

SPECIAAL:
de MÄRKLIN
rubriek

FL 11
BF 200

Spoorweg JOURNAAL

47

Februari 1991
Maandblad

Speciaal: Treinen in de winter



Vakwerk / Een nieuw leven voor de 221
INDEX Nrs. 01 t/m 47 / Wetenswaardigheden

NIEUWIGHEDEN MÄRKLIN '91

**aan ongeloofelijke
prijzen**

**waarborg en naverkoop-
dienst inbegrepen.**

**Inlichtingen bij de
specialisten:**

- 1000 Brussel, HUIS BRAND BVBA, 60, Grasmarkt. 02 - 512 48 93
- 1040 Etterbeek, LOCOTENDER,
8, Rue Charles Degroux. 02 - 736 53 99
- 1500 Halle, CHRISTIAENSEN, 66, Basiliëkstraat. 02 - 356 04 03
- 1780 Wemmel, JEAN H. MICHEL, 1, R. Remekerstraat. 02 - 460 60 14
- 2140 Borgerhout, MODELTREINCENTER,
219, Turnhoutsebaan. 03 - 236 97 08
- 4020 Luik, S.A. COPIN, 156, Rue Gretry. 041 - 43 66 03
- 4020 Luik, HOBBY 2000, 9, Quai de Gaulle. 041 - 41 29 87
- 8000 Brugge, MODELBOUW CENTER WEST-VLAANDEREN,
163, Langestraat. 050 - 34 20 71
- 8400 Oostende, MODELTREINEN GUY VINCKE,
72, Vlaanderenstraat. 059 - 70 15 72
- 8500 Kortrijk, HET GOUDEN WIELTJE BVBA,
3A, Overleiestraat. 056 - 35 89 30
- 9000 Gent, HOBBY VERBORGH BVBA,
250 Kortrijksepoortstraat. 091 - 23 12 36

INHOUD

MÄRKLIN-rubriek: Een nieuw leven voor de 221	4
België in N.....ook dat kan !	9
Winter... waar blijf je ?	12
Index Spoorweg Journaal nrs. 01 t/m 46	23
Vakwerk: Verlichting en geluid (1)	30
De trap af naar Altenberg-Ost	36
Wetenswaardigheden	44

Waarde lezers,

Opnieuw heeft u met het huidige exemplaar een zeer speciaal nummer van SPOORWEG JOURNAAL in handen, want het thema is deze keer: fotograferen in de winter. Altijd goed voor schitterende plaatjes, ware het niet dat de winters het wat sneeuw betreft de afgelopen jaren vrijwel volledig hebben laten afweten. Op de foto's derhalve sneeuw van vroeger met.... materieel van vroeger. Hopelijk vormen ze voor u aanleiding om mee te doen aan de grote fotowedstrijd die wij organiseren ter gelegenheid van het verschijnen van het vijftigste nummer van SPOORWEG JOURNAAL. De uiterste inzendingsdatum is bij dezen verschoven naar 5 maart. Zorgt u wel voor een fotoonderschrift en voor vermelding van uw naam en adres, zodat wij u uw materiaal te gelegener tijd kunnen terugsturen. Bij voorbaat dank en voor nu alvast veel lees- en kijkgenot !

HK

Foto voorpagina. Al ruim een maand voordat de eloc 1001 op 13 januari 1982 voor onze fotograaf poseerde was, door de N.V.B.S. een afscheidsrit met dit locomotieftype gereden. De oudjes moesten echter nog geruime tijd bijspringen vanwege het tekort aan elektrische tractievoertuigen bij de NS. Foto: H. den Dulk.

Foto achterpagina: Een 73'er in het station van Beyne op 12 januari 1982 in de bittere kou. Foto: Georgy Lejeune

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

**Vanuit NL: 09-32-87-743924
47/1991**

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
Hoofredactie: Max Delie
Medewerkers: Michel Hanssens, Leon Fa-
way, Georgy Lejeune, Gerrit Nieuwenhuis,
Ger Moes, Ronald Koppen, Christian Van-
heck, John Schmeitz, F.J. Janssen, Ri-
chard 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 mo-
ment ingaan en wordt automatisch ver-
lengd, tenzij uiterlijk 6 weken voor de
vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

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

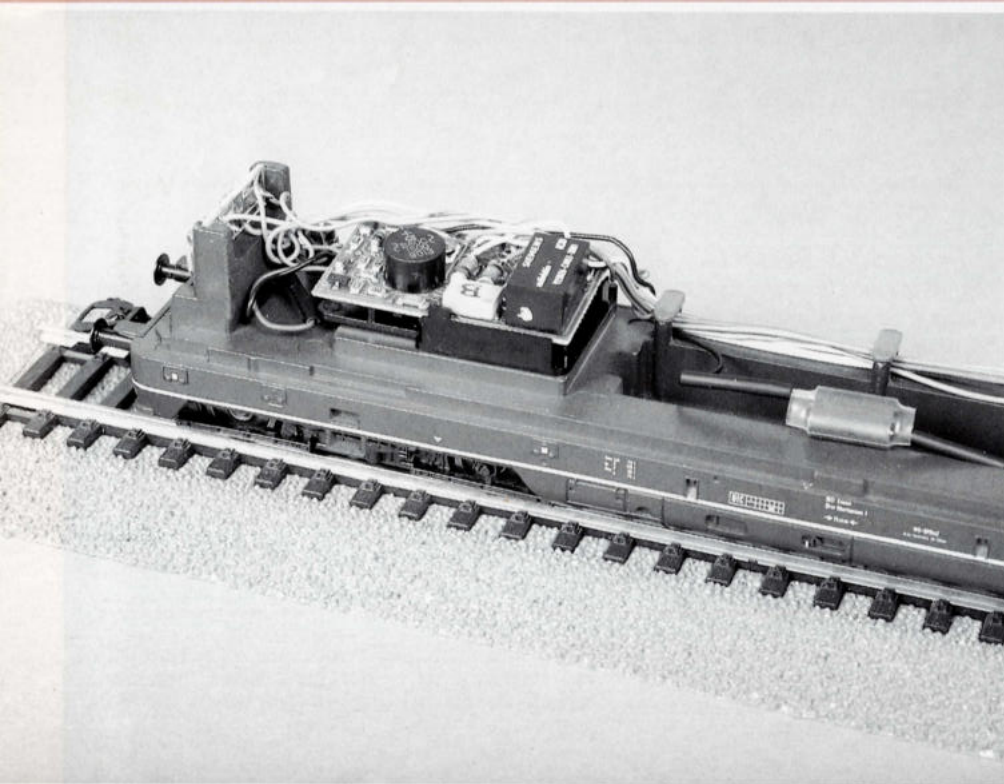
De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



1. Grote trekkraft in schaal H0. Dit is het nieuwe model van de bouwserie 221 van Märklin.

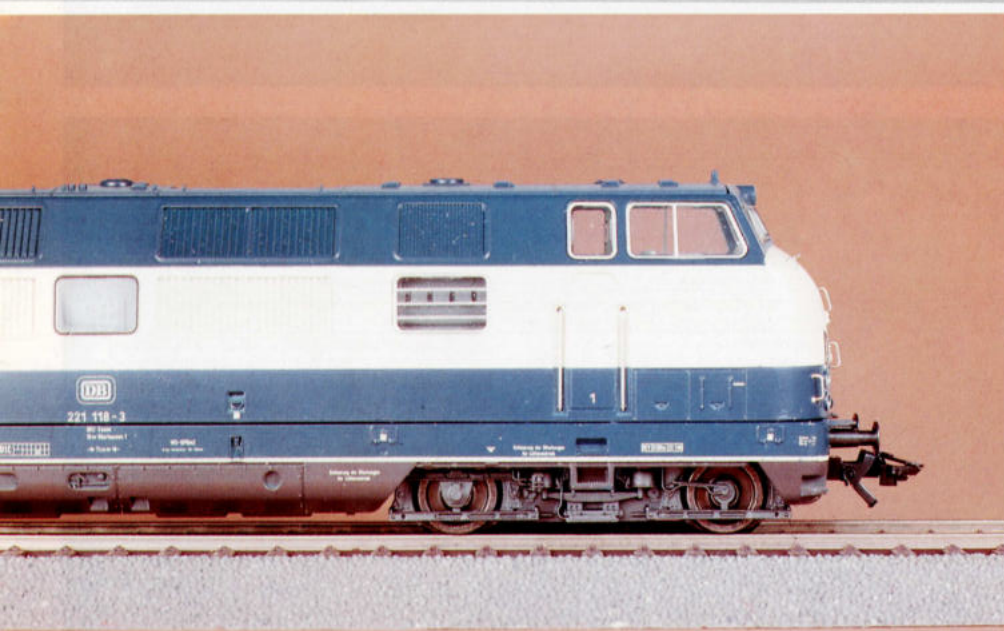
2. Een kijkje in het binnenste van de machine toont ons het duidelijke en evenwichtige aandrijf-concept.

Een nieuw model van de 221 in H0



Na de beide leveranciers uit Neurenberg, Fleischmann en Trix, heeft nu ook marktleider Märklin uit Göppingen een nieuw model van de lokomotief van de bouwserie 221 op de markt gebracht. Conform de Märklin-filosofie werd dit model geheel van metaal vervaardigd. Naast het daaruit resulterend hoge eigen gewicht dat mede bijdraagt aan de enorme trekkraft, heeft dit ook een lange levensduur en een grote waardevastheid als gevolg. Zowel de bak als de draaistellen zijn perfect gedetailleerd uitgevoerd. De ramen zijn secuur ingezet. Naast de inrichting van de bestuurderscabine valt ook op, dat de machineruimte modelgetrouw is ingericht. De kleurstelling en de scheiding van de kleuren zijn perfect, de opschriften mooi en korrekt. Het rijgedrag van de lok is bij alle snelheden zeer overtuigend. Met behulp van de vijf sterren aandrijf-techniek kan men de optrek- en de topsnelheid apart instellen. Van één draaistel worden de beide assen door middel van tandwielen aangedreven. Alle vier de aangedreven wielen zijn voorzien van anti-slipbandjes. Daardoor en ook door het grote gewicht trekt deze machine ook zware treinen probleemloos. Het model heeft met de rijrichting wisselende koplampen en is voorzien van een NEM schacht voor het aanbrengen van de gewenste koppelingen. In plaats van de koppeling kan ook een meegeleverd schortdeel worden aangebracht. Alle handgrepen werden reeds in de fabriek gemonteerd. Een doorzichtige kunststof verpakking beschermt de machine op haar weg naar de modelspoorliefhebber.

HO



3. Een duidelijke begrenzing van de kleuren en respect voor de details sieren de nieuwe 221 van Märklin. Foto's: 1 t/m 3 HO

De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



4. De sedert 1982 in het depot Oberhausen 1 ondergebrachte lokomotieven van de bouwserie 221 werden bijna uitsluitend ingezet in het goederenvervoer. De 221 113 met staal van Mannesmann uit Duisburg-Hüttenheim gefotografeerd in Duisburg-Hochfeld op 26 mei 1988. Foto: H.Hüser

Een nieuw leven voor de 221

Achteraf gezien heeft de Deutsche Bundesbahn de tweemotorige diesellokomotieven van de bouwserie 221 te vroeg afgedankt. Deze machines, die op 28 mei 1988 definitief buiten gebruik werden gesteld, zou men nu, na de hereniging van de beide Duitslanden beslist nog goed hebben kunnen gebruiken. Meer dan tien jaar lang waren de 50 machines van dit type ondergebracht in de depots Kempten, Lübeck en Villingen, van waaruit zij werden ingezet voor het trekken van zware sneltreinen. Het ontbreken van een modern verwarmingssysteem voor persontreinen bleek vervolgens van een dermate groot belang, dat zij niet langer geschikt werden geacht om te worden ingezet voor het trekken van persontreinen van de DB. De 48 eind 1980 nog beschikbare lokomotieven werden in het depot Gelsenkirchen-Bismarck geconcentreerd en meestal ingezet in het goede-

5. De lokomotieven van de bouwserie 221 van het depot Kempten waren niet alleen in de Allgäu in gebruik. Zij kwamen ook in het zuiden van Württemberg zoals deze 221 143 in juli 1970 ten zuiden van Ulm. Foto: U.Geum



De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



6. Fel rood geschilderd doen de vijf aan de Albanese Staatsspoorwegen verkochte lokomotieven van de bouwserie 221 hun werk. Op deze foto de vroegere 221 140 op 18 oktober 1989 nog voordat de nieuwe nummers waren aangebracht en zij werd overgebracht naar haar nieuwe thuisbasis. Foto: Ch.Völk

7. Geen eenvoudige klusjes voor de aan Griekenland verkochte machines van de bouwserie 221. Zij doen dienst voor personen- en goederentreinen op het 500 kilometer lange hoofdtraject tussen Athene en Thessaloniki, waarin een drietal bergketens voorkomt. Het maximale steigingspercentage bedraagt 2 %. Op deze foto is de 416 van de OSE (de vroegere 221 147) met een goederentrein onderweg op de imposante Papadiabrug (lengte 341 m) ongeveer halverwege Athene en Thessaloniki.



De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers



renvervoer.

De 221 148 en 221 150 waren onherstelbaar beschadigd geraakt bij ongelukken. Bij de resterende machines was men inmiddels begonnen met het demonteren van de verwarmingsketels. Vanaf 1982 behoorden zij toe aan het depot Oberhausen 1. De meeste machines waren eind 1986 blauw-beige van kleur. Daardoor hadden zij veel van hun oorspronkelijke charme verloren. Nadat in mei en september 1987 een aantal machines buiten gebruik was gesteld en de 221 108 en 221 122 na ongevallen moesten worden uitgerangeerd was hun aantal eind 1987 teruggelopen tot slechts 20 stuks. Aangezien de Griekse Staatsspoorwegen kenbaar hadden gemaakt interesse in deze machines te hebben, bevond de 221 133 zich in het voorjaar van 1988 in Griekenland voor uitgebreide proeven.

Technische problemen vertraagden echter de verkooptransactie, die pas in 1989 tot stand kwam. De verkoop van de 20 machines werd verzorgd door de firma Layritz uit Penzberg, die ook de motoren en de aandrijvingen uitbouwde en liet reviseren in de werkplaatsen van de DB in Bremen en Neurenberg. Het betrof hier de machines van de bouwserie 221 met de volgnummers 105, 106, 107, 112, 117, 119, 121, 122, 124, 126, 127, 129, 133, 134, 136, 137, 138, 145, 146 en 147. Via de firma Krupp Industriehandel werden vijf andere machines met de volgnummers 109, 118, 125, 131 en 140 aan de Albanese Staatsspoorwegen verkocht. Deze machines waren in de hoofdwerkplaats van de Regentalbahn in Viechtach gereviseerd en hel rood geschilderd. Zij waren verder voorzien van het opschrift HSH en de volgnummers 2001 t/m 2005.

Daarmee staat vast dat in ieder geval deze 25 machines aan een nieuw leven zijn begonnen en nog enige jaren in gebruik zullen blijven. De Albanen hebben inmiddels een optie geplaatst voor nog meer locomotieven. Tot een verkooptransak-

tie is het echter nog niet gekomen. Verscheidene machines werden gekannibaliseerd voor de levering van reserve-onderdelen aan de locomotieven die naar Griekenland zijn gegaan. Daarom moest aan de Franse particuliere spoorwegmaatschappij CFTA, die veertien locomotieven van de bouwse-

rie 221 wilde overnemen, in juli 1989 "neen" worden verkocht. De machine met het serienummer 221 116 is de enige die in Duitsland achter is gebleven. Zij staat in het verkeersmuseum in Neurenberg.

HO

8. Alle 221'ers van de Griekse Staatsspoorwegen zijn ondergebracht bij het depot Agios Ioannis in Athene. Links de OSE 425 (de vroegere 221 126) en rechts de OSE 412 (ex 221 106). Deze foto werd genomen op 3 februari 1990.

9. Model of werkelijkheid? Dit aardige tunnelportaal met de lichte, mooi gevoegde stenen, de stralend blauwe hemel en de nieuw geschilderde 416 van de OSE (ex 221 147) zouden je doen twijfelen of het hier echt een foto van het grootbedrijf is. De OSE 416 trekt op 21 april 1990 de persontrein 1511 van Volos over Larissa naar Athene. Foto's 7 t/m 9 A. Klonos



BVBA TREINSHOP OLAERTS

Snepstraat 15, B 3578 GRUITRODE Tel. 011 - 856016 Fax. 011 - 857832

Uitslag tombola:

Action December		8e prijs:	19	oranje
1e prijs:	348 wit	9e prijs:	15	oranje
2e prijs:	86 groen	10e prijs:	29	blauw
3e prijs:	325 groen	11e prijs:	49	oranje
4e prijs:	376 rood	12e prijs:	190	groen
5e prijs:	471 wit	13e prijs:	106	blauw
6e prijs:	178 rood	14e prijs:	408	oranje
7e prijs:	411 oranje	15e prijs:	204	oranje

Prijzen af te halen voor 31 mei 1991

**Nieuwigheden aan super prijzen.
We houden u op de hoogte.**

KLEIN MODELLBAHN

0289-2



In samenwerking met MÄRKLIN-service BELGIUM:

De REEKS 60 is voortaan verkrijgbaar in 3-rails wisselstroom, MÄRKLIN Digitaal en MÄRKLIN Digitaal 2-rails gelijkstroom.

SPRL J.DUPUIS

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



13. Lijn 24 kent heel wat kunstwerken (viaducten, tunnels). Hier steekt een autotransport van Ford Genk naar Aken het viaduct van Berneau (bij Visé) over; op kop een 51'er van Hasselt. Februari 1985. Foto: Michel Hanssens

14. Rode diesels rijden in 1980 nog het merendeel van de diensten op de noordelijke nevenlijnen. Het dieselhydraulische materieel is al wel besteld maar nog niet in aflevering. Treinstel 80 in het hoofdstation van Groningen gereed voor vertrek naar het noordelijkste station van Nederland, Roodeschool. Foto: Pierre de Greeuw.





15. Een Belgische locomotief aan de voet van de Fuijyama ? Nee, een besneeuwde steenberg bij Retinne aan lijn 38. Deze fraaie lijn (Luik - Battice - Aubel - Montzen) bestaat helaas niet meer. Foto: Georgy Lejeune

16. Ondanks veel sneeuw en af en toe wat vorst gaat het rooien van suikerbieten gewoon door en dus rijden ook de, tijdens de bietencampagne, dagelijkse bietentreinen van de diverse vulstations in Brabant en Limburg naar Roosendaal. Electrische locomotief 1301 trekt op 19 december 1981 een beladen trein in de omgeving van Prinsenhage. Foto: Pierre de Greeuw.





17. Vooral een bosrijke omgeving is zeer fotogeen bij sneeuwval. In de bossen nabij Dorst raast elektrische locomotief 1130 met een buurlandtrein naar Venlo. De rijtuigen hebben als eindbestemming Keulen. Foto: H. den Dulk.

18. In het station Luik Guillemains vormen deze winterse omstandigheden zeker geen uitzondering. Hier de IC "Memling" (Keulen - Oostende) met -en dat gebeurt maar zelden- dubbeltractie van meersysteemloks reeksen 16 + 18, januari 1985. Foto: Michel Hanssens





19. Begin maart 1987 wordt het noorden van Nederland geteisterd door hevige ijzelaafzetting. De bomen en struiken verliezen vele takken als gevolg van de zware ijzlast die zij moeten dragen. Ook de bovenleiding kan, op veel plaatsen deze extra belasting niet verdragen en bezwijkt op verschillende trajecten onder de zware last. Op 6 maart, als de bovenleiding provisorisch is gerepareerd, zien we bij Wijster de treinstellen 1789 en 325 onder weg van Groningen naar Zwolle. Foto: Harrie Peters.

20. De nieuwe dubbeldekkers (MS) hebben talrijke proefritten gereden tussen Brugge en Luik. Hier zijn ze op de terugweg met een 27'er tussen Bierset en Voroux in januari 1986. Foto: Michel Hanssens





21. De 4502 op de Athus-Meuse lijn juist voor het binnenrijden van de tunnel die uitloopt in het station van Gendron. Met wat geluk, zeg maar sneeuw, is deze opname nog steeds te maken. Foto: Max Delie

POSTER: De winter 1981/1982 wist van wanten. Op een aantal lijnen was elektrisch verkeer onmogelijk geworden. Treinstel 120 staat dan ook gereed in het hoofdstation van Groningen om een InterCitydienst naar Zwolle te gaan rijden. Foto: Pierre de Greeuw.

22. In de tijd dat wij nog "echte" winters kenden was de variatie in materieeltypen bij NS nog groot en voelden vooral de vooroorlogse treinstellen zich bijzonder thuis in de sneeuw. Op 28-12-68 doet de 603 (mat'36) dienst als stoptrein Zwolle-Utrecht CS en verlaat het station Hulshorst. Foto: Harrie. Peters.







INDEX

SPOORWEG

JOURNAAL

Spoorweg Journaal 01/1986

Proefperiode van de "elfjes" ten einde ?	4
30 jaar Benelux-dienst	8
E-loc serie 1000 maakte verwachtingen bij de Nederlandse Spoorwegen niet waar	10
De eerste spoorweg op het Europese vasteland	14
Krokodillen van de SBB	22
Mijn miniatuurspoorwegennet	28
De geparfumeerde binnenplaats van Anton Schneider	32
Modelbaan-diorama	35
Diorama van meneer Mück	38
Bedrijfsvoorbeelden	39
Nieuwsjournaal	42
Het verbouwen van miniatuur vrachtauto's	45
Drukwerk	46
Aktualiteiten	47

Spoorweg Journaal 1/1987

Greater Manchester museum of science and industry	4
De meerstoomlocomotief reeks 12 van de N.M.B.S.	6
150 jaar spoorwegen in Oostenrijk	10
De stoomlocomotieven van de serie 6000 der Nederlandse Spoorwegen	13
De Zwitserse TEE "Gottardo"	16
Belgische diesellocomotieven van de reeksen 52-53-54	20
Drukwerk	25
Locomotief verzorging in model (deel 1)	26
IJzermijn in het Midden-Rijnland	30
Een proefmodelbaan in schaal "N"	34
Diorama's en vrachtauto's	38
Nieuwsjournaal	42
Wetenswaardigheden	46

Spoorweg Journaal 2/1987

Belgische diesellocomotieven van de reeksen 53 & 54	4
Stroomlijnpostrijtuigen	8
Het type 93 van de NMBS	12
Verslag van de 38e internationale speelgoedbeurs te Nürnberg	18
Baanwachterswoning met open dak	34
Diorama's en vrachtauto's	37
Nieuwsjournaal	40
Uit het goede hout gesneden	44
Wetenswaardigheden	50

Spoorweg Journaal 3/1987

Het type 96 van de N.M.B.S.	4
Het stroomlijnmaterieel van de Nederlandse Spoorwegen	8
Stoomlokomotief 1.002 van de N.M.B.S.	18
De ICE op jacht naar records	21
De 2374 van de N.M.B.S. en zijn reproductie in HO door LIMA	24
De "Mariazellerbahn" van de ÖBB	30
De "Mariazellerbahn" als smalspoorbaan in schaal HO	36
"Z" biedt mogelijkheden: hooggebergte voor op de boekenplank	38
Uit het goede hout gesneden	42
Realistische rotsformaties	44
Nieuwsjournaal	48
Vrachtauto's en diorama's	51
Wetenswaardigheden	54

Spoorweg Journaal 4/1987

Door de doorloopkop (NS 4000)	4
Afscheid van de reeks 60	8
Stoomlokomotief 1.002 van de N.M.B.S.	14
Het stroomlijnmaterieel van de Nederlandse Spoorwegen	16
De "Mariazellerbahn" van de ÖBB	20
Nieuwsjournaal	30
Op pashoogte aan de riverside	32
Grote internationale modelbouwwedstrijd module in bouwgroote Z	38
Modulenspoorbaan "Oberried"	42
Uit het goede hout gesneden	46
Wetenswaardigheden	48

Spoorweg Journaal 5/1987

Hoom - Medemblik	4
"De nachtfoto"	12
De motorwagens van de reeks 46	14
In de "Frankischen Schweiz"	18
Het station van Schondorf anno 1861	28
Van mini-diorama tot modulenspoorbaan	34
Wetenswaardigheden	42

Spoorweg Journaal 6/1987

Het Beneluxmaterieel	4
Het stroomlijnmaterieel van de Nederlandse Spoorwegen	8
Internationaal huckepackvervoer	14
Modelbouwwedstrijd (module in bouwgroote Z)	20
Modelbouwwedstrijd (modelspoorbaan van de MEC Singen)	28
Modelbouwwedstrijd (N-diorama)	32
Nieuwsjournaal	35
Uit het goede hout gesneden	38
De Mariapoort	40
Wetenswaardigheden	44

Spoorweg Journaal 7/1987

Type 62, model of werkelijkheid	4
Re 6/6 van de SBB	10
Stoomlokomotieven van de serie 3900 van de NS	16
Technische bespreking van een model n° 1 NMBS type 101	21
Nieuwsjournaal	29
Modelbouwwedstrijd een "grote" goederenloods	32
Modelbouwwedstrijd: "het station van Mistelbach"	37
Eurocity	42
Wetenswaardigheden	44

Spoorweg Journaal 8/1987

Grensspoorweg Montzen - Aachen West	4
Stoommanifestatie Hoom - Medemblik	8
Stoomlokomotief 1.002 van de N.M.B.S.	12
De elektrische lokomotieven van de Haagse tram	14
L.S.M.: een fictieve baan in het vlakke land	18
In de Vlaamse Ardennen	22
"Achter de zeven bergen"	30
Nieuwsjournaal	38
Zware vrachtwagens als model	42
Wetenswaardigheden	46

Spoorweg Journaal 9/1987

Van Zwolle naar Emmen	4
De reeks 25.5 van de NMBS	8
Afscheid van de "Picasso"	13
Vroeger en nu	17
De serie Ae 3/6' van de SBB	18
Het type 53 van de NMBS	23
Nieuwsjournaal	29
"Miniclub in een koffer"	32

"In het wilde westen"	35
Modelbouw ook met papier ?	40
Wetenswaardigheden	43

Spoorweg Journaal 10/1987

Open huis bij NS	4
Lokomotief 1.002 van de NMBS	10
150 jaar spoorwegen in Oostenrijk	12
De stroomlijn dieselstellen van NS	18
De lokomotieven van het type 99 NMBS	23
Supermod. van de 042 van ROCO in HO	30
Nieuwsjournaal	32
Handwerk is troef	35
Na de derde veldweg links !	40
Wetenswaardigheden	44

Spoorweg Journaal 11/1987-1988

"Betere" modelbouw ABC	4
Bouwen met papier-maché (deel 1)	8
Mijnbouw op schaal	16
FLEISCHMANN FMZ	20
Station Sarava van de RhB	22
Nieuwsjournaal	30
Alles over loofbomen (deel 1)	34
"Weatheren" met krijt	43
Water voor een beekje	44

Spoorweg Journaal 12/1988

Jaaroverzicht 1987	4
Alles over loofbomen (deel 2)	32
Bouwen met papier-maché (deel 2)	38

Spoorweg Journaal 13/1988

Stroomlijnmaterieel van de NS	4
November in Berlijn	8
Supermodel van de BR 39	14
Speelgoedbeurs Neurenberg	17
Bouwen van een goederenloods	34
Voorbeeld en model	40

Spoorweg Journaal 14/1988

De "Compagnie Internationale des Wagons-Lits"	4
Stoomlokomotieven in Zuid-Afrika	6
Héla, gij twee, kom eens hier	10
NS 1300, voorbeeld en model	14
Nieuwsjournaal	19
Herfstlandschap langs de rivier	23
Vakwerk: weatheren: de theorie	28
Lokaalspoor naar Niederaunau	32
De constructie van een goederenloods (2)	36
Fototips	40

Spoorweg Journaal 15/1988

Baandieselloks reeks 62/63	4
De reeks 62 - 63 in model	6
De stroomlijndieselstellen van NS	7
De "Compagnie Internationale des Wagons-Lits"	12
Met de "Montenvers" van Chamonix naar de "Mer de Glace"	16
De Pruisische T13 als oud type 99 bij de NMBS	20
De bouwserie Ae 4/7 van de SBB	22
Vakwerk: mechanisch verouderen: hout, karton, polystyreen en andere plasticsoorten	28
Alles over loofbomen (deel 3)	34
Nieuwsjournaal	38
Kamelen, beren, olifanten...	42
Fototips: Groningen - Nieuwe Schans	44
Fototips: NS - NMBS	46

Spoorweg Journaal 16/1988

De stoomlocs type 29 van de NMBS	4
De "Compagnie Internationale des Wagons-	

Lits": een rijtuig voor oorlog en vrede	8
Plan D-rijtuigen van de NS	10
TGV Atlantique: hoge snelheid, fase II	14
Het nieuwe bouwen bij NS	19
Museumlocomotief 5907	22
Poster type 5910	24
De schijnwerpers op "Kalden 2"	27
Recente ontwikkelingen op het gebied van stoomtraktie	36
Vakwerk: mechanisch verouderen: metalen	40
Fototips	45

Spoorweg Journaal 17/1988

De "Compagnie Internationale des Wagons-Lits": de eerste "Pullman" rijtuigen in Europa	4
Afscheidsritten bij de vleet	6
Van railvoaal tot modelspoorbaan	10
Nieuwe diesellocomotieven voor NS	22
Poster van de 6401 van de NS	24-25
Computergestuurde beveiliging doet zijn intrede bij NS	26
De eerste lijndiesel op de Belgische sporen	27
Vakwerk: washings en dry-brushing op hout	29
Spoorwegonderhoud en bouwmaschinen	35
Stoom bij de "Deutsche Bundesbahn"	40
Fototips/wetenswaardigheden	45

Spoorweg Journaal 18/1988

Realistische rotsformaties - deel 2	4
De Baldwin - diesellocomotieven van NS (serie 2200/2300)	13
Een verdwaalde Zwitser	16
150 jaar spoorwegen in Luik	22
Vakwerk: washings en dry-brushing op plasticsoorten	28
Vakwerk extra: lijmen	31
De "Glaskasten", een stoomlokomotief zonder stoker	35
Uit het goede hout gesneden	40
Het nieuwe bouwen bij NS	44
Fototips / Wetenswaardigheden / Minimarkt	46

Spoorweg Journaal 19/1988

De "Compagnie Internationale des Wagons-Lits"	4
Met de stoomtrein door Sri Lanka	8
Een droom van een modelbaan	13
NS-diesellocs serie 24/2500 "een naderend afscheid"	21
Vakwerk: weerstandsolderen	27
De Pruisische G 10 als type 90 bij de NMBS	30
Grote spoorbreedte - LGB	34
95 jaar Hoekse Lijn	41
Fototips / Wetenswaardigheden	45

Spoorweg Journaal 20/1988

De "Compagnie Internationale des Wagons-Lits": de stalen restauratierijtuigen van de CIWL	4
Het type 26 van de NMBS	9
Viering 150 jaar spoorwegen in Nederland	13
De "C" van MÄRKLIN	18
Vakwerk: landschap en baanonderbouw	20
Wassalon bij de NMBS	24
Poster	26
Grote modelbouwwedstrijd: Met MÄRKLIN op een romantisch lokaalspoor	29
De SNCF BB 300 bij NS	38
LILIPUT's 01.10	41
De "Blauwe Enzian" in model	42
Sporen door Zeeuws-Vlaanderen	44
Info's / Wetenswaardigheden / Fototips	48

Spoorweg Journaal 21/1988

Superlok 6005	4
Goederenwagens: inleiding	9

Sporen door Zeeuws-Vlaanderen	13
Afscheid voorgoed van de serie 60	16
Tien dagen spoorwegkoorts rond Interlaken	19
80 jaar Hofpleinlijn - 80 jaar elektrische tractie in Nederland	25
Vakwerk: hard shell en zip texturing	30
Reproductie van de platen uit Spoorweg Journaal 19, blz. 30 en 32	35
De charme van de eenvoud	37
Het lok-depot in de vitrine	44
Wetenswaardigheden / Fototips / Minimarkt	48

Spoorweg Journaal 22/1988-1989

De hoofdwerkplaats Haarlem van de N.S.	4
Een reis door het land der legenden	9
De goederenwagens van Interfrigo	18
Afscheid van de reeks 59 (ex-type 201)	23
Vakwerk: geologie en gietmallen	29
De nieuwe "64" van FLEISCHMANN	34
Lijnwerkplaats in HO	36
Wetenswaardigheden	45

Spoorweg Journaal 23/1989

Garrat lokomotieven in Zuid-Afrika	4
Groot jaaroverzicht 1988	10
Grote modelbouwwedstrijd	32
Goederenwagens: de open goederenwagen type E van KLEINMODELLBAHN	41
Goederenwagens: de stortwagen met platte bodem en draaistellen	42
De "Compagnie Internationale des Wagons-Lits": de slaapwagens van het type "S"	44
Bovenleidingconstructies traject Schiedam - Hoek van Holland vernieuwd	46

Spoorweg Journaal 24/1989

De "Compagnie Internationale des Wagons-Lits": de slaapwagens "Z"	4
Terugblik op de S.S.T.T.	6
De sneeuwruimers van de NMBS	10
Kameel als Vpca: NS 20	16
Beierse S3/6 van RIVAROSSI - nu met "S-Drive"	18
De rangeerdiesels van de reeks 84	21
Vakwerk: scenerymaterialen	27
De nieuwe wisselmotor van LEMACO	32
FLEISCHMANN's 141237 in HO	34
Het type Elo van KLEINMODELLBAHN	36
Modulenspoorbaan "Oberried" deel II	38
Op visite bij TRIx	42
Wetenswaardigheden	46

Spoorweg Journaal 25/1989

Stoomritten met DB-locs in Nederland	4
De PULLMAN-rijtuigen type "SUD EXPRESS"	8
De 5401 van de NMBS	10
Letzeburger Eisebunnen (deel 1)	13
Een kwart eeuw elektrische tractie Brussel - Parijs	16
Een stukje Belgische lokomotiefgeschiedenis - Het type 28, later 27	19
Wittfeld accumulatoreinstel in HO	22
Vakwerk: Wie is er bang voor messing !	27
Goederenwagens: de gesloten Gbs	30
Nieuwe geschenkverpakkingen met oude treinen	33
40e Internationale Speelgoedbeurs Neurenberg 1989	38
Wetenswaardigheden	45

Spoorweg Journaal 26/1989

Het NS-jubileum	4
Een apart gebeuren in de modeltreinwereld: modeltrein-veilingen	14
Verzorgingsdepot van stoomlokomotieven in	

de jaren vijftig	16
Het transport van vloeibaar staal in het Luikse Maasdal	22
Vakwerk: De modellocomotief (1)	28
Kolen voor tender	33
Ik heb mijn wagen volgeladen... ..	34
Brief aan een vriend	36
Wetenswaardigheden	46

Spoorweg Journaal 27/1989

Lenteritten	4
Letzeburger Eisebunnen (deel 2)	9
Pendelen met de DE 4/4 van de SBB van ROCO	12
De wording van een modelbouwer	14
Het NS-jubileum (afl. 2)	20
Vakwerk: De modellocomotief (2)	29
De Köf II van MÄRKLIN in HO	32
ROCO-LINE - het nieuwe railsysteem	34
Van de "Vesuvio" tot de "Pendolino"	38
Verfraaiing	43
Graffiti	45
Verstekeling	45
Wetenswaardigheden	46

Spoorweg Journaal 28/1989

De lijn Dresden - Leipzig 150 jaar	4
Oude houtzaagmolen	7
Het goederenpark: de wagon Fcs en Tds	12
Aan het einde van de wereld... ..	14
150 jaar Amsterdam - Haarlem	19
Vakwerk: De modellocomotief (3)	32
Van de "Vesuvio" tot de "Pendolino"	36
Huisjes bouwen... ..	41
Maat voeren	43
Wetenswaardigheden	45

Spoorweg Journaal 29/1989

Parade der gemiste kansen	4
De smederij van St. Eloi - exclusief Spoorweg Journaal model	8
Goederenwagens: de Shimms wagons	14
Amsterdam - Haarlem 150 jaar en het vervolg: via Roosendaal naar Brussel (deel II)	17
Vakwerk: De modellocomotief (4/slot)	28
Een baanwachtershuisje in Vlaanderen	32
Schuifplaatjes	37
Diorama's en achtergrond	40
Wetenswaardigheden	46

Spoorweg Journaal 30/1989

Er gingen treinen door de tijd (afl. 1)	4
15 jaar geleden: NMBS-stunt	10
Een spoorreis door Zwitserland: De Brüniglijn	14
Van Interlaken naar Zweisimmen	20
De spoorwegen van de Montreux Berner Oberland Groep	22
De MOB modellen	28
Vakwerk: de airbrush (1)	30
Langs de wand... ..	36
Modelbouwtips	43
Wetenswaardigheden	46

Spoorweg Journaal 31/1989

Er gingen treinen door de tijd (afl. 2)	4
Ruïne van burcht Gipsenstein	12
Modelsporen op z'n Amerikaans	16
California, here I come !	20
USA today	22
San Francisco en zijn "Cable Cars"	26
Vakwerk extra: The National Model Railroad Association, of: de modelspoorhobby anders bekeken	29
Waar een treinreis goed voor was	34
Goederenpark: de Shmms wagon	38

Station Schopfloch (Mfr) rond 1910	40
Wetenswaardigheden	46

Spoorweg Journaal 32/1989

Wph Haarlem: de schilderwerkplaats	4
P 811 Matisa: de spoorvernieuwingstrein van de NMBS	8
Het HO model van de 39 103	10
De "Compagnie Internationale des Wagons-Lits": de slaaprijtuigen van het type Lx	13
Terug in het land der legenden	18
Letzeburger Eisebunnen (deel 3)	22
Vakwerk: de airbrush (2)	28
De "Schwäbische Eisenbahn Gesellschaft"	34
Nieuwsjournaal	40
Doodlopend spoor	42
Fototips - Wetenswaardigheden	46

Spoorweg Journaal 33/1989

De reeksen 73, 74 en 82 en hun reproductie in HO	4
De "Compagnie Internationale des Wagons-Lits": De "Orient Express"	10
De Pruisische G 12 bij de NMBS als type 34, later type 83	12
Massief stootblok	14
Het Nederlandse postnet	18
"Paradetrak" in HO	28
Een zorg minder	31
Boppard aan de Rijn	34
Een Kempisch landschap	38
Nieuwsjournaal	43
Wetenswaardigheden - Fototips	44

Spoorweg Journaal 34/1990

Materieelontwikkeling bij NS	4
4509: verrassend mooi !	6
Letzeburger Eisebunnen (deel 4)	10
ROCO LINE is leverbaar	14
Goederenwagens: de Ks-wagens	17
De reeks 20, "de ongeliefde" (1)	20
Tips en trucs: Een zorg minder	28
Op de Alb	30
Modelspoorbaan in HO/HOM	36
Jubileummodellen	40
Nieuwsjournaal	43
Wetenswaardigheden / Fototips	45

Spoorweg Journaal 35/1990

MÄRKLIN wedstrijd i.s.m. "La Libre Belgique" en Spoorweg Journaal	2
Treinsamenstellingen	4
Andrioli: "NS-150 is geslaagd"	9
Jaaroverzicht 1989	10
Superbomen zelf gebouwd	31
Met spoor "N" de bergen in	34
"Spuds" van LEMACO	39
De machinefabriek Bock	40
Wetenswaardigheden - Fototips	45
Nieuwsjournaal	46

Spoorweg Journaal 36/1990

Treinsamenstellingen	4
Havenspoorlijn	6
Het goederenwagenpark: de Tbkks-wagens	10
Onze Susteren-Express	14
Systeemwisselstation	16
De reeks 20, "de ongeliefde" (2)	20
De reeks 20: ditmaal de "teerbemide"	28
Vakwerk: rails leggen (1)	30
MÄRKLIN's treinstel van de bouwserie 628.2/928.2	34
Een importeur: NV MÄRKLIN	35
De V60 in de bouwgroote HO	38
De 78434 van FLEISCHMANN	40
Nieuwsjournaal	42

Wetenswaardigheden - Fototips	46
-------------------------------------	----

Spoorweg Journaal 37/1990

De grote revisie: een tweede jeugd voor de reeks 20	4
Door de Betuwe	11
Herinneringen aan Juliette, de laatste stoomkraan van de NMBS	14
Holland Scale 87 "maar nu echt"	17
Goederenwagens: de Taems wagen	20
NS fototip	23
Vakwerk: rails leggen (2)	27
Dorpswandeling	30
RTM-hoogte "punt" in de lage landen	32
Nieuwsjournaal: de 41e speelgoedbeurs van Neurenberg 1990	34
Modelspoorbaan in HO	40
MÄRKLIN-kroniek: kent u uw MÄRKLIN-model ?	43
Wetenswaardigheden - Fototips	46

Spoorweg Journaal 38/1990

Hoe doet de DE 6431 van de NS het ?	4
De verscheidene gezichten van het type 101 / reeks 29	8
Railtour	13
Zeg het met bloemen	16
De bewogen geschiedenis van de "Vennbahn"	21
Vakwerk: rails leggen (3)	28
Petherick, een station in Engeland	32
MÄRKLIN-kroniek: de reeks 50 van de Duitse spoorwegen	41
Wetenswaardigheden / Fototips	45

Spoorweg Journaal 39/1990

"Vennbahn": Hfdst 2: 1888-1893, de Vennbahn opnieuw aangelegd	4
Van Electra naar Pandora: "De serie 1500 van NS"	9
Goederenwagens: de Tms wagen	14
PREISER dioramawedstrijd	16
NS-diesellocserie 2400/2500, een locserie op zijn retour	19
Spoorlijn 42: nieuw vervoer: ertstreinen	22
Vakwerk: over Mek en Mac (1)	28
Nieuwsjournaal	32
Italië in de dertiger jaren	34
MÄRKLIN-kroniek: de locomotieven van de bouwreeks 85 van de DR	43
Wetenswaardigheden - Fototips	46

Spoorweg Journaal 40/1990

De locomotiefserie 685-799 SS, 3701-3820	4
NS	8
Achter de schermen van de Freccia del Sol	12
Het spoor-wegvervoer: techniek van de toekomst	16
Verbouwing van een KIBRI-fabriek	21
De MÄRKLIN-rubriek: NS 1100	27
Vakwerk: chemisch weatheren	32
Het sporenplan	36
Nieuwsjournaal	38
Zijlijn in het Frankenland	43
De reeks 80 van de NMBS	44
Wetenswaardigheden	44

Spoorweg Journaal 41/1990

De bewogen geschiedenis van de Vennbahn (deel 3)	4
En... hij poetste de plaat	11
Verbouwing van een KIBRI-fabriek (2)	14
De IJssellijn: M2's in buitenlandse dienst	18
De spoorlijn 43	23
Vakwerk: geforceerd perspectief, en niet zo'n beetje !	28
Type 24 van de NMBS	33

De MÄRKLIN-rubriek: de mP's van de NS	36
Nieuwsjournaal	41
Wetenswaardigheden / fototips	42

Spoorweg Journaal 42/1990

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

Spoorweg Journaal 43/1990

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

Spoorweg Journaal 44/1990

De volgende TGV-generatie is op komst	4
Proefrit tractie-installatie ICM-3	8
De bewogen geschiedenis van de Vennbahn - deel 5	12
Nieuwsjournaal	18
Electrische locomotieven serie 1600	21
Vakwerk: werken met PREISER-figuren (2)	28
NMBS reeks 60 van KLEINMODELLBAHN	32
MÄRKLIN-kroniek: van jeugddroom tot werkelijkheid... (deel 2)	36
HOM smalspoor als onderdeel van een grote modelbaan	40
Fototips / Wetenswaardigheden	47

Spoorweg Journaal 45/1990

Telegram van ALAF	4
Winnaar van de grote wedstrijd Spoorweg Journaal - Holland Scale	8
Bouwserie 98 van de DR FLEISCHMANN	12
Internationaal verkeer in Budel	16
Nieuwsjournaal	20
De Centrale Werkplaats van de NMBS te Salzinnes	22
Vakwerk: dat ging naar Den Bosch toe... ..	28
MÄRKLIN-rubriek: ervaringen met MÄRKLIN-Digital	39
Mooi vies is niet vies: airbrush & weathering	42
Wetenswaardigheden	46

Spoorweg Journaal 46/1991

MÄRKLIN-rubriek: een Duitse Krokodil	4
Jaaroverzicht 1990	10
Station Mayschoss in het Ahrdal	36
Tips en trucs	44
Wetenswaardigheden	47

Spoorweg Journaal 47/1991

MÄRKLIN-rub: Een nieuw leven voor de 2214 België in N.....ook dat kan !	9
Winter... waar blijf je ?	12
Index Spoorweg Journaal nrs. 01 t/m 46	23
Vakwerk: Verlichting en geluid (1)	30
De trap af naar Altenberg-Ost	36
Wetenswaardigheden	44



1. Zicht op het depot van de schitterende modelbaan in schaal N (van Belgische signatuur), vervaardigd door een onzer lezers, de heer Rahier. We zien er onder andere een eigen reproductie van de NMBS Pacific type 1.

België in N..... ook dàt kan !

Zoals bijna elk kind speelde ik in mijn jeugd met een elektrische trein. Ongeveer tien jaar geleden heeft die passie mij wederom bevangen. Ik was geïntrigeerd ge-

raakt door een modelbaan in N (een schaal die destijds nieuw voor mij was) en kocht een ARNOLD beginnersdoos. Het was duidelijk dat er op schaal N in een be-

perkte ruimte veel meer mogelijk was. In de erop volgende jaren completeerde ik mijn rollend materieel en begon aan de bouw van een modelbaan naar Zwitsers

2. Zicht op het station en het tramdepot. De meeste gebouwen zijn eigen creaties.





3. Het depot en de goederenplaats. Het motorwagenpark werd grotendeels door de heer Rahier en een van zijn vrienden vervaardigd.

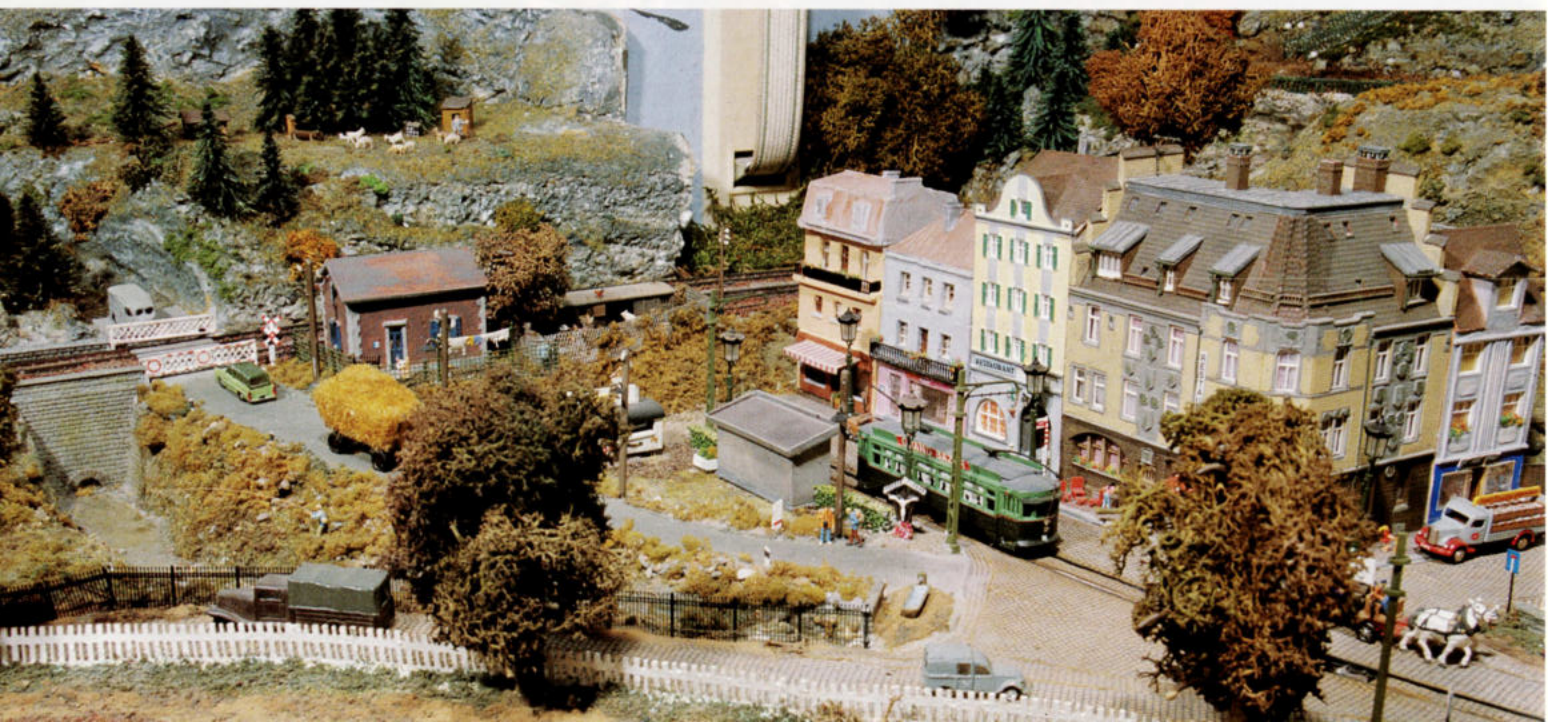
voorbeeld, samen met een vriend (als gehandicapte ben ik hulpbehoevend). Toen na drie jaar de modelbaan gereed was, wist een andere vriend van me me te winnen voor zijn liefhebberij: Belgisch HO-materiaal. En zo kwam 't dat ik mijn modelbaan en mijn Zwitsers rollend materieel verkocht en -nu alweer zeven jaar- me in schaal N door België laat inspire-

ren. En dat is niet zo eenvoudig, want erg veel NMBS materiaal in die schaal is er niet.

Ik ben begonnen met bij JOCADIS en HÜNERBEIN NMBS materiaal te kopen dat door deze firma's voor N was bewerkt (locomotieven en rijtuigen). Vervolgens zijn mijn hooggeachte vriend en ik DB-stoomlocomotieven tot NMBS-locs gaan

ombouwen. Hij heeft een schitterende stoomlocomotief type I in messing gebouwd en zelf heb ik me gestort op de constructie van diverse motorwagens, diesel- en E-locs en motorlorries. Op dit moment ben ik -samen met een kennis- bezig aan de constructie in messing van een stoomlocomotief type 12 !!! Een buitengewoon zware klus in deze schaal, maar

4. Op de modelbaan bevindt zich ook een lijn voor de "tram vert", de groene tram die vroeger in Luik circuleerde.





waar een wil is, is een weg.

De afmetingen van de U-vormige modelbaan zijn: 2.50 m x 2.50 m x 1.60 m bij een hoogte van 65 cm. De stijl is die van de jaren vijftig. De constructie bevat twee hoofdsporen met een grote loods voor stoomlocomotieven en diverse zijsporen, die het depot bedienen.

Onlangs heb ik er ook een lijn voor de "tram vert", de groene tram van Luik op aangelegd. Deze modelbaan vertoont geen enkele overeenkomst met bestaande oorden. Uiteraard hebben wij er nog van allerlei extra's op aangebracht: een ambulance met werkende sirene, een kerk etc.. De gebouwen komen gewoon uit de handel (vooral POLA), maar zijn "verbelst". De fraaie oude automobielen zijn van metaal (MARKS).

Momenteel bestaat het rollend materieel van de NMBS en "Nord Belge" uit 25 stoomlocomotieven, 3 Elocs, 6 diesellocomotieven, 6 motorwagens, 2 motorlorries, plus ongeveer 50 goederenwagens en 20 rijtuigen. De rails zijn van ARNOLD.

In het landschap is materiaal van WOODLAND SCENICS verwerkt; dat is iets duurder, maar veel mooier. En zo ziet u: met geduld en doorzettingsvermogen is ook in schaal N een schitterende modelbaan van Belgische signatuur te creëren. Zeer graag zou ik in contact treden met andere liefhebbers van België-in-N om ideeën en vaardigheden uit te wisselen. Belangstellenden kunnen bij SPOORWEG JOURNAAL mijn adres opvragen.

Michel Rahier

5. + 6. Het landschap, rijkelijk ingericht met WOODLAND SCENICS materiaal, is aantrekkelijk in alle opzichten. Het is betreurenswaardig dat de "N" markt in België zo weinig aan z'n trekken komt. We hebben daarom grote bewondering voor de realisatie van de heer Rahier en willen hem bij deze feliciteren voor zijn durf. Zijn modelbaan is het bewijs dat schaal N ook de moeite waard is. Mocht u ook een verwoed "N" schaal modelbouwer zijn en ons iets te bieden hebben dat in ons blad gepubliceerd kan worden, neem dan gerust contact met ons op. Alle foto's: H.K.



Winter impressionen / Impressions hivernales



1. Hondekoppen en Mat. '46 laten zich niet kisten door de sneeuw, dit in tegenstelling tot de nieuwere materieeltypen die het nog weleens willen laten afweten. De hevige koude en in vele sneeuw ten spijt brengen de treinstellen 355 en 253 hun reizigers feilloos op tijd van Zwolle naar Utrecht over de zeer fraaie Veluwe. De trein heeft zojuist het station Hulshorst verlaten. Foto: Harrie Peters.

Winter... waar blijf je ?!

2. Men kon in januari 1985 niet vermoeden dat het de laatste sneeuw- winter zou worden voor de reeks 59. De 5950 wacht in Antwerpen- Schijnpoort op het vertreksein, de 2373 rijdt naar Antwerpen-Noord om zijn trein op te halen. Foto: Max Delie





3. Na zijn aandeel te hebben geleverd in de internationale verbinding Genua - Maastricht manoeuvreert de 5515 hier in laatstgenoemd station. Let op de mechanische armseinen, nu door lichtseinen vervangen, februari 1985. Foto: Michel Hanssens

4. Den Dolder 12 december 1981. NS kondigt aan dat de elektrische locomotieven serie 1000 buiten dienst zullen gaan, dus organiseert de NVBS een afscheidsrit. Op de zaterdag dat deze excursie gereden wordt kan nog niemand voorspellen dat de inzet van deze markante locomotieven, vanwege het tekort aan eloc's, nog maanden langer zal gaan duren dan voorzien. Foto: Pierre de Greeuw.





5. De zaterdagmiddag-lokomotief trein tussen Antwerpen-Noord en de stelplaats Antwerpen-Dam in januari 1985. Toen stelde men ganse treinen van rangeerdiesels samen om ze in éénmaal op te zenden. Weliswaar worden nu nog loktreinen opgezonden tussen Antwerpen-Noord en Antwerpen-Dam en dit vaker dan toen maar het aantal lokomotieven in de trein is aanmerkelijk geringer. Foto: Max Delie

6. De 5167 en 2608 in het station van Antwerpen-Schijnpoort in januari 1985. Net zoals de sneeuw zijn de gele 26-ers een zeldzaamheid geworden. Foto: Max Delie



7. Dieselhydraulische motorwagen 3104 passeert in Hoogezand-Sappemeer het karakteristieke seinhuis dat na de modernisering van het traject Groningen-Nieuwe Schans niet meer in gebruik is. Niet veel later zou het afgebroken worden en in het Spoorwegmuseum te Utrecht weer geheel in originele toestand opgebouwd worden. Foto: Harrie Peters.



8. 5 januari 1982. Omgeving Breda. Elektrische locomotief 1307, die reeds een levensduurverlengende revisie achter de rug heeft en daarbij in de nieuwe geel/grijze kleurstelling is geschilderd, trotseert op 5 januari 1982 de winterse koude en doet haar uiterste best om op tijd in Den Haag CS aan te komen. Foto: H. den Dulk.



9. De elektrische locomotieven serie 1500 werden regelmatig ingezet ten behoeve van de forfaitaire reisbureau-treinen. Op 6 januari 1979 staat de 1504 in Den Haag CS gereed met een "Hotelplan Express", zowel naam als locomotief zijn reeds historie, om uw redacteur naar Venlo te brengen. Na Venlo zal de volgende stopplaats Innsbruck zijn hetgeen tevens eindbestemming is van deze Hotelplan Express. Foto: Harrie Peters.



10. Eerste winter voor de dagelijkse verbinding Libramont - Bastenaken - Bourcy; tractie verzorgd door een 53'er. Voorheen werd gereden van Gouvy tot Bastenaken (tractie: een 82'er). Sibret, 13-01-1987. Foto: Michel Hanssens



11. De 4609 in het station van Lessen (Lessines) in december 1984. Ondanks dat het slechts 6 jaar geleden is dat deze opname gemaakt werd, zou men het reeds een opname uit de oude doos kunnen noemen. Immers de 46-ers zijn van het strijdtoneel verdwenen, de lijn is geëlectrificeerd en de mooie mechanische signalen moesten plaats maken voor daglichtsignalen. Foto: Max Delie

12. 19 januari 1985. Zelfs in het westen van Nederland wil de sneeuw weleens blijven liggen. Indien dit bijzondere natuurverschijnsel zich voordoet is het zaak om er snel op uit te trekken en dia's te gaan maken. Treinstel 1755 rijdt het besneeuwde Centraal Station van Rotterdam binnen als IC-trein uit Vlissingen op weg naar Amsterdam. Foto: J.W.P. Koene.



Vakwerk... ook voor aankomende specialisten

8. Ook op grotere schaal is het gevolg van verkeerde verlichting desastreus. In deze opname van een brug wordt het effect van uitsluitend TL licht getoond, waardoor de rotswanden vervaagd zijn tot een vormeloze massa. De vele uren werk om al dat reliëf in de rotsen te krijgen, zijn in één klap voor niets geweest bij zo'n baanverlichting!

voudig drie fotolampen van 500 Watt loodrecht boven de baan, op de steunen voor de frieslijst, en ik stond perplex. Ik zag dingen, die ik daarvoor nog nooit opgemerkt had. De schittering op het water, het diepe reliëf in de rotspartijen, de zonvergoten bergtoppen, en de schaduwen in het dal en onder de bruggen. En dat alles zonder roodverkleuring of te koud licht. Ook het rollend materieel zag er opeens veel mooier uit en vanaf dat moment was ik natuurlijk niet tevreden, vóórdat ik hetzelfde effect bereikt had met de permanente verlichting.

EEN GOEDE EN EENVOUDIGE OPLOSSING

Fotolampen zijn niet bedoeld en geschikt voor continu gebruik. Ze zijn duur, de levensduur is zeer beperkt en bovenal produceren ze een enorme hitte, die het ergste doet vrezen voor de styreen modellen op de baan. Ik heb dus gezocht naar een alternatief, en dat heb ik ook gevonden. Op bouwmarkten en in doe-het-zelf-winkels worden regelmatig z.g. bouwlampen aangeboden voor prijzen tussen de f 30,- en f 40,- per stuk. Deze lampen hebben een spatwaterdichte aluminium behuizing en zijn compleet met 220 V halogeenvlampen van 200, 300 of 500 watt. De levensduur is ruim voldoende om ze voor permanent gebruik toe te passen en de warmteontwikkeling blijft nog binnen de perken. Erg be-



langrijk is ook de lichtkleur, die precies goed is voor ons doel. Een baan die onder TL licht gebouwd is, kan zondermeer met deze lampen verlicht worden, zonder dat er kleurveranderingen optreden. Zelf heb ik drie lampen van 300 W onder een hoek van 45 graden boven op de frieslijst aangebracht, zodat de baan voornamelijk van boven belicht wordt (zie foto). De lichtbundels zijn zo breed en intens, dat het overlappen ervan eenvoudig vermeden kan worden, waardoor dubbele schaduwen praktisch achterwege blijven. Er is in principe ook geen verdere verlichting meer nodig en extra TL buizen vlak voor de achtergrondplaat geven weinig of geen verbetering. Met een elektronische dimmer kan het licht wat getemperd

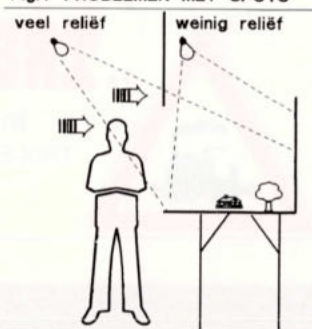
worden, maar daarbij bestaat de kans dat de lampen zwart worden, als ze lang op een te lage spanning branden. Ik heb daar nog geen problemen mee ondervonden, maar de gebruiksaanwijzing waarschuwt er wel degelijk voor.

Nog een opmerking voor de slimmerikken onder ons. Met de moderne 12 volt halogeenspotjes kunt u waarschijnlijk hetzelfde effect bereiken. Het nadeel is alleen dat u er tientallen van nodig zult hebben om b.v. de 900 W van de 220 V lampen te kunnen evenaren. De transformator die daarvoor nodig is, is veel duurder dan het voordeel van de kleinere spots rechtvaardigt. Denk ook niet dat u met veel minder vermogen toe zult kunnen, want het is ongelooflijk hoeveel licht een mo-

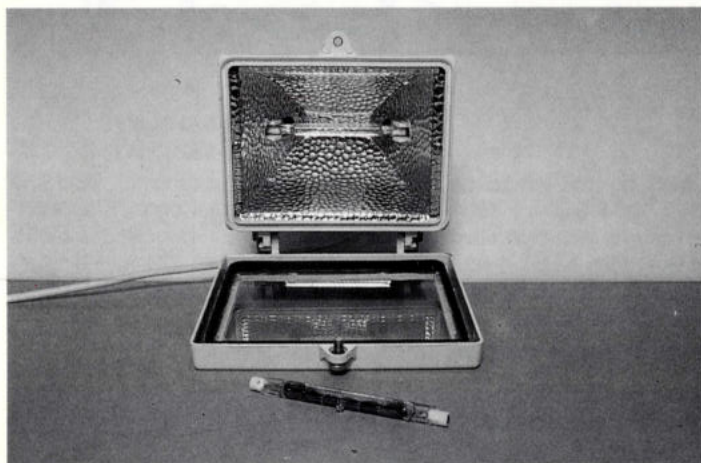
delbaan opslokt, vóórdat de verlichting echt bevredigend is.

Ger Moes

Fig.1 PROBLEMEN MET SPOTS



9. Een goede en eenvoudige oplossing voor de verlichtingsproblemen vormen 220 V halogeenvlampen; bij doe-het-zelf-zaken bekend als z.g. bouwlampen. Ze zijn leverbaar met 200, 300 en 500 W lampen en compleet met een bevestigingsbeugel. Op de voorgrond ligt een halogeenvlamp, die door verkeerd gebruik zwart geworden is (zie tekst).



10. Drie halogeenvlampen van 300 W waren voldoende voor het uitlichten van ons gehele HOn3 diorama, met het resultaat dat u in SJ 45 heeft kunnen zien. De lampen zijn zo hoog mogelijk geplaatst op de demontabele frieslijst, onder een hoek van 45 graden. Daardoor komt het licht zowel van boven als van voren, en het strooilight doet de rest. Foto's 2, 4 t/m 10: Ronald Koppen



JOCADIS

SPRL
PVBA

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



Reeks
Série
51
NMBS
SNCB

Nombreuses variantes sur commande

Talrijke uitvoeringen op bestelling



„TREINHOBBY“

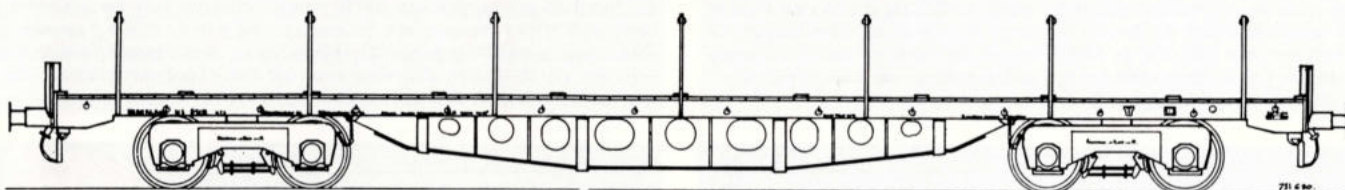
in EINDHOVEN

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN

Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVOND

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



HO-MODEL 40 TONS PLATTE WAGEN NS 89151-89200

Als **BOUWKIT** ontworpen, dus ook **DOOR U** te bouwen !

Bouwkits uit messing etswerk van hoge kwaliteit ? Gemakkelijke bouwmethode met uitvoerige en duidelijke bouwbeschrijving. Model te lijmen (speciale lijm bijgevoegd), of te solderen. Afmetingen etsplaat 290 x 100 x 0,3 mm. Eén onderdeel reeds voorgebogen. Kleine onderdelen met 50% reserve. Geheel complete kit met gedraaide messing buffers, aslagerbussen, draaistellagerbussen, remcilinder, luchtreservoir, enz.. Verder met complete wielstellen, ketting, vloerdelen en zeer fijne belettering. Een messing model van 224 mm lengte ! Uw eerste (of hernieuwde) kennismaking met messing etsmodellen ? Prijs FL 139,50 inclusief BTW, exclusief verzendkosten à FL 6,50 (verzekerd). Te bestellen door totaalbedrag over te maken op gironummer 278 00 49 van:

SPOORWERK ATELIER, Rutger van den Broeckelaan 7, NL 5671 EB NUENEN, 040 - 83 18 93.

NS 89151-89175 HTS

NS 89176-89200 HTSK

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.



1. Station Altenberg-Ost; op spoor 1a wacht een VT98 op het vertreksein.

Voorgeschiedenis

Van jongs af aan was ik in treinen geïnteresseerd. Deze liefde werd veroorzaakt en in stand gehouden door mijn vader, die zelf als kind al nauw verbonden was met de spoorwegen. Hij is opgegroeid tussen een tramre-

tijdperk werd gekozen voor III. Ik ben geboren in 1945 en wilde graag de mooie herinneringen aan de spoorwegen van toen in stand houden. De ruimte voor mijn modelspoorbaan vond ik in het souterrain van mijn huis, waar zich ook de eigen werkplaats en de bedrijfsruimten bevinden. Het betreft een vertrek dat nog slecht zelden voor mijn werk werd gebruikt. Omdat mijn woonhuis in een helling is gebouwd, is er geen kelder aanwezig.

te van 10 mm. Hierdoor ontstaat de nodige stabiliteit en kan het geheel niet gaan doorhangen. Wanneer de baan is opgeklapt rust ze op een drietal schragen. Hiervoor zijn drie planken aan de onderzijde van de meubelplaat bevestigd. Het opklapmechanisme bestaat uit een hol profiel met een diepte van 28 cm en vijf stevige scharnieren. Dit mechanisme is met schroeven aan de wand bevestigd. Wanneer de spoorbaan open is geklapt kan zij van de wand worden losgemaakt en naar voor worden geschoven. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om van alle kanten toegang te hebben tot de gehele modelspoorbaan. Een nadeel is het grote eigen gewicht van de complete baan.

Voor het op- en neerklappen zijn altijd twee personen nodig. In de herfst van 1987 ben ik met bouwen begonnen. Na twee jaar en ongeveer 3000 arbeidsuren was alles klaar.

De trap

mise en een lokomotiefdepot. Bovendien is hij schrijver van verscheidene artikelen over buurtverkeer en van het boek over de trams in Düsseldorf. Het was voor hem dus een koud kunstje om ook mijn aandacht bij de trein te houden en het is logisch dat op een bepaald ogenblik bij mij de wens ontstond om zelf ook een kleine modelspoorbaan te bezitten. Alleen schaal H0 kwam voor mij in aanmerking. Mijn eerste spoorbanen en diorama's ontstonden in de jaren vijftig en zestig. Daarna kwam de tijd van opleiding voor mijn beroep en vervolgens moest er gewerkt worden. Er bleef geen tijd over voor het bouwen aan een modelspoorbaan en bovendien was er geen plaats voorhanden.

Onlangs, na vele jaren, kwam de oude gedachte aan een modelspoorbaan weer naar boven. Ik kreeg wat vrije tijd en bovendien was er voldoende plaats beschikbaar.

Concept

De schaalgrootte was nog steeds H0. Als

af naar

Altenberg ost

De modelspoorbaan is gebouwd op een oppervlakte van 300 x 140 cm en kan compleet tegen de wand worden opgeklapt en daarna met een gordijn worden afgesloten.

Bouwwijze

Omdat er grote stabiliteit vereist was, kon ik niet bouwen volgens het principe van het open raamwerk. De basis wordt gevormd door een meubelplaat met een dikte van 19 mm. De bovenste etage van mijn modelspoorbaan (station Altenberg) en de helling werden uitgevoerd in multiplex met een dik-

Thema

Gebouwd werd een station aan een enkelsporige hoofdlijn, waar een aansluiting is op een nevenlijn met een kopstation en een groot goederenemplacement. Deze constructie biedt veel mogelijkheden tot rangeren en rijden. Het eindstation van de zijlijn (Altenberg) bestaat uit een oud en een nieuw gedeelte. Het oude deel, dat dorps aandoet, bestaat uit een buiten gebruik gesteld stationsgebouw, waarin nu spoorwegpersoneel woont, de oude goederenloods met een

2. Normale dag in Altenberg: verkeer op spoor- en verkeersweg en in het voetgangersgebied.



laadbordes en de oude lokomotiefloods met toebehoren. Het nieuwe gedeelte bestaat uit het moderne ruime stationsgebouw met goederenafhandeling en twee perrons. Het goederengedeelte werd uitgebreid en aan de laatste eisen aangepast. De uitbreiding van het station Altenberg dateert (fictief) al van de jaren twintig. Men bereikt dit eindpunt van de zijlijn over een traject van 380 cm op een hoogte van 9,5 cm.

Het enkelsporige hoofdtraject komt door het onderste gedeelte van de stad (Altenberg - Ost). Daar is een doorgangsstation met meer sporen, zodat treinen elkaar kunnen kruisen. De wijk Altenberg - Ost heeft het karakter van een kleine stad. Er lopen een weg en een voetpad tussen Altenberg en Altenberg - Ost. De voetgangers gaan over het voetpad door het park naar beneden. In het station Altenberg - Ost is aardig wat verkeer. Af en toe stoppen er zelfs sneltreinen.

Elektra

De elektrische besturing werd eenvoudig en conventioneel gebouwd. Er is een onderverdeling in stroomkringen en een bloksysteem. Op dertig plaatsen kunnen lokomotieven stroomloos worden geparkeerd. Alle seinen en wissels worden elektrisch met de hand bediend en worden dus niet door de treinen geschakeld. Omdat alle verbindingen vast met de bodemplaat verbonden moeten zijn was het niet mogelijk om een losstaand schakeltableau te maken. Aan de voorzijde van de modelspoorbaan ontstond zodoende een smalle strook met allemaal schakelaars (Roco). Op het hoofdtraject en op de zijlijn kan van elkaar onafhankelijk gereden wor-

den. De energie wordt verzorgd door een transformatorsysteem van Lauer. Voor enige lokomotieven wordt gebruik gemaakt van een trafo van Titan. De wissels en seinen worden van onder de bodemplaat aangedreven. Het enkelsporige schaduwstation is opgedeeld in vijf stroomloze stukken. Hierdoor kunnen twee treinen achter elkaar worden opgesteld, ongeacht de rijrichting.

Aankleding en gebouwen

Aangezien als maximale bouwhoogte, vanaf de bodemplaat gemeten, slechts 28 cm beschikbaar was, werd de keuze voor de bouwpakketten een beetje beperkt. Desondanks waren uitstekende gebouwen beschikbaar van Faller, Kibri en Vollmer. Alle modellen werden met verf behandeld. De gevels en de wanden werden met acrylverf gestreken en daarna met een doek met terpentin weer afgeveegd. De kunststof onderdelen werden daardoor verveerd. De bomen, het stroomateriaal en de kleine

onderdelen stammen van de bekende leveranciers. De seinen, die werden voorzien van aandrijvingen van Fleischmann zijn op twee na (Märklin) allemaal van Weinert.

Materieel en rijdschema

Het materieel is hoofdzakelijk van Roco en van Fleischmann afkomstig, maar ook van andere leveranciers die goede modellen voor tijdperk III aanbieden. Alle modellen werden met verf nabewerkt en gedeeltelijk ook met kleine onderdelen verfraaid. Enige lokomotieven werden voorzien van een Faulhaber motor. Mijn standaard koppeling is de kortkoppeling van Fleischmann. Het treinverkeer is globaal in twee categorieën in te delen. Er rijden treinen zoals ik ze van uit mijn geboortestreek (Ruhrgebiet/ Düsseldorf/ Bergisches Land) ken en zoals zij dertig jaar geleden gereden hebben in mijn huidige omgeving (Frankenland). Hierdoor is interessant, op de werkelijkheid georiënteerd verkeer mogelijk. Het laten rijden van dit

3. Losse lokomotief terug naar het lokdepot: lok 23 104.

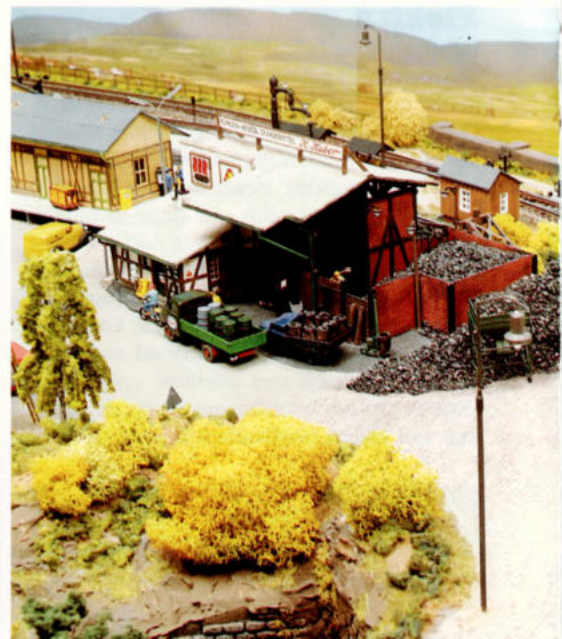




4. Met een regionale trein aan de haak komt een stoomlokomotief van de bouwserie 65 voor een korte stop in Altenberg-Ost.

5. Het goederenstation van Altenberg-Ost met de goederenloods en de laadkraan. De caravans werden zich het expeditiebedrijf Müller & Cie en de kolen- en chemicaliënhandel H. Huber.

6. Naast de inrit van het goederenstation bevinden zich het expeditiebedrijf Müller & Cie en de kolen- en chemicaliënhandel H. Huber.





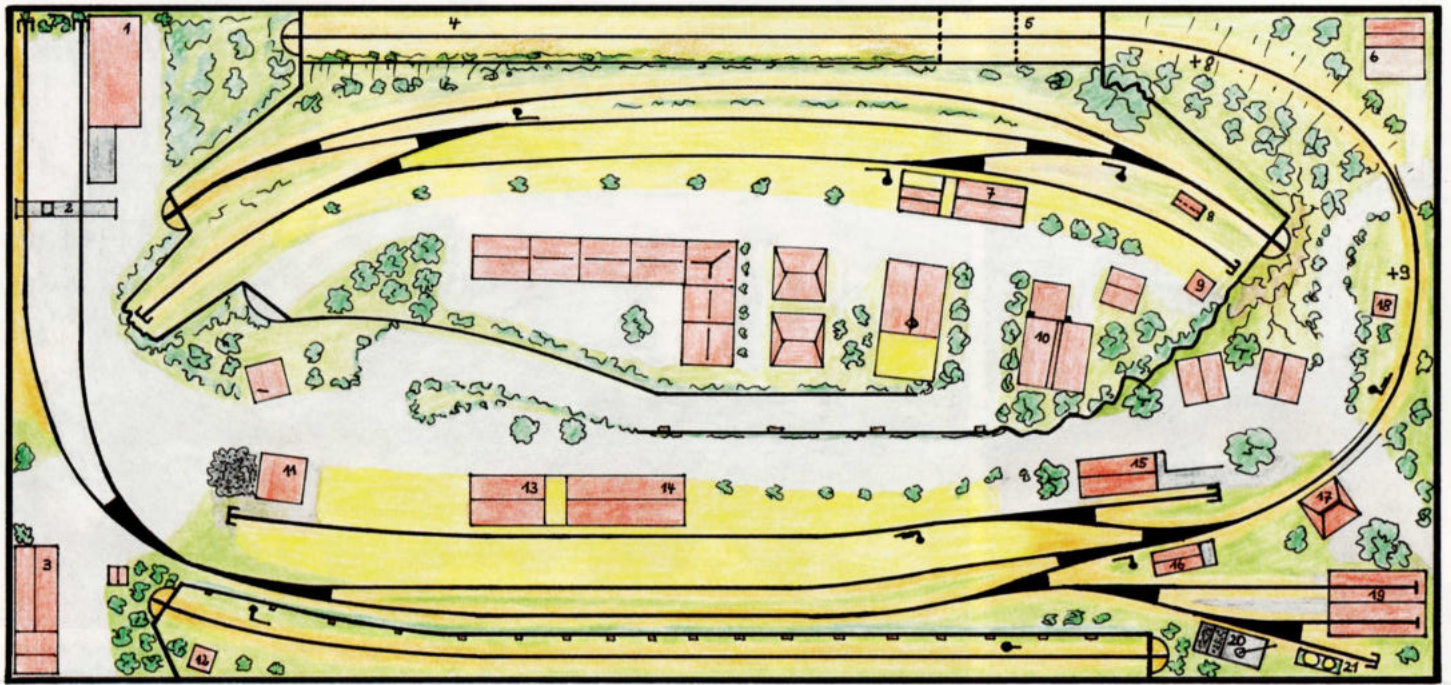
7. In het kleine lokomotiefdepot van Altenberg worden van enige tenderlokomotieven de voorraden weer bijgevuld.



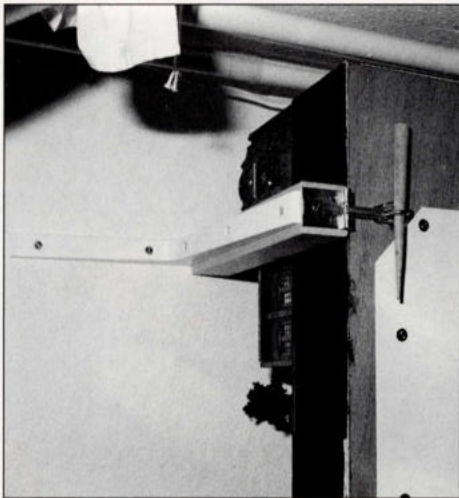
8. Altenberg-Ost beschikt alleen over een waterkraan. Vanuit het park bereikt men via een trap het centraal station.

9. De goederenloods wordt door de Köf bediend, terwijl de 290 een partij traktoren naar het goederenstation brengt.

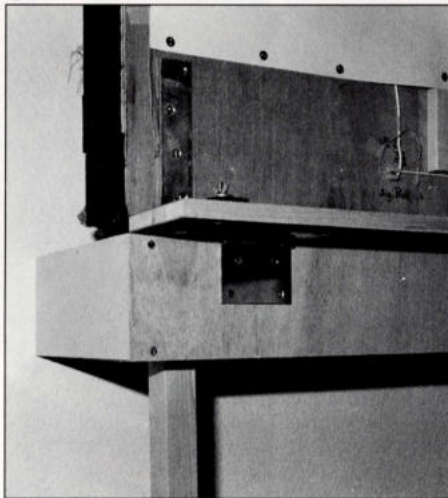




11. Een eenvoudige manier om de modelspoorbaan aan de wand te bevestigen.

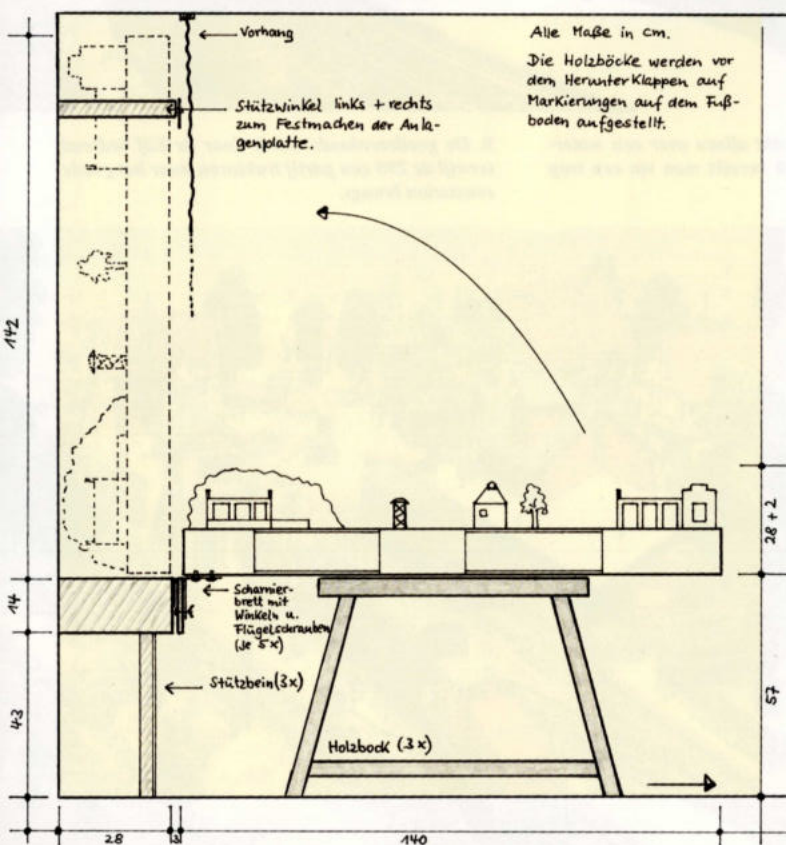


12. De scharnieren moeten groot zijn. Bij het open neerklappen moeten zij het hele gewicht dragen.



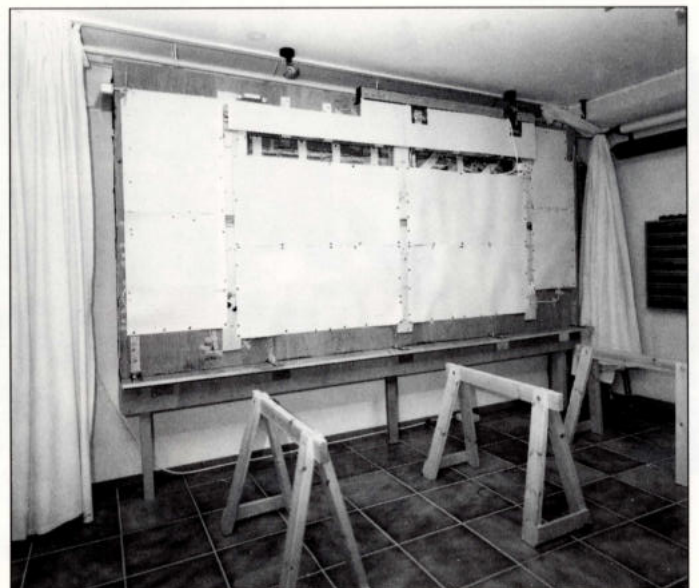
10. Uitleg bij het sporenplan

- 1 Goederenloods
- 2 Hijskraan
- 3 Expeditiebedrijf
- 4 Stijgend traject (Oprit naar het hoger gelegen deel van de modelspoorbaan)
- 5 Dubbele boogbrug
- 6 Boerderij
- 7 Stationsgebouw Altenberg Ost
- 8 Klein seinhuis
- 9 Kleine goederenloods
- 10 Postkantoor
- 11 Kolenhandel
- 12 Blokwachtershuis
- 13 Expres- en stukgoedaafhandeling Altenberg
- 14 Stationsgebouw Altenberg
- 15 Oude goederenloods
- 16 Seinhuis
- 17 Oude stationsgebouw Altenberg
- 18 Blokwachtershuis
- 19 Lokomotiefloods
- 20 Kolenbunker
- 21 Dieseltankstation



14. De modelspoorbaan is opgeklapt. Het gordijn maakt hem onzichtbaar.

13. Dit is een schema van het beschreven opklapmechanisme.



Abonneer u nu !!!

Nieuw ! Nieuw ! Nieuw !

Vanaf heden kunt u uw **telefonische bestellingen** op ieder uur van de dag (en nacht !!), doorgeven. Een antwoordapparaat staat tot uw beschikking.

Andere nieuwigheid: uw bestellingen per telefax.

Voor dit alles, slechts één nummer: 087-74 39 24.

Vanuit het buitenland: het internationale landnummer en vervolgens: 3387 74 39 24.

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-op schrift 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.



23. Den Haag HS , 11 januari 1985. Afwijkende materieelinzet op de dienst Amsterdam-Vlissingen. Daar de heersende vorst veel problemen veroorzaakt bij het koppelen cq. ontkoppelen van treinstellen en rijtuigen worden, om vertraging te voorkomen, een aantal treindiensten aan elkaar gekoppeld. Zo reed deze trein afkomstig van de dienst Twente-Amsterdam door naar Vlissingen.. Foto: Harrie Peters.

24. Op een fraaie winterdag is een goederentrein op weg met op kop BR 215 van de DB (Aken-West - Montzen). Achter de lok twee NMBS Railtour- rijtuigen op weg naar huis. Gemmenich, 24-02-1987. Foto: Michel Hanssens





25. Vlak na de grote revisie helpt de 5529 hier te Coö, een 1800 van de CFL met cokestrein 47232 (Alsdorf - Belval). De 5529 zal in Trois-Vierges worden afgekoppeld, 25-02-1987. Foto: Michel Hanssens

26. Een dubbel CFL motorstel Luxemburg - Trois-Vierges (hier van achteren gefotografeerd) steekt de Sûre over om vervolgens station Gœbelsmühle binnen te lopen, winter 1980. Foto: Marc Riguelle



Vakwerk... ook voor aankomende specialisten



1. Het prototype van het model in foto 2, in zijn natuurlijke omgeving. De lucht is helder en er zijn bijna geen schaduwen te zien, waardoor de sfeer van het plaatje mede bepaald wordt. Wat u op foto 2 niet heeft kunnen zien, is de verlichting die gebruikt werd om het model ongeveer in dezelfde sfeer te krijgen, en zonder kleurveranderingen. Foto: Bernhard Schijns

VAKWERK, AFL. 28: VERLICHTING EN GELUID (1)

'Er zij licht!', sprak de Schepper, maar spoorwegmodelbouwers zeggen Hem dat zelden na bij het scheppen van hun eigen wereldje. Meestal wordt een modelbaan gebouwd onder het licht van TL buizen, want dat is plezierig om in te

werken. Dit TL licht is echter koel en saai en zeker niet geschikt om de baan sfeervol te verlichten. Slechtzieners kennen het belang van de geluiden om ons heen, maar de met goede ogen gezegende mensen zijn zich daarvan vaak veel min-

der bewust. Geluid is voortdurend overal aanwezig en op de modelbaan is het goedbeschouwd dus onnatuurlijk stil.

Het doordacht gebruik maken van licht en geluid is niet echt moeilijk, en het hoeft ook zeker niet veel geld

OVERWEGINGEN VOOR EEN GOEDE VERLICHTING

Kleur

De kleur van een voorwerp wordt mede bepaald door de kleur van het licht dat er op valt. Neemt u maar eens een met verf afgewerkt model van uw baan of diorama, b.v. een huis of een wagon, en bekijk dat achtereenvolgens in het licht van een gloeilamp en een TL buis, en tot slot in het daglicht. U ziet dat de gloeilamp het model een geel-rode tint geeft. Deze warme kleur draagt b.v. ook bij aan de gezellige sfeer van een huiskamerverlichting met gloeilampen. Een TL buis daarentegen, geeft kouder en blauwer licht, en uw model ziet er daardoor heel anders uit. Er zijn ook warmer getinte TL buizen, of juist nog kouderzoals de z.g. daglicht buizen- maar ik bedoel hier de doorsnee TL buis, zoals die b.v. in de keuken gebruikt wordt. De beoordeling van een kleur kan eigenlijk het best in daglicht gebeuren, en daarom bekijken dames een jurkje uit de winkel ook even buiten, voordat ze het kopen. Zonder dat we nu veel dieper op deze materie ingaan, kunnen we al wel een conclusie trekken. Het is n.l. zaak om uw modellen en/of modelbaan te bouwen in het licht dat u later wilt gaan gebruiken. Een onder TL licht gebouwd landschap ziet er onder spots met gloeilampen opeens heel anders uit. Soms is dat een voordeel, maar meestal werkt het averechts. Met de lichtkleur verandert de hele sfeer van het landschap, en een in de lente gesitueerde baan ploft daardoor opeens midden in de herfst. Op zich best leuk natuurlijk, maar de bloeiende fruitbomen staan er dan wat onwennig bij...

2. Voor dit verzakte pand heeft Jan zich enige artistieke vrijheden veroorloofd, hetgeen hem bij deze vergeven is. Hetzelfde geldt voor de foto, die even niet op de achtergrond gelet heeft. Waar het om gaat, is de kleur van het hout en de grond in de omgeving van het huis. Vergelijkt u deze foto eens met die van het model in foto 1.



Schaduwen en reliëf

Laat ik eens een open deur intrappen: buiten komt het licht van de zon. Dat is een simpele konstatering, die echter grote gevolgen heeft voor onze modelbaan. Want wanneer we een realistische verlichting nastreven, zullen we het zonlicht zo goed mogelijk moeten imiteren. Dat houdt b.v. in, dat ook op de baan of op een diorama het licht voornamelijk van één kant hoort te komen, zodat de schaduwen allemaal dezelfde kant op wijzen. Belangrijk is tevens, dat de voorwerpen op de baan maar één schaduw werpen, en niet meerdere in verschillende richtingen tegelijk.

Schaduwen bepalen mede de sfeer van een scene. Stelt u zich een Mexicaanse boer voor, die in zijn schommelstoel op de veranda voor zijn huis de siësta doorbrengt. De zon staat hoog aan de hemel en de schaduwen zijn kort, of zelfs afwezig. De hitte is daardoor bijna zichtbaar en onze Mexicaan is blij met het beetje schaduw, dat het afdakje hem biedt. Verplaats uw gedachten nu eens naar zo'n zelfde tafereeltje, maar nu ergens in een Hollandse polder in het voorjaar. Onwillekeurig zult u daarbij denken aan koel en vochtig gras en een fris briesje. De boer laat de lange koele schaduw van zijn appelboom voor wat die is, want hij geniet liever van de zon. Deze verschillen in sfeer kunt u weer met een experimentje verduidelijken.

Houdt u als enige lichtbron eerst eens een lamp recht boven een scene, en zie hoe hard de schaduwen nu zijn en hoe scherp omlijnd het reliëf is. U kunt b.v. de bakstenen in de muur van een huis duidelijk onderscheiden. Verplaats nu de lamp zodanig, dat hij de scene alleen van voren belicht. De afzonderlijke bakstenen vervagen nu tot één vlakke muur, omdat schaduwen of reliëf daarin nauwelijks nog zichtbaar zijn. Laat tenslotte de lamp van opzij schijnen en u heeft alweer een heel ander effect, ongeveer als dat van de ondergaande zon. Al deze drie manieren van belichten werken onnatuurlijk, omdat in werkelijkheid het zonlicht niet alleen maar van één kant komt. Er zijn talloze weerkaatsingen van het licht, zodat dit verstrooid wordt in alle richtingen. Dit verstrooide licht is echter zwakker dan het directe licht en het resultaat is een sfeerbepalend spel van licht en donker.

Het daglicht kan echter ook diffuus zijn, b.v. wanneer de zon door laaghangende bewolking schijnt. In deze sombere sfeer zijn er nauwelijks lichtere en donkere plekken te ontdekken, want de voorwerpen worden van alle kanten even sterk of zwak belicht.

Dit kan benaderd worden met het licht van een TL buis, een meter of hoger boven de scene. Nu begrijpt u ook waarom TL verlichting zo prettig is om onder te werken in de keuken of de werkplaats: u werkt nooit in uw eigen schaduw en de voorwer-



3. Ziehier het voorbeeld, dat Jan Hoffman inspireerde voor één van de vervallen gebouwtjes in het stadje op onze HO3 baan. In VAKWERK 28 gaan we het niet hebben over de manier waarop zoiets gebouwd kan worden, dat komt later nog. Eerst is de verlichting van de modelbaan aan de orde, die bepaalt of zo'n kunstwerkje volledig tot zijn recht kan komen, met de correcte kleuren en in de sfeer van het prototype. Foto: Bernhard Schijns

4. Hier werden de schaduwen ook vermeden, maar met opzet op de verkeerde manier. Het licht van de lampen komt alleen van voren, waardoor het geheel er 'vlak' uitziet. Veel van de werking van de details is verloren gegaan, omdat er nauwelijks reliëf aanwezig is. In de witte gevel zijn de afzonderlijke planken nauwelijks te onderscheiden.

pen worden gelijkmatig verlicht.

Kombineren

In foto- en TV studio's kent men het belang van goede verlichting. Voor het portret van een schone dame, zal de fotograaf b.v. sterk en gericht licht op het gezicht laten vallen, waarbij dit licht schuin van voren komt. De fraaie lijnen van het model zijn nu mooi scherp afgetekend, maar de schaduwen zijn veel te hard. Daarom vult hij die in met wat zwakker licht, dat vanuit de tegenovergestelde hoek komt. Tenslotte maakt hij zijn model a.h.w. los van de achtergrond en schept wat diepte, met een lamp achter het model. Let wel: dit is nog maar een vrij eenvoudige aanpak. In de praktijk zal de fo-



Vakwerk... ook voor aankomende specialisten



5. Nogmaals zo'n grapje met een enkel spotje, maar nu met het licht alleen van voren komend. Alweer weinig reliëf, maar bovendien treedt er hier kleurverandering op, doordat het te gerichte licht ook nog eens te fel of intens is. Het oranje is hier en daar bijna wit geworden, en zelfs het zwarte asfaltpapier. Zonde van zo'n model, nietwaar?

6. Ongeveer dezelfde scene als foto 4, maar hier komt het licht alleen van boven. Zo'n effect ontstaat b.v. door het licht van één enkel 12 V halogeen spotje, al is daarbij in werkelijkheid het licht wat roder getint dan op de foto. Het gevolg is duidelijk: veel meer reliëf, maar door het ontbreken van strooilicht is de helft nu nog maar zichtbaar.



tograaf meestal besluiten dat hij nog meer licht nodig heeft, b.v. het diffuse licht dat door een witte parapluie schijnt en het model recht van voren belicht, om het totale beeld nog wat zachter te maken. Het is de kunst van de fotograaf, om door dit combineren van lichtbronnen juist het effect te bereiken dat hij wil, en eigenlijk zoeken wij dus net zoiets voor onze modelbaan.

EN NU DE PRAKTIJK

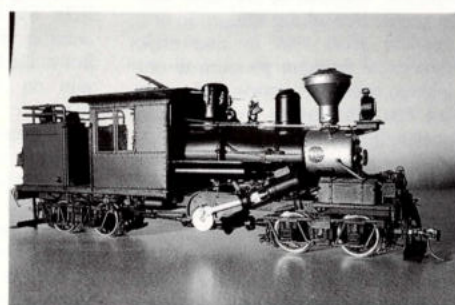
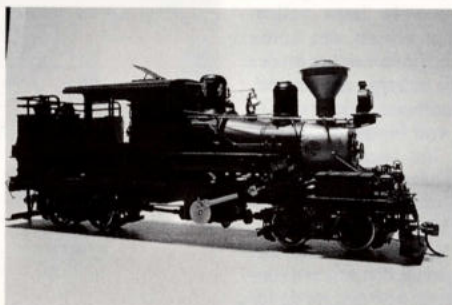
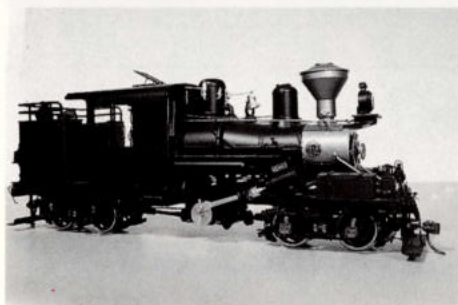
Wanneer wij met de bovenstaande kennis gewapend de verlichting van onze baan professioneel willen gaan aanpakken, stuiten we al snel op het eeuwige probleem van de modelspoor: we moeten met een compromis genoeg nemen. Stel b.v. dat u, net als de fotograaf, de verlichting wilt gaan verzorgen met verschillende lampen in verschillende hoeken. U zult daarvoor spots moeten gebruiken, die achter uw rug geplaatst zijn wanneer u voor de baan staat (zie de schets). Om te voorkomen dat u in het licht van de lampen staat, zult u ze zo hoog moeten plaatsen, dat ze over uw hoofd en schouders schijnen. De lichtbundels zullen nauwkeurig gericht moeten zijn voor een optimaal resultaat, en dat lukt alleen met speciale en dure lampen. Tenslotte brengt u vlak vóór de achtergrondplaat nog een TL buis aan voor het verkrijgen van wat diepte. Wat is nu uiteindelijk het resultaat van al deze inspanningen? U heeft slechts één plekje van de baan belicht en als u op deze manier verder wilt gaan, zult u nog heel wat lampen moeten ophangen. Daarbij zult u ongetwijfeld ook nog het probleem van de dubbele schaduwen ontmoeten. Laten we het eens anders aanpakken. Eén van de redenen waarom een diorama in een omkasting er zoveel beter uitziet, is juist die omkasting. Net als bij een etalage, wordt de aandacht gericht op de zaken die werkelijk belangrijk zijn en de lampen voor de verlichting blijven uit het zicht. Om dit effect bij een modelbaan te benaderen, hangen we boven de rand van de baan een (zwarte) frieslijst aan het plafond. Dat kan b.v. een lange

strook dun multiplex zijn, van 30-40 cm. Deze lijst hangt zodanig, dat we er juist onderdoor kunnen kijken wanneer we vlak voor de baan staan. De onderkant van de baan verbergen we met een (zwart) gordijn tot op de vloer. Achter de frieslijst hebben we nu een zee van ruimte voor allerlei spots en TL buizen, en de onvermijdelijke rommel onder de baan is eveneens uit het zicht. We gebruiken TL buizen voor de algemene diffuse verlichting, en platen ze daarvoor b.v. om de meter achter op de frieslijst. Voor de sfeer en het reliëf monteren we een rij spots, die allemaal dezelfde kant opschijnen en voilà: het is voor mekaar!

Helaas moet ik u nu teleurstellen, want deze manier van belichten geeft toch problemen. De spots schijnen nl. noodgedwongen voornamelijk van voren tegen het landschap, en daardoor gaat veel reliëf verloren. Het verplaatsen van de spots naar boven, op het plafond achter de frieslijst, geeft duidelijk een verbetering. Het licht komt dan meer van boven en het reliëf is beter zichtbaar. Onze HOn3 baan moest echter in zijn geheel transportabel blijven en het meeslepen van mijn plafond naar iedere tentoonstelling zag ik niet direkt zitten. Maar voor een permanente modelbaan kunt u deze oplossing zeker overwegen. Een ander probleem vormt het gloeilamplicht van de spots, waardoor in ons geval de rode kleur van de rotsen veel te sterk benadrukt werd. Inderdaad, ook ik had daar van tevoren geen rekening mee gehouden! De rode kleur heb ik getracht te verminderen door de lampen in de spots hier en daar te vervangen door blauwe gloeilampen, zoals die voor het verlichten van plantenbakken toegepast worden. Het resultaat was zichtbaar, maar niet echt overtuigend. Het effect van daglicht TL buizen was daarentegen zo overdreven sterk, dat het landschap een uitgesproken winterse aanblik kreeg en de koude rillingen over mijn rug liepen.

Een ware openbaring was voor mij het bezoek van de fotograaf, die de opnames kwam maken die u in het decembernummer van SJ heeft kunnen zien. Deze grapjas plaatste een-

7. Het gevolg van de belichting voor een model wordt nog eens extra aangegeven aan de hand van wat foto's van een lokomotief van het type Climax in O schaal (ALCO Models). De kleur speelt geen rol, want de loc is niet gewaterd en bijna geheel zwart. De loc is voornamelijk van rechts, van boven of van voren belicht: kunt u het aanwijzen?





soort treinen is van het begin af aan mijn bedoeling geweest. De interesse voor de modelspoorbaan dient er ook nog te zijn na afloop van de bouwkundige werkzaamheden. Mijn modelspoorbaan krijgt niet de gelegenheid om in de kelder in de versukkelling te geraken zoals dat bij sommige modelspoorwegkollega's helaas wel het geval is.

Sporenplan en railbouw

Het railmateriaal is van Roco en bestaat voor zo'n 90 % uit flex rails met overwegend slanke modelwissels. De nieuwzilver railstaven werden op een ballastbed van kurk gelegd en roestkleurig geverfd. Ze werden van ballast voorzien met behulp van verdunde witte lijm en fijn strooigoed in diverse kleuren, afhankelijk van het verloop van het traject. De bogen werden dusdanig gekozen dat een probleemloze bevestiging van de kortkoppelingen mogelijk is, zelfs bij de personenrijtuigen, waarbij ik de afstand nog met 1 à 2 mm heb ingekort, zodat de overgangsbalgen elkaar raken. Dit laatste levert een perfect uitziende trein op. Volgens het ontwerp moest er verkeer op twee niveau's mogelijk zijn met een enkelsporig schaduwstation, waarin twee complete treinen moesten kunnen worden opgesteld. Voor zover mogelijk werden de bogen "onzichtbaar" aangelegd, zodat de indruk vermeden wordt dat het een modelspeelbaan betreft. Op de voorgrond bevindt zich een paradetrajekt, waarop ook langere treinen goed tot hun recht kunnen komen.

Foto's

Bij diorama's is fotograferen beslist een stuk eenvoudiger. Men neemt het diorama onder de arm, of zet het in de auto. Bij goed weer

stelt men het buiten op in een passende omgeving. Een modelspoorbaan dient op zijn eigen plaats gefotografeerd te worden. De problemen zijn daarbij natuurlijk aanmerkelijk groter. De opnamen werden gemaakt met de geheel variabele grootbeeld camera met het formaat 6 x 7 cm. Als lichtbron diende een studio flitser.

Ik had natuurlijk liever een modelspoorbaan

gebouwd die groter van opzet was en vast kon blijven staan. Zelfs in een ruim huis gaat veelal niets zonder compromis. In ieder geval hoeven mijn lokomotief- en wagenmodellen niet altijd in de vitrine te staan maar kunnen ze af en toe eens een baantje trekken op mijn compacte modelspoorbaan.

Wolf Jacobi

15. Markt en stationsplein liggen in Altenberg dicht bij elkaar. Tijdens de lunchpauze is er vertier in het cafe.

16. Ondanks de hoeveelheid kolen lijkt de 94 geen moeite met deze trein te hebben. Vriendelijk beantwoordt de seinhuiswachter de groet van de machinist.

17. In de ruime bocht voor Altenberg, wordt het ballastbed verstevigd. Op de nabijgelegen boerderij wordt ook gewerkt. Foto's: W. Jacobi



WENTINK

GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING

ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26

Inkoop - Inruil

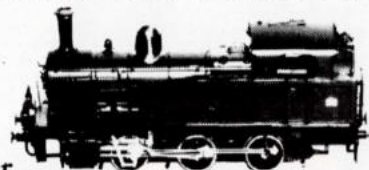
Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling
Informeer naar de openingstijden

APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70



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.

Modellbahnen bei

HOBBY SOMMER

Linz - Wien - Salzburg - Innsbruck

Versand: A-4021 Linz, Postfach 55

☎ 0732/276098 (Fax: 0732/283470)

Aktuelle Angebote und Kundenrundschriften gratis!
Postkarte genügt!

Altijd wel wat te vinden!

Speciaalzaak voor
modelltreinen, auto's en
toebehoren. Nieuw en gebruikt
Alle belangrijke merken
Inkoop - verkoop

't Snuffelhuis

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



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



VERKOOP
INKOOP
INRUIL
REPARATIE



FLEISCHMANN
FMZ
MÄRKLIN
DIGITAL
ARNOLD
DIGITAL

KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL ☎ 04459-1261

DE MARKER gespecialiseerd in

TRIX - EXPRESS

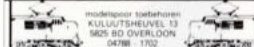
Catalogus inc. prijslijst & port f.11,75 Giro
424344 tnv C. Versteeg-v.d.Jagt Markers-
straat 4B NL 3083 NB Rotterdam
Tel. 010 4812537 Ook postverzending

Nieuw ! Nieuw ! Nieuw !

Vanaf heden kunt u uw telefonische bestellingen op ie-
der uur van de dag (en nacht !!), doorgeven. Een ant-
woordapparaat staat tot uw beschikking.

Andere nieuwheid: uw bestellingen per telefax.
Voor dit alles, slechts één nummer: 087-74 39 24.
Vanuit het buitenland: het internationale landnummer en
vervolgens: 3287-74 39 24.

-HENCKENS-



Treinen per postorder
Geen clupas en kortingskaarten maar
ECHTE HOGE kortingen voor IEDE-
REEN!!!
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
€ 10,50 op onze bankrekening 43.15.80.995 (AMRO Bank Vrijs) onder vermelding van HJ en
de info-map komt per omgaande bij U in de bus. Wij leveren U per postorder (bina) alle merken
en schalen van LGB tot Z met zeer interessante kortingen. Wij produceren, Arnt en lichtseinen
naar NS voorbeeld en andere maatschappijen, AKI en AHOB installaties, en daarnaast rolfend
materieel onder andere NS DE 6400, De NS Ultrason-meetwagens die NS Sproeiwagens en de
coltwagens. VRAAG BIJ ONS WAT U WENST, HET LOONT DE MOEITE!!!

**TREINENSPECIAALZAAK
INTERCITY**

HOOGSTRAAT 8, ROSENDAAL
01650 - 34295

STEAM-BOX

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

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



märklin
digital HO

FMZ FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist

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

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

hobby 2000
MARKLIN-ROCO

Quai de Gaule 9
B-4020 LIEGE/LUIK
☎ 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:

woe 13-18uur

vrij 13-21uur

of na telefonische afspraak

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 Brne, 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 verzamellijsten, 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 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

F. Campionlei 32
B 1800 VILVOORDE
Tel. 02-252 03 86

Op presentatie van deze advertentie krijgt U
beste prijzen in België op ALLE nieuwigheden
in de grote treinmerken. Spring nu binnen
met uw bestelling. Alle merken zijn bij ons ver-
krijgbaar en niet te vergeten: "First come first
served".

Zeg het ons als wij niet de beste prijzen heb-
ben want: "We will not knowingly be under-
sold".

Openingsuren maandag tot zaterdag: 10.30
u tot 12.30 u en 14.30 u tot 18.30 u. Woens-
dagmiddag gesloten.

P.S. vele oude stukken (buiten katalogus) en
merken verkrijgbaar. Bv. DACKER, RÖWA
e.v.a..

Wetenswaardigheden / fototips



Een nieuw uiterlijk voor de NMBS-stations

Op 4 december 1990 heeft de Koning Boudewijn Stichting een campagne gelanceerd die tot doel heeft de omgeving van de stations op te waarderen. De afkondiging van campagne "STATIONS-WEG" ging gepaard met de ondertekening van een verklaring waarin de doelstellingen nader worden omschreven: een beter op elkaar afstemmen van de verschillende soorten openbaar vervoer i.h.a. en de diverse spoorwegverbindingen in het bijzonder, zodat iedereen, in stad én dorp, zich probleemloos kan verplaatsen; het aanzien van openbare gelegenheden bevorderen.... vernieuwing van station en omgeving.... ontwikkeling van de verbindingen station-centrum van stad of gemeente.... volledige integratie van de gemeenten in het openbaar- vervoersbeleid. Deze verklaring is ondertekend door de ministeries van communicatie, ruimtelijke ordening, vervoer, openbare werken en door de ministeries van de drie gewesten. Ook is er in het kader van deze campagne een concours georganiseerd voor gemeenten die hun station weer die betekenis in hun centrum willen geven die het oorspronkelijk had.

Projecten dienaangaande moeten voor middernacht 31 mei 1991 bekend zijn. Er zullen middelen ter beschikking worden gesteld van de gemeenten die zich hebben ingeschreven, om "de deelneming te verzekeren van inwoners, zakenlui en gebruikers van openbaar vervoer". De uitverkoren projecten zullen beleidsmatig en financieel worden ondersteund door de nationale en gewestelijke autoriteiten die de verklaring ondertekend hebben.

Onder uitgebreide belangstelling werd op 7 december het concours afgekondigd en een boek gepresenteerd dat dezelfde titel heeft als de campagne van de Koning Boudewijn Stichting en het reglement van het concours bevat. Deze studiedag bevatte een buitengewoon interessant programma en niet minder dan tien sprekers voerden er het woord.

Uiteraard willen we u niet beroven van uw favoriete rubrieken in SPOORWEG JOURNAAL en we zullen derhalve volstaan met het geven van een samenvatting van hetgeen gezegd werd. De heren H. Verbruggen en J. Henrotay, resp. verbonden aan de Stichting Langzaam Verkeer en aan de Koning Boudewijn Stichting belichtten de problematiek rond de herwaardering van de toe-

Flémalle-Haute, juni 1989. Het stationsgebouw heeft een opknapbeurt gekregen. Het stationsplein is hernieuwd, schoon en verzorgd. Maar helaas werd het plein geheel aan parkeerplaatsen gewijd, terwijl wij van mening zijn dat een stationsplein een zeer levendige indruk moet geven. Dus, een niet te volgen voorbeeld. Foto: Sjef Traxi

gankelijkheid van het station.

L. Schillings, hoofdingenieur bij de NMBS en verantwoordelijk voor de infrastructuur m.b.t. "de ontvangst van de reizigers" presenteerde de visie van de spoorwegen daarop en gaf tevens een beschrijving van de doelstellingen van de werkgroep "STATIONS", welke in mei vorig jaar werd geïnstalleerd ten einde voorstellen te formuleren voor een opwaardering van de reizigersstations. Op het programma van deze werkgroep staat onder andere een bezoek aan alle 560 stations en het publiceren van criteria, maatgevende plattegronden en technische specificaties die tot realisering van de doelstellingen moeten leiden.

In het Belgische spoorplan "STAR 21" is hiervoor BF 9,5 miljard ingeruimd, uitgesmeerd over dertig jaar. De heer Schillings is eveneens voorzitter van de subcommissie van het historische- architectuurpatrimonium van de NMBS en heeft in die hoedanigheid de taak enerzijds te waken over historisch waardevolle gebouwen, maar ze anderzijds zoveel mogelijk aan de eisen van morgen aan te passen.

De heer H. Persoons, hoofdingenieur en architect, hield een korte inleiding over de rol van het spoorwegstation in de loop van de geschiedenis en vertoonde vervolgens beelden van enige projecten die onlangs gereedkwamen in met name het noorden van België. Tot slot memoreerde hij nog enige projecten die op stapel staan: de overkapping van het station van Leuven en een tunnel voor de TGV onder het station van Antwerpen.

Aan het eind van de ochtend kwam de heer E. Tricaud aan het woord. Hij is als hoofdingenieur verbonden aan de afdeling Gebouwen van de directie Uitrusting van de NMBS en hij sprak over de principes die ten grondslag liggen aan de herinrichting van bestaande stations en aan de te kiezen architectuur voor nieuwe stations. Met kennelijk genoegen commentarieerde de heer Tricaud de beelden van stations aan de nieuwe TGV-Atlantique lijn. Hierin zijn structuren van metaal en textiel verwerkt die naar de zeilen van schepen verwijzen; het gebruik van metalen verwijst naar scheepsconstructies etc..

De heer M.K. Heini, adjunct-directeur van de directie Gebouwen van de Zwitserse Spoorwegen, liet 's middags zijn licht schijnen over de methode die in Zwitserland wordt gehanteerd bij de renovatie van stations en omgeving. Het is een complex en relatief langzaam verlopend proces met veel belanghebbende partijen: spoorwegen, PTT, vertegenwoordigers van de transportsector, kanton, stad en privésector. Over de projecten wordt uiteraard gepubliceerd en in het openbaar gedebatteerd door gebruikers, omwonenden en persiegroepen. Het kan zelfs voorkomen dat de bevolking middels een referendum wordt geraadpleegd.

De heer Heini gaf als voorbeeld het station van Luzern dat op 5 februari 1971 door brand werd verwoest. Dit kolossale karwei, waarbij alles volledig nieuw werd gebouwd, komt juist deze maand gereed, twintig jaar na de catastrofe. Station en omgeving hebben nu opnieuw vorm gekregen, volledig in harmonie met bovengenoemde factoren.

Vervolgens kwamen aan het woord de heren J.C. Vogelij, directeur van het bureau voor stedelijke ontwikkeling Zandvoort Ordening en Advies en L. Van der Hoeven, chef van de afdeling planning van de NS. Zij hielden een betoog over de ontwikkelingen in Nederland in de afgelopen twee

Flémalle-Haute, de vroegere watertoren. Maart 1984. Foto: Sjef Traxi



decennia. Ook in Nederland worden zoveel mogelijk mensen en instanties betrokken bij de renovatie van stations en hun directe omgeving. Op deze manier hoopt men het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren en zo een einde te maken aan de verstopping van de binnensteden door auto's. Het is de politiek van de NS om zelf de plaatsen voor nieuwe stations uit te zoeken en vervolgens de overheden te laten werken aan het aantrekken van vervoersbehoevende bedrijven en instanties die zich in de buurt van het nieuwe station kunnen vestigen. Het slotwoord was voor de heer J.L. Dehaene, vice-premier en minister van verkeer. Hij kondigde o.a. een wijziging aan in de investeringspolitiek voor de infrastructuur. De afgelopen 15 jaar heeft het zwaartepunt gelegen bij electrificatie en aanschaf van rollend materieel, maar dat wordt nu verlegd naar de dienstverlening aan de reiziger. Dat was uiteraard koren op de molen van de heer Schillings en stemde tot vreugde. Dat laatste was overigens niet het gevolg van een andere aankondiging van de minister, nl. dat er een samenwerkingsverband tot stand zou worden gebracht tussen de publieke- en privésector, waardoor NMBS terreinen die niet langer noodzakelijk zijn voor de exploitatie kunnen worden verkocht. Want wanneer men weet op welke wijze in België staatseigendommen worden verkocht, wanneer men ziet hoeveel goederenloodsen ook in het jongste verleden weer gesloten zijn, wanneer men, tenslotte, vaststelt dat in de bestemmingsplannen terreinen "voor spoorweginstallaties bestemd", ook andere bestemmingen kunnen krijgen, dan houdt je je hart vast.

De komende jaren zouden we dus wel eens getuige kunnen zijn van een metamorfose van onze favoriete stations en hun omgeving. Gevreesd moet worden dat daarbij enkele onlangs gerealiseerde projecten wel eens school zouden kunnen gaan maken. Zo kon men bijvoorbeeld nog in 1985 een kleine watertoren van de "Nord Belge" aanschouwen vlakbij het station van Flémalle- Haute. Vier jaar later waren station en directe omgeving volledig gerenoveerd. Het stationsgebouw had een opknappend gekregen, zonder dat daarbij overigens afbreuk was gedaan aan het "Nord Belge"- karakter. Verder waren er parkeerplaatsen gekomen, telefoonsellen, was er in aanplant voorzien en in een stadspatengrond. Alles tip top. Ook de strook grond tussen de parkeerplaats van het nieuwe RTT gebouw en het station was in parkeerplaatsen veranderd. Prima werk, zou je zeggen, maar.....die mooie, kleine watertoren, het laatste exemplaar van het type dat vroeger in het Luikse gangbaar was, die mooie, kleine watertoren was compleet verdwenen t.b.v. twee (!) parkeerplaatsen.

Heel jammer, want dat bouwwerk was het interessantste en bekoorlijkste van het hele terrein had het vernieuwde station van Flémalle- Haute alleen maar extra historisch en symbolisch cachet kunnen geven.

Laten we met zijn allen voorkomen dat het Flémalle-Haute-scenario zich in de toekomst gaat herhalen. Iedereen kan zich nu actief inzetten voor het behoud van ons historisch spoorpatrimonium. In dat kader zal 15 januari 1991 om meer dan één reden een historische datum worden want dat was ook de dag waarop de NMBS en diverse spoorwegverenigingen besloten te gaan samenwerken. Deze samenwerking werd vurig gewenst door de NMBS, hier bij monde van zijn adjunct-directeur de heer Page en heeft gestalte gekregen in bovengenoemde Commissie voor het Historisch Spoorpatrimonium, die eind 1989 werd opgericht. De taak van deze nieuwe NMBS-instantie bestaat uit "het vaststellen van een algemene gedragslijn in zake deze materie, het onderzoeken van vragen en problemen dienaangaande en het aandragen van adequate oplossingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten".

Wij kunnen ons nuttig maken door onze stem te verheffen ten einde te vermijden dat de NMBS



Bijgaand foto toont ons de koninklijke trein. Het begeleidingsrijtuig, type K (rijtuig achter de locomotief) werd in oktober 1990 uit de dienst genomen. Bovengenoemd rijtuig werd in 1958 gebouwd bij Beijnes in Haarlem als AB 7376 uit de serie AB 7351-7380. In 1969 werd het vernummers als 51 8438-40182. Het bleef in de reizigersdienst tot juni 1984 als 51 8438-37082. Deze laatste vernummers vond plaats in 1982 nadat het rijtuig zijn taak als slaaprijtuig had volbracht en omgebouwd werd tot zitrijtuig. Na terugtrekking uit de normale dienst werd het aan de koninklijke trein toegevoegd.

14-06-1988: Eloc 1634 vertrekt vanuit Den Haag naar Lelystad voor de opening van de Flevospoorlijn.
Foto: H. Peters

nog meer waardevolle gebouwen, terreinen en rollend materieel etc. of onvervangbare archieven vernietigt of andere bijzondere getuigen van een verleden dat nooit meer terugkeert, naar de andere wereld helpt.

U kunt dit doen door de redactie van SPOORWEG JOURNAAL te schrijven. Stuur ons een met redenen omkleed advies m.b.t. zaken die volgens u de volledige aandacht van de diverse subcommissies verdienen. Deze commissies zullen alle door u ingezonden stukken onder ogen krijgen. Verheft u uw stem niet en/of klimt u niet in de pen, dan weet u nu al wat u snel op de gevoelige plaat moet vastleggen wanneer u uw favoriete maandblad uitheeft. Er verkeren bij de NMBS nog heel wat meesterwerken in groot gevaar!

Sjef Traxi

Clubjournaal

OPEN - DAG Railclub "Utrecht"

13 april 1991: RAILCLUB "UTRECHT" organiseert een Open dag in wijkcentrum "DE EEN-DENKOOI", Boomstede 205 te Maarssen Broek. De toegang is GRATIS. De zaal is open van 11.00 tot 16.00 uur. Inlichtingen bij het secretariaat: RAILCLUB "UTRECHT", Dr. Schaepmanstraat 8, NL 3438 AW NIEUWEGEIN. Tel.: 03402 - 42069.

Modelspoorruilbeurs in Helmond

De MODELSPORCLUB OOST BRABANT organiseert op zaterdag 4 maart 1991 een modelspoorruilbeurs in het T.O.V. gebouw, Azalealaan 40 te Helmond. De weg naar het T.O.V. gebouw wordt in Helmond met pijlen aangegeven. De

ruilbeurs is geopend van 10.00 uur tot 15.00 uur. Toegang: volwassenen Fl 3,50/ kinderen (onder geleide) Fl 0,50/ leden van de MODELSPORCLUB OOST BRABANT gratis. Nadere inlichtingen: G.J. Giepmans, Thorbeckestraat 48, NL 5707 JK HELMOND. Tel. 04920 - 23049.

Open dag modelspoorvereniging "DE BAANBREKERS"

Modelspoorvereniging "DE BAANBREKERS" houdt op zaterdag 16 maart 1991 in de zaal van CAFETARIA "DE KOMBUIS", Boulevard 38 te BRESKENS in ZEELAND een OPEN DAG en RUILBEURS. De zaal is open van 10.00 tot 16.00 uur. De module baan is opgebouwd volgens het FREMO duul systeem. U bent allen van harte welkom en de ENTREE is GRATIS. Inlichtingen: W. Waleboer (Nederland), tel.: 01172 - 2554.

La Louvière - Bouvy: speelgoedbeurs

Het tijdschrift "La bonne Affaire", de club Solido en de "Club Ferroviaire du Centre" organiseren op 17 maart 1991 een grote beurs met oud en modern speelgoed; 250 meter tafel met veel miniatuurauto's en -treinen. Deze beurs zal worden gehouden in "salle omnisport" te la Louvière - Bouvy.

Tentoonstelling te Waver

Evenals verleden jaar zal er ook dit jaar in het kader van de tentoonstelling van de "Aéroclub de Wavre" op 24 en 25 februari 1991 in de zalen van het "Hôtel de ville" eveneens een tentoonstelling van spoorwagemateriaal op schaal worden gehouden.



Locomotief 7742 met de Hoogoventrein aan de haak verlaat het station van Heerhugowaard en passeert zojuist de overloopwissels om op het juiste spoor richting Alkmaar te komen. Foto: H. Peters

MTD - Modelbouw- en treinenclub Deurne

Modelbouwtenoonstelling 1-2-3 maart 1991 in zaal "Centrum Zurenborg", Dageraadplaats 4 te Antwerpen. Openingstijden: vrijdag: 17 u - 21 u, zaterdag: 10 u - 20 u, zondag: 10 u - 20 u. Entree: BF 60,-. Voor verdere inlichtingen kunt u zich wenden tot: M.T.D. Modelbouw- en Treinenclub Deurne, "Kasteel Bisschoppenhof", Suzanne Spanhovenstraat z/n, 2100 Deurne - Antwerpen.

Persbericht Stoom '91

In het weekeinde van 5 en 6 oktober 1991 organiseert de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (N.V.B.S.) het evenement STOOM '91. Deze manifestatie, met meer dan 20 stoomlocomotieven uit binnen- en buitenland, wordt in Amsterdam georganiseerd en is de afsluiting van de 60-jarige jubileumviering van deze Nederlandse vereniging. Voor STOOM '91 heeft de N.V.B.S. contacten gelegd met Nederlandse museumrailbedrijven, het Nederlands Spoorwegmuseum en musea en museumspoorlijnen in België, Groot-Brittannië en Duitsland. Op zaterdag 5 oktober 1991 paraderen de stoomlocomotieven een aantal malen in een grote optocht door het Westelijk Havengebied (basisweg) in Amsterdam. Op zondag 6 oktober 1991 wordt voor het publiek een pendeldienst met twee stoomtreinen gereden tussen het Westelijk Havengebied en het voormalige rangeeremplacement Watergraafsmere, waarbij steeds andere locomotieven deze treinen zullen trekken. Opstap-punt is het station Amsterdam Centraal. De N.V.B.S. werd opgericht op 28 februari 1931 en is na 1945 uitgegroeid tot een instituut, waarbij meer dan 6.000 geïnteresseerden zich hebben aangesloten. De vereniging bezit een omvangrijke bibliotheek en geeft naast het maandblad "OP DE

RAILS" ook boeken uit en organiseert excursies en lezingen. Deze elementen zijn ook in de opzet van de jubileumviering terug te vinden.

De eerste activiteit, het congres "Rail 2006" wordt op 13 april 1991 in het congrescentrum in Den Haag gehouden. Hier geven vooraanstaande sprekers uit de wereld van het (rail)-vervoer hun visie op de ontwikkelingen van deze branche in de komende vijftien jaar. Op het symposium wordt tevens het N.V.B.S.-jubileumboek gepresenteerd. Op de manifestatie TRAM '91, zondag 5 mei 1991 in Amsterdam, staat de tram in het middelpunt van de belangstelling. Verder zal de N.V.B.S. excursies organiseren, met historisch diesel en elektrisch N.S.-materieel. STOOM '91 besluit het N.V.B.S.-jubileum. STOOM '91 is ook voor niet-leden toegankelijk.

Voor meer informatie: F. van der Gragt (Tweede voorzitter N.V.B.S.), N.V.B.S., Postbus 90096, NL 1006 BB AMSTERDAM. Telefoon: 02963 - 3369 of Nieweg J. (mede-organisator STOOM '91), Postbus 537, NL 1620 AK HOORN. Telefoon 02290 - 11010, fax. 02290 - 18700.

125 jaar spoorverbinding tussen Alkmaar en Den Helder

In het weekeinde van 15/16 december 1990 werd het feit herdacht dat in 1865 de spoorlijn van Alkmaar naar Den Helder werd geopend. Om de festiviteiten luister bij te zetten werd ook SHM-locomotief "Bello" uit Hoorn naar Alkmaar overgebracht. Op zaterdag reed de 7742 een paar slagen Den Helder-Schagen en op zondag verzorgde zij vier retourritten tussen Heerhugowaard en Alkmaar. Juist in Alkmaar voelde "Bello" zich bijzonder thuis, tot 1955 immers heeft zij gependeld tussen de kaasstad en Bergen aan Zee. Buiten de stoomritten met de 7742 bestonden de

festiviteiten uit een materieelshow van NS op het eerste en tweede perron van station Alkmaar; ook kon het seinhuis bezocht worden.

Jammer was het dat het tentoongestelde materieel, waaronder ook de 1501 van de B.S.S.O., zodanig was neergezet dat fotograferen niet of nauwelijks mogelijk was. Het ware beter geweest als het opstelrein bij het seinhuis gebruikt was voor dit evenement. Het materieel dat in het weekeinde in Alkmaar overstaat had dan dicht tegen elkaar langs de niet gebruikte perronsporen opgeborgen kunnen worden, terwijl het materieel dat voor bezoekers toegankelijk was dan veel beter tot zijn recht was gekomen en bovendien de fotografen ook nog aan hun trekken gekomen zouden zijn. Het is voor organisatoren van dergelijke materieelshows aan te raden eens in het buitenland te gaan kijken hoe dergelijke evenementen georganiseerd moeten worden.

H. Peters

Minimarkt

Te koop

HO-baan 2,40 m x 1,50 m - demonteerbaar - automatisch verkeer van 6 treinen. Tel.: na 18 uur, 03 - 7766337/Nys Roger.

Gezocht

Ik zoek kopieën uit het Luxemburgse spoorboekje binnenland van de zomeruitgave van de jaren 1982, '84, '85, '87 en '88. Het gaat dan om trein 1139/1138, in 1982 199/198. De zomertoeristentrein van Zandvoort, Maastricht naar Luxemburg en terug. Reacties naar: Paul Sminia, Wayenburgh 2, NL 1901 GC CASTRICUM. tel.: 02518 - 57183 (di, wo, vr. na 19 uur).



November en december 1990 reed er een groot aantal treinen geladen met militair materieel van Duitsland naar Antwerpen. Aanvankelijk was 't de bedoeling dat dit materieel naar de U.S.A. terug zou keren, maar gezien de, inmiddels in een oorlog ontaarde, problemen in de Perzische Golf werd dat gebied de gewijzigde bestemming. Hier één van deze treinen op het viaduct van Voeren op 7 december 1990. Foto: Michel Hanssens

Electrische locomotief 1010 officieel in bruikleen gegeven aan het Nederlands Spoorweg Museum

Op zaterdag 15 december 1990 bereikte de STIBANS, de Stichting tot Behoud van Af te voeren NS-materieel, een belangrijke mijlpaal in haar tienjarig bestaan. Op genoemde datum werd namelijk door NSM-directeur van Vlijmen en Stibans-voorzitter 't Hart de officiële bruikleenovereenkomst van eloc 1010 ondertekend.

De locomotief, die overigens al sinds mei vorig jaar in het voormalige Maliebaanstation vertoeft, werd na de ondertekening door een locomotor naar haar definitieve plaats in het museum geduwd waarna de nummerplaten erop werden geschroefd. De eerste echte Nederlandse electrische locomotief staat tussen de 3737, de laatste stoomloc die in dienst was, en de 1122, ex 1125, die de eerste grote serie NS electrische locomotieven vertegenwoordigt.

Hoewel het beleid van het NSM er, helaas, op gericht is om alleen exemplaren van grote series treinstellen of locomotieven op te nemen is voor de 1010 gelukkig een uitzondering gemaakt daar zij een educatieve rol gaat vervullen.

De cabines zullen voor bezoekers toegankelijk zijn voor een uitleg van de werking en de bediening van een electrische locomotief. Wel zal alle apparatuur afgedekt worden met plexiglas om beschadiging of ontvreemding te voorkomen.

Op dezelfde zaterdag kreeg de Stibans in het NSM de beschikking over een eigen werkkeet van waaruit het onderhoud plaats zal gaan vinden van Stibans-eigendommen die in het NSM te zien

zijn. Op dit moment staat ook Pec 902 er en volgend jaar zal daar het HSM-bagagerijtuig nog bijkomen.

De redactie van Spoorweg Journaal wil de Stibans van harte feliciteren met het bereiken van deze mijlpaal en haar bovendien voor de toekomst veel succes toewensen met het vergaren en restaureren van spoorse zaken die, om reden van plaatsgebrek, niet in het NSM opgesteld kunnen worden. Dat ondergetekende hierbij in het bijzonder aan de 252 van mat.'36 denkt zal duidelijk zijn.

Ook een felicitatie aan het NSM is op zijn plaats omdat het voor de 1010, een loctype dat vele hobbyïsten bijzonder aanspreekt, uiteindelijk toch een waardige plaats en bestemming heeft kunnen vin-

den binnen haar poorten. De redactie van Spoorweg Journaal hoopt van ganser harte dat deze vorm van samenwerking tussen het NSM en de Stibans in de toekomst nog menigmaal tot een dergelijke aangename verrassing zal leiden.

Harrie Peters

SJ dommigheden

Spoorweg Journaal 46, blz. 19 foto 23: deze opname werd niet zoals vermeld gemaakt in Maldegem maar in Waregem.



Loc 1010 wordt door locomotor 298 naar haar definitieve plaats in het Spoorweg Museum geduwd. Eindelijk staat zij daar waar zij thuishoort, 15-12-1990. Foto: H. Peters

