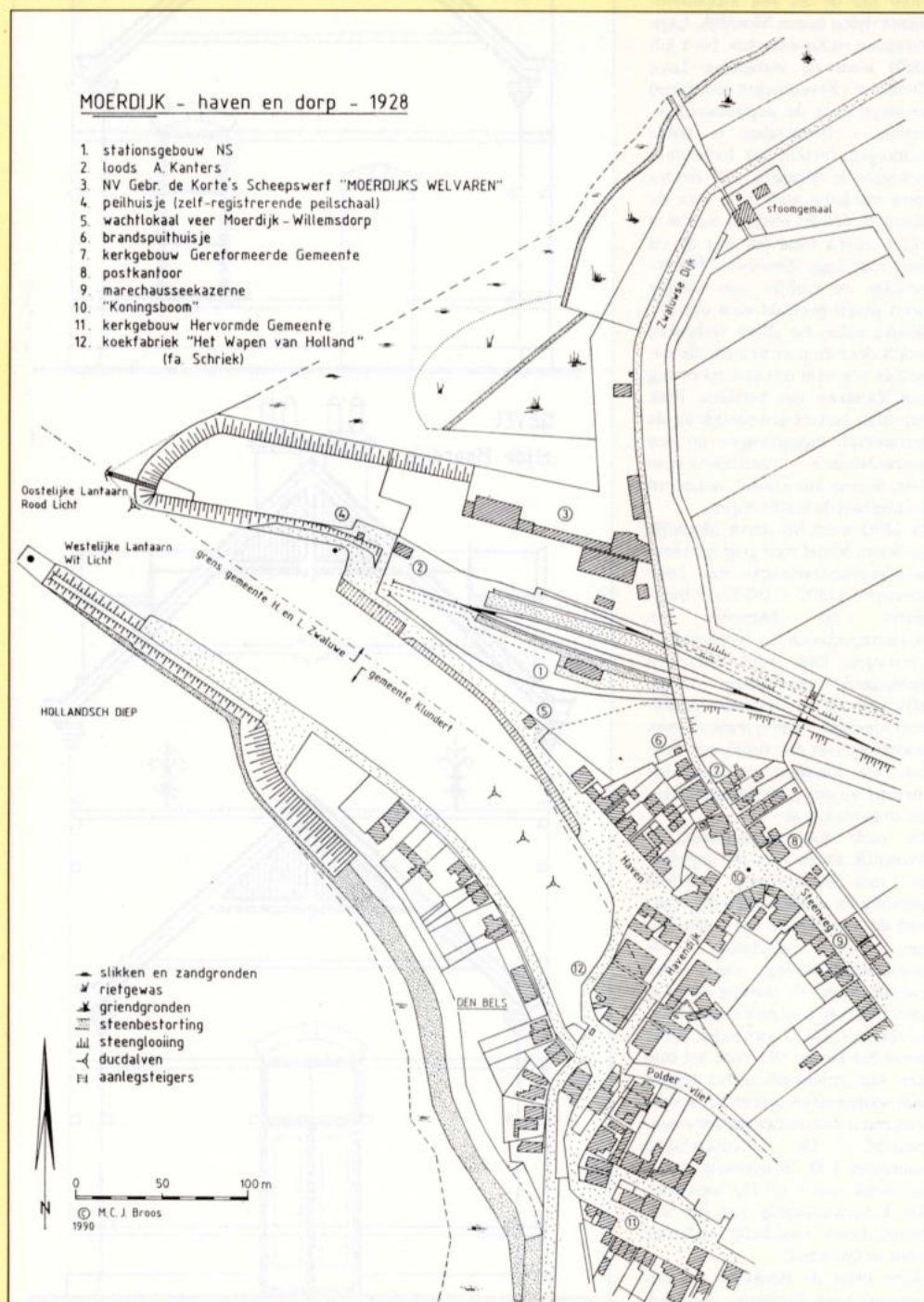
### Een brug voor het autowegverkeer

Op 12 december 1936 werd in de autoweg Rotterdam - Moerdijk - Breda een brug geopend. De spoorwegbrug bracht men door opvijzelen op dezelfde hoogte als de nieuwe brug. Vanzelfsprekend moest de aansluitende oprit aan de zuidzijde eveneens omhoog, waarbij de draaibrug in 1935 buiten dienst werd gesteld en nog op de oude plaats onder zand werd bedolven.

Tijdens de meidagen van 1940 vielen de bruggen over het Hollands Diep onbeschadigd in handen van de Duitse bezetter. In de herfst van 1944 raakten verschillende brugdelen zwaar beschadigd. De brug in de autoweg werd na een provisorische herstelling met delen van de spoorwegbrug op 31 december 1945 weer voor het verkeer opengesteld. Van de spoorwegbrug werden vier overspanningen aan de noordzijde vervangen door een zanddam en een nieuw landhoofd. Na de bouw van nieuwe overspanningen voor de brug in de autoweg konden in de zomer van 1946 de delen van de spoorwegbrug weer worden terug gevaren. Met behulp van Engelse baileybruggen kon de spoorwegbrug op 24 augustus met een snelheidsbeperking in gebruik worden genomen.

### Modernisering na de oorlog

Vanaf 11 mei 1950 konden de lijnen Dordrecht - Lage Zwaluwe - Roosendaal en Lage Zwaluwe - Breda - Tilburg - Bostel met elektrische treinen worden bereiden. Kort voordien was een gedeelte van het baanvak Lage Zwaluwe - Zevenbergen in verband met boogverbetering bij de aansluiting op de lijn Breda - Rotterdam omgelegd. De autoweg Rotterdam - Moerdijk - Breda werd tegelijk omhoog gebracht en met een viadukt





3. De haven van Moerdijk, omstreeks 1910.

over de sporen geleid.

In de jaren 1954 - 1955 werd een nieuwe spoorwegbrug, bestaande uit vijf overspanningen van elk 208 meter lang, op de oude pijlers geplaatst. De firma Penn & Bauduin en Bijker's Aannemingsbedrijf zorgden voor de bouw. Aanvankelijk was de nieuwe brug nog voorzien van enkel spoor, maar op 25 september 1955 werd het tweede spoor in dienst gesteld, zodat er een einde kwam aan het verschijnsel dat een uit Brabant naar Holland daverende trein nog juist op Brabantse gebied moest stoppen voor een tegenligger.

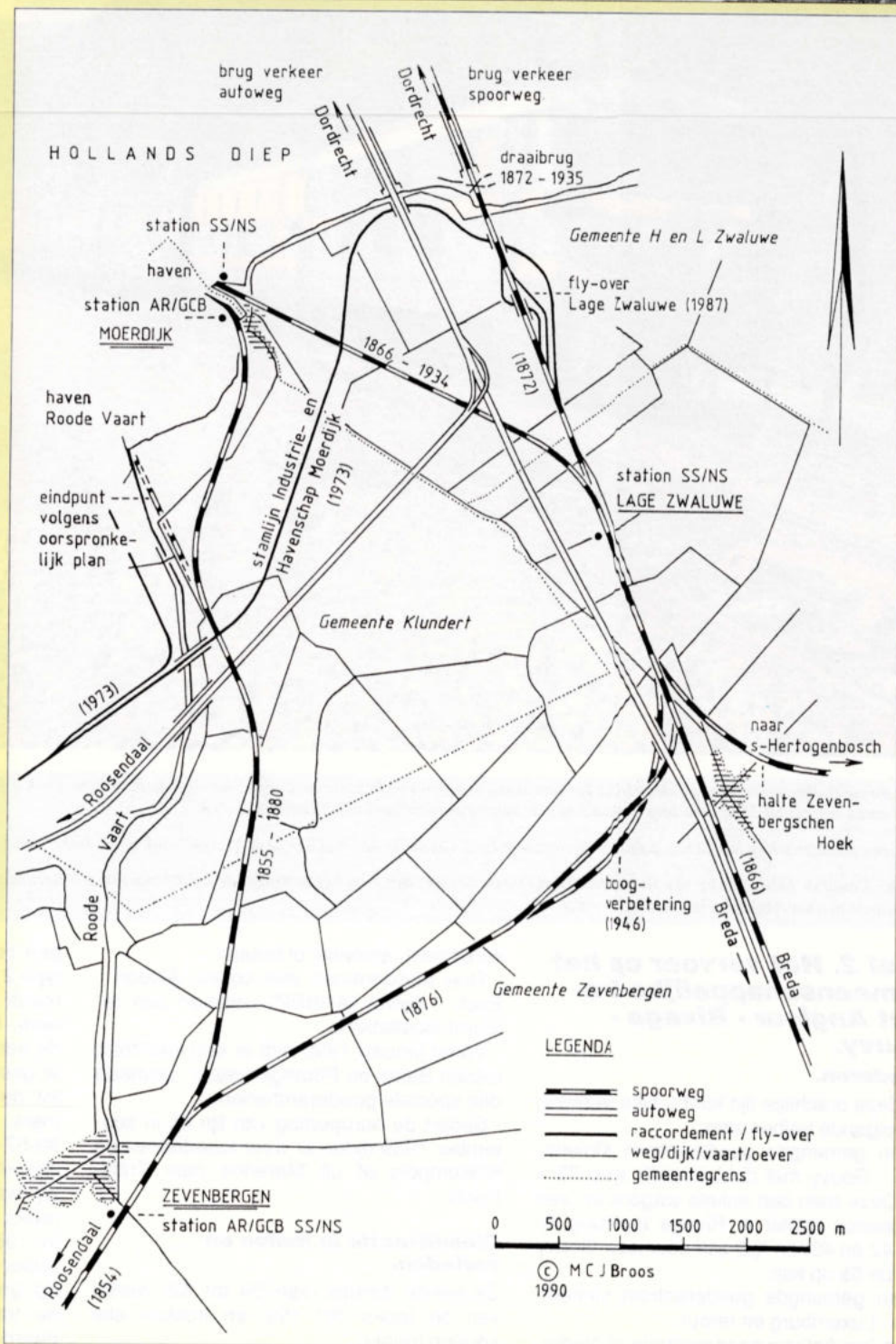
In 1956 werd op de lijnen rondom Lage Zwaluwe het automatisch blokstelsel ingevoerd. De klassieke beveiliging van het emplacement Lage Zwaluwe verdween pas in 1971.

In de jaren 1976 - 1978 werd de brug in de autoweg bij Moerdijk vernieuwd om ruimte te scheppen voor het steeds maar toenemend verkeer. De totale breedte van een overspanning bracht men van 18,6 meter naar 42,9 meter. Ook de treindienst werd verlost van een "bottle-neck". Ten noorden van het emplacement Lage Zwaluwe kwam een "fly-over" tot stand, zodat het verkeer in de richting Dordrecht - Breda onafhankelijk kan worden afgewikkeld van het verkeer in de richting Roosendaal - Dordrecht. Het emplacement Lage Zwaluwe onderging eveneens ingrijpende wijzigingen en uitbreidingen. Het geheel werd op 20 september 1987 officieel in gebruik genomen.

## Een nieuwe lijn langs Moerdijk

Na het besluit van de Nederlandse regering om ten westen van de Roode Vaart een groot industrieterrein aan te leggen, voorzien van goede verbindingen per trein, vrachtauto en schip, kwam op 4 december 1972 temidden van een enorme zandwoestijn de aansluiting tot stand tussen de "stamlijn" van het "Industrie-Havenschap Moerdijk" en het raccorderment van "Shell Nederland Chemie". Op 17 april 1973 vond de officiële openingsrit plaats van het negen kilometer lange baanvak Lage Zwaluwe - Roode Vaart, dat juist ten zuiden van het dorp Moerdijk loopt en met een brug de Roode Vaart kruist. De onderdoorgangen iets ten zuiden van de bruggen over het Hollands Diep, de lange opritten naar de brug over de Roode Vaart alsmede de brug zelf met een flinke lengte en de overal aanwezige slappe veenbodem deden de kosten van de nieuwe lijn de pan uitrijzen. Maar al is "Sporend naar Moerdijk" sinds 1934 geschiedenis, toch is "Sporend langs Moerdijk" sinds 1973 weer mogelijk.

**Marius C.J. Broos**  
Foto's: versameling  
M. C.J. Broos





# Lijn 43, spoorlijn tussen Ourthe en Amblève.



1. In de vakantieperiode werden elektrische locomotieven van Jemelle achteraan stoptreinen opgezonden naar Luik (of vice-versa) om speciale treinen naar Italië via Namen te trekken. Hier twee locs reeks 23 aan de stoptrein Jemelle-Luik. (Sanheid, 4-7-'87)

2. In een schilderachtig landschap passeert de stoptrein Luik - Jemelle de "Rocher de la Vierge" vlak na de halte Comblain-la-Tour. (sept '86) >>

Poster. Vanaf de calvariebrug van Bomal biedt het Ourthedal met lijn 4 en het omringende landschap een schitterend panorama. U ziet een goederentrein op weg van Stockem naar Kinkempois. (mei '86) >> >>

## Deel 2. Het vervoer op het gemeenschappelijke tra- ject Angleur - Rivage - Gouvy.

### Goederen.

Op deze prachtige lijn kunt u elke werkdag de volgende treinen zien:

- Een gemengde goederentrein Kinkempois - Gouvy met dubbeltractie type 73 + 55. Deze trein laat enkele wagons en een rangeerloc achter in Rivage (splitsing lijnen 42 en 43) en rijdt zelf door naar Gouvy met de 55 op kop.
- Een gemengde goederentrein Kinkempois - Luxemburg en retour.
- Een facultatieve goederentrein uit Nederland richting Frankrijk, beladen met hetzij

kunstmest, amoniak of butaan.

- Drie retourtreinen met cokes, Alsdorf - Esch - Belval (ARBEP) waarvan een retourrit facultatief is.

- Vanaf januari 1990 rijdt er een zandtrein tussen Balen en Pétange (retour) alsmede drie speciale goederentreinen.

- Sedert de heropening van lijn 45 in september 1989 rijden er weer legertreinen uit Kinkempois of uit Marenne naar Trois-Ponts.

### Dieseltractie in heden en verleden.

De eerste diesels (van '54 tot '62) waren van de reeks 201 (59) en trokken alle soorten treinen.

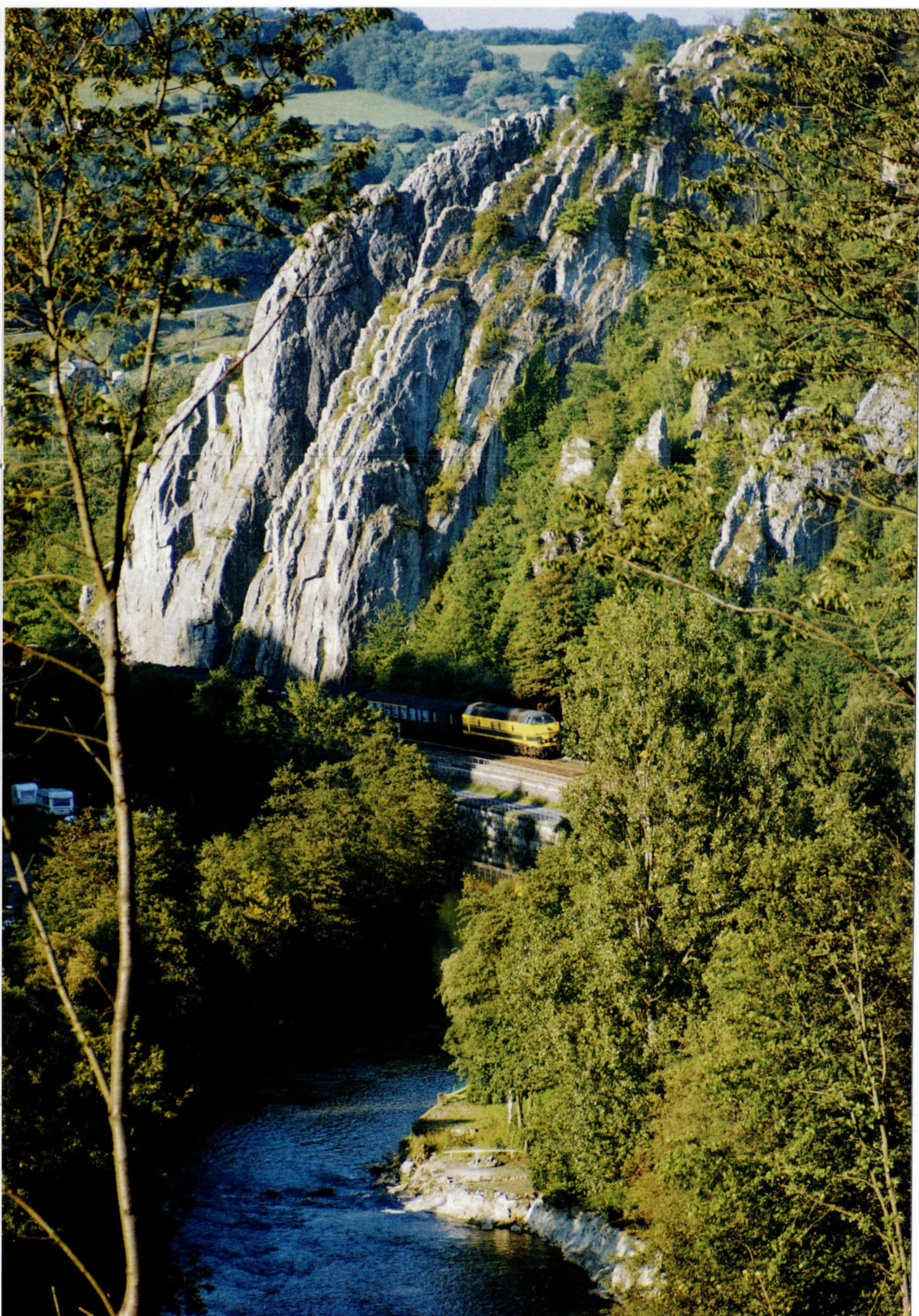
Vanaf mei '61 werden deze locs vervan-

gen door de serie 205 (55). Ook de locs type 212 (62) waren actief op deze lijn, namelijk in 1962, aan het begin van hun carrière. De locs van deze reeks 212 waren de eerste diesellocomotieven die in Jemelle gestationeerd werden en wel van 1964 tot december 1966. Het betrof de nummers 6217-23-26-28-30-32-33-35-36-38-39-57-62-69-73. Als laatste verliet de 6228 Jemelle.

Zij werden allengs vervangen door de reeks 55. (informatie van R. Huysman).

In 1964 maakten de eerste locs van de reeks 60 van Kinkempois hun opwachting op lijn 43. Tot 1 juni 1984 verzorgden zij de tracie van sommige reizigerstreinen, daarna trokken ze de electrificatietreinen (tot september 1986).

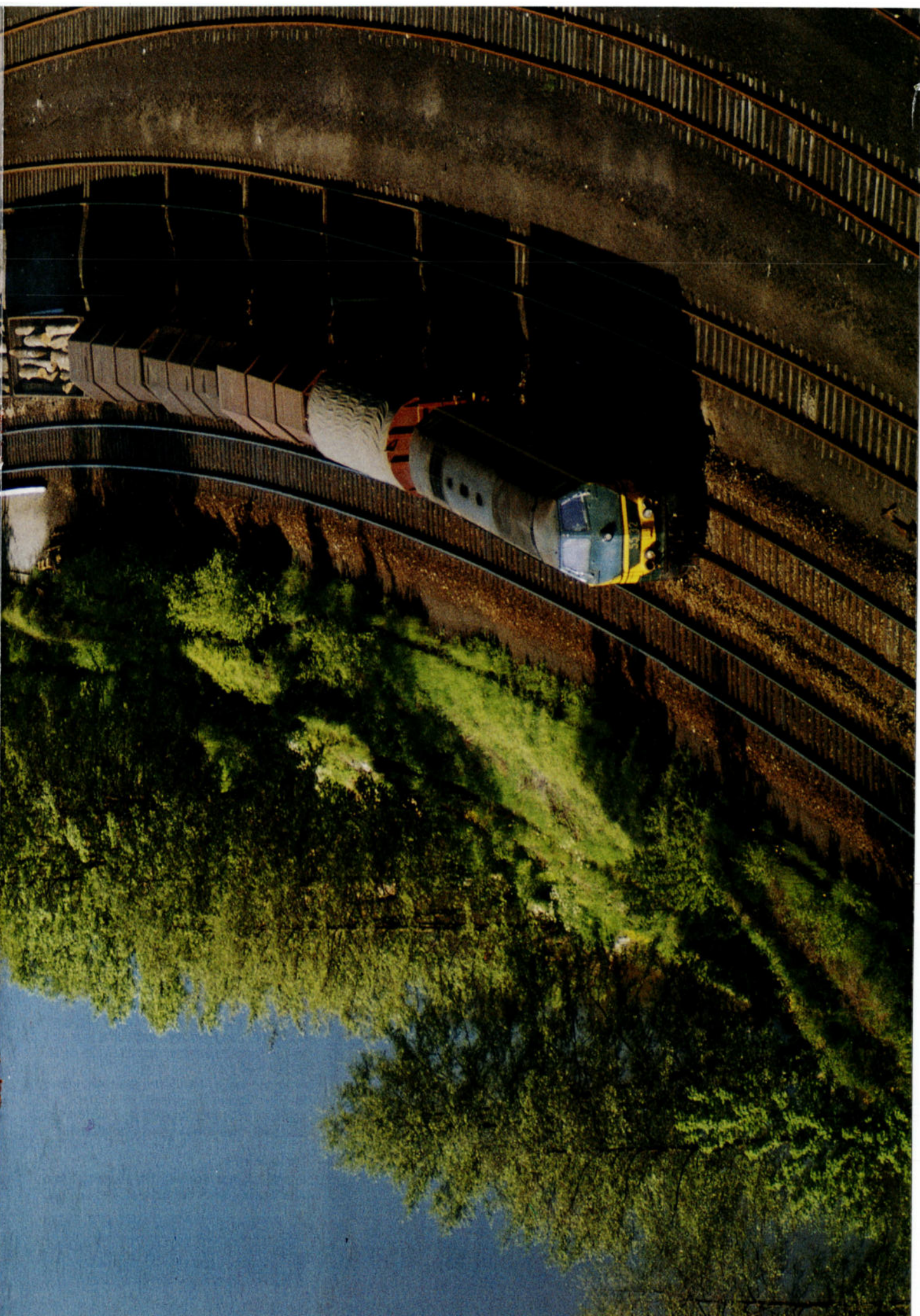
















3. Het rustige water van de Ourthe weerspiegelt de stoptrein Luik-Jemelle. Méry, (9-5-'87)

5. Komend van Comblain passeert de 6405 met een electrificatietrein de tunel (Amblève) en loopt het station van Rivage binnen. (sept. '86) >>

Van 1972 tot '76 was prototype loc 5001 (4000 PK) aan het depot van Kinkempois toegewezen. Op 3 juni 1984 ging deze loc naar Ronet.

Tot diezelfde datum werd een groot aantal locs van de reeksen 52-53-54 bij toerbeurt door Ronet aan Jemelle uitgeleend. In april en mei '85 gebeurde dat opnieuw.

In 1976 besloot de NMBS om zeven 55'ers t.b.v. de tractie van reizigerstreinen van een elektrische verwarmingsinstallatie te voorzien.

Van 3 t/m 23 maart 1976 werd de 5540 als eerste omgebouwd. Om 'm goed te kunnen onderscheiden van de andere 55'ers

(die stoomverwarming hadden) werd deze loc voorzien van een fijne oranje band die naderhand werd vervangen door een blauwe.

De overige zes 55'ers (05-15-23-10-29-42) werden na inbouw van de nieuwe verwarming onmiddellijk aan de stelplaats Jemelle toegewezen. De eerste 55 die geheel in het blauw werd uitgevoerd was de 5529, die op 11 april 1980 uit het atelier kwam om op 14 april haar eerste passagierstrein te trekken.

Op 1 oktober 1982 gingen de locs van Jemelle naar Kinkempois vanwaar ze ingezet werden voor de reizigerstreinen op lijn

42 na de afschaffing van de generatorwagons.

De "blauwen" gingen vanaf 31 mei '81 op kop van de internationale treinen 296 en 297.

In de zomers van 1980 tot 1983 reed er op zaterdag en zondag vanuit Leuven een 62'er met een touristische trein de route Leuven - Hasselt - Luik - Jemelle: de zogenaamde "Ourthe-Famenne".

Nu wordt er een goederentrein getrokken door een 73'er tussen Kinkempois en Rivage, waarbij ook Poulseur wordt aangedaan. Deze locs trekken ook treinen voor de electrificatiewerkzaamheden tussen Angleur en Bomal. Een loc 91 doet op werkdagen de legerplaats van Marche aan, tussen Marloie en Marenne (blok 22). Deze loctractor kwam vroeger ook in het goederenstation van Melreux, maar dat bestaat tegenwoordig niet meer.

Op het gemeenschappelijke stuk Angleur - Rivage richting Gouvy worden dit jaar alle treinen getrokken door locs van de reeks 55 en 1800 CFL.

Af en toe valt er een 62'er van Kinkempois te zien voor een geregelde trein of als werktrein. Die locs werden op 1 juli '86 van Monceau naar Kinkempois overgeheveld.

### Seingeving.

In 1990 wordt de hele lijn toegerust met een automatisch blokstelsel en met een

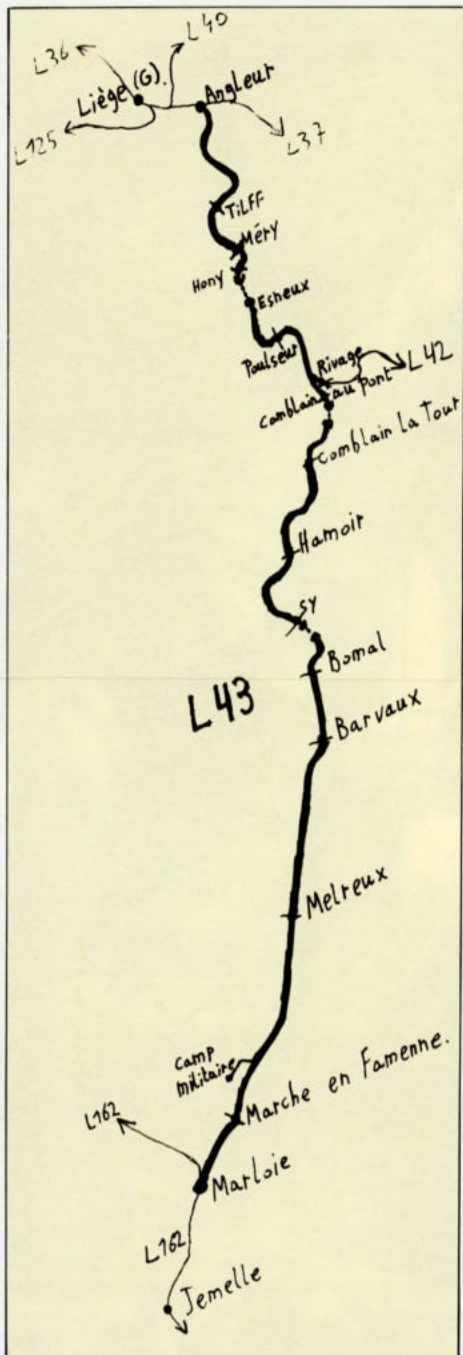


4. Een meettrein van een particuliere Zwitserse spoorwegmaatschappij, die al verscheidene lijnen in het net heeft uitgeprobeerd, is hier, bij het niet meer in gebruik zijnde station van Biron, op weg naar Luik (april '85).









7. De stoptrein Luik- Jemelle passeert het water van "La Combe" dat door een duikverenoiging wordt gebruikt. (Poulseur, 2-10-'87) >







lichtseininrichting met een onafhankelijk waarschuwingssysteem.

Alle blokposten worden momenteel voorzien van relais - seinhuizen. De seingeving wordt vanaf 1990 verzorgd door groep 4 van blok 45 van Luik -Guillemins, die het station Angleur via telecommunicatie bedient.

De sattelietposten blok 4 van Tilff, blok 6 van Esneux en blok 9 van Poulseur worden ook via telecommunicatie bediend door blok 11 van Rivage.

Het blok 14 van Hamoir en het blok 16 van

Bomal worden van 05.00 tot 21.00 uur bemand. Het blok 22 van Marenne wordt alleen bemand voor de bediening van het militaire kamp van Marche en het blok 56 van Marloie.

Vroeger werden alle seinen langs de lijn mechanisch bediend, met 3 positie-seinen tussen Angleur en Rivage en 2 positie-seinen tussen Rivage en Marlois.

De mechanische seingeving heeft het nog het langst uitgehouden in Barvaux, waar de verwijdering ervan pas plaats vond op 16 februari 1983.

#### **Electrificatie**

De voorbereidende werkzaamheden voor electrificatie gingen in september 1984 van start tussen Hamoir en Bomal, vervolgens

werd het landschap in juni '85 ontsierd door de plaatsing van de eerste masten. Daarna begon men aan het gemeenschappelijke stuk.

Tussen Bomal en Marloie wordt alleen spoor A, Bomal - Marloie geelectriceerd. Bij voltooiing van de electrificatie van dit baanvlak zal spoor B, Marloie - Bomal, buiten gebruik worden gesteld vanwege de slechte toestand waarin het verkeert.

Het station van Melreux zal dan als kruisingsstation gaan fungeren. De bovenleiding zal in '93 onder spanning worden gebracht. Zo lijkt de toekomst van deze lijn verzekerd.

**Michel Hanssen**

<< 6. Stoptrein Luik-Jemelle tussen het nu gesloten station van Souverain-Pré en Poulseur met aan de staart E-loc 2002 die een speciale trein uit Italië heeft getrokken. (23-8-'87) Alle foto's: Michel Hanssens





## VAKWERK, AFL. 25: Werken met PREISER figuren (1).

De komende twee maanden worden de VAKWERK afleveringen verzorgd door een gast-auteur, en wel door Hans v.d. Bosch. Hans is, net als ik, lid van de Contact-groep NMRA Nederland en hij geniet in deze vereniging een wijdverbreide faam op het gebied van PREISER figuurtjes. Nu is dat eigenlijk allemaal zijn eigen schuld, want hij kan het b.v. bij herhaling niet laten om bij zijn bezoek aan de modelbaan van een vriendje een souvenirje achter te laten. Zo kan de verbouwde gastheer, een volgende keer dat hij de treinen weer eens laat rij-

den, opeens een kerstman in de straat ontdekken. Of een italiaans uitgedoste politieagent, op een kruispunt in zijn 'Western town'. Zelfs voor een postkoets, getrokken door een gigantische spin, of een stelletje bevers die de loop van de beek aan het veranderen zijn, deinst Hans niet terug.

Voor straf heb ik hem gevraagd de lezers van VAKWERK wat van zijn geheimen te verklappen, en dat verzoek stuitte bij hem niet op al te grote weerstand. Zijn slechte geweten misschien? In ieder geval kunt u als lezer nu uw

kans grijpen: hier is een expert aan het woord!

**Ger Moes**

### LEVEN IN DE BROUWERIJ

Eén van de taken van een spoorweg is het vervoeren van passagiers, dus moet ook onze modelbaan dit doen, of minstens net doen alsof. Wat betreft het rollend materieel is dit geen bezwaar; zelfs in de meeste beginsetjes bevinden zich één of meer personenrijtuigen en voor de ware liefhebber zijn er prachtige modellen van personentreinen uit ieder tijdperk te koop. Het is ech-

ter een wat vreemd gezicht, als onze Rheingold voor een leeg perron stopt en even later weer doorrijdt, zonder dat er mensen in- of uitstappen. Wij zullen op de perrons dus figuurtjes moeten neerzetten. Maar ook buiten de stations leven mensen, voor mijn gevoel zelfs veel meer dan op de stations, en één van de nare eigenschappen van mensen is dat zij graag in grote groepen optreden. Als bij een brand minder dan honderd mensen staan te kijken, wrijft de politie in haar handen en een markt met minder dan vijftig huisvrouwen als kijksters en koopsters





**1. Mensen op de modelbaan verlevendigen de scenery, al is voor een begrafenis "verlevendigen" misschien wat ongelukkig gekozen. Waarom, hoe en waar u die mensen moet plaatsen, vertelt Hens v.d. Bosch in de twee volgende VAKWERK afleveringen. Daarbij komt ook ter sprake wat er zoal mogelijk is met goedkope ongeschilderde PREISER figuurtjes, en hoe gemakkelijk dat eigenlijk is. Of u nu bijziend bent of niet. Foto: H.K.**

kan beter sluiten. Dus ook op onze baan moeten we een groot aantal figuurtjes neerzetten, maar helaas kosten honderd figuurtjes al handen vol geld, zelfs in de goedkoopste series.

## **ZELF SCHILDEREN, MOEILIJK?**

Om aan onze wens, om voor weinig geld toch veel figuurtjes te kunnen kopen, tegemoet te komen, biedt de firma Preiser dozen met 25 tot 125 ongeverfde figuren te koop aan. Voor veel mensen zijn deze dozen omgeven met de mythe, dat slechts bijzienden en horlogemakers in staat zijn de figuurtjes aanvaardbaar te verven. Of men beweert: 'Deze figuurtjes zijn te klein om met mijn grove vingers te schilderen'. Niets is echter minder waar. Ik ben geen horlogemaker, maar lijd al jaren aan verziendheid, en over mijn fijngevormde vingers heb ik ook nog nooit een opmerking gehoord. We moeten ons alleen afvragen wat we willen schilderen. Moet het een figuurtje zijn dat van een afstand van 10 cm gezien nog allerlei details vertoont, zoals

meerkleurige knopen op een jas en grijze haren in een snor, of maken we iemand zoals we die in het echt ook zien?

In het laatste geval moeten we bedenken, dat de voorkant van onze baan al snel 50 cm van onze ogen verwijderd is, dat wil dus zeggen dat we figuren op de voorgrond zien zoals we in het normale leven mensen van een afstand van 40 meter zien. Hoeveel detail zien we op deze afstand nog? Alleen heel contrasterende knopen en andere details aan de kleding. Een officier met een hele serie lintjes in verschillende kleurcombinaties, blijkt op veertig meter afstand een zwak gekleurde vlek ter hoogte van zijn borstzak te hebben. En dat hippymeisje met al haar verschillende kleuren kettingen en bloemetjes in het haar, blijkt ook alleen om haar hals een kleurvlek te hebben, terwijl van de bloemen niets overblijft. Dus waarom zouden we ons vermoeien met de juiste combinatie van punten en vlekjes?

Begin dus eens met een aantal figuurtjes in een eenvoudig kleurschema. Voordat u nu in de

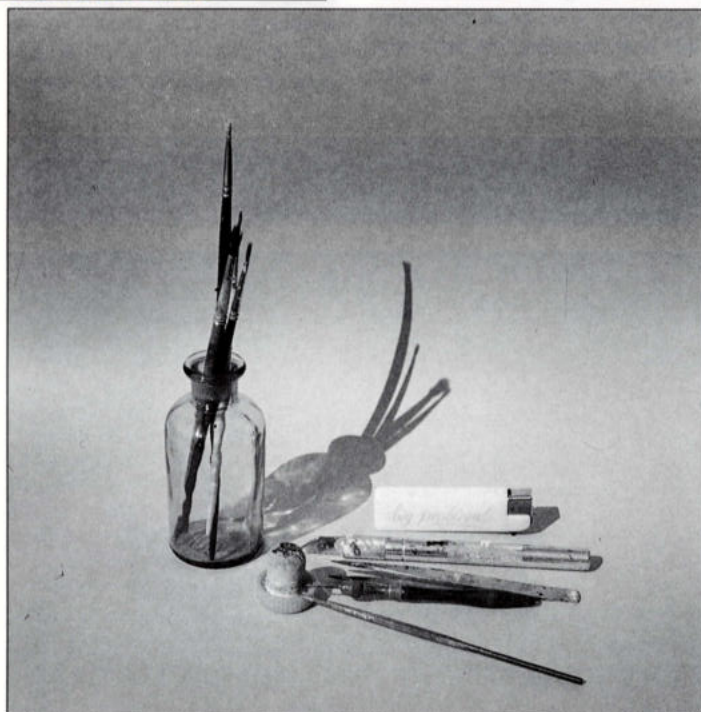
doos met potjes verf duikt even een goede raad. Kijk eens uit het raam naar wat de voorbijgangers aanhebben. Ziet u ook dat het allemaal matte tinten zijn? Als U me niet gelooft, maak dan eens twee figuurtjes met een fel gele trui aan, één met glansverf en één met matte verf. Zet ze een halve meter van u vandaan op de baan en kijk de volgende dag eens welke er het natuurlijkst uitziet. Tien tegen één dat dat degene met de matte kleuren is.

Glansverf gebruik ik alleen voor pas gepoetste zwarte schoenen, de klep van de pet van spoorweg- en politiepersoneel en soms voor zwarte haren. Regenkleding en leren- en plastic kledingstukken, die in werkelijkheid glimmen, verf ik zijdemat of mat en geef ze als tweede laag een kleurloze half-matte vernislaag.

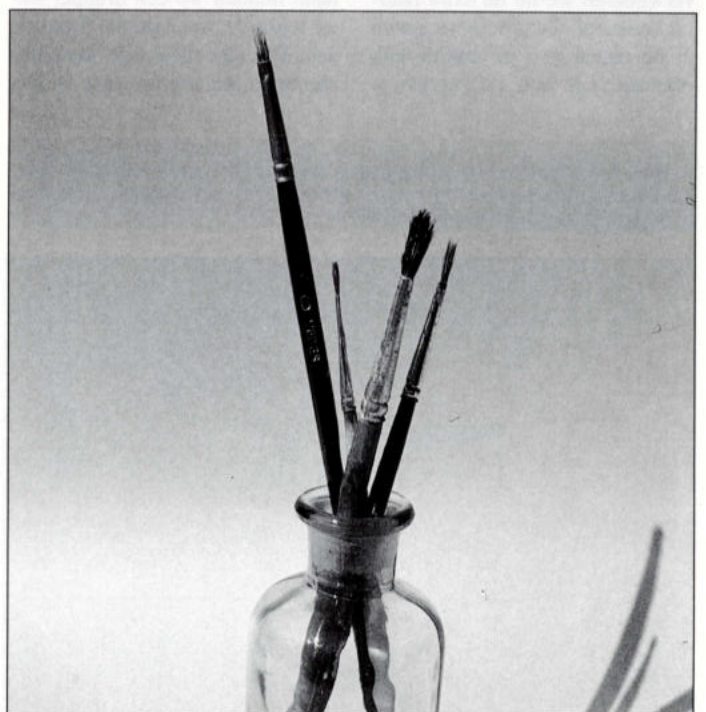
## **ZELF SCHILDEREN, MAKKELIJK!**

Na deze tips aan de slag. Na het openen van de doos zien we de figuurtjes nog aan de gietbomen zitten. Vooral niet losmaken, want dan zit u in een mum van tijd met

**2. Wat hebben we nodig om Preiserfiguurtjes te schilderen? Een paar penselen, een aansteker, een scherp hobbymes, een handboortje 0.8 of 1 mm, een vlak vijltje en een stevige kurk.**



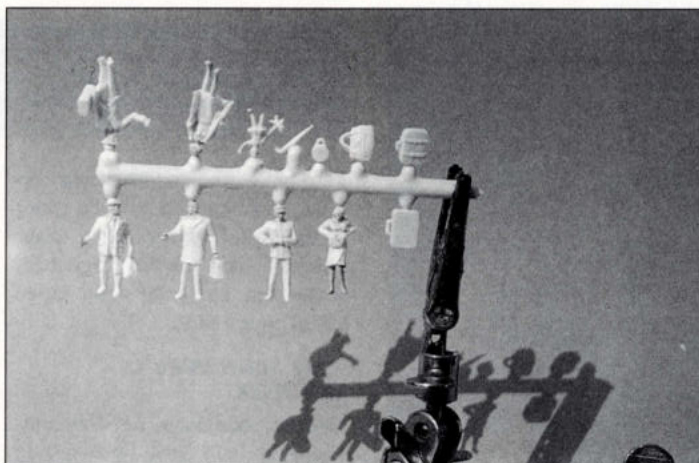
**3. Als penselen zijn een no. 0, een no. 1 en een no. 5 voldoende. Eventueel een Lionse kwast no. 5 voor een was met sterk verdunde verf of Oost Indische inkt.**







4. Matte verf van Humbrol en/of Tamiya geven het realistische effect, terwijl eventueel toch nog te felle kleuren met b.v. DULL COAT matte lak van TESTORS kunnen worden afgezwakt.



5. Voor het verven van de huid laten we de figuurtjes aan de gietboom vastzitten. Op deze manier houden we alle figuren van een serie bij elkaar.

een doos losse figuurtjes, waarin u niemand meer terug kunt vinden. Per gietboom zitten namelijk figuren bij elkaar, die ook in het normale assortiment bij elkaar horen, dus spoorwegpersoneel, reizigers, teenagers, werklieden, enz. Terwijl de figuurtjes nog aan de gietboom vastzitten, verven we de huid; voor onze eerste serie huidkleur zo uit het potje. In dit geval: wees niet te voorzichtig, de verf mag best buiten de huidgedeelten komen, later verdwijnt deze kleur net als echte huid onder de haren of de kleding.

Nu volgt de tweede stap: we pakken het figuurtje bij het middel beet en draaien het een paar maal om zijn as. Het haar (of het hoofddeksel) laat nu los van de gietboom. Met een scherp mesje verwijderen we nu de extra randjes kunststof, die tijdens het gieten in de naden van de matrijs zijn ontstaan. Let ook op het puntje

boven op het hoofd, waar het vast zat aan de gietboom. Op dit moment blijkt dat het heel moeilijk is om het figuurtje vast te houden en te verven. Hier heb ik een oplossing voor gekregen van mensen, die niet in schaal 1:87.5 werken, maar in schaal 1:32 soldaten modelleren: ik maak een speld gloeiend heet met een aansteker, en steek die in de voet van het figuurtje. De speld is zo heet en de voet is zo dun, dat in de meeste gevallen de voet smelt en dat is nu net niet de bedoeling. Om te voorkomen dat de voet smelt, moeten we hem koelen, door er een druppel water tegenaan te houden. Hier komt het probleem. Met één hand houden we het figuurtje vast, met één hand de pincet met de gloeiende speld en met onze derde hand houden we een druppel water tegen de voet van het figuurtje aan. Dit kan natuurlijk niet, dus klemmen we het figuurtje in een

krokodillenbekje vast, dat we in een bankschroef klemmen of op een andere manier vastzetten (zo'n derde hand, die men gebruikt bij het solderen, is hier ook erg handig). Als de speld afgekoeld is knippen we hem ongeveer 1 cm onder de voet af en steken hem in een kurk, waarin we eerst een gaatje geprikt hebben, of in een stukje piepschuim. Nu kunnen we de kurk vasthouden en zo draaien, dat we van alle kanten met onze kwast bij het figuurtje kunnen komen.

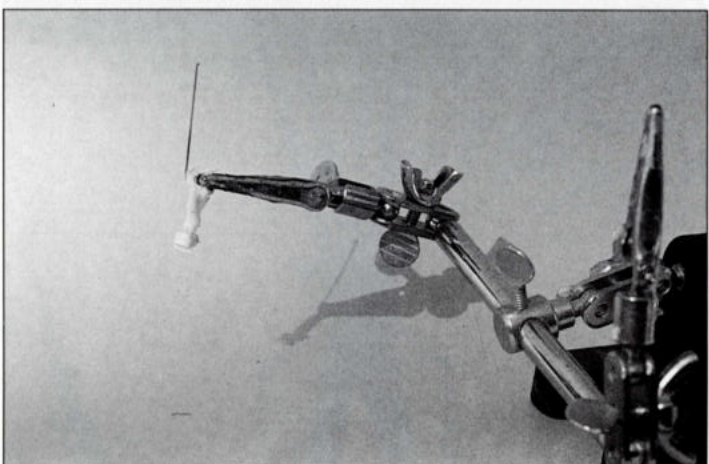
## PLAATSEN OP DE BAAN

Deze speld heeft nog een voordeel. De geverfde figuurtjes kunnen we in afwachting van het plaatsje op de baan vastprikken op een plaatje piepschuim. Op mijn baan boor ik gaatjes en zet daar de figuurtjes los in, zodat het mogelijk is de bezetting van een straat of perron te veranderen, zonder de

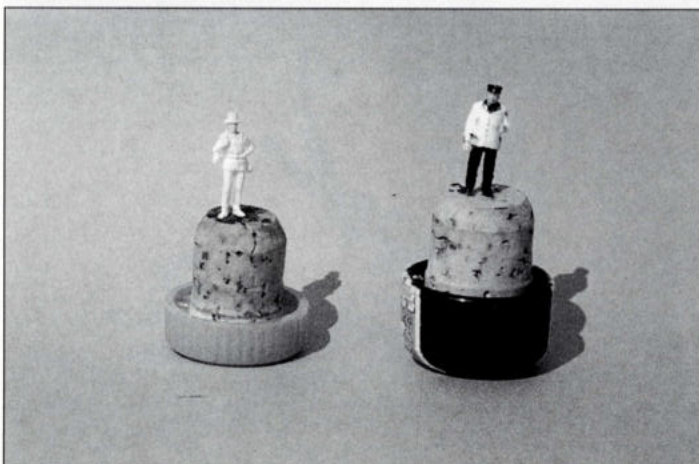
vastgelijmde figuurtjes los te wrikken. Dit loswrikken gaat meestal gepaard met het afbreken van de voeten, zodat er op de stoep een regiment losse schoenen achterblijft en dat is ook geen gezicht.

Ook als u een groepje mensen, die met elkaar staan te praten, wilt maken, kunt u ze eerst op een stukje piepschuim opstellen en zo een natuurlijke samenstelling van het groepje bereiken. Op de kurk gestoken gaan we verder met het schilderen. We werken hier zoals we ons aankleden, n.l. van binnen naar buiten. Eerst een hemd of blouse, dan de das of halsdoek, dan het jasje. Eerst de broek of rok dan de kousen (als deze zichtbaar zijn) en tot slot de schoenen. Let er op dat iedere laag verf goed droog is voor u de volgende laag aanbrengt. Ook grenzende verflagen moeten eerst goed drogen voor de volgende laag aange-

6. Nadat het figuurtje van de gietboom is losgemaakt en alle gietnaden gladgevijld zijn, klemmen we één van zijn benen in een "derde hand" en steken vervolgens een gloeiende speld in een voet.



7. We knippen de speld ongeveer 1 cm onder de voet af en steken nu de speld in een voorgeboord gaatje in een kurk. Het figuurtje is nu van alle kanten te bewerken en blijft ook bij het drogen rechtop staan.







8. Een voordeel van de 'speld-in-de-voet-methode', is dat we de figuurtjes die we niet direct gaan verven of na het verven direct nodig hebben, tijdelijk in en stuk piepschuim kunnen steken. Tijdens het schilderen van grotere series kunnen we ze op de zo manier sorteren en we houden een beter overzicht op onze collectie, dan dat ze allemaal los door elkaar in een doosje liggen.

bracht wordt. Als de kleren droog zijn verven we de haren en dan pas het hoofddeksel. Maak in deze eerste serie één figuurtje, waarbij u voorzichtig de knopen verft, en kijk daarna of deze op uw baan opvallen. Zo niet, dan hoeft u dat dus nooit meer te doen.

## MATERIALEN

9. Deze twee jongens met gele truien zijn precies eender. De linker is met glansverf en de rechter met matte verf geschilderd. Vooral als ze op een modelbaan staan, blijkt dat de rechter er veel natuurlijker uit ziet. Bij het meisje zijn meer trucs uitgehaald.



Op de vraag welke kwasten u moet gebruiken, geeft iedere handleiding en ieder boek een ander antwoord. Ik kan alleen vertellen wat mij het beste bevalt: stevige kwasten, van niet te dure kwaliteit (marterhaar hebben we niet nodig en gaat bij ons ondeskundig gebruik kort mee); dikte 0

voor het hele fijne werk, 1 voor het fijne werk en 3 voor het grovere werk. Voor speciale effecten bezit ik nog een nummer 5 en een Lionse kwast (stijf en plat) nummer 0.

En de verf? Matte kleuren van Humbrol (op terpentijnbasis), en dito van Tamiya (acrylverf op wa-

terbasis). Dit laatste merk is wat moeilijker te verkrijgen, maar omdat het zo snel droogt prettig om mee te werken. Ondanks alle fa-beltjes kunt u HUMBROL verf over acrylverf heen schilderen en omgekeerd, mits de onderste laag echt goed droog is, dus na 24 uur.

Hans v.d. Bosch

10. Een likje goud in het haar, wat lichtergeel over de borst en schouders en een stippetje donkerbruin op de knieën geven dit meisje een natuurlijk spel van licht en donker. Deze effecten lonen alleen voor een figuurtje op de voorgrond, dat in het volle "zonlicht" staat. Foto's 2 t/m 10 H.v.d.Bosch)





# PECO

Le rail qui fait ses preuves depuis de longues années

## SOMMER-FELDT

Le spécialiste de la caténaire et des pantographe  
Programme complet de caténaire SNCB

## UHLEN-BROCK

Spécialisé en électronique  
Fabrique entre-autres le plus petit inverseur électronique pour locomotives 3 rails

**S.A. ET. VAN DER PERRE N.V**  
KEIENBERGLAAN 28 / B1850 GRIMBERGEN.

LE SPECIALISTE  
DU MODELE REDUIT  
BELGE  
GESPECIALISEERD IN  
BELGISCHE MODELBOUW

**hobby** 2000  
MARKLIN - ROCO

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



### DE „SPOORZOEKER”

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

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

Gespecialiseerd in :  
Smalspoor - HOe, HOm en Oe. (o.a. Egger-Bahn, Bemo, Liliput, Dundas)  
Digitaal-inbouw en ombouw naar MÄRKLIN-systeem  
Onderdelen van veel merken treinen en autobanen. Postverzending!



### G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren  
**märklin** Service-centrum

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

## Système LAUER

Adaptation de modèles courant continu en courant alternatif avec relais inverseur électronique LAUER MWS MINI.

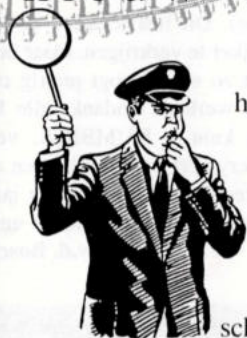
Capacité technique: 100 mA  
Petit par la taille: 20 x 13 x 15 mm

Grande fiabilité  
Montage aisé

Pour toute information concernant ce système LAUER et d'autres produits LAUER, demandez le catalogue LAUER 1990/'91 à votre détaillant.

Représentant pour le Benelux des marques suivantes:  
HAG, SES, LAUER, GEORGE BROCKMANN, SYMOBA, AKU, RUCO, MIKADO, MADER, LUX.

## Modelspoorweg-materieel nieuw en gebruikt



Nu óók in Nederland:  
het LINKA Modelbouw-systeem!

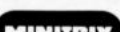
HALLMARK (USA):  
uniek in messing (!!).  
Verrassend lage prijs!



**viessmann**  
schitterende verlichtings-systemen.



LINKA SYSTEM



## KELTARIE TRAINS

Hoofdweg 135 1057 CN Amsterdam (kruising Postjesweg)  
Geopend: v.a. 10.00 uur di. t/m vr., do. koopavond  
's Zaterdags tot 17.00 uur. Tel. 020 - 121490

## Miniatura Belgica

Open deur dagen tijdens  
onze verbouwing van 25  
tot 31 oktober 1990.

Open van 10.00 tot 20.00 uur.

Elke dag super speciale aanbiedingen tot 40 %  
in alle grote merken.

Ook grote keuze in DACKERS GRAANWAGENS,  
ERZ-, PACK- en andere wagens.

Grootste keuze in PIKO materiaal, verder MÄRKLIN, FLEISCHMANN, ROCO, ADE ELECTROREN, KLEINMODELLBAHN, ZEUKER, RIVAROSS, IBERTREN, TRIX, FALLER, KIBRI, VOLLMER, NOCH, POLA, VERO, HERPA, BREKINA, ROSKOPF, VIKING en vele, vele andere.... bij ons te vinden.

Vergeet niet; de eersten zullen de besten zijn.

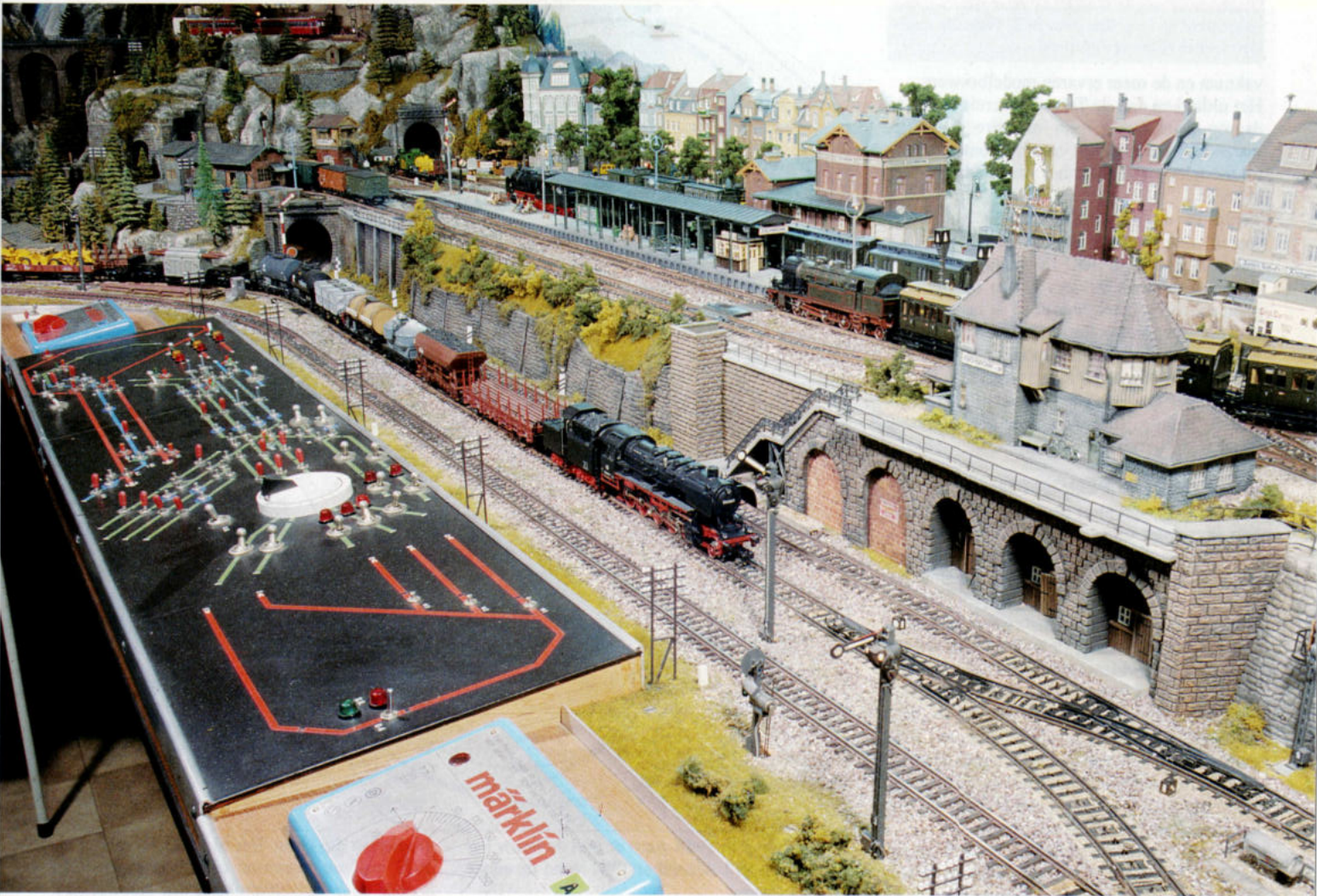
"First come, first served"

Maak een uitstapje en kom eens kijken en bij ons een kopje koffie drinken.

32.F. Campionlei  
B-1800 Vilvoorde.  
Tel. (02) 252.03.86



# De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



1. Voor de eerste maal presenteren wij in onze MÄRKLIN rubriek een model baan, die in de nabije toekomst van nut zal zijn wanneer u ingewijd gaat worden in de technische en plastische geheimen van de maker ervan. Foto: HK

2. Deze schitterende modelbaan is van de hand van de heer Nelissen, die zijn hartstocht voor het speelse in tot uitdrukking heeft gebracht. Hij zal uw gids zijn en u vertellen over de ervaringen die hij met het MÄRKLIN - systeem heeft opgedaan. Foto: HK

## VAN JEUGDDROOM TOT WERKELIJKHEID, EEN VERHAAL VAN VEERTIG JAAR MÄRKLIN IN HO.

Voor veel dingen die op latere leeftijd tot bloei komen, is de kiem reeds in de vroege jeugd aanwezig. In welk jaar precies mijn belangstelling voor treinen werd gewekt zou ik nu niet meer kunnen zeggen, maar er staan mij nog steeds beelden bij uit mijn schooltijd die daar ongetwijfeld mee te maken hebben.

Spelend op een terrein gelegen langs een spoorbaan, werd mijn aandacht regelmatig afgeleid door de machtige verschijning van een stoomloc, met z'n imposante drijfwerk en kopelstangen.

Het kost niet veel moeite om de sierlijke machines uit de serie 1700 met hun grote drijfwielen en hun hoge koperen dom in m'n verbeelding weer te zien aanstormen. Onuitwisbaar is ook de herinnering aan het toonbeeld van samengebalde kracht, de 6300'rs, met aan de haak vaak een sleep van wel zestig geladen kolenwagens, op weg van het Zuid-Limburgse mijngebied naar het westen of noorden van Nederland.

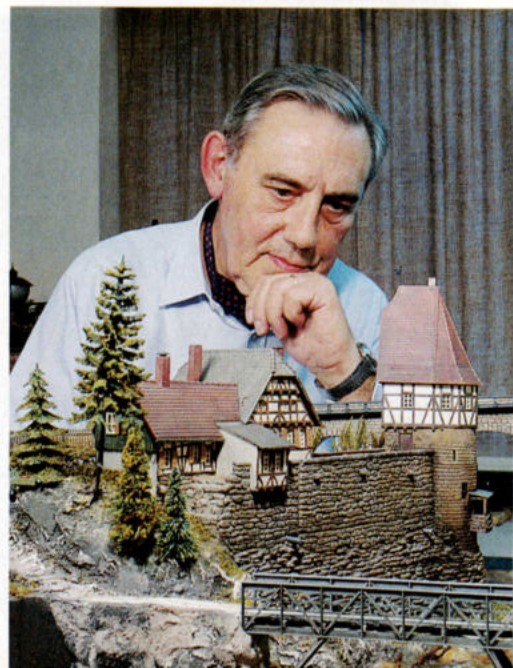
### Het virus.

Uit m'n HBS tijd herinner ik me nog heel goed dat wij tijdens de middagpauze regelmatig naar een viaduct aan de zuidkant van het station van Sittard trokken, omdat je vanaf dat punt de rangeerbewegingen en het doorgaande verkeer goed kon zien en de geur kon opsnuiven van stoom en olie, wat voor ons zoiets was als de geur van 'n circusmanège is voor de meeste kinderen.

Uit die periode stammen ook de eerste pogingen om samen met belangstellende vrienden locomotieven na te bouwen.

Door gebrek aan de goede materialen en het juiste gereedschap waren de resultaten verre van bevredigend. Natuurlijk ontbrak het ons ook aan modelbouw-ervaring, om van tijdschriften maar te zwijgen.

Wel bracht het tijdschrift "DE MODELBOUWER" toen al gedegen bouwbeschrijvingen en tekeningen van Nederlandse locomotieven, maar die waren toch weer toegespitst op de





# De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers

*Plattegrond van de MÄRKLIN-baan waar wij nog uitgebreid op in zullen gaan in de volgende nummers van Spoorweg Journaal.*

vakman en de meer ervaren modelbouwers.

Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog en daarop aansluitend mijn militaire diensttijd, waren niet bevorderlijk voor m'n ontwikkeling tot modelbouwer, maar het virus had zijn werk al gedaan.

Terug in de burgermaatschappij had ik de smaak weer gauw te pakken toen een collega mij in 1950 een MÄRKLIN catalogus liet zien. Ik raakte enthousiast door wat er opeens allemaal mogelijk bleek te zijn en ik herinner mij nog dat ik vooral onder de indruk was van het MÄRKLIN model van de Duitse V nr. 3027, goederenloc van de bouwserie 44.

Het budget van een pas gehuwde in het begin van de jaren vijftig dwong me echter tot een bescheiden start.

## De eerste stappen

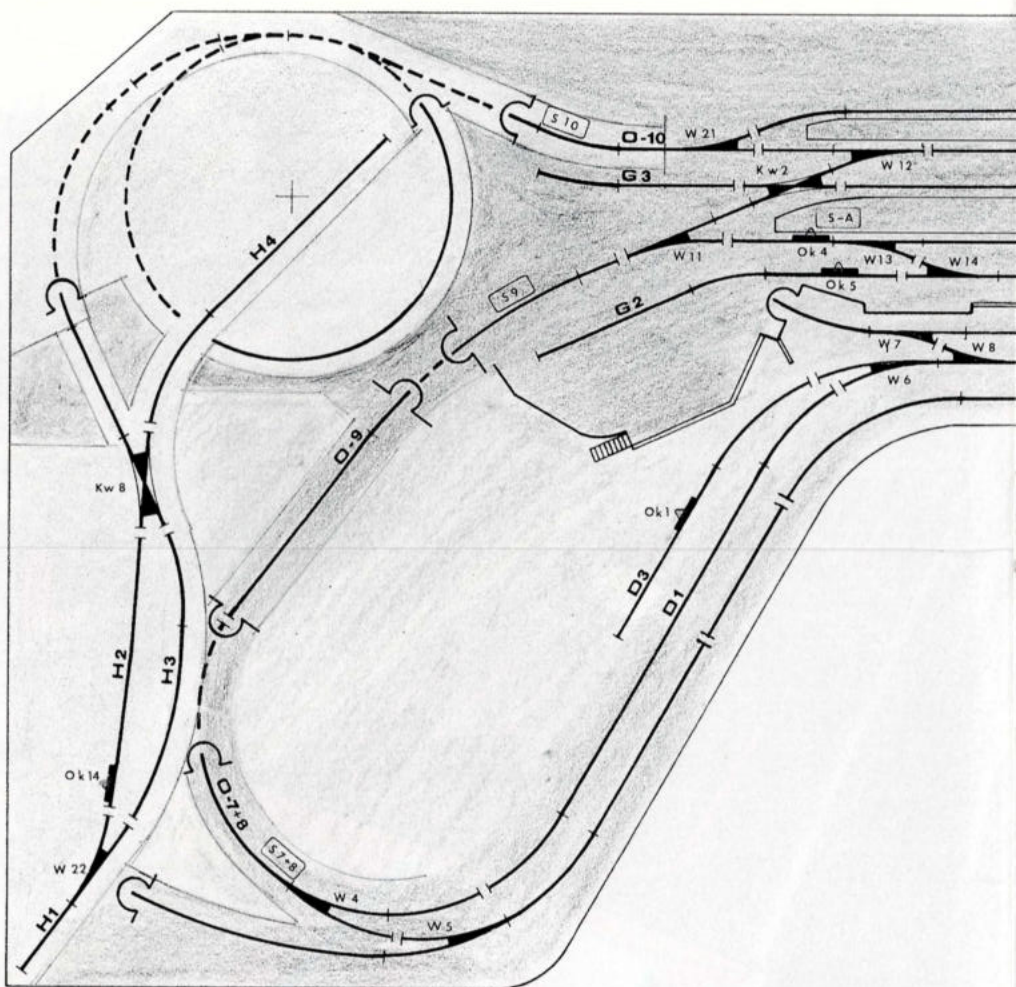
Ten behoeve van mijn eerste model spoorbaan heb ik zoveel mogelijk zaken zelf gebouwd. Niet omdat daardoor het resultaat natuurgelouwer zou zijn, maar vooral om kosten te besparen.

Het eenvoudige sporenplan werd aangelegd met een soort messing flexrail op fiber dwarsliggers. De middenrail bestond uit messingdraad die op koperen schroefjes werd gesoldeerd. Ook de wissels waren eigenbouw. Niet alleen de rails, ook het rollend materieel werd aanvankelijk zelf gebouwd. De eerste locomotief, één model op schaal HO, is de loc serie 6000 van de NS, uitgerust met MÄRKLIN motor en wielen, bewaar ik nog steeds.

Het eerste gekochte materieel bestond uit het MÄRKLIN locomotiefje nr. 3000 en enkele goederenwagens. Kort daarna werd het MÄRKLIN treinstel st 800 aangeschaft.

## Kamerbreed.

Al gauw bleek de eerste baan te beperkt in haar mogelijkheden en in 1958 kwam het ontwerp van een grotere baan (450 bij 280 cm) gereed. Als inspiratiebron dienden met name de artikelen en voorbeelden in de "MODEL RAIL-ROADER", een blad waarop ik in 1954 en 1955 geabonneerd was.



In de herfst van 1958 werd er met de bouw begonnen en op 1 december 1961 vond de eerste proefrit plaats.

De jaren die volgden werden besteed aan de afbouw, zoals de verdere detaillering van de landschappelijke elementen.

Verder werd de baan uitgebreid met een omvangrijk rangeer emplacement en bovendien werd op den duur ook het sporenplan op plaatsen gewijzigd. Bij dergelijke ingrepen werd gebruik gemaakt van de inmiddels geïntroduceerde MÄRKLIN K rails.

Niet alleen de baan, ook het loc- en wagenpark

groeide in die jaren. Het MÄRKLIN model nr. 3027 van de stoomloc uit de bouwserie 44 hoorde daar vanzelfsprekend bij. Hoewel m'n passie duidelijk het tijdperk van de stoomloc geldt, ademde de baan vooralsnog slechts gedeeltelijk die sfeer.

Door toedoen van m'n zoons, die inmiddels ook waren aangestoken door het virus, kon men aan de ene kant van het perron een nostalgische stoomtrein met vooroorlogse drie assers aantreffen en aan de andere kant een machtige Zwitserse Ae 6/6 met een sleep moderne internationale rijtuigen.

## Veel mogelijkheden op een beperkte ruimte.

Een baan die een hele kamer beslaat mag voor velen misschien een droom zijn, maar het heeft ook zijn nadelen. Wil men de hobbykamer namelijk op gezette tijden voor andere doeleinden gebruiken, dan zal de baan moeten worden opgeklapt, wat bij de hiervoor vermelde afmetingen een klus voor meer dan één persoon betekende.

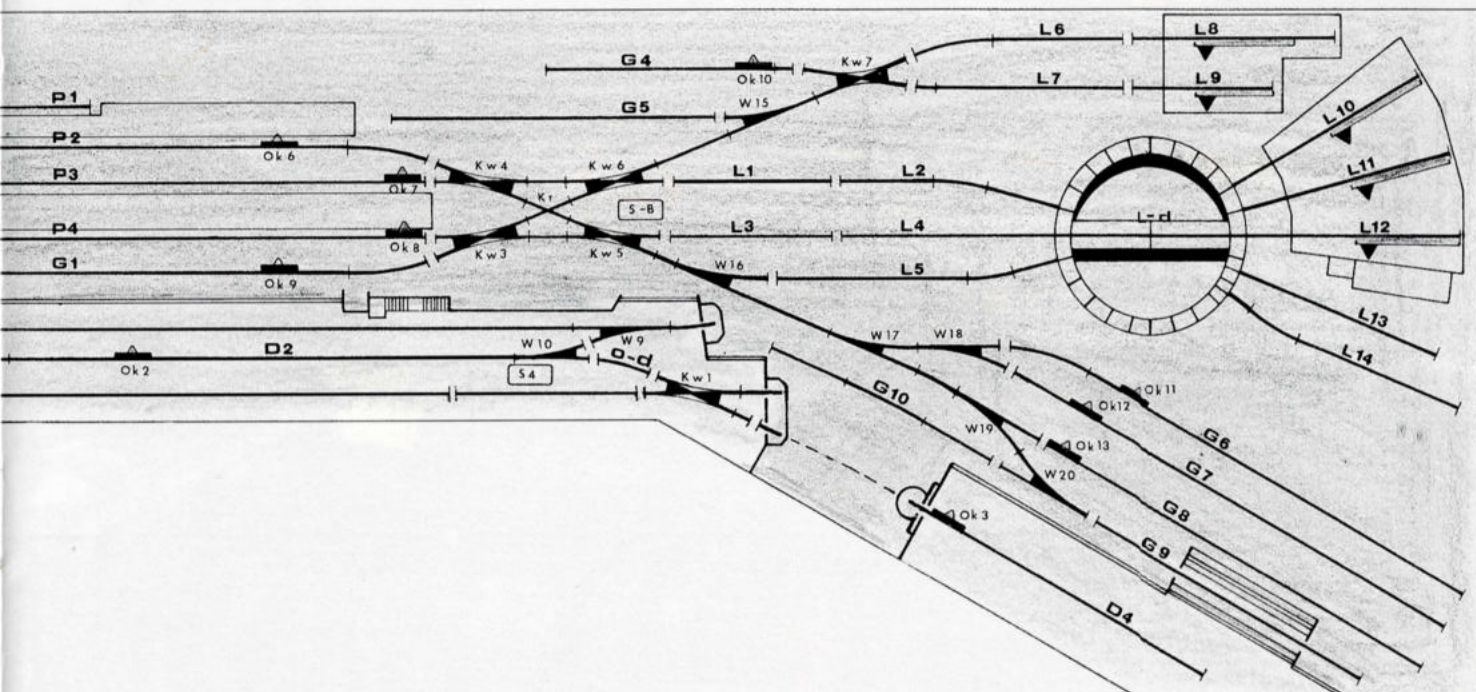
Toen mijn zoons het ouderlijke huis verlaten hadden ging dit bezwaar steeds zwaarder wegen. Bovendien was ik, beïnvloed door de literatuur op het gebied van de modelbouw en de mogelijkheden van nieuwe materialen en producten op dit gebied, niet meer tevreden met de bestaande lay out en uitvoering. Dit leidde in het najaar van 1986 tot het ontwerp van mijn huidige MÄRKLIN HO baan.



3. In de jaren vijftig bouwde de heer Nelissen deze stoomloc van de serie 6000 van de NS. Foto: HK



# De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



Het moest een compacte baan worden, die permanent op haar plaats kon blijven liggen, zonder andere werkzaamheden in de hobbykamer onmogelijk te maken. Het uiteindelijke sporenplan werd gerealiseerd binnende afmetingen 460 bij 180 - 76 bij 126 cm. In de winter van 1986 - 1987 werd de bestaande baan afgebroken. MÄRKLIN seinen en wissels, alsmede enkele andere bruikbare onderdelen werden bewaard om verwerkt te worden in de nieuwe baan.

Met de bouw daarvan ben ik in het voorjaar van 1987 begonnen.

## Illusie of natuurgetrouwe kopie in miniatuur?

In een andere bijdrage zal ik ingaan op de constructieve aspecten van mijn huidige baan, hier zal ik het vooral hebben over de gedachte achter het concept en de uitwerking daarvan.

Voor mij is het bouwen van een model spoorbaan het realiseren van een illusie. Uiteraard refereert die illusie die ik heb willen realiseren aan een werkelijkheid, maar dat betekent iets anders dan het tot op de millimeter nauwkeurig verkleinen en nabouwen van een bestaande situatie.

Gezien het voorafgaande zal het niemand verbazen dat de illusie die ik heb willen realiseren refereert aan het stoomtijdperk. Omdat boven-

4. In landschappelijke vormgeving heeft de schrijver van dit artikel de meertitel behaald en via SPOORWEG JOURNAAL zal hij u de komende tijd zijn technieken uit de doeken doen, technieken die het resultaat zijn van een zeer oude passie. Foto: HK

dien levendig en intensief verkeer voor mij behoren tot de charme van een model spoorbaan, lag - gelet op de compacte afmetingen - de keuze voor lokaal en regionaal verkeer voor de hand.

De korte treinen en kleine vervoerseenheden, kenmerkend voor dit verkeerstype, maken het mogelijk om te werken met kleine stralen voor bochten en wissels, zonder de werkelijkheid al teveel geweld aan te doen.

Het MÄRKLIN railsysteem biedt voor een dergelijke opzet ideale mogelijkheden.

Landschappelijk refereert de baan aan de uitlopers van een middelgebergte, bijvoorbeeld de Vogezen. De voorkomende industrieën en het daarmee samenhangend transport per rail zijn typerend voor zo'n streek (steenbakkerij, houtzagerij, brouwerij, wijnbouw, kolendepot en lokale overslag van goederen).

Hoewel het tijdperk waarin de baan gesitueerd moet worden niet exact te bepalen is, ademt ze eerder een sfeer van de jaren dertig dan van de fin de siècle. Dieseltractie komt dan ook op beperkte schaal voor.

J. Nelissen







1. Twee populaire stoomlocs tegelijkertijd onderweg met hun personenrijtuigen: boven de oliegestookte 41018 en in het midden de 23105.

3. Met een buurtgoederentrein aan de haak passeert een diesellocomotief van de serie 290 een gemetseld viaduct boven een ravijn. >>

## Door het landschap stomen.

Al sinds vele jaren kost het Jan van Ewijk geen moeite om bijzondere reisdoelen te vinden. Zo ging hij bijvoorbeeld tot 1973 geregeld naar het mooie Frankenland, waar hij onder meer fotoreportages maakte van de laatste in Hof gestationeerde stoomlocs van reeks 01.

Naderhand ging van Ewijk vaak naar Rheine,

over de grens bij Oldenzaal, om daar de oliegestookte stoomlocs van de reeksen 41 en 44 in actie te zien voor de zware goederentreinen.

Zoals bekend waren er in de Bondsrepubliek nog tot 1977 stoomlocs ingeroosterd in de dienstregelingen, terwijl deze in Nederland al in de jaren vijftig van de rails verdwenen. Daarom begaven

velen zich naar onze Oosterburen om daar, in het Mekka van de stoomtractie, inspiratie op te doen voor hun modelbanen.

Het zal u niet verbazen dat er op van Ewijks grote HO - modelbaan hoofdzakelijk DB stoomlocs aan te treffen zijn die hij destijds nog zelf in levende lijve heeft kunnen aanschouwen. Het landschap



4. DAT waren nog eens tijden ! Twee TEE's, één getrokken door een E-loc reeks 103, de ander met een motortreinset reeks 601. >>

< 2. De steengroeve beschikt over een eigen aansluiting op het railnet, maar het gewonnen materiaal wordt soms ook door de concurrentie op het asfalt afgevoerd.

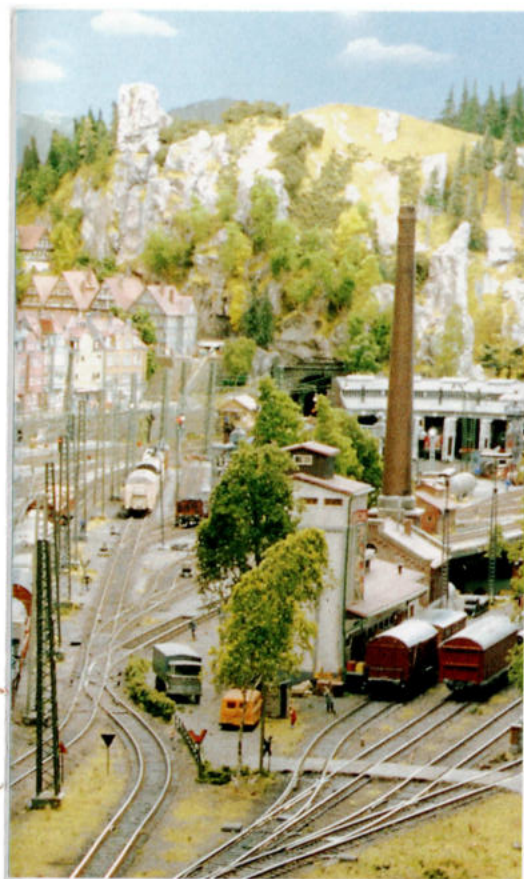












7. Schitterend zoals de stad hier in het berglandschap ligt: de stationsstraat wordt gedomineerd door de deftige herenhuizen, maar in het oude centrum is nog veel vakwerk te zien als bouwstijl.

<< 5. Een blik op het uitgestrekte emplacement van het grote station. Het aanbrengen van de bovenleiding is hier een heel karwei geweest.

eromheen is een samengaan van middelgebergte en lage Alpen.

Modelbouw is voor Jan van Ewijk z'n lust en z'n leven. "Sedert 1960 ben ik een ronduit fanatieke modelbouwer", zegt hij niet zonder trots. De hier gepresenteerde baan is z'n zesde, waarmee hij in

1983 begon, toen hij voor het eerst een ruimte van 36 vierkante meter ter beschikking kreeg.

Het geheel is als volgt geconstrueerd:

De lengte is bijna 12 meter en het circuit heeft de vorm van een hondebot. Als gevolg van deze constructie kunnen op het middentraject lange treinen fraai en doelmatig tot hun recht komen. Verder is er een depot met een uitgebreid emplacement, voorzien van alle installaties die de stoomlocs bij

hun verzorging en onderhoud behoeven; ook is er een goederenstation.

Jan van Ewijk heeft gekozen voor gelijkstroom. De rails en wissels zijn van ROCO en van PECO en werden op kurk gelegd, met hier en daar ophogingen in de bogen.

Het rollend materieel is op enkele uitzonderingen na van FLEISCHMANN en van ROCO. De bovenleiding van SOMMERFELDT werd aange-

<< 6. Stoomlocomotieven zijn bijna niet weg te denken van de meeste modelbanen, maar er is nog een "must"; een model van de serie 194 !

8. Een oliegestookte loc van de reeks 44 ontmoet hier een "Deutsche Gebirgslokomotive" van de reeks E 94.







9. De onberispelijk ontworpen V 200 (hier de 035 van ROCO) bleek een formidabele concurrent voor de oude getrouwe stoomtractie. Veel bomen en struiken zijn afkomstig uit de eigen "flora-fabriek".

11. Uit giethars onstond deze buitengewoon goed geslaagde rivier. Ook de spoorbedding en de bovenleiding zijn overtuigend. >>

bracht ten einde ook met elektrische tractie te kunnen rijden.

Kortkoppeling steelt de show, weet ook van Ewijk en daarom heeft hij zijn personenrijtuigen die over een NEM - schacht beschikken met MÄRKLIN - kortkoppeling uitgerust.

Voor de goederenwagens gaf hij de voorkeur aan de ideale KADEE - koppeling, die een werkelijk voortreffelijk staaltje van vakmanschap is.

De baan werd op de klassieke module basis gebouwd, met veel horregaas, piepschuim en bepleistering die samen de onderbouw vormden waaruit de rotsen werden gemodelleerd.

Het geheel werd met gebruik van buskruitkleuren in toon gezet. Veel tijd en moeite werd er besteed aan de vervaardiging van de loofbomen, waarvoor hij een kist meerschium haalde bij een bloemist. Om dit natuurprodukt de juiste kleur te geven moest het in een bad van water vermengd met donkere kleuren worden gelegd; na het drogen worden dan met de WOODLAND en HEKI vlokken de groen-tonen aangebracht. Op zo'n manier ontstonden er omstreeks 300 bomen en struiken.

Om zo storingsvrij mogelijk te kunnen rijden werd de baan in zes blokken opgedeeld, die alle

beschikken over elektrische rem- en startblokken en heeft elk blok zijn eigen transformator.

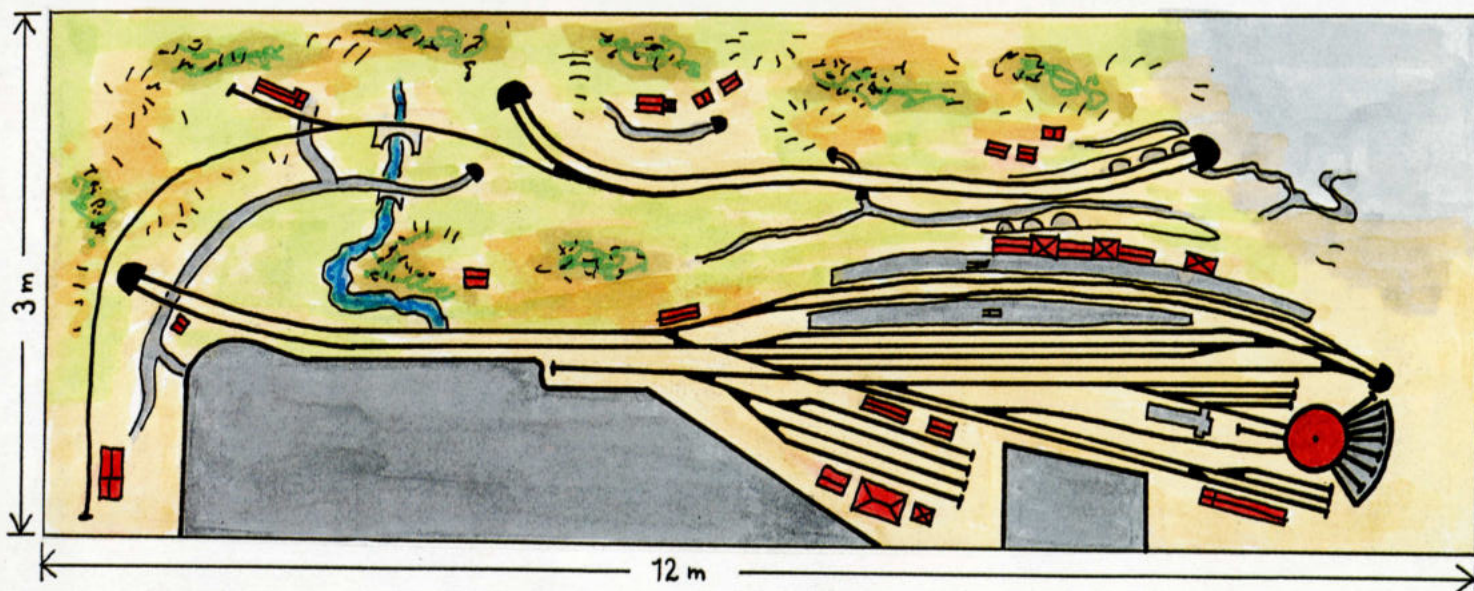
Onder de heuvels is een schaduwstation aangelegd, dat uit drie groepen van elk vijf sporen bestaat, zodat een groot aantal treinen in actie kan komen.

Omdat van Ewijk zijn depot regelmatig voorzien van het nieuwste op het gebied van stoomtractie, zijn er ondertussen ook de 01 150 van ROCO en de 01 1100 van LILIPUT in gebruik genomen.

Klaus Eckert.

12. Stoomlocomotieven van de serie 65 werden eerst in de jaren vijftig in gebruik genomen. Het model van de 65 018 is afkomstig van FLEISCHMANN. Alle foto's: J. van Ewijk >>.

10. Schets (niet op schaal) van de grote HO - modelbaan van Jan van Ewijk. tekening: J.v.E.









**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 nieuwe van WOODLAND SCENICS. Kadee koppelingen en toebehoren op voorraad. Nieuw van PLASTIKOTE structuurverf voor het landschap, reeds 9-kleuren. Wij staan ook op de INTERNATIONALE MODELSPOOR MANIFESTATIE in DEN BOSCH.

**VENLO-HOLLAND**  
Hét adres voor  
Modelspoorwagens  
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

**STEAM-BOX**

**DE TREIN SPECIALIST  
LE SPECIALISTE DU TRAIN**

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

**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, RIJTUIGEN,  
DIESELS, E-LOKS

**HENCKENS**

modelspoor modelwagens  
KULUITSREUVEL 13  
9625 BD OVERLOON  
04788 - 1702

**Treinen per postorder**  
Geen clubpas en kortingskaarten maar  
ECHTE HOGE kortingen voor IEDEREEN!!!  
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  
f.10.50 op onze bankrekening 43.15.80.995 (AMRO Bank Venray) onder vermelding van SJ en  
de info-map komt per omgaande bij U in de bus. Wij leveren U per postorder (bijna) alle merken  
en schalen van LGB tot Z met zeer interessante kortingen. Wij produceren, Arm-en lichtreinen  
naar NS voorbeeld en andere maatschappijen, AKI en AHOBI installaties, en daarnaast rollend  
materieel onder andere NS DE 6400, De NS Ultrason-motoren, de NS Sproeiwagen en de  
colwagens. VRAAG BIJ ONS WAT U WENST, HET LOONT DE MOEITE!!!

**HOBBY  
SHOP  
MODELBOUW**

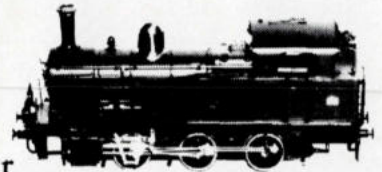
**Treinen - auto's  
vliegtuigen -  
boten**

**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.



**märklin**

**digital HO**

**FMZ**

**FLEISCHMANN**

**Freie Fahrt in die Zukunft.**

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

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





*1. Elektrische locomotief 1501, nu eigendom van de rotterdamse machinistenvereniging BSSO, tijdens haar eerste rit als "Diana" nabij het station Rijswijk. Foto: Harrie Peters*

## ELOC 1501 WEER RIJVAARDIG.

Ruim vier jaar nadat eloc 1501 in juni 1986 door NS buitendienst was gesteld is de voormalige British Rail-locomotief op 7 september j.l. weer rijvaardig op de baan gekomen. De locomotief is na haar terzijdestelling liefdevol opgevangen door een aantal rotterdamse machinisten. Dat dit initiatief juist uit het rotterdamse kwam is niet zo verwonderlijk, de elektrische locomotieven van de serie 1500 hebben immers zolang zij bij NS in dienst zijn gereden op het traject Venlo - Rotterdam - Den Haag. Hoewel de bedrijfsleiding van NS in eerste instantie niet zo ingenomen was met het initiatief om de locomotief te bewaren heeft het succes van haar verschijning bij de jubileummanifestatie "NS 150" en dat van haar zusterloc E 27000, die zelfs vanuit Engeland hiervoor was teruggekeerd, er toe bijgedragen dat toestemming werd verkregen om de locomotief weer op de baan te brengen. Misschien zijn de succesvolle ritten met museumlocomotieven in de ons omringende landen hiertoe een voorbeeld geweest. Vanuit de voormalige lijnwerkplaats Rotterdam-Feijenoord waar de locomotief onderdak had gevonden werd zij overgebracht naar de hoofdwerkplaats Tilburg om weer in optimaal rijvaardige toestand gebracht te wor-

den. Op donderdag 6 september vond op het centraal station van Rotterdam de officiële ingebruikname plaats. Ter gelegenheid hiervan kreeg de 1500 weer haar oude naam "Diana" terug. Dit was de naam die zij tussen 1954 en 1968 droeg toen zij als E27003 bij British Rail haar diensten verrichtte tussen Sheffield en Manchester. De locomotief is nu eigendom van de machinistenvereniging BSSO. Het vignet van de BSSO siert dan ook de zijwanden van de 1501 terwijl de NS-vignetten verwijderd zijn. Met een feestelijke rit van Rotterdam via Den Haag naar Hoek van Holland werd de ingebruikname besloten. Het is de bedoeling dat de locomotief in de toekomst regelmatig ingezet wordt voor extra treinen.

Harrie Peters

## Clubjournaal

### 4 dagen reizen als Gulliver.

De eerste vier dagen van november wordt in het "Centre Sportif" van Jemeppe de grootste tentoonstelling van modelbouw in België gehouden; een excursie naar Lilliput, die onder geen beding gemist mag worden.

Er is dit jaar voor Jemeppe gekozen omdat de locatie aldaar aanzienlijk ruimer is waardoor er meer spectaculairs kan worden getoond, en bovendien comfortabeler is: de duizenden trouwe bezoekers van deze jaarlijkse tentoonstelling verdienen per slot van rekening meer dan een tent.

Dankzij de afmetingen van de centrale hal kunnen er nu modellen van adembenemende omvang worden getoond, op een schaal die je op de vingers van één hand kan tellen.

Meer dan 40 verenigingen uit België en andere landen, die tezamen 500 gepassioneerde leden vertegenwoordigen, zullen met vaardigheid en verbeeldingskracht wederom de aandacht van groot en klein weten te trekken.

Modelbouw is begonnen bij de trein en ook op deze tentoonstelling ligt het accent weer op de spoorwegen. Er zullen dit jaar modelbanen van 10 tot 15 meter te zien zijn.

MÄRKLIN is ook aanwezig, in het bijzonder voor al uw vragen op het gebied van digitale treinbesturing. Daarnaast organiseert deze firma iedere twee uur een tombola en geeft een reparatiespecialist uitleg aan toekomstige adepten.

Uit Frankrijk komt de heer H. Streiff naar de tentoonstelling met fantastisch mooie messingmodellen, alle met de hand gemaakt.



## Maniakken.

De grenzen aan de precisie bij het nabouwen op schaal lijken nu definitief achter de horizon verdwenen. U zult vrachtwagens zien waarbij ook de pick-ups perfect geslaagd zijn, evenals de peuken in de asbak. En dan zijn er natuurlijk de traditionele Napoleonistische figuurtjes, allerlei diorama's en kleine meesterwerken in karton (vliegtuigen, schepen, bussen, gebouwen), de vrucht van liefde en toewijding van maar al te vaak miskende kunstenaars. Ook Matchbox is erbij met klassenmateriaal, speciaal voor kinderen tussen 8 en 12.

Maar de attractie bij uitstek zal ongetwijfeld worden gevormd door drie inzendingen van een Brusselaar, die een simulatiecockpit van een vliegtuig heeft nagebouwd, evenals een vliegtuig (drie meter) en een raket (vijf meter!)

## En....het beweegt!

Natuurlijk wordt er van alles in beweging gebracht om diegenen in vervoering te brengen die, toen ze als kind de vraag kregen voorgelegd wat ze later wilden worden, antwoorden: "vliegtuig- of helicopterpiloot of zeekapitein". Zo zullen er te zien zijn: op afstand bediende schepen, auto's en crossmotoren en zullen, als het weer het toestaat helicopters het luchtruim kiezen.

Andere nouveautés dit jaar zijn een mijnbouwhoek - "mijnwerkers" hebben gezorgd voor uitgebreide toelichting - en de prehistorische dieren van de U.T. van Charleroi, die voor de gelegenheid zijn gereduceerd tot een meer menselijke maat.

De deuren van dit miniatuurparadijs zullen geopend zijn van 10.00 tot 19.00 uur op 1,2,3 en 4 november. De inwendige mens zal het aan niets hoeven ontbreken en het borreluur zal mogelijk worden veraangenaamd door een Pools circusorkest. U bent allen van harte welkom.

## "Club Ferroviaire Malmédien" (CFM)

Op 18 november '90 organiseert de spoorclub CFM uit Malmédy van 10.00 tot 16.00 uur haar 2e ruilbeurs voor elke vorm van modelisme, trein, vliegtuig, auto, boten etc. in de zaal van de oude abdij naast de kathedraal. Deelnemers moeten zich voor 10 november opgeven bij J.J. Chauveheid, Hé de la Bruyère 30, B 4960 MALMEDY en de som van FB 100 per gereserveerde meter (tafels) storten op rek.nr. 068-2016906- 12 van de CLUB FERROVIAIRE MALMEDIEN.

## "Club Ferroviaire du Centre" (CFC)

Na het succes van hun eerste gemeenschappelijke beurs organiseren de "Club Ferroviaire du Centre", de "Club Solido Belgique" en "La Bonne Affaire" nu een TWEEDE INTERNATIONALE RUILBEURS VOOR MODELBOUW EN SPEELGOED. (treinen - auto's - houten en metalen speelgoed - modellen - diorama's).

HALL OMNISPORT te LA LOUVIERE BOUVY op 2 december 1990 van 9 tot 14 uur. Meer dan 100 deelnemers. Uitgebreide parkeergelegenheid - bar met hapjes en drankjes.

## "De Wissel"

Op 24 en 25 november 1990 organiseert railclub "DE WISSEL" weer zijn jaarlijkse ruil-

beurs en expositie van modelspoor in Boerderij Vischers, Berglandweg 40, Tilburg. In het tentoonstellingsgedeelte zal de N.V.B.S. met de nodige foto's en tekeningen voor een historische noot zorgen. Ook de liefhebbers van modelspoor komen aan hun trekken, er zijn diverse modelbanen te zien in de schalen N - HO evenals het Tilburgse baanvak van ongeveer 20 meter lengte. Op beide dagen is er een ruilbeurs voor modelspoor. De infostand van railclub "DE WISSEL" is er voor informatie. Op de beurs treft u ook miniatuurauto's aan. De openingstijden zijn:

zaterdag 24 november 1990: 10.00 tot 16.00 uur.

zondag 25 november 1990: 10.00 tot 16.00 uur.

Toegangsrijks volwassenen FL 3,00. Kinderen FL 1,50.

## Het Goederenvervoer bij NS III.

In dit derde en laatste artikel betreffende het goederenvervoer over de nederlandse rails krijgt U eerst een vervolg op de treinnummers met hun respectievelijke vertrek- en aankomsttijden. Het betreft hier de beladen en lege treinen voor het vervoer van treinladingen alsmede de tijden van de overdag rijdende diensttreinen.

### Treinen voor treinladingen.

|             |                  |               |
|-------------|------------------|---------------|
| 57140. Amr. | v. 12.50 - Bvhc. | a. 13.27      |
| 57445. Zvt. | v. 18.03 - Hg.   | a. 18.36 vr.  |
|             | v. 17.42 -       | a. 18.15      |
|             |                  | ma/wo.        |
| 57481. Ht.  | v. 08.09 - Oss.  | a. 08.32      |
| 57552. Ahg. | v. 08.28 - Atn.  | a. 10.03      |
| 57661. Amf. | v. 09.26 - Bnc.  | a. 09.52 fac. |
| 57670. Mp.  | v. 19.35 - Vam.  | a. 20.00      |
| 58552. Atn. | v. 11.35 - Ahg.  | a. 12.51      |
| 58660. Bnc. | v. 11.39 - Amf.  | a. 12.00      |
| 58770. Eem. | v. 12.37 - On.   | a. 13.55 fac. |
|             |                  | di t/m za.    |
| 58841. Oss. | v. 09.40 - Ht.   | a. 10.00      |
| 58995. Std. | v. 16.38 - Hln.  | a. 16.58      |
| 58996. Std. | v. 12.03 - Lut.  | a. 12.14      |

### Treinen voor dienstvervoer.

|              |                  |                     |
|--------------|------------------|---------------------|
| 59102. Asdw. | v. 18.18 - Awhv. | a. 18.25            |
| 59103. Awhv. | v. 08.30 - Asdw. | a. 08.36            |
| 59105. Awhv. | v. 10.12 - Hn.   | a. 11.19            |
| 59106. Hn.   | v. 12.40 - Awhv. | a. 13.33            |
| 59221. Rtd.  | v. 11.09 - Rmo.  | a. 11.22            |
| 59222. Rmo.  | v. 12.19 - Rtd.  | a. 12.32            |
| 59225. Gv.   | v. 09.27 - Ldv.  | a. 09.37            |
| 59334. Bd.   | v. 09.36 - Kfh.  | a. 10.21            |
|              |                  | fac. ma t/m za.     |
| 59336. Kfh.  | v. 11.13 - Bd.   | a. 11.57 fac.       |
| 59351. Bd.   | v. 08.29 - Ahg.  | a. 14.01            |
| 59361. Bd.   | v. 10.27 - Amf.  | a. 12.44 ma t/m za. |
| 59461. Hlm.  | v. 13.28 - Amf.  | a. 14.42            |
| 59551. Ah.   | v. 10.54 - Nm.   | a. 11.12 ma.        |
|              | v. 10.11 -       | a. 10.28 di t/m vr. |
| 59552. Nm.   | v. 13.46 - Ah.   | a. 14.09            |
| 59602. Zl.   | v. 17.58 - Amf.  | a. 19.06            |
| 59603. Dv.   | v. 11.25 - Zp.   | a. 11.43            |
| 59604. Zp.   | v. 13.45 - Dv.   | a. 14.08            |
| 59641. Amf.  | v. 10.09 - Hlm.  | a. 11.32            |
| 59661. Amf.  | v. 08.44 - Cr.   | a. 09.47            |
| 59662. Cr.   | v. 10.47 - Amf.  | a. 11.54            |
| 59667. Amf.  | v. 10.09 - Mrnz. | a. 10.59 via Utm.   |
| 59668. Mrnz. | v. 12.42 - Amf.  | a. 13.26 via Utm.   |
| 59990. Srw.  | v. 15.46 - Std.  | a. 15.57            |
| 59992. Std.  | v. 07.56 - Srw.  | a. 08.06            |

Indien niet anders aangegeven rijden bovenstaande treinen van maandag t/m vrijdag. Lijst van gebruikte afkortingen:

Ah/Arnhem, Ahg/Arnhem goederen, Atn/Aalten, Amf/Amersfoort, Amr/Alkmaar,

Asdw/Amsterdam Werkplaats, Awhv/Amsterdam Westhaven, Bd/Breda, Bnc/Barneveld Centrum, Bvhc/Beverwijk, Cr/Crailoo werkplaats bovenbouw, Dv/Deventer, Eem/Eemshaven, Gv/Den Haag HS, Hg/Haarlem goederen, Hlm/Haarlem, Hln/Heerlen, Hn/Hoorn, Ht/'s Hertogenbosch, Kfh/Kijfhoek, Ldv/Leidschendam-Voorburg werkplaats, Lut/Lutterade, Mp/Meppel, Mrnz/Maarn zanderij, Nm/Nijmegen, On/Onnen, Oss, Rtd/Rotterdam CS, Rmo/Rotterdam rechter maasoever, Srw/Susteren werkplaats, Std/Sittard, Utm/Utrecht Maliebaan, Vam/Vam Wijster, Zl/Zwolle, Zp/Zutphen, Zvt/Zandvoort.

In de lijsten zoals die in SJ zijn gepubliceerd zijn de goederentreinen gerangschikt op volgorde van treinnummer. Over de samenstelling van de treinnummers wil ik U nog het een en ander vertellen daar zij niet willekeurig gekozen zijn.

Alle cijfers die in het treinnummer voorkomen geven iets weer over de aard en/of de bestemming van de trein. De goederentreinnummers beginnen bij 40.000.

Voor de internationale goederentreinen zijn de nummers 40.000 t/m 49.999 gereserveerd. In het binnenlandse verkeer dragen de goederentreinen de nummers 50.000 t/m 59.999. Deze beide categorieën kunnen volgens onderstaande tabel ingedeeld worden:

### a. Internationaal vervoer.

40.000 t/m 40.999 TEEM-treinen. Trans Europ Express Marchandises.  
41.000 t/m 41.999 Wagenladingentreinen, max 100 km/h.  
42.000 t/m 42.999 Gecombineerd vervoer, Container-/Huckepack treinen.  
43.000 t/m 43.999 Wagenladingentreinen, Transeurop Expres Fracht.  
44.000 t/m 44.999 Wagenladingentreinen, max. 90 km/h.  
47.000 t/m 48.999 Treinladingen, beladen.  
49.000 t/m 49.999 Treinladingen, leeg.

### b. Binnenlands vervoer.

50.000 t/m 50.999 Posttreinen, kortsluitingen en dubbele sternetten.  
51.000 t/m 51.999 Posttreinen, sternetten via Utrecht.  
52.000 t/m 52.999 Gecombineerd vervoer, Container-/Huckepack treinen.  
53.000 t/m 53.999 niet in gebruik.  
54.000 t/m 54.999 Wagenladingentreinen.  
55.000 t/m 55.999 Buurtgoederentreinen.  
56.000 t/m 56.999 Treinladingen chloor.  
57.000 t/m 57.999 Treinladingen, beladen.  
58.000 t/m 58.999 Treinladingen, leeg.  
59.000 t/m 59.999 Dienstvervoer.

Bij de binnenlandse goederentreinen is nog een verdere uitsplitsing van de betekenis van de cijfers aan te geven namelijk; Het 1e en 2e cijfer geven de treinsoort aan zoals bovenstaand is weergegeven. Het 3e en 4e cijfer van de treinnummers bij de buurtgoederentreinen geeft het bedieningsgebied aan dat door deze trein wordt aangedaan of waar zij vandaan komt, bv. 35=Roosendaal, 44=Haarlem/Zandvoort, 55=Arnhem/Nijmegen, 76=Zuidbroek/Veendam. Bij alle andere binnenlandse goederentreinen geeft het 3e cijfer de vertrekregio en het 4e cijfer de aankomstregio aan. Het gehele NS-net is in negen regio's verdeeld te weten; regio 1, Het gebied tussen Den Hel-





der en Weesp.

2, Den Haag, Rotterdam en omgeving.

3, Barendrecht t/m Bergen op Zoom.

Deze drie regio's behoren tot het Regionale Bedienings Punt Kijfhoek.

regio 4, Van Gilze-Rijen tot aan Kesteren en Ijmuiden.

5, Van Nijmegen tot Emmen.

6, Van Naarden-Bussum tot Ede-Wageningen en van Zutphen tot Kampen. Deze behoren tot het RBP Amersfoort.

regio 7, is het gehele gebied dat door RBP Onnen wordt bediend.

regio 8, de gebieden rond Eindhoven, Venlo en Weert.

regio 9, de rest van Zuid Limburg.

De beide laatste regio's behoren tot het RBP Venlo. Het 5e cijfer wordt bij de treinnummers 52.000 t/m 54.999 en 57.000 t/m 59.999 als volgnummer gebruikt.

Bij de nummers 55.000 t/m 55.999 geven de oneven nummers de aankomstbediening (van RBP) aan en de even nummers de vertrekbediening (naar RBP).

Het 5e cijfer bij de treinnummers 56.000 t/m 56.999 betekend 1-5 = beladen en 6-0 = leeg.

In de dienstregeling en voorschriften voor goederentreinen staan verder nog vele aanduidingen en begrippen. Een kleine greep hieruit geeft U een indruk dat het laten rijden van goederentreinen een groot aantal facetten kent en meer inhoud dan alleen het inleggen van een trein met goederenwagens. Er moet rekening gehouden worden met maximale toegestane snelheid, veiligheid, soort lading e.d.

Wanneer het treinnummer in de dienstregeling is onderstreept mag deze trein niet zonder toestemming van de HoofdVerkeersLeiding over een andere dan de geplande route worden gereden. De aanduiding "GONG" bij het nummer wil zeggen dat het oponthoud aan de grens zo kort mogelijk gehouden moet worden, dit is bijvoorbeeld het geval bij goederentreinen die bederfelijke waren vervoeren. Ook is in de dienstregeling aangegeven of onderweg nog wagens moeten worden uitgezet of aangehaakt. Bepalingen omtrent lengte, snelheid, maximale gewicht, beremming en de plaats waar het wagenonderzoek moet worden verricht zijn andere aanduidingen waar rekening mee moet wor-

den gehouden. Al met al zijn er vele voorschriften en regels die bij de goederendienst in acht genomen moeten worden. Allemaal regels die in de praktijk zijn ontstaan en die het goederenvervoer bij NS wel degelijk interessant maken voor de mensen die zich er een beetje in willen verdiepen. Het feit alleen al dat de dienstregelingen zoals SJ die heeft gepubliceerd voortdurend wordt aangepast en gewijzigd geeft aan dat er nogal wat gaande is bij deze voor vele mensen vrij onbekende tak van dienst bij NS.

*Weekendtrein 40335, afkomstig van Le Bourget in Frankrijk, passeert de Belgisch-Nederlandse grens bij Essen. Foto: Harrie Peters*

Ik hoop dat de gegevens die SJ in deze reeks van drie artikelen heeft gepubliceerd U op de eerste plaats leesplezier heeft gegeven maar tevens dat het U wat gemakkelijker heeft gemaakt om er eens op uit te trekken en de goederentreinen in "levende" lijve te gaan bekijken.

Harrie Peters.

## EXPO TRAINS MODELISME

1.2.3.4 NOVEMBRE 90



Centre sportif ( 10 h. à 19 h. )

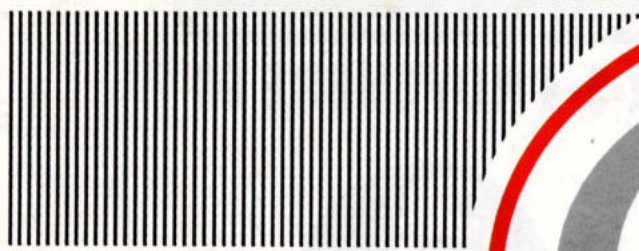
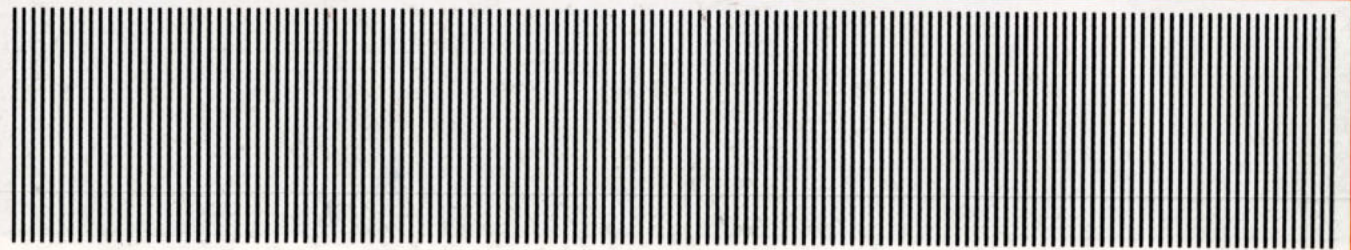
**JEMEPPE s/S**

ENTRE NAMUR ET CHARLEROI ( E 42 )

Sortie SAMBREVILLE N° 14



... hier  
zijn we...



**Preiser** 