

SPECIAAL:
de MÄRKLIN
rubriek

FL 11
BF 200

Spoorweg JOURNAAL

46

Januari 1991
Maandblad

Jaaroverzicht 1990 met 2 posters



Station Mayschoss in het Ahrdal
Tips en trucs

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*



„TREINHOBBY“

in EINDHOVEN

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN

Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVOND

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

MÄRKLIN rubriek	4
Jaaroverzicht 1990	10
Station Mayschoss in het Ahrdal	36
Tips en trucs	44
Wetenswaardigheden	47

Waarde lezers,

Hiermee heeft u een zogenaamd verwennummer in handen. De fotografen van Spoorweg Journaal hebben wederom de Belgische en Nederlandse spoornetten afgeschuimd t.b.v. een spookkundige terugblik in beeld van het afgelopen jaar. Over maar liefst 24 pagina's zult u foto's aantreffen die mede de belangrijkste evenementen op spoorgebied in 1990 markeren.

Deze terugblik, die bij dit tijdschrift traditie is, is van de kwaliteit waar Spoorweg Journaal het patent op heeft. Ter gelegenheid van het verschijnen van het vijftigste nummer willen we graag de rollen eens omkeren en we nodigen u daarom van harte uit om deel te nemen aan de festiviteiten rond dit nummer. U kunt dat doen door ons uw beste railfoto (echt of miniatuur) op te sturen.

De 25 beste foto's (stuurt u bij voorkeur een dia of een zwart/wit opname) zullen in Spoorweg Journaal tegen honorarium voor de inzenders worden gepubliceerd. Een jury bestaande uit journalisten, fotografen en leden van de redactie van Spoorweg Journaal zal de winnaars aanwijzen en een klassemment samenstellen met talrijke prijzen voor de eerste vijf. Voor iedere gepubliceerde foto is er trouwens ook nog een troostprijs.

De sluitingsdatum voor deelname is 28 februari 1991. Foto's en dia's worden na publicatie uiteraard teruggegeven. Deze foto's zullen bovendien op 20 en 21 september 1991 te zien zijn op de tentoonstelling in het Cultureel Centrum van Hoeselt, in het kader van een grote lotowedstrijd aldaar. U kunt met uw foto's dus tweemaal winnen! Let dus op nummer 49, want dat is het eigenlijke nummer 50. Het eerste nummer, verschenen in november 1986, was nl. genummerd 01, gevolgd door de nummers 1, 2 etc. in '87.

En nu weer veel plezier met Spoorweg Journaal, nummer één in België, zowel wat kleur, inhoud, omvang, kwaliteit van de teksten en het aantal pagina's betreft als wat de prijs aangaat, want die is onveranderd gebleven.

De redactie

Foto voorpagina: Op 26 mei sloot de NMBS de grensovergang Lanaken op lijn 20. Deze gelegenheid werd door GTF te baat genomen om op die dag de lijn een laatste maal te berijden. Gezien de grote interesse werden er twee motorwagens ingelegd (4601 en 4609) waarbij er één de rit in tegenovergestelde richting aflegde. Via Lanaken reed 4601 naar Maastricht. Over de Miljoenenlijn werd koers gezet naar Aachen Hbf. Om vervolgens ook nog Raren en Verviers-Ouest aan te doen. De foto toont ons 4601 die net de Maas overgestoken is en het mechanisch inritsein van Maastricht passeert. Foto: Wim Windey

Foto achterpagina: loc van de reeks 62 in zijn originele livrei en met de oude nummering type 212.142. Deze versie werd uitgevoerd door Roco in HO. Foto: NMBS/collectie H.K.

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

46/1991

5e 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
Hoofdredactie: Max Delie
Medewerkers: 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

Ons adres in Nederland:

Postbus 79, 2700 AB, Zoetermeer

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

De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



1. De lijn Innsbruck-Garmisch was een van de laatste lijnen waarop de BR 194 van de DB dienst deden. We zien hier de 194-117 van de stelplaats Ingolstadt in de buurt van Lermoos, 10-11-1984. Foto: A. Ritz

Een Duitse Krokodil

Wanneer je aan een spoorwegliefhebber vraagt of hij wel eens een krokodil heeft gezien en hij antwoordt: "Ja, vorig jaar nog in de sneeuw bij Kufstein", wees dan niet verbaasd; een spoorwegliefhebber denkt bij het horen van dit woord nu eenmaal niet in de eerste instantie aan een angstaanjagend reptiel.

De bijnaam 'krokodil' hoort van oorsprong bij de beroemde 'Koning van de Gotthard', de Zwitserse eloc type Ce 6/8 uit de jaren twintig. Vanwege de lange, scharnierende neuzen en de 'kruipende' bewegingen van de drijfstanen kregen ze deze bijnaam. Later werden alle locomotieven die maar enigszins op de Ce 6/8 leken ook met de naam 'krokodil' aangeduid. Zo ook de Duitse E 94.

De E 94 werd in 1937 ontwikkeld als sterkere variant van de E 93 uit 1933. Pas in 1940 kwam het daadwerkelijk tot de bouw van deze zes-assige, 18,6 meter lange goederentreinmachines. In de jaren 1940 tot en met 1956 zijn precies 200 locomotieven gebouwd door diverse Duitse fabrieken (en een enkele Oostenrijkse). Tijdens de oorlogsjaren werden ze in het gehele Duitse Rijk ingezet en aan het einde van de oorlog bevonden zich derhalve vele E 94-ers op Oostenrijks grondgebied en in het deel van Duitsland dat door Rusland was

bezet. 25 stuks werden dan ook prompt naar Rusland gebracht om daar, omgebouwd voor 1524 mm breedspoor, te helpen bij de wederopbouw van het spoorweginet.

In 1952 keerden de locs terug naar de inmiddels opgerichte DDR. Hier werden 21 locomotieven weer geschikt gemaakt voor normaalspoor. De overige 4 gingen naar de Bondsrepubliek in ruil voor stoomloc onderdelen (E 94 042,046,054,055). Tot in 1954 bestond de merkwaardige situatie dat drie landen locomotieven in dienst hadden onder hetzelfde serienummer: E 94. In dat jaar echter werden de 47 Oostenrijkse locs omgedoopt tot serie 1020.

Het land dat na de oorlog het grootste aantal E 94-ers in dienst heeft gehad is West-Duitsland. Na aflevering van de nieuw gebouwde machines telde het DB-bestand 126 locomotieven. In alle drie de landen is de voormalige serie E 94 nog zeer lange tijd onmisbaar geweest. In Oostenrijk vormen zij nog altijd de ruggengraat van het goederenvervoer in de Arlberg en op de Brenner-lijn, deels in opdruk- en voorspandiensten. De serie 1020 heeft in de jaren zeventig wel een grondige modernisering ondergaan, waarbij de twee grote frontruiten en de oranje kleurstelling het meest opvallen.

Ook in de voormalige DDR zijn nog steeds enkele machines aanwezig (sinds 1970 als serie 254) in de omgeving van Leipzig. De Oost-Duitse 'Eisenschweine', met hun felrode draaistellen onder de donkergroene jas, zijn nog vrijwel in originele

staat. In de Bondsrepubliek zijn alle locomotieven sinds 1988 buiten dienst en inmiddels bijna allemaal gesloopt. Hier deden de 194-ers (zoals ze in het computersysteem werden aangeduid) dienst in het zuidelijk deel van het land. Heel beroemd werden ze als opdruklocomotieven op de Geislinger Steige en de Spessart helling tussen Laufach en Heigenbrücken. Aangezien de West-Duitse en Oostenrijkse krokodillen regelmatig op elkaars grondgebied reden (zelfs tot in de Italiaanse grensplaats Brennero) vormde een tweespan van beide versies voor een trein zeker geen uitzondering.

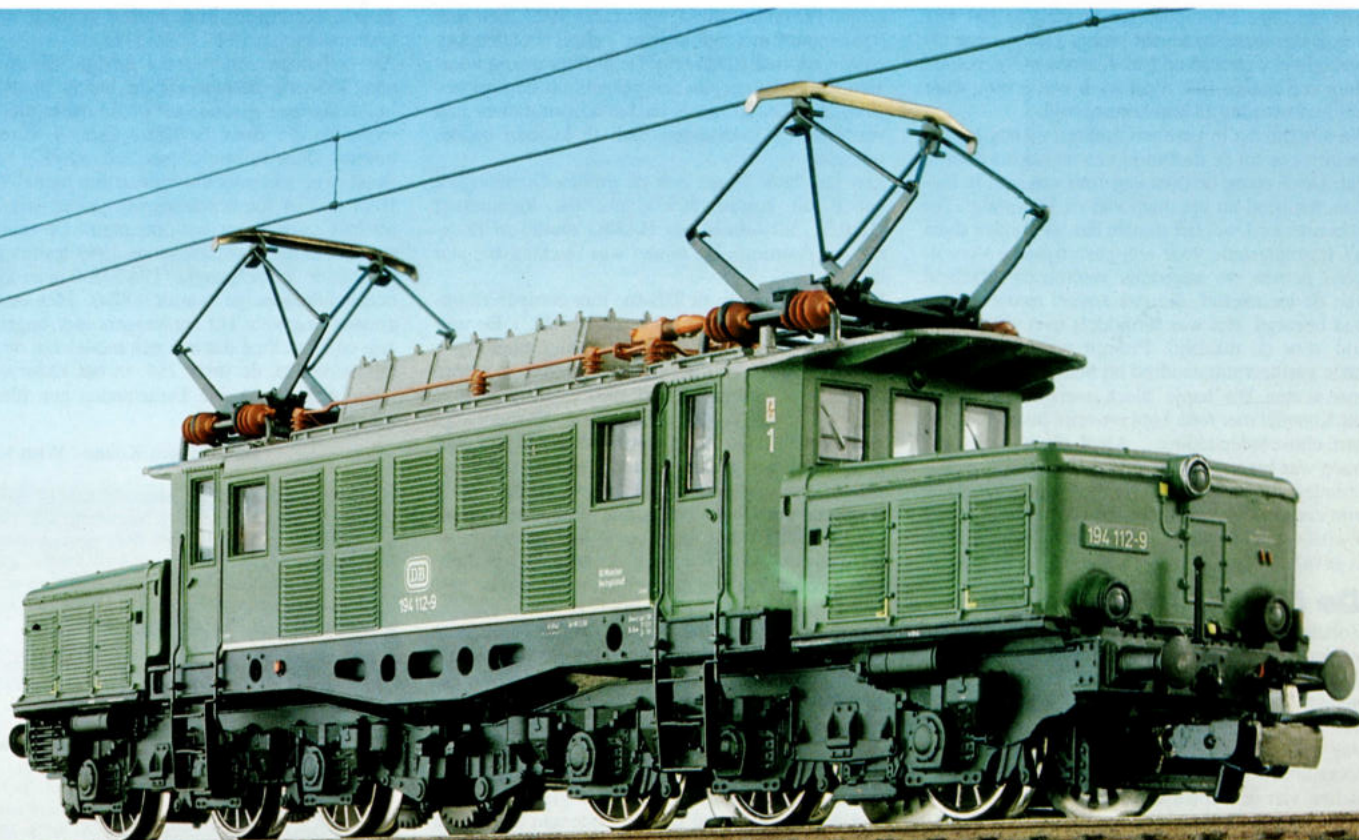
Ook Zwitserland, dat in 1987 met een tekort aan locomotieven kampte, heeft nog enkele maanden kunnen profiteren van hun diensten. Een vreemde krokodil in de bijt was de 194 178; deze heeft als enige de eer gehad de jaren zeventig huisstijl van de DB aan den lijve te ondervinden.

Krokodillentranen?

Wanneer je in Duitsland op een mooie zomerse dag een trein staat te fotograferen op een station, dan heb je een goede kans dat je plotseling achter je iemand hoort schreeuwen: "mitfahrn?!". Als je je dan verschrikt omdraait zie je een man, gekleed in T-shirt en korte broek, zittend op een bankje in de zon. Het is de machinist.

Kennelijk blij dat iemand interesse toont voor 'zijn' locomotief vraagt hij je om mee te rijden in de cabine. Dat deze gastvrijheid wel eens een beetje uit de hand kan lopen mag blijken uit het

De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



2. Prachtige Märklin reproductie van de gevierde elektrische DB loc van de serie BR 194. De foto toont ons het model dat momenteel beschikbaar is in de catalogus. Foto: J.W. Koene

verhaal van twee spoorwegenthousiasten uit de buurt van Rotterdam:

"In de zomer van 1987, de laatste waarin de 'kro-kodillen' van de serie 194 nog in dienst zouden zijn, waren wij naar het midden-Duitse plaatsje Laufach getrokken om hier de verrichtingen gade te slaan van een 194 als opdruklocomotief voor zware treinen.

Hier aangekomen nodigde een van de vaste machinisten op deze locomotieven ons uit om een dagje mee te 'schieben'. Fantastisch natuurlijk, want het zou weleens onze laatste kans kunnen zijn dit locomotieftype rijdend van binnen te kunnen bekijken.

Nu hadden wij tijdens onze reis naar Laufach bij een depot in Aschaffenburg, enkele kilometers voor Laufach, enkele afgevoerde locomotieven zien staan die we graag op de foto hadden willen zetten. Dit vertelden we aan onze machinist, maar verder dachten we er niet meer aan, we stonden tenslotte in een 194! Al spoedig diende zich een zware grindtrein aan, die zonder onze hulp niet in staat zou zijn de steile helling tussen Laufach en Heigenbrücken te overwinnen. De 194 werd tegen de achterzijde van de grindtrein geplaatst, klaar om te duwen. Op het sein van de machinist van de trein zette onze loc, de 194 581, zich met donderend geraas in beweging. Zeven kilometer lang

konden we genieten van deze sensatie, totdat onze loc afremde en de grindtrein alleen haar weg vervolgde. We liepen de machinist achterna naar de andere zijde van de loc en begonnen aan de terugreis naar Laufach, althans dat dachten we, want plotseling zagen we het stationnetje van het plaatsje aan de Main aan ons voorbijflitsen. Met

top snelheid reden we verder en we beseften pas wat er gebeurde toen we na enkele minuten in de verte het locomotiefdepot zagen opdoemen van...Aschaffenburg! Onze machinist zette zijn locomotief aetjes op een zijspoor en we stapten uit.

"Zehn Minuten!" riep hij, en koortsachtig begon-

3. De 194 581 vermindert snelheid na een konvooi omhoog geduwd te hebben op de "Geislinger Steige", dit kan nu zijn weg in z'n eentje vervolgen. Foto: J.W. Koene



De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers

nen we onze fotoreportage, waarbij de 194 581 veruit de meeste aandacht kreeg. Tijdens onze afwezigheid waren de opdrukdiensten overgenomen door een andere 194. Veel werk was er niet, want het was zaterdag en komkommertijd.

Na terugkomst in Laufach drukten we nog enkele treintjes op tot de diensttijd van de machinist erop zat. Deze vroeg ons om een foto van hem te maken, hangend uit het raam van de locomotief. Dit was uiteraard wel het minste dat we konden doen als tegenprestatie voor zijn gastvrijheid! Vervolgens namen we enigszins weemoedig afscheid van de locomotief, die ons zoveel mooie uurtjes had bezorgd. Het was inmiddels over vijven, dus tijd voor de maaltijd. Prompt werden we door onze gastheer uitgenodigd bij hem thuis een hapje mee te eten. Dit 'hapje' bleek overigens te bestaan uit Knoedel met rode kool en vette jus met als dessert chocoladepudding... Alsof dit nog niet genoeg was kregen we bij ons afscheid nog een chocolade-cake mee. Deze is enkele dagen later aan zijn eind gekomen toen hij bij een renpartij in het Zwitserse Winterthur uit een van onze rugzakken is gevallen."

De MÄRKLIN modellen

Zolang er krokodillen bestaan (in spoortaal wel te verstaan) is de naam MÄRKLIN hiermee onlosmakelijk verbonden geweest. Reeds in 1933 maakte de firma furore met een schaal 0 model van de Zwitserse Gotthard-krokodil en tot op de dag van vandaag prijken diverse varianten van dit loctype in schaal Z, H0, en 1, waaronder de modellen van de Duitse E 94, in de vitrines van de treinenspeciaalzaken.

In 1964 introduceerde MÄRKLIN de E 94 276 in

schaal H0 onder catalogusnummer 3022. Een zeer fraai model met een groene, geheel metalen kap en een enorme trekkracht. De buffers waren voorzien van witte ringen, een gebruik uit de oorlogsjaren dat diende om 's nachts locomotieven met verduisterde frontseinen toch te kunnen onderscheiden.

Een jaar later kwam ook de groene Oostenrijkse versie uit (cat.nr 3052) met het locnummer 1020.31, uitsluitend als HAMO model in tweerail gelijkstroom. Dit model was slechts twee jaar te koop.

In 1971 verscheen de DB-loc met computernummer 194 091-5 (weer onder cat.nr 3022). De witte ringen waren vervallen. De locnummers stonden net als bij het eerste model op een reliëfplaatje gedrukt. Vanaf 1981 verdwenen deze plaatjes. In dat jaar kwam tevens de Oostenrijkse 1020 in de oranje kleur, echter zonder te zijn aangepast aan het grote voorbeeld wat betreft fronttruit, neusroosters en koplampen.(cat.nr 3159, leverbaar tot 1986). Het cat.nr 3022 werd veranderd in 3322 i.v.m. de inbouw van omschakel-electronica. In 1983 werden de schaal Z liefhebbers verrast met een mini-club model van de 194 080-8 in groene uitvoering (8822).

Ter viering van het 125 jarig jubileum van MÄRKLIN werden in september 1984 speciale ritten gehouden met de Zwitserse krokodil Be 6/8 III 13302 en de Duitse 194 155-8. Naar aanleiding hiervan verscheen in 1985 eenmalig een speciaal pakket met beide loc omotieven onder nummer 3300. De 194 was geheel up-to-date gemaakt met verlengde daken en nieuwe pantografen. Tevens had de loc een witte sierlijn onderaan de zijkant van het middendeel. Een jaar later werd de loc in

deze uitvoering los in de handel gebracht met het bedrijfsnummer 194 112-9 (3322).

Als eerbetoon aan de stad Berlijn, die in 1987 haar 750-jarig bestaan vierde, bracht MÄRKLIN in dat jaar een speciale set op de markt met locomotieven die door Berlijnse firma's waren gebouwd. Deze mini-club set (cat.nr.8887) bevatte naast twee stoomlocomotieven een model van de E 94 003 in fotobeschildering (zwart-grijs, contrasterend voor zwart-wit opnamen). De mini-club rijders kunnen tenslotte sinds 1989 tevens genieten van de 'einzelfanger' 194 178-0 in de kleuren oceaanblauw/beige (cat.nr 8824). Met deze loc zouden ook vele H0 aanhangers niet ongelukkig zijn en misschien dat ook een model van de Oost-Duitse versie, de serie 254, in het kader van de hereniging van beide Duitslanden een idee zou kunnen zijn?

Jan-Willem Koene / Wim Verver

5. Gedurende de jaren zeventig hebben de Oostenrijkse spoorwegen hun locomotieven van de reeks 1020 (ex E94 van de DR) gemoderniseerd. Ze onderscheiden zich van hun Duitse zusters door hun opvallend rode "Jaffa" livrei en de dubbele cabineruiten (drie op de Duitse modellen). Foto: A. Ritz.

6. De 194 043-6 daalt de "Geislinger Steige" af. Deze steile helling bevindt zich in zuid-oost Duitsland. Foto: J.W. Koene

4. In Oostenrijk dienen de locomotieven van de reeks 1020 nog regelmatig als opdrukloc voor zware treinen op de Brenner- en de Arlberglijn. Deze opname werd genomen in de buurt van station Wiesberg (op de Arlberglijn). Foto: A. Ritz



De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



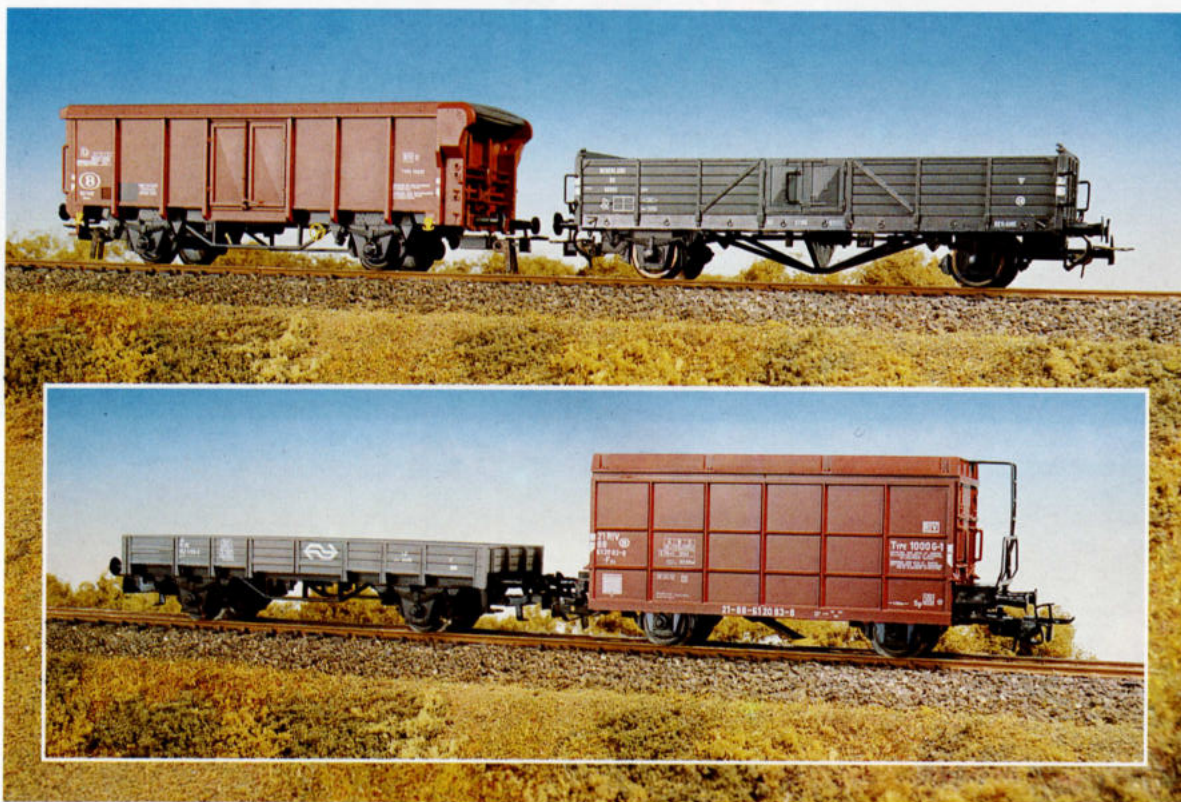
Abonneer u nu !!!!!

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

Wat moet u doen ?

U kunt zich abonneren door de ingesloten 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. verzendkosten). Een abonnement heeft voordelen: u heeft Spoorweg Journaal reeds 2 dagen in uw bezit voordat het nieuwe nummer in de winkels ligt en u krijgt uw exemplaar thuis bezorgd zodat u niet het risico loopt een nummer te missen (bv. tijdens de vakantie).



Nieuw Nieuw

Keuze mogelijkheden

Goederenwagens van de NS en de NMBS in HO van de merken **KLEINMODELLBAHN** (de TMS van de NMBS met het exclusieve merk-opschrift van het Spoorweg Journaal), **LILIPUT** (platte NS wagen) en **MÄRKLIN** (platte NS wagen nr. 4433) of de Fd wagen van de NMBS, nr. 4656.

De liefhebbers van de N schaal krijgen een TDS-Wagen van ROCO

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 en 19 zijn bijna uitverkocht (de nummers 14,16,17 en 18 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 goederenwagen cadeau.

ATTENTIE ATTENTIE ATTENTIE !!!

WELDRA VERKRIJGBAAR

Verzamelbanden voor Spoorweg Journaal uw bibliotheek waardig.

Map voor 12 nummers met metalen bevestigingshaken die tijdschrift niet beschadigen.

Luxe uitvoering in imitatieleer, rood met opschriften in goud.

**BF 790,- / FL 44,-
per paar (+ BF 95,- / FL 5,-
verzendkosten).**

Inschrijvingen uitsluitend bij EDITIONS H.K voor 15 april 1991. Levering: mei / juni '91. (Gelieve geen cheques toesturen bij inschrijving, u ontvangt te zijner tijd een betalingsformulier. Onze dank voor uw medewerking).

Talmt niet: tweede serie (eveneens alleen via inschrijving) in november 1991.

Jaaroverzicht 1990 *Rétrospective*



1. Hoewel door de instroom van ICM-treinstellen de Hondkoppen steeds meer uit Intercity-diensten verdreven worden, houden ze op de verbinding Rotterdam/Den Haag-Groningen/Leeuwarden nog steeds stand. Treinstel 723 als IC532 Groningen - Den Haag passeert Woerden op een zeer warme en zonnige voorjaarsdag, 18 maart 1990. Foto: F.J. Janssen

4. (rechtsboven) De TSP-Memorial-Elektrische-Traktie was vast en zeker één van de hoogtepunten van 1990. De E95843: Schaarbeek Vorming - Antwerpen Schijnpoort rijdt over lijn 27A in Antwerpen Oost voorbij. Foto: C. Hertogs

5. (rechtsmidden) 02-04-1990, Limal: .5164 en .5186 sleuren met vereende krachten tien afgedankte 59'ers van Antwerpen Schijnpoort naar de Wdt Ronet. Ook de week voordien had een gelijkaardig konvooi dezelfde rit gemaakt. Foto: C. Hertogs

6. (rechtsonder) Binnenkort worden deze 4 locomotieven vervangen door 2 6400-en. Geen 4 pluimpjes meer..... 16-05-1990. Foto: J.W.P. Koene

2 + 3. Elok 1501 werd op 06-09-1990 weer in bedrijf gesteld als museumlocomotief en kreeg de oude naam "Diane" weer terug. Foto: J.W.P. Koene







7. De laatste bruine 24/2500, de 2501, wordt meegenomen achterop stoomtrein voor "Dordt in Stoom". In de trein rijden mee een NMBS type K en SSN stoomloc serie 52, 20 mei 1990. Foto: J.W.P. Koene

8. De NS meetrein (samengesteld uit het CTO meetrijtuig en de twee oude Plan E bagagewagens die werden omgebouwd tot fietstransportwagens) voor 't eerst getrokken door twee locs van de serie 6400. Voorheen werd deze taak verricht door de diesellocs reeks 2200. Foto: P. de Greeuw

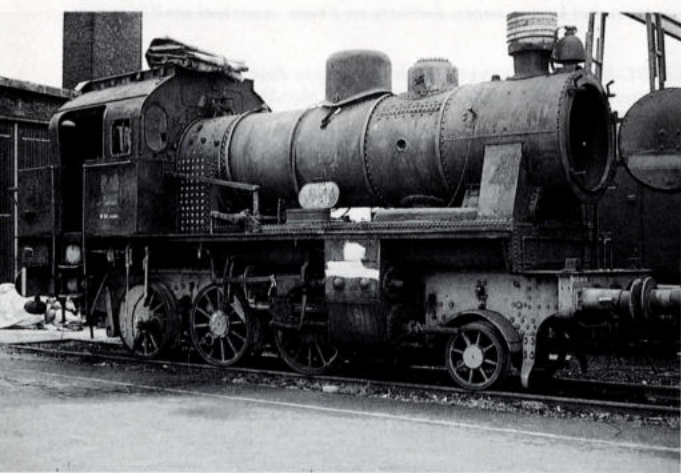




9. Voor het laatste jaar reed dit jaar D 296/297 van/naar Bazel door naar Amsterdam. De bonte trein met Luxemburgs, Zwitsers en Frans materieel snelt hier met loc 1316 door de bossen even voor Weert, 8 augustus 1990. Foto: F.J. Janssen

10. De internationale trein 495 Amsterdam - Bazel passeert Grand- Halleux. Het Corail-rijtuig BC-SNCF is vanwege schade vervangen door een BC van de NS, dat in Luxemburg zal worden afgekoppeld omdat het niet geschikt is voor de spoornetten van Zwitserland en Frankrijk, 30-07-1990. Foto: M. Hanssens





11. (boven) Op 19 mei jl. organiseerde ook de CFV3V een aparte stoomrit, zij het van een iets andere orde. Op die dag droeg locomotief type ELNA (hier te Bièvre) zichzelf nl. op eigen kracht over van Stockem aan Heer-Agimont via Athus, Virton en Bertrix. Foto: G. Lejeune

12. Dezelfde loc, voordat deze werd gekocht door de CFV3V, naast de loods van de vereniging die de lijn Goes - Borsele exploiteert. De CFV3V heeft opmerkelijke restauratiewerkzaamheden verricht. Foto: J. Dubuffet

14. (rechterpagina boven) De inzet van de 52-ers in de normale reizigersdienst op de lijn Namur-Dinant liep ten einde bij de invoering van de zomerdienstregeling op 27-05-1990. Alleen de piekuur- evenals speciale doorgaande treinen worden nog door diesellocomotieven gesleept. Na vijf jaar werkzaamheden kon eindelijk de elektrische tractie ingevoerd worden. Een 52 bij het verlaten van Dinant op weg naar Namur, 12-05-1990. Foto: Max Delie

15. (rechterpagina onder) Een "Hondekop" op de Athus-Meuse lijn....dat kan niet !!!! Toch wel ! Ingesloten tussen de 115 en de 524 werden de 220901, 220903 en 220904 naar Baroncourt in Frankrijk gesleept om daar verschroot te worden. De 5217 zorgde voor de trekkracht doch moest in Gendron-Celles halte maken wegens een defecte koppeling van een van de tussenwagens, 21-07-1990. Foto: Max Delie

13. (onder) Plan U III passeert Euromast en frietkraam in Rotterdam, Rechtermaasoe-
ver, NVBS excursie 01-09-1990. Foto: J.W.P. Koene





16. (rechtsonder) Einde mei van dit jaar werd een eerste gedeelte van lijn 15 Mol - Hasselt, nl. het traject Mol - Leopoldsburg, op enkelspoor gebracht. Deze ingreep in het Limburgse spoorweglandschap was de aanleiding voor GTF om begin mei een excursie te organiseren die de deelnemers van Luik naar Hasselt, Mol, Winterslag, Waterschei en Eisden bracht. De foto toont ons het trek-duwstel met lok .6274 te Leopoldsburg; het bereden spoor is nu buiten dienst en de mooie kandeelaar verhuisde naar de schroothoop ! Foto: Wim Windey





17. De negen laatste "Grote Neuzen" van de NMBS en een 1600 van de CFL kwamen bijeen te Bertrix voor een speciale fototrip georganiseerd door de GAR en de GTF. Na de parade bracht de 1603 van de CFL de GTF-trein naar Virton-Luxemburg en de 5403 het GAR-konvooi naar Dinant. Drie locs sloegen de richting van Virton St. Mart in en vijf andere gingen over lijn 162 naar Ronet. Hier zien we ze in station Grupont op 21-07-1990. Foto: M. Hanssens

18. Wagons uit de jaren vijftig, loc uit de jaren zestig (de laatste groene 51) en een landschap dat al decennia lang onveranderd blijft: Thanville, 28-04-1990. Foto: G. Lejeune





19. "Old Timer" treffen in Brussel-Zuid. GTF viel de eer tebeurt om de eerste officiële rit te maken met de gerestaureerde 101.012. Bij deze gelegenheid werd in hogergenoemd station een kleine parade georganiseerd met de 2801, 2802 en 101.012, 03-03-1990. Foto: Max Delie

20. Aflevering van de eerste vierwagen-ICM, de 4201. De laatste bruine 2200, de 2275, is het nieuwe treinstel bij Talbot in Aken op gaan halen. Schin op Geul, 2 mei 1990. Foto: F.J. Janssen





21. In de nacht van 17 op 18 november is het eerste spoor over de nieuwe Gouwebrug aangesloten. De treinen uit Rotterdam rijden nu over het imposante bouwwerk. Pas in 1993 zal dit knelpunt in het net geheel verdwenen zijn. Foto: Harrie Peters

22. De rijkstuigen M3 waren reeds uit de effectieve reizigersdienst verdwenen, toen ze in de maand mei veelvuldig voor extra-treinen werden ingezet. 2737 heeft op 27-05-1990 in Antwerpen Zuid een schoolreis beëindigd en passeert met een volledige trein M3's in Antwerpen Linkeroever. Foto: C. Hertogs





23. De 1805 bij snelheidsproeven op de lijn Kortrijk - Gent juist voor Maldegem aan 200 km/u, 16-05-1990. Foto: Max Delie

24. Ledig materieel tussen Hoek van Holland en Rotterdam-Noord/Goederen werd soms gereden met een 2400. De 2458 trekt trein 80746, bestaande uit drie DB-rijtuigen uit de boottreinen, door Maassluis. Ook deze diensten zijn verdwenen, 25 mei 1990. Foto: F.J. Janssen





25 + 27 (rechterpagina). De proefbeschildering van motorpost 3026 verdween in 1990. Zij heeft nu het definitieve "design", 25-05-1990. Foto: J.W. P. Koene

28. (tweede pagina rechts) Een goederentrein onder stoom tussen Dinant en Bertrix. Voor 25 jaaren weerd hier de stoomtractie ingesteld. Gelukkig heeft hier, te Vonêche, de tijd sedert de oorlog stil gestaan, waardoor stoomtractie daar ook nu nog de gewoonste zaak van de wereld lijkt, 28-04-1990. Foto: G. Lejeune

POSTER. Familiefoto op 31-03-1990 in Antwerpen CS. Het stel uit 1935, 120.002 en 101.012 maakten van de TSP-rit een succes, terwijl het vierwagensestel 823 als IC K naar Nivelles vertrekt. Foto: C. Hertogs

26. De 6042 en 6048 werden aan de Italiaanse firma "Ventura" verkocht. De Werkplaats Monceau kreeg de opdracht de loks terug rijvaardig te maken en schilderde ze tevens in de huislivrei van de nieuwe eigenaar: dak = groen, kast = geel, onderstel = zwart, 25-10-1990. Foto: Max Delie







30. Op 24 maart 1990 was de Duitse stoomlokomotief 41.360 te gast in België. Deze oliegestookte I-D-I machine kwam ons land binnen via Montzen om vervolgens koers te zetten naar Luik. Nadat de voorraad water aangevuld was te Kinkempois, vervolgde hij zijn weg naar Trois-Ponts om via de Vennbahn en het grenspunt Losheimergraben terug Duitsland binnen te rijden. De foto toont ons deze trein bij de doortocht van Nonceveux. Foto: Wim Windey

29. (linkerpagina) De diensten van de 2400'en in het Rotterdamse havengebied zijn per 27 mei volledig overgenomen door nieuwe loc's serie 6400. Loc 2458 rijdt met trein 55212 van de Waalhaven naar Kijfhoek bij Barendrecht aansluiting, 3 mei 1990. Foto: F.J. Janssen

POSTER. De Beneluxdienst zorgt nog steeds voor verrassingen. Om de lengte op zeven rijtuigen te brengen zijn binnenlandse 1e klas-ICR's omgebouwd tot tweede klas. Eén daarvan is echter niet omgeschilderd en rijdt als blauw rijtuig tussen de rode Beneluxrijtuigen. Maar defecten komen ook nog veel voor en zo sleepte loc 1307 hier een complete Benelux trein (achterop loc 1184) naar Roosendaal, 6 mei 1990. Foto: F.J. Janssen

32. (rechterpagina) TSP organiseerde een zeer geslaagde rit waarbij de 29.013 een goederentrein sleepte op de Athus-Meuse lijn. Bij het verlaten van de tunnel van Pondrôme kon deze spectaculaire opname gemaakt worden, 28-04-1990. Foto: Max Delie

31. Afscheidsrit VIP-car. In februari 1991 gaat dit markante treinstel, bijgenaamd "Kameel" buiten dienst. Foto: J.W.P. Koene



















33. GTF organiseerde op 25-09-1990 een bezoek aan de stelplaats Brussel-Zuid waarvan de gebouwen plaats moeten ruimen voor de nieuwe TGV-installaties. De éénmalige gelegenheid werd aan de deelnemers geboden om alle elektrische lokomotieven welke bij de NMBS dienst doen te fotograferen. De loks waren opgesteld in opgaande volgorde van hun reeksnummer. Foto: Max Delie

34. Nadat in eerste instantie de verkoop van de 2530 aan een particulier was voorzien werd zij uiteindelijk verkocht aan de SNCF om ingezet te worden voor bouwtreinen bij aanleg van de TGV-lijnen naar de kanaaltunnel en Brussel. Foto: F.J. Janssen





35. De reeksen 52, 53, 54 (oude uitvoering) zijn in 1990 nog verscheidene malen in actie gekomen. Hier te Bertrix op 21 juli jl. komt links een Belgische vertegenwoordiger uit de richting Namen en rechts een Luxemburgse uit de richting Libramont. Foto: G. Lejeune

36. Door sluiting van het rangeerstation Venlo zijn veel goederentreinen tussen Venlo en Roermond verdwenen. De ochtendtrein 55911 Venlo - Roermond is echter blijven rijden. In deze trein rijden wagens voor de bediening van Solvay (ketelwagens) en Herberbosch (gesloten goederenwagen). De DSM-treinen rijden voortaan over Kijfhoek. Loc 2300, een loc met radiografische besturing, is ver verwijderd van zijn eigenlijke inzetgebied. Roermond, 2.05.90. Foto: F.J. Janssen





37. Locs 2329 en 2244 met Belgische K-rijtuigen en een NS buffetrijtuig passeren Wijlre, waar de oude beveiliging nog aanwezig is. Na sluiting van dit baanvak in 1992 wil een Limburgse vereniging hier ook met U-rijtuigen gaan rijden, 30 april 1990. Foto: F.J. Janssen

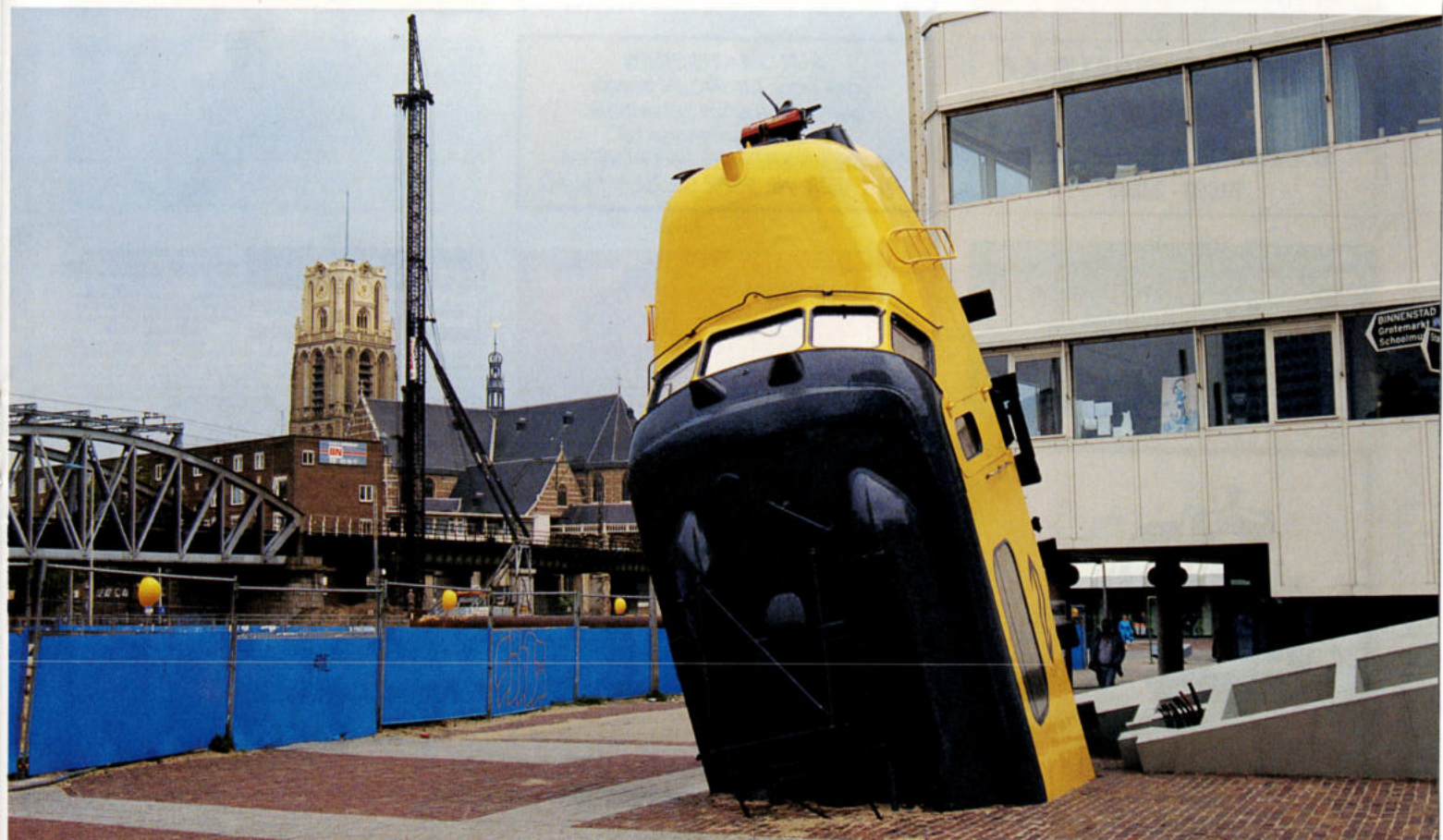
38. De 5403 in zijn oude jasje als 202.017 van voor 1957. Hij ging als speciale trein van Brussel naar Luxemburg via Luik, Gouvy, Bertrix en Athus. De oude uitvoering was het werk van de PFT, die zich hier speciaal mee bezig houdt, 25-08-1990. Foto: G. Lejeune





39. Op 30 april jl. werd er een speciale trein gecharterd door Nederlandse spoorwegliefhebbers. De trein reed van Weert via Visé -Montzen en Welkenraedt naar Aken (Hbf). De tractie werd verzorgd door de 5910 die was omgenummerd tot 201.010; verder bestond de trein uit 6 rijtuigen AK-NMBS en een NS restauratierijtuig, dat zich halverwege bevond. Hier de trein bij de splitsing van Longchamps in Visé. Foto: M. Hanssens

40. Kunst bij de tunnelbouw in Rotterdam. Kop van Beneluxstel 1205 bij R'dam Blaak, 04-07-1990. Foto: J.W.P. Koene



**VERKOOP
INKOOP
INRUIL
REPARATIE**



**FLEISCHMANN
FMZ
MÄRKLIN
DIGITAL
ARNOLD
DIGITAL**

KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL ☎ 04459-1261



Jophispoor Catalogus afgehaald F 4,95 en per post F 7,95. Er zijn nieuwe inlegpagina's beschikbaar voor degenen die reeds een catalogus hebben. Stuur een envelop met F 1,20 aan porto en u ontvangt ze per kerende post. Veel nieuws van WOODLAND SCENICS. Kadec 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
Modelspoorwegen

Correspondentie:
Postbus 1032

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

WENTINK

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

ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26

Inkoop - Inruil

Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling

Informeer naar de openingstijden

APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70

**DE MARKER gespecialiseerd in
TRIX - EXPRESS**

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

ORIENT-EXPRESS

LE PLUS GRAND CHOIX
A BRUXELLES EN TRAINS HO

195, Avenue Louise - 1050 BXL
☎ 02/648.64.11

**TREINENSPECIALZAAK
INTERCITY**

**HOOGSTRAAT 8, ROOSEDAAL
01650 - 34295**

AUTOMATISEREN

ook voor MÄRKLIN banen
betrouwbaar en betaalbaar
gratis inlichtingen bij

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

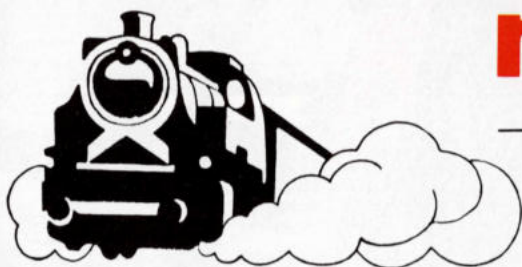
De Locloods ☎ 08850
12171

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



märklin
digital HO

FMZ FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist

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

**HOBBY
SHOP**
MODELBOUW

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

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



PHILOTRAIN A-DEALER

Diverse rijtuigen
en wagens, vele
modellen uit
voorraad leverbaar

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

Van Hurck

- MODELSPOOR -

Hoogstraat 7
8861 AD Harlingen
Telefoon: 05178-15454

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

STEAM-BOX

DE TREIN SPECIALIST
LE SPECIALISTE DU TRAIN

DIESTSESTRAAT 210 LEUVEN
016/22 22 68



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

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

DIT IS NIEUWS

Vraag een informatiepakket 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 lichtschalen
naar NS voorbeeld en andere maatschappijen, AKI en AHOB installaties, en daarnaast roterend
materieel onder andere NS DE 6400, De NS Ultrason-meeuwagen, de NS Sproeiwagen en de
coilwagen. VRAAG BIJ ONS WAT U WENST, HET LOONT DE MOEITE!!!

PECO

Het fantastische rail systeem uit Engeland

SOMMER-FELDT

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

UHLEN-BROCK

De elektronica specialist
Met het kleinste relais voor wisselstroom locomotieven

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

LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW

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

hobby 2000
MARKLIN-ROCO



DE „SPOORZOEKER“

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

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



G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

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

SYSTEME LAUER

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

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

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

Vertegenwoordigd voor Benelux:

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

Modelspoorweg-materieel nieuw en gebruikt



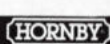
Nu óók in Nederland:
het LINKA Modelbouw-systeem!

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

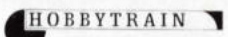


viessmann

schitterende verlichtings-systemen.



LINKA SYSTEM



KELTARIE TRAINS

Hoofdweg 1351057 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

7^{de} INTERNATIONALE RUILBEURS

Modeltreinen + Toebehoren

Hoeseltse Treinclub - Tel. 011 - 41 53 72

Zondag 10 FEBRUARI '91

Cultureel Centrum Europalaan 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



7^{ème} BOURSE INTERNATIONALE

Trains et accessoires

Hoeseltse Treinclub - Tel. 011 - 41 53 72

Dimanche 10 FEVRIER '91

Centre Culturel Europalaan 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 Hoeselt téléphone n° 011 - 41 53 72 (de préférence après 20 hrs)





2. Vanaf de wijnberg gezien is dit de straatzijde van het stationsgebouw.

1. (links) Vanaf de verkeersbrug gezien ziet het station er zo uit. Links boven ziet men de ruïne Saffenburg.

Station Mayschoss in het Ahrdal

3. De VT 137 wacht op het vertreksein. De reis gaat dan naar Altenahr.





4. Vanuit de wijn-
berg heeft men
een mooi uitzicht
op het Ahrdal.

5. De spoorzijde
van het stations-
gebouw van May-
schoss. De rails
langs het hoofd-
perron werden al
lang geleden ver-
wijderd.

In het Ahrdal, bekend door zijn wijn, loopt een spoorweg waarvan men tegenwoordig alleen nog maar kan raden hoe uitgebreid deze in vroeger jaren geweest is. Om strategische redenen was het traject zelfs dubbelsporig uitgevoerd. Een van beide sporen is reeds lang geleden voor het grootste deel weer verwijderd. Het station van Kreuzberg is tegenwoordig het eindpunt van het traject door het Ahrdal. Veel van de stations langs deze spoorlijn beschikken niet eens meer over een uitwijkspoor. Zo is het ook gegaan met het station Mayschoss. Naast de twee doorlopende sporen, was hier ook een doorlopend goederen- spoor aanwezig, direct langs het stationsgebouw. Tegenwoordig ligt er alleen nog het voormalige spoor drie. Het stationsge-



6. Kijkje (vanaf de
verkeersbrug) op
het stationsemp-
lacement waar een
treinstel gereed-
staat.



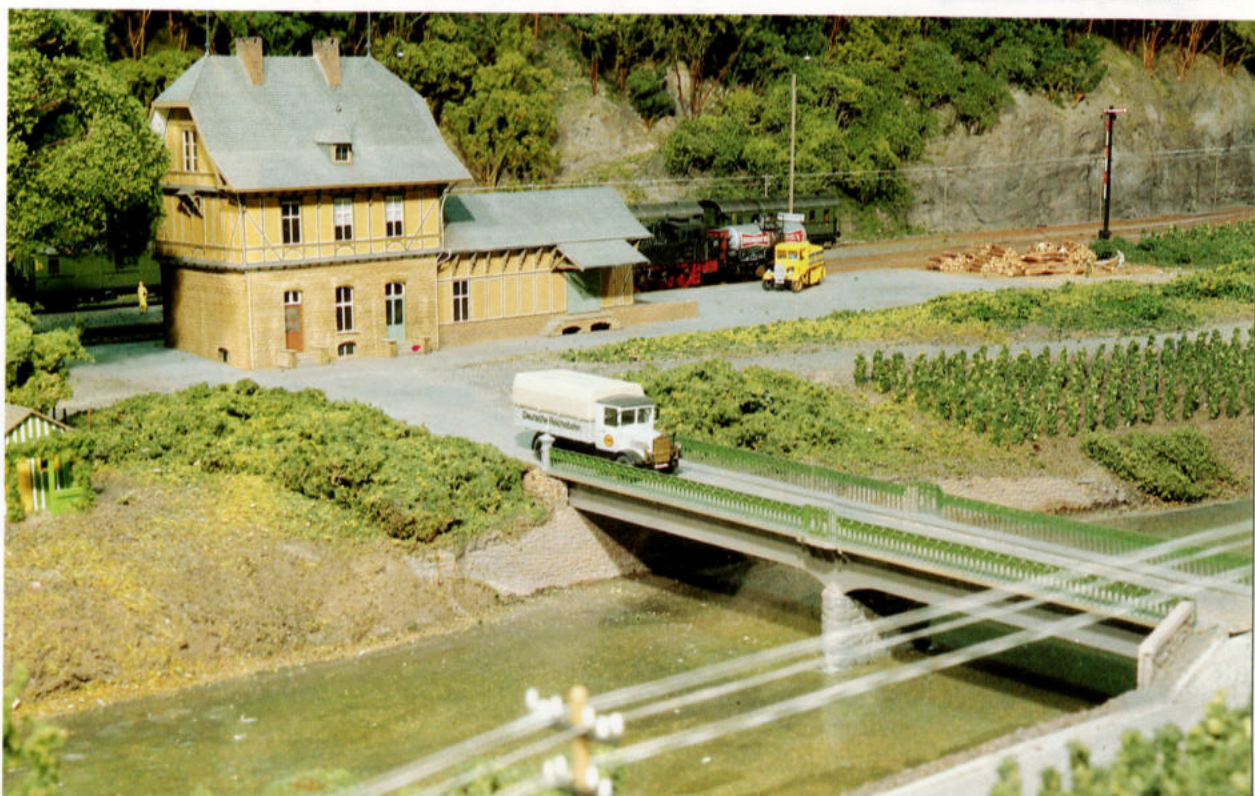
bouw heeft inmiddels zelfs een andere bestemming gekregen. De spoorzijde op de begane grond werd dicht gemetseld.

Om "de goede oude tijd" weer tot leven te wekken, werd door enige leden van de modelspoorvereniging Köln het station van Mayschoss, zoals het er omstreeks 1930 moet hebben uitgezien op schaal nagebouwd. Het verzamelen van de noodzakelijke gegevens is behoorlijk moeizaam verlopen. Het bleek zelfs niet mogelijk om een origineel sporenplan te bemachtigen. Aan de hand van een oude afbeelding en uitgaande van de thans nog aanwezige ballastbedding werd het sporenplan gereconstrueerd. Een ding was echter al snel duidelijk: indien de omgeving van het station Mayschoss enigermate geloofwaardig moest



7. (boven) Een stoomlokomotief van de bouwserie 74 duwt juist een koelwagen langs het laadperron. Een vrachtwagen staat al gereed om de lading over te nemen.

8. (midden) Een opname van het origineel vanuit dezelfde invalshoek als de opname van het model.



9. Zo juist nog in de spoorwagon en nu al onderweg naar de winkels: de per spoor aangevoerde zuivelproducten.



worden nagebouwd, dan zou een modulenbaan van aanzienlijke afmetingen nodig zijn. Een lengte van het zichtbare gedeelte van vijf meter mag als redelijk normaal worden beschouwd, een noodzakelijke breedte van drie meter wordt echter al tamelijk problematisch. Op dit, ongeveer dertien vierkante meter grote oppervlak is alleen het driesporige station aanwezig. De rest is landschap, dat hier voor het overgrote deel uit wijngaarden bestaat. Er werden dan ook maar liefst 20300 wijnstokken geplant. Net als in de werkelijkheid gaat de spoorweg geheel op in het landschap.

In het centrum van deze modelspoorbaan staat heel eenzaam het stationsgebouw, dat geheel zelf werd gebouwd. Ook het huisje dat aan de overkant van de rivier de Ahr ligt, alle bruggen en de ruïne van de Saffenburg zijn uit de eigen

werkplaats afkomstig. Alleen in het vervaardigen van het stationsgebouw werden al ongeveer tachtig arbeidsuren geïnvesteerd. Speciaal voor deze modelspoorbaan werd het met het betreffende tijdperk overeenstemmende materieel aangeschaft. Dit werd uiteraard voorzien van de nodige gebruikssporen. Nieuw spoorwegmaterieel dat rechtstreeks uit de fabriek komt, heeft zo'n onnatuurlijke glans. Ook de betreffende auto's werden niet zo maar uit de doos op de modelspoorbaan gezet. Alles werd zorgvuldig behandeld door de specialist in het verouderen van modellen.

De modulen zijn opgebouwd op een raamwerk van latten, dat ondanks de grootte (maximaal 4 m x 0.80 m) de nodige stabiliteit bezit. Het landschap werd uit piepschuim gesneden. De uiteindelijke vorm kreeg het landschap met be-

hulp van een laagje modelgips, dat bruin werd geschilderd. De grond werd gemaakt van echte aarde. Daarna werd de plantengroei aangebracht met behulp van strooigoed en vlokken van schuim. Bijna alle bomen werden zelf uit natuurlijke producten vervaardigd en daarna van lover voorzien. De modelspoordetails, zoals de wissellantaarns, de kabelgoten en -spanners, de telegraafmasten en de "mensen" komen uit de programma's van Weinert en van Preiser.

Door drie man werd gedurende ongeveer negen maanden twee avonden per week aan deze modulenbaan gebouwd. Toen daarmee werd begonnen, waren het stationsgebouw en de wijnstokken overigens al gereed. De mensen van de modelspoorvereniging Köln prijzen zich gelukkig dat zij er in zijn geslaagd om een





14. Spoorweg, rivier en verkeersweg vlak bij elkaar.

10 en 11. (linkerpagina boven) Een kijkje vanaf de ruïne Saffenburg op het model en op de hedendaagse werkelijkheid.

12. (linkerpagina onder) Station May-schoss: de persontrein krijgt juist een groen vertreksein.

15. (rechts) Een stoomlok van de bouwserie 93 loopt binnen met een persontrein uit Altenahr.

16. (rechtsonder) Gezicht vanuit de wijnberg op de smalle verkeersbrug.

13. Verkeersbrug over de Ahr. Het rechter deel van het woonhuis op de achtergrond werd pas na 1930 bijgebouwd.





20. Na de oogst wordt de bodem weer geschikt gemaakt voor het nieuwe zaad.

17. (linksboven) Een gemengde personen-goederentrein vertrekt in de richting Altenahr, getrokken door een stoomlok van de bouwserie 74.

21. (rechtsboven) Vertrek van de VT 137. De spaninrichtingen voor de sein- en wisselkabels zijn goed geslaagd.

stuk landschap uit de eigen omgeving na te bouwen als model. Een oordeel over de kwaliteit van hun werk laten ze graag aan de toeschouwer over.

Hartmut Groll / Bernhard Jordan /
Ulrich Dreizler

18. Wijnranken hebben stokken nodig, waarlangs ze omhoog kunnen klimmen. Deze stokken worden hier in de grond gestoken.

22. (rechts) Tegenwoordig gaan er weer stemmen op die pleiten voor vervoer met paard en wagen.

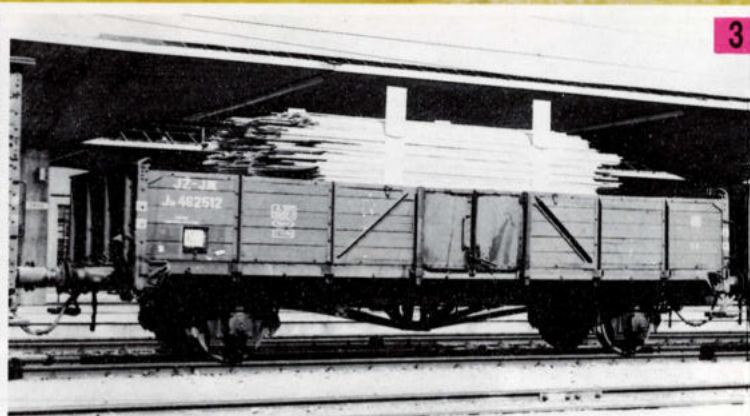
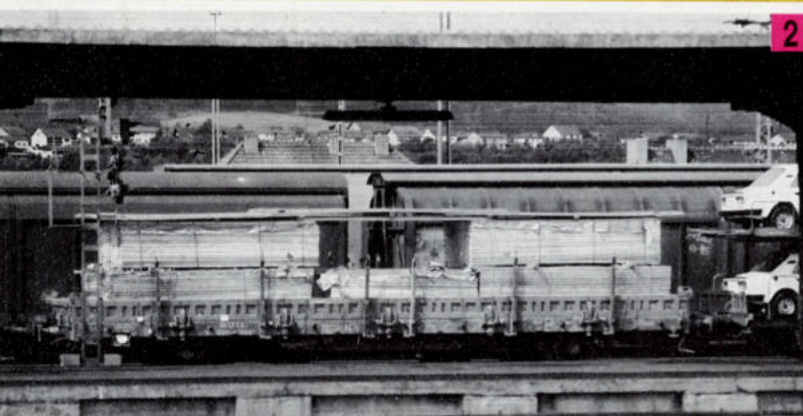


19. Een trein-stel type VT 137 komt uit de richting Dernau. De volkstuintjes zijn van het spoorwegpersoneel.



23. Een goeder-
rentrein met
een lokomotief
van de bouwse-
rie 94 komt on-
der de verkeers-
brug door.
Voorbijgangers
kijken toe.





Ik heb mijn wagen volgeladen

1. Hier glundert de eigenaar van de houtzagerij. De lading vers gezaagde planken is voor een meubelfabriek bestemd. Volgens de regels gestapeld en bevestigd, zullen de planken daar beslist goed arriveren.

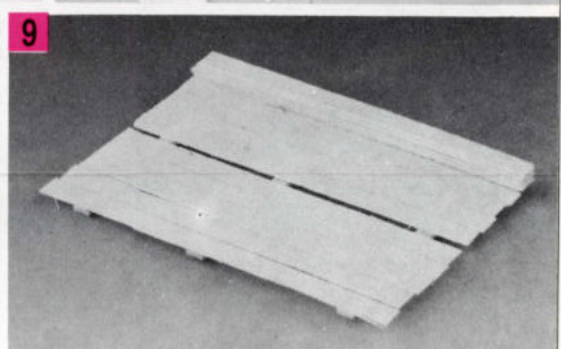
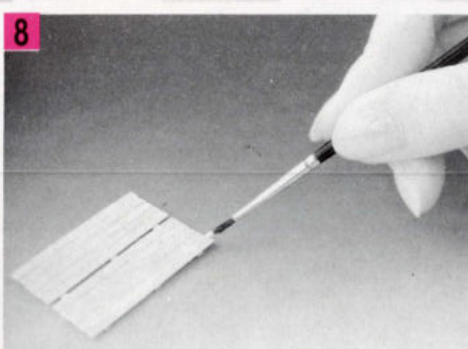
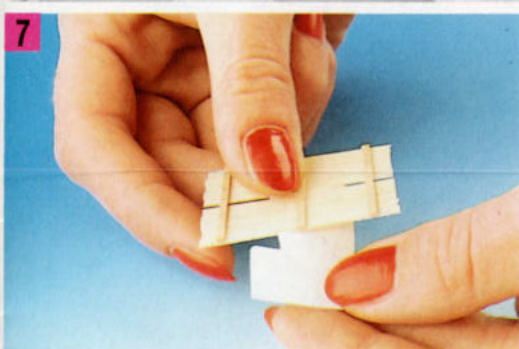
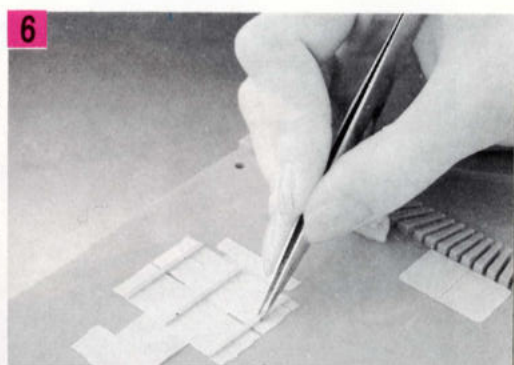
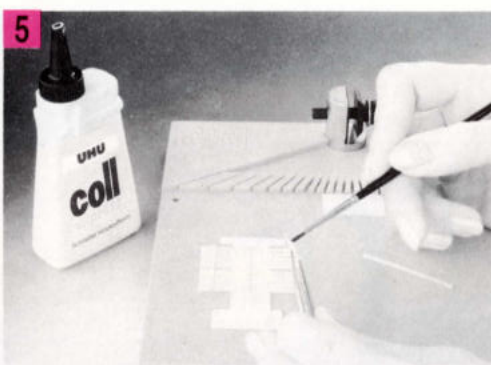
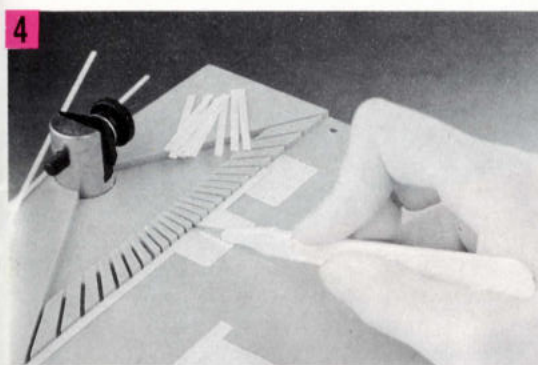
2. Het grootbedrijf is rijk aan variatie. Afgedekte lading planken op een Ks-wagon van de Roemeense spoorwegen.

3. Of dit aardige alternatief: veel minder aandacht aan het stapelen werd besteed bij de belading van deze O-wagon. Deze opname werd gemaakt in Ljubljana in Joegoslavië. Foto: J. Claus

... met stapels planken. Dergelijk vrachtgoed, onderweg van de houtzagerij naar een timmerfabriek of naar het rangeerterrein van een meubelfabriek, wordt door de spoorwegen vervoerd op platte wagens, rongenwagens of in open goederenwagens. Men mag drie keer raden hoeveel de lengte bedraagt, als alle planken die op onze Lili-put Omm 32 zijn gestapeld, achter elkaar worden gelegd. Het resultaat kan eenvoudig worden berekend. Op de wagon liggen acht stapels, elk vijf planken breed en vijftien

planken hoog. Acht stapels dus met elk 75 planken, in totaal 600 planken met een lengte van 45 mm per stuk. Daarbij komen nog 20 plankjes met dezelfde lengte voor de afdekking en verder nog 10 halve voor de bevestiging van het afdek. Al met al transporteert deze goederenwagon in H0 dus $625 \times 45 \text{ mm} = 28125 \text{ mm}$. Ter vergelijking: De gestroomlijnde sneltreinlokomotief 05.003 van de Deutsche Reichsbahn, de langste Duitse stoomlokomotief ooit gebouwd, was "slechts" 27000 mm lang.

Toegegeven, alleen al de gedachte dat men 625 strookjes van elk 45 mm lengte en 2,5 mm breedte moet snijden uit een plaat finer kan iemand op zijn zenuwen gaan werken. Gelukkig gaat het ook eenvoudiger. De firma Haible KG uit Neu Ulm in Beieren maakt in de schaal H0 stroken plankjes met een breedte van 2,5 tot 3 mm. Verder vindt men ook plankjes met een geschikte afmeting in het leveringsprogramma van Northeastern. Indien men besluit tot aanschaf van dergelijke plankjes over te gaan, kan men volstaan met de

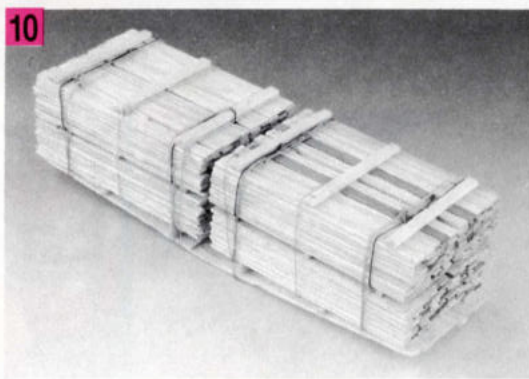


plankjes op de juiste lengte af te snijden.

Uiteraard moet men de juiste maat afleiden van het type wagon dat men wil gaan beladen. In principe moet men 0,5 mm voor de dikte, 3 mm voor de breedte en een hoogte van 25 mm voor de stapels niet overschrijden.

Als vuistregel kan men hantieren dat een even aantal planken naast elkaar gelegd - bijvoorbeeld 8, 10 of 12 stuks - in de breedte van de wagon nog ongeveer drie mm ruimte moet overlaten. Op deze wijze ontstaat aan elke kant en in het midden een ruimte van ongeveer 1 mm.

Ook al kan men aan een lading hout zo'n vier tot vijf avonden knutselen, de moeilijkheidsgraad van deze knutselarbeid is niet erg hoog. Eerst moet de onderste laag van twee naast elkaar liggende stapels worden gemaakt. Daarvoor worden 8, 10 of 12 plankjes van 45 mm lengte vlak naast elkaar op een strook zelfklevend folie of op de achterkant van een plaketiket gelegd. Alleen in het midden blijft een opening van ongeveer 1 mm. Voor het verband zorgen drie met sneldrogende witte lijm er op geplakte onderleg balken (doorsnede 2 x 1 mm, lengte ongeveer 28 mm). De witte



lijm kan men er het beste met een kwastje op brengen. Daarna kan men de zaak opstapelen. Al naar gelang de dikte moet men zoveel plankjes op elkaar plakken dat men een stapel van ongeveer 9 mm dikte krijgt. In totaal bestaat de onderste helft van de lading uit twee stapels naast elkaar en twee stapels achter elkaar. Met dun garen, of 0,1 mm dik koperdraad wordt elke stapel van twee banden voorzien. Daarbij loopt zo'n band vlak langs de binnenzijde van de twee buitenste onderleg balken. De knopen waarmee het draad gebonden wordt behoren aan de onderzijde van de stapels te zitten. Het verdient aanbeveling om de knooppjes met een druppeltje secondenlijm te verzegelen.

De bovenste helft van de lading, eveneens twee keer twee stapels, ligt op balkjes van 1 x

4. Eerste fase: Elke plankje wordt op ongeveer 45 mm lengte afgesneden. Twee merktelkens zorgen er voor dat alle plankjes dezelfde lengte krijgen.
5. Zelfklevend folie of een etiket vereenvoudigen het samenvoegen van de onderste rij planken. In ons voorbeeld is elke stapel 5 planken breed. Tussen de beide stapels blijft een opening van 1 mm vrij.

1 mm. Voordat men met het aanbrengen van de bovenste stapels begint is het verstandig om het garen waarmee de stapel straks vastgebonden wordt alvast aan te brengen en zo lang aan de onderste stapel vast te plakken met plakband. 300 plankjes later worden dan ook deze eindjes aan elkaar geknoopt en vastgelijmd, en wel aan de bovenzijde van de stapel. Zoals uit de afbeeldingen kan worden afgeleid was dat pas de helft van het werk,

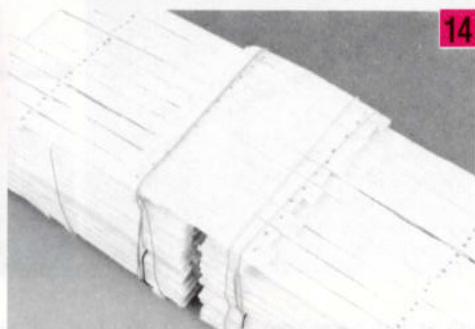
6. Voor een stevige bevestiging van de onderste laag zorgt een drietal balkjes van 2 x 1 mm.

7. Om de lading aan elkaar te plakken is sneldrogende witte lijm aan te bevelen. Als de plankjes en de balkjes aan elkaar vast plakken kan het etiket voorzichtig worden weggenomen.

8 en 9. Nu moeten de plankjes op elkaar worden geplakt, totdat elke stapel een hoogte van 9 mm heeft. De totale hoogte van de lading moet niet meer bedragen dan 25 mm.

10. De onderzijde van de lading hout.

11. Om de stapels planken te verbinden is dun naaigaren geschikt of 0,1 mm dik koperdraad. Daarbij wordt aangeraden om de knooppjes met secondenlijm te verstevigen.



12. Om afgedekte ladingen hout te vervoeren zijn naast open goederenwagens ook rongenwagens en platte wagens zeer geschikt.

13. De koppen van de spijkers worden op de lading aangebracht met behulp van een viltstift.

14. Een afdekking van halve plankjes sluit de opening tussen de beide stapels van boven af.

15. Zaponlak of grondverf zorgen voor de juiste kleur en verstevigen de verbindingen tussen de onderscheiden stapels planken. Het beste resultaat krijgt men door, wanneer alles goed droog is, het geheel een minuut of tien onder te dompelen. Vervolgens met mat vernis de zaak afwerken. Foto: 1, 2, 4 - 15: fab

de wagon bevat het dubbele aantal. Alle tot nog toe uitgevoerde handelingen moeten dus nog een keer worden gedaan.

De lading bestaat uit vier afzonderlijke stapels. Deze stapels worden nu met elkaar verbonden met behulp van een tweetal stukjes draad van 80 mm lang en 1 mm dik. Deze beide draden worden met sneldrogende witte lijm tussen de beide stapels in geplakt. Wanneer de lijm droog is worden de andere twee stapels er gewoon op geschoven. Tussen beide stapels moet een opening blijven van zo'n 2 à 3 mm. De voorlopig laatste handeling is het opnieuw aanbrengen van een draad, nu in het midden van elke stapel, en weer aan de onderzijde te knopen en vast te plakken.

De afdekking

De afdekking bestaat uit tien plankjes per halve lading. Ze rusten op twee vierkante balkjes van 1 x 1 mm aan de buitenzijde en 2 x 2 mm in het midden van de wagon. Nadat de plankjes er op zijn gelijmd mogen zij aan elke kant maximaal 2 mm uitsteken. Halve plankjes zorgen nu voor de afdekking van de opening welke in het midden van de lading over is gebleven. Zij worden heel voorzichtig gebogen en daarna er op geplakt. Bij het grote voorbeeld ontstaat de buiging vanzelf wanneer de plankjes er op worden gespijkerd. Vier koorden worden nu nog aangebracht; twee over de halve plankjes en twee aan het uiteinde van de afdekking zorgen voor een stevige bevestiging van onze lading planken.

Bij het grote voorbeeld worden zowel de afdekking als de balken vastgespijkerd. De koppen van de spijkers kan men nog nabootsen met behulp van een viltstift. De lange planken van de afdekking worden aan de buitenzijde met een enkele spijker vastgeslagen, terwijl de korte gebogen plankjes aan elke zijde twee spijkers moeten krijgen.

Het vervolg van het spel met de planken volgt over een aantal dagen. Als het hele pakket goed droog is wordt het een minuut of tien ondergedompeld in zaponvernis. Resultaat: de planken krijgen een donkerder tint en bovendien zorgt de vernis voor stevigheid van alle verbindingen.

fab/wrs

Wetenswaardigheden / fototips

Clubjournaal

Komt allen naar Namen op 24 februari 1991 voor de vijfde ruilbeurs van miniatuurtreinen en auto's.

In het "Collège Notre Dame de la Paix" te Erpent (Namen) zal op zondag 24 februari 1991 een ruilbeurs worden gehouden voor miniatuurtreinen en auto's, poppen en blikken speelgoed.

Het publiek kan het evenement bezoeken van 9.30 uur tot 15.00 uur. Diegenen onder u die willen exposeren kunnen een of meer tafels reserveren op de volgende telefoonnummers: 010 - 453374, 081 - 400149, 081 - 736137.

Deze beurs werd mogelijk gemaakt door: A.S.B.L. "Les Risques du Crépuscule, Avenue Hennebel 24, 1348 LOUVAIN-LA-NEUVE (B).

Er zullen speciale wegwijzers worden geplaatst vanaf afslag 15 (JAMBES - LOYERS) van de E411 Brussel - Luxemburg.

Sovjet-Unie: nu ook uw vakantiebestemming voor het fotograferen van stoomlocomotieven.

I.t.t. vroeger kunnen filmende en fotograferende spoorliefhebbers nu ook in de Sovjet-Unie terecht. "Rail Tours Mochel Reisen", de specialist in spoorvakanties heeft toestemming gekregen om in de zomer van '91 twee speciale treinen met stoomtractie te laten rijden. In juni 1990 bleek een eerste reis van Rail Tours met 215 buitenlandse en 20 Russische spoorliefhebbers al een doorslaand succes. Voor 1991 zijn twee verschillende routes voorzien: Baltic Express II, 17 - 26 mei 1991, Berlijn - Warschau - Vilnius - Riga - Tallinn - Leningrad.

Polar Express, 6 - 12 juli 1991, Helsinki - Leningrad - Petrozavodsk - Polarkreis - Leningrad.

Deze speciale treinen zullen uit slaap- en restauratierijtuigen bestaan en op vrijwel het hele Russische deel van de reis door stoomlocomotieven van de bouwseries L, S, Su, TE en Ow worden getrokken. Fotostops en geësceneerd optrekken zijn inbegrepen. Voorts worden er lijnwerkplaatsen bezocht en

zijn er rondritten met oude trams.

Een uitvoerige beschrijving van het programma en aanmeldingsformulieren, evenals informatie over andere speciale vakanties voor het fotograferen van stoomlocomotieven in Polen, Roemenië, Hongarije, Zuid-Afrika, Zimbabwe, Zuid-Amerika en de VS zijn verkrijgbaar bij: Rail Tours Mochel Reisen GmbH, Georg-Vogel-strasse 2, D 7630 LAHR, tel: 078 21 - 4 30 37.

Veluwe Modelspoor Club (V.M.C.)

De Veluwe Modelspoorclub gaat op 15, 16 en 17 februari 1991 weer haar bekende modelspoorshow organiseren. De laatste show was omstreeks dezelfde tijd in 1988 en een groot succes. Ruim 8000 bezoekers toonden grote belangstelling voor alles wat wij geboden hebben.

Voor de show in 1991 hebben wij gekozen voor een nieuwe indeling, zodat bijvoorbeeld de HO-baan meer aandacht krijgt en zodanig is opgesteld, dat een goed beeld verkregen wordt. In deze module-baan zijn een groot aantal nieuwe modules geplaatst, die door onze leden met veel zorg zijn samengesteld. Kortom, nieuws genoeg om ook weer interessant te zijn voor hen, die in 1988 onze show hebben bezocht. Er zijn ook een aantal nieuwe mogelijkheden op het gebied van de modelspoorhobby te bezichtigen. Er zullen demonstraties zijn van het gebruik van een computer voor de besturing van modelbanen, terwijl een onzer leden aanwezig zal zijn met een volledig geautomatiseerde baan in N-spoor. Op deze baan zal hoofdzakelijk worden gereden met stoomtractie.

Wij zullen het op prijs stellen als ook gezinnen met jonge kinderen onze show bezoeken en voor hen hebben wij de mogelijkheid geschapen tot het gratis bouwen van een modelhuisje van het merk POLA, zodat de ouders zich volledig kunnen wijden aan het bezichtigen van de vele banen, die aanwezig zijn.

Zoals in 1988 zullen ook nu weer drie FLEISCHMANN fabrieksbanen getoond worden. Dit zijn gelijkstroombanen, die alom grote bewondering oogsten van een groot publiek. MÄRKLIN zal met een wisselstroombaan aanwezig zijn van formaat. Het interessante voor de modelspoorer is dan te zien hoe de leverancier zijn banen samenstelt en dan te bekijken wat de vrije-tijds modelbouwer er van maken kan.

De show heeft voor een deel het karakter van een beurs, omdat de belangrijkste leveranciers van modelspoor materiaal in brede zin aanwezig zullen zijn. De detaillisten uit de regio zijn present, maar ook de leveranciers van allerlei toebehoren, dat op een baan niet mag ontbreken, zoals seinen, verlichting, auto's etc.. Men kan op deze show/beurs ook van alles kopen voor de eigen baan thuis.

Onze leden zullen voorts demonstraties verzorgen van het maken van bomen, het etsen van onderdelen voor het zelf maken van b.v. wagons en nog andere activiteiten. Samen met de Nederlandse Spoorwegen en Stichting Railart zullen videofilms getoond worden.

De modelspoorshow vindt plaats in Wijkcentrum "De Bolder", Zwolle (AA-landen), vanaf NS station stadsdienst 3 of 5 vanaf A28 afslag Zwolle Noord. Toegangsprijzen (incl. consumptiebon): Kinderen tot 14 jaar: FL 2,50/Volwassenen: FL 5,00. Openingstijden: 15 februari 1991: van 15 tot 21 uur / 16 en 17 februari 1991: van 10 tot 17 uur.

SJ domigheden

SJ nr. 44

blz. 12, foto 1. - De vertaler heeft zich vergist. 't Is niet de 6047 die gespaard bleef maar 't station van Weywertz.

- De afkorting PN op blz. 12, voorlaatste regel van "De Vennbahn onder DR-voogdij" staat voor overweg.

Wetenswaardigheden blz. 47

- Het nummer van de lok moet zijn 6324 i.p.v. 6329.

Minimarkt

Gezocht

Gehandicapte is nog steeds op zoek naar Zwitserse E-loc RE 4/4 in rood/gebroken wit van LIMA in schaal N. De aandrijving moet puntgaaf zijn, de staat van de bak doet er weinig toe (Catalogusnummer is mij onbekend). Michel Rahier, 7, Rue de l'Aunaie, 4031 ANGLEUR (België). Tel.: van 9 tot 16 u: 041 - 625461 en na 18 u: 041 - 671057.

Uitslag van de eerste grote modelbouwwedstrijd

Allereerst een woord van dank aan alle deelnemers en aan de lezersjury die een zware taak ten laste werd gelegd. Het aantal toebedeelde punten aan elk van de werkstukken en de talrijke brieven die u ons zond, zijn een duidelijk bewijs van het feit dat u ons blad aandachtig en kritisch leest. Uw reacties en observaties zijn voor ons een steuntje in de rug.

Uit de classificatie kunt u duidelijk opmaken dat elk werkstuk -zowel op thema als op uitvoering- alle noodzakelijke aandacht heeft gekregen en dat de gekozen schaal geen enkele rol speelde.

Alle ingezonden werkstukken waren van uitstekende kwaliteit, wat ook moge blijken uit het geringe verschil in punten. I.v.m. gebrek aan ruimte publiceren wij alleen de lijst met de

eerste dertig winnaars. We maken tevens van de gelegenheid gebruik om de deelnemers die niet in de prijzen zijn gevallen te feliciteren met hun werkstukken die een duidelijk bewijs vormen van hun kennis, inzicht en ervaring. Ook de lezersjury is het hier van harte mee eens.

Bij deze dus de namen van de dertig winnaars, het aantal behaalde punten en de diverse schalen.

Wij feliciteren u nogmaals hartelijk en bedanken iedereen die heeft meegedaan.

- | | |
|-------------------------|-------------|
| 1. Christian Buchmüller | 5916 HO |
| 2. Richard Orban | 5750 HO |
| 3. Rudolf Elsner | 5282 HO |
| 4. Ralph Sauer | 5148 HO |
| 5. Michel Reymond | 5070 HO |
| 6. P. Dresselhaus | 5060 HOe/HO |
| 7. Günther Stuck | 4934 HO |
| 8. Alois Hirsch | 4916 HO |

- | | |
|------------------------|-------------|
| 9. Dietrich Gentner | 4906 HO |
| 10. Reiner Rutgers | 4890 HOe/HO |
| 11. Gunter Dachself | 4868 HOm |
| 12. Volker Sukatus | 4844 HO |
| 13. Thomas Wendlandt | 4834 HO |
| 14. Jörg Straube | 4742 HO |
| 15. L.J. Scheres | 4736 HO |
| 16. Dieter Esemann | 4722 HO |
| 17. Wolfgang Dudler | 4714 HO |
| 18. Massimo Rossini | 4648 HO |
| 19. Gunther Dachself | 4610 N |
| 20. Jean Isaac | 4592 HOe |
| 21. Paul Peters | 4580 N |
| 22. Daniel Piron | 4554 HO |
| 23. Karl Blesinger | 4554 HO |
| 24. Dietrich Mikeska | 4520 HO |
| 25. Ger Moes | 4514 HOm |
| 26. Hans-Jörg Windberg | 4506 HO |
| 27. Jörg Frase | 4450 HO |
| 28. Lutz Engelskirchen | 4438 HO |
| 29. Jenart | 4436 O |
| 30. Hans Härle | 4428 HOm |

