

SPECIAAL:
de MÄRKLIN
rubriek

FL 11
BF 200

Spoorweg JOURNAAL

48

maart 1991
Maandblad

Herbesthal

Hèt tijdschrift voor spoorliefhebbers



**Type 5 en 35 van de NMBS / De TEE dieseltreinstellen van
de NS/SBB / Vennbahn deel 6 / Vakwerk / NS aktueel**

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

SPRL J. DUPUIS TEL. 010/612387

RUE DE SART, 67 / B 1490 COURT-ST-ETIENNE

Importeur van

- **KLEINMODELLBAHN**, de befaamde Oostenrijkse fabrikant met een uitgebreid Belgisch programma
- **HOLLAND SCALE**, voor Benelux-architectuur
- **SCHNEIDER**, voor verlichting en seingeving op uw modelbaan
- **LAGGIES**, voor het spiraalsgewijs overbruggen van niveauverschillen op uw modelbaan
- **AKU**, voor Zwitsers spoorwegmaterieel op schaal; superieure kwaliteitsproducten in beperkte oplaat

En het is met groot genoegen dat wij u nu kunnen meedelen dat wij voortaan ook **BEMO** vertegenwoordigen, de firma die o.a. in **HOM** materieel en toebehoren van de Rhätische Bahn reproduceert, het neusje van de zalm voor modelspoorders.

Inhoud

Langs de lijn: Amsterdam - Utrecht	4
De zwarte schapen van de N.M.B.S.: de types 5 en 35	9
Knooppunt-knelpunt-Boxtel	14
De bewogen geschiedenis van de "Vennbahn" - deel 6	16
Tips en trucs: Wagon voor 't vervoer van schroot	22
Tips en trucs: Een boom met een metalen kruin	27
Vakwerk: Realistische sporenplannen (2):	
The skagit bay & cedar mountain railroad compagny	28
MÄRKLIN-kroniek: De TEE dieseltreinstellen van de NS/SBB	32
Tips en trucs: Het riool is verstopt	37
Nieuwsjournaal	38
Het station van Holland Scale '87	42
Wetenswaardigheden	45

Waarde lezers,

Het is met een geprangd gemoed dat ik me tot u wend, want de meesten onder u zullen een chaotisch nummer 47 ontvangen hebben. Twee katernen van vier dubbele pagina's elk werden in omgekeerde volgorde in het tijdschrift opgenomen. Een ramp van de eerste orde uiteraard. Uit overleg met de drukker bleek dat herstel van deze vergissing een vertraging in de verschijning van Spoorweg Journaal van zeker twee weken op zou leveren. Ik heb toen maar besloten nummer 47 uit te laten komen met een groot deel van de pagina's in verkeerde volgorde, een beslissing die werd vergemakkelijkt door het aanbod van de drukker om aan ons jubileumnummer 49 gratis vier pagina's toe te voegen. Voorts biedt hij u hierbij zijn verontschuldiging aan. Er was sprake geweest van een ongelukkig misverstand. Wij hebben altijd erg prettig samengewerkt met Ets. J. Chauveheid en weigerden dan ook op zoek te gaan naar een zondebok. Een kwestie van domme pech of, zoals een onzer lezers het

door de telefoon uitdrukte: "Ge hebt aardig in de pot zitten grabbelen manneke, toen ge nummer 47 ineem nagelde". Goed, wat moet u nu doen om de pagina's op de juiste volgorde te krijgen:

- open Spoorweg Journaal halverwege.
- verwijder de nietjes zo dat u ze straks weer kunt gebruiken.
- haal het eerste katern van vier dubbele pagina's eruit en vervolgens ook het tweede. Leg ze apart.
- leg nu het eerste katern op de plaats waar het tweede lag en vice versa, bevestig de nietjes en klaar is Kees.

Tot slot wil ik alle lezers bedanken die met toegeeflijkheid en sympathie op deze catastrofe hebben gereageerd. Met name de "jonge moeders" van de redactie heeft u daar een groot plezier mee gedaan. Van de duizenden abonnees was er uiteindelijk maar één die uit zijn slof schoot en meende ons met verwijten te moeten overladen.

Met dank en excuses,
uw HK

Foto voorpagina: 8455 passeert in Antwerpen voorbij aan Het Steen. "Lange Wapper" staat er met de handen in de zij, verbaasd van te kijken. Foto: Carlo Hertogs

Poster: Bijna is het weer mogelijk om gelijkaardige opnamen te verwezenlijken. Op 2 mei 1988 stoven 646 + 659 + 746 als IR f: Turnhout - Poperinge achter dit raapzaadveld voorbij. Foto: Carlo Hertogs

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

Tel en Fax .087-74.39.24

Vanuit NL: 09-32-87-743924
48/1991

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 Faway, Georgy Lejeune, Gerrit Nieuwenhuis, Ger Moes, Ronald Koppen, Christian Vanheck, John Schmeitz, F.J. Janssen, Richard de Leeuw, Jean René Lejeune, Jan Willem Koene, Harrie Peters, René van Tussenbroek
Secretariaat: Jolande Brisbois-Bastings, Nicole Nizet-Lanneau

Ons adres in Nederland:

Postbus 79, 2700 AB, Zoetermeer

Abonnementen en advertenties: uitsluitend rechtstreeks bij de uitgever.
Advertenties kunnen worden geweigerd.

Distributie België: S.A. Tondeur Diffusion, Brussel.

Distributie Nederland: Betapress, Gilze

Distributie speciaalzaken Nederland:
ZETA, Ammerzoden

Tekstverwerking: S.A. Editions H.K.
Fotocompositie: Editions H.K.
Druk: Chauveheid Stavelot België.

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

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



1. Deze foto toont ons de buurlandtrein Amsterdam-Keulen v.v. Foto: M.L. Vocke

Langs de lijn: Amsterdam - Utrecht

Inleiding algemeen

Dit artikel is het eerste van een reeks met actuele informatie over een bepaald NS-traject. Het laat zien dat er momenteel bij de Nederlandse Spoorwegen nog steeds "voor elck wat wils" te vinden is en kan zowel voor de "treinspotter" als voor de

fotograaf en de modelbouwer als inspiratiebron dienen. Dit artikel is geen omloopverhaal, details over de materieelomloop zult u dan ook niet vinden. Het is veel meer een globaal overzicht van wat er zoal op bepaalde NS-baanvakken te zien is aan treinsoorten en -samenstellingen. Uiteraard worden enkele interessante aspecten belicht. Dit

artikel is ook bedoeld voor modelbouwers die zowel voor wat betreft de "langs-de-lijn" scenery als interessante treinsamenstellingen inspiratie kunnen opdoen. Voor de duidelijkheid wordt de treindienst meestal in één richting beschreven, maar het beschrevene geldt uiteraard ook voor de tegenrichting. Als uitgangspunt wordt in deze artikelenreeks de standaard situatie op een normale werkdag (maandag - vrijdag) genomen.

De binnenlandse treindienst (1)

Dienstregeling

Tussen Amsterdam en Utrecht rijden maar liefst vier Intercitytreinen per uur (per richting). Twee hiervan betreffen de treinen Zandvoort- Amsterdam-Eindhoven-Limburg, om en om doorrijdend naar Maastricht en Heerlen. De twee andere Intercity's kiezen na Utrecht CS voor de richting Arnhem. Na Arnhem rijden zij op hun beurt om en om door naar Nijmegen of naar Keulen via de grensovergang Emmerich. De Intercitydienst wordt nog aangevuld met twee stoptreinen per uur Amsterdam CS - Utrecht CS, terwijl de één keer per uur rijdende stoptrein Amsterdam-Gouda-Rot-



2. Momenteel rijden er drie Eutocity-treinen per dag van Amsterdam via de grensovergang Emmerich richting Duitsland. Met ingang van de nieuwe dienstregeling in juni 1991 wordt dit aantal fors uitgebreid. De samenstelling is meestal zeer interessant, zoals hier de EC 26 München HBF-Amsterdam CS. Loenersloot, juli 1990. Foto: M.L. Vocke



3. NS 1312 (of 1302) is met de D 223 "Holland-Wien" Express zojuist uit Amsterdam CS vertrokken en rijdt bij Abcoude door een typisch Hollands landschap, 12-07-1990. Foto: M.L. Vocke

4. Een combinatie MAT '54 verzorgt de IC verbinding Nijmegen - Amsterdam C.S., 30-11-1990. Foto: Marijn Vocke





5. Via de grensovergang Emmerich rijden enkele zeer bont samengestelde internationale D-treinen, met rijkstijgen van DB, SBB, ÖBB en FS in diverse kleurstellingen. Tezamen met een gele NS-locomotief levert dit vaak een kleurrijk plaatje op, Nieuwersluis. Foto: M.L. Vocke

terdam tot Breukelen van dit baanvak gebruik maakt.

Materieel

De Intercitydienst Zandvoort-Limburg wordt gereden met getrokken materieel. De rijkstijgen bestaan vrijwel altijd uit een set NS- Intercityrijtuig (ICR), aangevuld met één of meer rijkstijgen plan W. Volgens de locomotiefomloop nemen de locomotieven van de serie 1600 twee-derde deel van de gehele Zandvoort-Limburg treindienst voor hun rekening, terwijl het resterende deel voor de serie 1200 gepland staat. In de praktijk worden echter ook 1100-en en 1300-en ingezet, zodat hier dagelijks een afwisselend beeld ontstaat doordat alle NS E-loc series hier te zien zijn. Ook de Intercitydienst richting Arnhem biedt een gevarieerd beeld. Voor de buurlanddienst Amsterdam-Keulen geldt dit niet zozeer; deze bestaat vrijwel meestal uit een locomotiefserie 1600 en

een set DB-rijtuig in de beige-turkooise kleur. Vanaf de zomerdienst 1991 worden alle buurlandtreinen Amsterdam-Keulen opgeheven en vervangen door Eurocitytreinen die in een twee-uursritme tussen Amsterdam en Keulen zullen gaan rijden. De Intercitydienst op Nijmegen biedt een zeer gevarieerd beeld, met zowel treinstellen als getrokken treinen. Het merendeel van de treinen bestaat uit treinstellen materieel '54 (de Hondkoppert), daarnaast worden ook wel treinstellen mat'64 (plan T en V) en het nieuwe Intercitymaterieel (ICM) ingezet. Vooral gedurende de spitsuren zijn er in de dienst Amsterdam-Nijmegen ook getrokken treinen te zien; evenals de dienst op Emmerich voornamelijk locomotieven serie 1600 als trekkracht, terwijl als rijkstijgen zowel NS-ICR als DB rijkstijgen fungeren. Daarnaast wordt ook één treinenpaar met het dubbeldekkersmaterieel (DDM) gereden. De stoptreindienst Amsterdam CS - Utrecht CS wordt geheel met

treinstellen plan V gereden, terwijl de dienst Amsterdam-Rotterdam zowel met plan V treinstellen als met sprinter (drie-rijtuig) treinstellen wordt uitgevoerd.

Goederendienst

Overdag vindt er op het baanvak Amsterdam - Utrecht vrijwel geen goederenvervoer plaats. Op dit zeer intensief bereiden baanvak is er overdag ook nauwelijks ruimte om met goederentreinen te kunnen rijden. De overdag rijdende goederentreinen in de relatie Amsterdam - Utrecht en verder rijden normaal dan ook via Hilversum, waar nog wel ruimte in de dienstregeling is. De weinige goederentreinen die overdag wel gebruik maken van het baanvak Amsterdam - Utrecht zijn de (snelrijdende) posttreinen, en een enkele goederentrein Amsterdam - Rotterdam, welke vanaf Breukelen gebruik maakt van de "binnendoorsteek" richting Woerden.

De internationale treindienst

De basis van de internationale treindienst wordt gevormd door de treindienst Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Keulen, welke in principe elk uur rijdt. Daarnaast rijden er nog enkele D- en Eurocitytreinen die een bestemming hebben verder dan Keulen, zoals München, Innsbruck, Wenen, Chur en Milaan. In de richting Maastricht rijden alleen gedurende de zomerdienst van juni tot en met september internationale treinen; het betreft hier een trein paar Amsterdam-Bazel (dagelijks) en een treinpaar Amsterdam-Luxemburg (alleen op zaterdag). De buurlanddienst Amsterdam-Keulen wordt geheel met (beige-turkooise) DB- rijkstijgen gereden. Op het NS-traject Emmerich-Amsterdam worden vrijwel uitsluitend NS-locomotieven serie 1600 ingezet. De D-treinen en de Eurocity-treinen bieden daarentegen een zeer gevarieerd beeld. In de D-treinen komen, afhankelijk van de eindbestemmingen, rijkstijgen van de Duitse (DB), Zwit-



6. De enige internationale D-trein via Maastricht is wat betreft zijn samenstelling een zeer bijzondere. Het is de enige D-trein die in Nederland een rijkstijg van de C.F.L. meevoert, daarnaast zijn ook de SNCF en de SBB vast van de partij. De NS 1222 nadert met D 496 Bazel - Amsterdam ter hoogte van Abcoude zijn eindbestemming, 6 juli 1989. Foto: M.L. Vocke



7. Overdag bestaat het goederenvervoer hoofdzakelijk uit posttreinen. Foto: Marijn Vocke

serse (SBB), Oostenrijkse (ÖBB) en Italiaanse spoorwegen (FS) vaak in verschillende uitvoeringen en kleurstellingen voor, soms in één trein! Als trekkraft kunnen voor D- en EC-treinen alle vier (1100, 1200, 1300 en 1600) series E-locs gezien worden. De Eurocitytreinen bestaan weliswaar uitsluitend uit DB-rijtuigen, maar kunnen in tegenstelling tot de buurlandtreinen een gevarieerde samenstelling hebben. De DB IC/EC-rijtuigen kunnen momenteel in drie kleurvarianten opdoemen: crème-rood voor de eerste klasse, crème-blauw voor de tweede klasse rijtuigen en

de nieuwe grijs/roze IC/EC kleurstellingen van de DB. Tezamen met een geel-grijze NS locomotief vormt dit een zeer bont geheel. In de per 2 juni 1991 ingaande nieuwe dienstregeling zullen alle buurlandtreinen worden vervangen door snellere Eurocity-treinen.

De alleen op zaterdagrijdende treinen Amsterdam-Luxemburg bestaan geheel uit NS-IC rijtuigen en zijn op het NS-traject dan ook nauwelijks van een gewone "Limburgse" IC te onderscheiden. De in de zomer dagelijks rijdende trein Amsterdam-Basel maakt het wat bonter. In de

meestal slechts uit vier rijtuigen bestaande trein zijn vier spoorwegmaatschappijen vertegenwoordigd; achter de NS-locomotief hangen rijtuigen van de Franse (SNCF), Zwitserse (SBB) en Luxemburgse Spoorwegen (CFL), terwijl regelmatig een Belgisch (NMBS) versterkingsrijtuig meerijdt. De trein zal overigens in de zomer van 1991 alleen nog tussen Bazel en Maastricht rijden. Al met al biedt het baanvak de spoorwegliefhebber een keur aan variatie.

M.L. Vocke

BVBA TREINSHOP OLAERTS

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

Nieuwigheden aan superprijzen

Vraag gratis de nieuwighe- denfolder met intekenprijzen.

Droomsamenstelling - SUPERSET Koning Lodewijk trein.
MÄRKLIN - TRIX voor alle systemen.
Uiterste datum van bestelling: 28 maart 1991



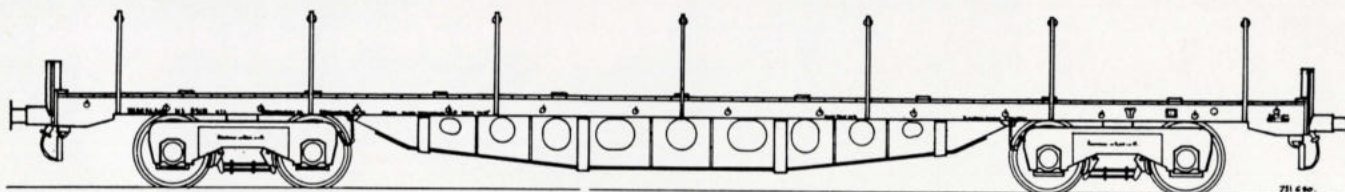
„TREINHOBBY“

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

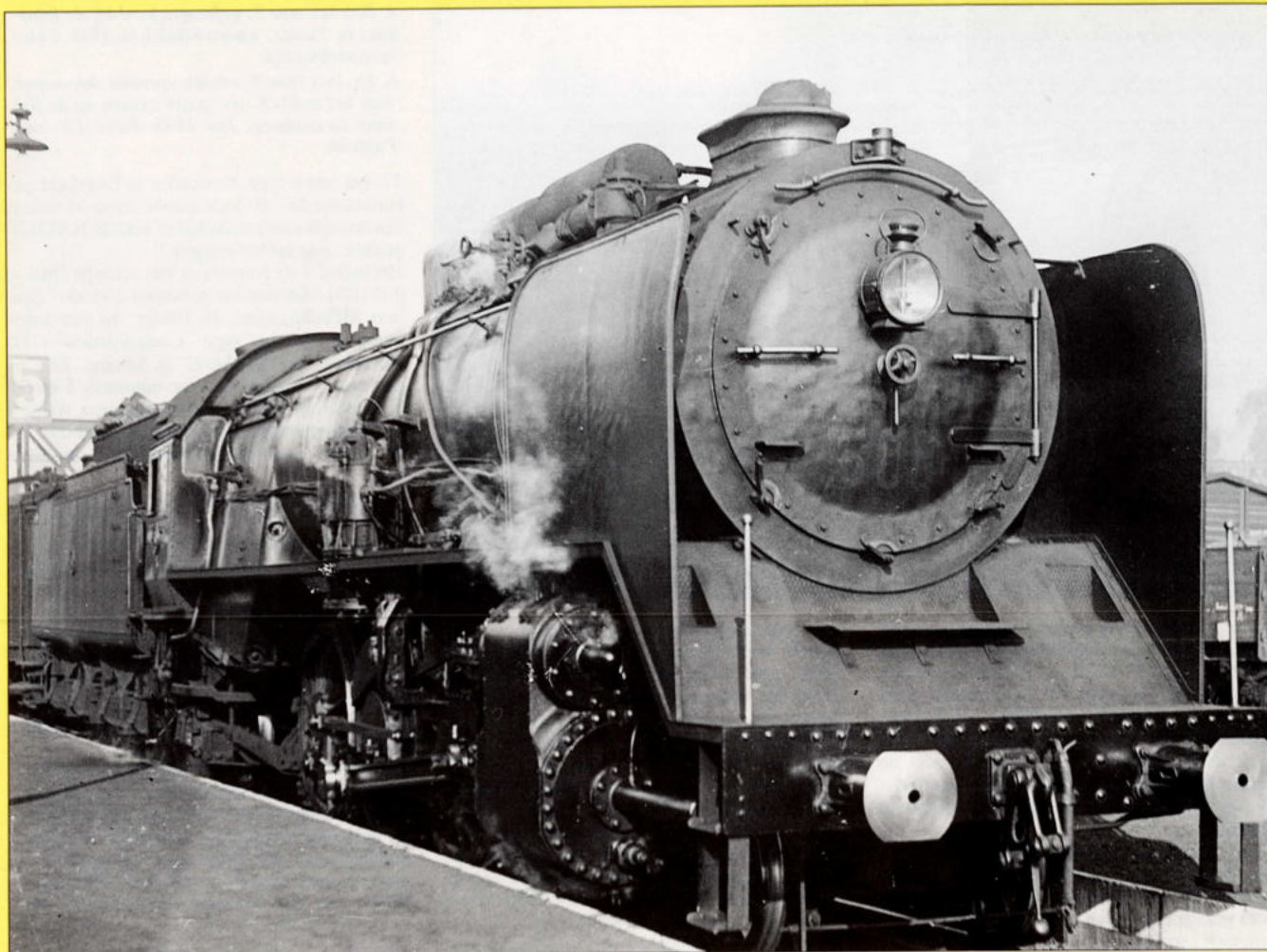
Als **BOUWKIT** ontworpen, dus ook **DOOR U** te bouwen !

Bouwkit 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, lucht-reservoir, 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



1. De eerste loc type 5 draagt hier nog het nummer 500 dat hij in 1931 kreeg. Op 1 januari '46 werd hij omgenummerd tot 5.004. Namen, 1931. Foto: Renaud, verzameling Max Delie

De zwarte schapen van de N.M.B.S.: de types 5 en 35

Alhoewel deze locomotieven geen gunstige indruk hebben nagelaten bij diegenen die ze gekend hebben, wensen vele bewonderaars van de stoomtractie toch meer te weten te komen over deze types.

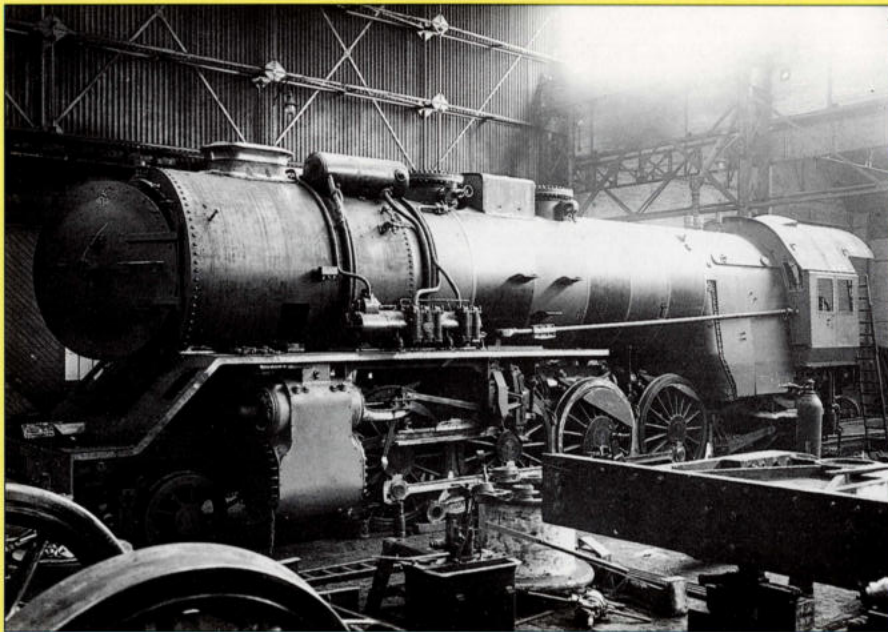
Dankzij de nota's van de betreunde Heer M. Havelange die de locomotieven gedurende zijn loopbaan bij de N.M.B.S. van nabij gevolgd heeft op de lijn Brussel - Luxemburg, - lijn waarvoor deze machines gebouwd waren, is het nu mogelijk veelvuldige en precieze gegevens te publiceren. Maar vooraleer op de locomotieven nader in te gaan is het wenselijk de geschiedenis van de lijn naar Luxemburg te bekijken. Vanaf haar inhuuldiging in 1859 stelde deze lijn steeds problemen bij het slepen van zware reizigers- en goederentreinen. Men wou deze problemen nu eens en voor altijd oplossen met de constructie in 1910 van de types 10 en 36. Deze machines bezaten vier gelijke cilinders en waren uitgerust met oververhitters, ze waren uitzonderlijk sterk, en in hun tijd door geen enkele tot dan toe gebouwde loc geëvenaard. Hun aanblik dwong ieders respect af. Deze meesterwerken van Ingenieur Flamme, hadden reeds hun voorgangers, de types 8 en 32 S, naar ondergeschikte taken verwezen.

De types 8 met asindeling 2C werden meestal in dubbeltractie ingezet om de zware reizigerstreinen op de lijn naar Luxemburg te kunnen slepen. Voor de goederentreinen werden steeds twee locomotieven, en soms drie, van het type 32S ingezet. Merkwaardig was wel de regle-

mentering die voorzag dat bij gebruik van drie locomotieven de derde loc vooraan diende geplaatst te worden. Dit was het gevolg van een ander reglement dat voorschreef dat bij inzet van twee locomotieven de tweede loc achteraan het convooi diende geplaatst te worden.



2. De 502 te Namen, in 1931. Foto: Renaud, verzameling Max Delie



3. Een loc type 5, gefotografeerd bij de fabrikant in Tubize, waarschijnlijk in 1930. Foto: verzameling H.K.

5. De locs type 5 werden speciaal ontworpen voor het trekken van zware treinen op de lijn naar Luxemburg. Juli 1935. Foto: J.F. van Puyvelde

Even in herinnering brengen dat het type 32S (uitgerust met een oververhitter) op 1 januari 1925 het type 31 werd en vervolgens vanaf 1 oktober 1931 het type 41. Daarentegen werd het type 32 (zonder oververhitter) vanaf 1 oktober 1931 het type 44. In de jaren 1922-1923 nam de te slepen last, door toedoen van de dienst exploitatie, steeds toe zodat er aan nieuwe en sterkere locomotieven gedacht diende te worden.

Om deze kracht te kunnen leveren diende van het "Pacific"-type afgestapt te worden en werd gedacht dat het "Mikado"-type (1D1) met zijn vier gekoppelde assen beter zou voldoen op de lijn naar Luxemburg.

In vergelijking met het type 10 met een adhesiegewicht van 57 ton zou dit voor de viervoudig gekoppelde lok 88 ton (4 x 22) bedragen, waardoor het slepen van treinen van 500 ton tegen een hogere snelheid mogelijk werd. Het type 10 kon 350 ton slepen op deze lijn.

Er was voorzien dat de nieuw te bouwen loc uitgerust zou zijn met drie gelijke cilinders met oververhitter. De doormeter van de aangedreven wielen zou 1700 mm bedragen (1980 mm voor het type 10). Het typenummer 14 was toegewezen aan deze nieuwe loc. Vanaf 1924 werd door de specialisten van de tractie naar deze nieuwe loc uitgekeken. Niet alleen zou deze een asindeling bezitten die nog nooit in België was toegepast, doch het zou volgens hun denkwijze ook een revolutie betekenen in de tractie van zware reizigerstreinen op de lijn naar Luxemburg. Hun verwachtingen werden echter niet ingelost want noch in 1924, noch in de daaropvolgende jaren zou een loc van dit

type op de Belgische sporen opduiken.

Wat er van dit project geworden is, blijft tot op heden nog steeds een open vraag. Nochtans heerst het vermoeden dat het opgeven van dit project iets te maken had met het feit dat er in 1924 een loc van het type 10 verdwenen was! Inderdaad: op 1 februari 1924 waren alle 35 exemplaren van dit type nog in dienst. Volgens de lijst van 1 mei 1924 was het aantal teruggevallen tot 34 !!! Sinds september 1923 was men het spoor bijster van de loc van het type 10 met nummer 4533 die toebehoorde aan de stelplaats van Arlon sinds juni 1920. Onze spoorweghistorici die de levensloop van deze locomotieven volgden, vermoeden dat deze loc het slachtoffer was geworden van een mislukte proef om van deze 2C1 een 1D1 te maken. Er dient nochtans op gewezen dat dit vermoeden nooit een officiële bevestiging heeft gekregen. Het resultaat van deze vermoede ombouw moet zeer negatief zijn uitgevallen vermits de loc niet meer voorkomt op de locomotieflijst van maart 1927. Dit kan verklaren waarom er van het ombouwdoossier en de locomotief geen spoor werd teruggevonden. Vanaf 1928 werden de types 10 en 36 voorzien van de dubbele Legein-uitlaat en voldeden tot volle tevredenheid de hun toevertrouwde diensten.

Ondanks de goede resultaten met de types 10 en 36 werd aan ingenieur Legein de opdracht gegeven om twee nieuwe locomotieven te ontwerpen voor het slepen van zware treinen op de lijn naar Luxemburg. Was het nu om de Belgische spoorwegindustrie werk te bezorgen (want de vorige grote locomotiefbestellingen waren naar het buitenland gegaan: 200 types

37- het latere type 31 werden in Engeland gebouwd, en de 150 locs van het type 38 waren van Amerikaanse makelij) of was de N.M.B.S. gehaast: wie zal het zeggen?

Het betrof 4 locomotieven van het type "Mikado" (1D1) die werden gebouwd door de "Ateliers Métallurgiques de Tubize" en vier locomotieven van het type "Consolidation" (1D) afkomstig van "Cockerill" te Seraing. Ze kregen respectievelijk de type nummers 5 en 35 en werden in 1930 in dienst genomen, waarbij de eerstgenoemde voor de reizigersdienst en de andere voor de goederendienst bestemd was.

Daar waar de asindeling voor het type 5 voor de hand lag vermits er reeds vanaf 1922 voor dit type geopteerd werd, is het moeilijk te begrijpen waarom het type 35 besteld werd. Men was immers volledig tevreden met het type 36, alhoewel het verbruik bij deze locs aan de hoge kant lag (maar wat voor vrachten konden ze slepen!), de bediening eerder delicaat en het binnenliggende drijfwerk slecht toegankelijk was. Maar dat was nu eenmaal de kritiek die op de meeste Belgische viercilinderloos geuit werd.

Eens de levering gedaan begonnen de proeven met deze 8 locomotieven die in hun categorie de grootste en zwaarste waren die ooit in Europa gebouwd werden. De maximum toegelaten snelheid was 100 km/u voor het type 5; het type 35 werd beperkt tot 60 km/u. Met uitzondering van hun buitengewone aanzetkracht (een type 35 bracht een trein van 730 ton uit stilstand in beweging op de helling van 16 o/oo te Courrière) brachten de testen vele zwakheden van deze locs aan het licht.

De asdruk was te hoog en de baanligging op snelheid (voor het type 5) was slecht. Het is om de sporen te sparen dat er geen bestelling voor een grotere reeks werd gemaakt. De types 10 en 36 konden rustig verder gaan met het slepen van de zware treinen op de lijn naar Luxemburg. De 8 locomotieven waren aan de N.M.B.S. geleverd en deze was wel verplicht om ze te gebruiken voor het slepen van treinen. Dit gebeurde zo goed mogelijk over een periode van 22 jaar (tussen 1930 en 1952) zoals hierna vermeld wordt.

De verscheidene nummeringen

Type	Bij levering in 1930	Hernummering van 1.10.1931	Hernummering van 1.1.1946
5	5501	500	5.004
	5502	501	5.001
	5503	502	5.002
	5504	503	5.003
35	5601	3500	35.004
	5602	3501	35.001
	5603	3502	35.002
	5604	3503	35.003

De tenders

Bij de levering werden de aan het type 5 gekoppelde tenders van hetzelfde nummer voorzien als de loc.

Bij de hernummering van 1 oktober 1931 kregen ze de nummers 38.000 - 38.003. Deze op tweeassige draaistellen gemonteerde tenders hadden een waterinhoud van 38,5 m³ en een kolenvoorraad van 10 ton. Het dienstgewicht bedroeg voor de tender 82.520 kg, en vermits

4. De 5.002 (ex-502, ex-5503) te Stockem. Foto van na 1 januari 1946. Fotograaf onbekend, verzameling Max Delie





de loc 130.500 kg woog, bedroeg het gezamenlijk gewicht 213.020 kg waarmee meteen het Belgisch record gevestigd werd. Op het einde van hun loopbaan werden de locomotieven met nummers 5.003 & 5.004 waarvan de tenders onbruikbaar waren wegens beschadiging tijdens de oorlog, gekoppeld met tenders van het type 18 met een watervoorraad van 24 m3. Esthetisch was dit zeker geen succes. Deze mastodonten deden de kleine vervangertenders in het niet zinken.

De aan het type 35 gekoppelde tenders kregen het type nummer 24 en het volgnummer van de loc. Bij de hernummering van 1 oktober 1931 kregen ze de nummers 24.500 - 24.503 toegewezen. Deze drie-assige tenders hadden een waterinhoud van 24 m3 en een kolenvoorraad van 7 ton. Hun dienstgewicht bedroeg 54.800 kg. Voegen we daar het gewicht van de loc (108.400 kg) bij, dan komen wij tot een gezamenlijk gewicht van 163.200 kg.

Deze vier tenders verschilden nauwelijks van de tenders van het type 18 die genummerd werden van 24.000 tot 24.494 en eenzelfde waterinhoud en kolenvoorraad hadden.

Naar gelang het nodig was tijdens herstellingen werden tenders van het type 24 gekoppeld aan types 36 en 38. Daarentegen werden dan weer tenders van het type 18 gekoppeld aan locs van het type 35. Volgens de Heer M. Hennequin werden deze verwisselingen uitgevoerd door de stelplaats van Jemelle in 1942.

Zo was tussen februari en maart 1942 de tender 24.502 gekoppeld aan het type 38 met nummer 3906 (de toekomstige 38.106). Deze tender bleef aan de loc gekoppeld alhoewel de loc opeenvolgend tot de stelplaatsen Mons, Aarschot en Antwerpen-Dam behoorde. Ook de loc 3684 (de latere 36.084) werd nog voor september 1942, en dit tot februari 1950, gekoppeld met de tender 24.500. Op 13 novem-

ber 1942 juist voor hun overplaatsing naar Stockem werd volgende koppeling genoteerd:

Locomotief	Tender
3500	24.384
3501	24.501
3502	24.246
3503	24.503

De opeenvolgende stelplaatsen waartoe deze loc's behoorden waren:

Type 5: Bij de levering in 1930 Jemelle, in juni/juli 1936 Stockem, op het einde van 1941 Latour, in juli 1942 Stockem.

Type 35: Bij de levering in 1930 Latour, tijdens de zomer van 1932 Schaarbeek, tijdens de zomer van 1933 Stockem, in oktober 1940

Jemelle, vanaf 14 november 1942 Stockem. Tijdens de lente van 1939 werden twee types 35 (waaronder de 3503) opgemerkt te Ottignies. Vermoedelijk waren zij in park gesteld.

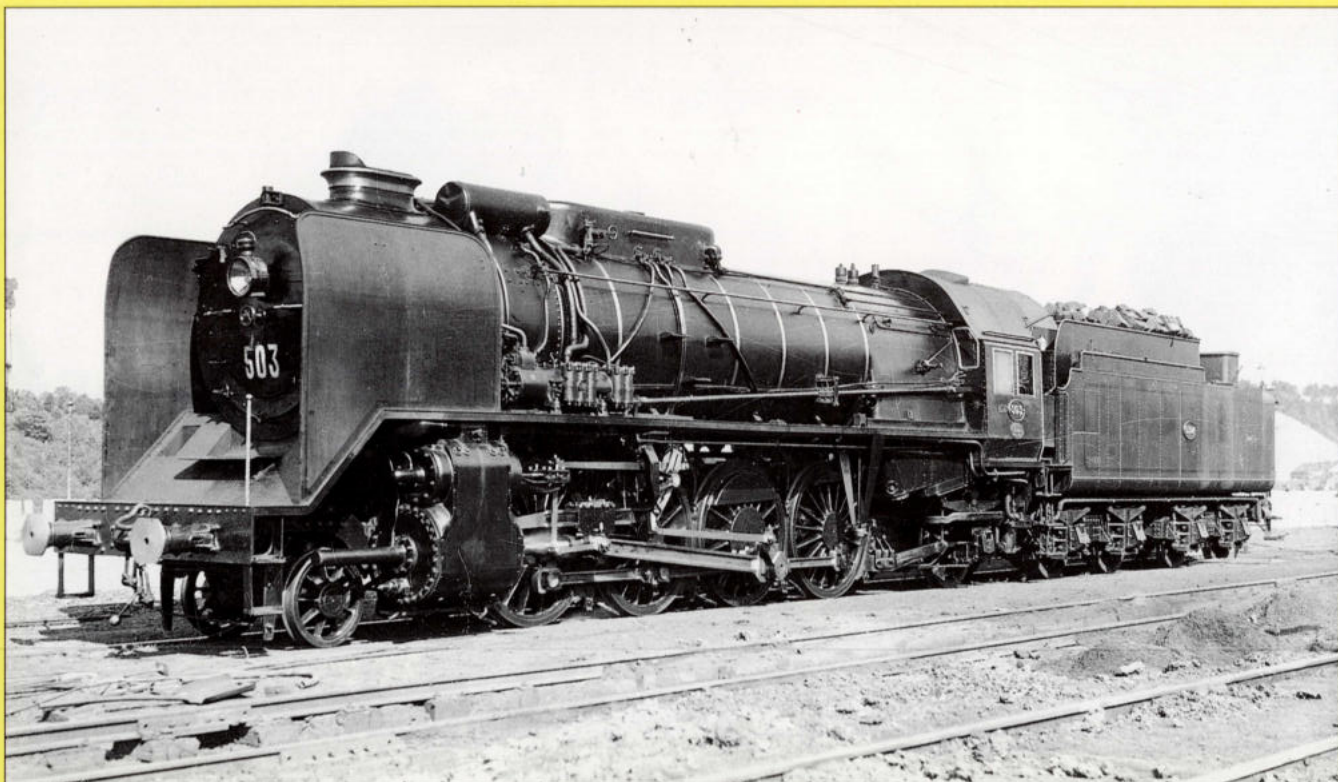
De diensten van het type 5

In het begin van hun loopbaan te Jemelle werden ze in dezelfde diensten (series A en B) ingezet als de typen 10 voor het slepen van "internationale" en "directe" treinen op de lijn Brussel - Luxemburg - Brussel.

Vanaf de zomerdienstregeling die in voege trad op 22 mei 1937 kwam er echter een belangrijke wijziging in de inzet van het type 5. Vanaf voornoemde datum werd de snelheid op de lijn 162 verhoogd van 90 tot 120 km/u.



6. De 503 met een reizigerstrein bij Bosvoorde (Brussel), 1935. Foto: J.F. van Puyvelde



7. Een type 5 (no. 503). Foto: NMBS, verzameling Max Delie

Aangezien de maximum snelheid voor het type 5 beperkt was tot 100 km/u was het voor deze locomotieven onmogelijk de dienstregeling voor de "directe" en "internationale" treinen te eerbiedigen. De types 5 kregen hierdoor minderwaardige diensten toegewezen zoals het slepen van "semi-directe" treinen alsook goederentreinen, en goederentreinen met verhoogde snelheid de zogenaamde "G.V.'s".

Met de aankomst in Stockem van vijf locomotieven van het type 1 in mei 1939 werd de inzet voor reizigerstreinen van het type 5 nogmaals gereduceerd. De enige overblijvende diensten waren:

Trein 4381 (omnibus)	
Arlon	12.40
Marbehan	13.10
Libramont	13.48/13.54
Jemelle	14.33

Trein 922 (direct)	
Jemelle	18.57
Libramont	19.25/19.26
Marbehan	19.45
Arlon	20.02

Tijdens de eerste oorlogsjaren tot aan hun mutatie naar Latour op het einde van 1941 sleepen ze de treinen D 15 en D 16 tussen Brussel en Arlon. Bij hun terugkomst in Stockem in juli 1942 gingen zij tezamen met de types 35 die toen van Jemelle naar Stockem verhuurd waren, de enige verbinding tussen Brussel L.W. en Luxemburg onderhouden. De volgende treinen werden gereden:

Trein D 16	
Luxemburg	16.26
Kleinbettingen	16.43/17.08
Arlon	17.25/17.40
Marbehan	18.02/18.04

Libramont	18.30/18.35
Jemelle	19.04/19.17
Marloie	19.28/19.30
Ciney	19.52/19.54
Namur	20.23/20.27
Gembloux	20.48/20.50
Ottignies	21.06/21.08
Brussel L.W.	21.30
Ottignies	21.06/21.08

Trein D 18	
Brussel L.W.	07.24
Ottignies	07.48/07.50
Gembloux	08.09/08.11
Namur	08.29/08.34
Ciney	09.15/09.17
Marloie	09.40/09.42
Jemelle	09.49/10.03
Libramont	10.48/10.53
Marbehan	11.14/11.16
Arlon	11.34/11.49
Kleinbettingen	12.02/12.32
Luxemburg	12.50

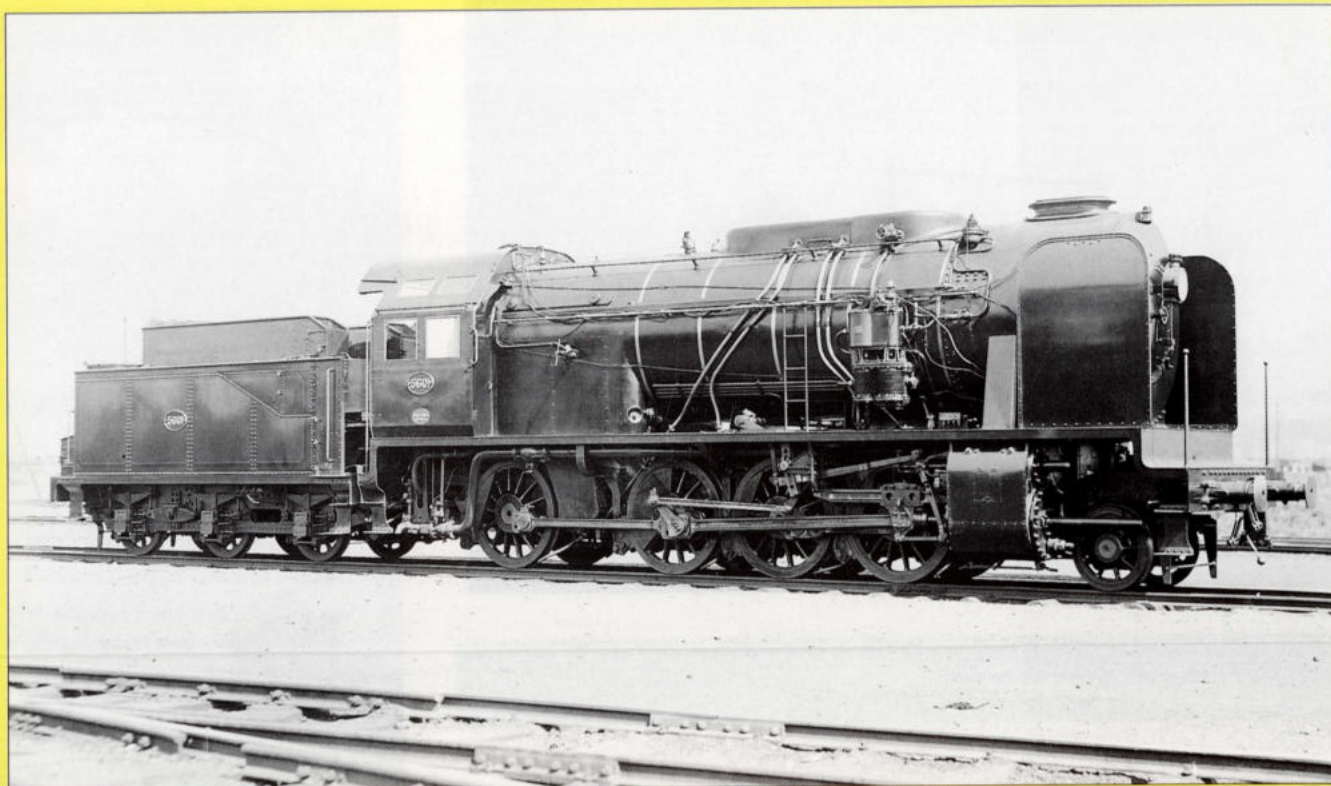


Tijdens de dienstregeling die in voege trad op 2.11.1942 waren deze treinen samengesteld uit K-rijtuigen en bevond zich in het midden van de trein een rood restauratierijtuig van de "Mitropa". Dit duurde echter niet lang, toen de voedselbevoorrading moeilijker werd verdunde dit rijtuig.

Maar hoe kwam men er nu toe deze treinen te laten slepen door de types 5 en 35 daar waar de N.M.B.S. toch over de types 10 en 1 beschikte? Bij het zoeken naar een verklaring mag niet vergeten worden dat de N.M.B.S. bestuurd werd door de "Deutsche Reichsbahn" die de locomotieven per type in bepaalde stelplaatsen had samengetrokken. Zo beschikte

10. De 5503, de latere 502 in 1931 en 5.002 in 1946. Deze officiële foto werd gemaakt voor de fabrikant toen de machine de fabriek verliet. De lichte kleur van de locomotief doet vermoeden dat het hier een bijzondere uitvoering betreft. Welke lezer licht ons nader in? Foto: graaf onbekend, Verzameling: H.K.

8. De 500 in het station van Brussel-noord in 1935. Foto: F.J. Van Puyvelde Col. M. Delie



9. Zeldzaam: een foto van een type 35, in dit geval de 5601. Gezien de nummering moet de foto genomen zijn tussen 1930 en oktober 1931. Foto graaf onbekend, verzameling Max Delie

Schaarboek over alle types 1. Een decentralisatie vond plaats in 1942.

Zo werden de types 10 van Stockem, die de treinen D17 en D18 sleepten vervangen door locs van het type 1. Het slepen van de treinen D17 en D18 door de types 5 en 35 moet gebeurd zijn in de periode dat Stockem reeds zijn types 10 had afgegeven maar de types 1 nog niet ontvangen had. Na de oorlog reden de types 5 in dezelfde dienstregeling als de types 35 en 36 op de lijn Stockem - Ronet.

De diensten van het type 35

Behoudens de korte periode in november 1942 toen de locs van dit type samen met het type 5 ingezet werden voor het slepen van reizigerstreinen werden de types 35 steeds in de goederendienst ingezet.

In de lente van 1933 werden ze naar Stockem overgeplaatst en reden daar in de dienstregeling van de types 36. De types 35 blonken uit

in negatieve zin doordat ze het steeds lieten afweten op de steile hellingen. Na de oorlog werden ze in een reeks ingezet samen met de types 5.

Buitendienststellingen

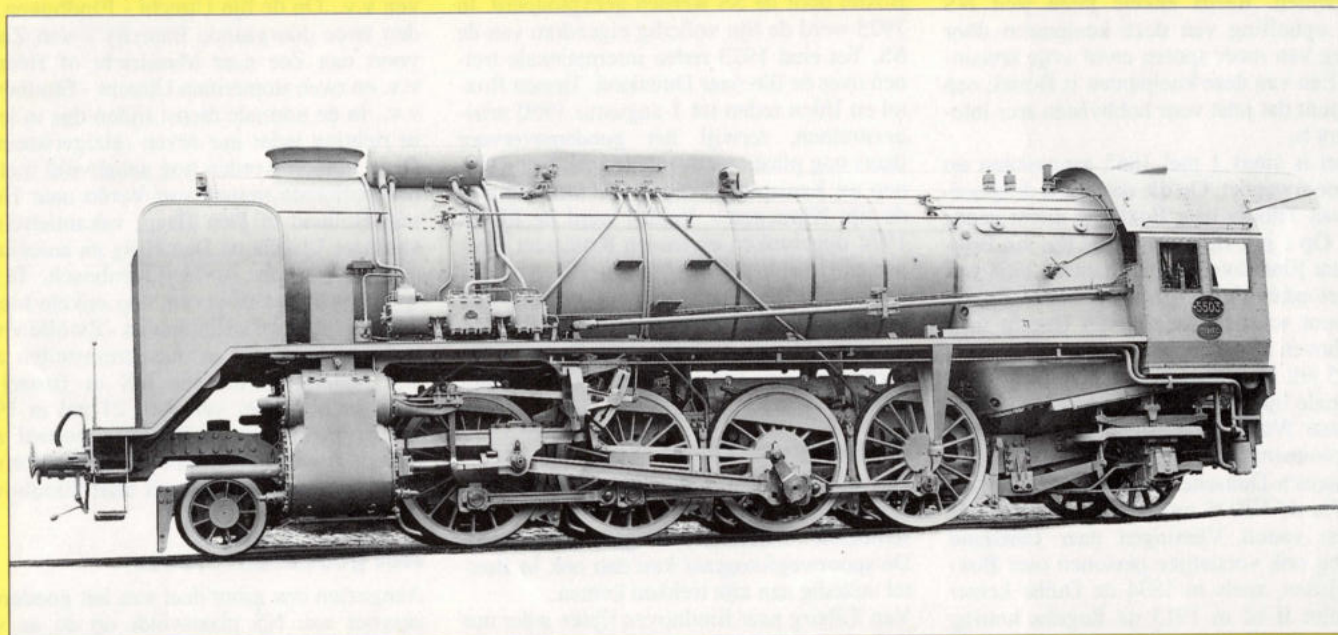
Type	Loco- motief	Buiten dienst op	Tender met dewelke zij gekoppeld waren bij hun buitendienstl. Type Nummer	
5	5.001	05.02.1951	5	38.001
	5.002	14.02.1952	5	38.000
35	5.003	27.12.1950	18	24.448
	5.004	17.11.1950	18	24.427
	35.001	23.11.1950	18	24.238
	35.002	17.04.1950	24	24.501
	35.003	04.11.1949	24	24.503
	35.004	25.10.1950	18	24.430

In februari 1953 werden ze uit de geschriften geschrapt.

Zo eindigde de geschiedenis voor die locomotieven die de types 10 en 36 moesten overtreffen. Wat de sleeplast van 500 ton (9 rijtuigen) betreft waren het alleen de types 10 die na hun verbouwing in 1938 in staat waren om deze taak naar behoren te vervullen tot ze op 29 september 1956 door de elektrische tractie verdrongen werden.

Ook het type 35 was niet in staat gebleken om de oudere types 36 te ontronen. Deze laatste beëindigden hun loopbaan in 1947, daar waar zij net als de types 10 het zeker nog 10 jaar langer hadden kunnen uithouden. Maar zij moesten plaats ruimen voor de types 25 en 26 die economischer en makkelijker te bedienen waren.

Michel Herbiet





1. Locomotief 1647 met een bagagerijtuig van de DB en ICR-rijtuigen als Intercity naar Den Haag (25 juli 1990). Foto: Gerrit Nieuwenhuis

Knooppunt - knelpunt- Boxtel



Boxtel als spoorwegknooppunt

Het Nederlandse spoorwegnet kent vele knelpunten. Reeds enkele jaren pleit NS voor opheffing van deze knelpunten door aanleg van meer sporen en/of vrije kruisingen. Een van deze knelpunten is Boxtel; een knelpunt dat juist voor hobbyïsten zeer interessant is.

Boxtel is sinds 1 mei 1865 aangesloten op het spoorwegnet. Op die dag werd de spoorlijn van Tilburg naar Boxtel in dienst genomen. Op 1 juli 1866 volgde de lijn van Boxtel naar Eindhoven en op 1 januari 1868 van Boxtel naar Vught. Daarmee werd Boxtel het punt waar de treinen van Utrecht naar Eindhoven samenkomen.

Op 15 juli 1873 volgde bovendien een internationale lijn, namelijk van Boxtel via Genep naar Wesel in Duitsland. Deze lijn werd geëxploiteerd door de NBDS, de Noord-Brabantsch-Duitse Spoorweg Maatschappij. Via de NBDS reden vele internationale treinen vanuit Vlissingen naar Duitsland waarbij ook vorstelijke personen over Boxtel reisden, zoals in 1894 de Duitse keizer Wilhelm II of in 1913 de Engelse koning George V. Vanaf 1 juni 1919 namen de

Staatsspoorwegen (SS) de exploitatie van de NBDS over, zodat alle lijnen van en naar Boxtel door de SS werden geëxploiteerd. In 1925 werd de lijn volledig eigendom van de SS. Tot eind 1923 reden internationale treinen over de lijn naar Duitsland. Tussen Boxtel en Uden reden tot 1 augustus 1950 reizigerstreinen, terwijl het goederenvervoer thans nog plaats vindt tot Veghel. Van Genep tot Kruispunt Beugen (de kruising met de lijn Nijmegen - Venlo) werd de lijn in 1974 opgebroken en tussen Kruispunt Beugen en Uden in 1978.

De overige lijnen hebben hun functie behouden. Sinds 7 april 1938 wordt de lijn van Utrecht naar Eindhoven elektrisch bereden. De verbinding van Tilburg volgde op 16 januari 1950.

De reizigersdienst

Het uurpatroon voor de reizigersdienst kent een groot aantal treinen, die ook met verschillende materieeltypen gereden worden. De spoorwegfotograaf kan dan ook in Boxtel volledig aan zijn trekken komen.

Van Tilburg naar Eindhoven rijden ieder uur twee doorgaande treinen van Den Haag naar

Venlo, waarvan enkele doorrijden naar Keulen, en een stoptrein Tilburg West - Eindhoven v.v.. Op de lijn Utrecht - Eindhoven rijden twee doorgaande Intercity's van Zandvoort aan Zee naar Maastricht of Heerlen v.v. en twee stoptreinen Utrecht - Eindhoven v.v.. In de normale dienst rijden dus in iedere richting ieder uur zeven reizigerstreinen. Deze treinen worden nog aangevuld met de internationale treinen van Venlo naar Hoek van Holland of Den Haag, vakantietreinen van/naar Utrecht en Den Haag en autoslaaptreinen van/naar 's Hertogenbosch. In de spitsuren rijden er voorts nog enkele toegevoegde Intercity's Eindhoven - Zwolle v.v.. Behalve Sprinters en dieseltreinstellen zijn alle materieelseries van NS in Boxtel te zien. In het kader van Rail 21 zal in 1996 een vrije kruising in Boxtel gebouwd zijn (aan de Eindhovense kant van het station) en is het baanvak van Boxtel naar Eindhoven viersporig.

Het goederenvervoer

Aangezien een groot deel van het goederenvervoer van NS plaatsvindt op de as van Venlo naar Kijfhoek v.v., passeert een groot



2. Intercity van Limburg naar Zandvoort aan Zee met locomotief 1108 (28 april 1990). Foto: Gerrit Nieuwenhuis

3. 6436 en 6431 komen met graanwagens uit Veghel (25 juli 1990). Foto: Gerrit Nieuwenhuis

aantal goederentreinen het station van Bostel. Bovendien is er nog beperkt vervoer op de lijn van Bostel naar Veghel. De buurt-goederentrein met wagens voor Bostel (dienstvervoer) en Veghel heeft de volgende dienstregeling:

Eindhoven		V	8.29
Bostel	A 8.48 uur	en V	10.23
Veghel	A 11.23 uur	en V	13.07
Bostel	A 14.37 uur	en V	15.23
Eindhoven	A 15.47 uur		

In de praktijk zal nog wel eens van deze dienstregeling worden afgeweken. Naar behoefte rijdt een rechtstreekse graantrein van Rotterdam Europoort naar Veghel met twee locomotieven serie 6400. Deze trein moet volgens dienstregeling om 13.06 uur in Veghel aankomen en rijdt daarna weer terug naar Bostel (rond 15.00 uur terug). Naar verwachting zal het vervoer naar Veghel binnen afzienbare tijd gestaakt worden.

De grote verscheidenheid aan treinen, die door Bostel rijden, maakt deze plaats tot een aantrekkelijk punt voor fotografen. Bostel is een bezoek waard. **Gerrit Nieuwenhuis**





1. Met het zesde hoofdstuk over de Vennbahn komt er een eind aan deze in nummer 38 begonnen serie. De locs reeks 45 hebben (te ?) veel lof toegezwaard gekregen, maar zij verzorgden dan ook vrijwel alle diensten op deze lijn. Inrijsein van station Sourbrodt, winter '86. Foto: Georgy Lejeune

De bewogen geschiedenis van de "Vennbahn"

Hoofdstuk 6: 1984 - 1990: de laatste bestemming van de Vennbahn

IC - IR

Sinds de inlijving van de Oostkantons bij het koninkrijk België vormt de electrificatie van lijn 49 tot aan Eupen in feite de enige verbetering die de Vennbahn mocht ondergaan. Er werd toe besloten in juli 1978 en zes jaar later was het karwei geklaard, tegelijk met de opname van het IC-IR plan, waar velen minder prettige herinneringen aan hebben overgehouden. Deze electrificatie was

overigens een povere compensatie voor de reusachtige hoeveelheid sluitingen en opheffingen in het NMBS-net, die op 2 juni 1984 hun beslag kregen.

"Militaire interventie"

Zoals in voorafgaande hoofdstukken al verscheidene malen is vermeld was de Vennbahn met name voor de Elsenborn-kazerne van groot belang en dat bleek opnieuw in de jaren tachtig toen het Belgische ministerie van defensie besloot om in de renovatie van de lijnen 45, 45A en 48 (tussen Waimes en Sourbrodt) te investeren ten einde de bereikbaarheid van de legerplaats te verbeteren.

Men begon in 1986 met het vervangen van de dwarsliggers op lijn 45A. Vervolgens werd lijn 45 op sommige stukken voorzien van betonnen dwarsliggers die waren vrijgekomen na de verwijdering van de rails van een andere lijn. Tot slot kreeg lijn 48 nieuwe overweginstallaties... ter vervanging van de installaties die de NMBS er een paar maanden daarvoor had laten verwijderen.

Op 25 augustus 1989 werd het vernieuwde traject Trois-Ponts - Sourbrodt feestelijk geopend, wat de NMBS er overigens niet van weerhouden had om al op 30 juni 1989 een punt te zetten achter de exploitatie van de rest van de Vennbahn.

Dieseltractie

Sinds het stoomtijdperk wordt de trekkraft door drie reeksen diesellokomotieven geleverd en dat met een regelmaat die buitengewoon mag worden genoemd. In 1961 arriveerden te Montzen de rangeerloos type 250 (de huidige reeks 84 - zie SJ 24). Deze kregen het jaar daarop gezelschap van de zware 205's (reeks 55). Sedertdien namen deze locomotieven de honneurs waar op het noordelijke gedeelte van de Vennbahn, tot aan Weywertz. Meer naar het zuiden bleven de goede ouwe G8's (type 81) van de stelplaats Gouvy nog tot 1966 in actie, in welk jaar ze werden vervangen door splinternieuwe locs type 262 (de latere reeks 82), waar nog enige 205's aan werden toegevoegd. Tot 1983 waren het vooral deze tweeëntachtigers die men tussen Trois-Ponts, Losheimergraben en St. Vith aan het werk kon zien, dankzij het feit dat het ook goede rangeerloos waren; de vele steile hellingen vereisten overigens vaak dubbeltractie.



2. Het station van Kronenburg is bewaard gebleven. Bewonder de dakbedekking in natuurlijke leien die nog steeds dezelfde is als van de tijd van ingebruikname. De naam van het station is nog steeds leesbaar op de goederenloods. Foto: J.R. Lejeune, augustus 1990

Tegenwoordig zijn de 3900 PK's van een koppel 55 nauwelijks toereikend om de legertreinen naar Sourbrodt te brengen. Alleen al op de 8 km tussen Malmédy en Waimès stijgt het spoor over maar liefst 7.715 m (met een gemiddeld stijgingspercentage van 20,6 ‰), waarvan 4.650 m met een percentage van 25 ‰; voorts is er op dat stuk een bocht van 713 m met een straal van 400 m, een bocht van 807 m met een straal van 350 m, 225 m bocht met een 300 m straal en 2911 m bocht met... een straal van 250 m : al met al veeleisender dan de hellingen van Luik !

Normaal gesproken gingen de Belgische diesels niet via de Vennbahn naar Duitsland. De 215's van Jünkerath reden door tot Losheimergraben, totdat dit grenspunt gesloten werd. Sedert de heropening komen ze totaan Weywertz (zie SP 39 p. 7) waar van locomotief gewisseld wordt.

Station Raeren krijgt dagelijks bezoek van een DB loc reeks 290 of 215, die uit Walheim komt. Tot maart 1976 werden de treinen van en naar de Bondsrepubliek getrokken door BR 50's met cabinetender uit Stolberg. In 1965, tijdens de electricatie van de lijn Keulen - Luik deed zich een bijzondere situatie voor. Vanwege werkzaamheden in de twee tunnels tussen Herbesthal en Stolberg werden de internationale treinen omgeleid via Raeren en Walheim, waar er van treinspersoneel gewisseld werd. Destijds werd de tractie, tot aan Keulen, hoofdzakelijk verzorgd door 205's van Schaarbeek.

Ook allerlei speciale treinen hebben de Vennbahn aangedaan, waardoor er ook verscheidene locs van de reeks 60 te zien zijn geweest evenals motorwagens van de reeksen 43 (zie SJ 38), 46 en 49 (zie SJ 38), Duitse railbussen en, recentelijk, de 4509 in nieuwe uitvoering. Voorts is de "kameel", de VIP-trein van de NS, langs geweest (SJ 39) en op 3 oktober 1971 tussen Raeren en Kalterherberg stoomlocomotief BR 94-1561.

Een touristische bestemming

Toen werd bekend gemaakt dat de Vennbahn zou worden gesloten, hebben enkele Eupenaren in 1988 de handen ineen geslagen teneinde de lijn te redden. De regering van de Duitstalige gemeenschap in België sympathiseerde met dit streven (zie het voorwoord in SJ 38). Onder de beziende leiding van Wolfgang Ohn en geholpen door de EG, de Duitstalige gemeenschap in België en enkele enthousiasten, zowel mensen van het spoor als van daarbuiten, werd kort daarop de stichting "Vennbahn" opgericht die aan het project gestalte zou gaan geven. De grootste touristische spoorlijn van België was in de maak.

Binnen twee jaar (!) waren de zo onmisbare contacten gelegd, was de vereniging opgericht, waren de juiste stappen ondernomen, was er in het noodzakelijke voorzien, materieel aangekocht en was men klaar voor het eerste seizoen met een inhuldigungsrit die een groot succes was.

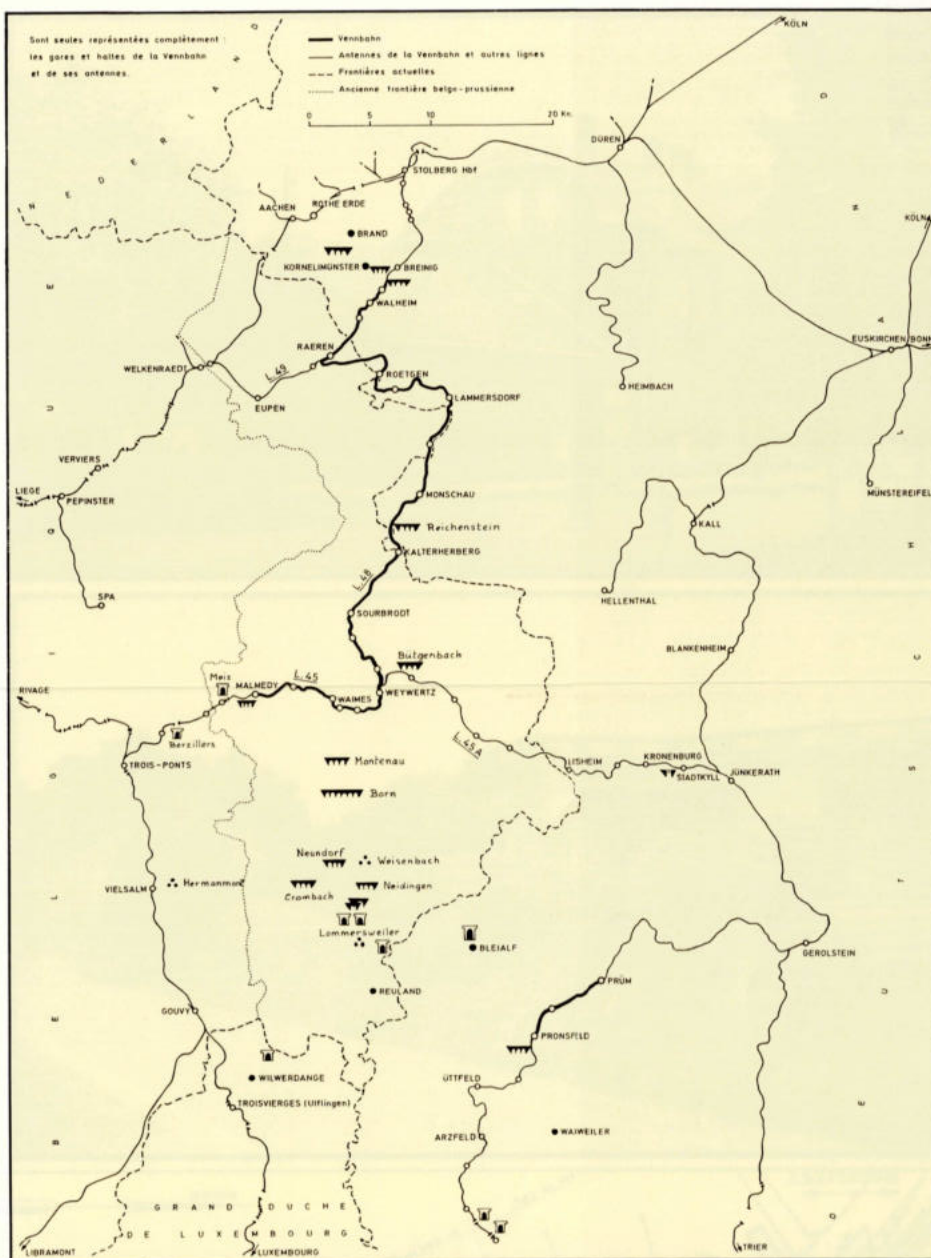
Bij de selectie van het materieel is men niet over één nacht ijs gegaan. Zo heeft men de hand weten te leggen op K rijtuigen die voldoende comfort bieden. Trekkkracht wordt geleverd door twee locomotieven van de reeks 59. De 5930 had vooraf het uiterlijk gekregen van de 201.001. De 5922 draagt nog zijn gele jas uit 1976 en is uitgerust met dubbele front-en achterlichten. Deze loc werd nooit uitgerust met het derde, witte licht.

Wanneer de reeks 55 bij de NMBS afscheid neemt, zouden deze locs op de Vennbahn nog een pensioen vol dadendrang tegemoet kunnen zien, te meer daar beide -loc en lijn- elkaar goed kennen.

De vereniging "Vennbahn" is er tot grote tevredenheid van iedereen in geslaagd aan het spoor met van de Oostkantons een nieuwe bestemming te geven. Voor spoorliefhebbers van allerlei slag vormt de lijn nu een niet te missen excursie. De schoonheid van het landschap en de talloze bezienswaardigheden die men vanuit de aangedane stations kan bezoeken, zorgen ervoor dat voor velen één keer "Vennbahn" niet voldoende is.

Bezienswaardigheden

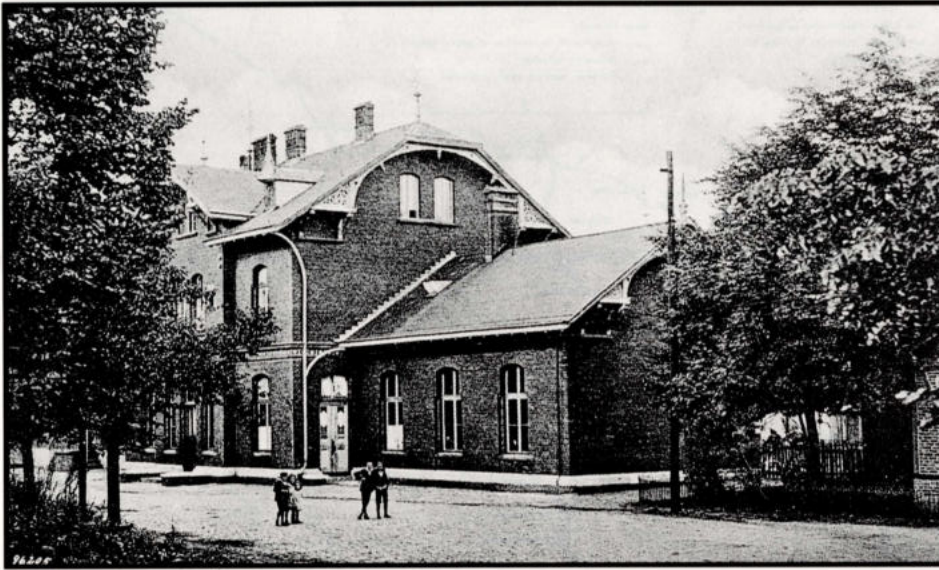
Gelukkig is er nog heel wat bewaard gebleven dat



3. Het huidige sporenplan van de Oostkantons. De ster rond St. Vith is volledig verdwenen doch op verschillende plaatsen zijn er nog sporen (geen rails) te vinden. De tekening helpt u om ze te vinden en te identificeren. Voor wat de stations betreft, bestaat er nog een gebouw, alhoewel dit soms niet het originele is noch het hoofdgebouw. De ronde zwarte punten duiden de stationsgebouwen aan die een andere bestemming hebben gekregen op de lijnen waar de sporen zijn weggenomen. Tekening: J.R. Lejeune

4. Dit opmerkelijke overblijfsel uit de Pruisische tijd van de Vennbahn is een zeer gewild object bij spoorwegfotografen. De 4602 tijdens een speciale rit van de GTF onder de seinbrug van Sourbrodt. Foto: M. Riguelle



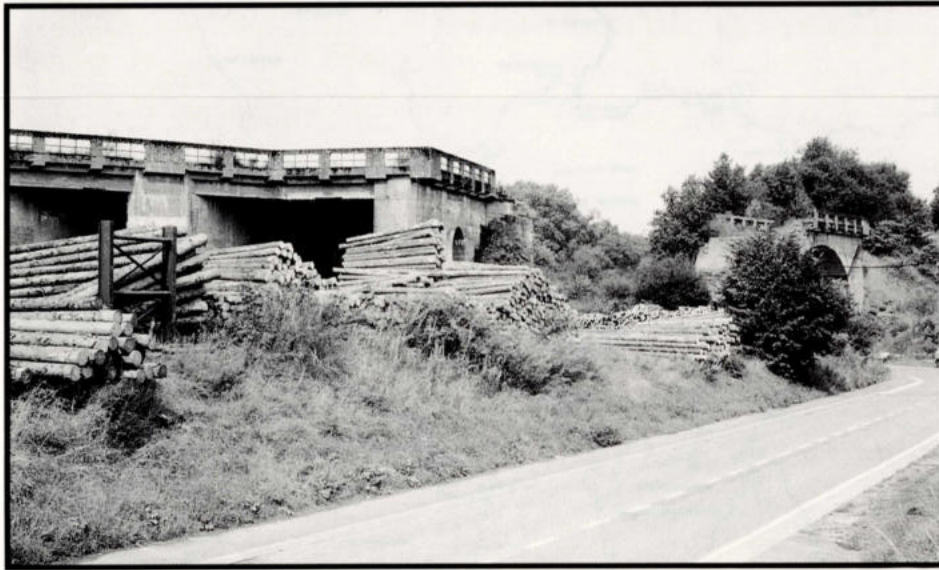


5. Wij konden aan de bekoring niet weerstaan om u dit vreedzaam zicht op het station van St. Vith in de 20-er jaren aan te bieden. Het is ook een hartbekkend zicht vermits de spoorweginstallaties praktisch totaal verdwenen zijn. Heden ten dage doen de urbanisten alle mogelijke moeite om deze omgeving, die door de plaatselijke overheden werd aangekocht, nieuw leven in te blazen. Postkaart: verzameling W. Reuter

van het glorierijke verleden van de Vennbahn kan getuigen. Hier volgt een overzicht.

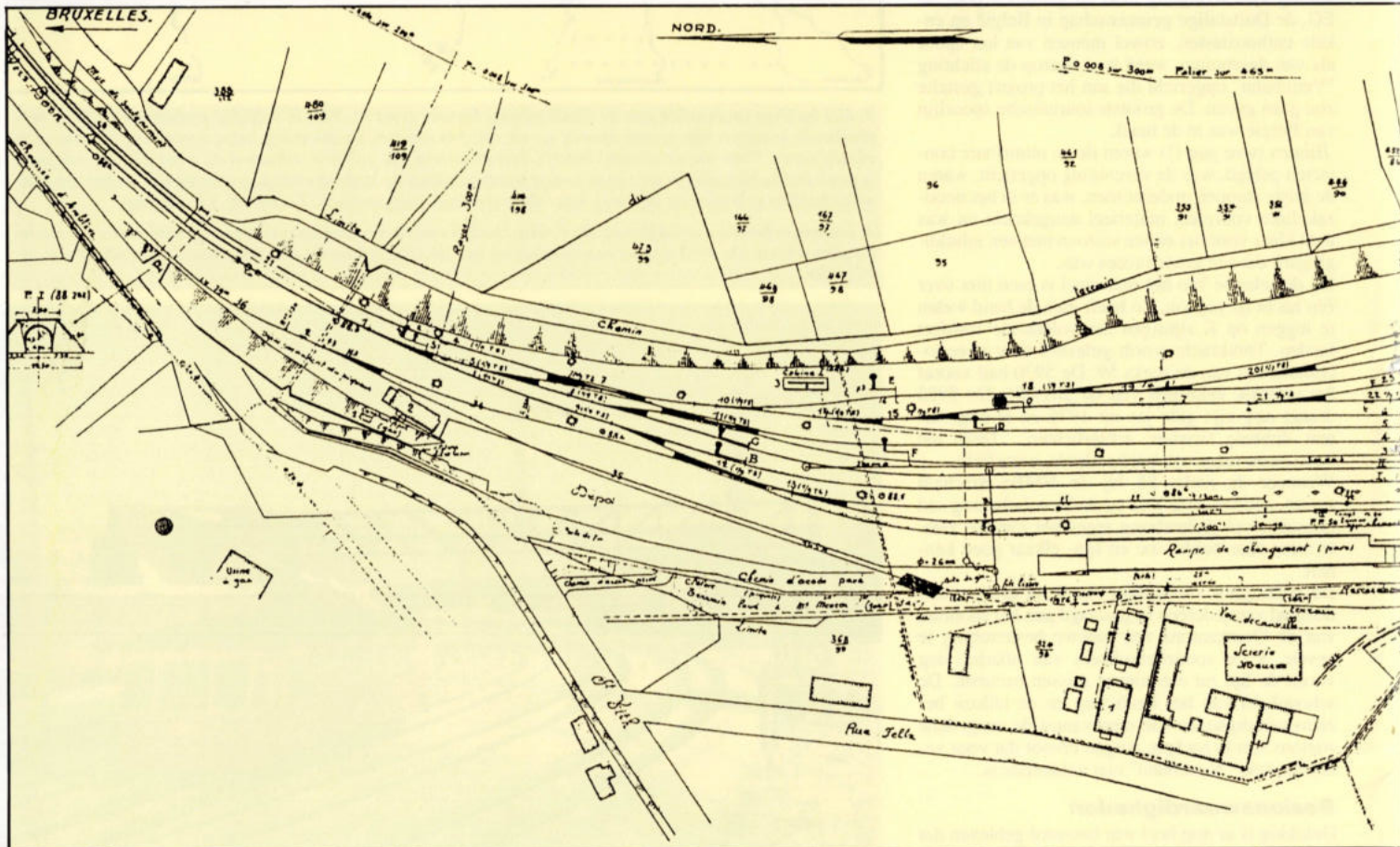
Langs lijn 48

Het station van Raeren met zijn uitgebreide spoorinstallaties (zie de plattegrond in SJ 38) vormt al een heel programmaonderdeel op zichzelf. Behalve het opvallende stationsgebouw vallen er nog te bezichtigen: een gebouwtje dat onderdak verschafte aan het personeel benevens twee seinposten. Vanuit post I worden het inrijsein van het spoor uit de richting Walheim bediend plus twee uitrijseinen in diezelfde richting. Vanuit seinpost II, gelegen langs het Eupense spoor, worden meer seinen bediend, omdat deze post over de in- en uitrijdende treinen op de lijnen 48 en 49 waakt. De seinen worden mechanisch bediend m.b.v. seinhandels, kettingen en metalen trekdraden. De draaibrug werd na 1920 geïnstalleerd. Uit zeer onlangs verkregen inlichtingen blijkt dat er in de Duitse tijd nooit een draaibrug in Raeren is geweest. Dit verklaart waarom er tussen Herbsthal



6. Het viaduct van Wiessenbach, zoals het er vandaag uit ziet. Van links naar rechts, de twee openingen geven doorgang aan een veldweg en aan het dubbelspoor naar Lommersweiler. Het gedeelte dat de rijweg overbruggt werd in 1944 vernietigd en nooit meer hersteld, zelfs niet tijdelijk. Foto: J.R. Lejeune, september 1990

7. (Vervolg van dit plan op pagina 20 bild n° 10) Dit plan van de spoorweginstallaties te St. Vith is niet gedateerd. Het toont de toestand na het op enkelspoor brengen (dus na 1929) maar voor de vijandelikheden van mei 1940. Het loont de moeite om een vergrootglas te nemen om alle interessante details te bekijken die zich op dit plan bevinden. Document: NMBS, verzameling A. Savenen



8. De 6041 weldra als museumloc op de Vennbahn? Enkele gepassioneerden hebben hun schouders onder dit project gezet. Laten we hopen dat ze slagen. Foto: Georgy Lejeune

en Raeren -een afstand van slechts 13,3 km- ten-derlocomotieven reden.

In Monschau is vlakbij de overweg nog een klein gebouw bewaard gebleven dat diende als onderkomen voor de mensen die de draaibrug bedienden. In het andere gebouwtje, dat tevens is voorzien van de stationsnaam, waren de toiletten voor de reizigers ondergebracht.

Het viaduct van Reichenstein (zie SJ 38, p. 21) bevindt zich bij KP 49.812, tussen Monschau en Kalterherberg. Het werd gebouwd naast het oorspronkelijke enkelsporige kunstwerk, tussen 1907 en 1909 toen de lijn verdubbeld werd. Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog werd het gedeeltelijk verwoest.

Station Sourbrodt (zie foto's en plattegrond in SJ 42) heeft veel gemeen met Raeren met uitzondering van het stationsgebouw dat niet dateert uit de tijd van de aanleg van de lijn, maar uit de tijd van de verdubbeling ervan, begin deze eeuw. De attractie bij uitstek is hier de seinbrug met de armseinen die het verkeer richting Weywertz controleert. Van het spoor met toebehoren in Weywertz is helaas in de loop der tijd een groot deel verdwenen. De meeste aandacht gaat uit naar de gebouwen. Op de oudste plattegrond die we geraadpleegd hebben, staat het enigszins gehavende gebouw, dat dichtbij de brug van de N 632 ligt, vermeld als het oude stationsgebouw. Dit gebouw ligt hoger dan de sporen en dat is merkwaardig wanneer men bedenkt dat genoemde weg gelijkvloers kruiste voordat het emplacement werd uitgebreid en de lijn naar Jüngerath werd aangelegd. Het station dat ten tijde van deze uitbreidingen werd gebouwd is gelukkig genoeg vrijwel nog geheel intact. Het bestaat uit een gebouw voor de reizigers en een goederenloods. Laten we hopen dat de nieuwe eigenaars dit oorspronkelijke geheel zullen laten zoals het is. Vlakbij dit station bevindt zich hier nog 'n kleine, geprefabriceerde keet, afkomstig uit Konzen, die de NMBS er onlangs voor z'n medewerkers heeft laten neerzetten.



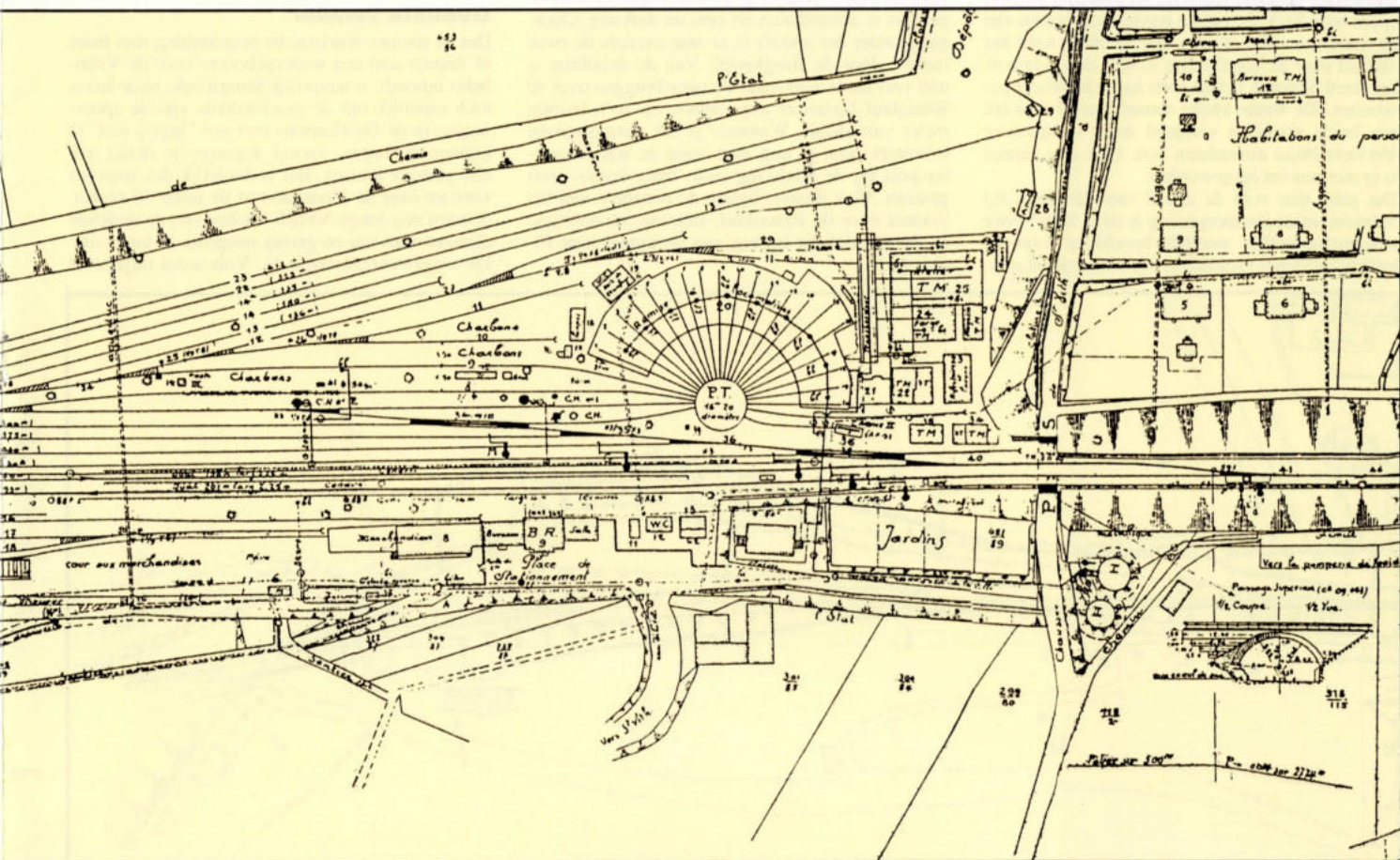
Drie generaties gebouwen dus, die u met een camera met gewone lens op één prent kan fotograferen.

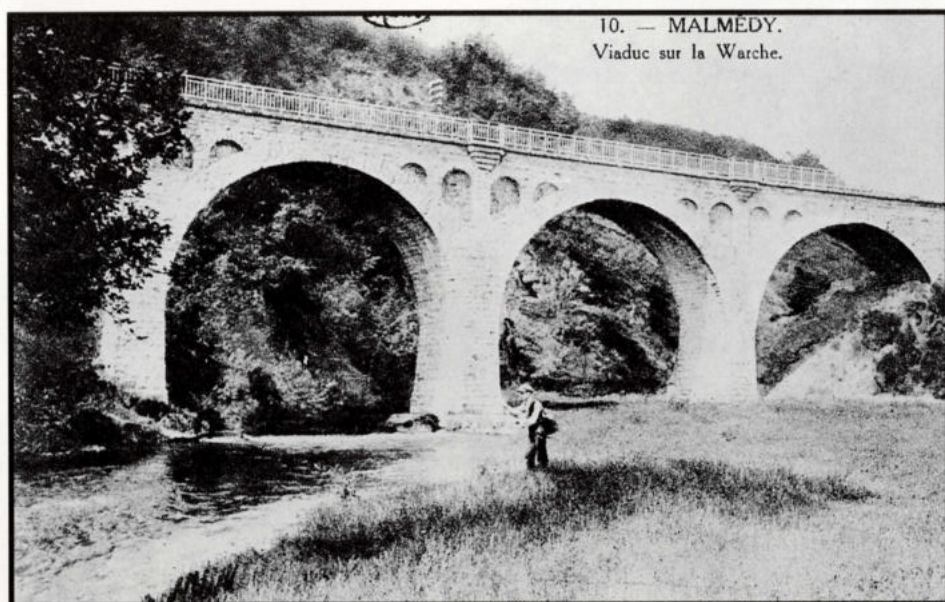
Langs lijn 45A

Het viaduct van Bütgenbach (zie SJ 39) is één van de fraaiste kunstwerken op de Vennbahn die nog gebruikt worden. Het werd in 1912 in gebruik genomen. Twee van de vijf peilers ervan werden verwoest, waarschijnlijk tijdens de Duitse terugtocht in december 1944. Ook vandaag de dag is nog duidelijk te zien waar de herstelwerkzaamheden hebben plaatsgevonden: het vernieuwde gedeelte is lichter van kleur, de nieuwe peilers hebben geen nissen etc..

In Büllingen resteerde slechts het in 1912 gebouwde onderkomen voor de stationschef, gebouwd in de karakteristieke stijl van Pruisische spoorgebouwen uit het begin van deze eeuw. Dit gebouwtje is helaas met de grond gelijk gemaakt door een homo rentabilium iconoclastus, waarvan er bij de NMBS op z'n minst nog één rondloopt. Ook langs de overige gedeelten van de Vennbahn

en zijn zijlijnen valt nog van allerlei interessants te ontdekken. Zo staan de stationsgebouwen van Brand en Kornelimünster nog altijd overeind. Vlakbij laatstgenoemd station doet een viaduct voor enkelspoor, dat op het eind van de oorlog werd beschadigd en vervolgens werd hersteld, nog steeds dienst, want vandaar tot aan de voormalige overweg bij station Brand is de spoorbedding veranderd in een pad voor fietsers en voetgangers. Ten zuiden gaat dit pad over een ander viaduct, dat overigens niet beschadigd werd. Het station van Stolberg heeft onlangs een opknapbeurt gehad. Dat van Breinig wordt nu door particulieren bewoond en verkeert in een onberispelijke staat. Dat ligt anders voor het station van Walheim, waar in 1986 een bijgebouw van werd gesloopt. Maar de nog immer aanwezige armseinen maken dit station nog steeds interessant genoeg. Een bezienswaardigheid is ook het vlakbij gelegen viaduct van Walheim. Het is van hetzelfde type als dat van Bütgenbach, maar het verloopt in een flauwe bocht en is iets langer. Het werd gebouwd in 1889 en was toen enkelsporig, 33 jaar





9. Het viaduct van Malmédyl in de toestand van tussen de twee wereldoorlogen. Een buitengewoon decor voor elke hengelaar. Vergelijk deze opname met de mooie foto van Marc Riguelle (SJ 42, blz. 17) die hetzelfde kunstwerk toont na zijn herstelling tijdens de bevrijding. Postkaart: verzameling W. Reuter

11. Wie wil er niet graag met een touristische trein door de sneeuw? Landschap en horeca-faciliteiten geven er in iedere geval alle aanleiding toe. Kaltherberg, jan. '84. Foto: M. Hanssens

later werd het spoor verdubbeld. Gedurende de gruwelijke winter van '44-'45 werden ook van dit viaduct 3 bogen vernietigd. De Amerikanen hebben toen een Bailey-brug geïnstalleerd voor een provisorisch enkelspoor en dat is sedertdien zo gebleven.

Drie km voor Raeren, op lijn 49, laat zich nog de plek raden waar zich eertijds het spoor naar de stuwdam van Eupen aftakte. De spoorbedding ervan is over vrijwel zijn gehele lengte van 4,7 km veranderd in een bospad. Van deze afsplitsing werd gebruik gemaakt tijdens de aanleg van de stuwdam. Naderhand, werd dit spoortje gebruikt om de waterzuiveringsinstallatie, die begin jaren vijftig in gebruik genomen was, van kalk te voorzien.

Na Losheimergraben treft men nog stationsgebouwen aan te Losheim, Kronenburg en Stadtkyll. Bij deze laatste plaats ligt stroomopwaarts een metalen spoorbrug over de Kyll, die men vanaf de weg kan zien.

Het station van Waimes (Weismes) heeft veel van zijn luister verloren sedert de verwijdering van het spoor naar St. Vith, van de goederenspooren en van de watertoren. Ten westen van Malmédyl heeft het viaduct over de Warche (zie SJ 42), dat na de oorlog werd hersteld, helaas niets aan schoonheid gewonnen. De fraaie kleine tunnel van Meiz werd aan beide uiteinden verlengd zodat de autoweg Verviers-Prüm eroverheen kon. Ook deze tunnel is er niet mooier op geworden.

Dat geldt niet voor de tunnel van Berzillers, bij Stavelot, maar jammergenoeg is deze tunnel voor amateurfotografen moeilijk bereikbaar. Lijn 48 kruiste de Amel (Amblève) bij Montenau d.m.v.

een klein viaduct waar de rails nu van verwijderd zijn.

Bij Born is het imposante viaduct in lijn 47A gelukkig nog steeds intact (zie SJ 42 p. 16). Wilt u de ruïnes van het viaduct van Hermanmont van nabij bekijken dan zult u enige weilanden moeten doorkruisen; let daarbij wel op prikkeldraad. In St. Vith zijn slechts een paar gebouwen over die daar in 1887 werden neergezet t.b.v. spoorwegarbeiders, afkomstig uit andere delen van Duitsland. Van de fly-over bij Weisenbach zijn slechts een paar funderingen over. Eén van de twee ingraveningen vanuit de richting Gouvy heeft men opgevuld.

Op het tracé van lijn 163 zijn twee kleine viaducten behouden gebleven: een bij Neundorf en de ander bij Weisten. Ten zuiden van Neidingen is nog steeds een stenen brug te zien. De twee periodes waarin zij werd gebouwd vallen nog goed te onderscheiden.

In de buurt van Lommersweiler valt voor de spoorarcheoloog eigenlijk nog het meest te beleven. Zo vallen daar nog de overblijfselen van de perrons te achterhalen en ook de duikweg (doorgang onder het spoor) is er nog evenals de twee tunnels door de Burgknopf. Van de draaibrug is niet veel meer over maar de twee bruggen over de Braunlauf liggen er nog steeds, op zo'n twintig meter van elkaar. Wanneer je het stationsterrein oversteekt kun je nog zien waar de wisselwachterspost bij de aftakking naar Troisvierges heeft gestaan. Vlak daarbij liggen de restanten van het viaduct over de Braunlauf, richting Steinebrück, en de noordelijke ingang van de tunnel naar Elcherath.

Deze ingang is half dichtgemetseld, maar de deur die toegang verleent tot het inwendige is open. De onverschrokkenen onder ons kunnen 387 m diep in de tunnel de instorting in ogenschouw nemen die veroorzaakt werd door het opblazen van de zuidelijke ingang van de tunnel. Ze zullen dan kunnen constateren dat daarvoor de lijn niet gesloten had hoeven worden. Wel is de grote brug over de Our-honderd meter verderop vrijwel geheel verwoest.

Tot aan de Luxemburgse grens vindt men dan slechts het talud terug. Alleen het station van Reuland staat er nog en, in Oudler, een klein dienstgebouw. Direct over de grens is de grote tunnel van Wilwerdange nog steeds aanwezig; het schijnt dat die oorspronkelijk dag en nacht verlicht was. De tunnel werd in ieder geval bewaakt. In de steunmuur van de uitgraving aan de kant van Troisvierges is nog steeds het wachthok te zien op twee passen van de ingang van de tunnel.

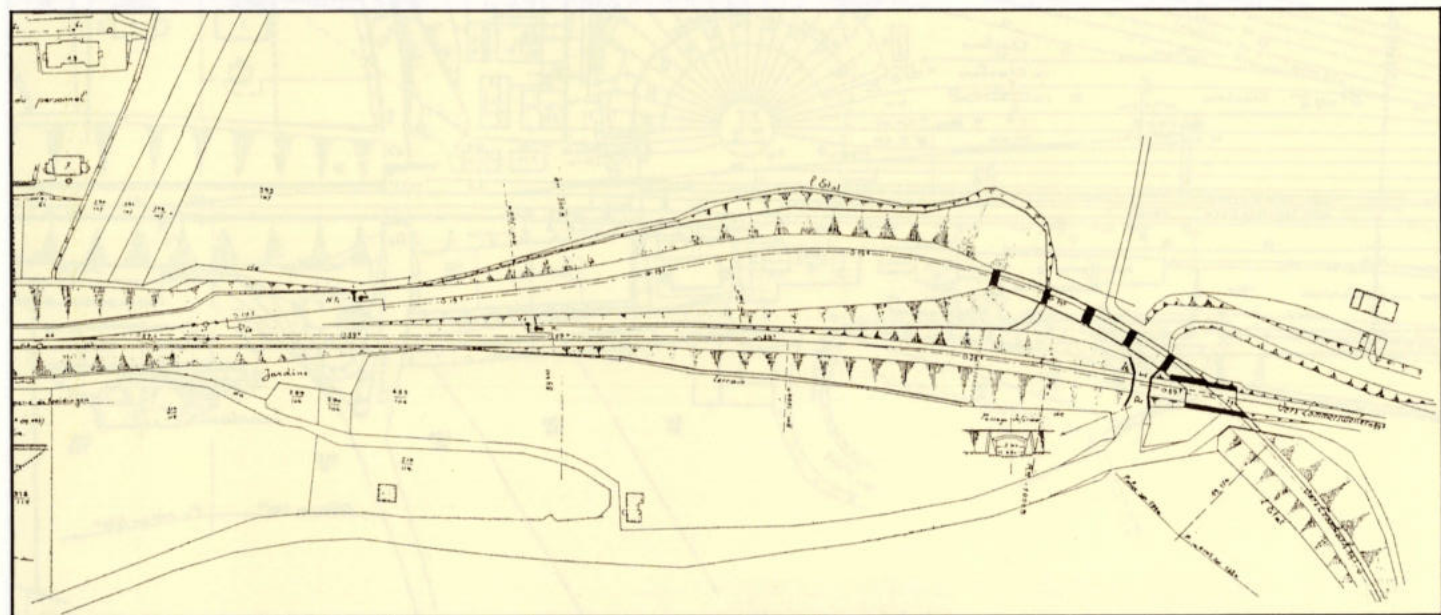
Het station van Wilwerdange is nu een eengezinswoning. Ook het voormalige station van Bleialf fungeert nu als zodanig. De even verderop gelegen tunnel werd dichtgemetseld. Het station van Pronseld werd na de oorlog opnieuw opgebouwd. Er huist tegenwoordig een tandarts.

Van de lijn naar Waxweiler zijn de rails weggehaald. Er is daar nog het gebouw van het eindstation over en een kleine, zeer karakteristieke locomotiefloods.

Aan de Neuerburglijn, tenslotte, staan de stations van Uttfeld en Arzfeld nog overeind. Het kleine viaduct over de Bierbach is een betonnen constructie van na de oorlog. Interessanter zijn de twee kleine tunnels tussen Zweifelscheid en Neuerburg.

Gemiste kansen

Dat de nieuwe touristische bestemming niet meer of minder dan een wedergeboorte voor de Vennbahn inhoudt, is natuurlijk fantastisch, maar het is toch moeilijk om de geschiedenis van de spoorwegen in de Oostkantons met een "happy end" te kunnen besluiten, vooral wanneer je denkt aan alle gemiste kansen. Het is duidelijk dat, toen het vervoer over de Vennbahn in de jaren 30 afnam, de toen nog jonge NMBS trachtte om de nadelige effecten daarvan zo gering mogelijk te laten zijn. De wagenwerkplaats te St. Vith werd uitgebreid





ten einde werk te kunnen aanbieden aan NMBS-medewerkers die elders geen werk meer hadden. Voorts werden er tussen 1932 en 1938 12 nieuwe halteplaatsen geopend. Dit waren natuurlijke goede initiatieven, maar het blijft verleidelijk te filosoferen over hoe de zaken gelopen zouden zijn als men de zaak grondiger had aangepakt. Zo had er -zonder dat er één spectaculair kunstwerk aan te pas zou zijn gekomen- een keerlus aangelegd kunnen worden ter verbinding van de stations Trois-Ponts, Gouvy, St. Vith en Waimers. Driehonderd meter spoor zou hebben volstaan om het kopmaken te Waimers tot het verleden te hebben laten behoren.

Aan het kopmaken te Gouvy had een einde kunnen worden gemaakt door de aanleg van een lijn van ongeveer 4 km, die bij KP 5 van lijn 163 zou aftakken en door de vallei van de Dingelerwasser naar Gouvy (aan de kant van Troisvierges) zou lopen. De bruikbaarheid van lijn 163 zou daarmee bovendien aanzienlijk zijn vergroot en de afstand Gouvy - St. Vith met een kilometer verminderd. Verder zou electrificatie (15.000 V wisselstroom met een frequentie van 16 2/3 HZ) en inzet van het juiste tractiematerieel (vergelijk de BLS) de spoorwegen in de Oostkantons beslist een nieuwe toekomst hebben gegeven. Hoeveel kwakkelende lijntjes heeft men in Zwitserland d.m.v. electrificatie niet nieuw leven weten in te blazen? Zo zouden ook meteen de tractieproblemen op de "lastige" lijnen 42 en 45 zijn opgelost. En als op deze wijze heel lijn 42, andere lijnen in het Luikse, of zelfs het hele Belgische net was geëlectrificeerd, was de NMBS nu een stuk beter af geweest

dan met de zware en dure 3000 V gelijkstroom die ze nu hebben.

Wanneer je ziet hoe het spoorwegtourisme zich nu ontwikkelt, denk je met pijn in je hart aan de mogelijkheden die de lijn Vielsalm - Born had kunnen bieden zonder die zinloze destructie van het viaduct van Hermanmont of aan de verbinding St. Vith - Troisvierges met zijn vele bruggen en tunnels. Nou ja, we kunnen er in ieder geval van blijven dromen, of, nog veel beter, de fraaiste plekjes in schaal 1:87 reproduceren. Modelbouwers, met de Vennbahn heeft u een onuitputtelijke bron van inspiratie!

Verontschuldigingen

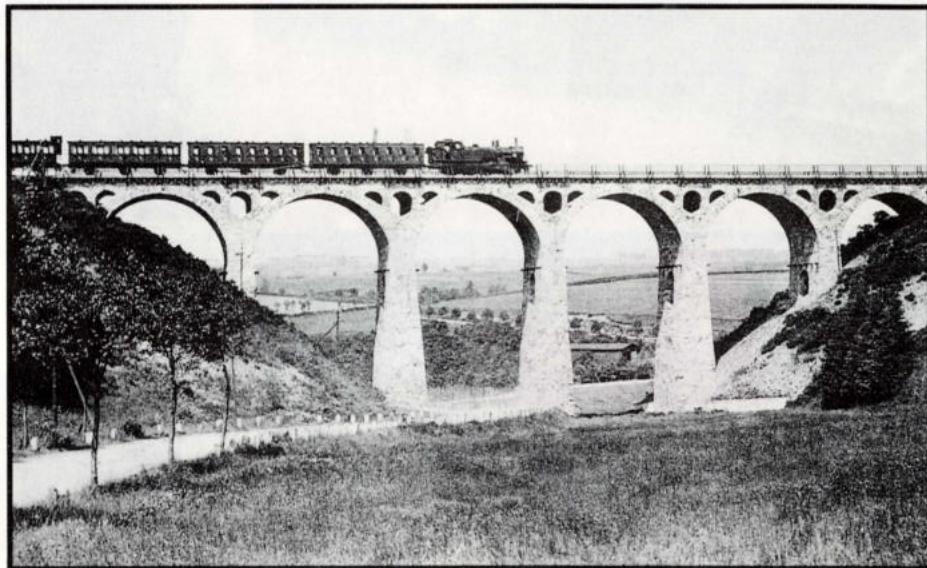
Bij het schrijven van dit artikel hebben we uiter-

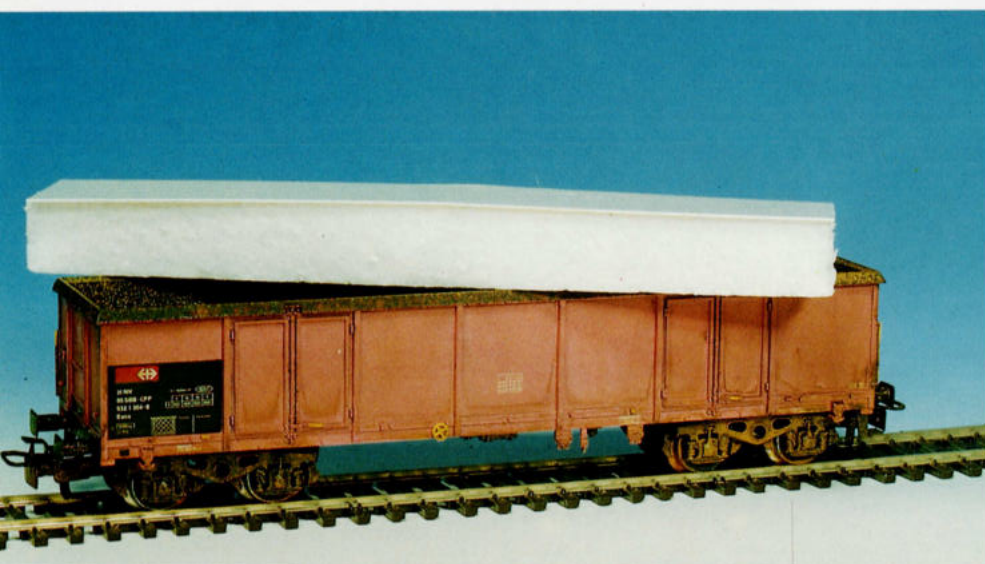
aard een keuze moeten maken uit een enorme hoeveelheid gegevens en wat dat betreft hebben we ons beperkt tot het aangeven van de grote historische lijnen en het maken van een samenvatting van de geschiedenis van de spoorwegen in de Oostkantons. In het vervolg zullen echter ook allerlei deelonderwerpen aan bod komen. De lijst van geraadpleegde werken en documenten heeft de lengte van een compleet hoofdstuk en kan derhalve tot onze spijt niet gepubliceerd worden.

Tot slot wil ik gaarne nogmaals allen danken die mij hebben geholpen met inlichtingen en met het ter beschikking stellen van documentatie.

Jean-René Lejeune

12. Een stoomlokomotief van het type 96 met een sleep GCI-rijtuigen op het viaduct van Bütgenbach. Wolfgang Grote koos dezelfde opnamehoek voor de mooie foto van SJ 39 blz. 6-7. Het kunstwerk bevindt zich in zijn originele toestand. Postkaart: verzameling J. Lanneau





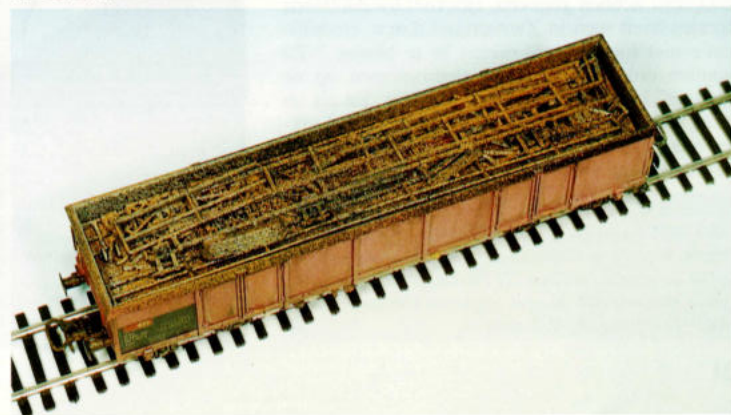
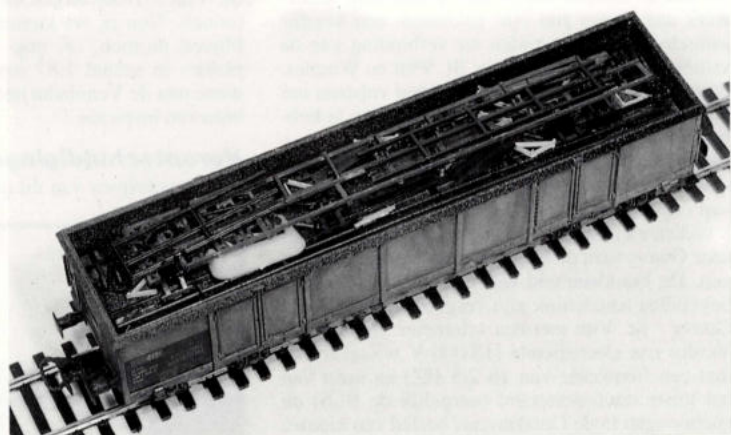
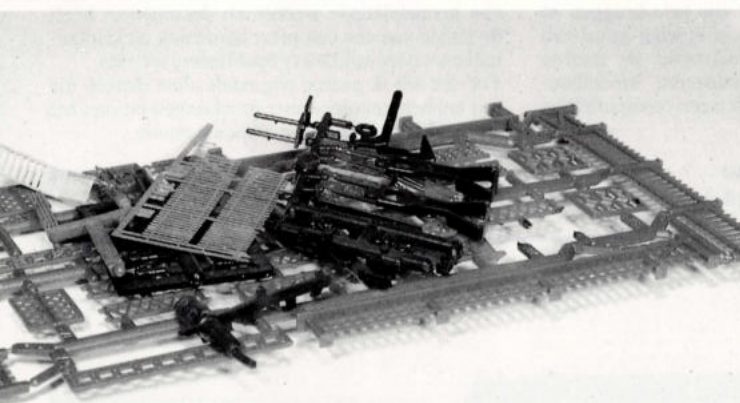
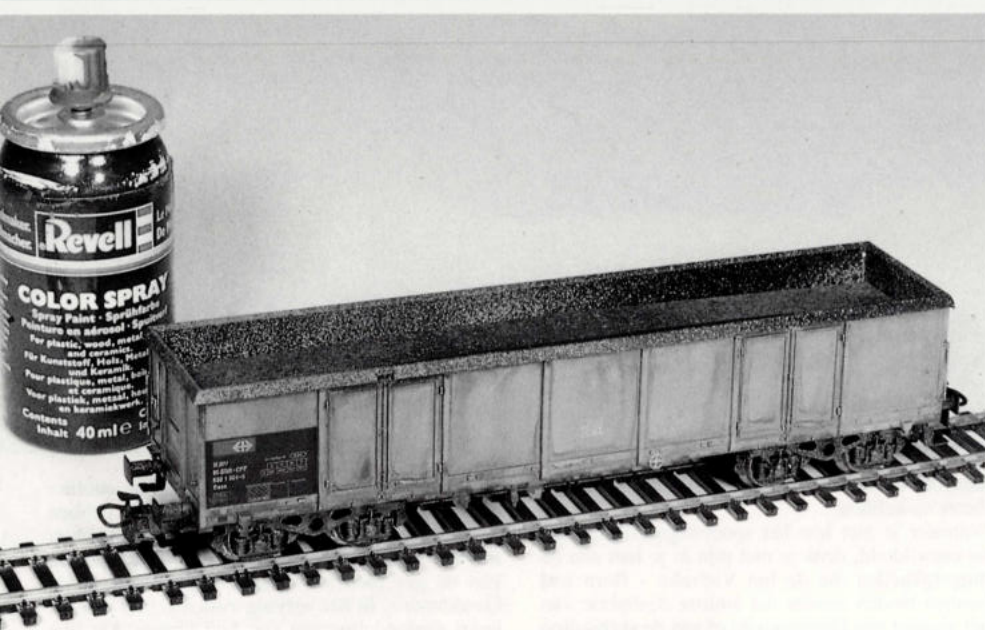
Wagon voor het vervoer van schroot

Open goederenwagens zonder inhoud ziet men in het grootbedrijf zelden rondrijden. Voor onze modelspoorweg moeten deze wagons eigenlijk altijd beladen zijn. De lading moet dan echter wel gevarieerd zijn. In eerdere uitgaven van het Spoorweg Journaal werden reeds enige soorten lading beschreven. Deze keer gaat het om schroot, dat in een vierassige open goederenwagon, die al de nodige bedrijfsuren achter de rug heeft, wordt vervoerd. Om te voorkomen dat het hele laadvolume met kleine delen moet worden gevuld, wordt uit een stuk piepschuim een blokje gesneden (afb 1), dat onder in de wagon wordt gelegd en bruin geverfd (afb 2). Vervolgens wordt de knutseldoos onderzocht op onderdelen die als schroot kunnen fungeren.

Te denken valt hier aan hekwerk, resten van gesloopte auto's, dakgoten enz. Deze worden gewoon op het vulstuk gestapeld en met een beetje lijm vastgezet (afb 3 en 4).

De laatste handeling is het roestkleurig verven van het schroot. Eerst worden de randen van de wagon afgeplakt met brede stroken plakband (afb 5). Met okerkleurige en zwarte verf wordt de roestkleur aangebracht. Of men met een penseel of met de spuitbus wil werken, dat is eigen keuze. Nadat de stroken plakband zijn verwijderd, is de wagon gereed voor gebruik.

Daniel Piron
Foto's: K.Heidbreder



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.





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: 3287-74 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-opschrift van het Spoorweg Journaal), **LILIPUT** (platte NS wagen) en **MÄRKLIN** (platte NS wagen nr. 4433) of de Fd wagen van de NMBS, nr. 4656.
De liefhebbers van de N schaal krijgen een TDS-Wagen van ROCO

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

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

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

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

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



Een boom met een metalen kruin

Staalwol is uitstekend geschikt om er een model-landschap mee te maken. Niet alleen voor de imitatie van hoge grassoorten en struikgewas is het geschikt, het kan ook goed worden gebruikt om een boom van een kruin te voorzien. De stam en de takken van de boom worden uit koperdraad gedraaid. In eerdere nummers van het Spoorweg Journaal is daar uitvoerig over geschreven.

Als de kale boom voor ons staat gaan we hem van een bladerdek voorzien. De staalwol wordt eerst in kleine stukken geknipt en plat gestreken (afb

1). Deze ondergrond voor het gebladerte wordt nu over de takken uitgespreid, net zoals met kerstmis de lametta of het engelenhaar in de kerstboom wordt aangebracht (afb 2). Dit laagje moet vooral niet te dik zijn. Er zijn maar weinig bomen met een erg dichte bebladering. Door afgebroken of afgestorven takken ontstaan meestal gaten in de kruin van een boom.

Wanneer de staalwol is aangebracht, wordt het geheel met lijm bespoten, waarna een laagje groene verf uit de spuitbus wordt aangebracht om het

metaaleffect te elimineren (afb 3). Wanneer de verf is aangedroogd worden schuimstof vlokken gereed gelegd. Eerst wordt nog een keer lijm over de boom heen gespoten, waarna de schuimstof vlokken worden aangebracht (afb 4). Degene die een extra stevige boom wil maken kan na afloop nog een laagje van een mengsel van witte lijm met water en een afwasmiddel er over heen spuiten.

Daniel Piron
Foto's: K.Heidbreder



Vakwerk... realistische sporenplannen (2)

Een afbeelding kan meer zeggen dan duizend woorden. Toch moet u eerst de tekst lezen voor u de afbeeldingen bekijkt. Want achter elk plaatje schuilt een verhaal. In dit geval het verhaal van de SB&CMRR (echt geen enge ziekte) van Vakwerk-fotograaf Ronald Koppen.

PROLOOG

Laten we beginnen met enkele vaststaande gegevens. De baan is geprojecteerd (en in aanbouw) in

lijk realisme of op realistische nabootsing van het grootbedrijf, koos hij voor het eerste. De tweede vraag: rijden of rangeren, leverde meer moeilijkheden op. Ronald is namelijk net zo menselijk als u en ik: hij wil eigenlijk alles. Daarom zette hij de pijl in het midden.

COMPLICATIES

Als u nu denkt dat het ontwerpen kon beginnen, dan heeft u buiten Ronald gerekend. Hij had meer

(o.a. per schip aangevoerd) gingen de andere kant op. Er was in veel kustplaatsen een bloeiende visverwerkende industrie. Verder waren er houtzagerijen en talloze grotere en kleinere lokale industrieën. En tot de jaren dertig een levendig personenvervoer. Er waren ook maatschappijen die de kustplaatsen verbonden, wat extra vervoer betekende. Kortom, voor de modelbouwer een aantrekkelijke situatie. De hierboven geschetste situatie

één man, Ronald dus, met zo af en toe enkele gasten.

AAN HET WERK

De beperkte ruimte sluit onmiddellijk een aantal vormen uit. Voor een halve cirkel is al zo'n 145 cm nodig, en een looppad is aan beide zijden vereist. Een looppad moet minimaal 60 cm zijn. $145 + 2 \times 60 = 265$ cm, bijna de gehele kamerbreedte. Een ontwerp zoals in Figuur 2 vereist een breedte van 385 cm en is dus uit-

THE SKAGIT BAY & CEDAR MOUNTAIN RAILROAD COMPANY

een zolderruimte. De vitale maten treft u aan in Figuur 1. De schaal is (Amerikaans) O, d.w.z. 1:48. Het zal u niet verbazen dat Ronald gekozen heeft voor smalspoor, in dit geval 3 voet (=915 mm spoorbreedte): On3. In model is de spoorbreedte 19.05 mm. De wisselhoek is zo'n 11 graden; de minimumstraal is 660 mm; de maximale stijging is 4 % (op de u nu volledig bekende 'switchback' is de minimumstraal 560 mm en de stijging 7%).

De grootste locomotief is 30 cm lang. De langste trein bestaat uit 1 locomotief, 5 wagons en 1 caboose (sluitwagen), d.w.z. een lengte van 135 cm (zonder de locomotief 105 cm); op de switchback 1 locomotief en 2 wagons (60 cm).

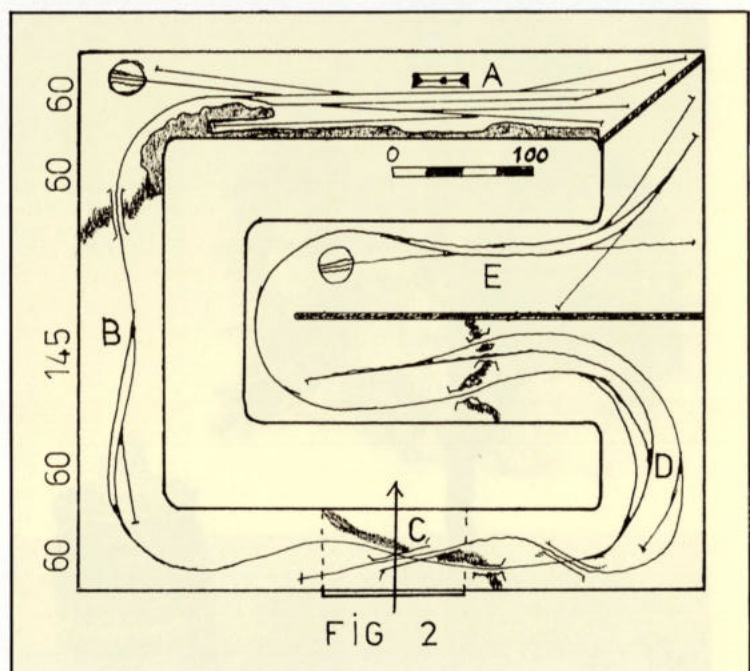
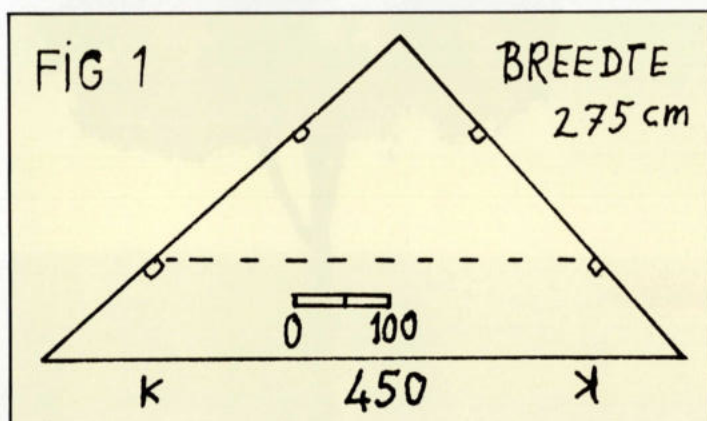
Maar dat is niet alles. In aflevering 1 heb ik u verteld dat een modelbouwer keuzes moet maken, antwoord moet geven op 2 vragen. Bij de vraag: waarop komt de nadruk te liggen, op landschappe-

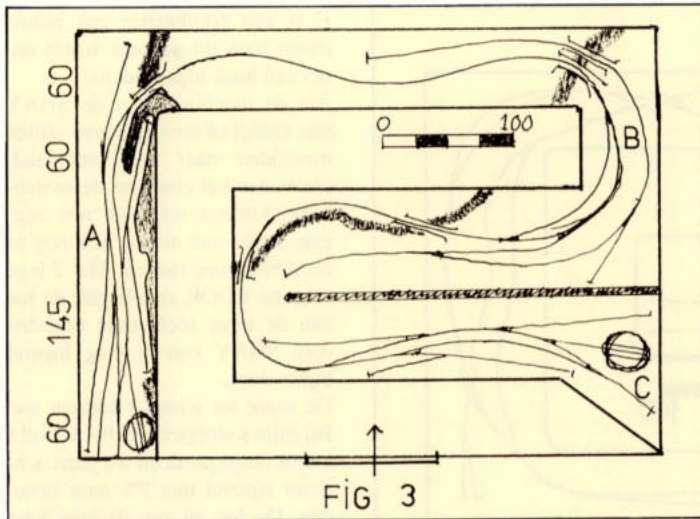
noten op zijn zang dan het groepje Slim & Short Guild-ers dat de Clear Creek & Pacific RR (zie aflevering 1, SJ 45) bouwde, bij elkaar. De tijd die hem het meest aanspreekt, is de periode 1920-1930. Geografisch uitgangspunt is het kustgebied van de staat Washington in het noordwesten van de Verenigde Staten. Om precies te zijn: het deel dat grenst aan Canada. De kustlijn is zeer onregelmatig, er zijn talloze havenstadjes, het gebied is bergachtig. Er waren heel wat spoorwegmaatschappijen die dit gebied doorkruisten. Gelukkig legde Ronald zich niet vast op één maatschappij. Hij wilde 'slechts' een ontwerp, gebaseerd op een in de VS veel voorkomende situatie: vanaf een havenstad werd een spoorlijn landinwaarts gebouwd naar een veelbelovend mijnbouw- en/of houtwingebied. De in de bergen gewonnen producten werden naar de haven gebracht en levensmiddelen, machines en talloze andere producten

staat bekend als 'point-to-point' (van eindpunt naar eindpunt). U begrijpt het misschien al: hij wou òn de havenstad òn een stuk spoorlijn door de bergen òn het eindstation in de bergen, oh ja, en halverwege nog een switchback naar een bosbouwgebied.

Of ik dit bescheiden lijstje met eisen even wilde vertalen in een ontwerp dat paste in een ruimte van (op 100 cm hoogte) 450 x 275 cm met twee schuine wanden. (Voor degenen onder u die zich afvragen: 'Is dat in schaal O nu veel of weinig?', voor HO is dat een kamer van ongeveer 250 x 155 cm. Niet echt ruim.) De baan is bestemd voor bediening door

gesloten. Een stuk modelbaan langs de muur moet ten minste 60 cm breed zijn (en in O liever 80 cm). Een ontwerp zoals in Figuur 3 wordt minstens 325 cm breed. Opnieuw: uitgesloten. Figuur 4 zou wel kunnen, maar levert een te korte verbinding tussen de eindpunten op, bovendien is de verhouding modelbaan/loopruimte ongunstig. Een aanpassing van Figuur 4, zoals te zien in Figuur 5, levert te weinig op. Als u mijn verhaal kritisch leest, denkt u nu: 'Zeg Van Aggelen, je verhaal klopt niet! De schuine wanden links en rechts maken de beschikbare ruimte veel kleiner. Je houdt hooguit 4 meter over.' Zo is het,





nog een reden om deze aanpak te laten vervallen.

Vraagje tussendoor: Ronald, is één eindpunt niet voldoende? Een bescheiden eindpunt vraagt een ruimte van zeker 300 x 60 cm. Neen dus. Na een tijdje nadenken kwam ik op een mogelijke oplossing. Ik pretendeer niet de enige of de beste oplossing gevonden te hebben, maar de ingeving loste het probleem wel op. Goed, ze leidt tot nieuwe (= bouwtechnische) problemen maar die zijn Ronalds zaak. Het antwoord is: de 'dubbeldekker'.

DUBBELDEKKERS?

Neen, geen vliegtuigen. Het idee van een dubbeldeks spoorbaan is natuurlijk niet nieuw. Je krijgt 2 x zoveel modelbaan in dezelfde ruimte. Vaak wordt de verbinding tussen beide niveaus aangebracht in de vorm van een 'helix', oftewel klimspiraal. Een gewone dubbeldekker heeft voordelen, veel rijlengte bij voorbeeld, maar ook nadelen. Ingewikkelde constructies zoals de helix, en het tegelijkertijd waarnemen van de twee niveaus. Zie Figuur 6. I is Ronalds ooghoogte staand, II zijn ooghoogte zittend op een stoel met wielen.

De variant die mij in dit geval een goede oplossing lijkt, is het boven elkaar plaatsen van de twee eindstations, maar dan zo dat je toch maar één niveau kunt zien. Kijkt u maar naar Figuur 7. Wie rechts staat, kan maar één niveau waarnemen; links kijkt men staand tegen de hoge frieslijst (handig prik-bord) aan. Een bijkomend voordeel is dat twee 'machinisten' elkaar niet voortdurend in de weg zitten: ieder zit/staat in zijn eigen gangpad. Het hoge niveau kan 'opgehangen' worden aan zolder-

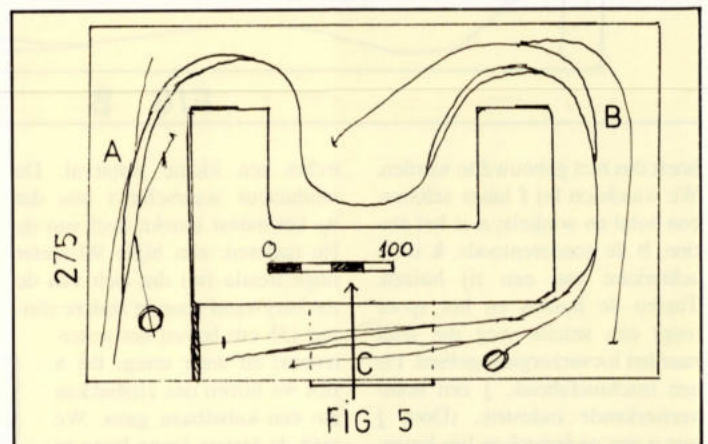
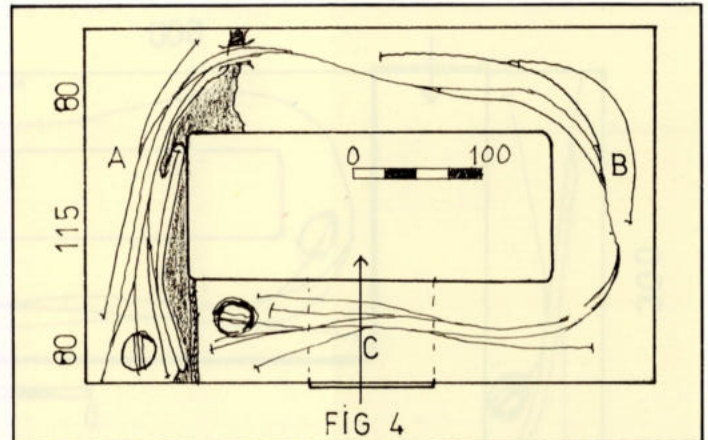
balken, waardoor de gehele constructie relatief licht gehouden kan worden. Door deze dubbeldekker in het midden van de kamer te plaatsen, kon een redelijke rijlengte gecreëerd worden en aan het overgrote deel van Ronalds wensen tegemoet gekomen worden.

Eén van die wensen was de switchback. Vanuit het eindstation in de bergen, waar zich de houtzagerij bevindt, rijdt een kleine 'logging railroad' (houtmaatschappij) een stukje over het tracé van de SB&CMRR en bereikt daarna via een switchback de plaats waar de boomstammen geladen worden. U kent deze constructie uit het CC&P-verhaal in aflevering 1. Daar ging de lijn OMHOOG tot zo'n 40 cm boven 0-niveau. Dat bleek hier door de schuine wand niet mogelijk. De oplossing? We gaan OMLAAG. Dat kwam bij het origineel ook vaak genoeg voor.

Toen ik bezig was met de definitieve tekeningen, kwam Ronald nog met één vraagje. Hij hoopt in een niet al te verre toekomst te verhuizen naar een huis met een kamer van 6 x 3 meter voor de modelbaan. Kan het ontwerp daaraan aangepast worden? Mijn antwoord ziet u weergegeven in Figuur 8. Overigens kan dat ook aan een ruimte van bij voorbeeld 4 x 4,5 meter.

HET EINDRESULTAAT

Een paar opmerkingen vooraf voor een goed begrip. Het laag gelegen landschap heeft een lichte kleur; hoe donkerder de kleur, hoe hoger het landschap. In een zwart/wit-tekening moet je met hoogtelijnen werken. Ronald is natuurlijk niet verplicht om alles exact na te bouwen. Mogelijk be-



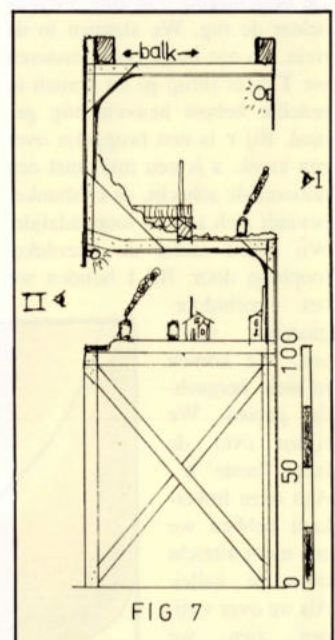
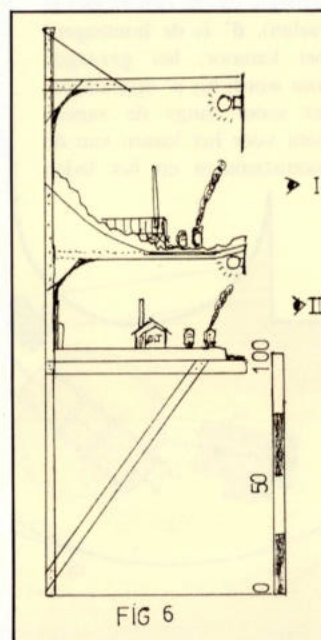
sluit hij bij voorbeeld om de lange brug w in tweeën te hakken door de top van de berg (bij 40) hoger te maken.

In de tekening is de breedte van het looppad 57,5 cm. Ronald zei, dit is in principe een éénmansbaan en dan kan dat wel. Verder zal het bouwen Ronald zeker de nodige zweetdruppels opleveren: op diverse plekken is de speelruimte zéér beperkt. Bij voorbeeld daar waar het uithaalspoor van de

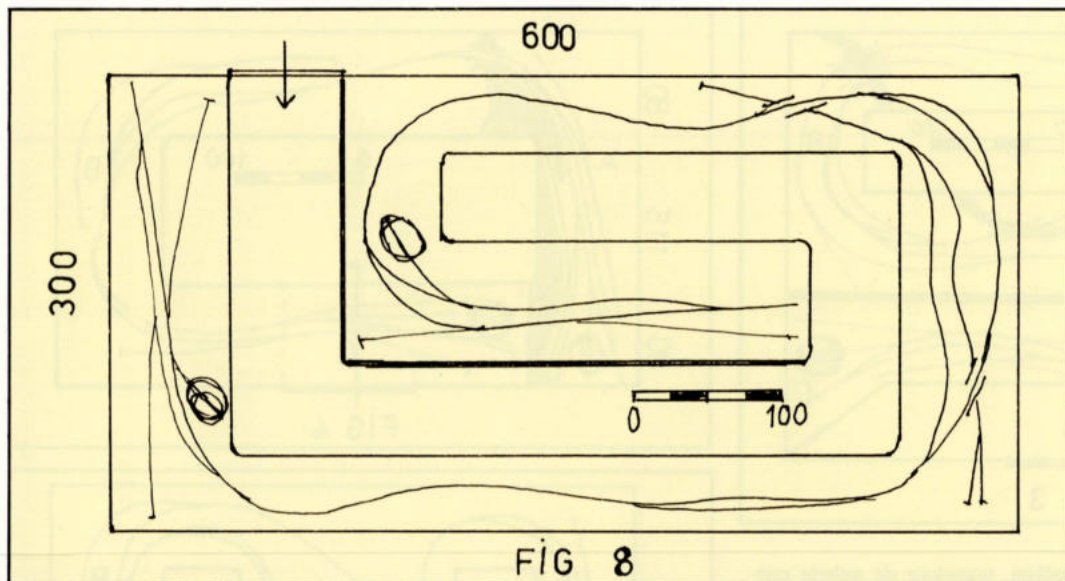
switchback onder de hoofdlijn doorgaat. Of de constructie van de 'dubbeldekker'. Maar ja, je hebt een hobby om je te ontspannen, nietwaar?

EEN TREINREIS ANNO 1925

Laten we aannemen dat we met ons jacht aangekomen zijn in het stadje BAY VIEW (het beneden-niveau). De aanlegsteiger bevindt zich rechts van gebouw C. Die



Vakwerk... realistische sporenplannen (2)



hoeft dus niet gebouwd te worden. We wandelen bij **f** langs saloons, een hotel en winkels; **a** is het station, **b** de goederenloods, **k** is de achterkant van een rij huizen. Tussen de huizen en het spoor loopt een smalle weg die leidt naar het locverzorgingsgebied. **i** is een machinefabriek, **j** een houtverwerkende industrie. (Door **j** ziet u een onderbroken lijn lopen: de schuine zolderwand maakt er een vreemd gebouw van.) **c**, **g** en **h** zijn visindustrieën; **e** is een zeer primitieve houten ertsbunker. Kopererts uit de bergen wordt hier gestort. **d** is een kraan. **l** is een kolenopslagplaats, **m** is de watertank, **n** de draaischijf, **o** de loclouds. **q** kan leeg gehouden worden; er kunnen huizen geplaatst worden; er zou ook een dubbele locloods geplaatst kunnen worden.

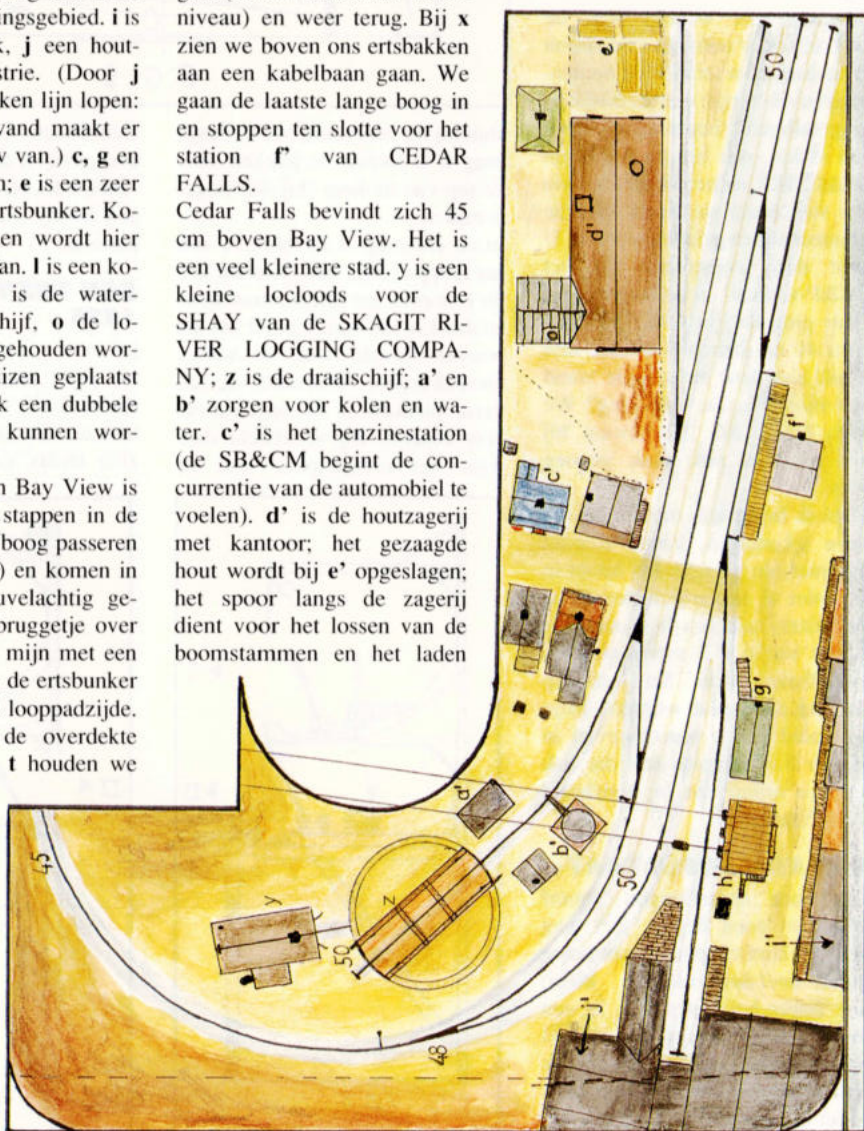
De bezichtiging van Bay View is achter de rug. We stappen in de trein. Na een lange boog passeren we **T** river (brug **p**) en komen in redelijk bebost heuvelachtig gebied. Bij **r** is een bruggetje over een kreek. **s** is een mijn met een horizontale schacht, de ertsbunker bevindt zich aan de looppadzijde. Wij rijden onder de overdekte loopbrug door. Bij **t** houden we het rechtdoorgaande spoor aan. We komen in meer bergachtig gebied. We rijden over de lange 'treste' **u**. Aan onze linkerkant hebben we een mooi uitzicht over de vallei. Als we over **v** rijden zien we

rechts een kleine waterval. De conducteur waarschuwt ons dat we het meest unieke deel van de lijn naderen: een bijna 90 meter lange trestle (**w**) die zich van de ene bergwand naar de andere slingert (35 cm boven het water-niveau) en weer terug. Bij **x** zien we boven ons ertsbakken aan een kabelbaan gaan. We gaan de laatste lange boog in en stoppen ten slotte voor het station **f'** van CEDAR FALLS.

Cedar Falls bevindt zich 45 cm boven Bay View. Het is een veel kleinere stad. **y** is een kleine locloods voor de SHAY van de SKAGIT RIVER LOGGING COMPANY; **z** is de draaischijf; **a'** en **b'** zorgen voor kolen en water. **c'** is het benzinestation (de SB&CM begint de concurrentie van de automobiel te voelen). **d'** is de houtzagerij met kantoor; het gezaagde hout wordt bij **e'** opgeslagen; het spoor langs de zagerij dient voor het lossen van de boomstammen en het laden

van het gezaagde hout. **g'** is de goederenloods.

Erts van een hoog gelegen mijn wordt via de kabelbaan naar de ertsbunker **h'** gebracht. Huizen, winkels en een saloon vormen **i'**;



j' is een combinatie van industrieën (ook dit gebouw wordt onder een hoek afgesneden).

Als de machinist van de SHAY ons vraagt of we misschien willen meerijden naar de bomenlaadplaats aan het eind van de switchback, kunnen we geen nee zeggen, zeker niet als we ook nog in de cabine mee mogen. Met 2 lege wagons VOOR zich begint de loc aan de trage tocht naar beneden (een SHAY kun je vlug lopend bijhouden).

De route tot wissel **t** kennen we. Bij mijn **s** stoppen we, het wissel **t** wordt omgegooid en we gaan achteruit rijdend met 7% naar beneden. De loc zit aan de lage kant van de trein, noodzakelijk i.v.m. de veiligheid. De trestle **k'** voert ons over een weg en een kreek. Links van ons rijst de berg omhoog. Bij **l'** passeren we de rivier. Als we op de 'tail' (het uithaalspoor) van de switchback zitten, zien we hoog boven ons de lange trestle; het wissel wordt omgegooid en de loc duwt de 2 wagons over een 4% helling verder omlaag. We passeren twee primitieve houten bruggen (**m'** en **n'**) en stoppen bij de laadplaats **p'**. Vrachtauto's met boomstammen komen over de weg die onder trestle **k'** loopt, rijden langs de rivier, gaan onder de trestle **u** door en stoppen bij **p'**. Als de wagons geladen zijn, beginnen we aan de lange reis terug, waarbij de SHAY grote moeite heeft met de stijging van 7%. In Cedar Falls staat de trein richting Bay View al te wachten. De terugreis beschrijven zal niet meer nodig zijn.

WAAROM ZO'N LANG VERHAAL?

In het begin heb ik u verteld dat Ronald het landschap (de scenery) belangrijk vindt. Bij het ontwerpen van een sporenplan moet u zoiets steeds in het achterhoofd houden. Als de scenery belangrijk is, moet u niet eerst alle sporen tekenen en dan pas aan het landschap denken; het resultaat valt dan meestal tegen. Verder stond de maat van een aantal gebouwen vast, omdat die al gebouwd zijn. Daarnaast vermeldde ik dat Ronald rijden en rangen even belangrijk vindt. Om van station **f'** te bereiken, moet ongeveer 14 meter afgelegd worden. En aangezien een smalspoortrein geen "TGV" is, kost dat een behoorlijke tijd. Er zijn weliswaar maar twee 'emplacements', maar die bieden uitgebreide rangeermo-

gelijkheden. Bij Bay View kunnen die nog vergroot worden door het spoor dat **i** en **j** bedient 'door te trekken' naar de schuine wand (met een onderbroken lijn aangegeven). Deze lijn symboliseert dan een aansluiting met een andere maatschappij, de zg. interchange. Dat betekent nieuw inkomend en uitgaand materieel. Voor beide emplacementen kunnen formidabele 'rangeerpuzzels' samengesteld worden.

In aflevering 1 heb ik u verteld over de 'view blocks'. Die zijn ook hier te zien, bijv. bij mijn **s** en bij de 'bult' waar trestle **w** naar voren komt.

EPILOOG

Gegeven de ruimte biedt dit plan veel mogelijkheden. Net als elk ander plan is dit een compromis met een aantal plussen, maar ook een aantal minnen. Eén minpunt wil ik noemen. De rijmogelijkheden zouden flink vergroot worden als halverwege de hoofdlijn een passeerspoor aanwezig zou zijn. Nu kan een trein vanuit Cedar Falls pas vertrekken als die uit Bay View binnen is. De aangewezen plaats is hier het stuk dat begint na trestle **u** en eindigt voorbij brug **w**. Door de schuine wand zou dat extra- spoor direct naast de wand lopen en zo het landschappelijk realisme aantasten. Ronald was het met het besluit dit spoor te laten vervallen eens. Krijgt hij de beschikking over een ruimte met een rechte zijmuur, dan kan hij zonder problemen het passeerspoor toevoegen.

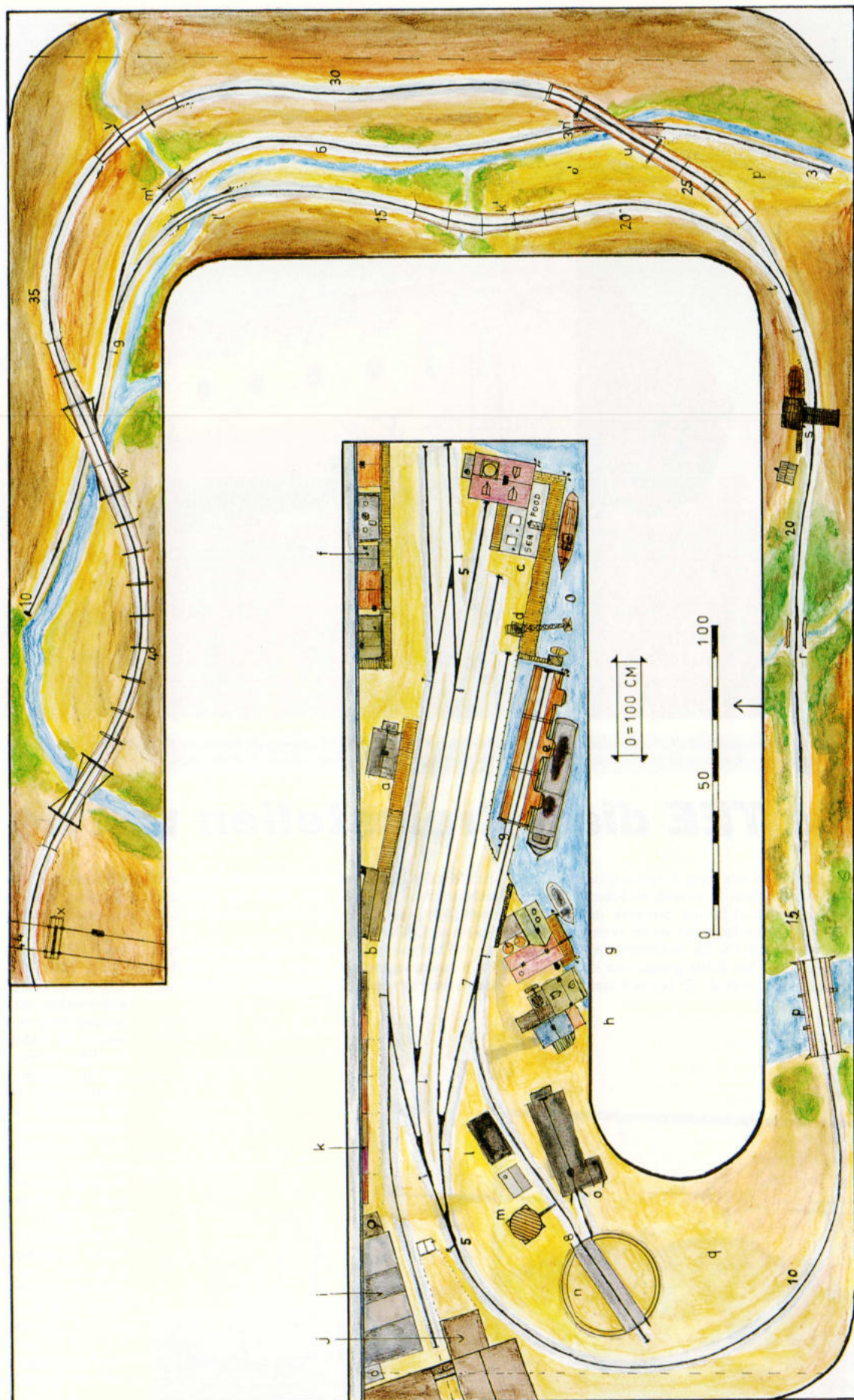
In aflevering 3 en 4 hoop ik u de ontwerpen voor twee banen te laten zien. Voor een kleine HO-baan waarbij de 'sfeer' een heel belangrijke voorwaarde was, en voor een grote O-baan, waarbij alle 4 aspecten die in de twee vragen genoemd worden, even belangrijk waren. De bouw van de laatste is overigens al behoorlijk ver. Vermoedelijk zal ik de ontwerpen met foto's

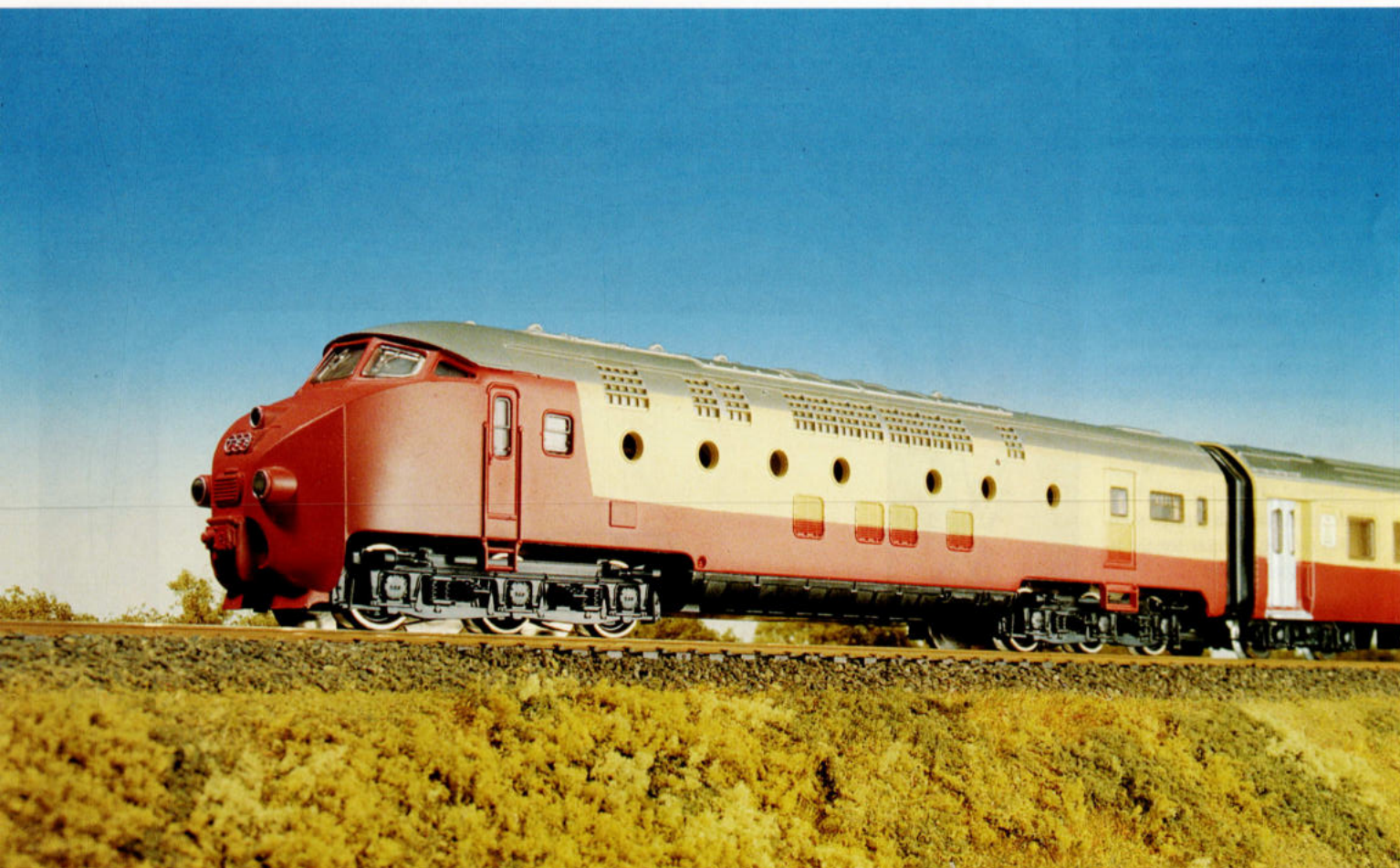
kunnen illustreren. Verder zal ik een aantal zaken bespreken die u

kunnen helpen bij het beoordelen, aanpassen of zelf ontwerpen van

sporenplannen.

Daniel van Aggelen





1. Het schitterende MÄRKLIN model van het TEE treinstel van de NS/SBB heeft onlangs de catalogus verlaten en is nu een collector's item. MÄRKLIN zou echter nog met een model op de markt kunnen komen van de "Northlander" van onze foto nr. 7.. Foto: H.K.

De TEE dieseltreinstellen van de NS/SBB

Als jochie van acht ging ik speciaal naar het station om ze te zien. Ik woonde in Schiedam en iedere dag rond 11.00 uur denderde de machtige rood-beige trein langs het eerste perron, op weg naar Rotterdam CS. De bulderende motorwagen gevolgd door het lichte geraas van de rijtuigen maakten diepe indruk. Er bestond niets mooiers!

Het Marklin model van dit treinstel, dat financieel onbereikbaar voor mij was, heeft me jarenlang werkelijk geobsedeerd (gelukkig bestond er ook zo iets als LEGO).

In 1957 bouwde Werkspoor naar eigen ontwerp de 5 motorwagens. De fraaie kopvorm was bedacht door de vrouwelijke ingenieur Elsebeth van

Blerkom. De tussenrijtuigen en stuurstanden werden door S.I.G. in Zwitserland vervaardigd op basis van het standaardontwerp voor Zwitserse rijtuigen.

De 5 TEE-treinstellen, waarvan drie eigendom van de NS (1001-1003) en 2 van de SBB (RAM 501 en 502), hadden een vaste samenstelling: een motorwagen, een rijtuig met 9 coupe's, een restaurantrijtuig en een "grossraum" stuurstandrijtuig waarin 42 reizigers plaats konden nemen. Deze beschikte tevens over enkele bedden ten behoeve van het personeel. De diesel-electrische, 6-assige motorrijtuigen met een gewicht van 114 ton en een vermogen van maar liefst 2000 pk hadden een ruimte voor douane personeel en een bagageafdeling. Alle rijtuigen waren uitgerust met airconditioning en jalouzieën tussen de vensters. Het was mogelijk om met twee stellen gekoppeld te rijden, maar dit gebeurde vanwege omloopproblemen maar zelden.

De treinstellen werden namelijk zeer intensief gebruikt. Zo hebben ze dienst gedaan als TEE "Etoile du Nord" van Amsterdam naar Parijs v.v. (2-6-1957 tot 2-8-1964), later als TEE "Arbalette" van Zurich naar Parijs v.v. (2-8-1964 tot 28-9-1969), als TEE "Oiseau Bleu" van Brussel naar Parijs v.v. (2-6-57 tot 31-5-64) en als TEE "Bavaria" van Zurich naar Munchen v.v. (vanaf 28-9-1969) Aan laatstgenoemde dienst kwam op 9 februari



2. De "Northlander" tijdens zijn laatste Europese reis in België. Antwerpen - Luchtbal, augustus 1977. Foto: Max Delie



3. Omgenummerd tot ONR 1981 vinden we hem in november 1977 terug in Toronto. Foto: Collectie Jan-Willem Koene

1971 abrupt een einde; de RAm 501 liep bij het Zuid-Duitse Aitrang uit de rails waarna een tegemoetkomende trein op de wrakstukken inreed. Bij gebrek aan materieel werd de dienst vervolgens opgeheven. Het meest bekend was de inzet van het materieel in de TEE "Edelweiss". Vanaf de eerste dag van het bestaan van het TEE-net tot aan de buitendienststelling in mei 1974 hebben de stellen de 902 km van Amsterdam naar Zurich via Brussel, Luxemburg, Straatsburg en Bazel dagelijks afgelegd. In hun 17 jarig bestaan als TEE-treinstellen hebben ze ieder rond de 4 miljoen km gereden!

Hierbij zou het echter niet blijven; na twee jaar onzekerheid kregen de vier overgebleven treinstellen een nieuwe thuishaven: Canada. Hier hebben zij als de 'Northlander' onder zeer zware omstandigheden hun laatste jaren doorgebracht.

De Northlander

Nadat op 25 mei 1974 het doek was gevallen voor de Trans Europ Express treinstellen van de NS/SBB brak een periode aan van grote onduidelijkheid omtrent de toekomst van dit fraaie materieel. De dag na de laatste rit als TEE 'Edelweis' werd het enig overgebleven Zwitserse treinstel reeds naar Zurich overgebracht. De drie Nederlandse stellen gingen naar Utrecht. Een week later, op 3 juni, reden twee gekoppelde eenheden in de stromende regen nog een afscheidsrit van Utrecht naar Brussel via Tiel, Nijmegen, Roermond, Luik en Namen. Hierna was het echt voorbij. De treinstellen werden te koop aangeboden en als niet voor het eind van 1974 een koper zou zijn gevon-

den, dan zou onvermijdelijk de sloper het lot bezegelen.

Aanvankelijk toonden de Deense Spoorwegen (DSB) interesse. Denemarken heeft een goede ervaring met diesel-electrisch materieel en de Nederlands/Zwitserse treinstellen zouden goed kunnen functioneren als 'Lyntog' tussen Kopenhagen en Jutland, tezamen met de Deense dieseltreinstellen type MA. Nadere studie echter toonde aan dat de motorwagens te zwaar zouden zijn voor de veerbotsen over de Grote Belt en de koop ging niet door. Ondanks het uitblijven van belangstelling

door andere maatschappijen werden de stellen eind 1974 niet gesloopt.

Kennelijk had de NS de hoop op het vinden van een koper nog niet opgegeven. Het wachten werd beloond! Medio 1975 werd NS benaderd door Ontario's Urban Transportation Development Corporation uit Canada. Deze organisatie zou de stellen willen kopen om ze vervolgens te verhuren aan de Ontario Northland Railway. Omdat deze potentiële kopers graag kennis wilden maken met de treinstellen, en bij voorkeur rijdend, werd een stel in oktober 1975 naar Tilburg gebracht voor



4. Een rijtuig van treinstel 1900 gaat hier scheep in de Margriet Haven te Rotterdam. Foto: collectie Jan-Willem Koene



een opknapbeurt. Op 25 oktober werd daadwerkelijk een proefrit gehouden tussen Amsterdam en Utrecht. Alle inspanningen ten spijt, de definitieve koopovereenkomst bleef uit. Er werd in de maanden hierna nog gespeculeerd over het eventueel overbrengen van twee treinstellen naar Canada om daar te worden beproefd, maar aangezien dit zonder grondige aanpassing van de stellingen vooraf toch geen kans van slagen zou hebben werd dit idee weer verlaten. Wederom lag de sloper op de loer...

In september 1976, ruim twee jaar na de buitendienststelling, kwam dan toch eindelijk het verlossende woord: de koop ging door. Op 6 oktober 1976 werden de drie Nederlandse treinstellen aan elkaar gekoppeld van Utrecht naar Tilburg gesleept achter de diesellocomotieven 2253 en 2220. Hier werden de motorwagens uitgezet om te worden gereviseerd en aangepast aan de Canadese omstandigheden. De negen rijtuigen vertrokken een week later naar Zwitserland om daar te worden behandeld, samen met het daar reeds aanwezige treinstel RAm 502. De motorwagen van de RAm 502 kwam op 8 december 1976 eveneens naar Tilburg. Deze had een jaar eerder in Zurich voor een leuke stunt gezorgd door tijdens een proefrit op industriespoor midden in het centrum van de stad op te duiken, keurig voorrang verleend aan passerende trams...

De verbouwing hield ondermeer in dat de ramen werden voorzien van driedubbel glas, de deuren werden verwarmd om bevroering te voorkomen en de toilet-afvoer werd geïsoleerd. Uiterlijke aanpassingen waren de nummerbakken aan de neuzen en uiteraard de kleurstelling. De treinstellen werden in het geel gestoken met lichtblauwe banen langs de ramen en een donkerblauw dak.

Eind februari 1977 kwam het eerste treinstel ge-

reed: de ONR 1900, bestaande uit motorwagen 1001 en rijtuigen 502. Met dit treinstel werd op 3 maart een proefrit voor genodigden gereden van Utrecht naar Aachen via Simpelveld. Een week later volgde een rit met het tweede gereedgekomen stel, de ONR 1901 (motorwagen en tussenrijtuigen 1002 met stuurstandrijtuig 1003), van Utrecht naar Apeldoorn v.v. en vervolgens via Heerlen naar Tilburg. Op 29 en 30 maart kwam voor beide stellingen het moment van de waarheid: de overtocht naar Canada. In de Prinses Margriethaven in Rotterdam werden de rijtuigen in het ruim geladen van het onder Duitse vlag varende schip Wolfgang Russ. Het schip was van Noorse makelei en gebouwd als ijsbreker. De overtocht duurde vanwege zwaar weer en een omweg via Hamburg en Schotland maar liefst 21 dagen!

Tijdens het transport waren beide stellingen al licht beschadigd geraakt, maar bij het ontschepen wist men ook nog eens de koppelingen volledig te vernielen, zodat de eerste rit op eigen kracht in Canada pas op 4 mei 1977 kon plaatsvinden. Intussen waren de stellingen bij de firma Orenda in Toronto verder afgewerkt met het plaatsen van antennes en de beroemde bel op het dak en het aanbrengen van de opschriften van de Ontario Northland Railway. Hierbij kregen ze ook de naam opgeplakt waaronder ze bekend zouden worden: 'Northlander'. De 'Northlander' is de naam van de dienst waarop de ex- TEE stellingen moesten gaan rijden; een 783 km lang traject tussen Toronto en Timmins via North-Bay, gekenmerkt door extreme temperatuurverschillen van +25 tot -30 graden Celcius.

De overige twee treinstellen werden in juni 1977 door de werkplaatsen in Zurich en Tilburg afgeleverd. De aflevering had vertraging opgelopen doordat er in Canada problemen waren ontstaan

met de ramen. Deze trokken als gevolg van de hevige temperatuurschommelingen krom, waardoor de jalouzieën niet meer werkten. Met het eerste stel, de ONR 1902 (motorwagen en tussenrijtuigen 1003 met stuurstandrijtuig 1002) hield de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwezen op 3 augustus een excursie, twee weken later dan gepland in verband met de treinkaping bij De Punt in Drenthe, als 'Phoenix-rit' van Rotterdam naar Brussel-Noord. Vermeldenswaardig is dat bij het vertrek van de trein uit Rotterdam de Heer F.Q. Den Hollander aanwezig was als eregast, 20 jaar na de start van het door hem opgezette Trans Europa Expres-systeem.

Eind augustus vertrok de ONR 1902 met de Tilly Russ naar Canada. Op 27 september gevolgd door de 1903 (motorwagen 502 met rijtuigen 1001), die aan boord van de Paul Lorenz Russ de overtocht waagde. Overigens werden alle stellingen direct na aankomst vernummerd in 1980-1983, aangezien de nummers 1900- 1903 al bleken voor te komen bij diesellocomotieven van de Canadian National (CN) en het Northlander-traject liep voor een groot deel over CN-sporen (Toronto-North Bay).

Zoals al eerder werd vermeld huurde de ONR de vier treinstellen van de Ontario's Urban Transportation Development Co. Hiervoor werd een bedrag betaald van \$ 5.000.000 voor vijf jaar. De NS had de stellingen verkocht voor \$ 3.750.000. (schrootwaarde Hfl. 200.000 !). Voor het rijden op CN-trajecten moest de ONR ook nog eens een fors kapitaal neertellen per rit. Gelukkig bevielen de treinstellen erg goed. Het publiek was zeer enthousiast over de grote ramen en de coupe's, iets wat in Canada vrijwel onbekend is. De Northlanders werden zelfs zo populair, dat de treinen van de CN op hetzelfde traject regelmatig leeg in To-



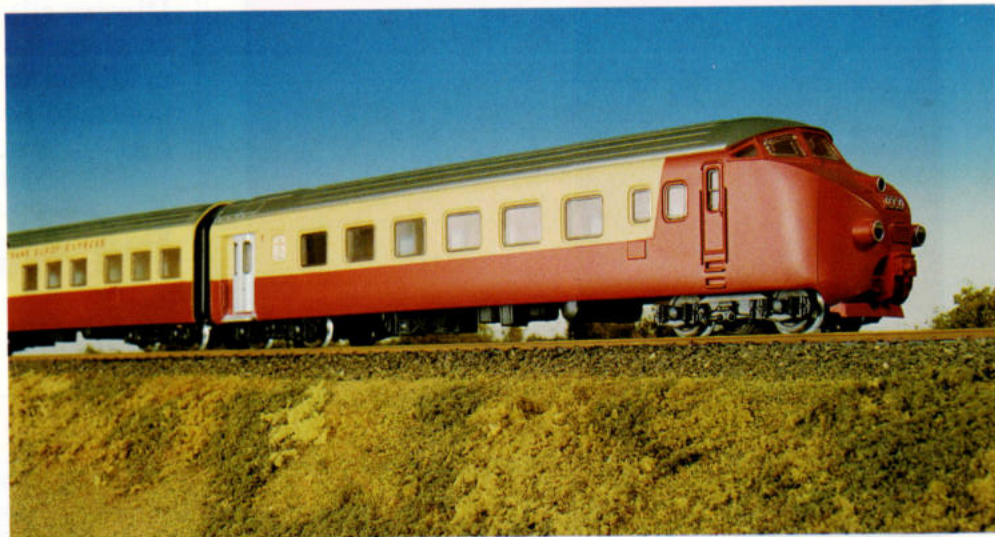
ronto aankwamen.

Het heeft nog behoorlijk wat voeten in de aarde gehad om het ONR-personeel vertrouwd te maken met het Europees materieel. Het remmen bijvoorbeeld deden de machinisten aanvankelijk volgens de Canadese methode: remmen vast, maar de motor laten trekken. De Nederlands/Zwitserse begeleidingsploeg hield de Canadezen voor om net zo te remmen als bij een auto. Dit had succes. Praktische instructie konden de Europeanen niet geven. Dit was namelijk in strijd met de Canadese vakbondsbevelingen. Vanwege diezelfde bepalingen reden op de stellen tevens een remmer en een stoker mee... Deze onbekendheid met het materieel is enkele jaren later mede de oorzaak geweest van het buitendienststellen van de motorwagens. Zij werden eind 1979, begin 1980 vervangen door diesellocomotieven van het type FP7a. Gesloopt werden de oude motorwagens niet, want het huurcontract liep immers nog tot augustus 1982. In het najaar van 1983 vielen ze uiteindelijk toch ten prooi aan de snijbrand. Hiermee is alle hoop om ooit nog eens een exemplaar van de enige Nederlandse TEE-trein voor het nageslacht te kunnen bewaren voor goed de bodem in geslagen.

De Marklin Modellen

In 1965 introduceerde Marklin het model van het Nederlands-Zwitserse TEE-treinstel. Het stel prijkte tevens op de voorpagina van de catalogus van dat jaar. Marklin leverde het treinstel onder catalogusnummer 3070 in een set bestaande uit

7. De dieselmotorwagens van de "Northlander" hebben de behandeling door de Canadese machinisten helaas niet overleefd. MÄRKLIN zou met een dergelijke samenstelling moeten komen, vindt u niet? North Bay, 10-09-1982. Foto: V.D. Merik, collectie Pierre de Greeuw



6. Model van het stuurstandrijtuig in TEE-uitvoering. Deze rijtuigen doen heden ten dage nog dienst in Canada. Foto: H.K.

5. De voormalige 1903, omgenummerd tot ONR 1983, hier onderweg bij Toronto - Washago op 08-10-1979. Foto: collectie Harrie Peters

een motorwagen (met ingezette patrijspoorruit), een restauratierijtuig met het opschrift 'Trans Europ Express' en een stuurstandrijtuig. Het coupe-rijtuig werd afzonderlijk geleverd onder nummer 4070. Alle rijtuigen waren volledig voorzien van opschriften (als RA m 502 SBB/CFF) en de kappen vervaardigd uit kunststof, toen een vrij nieuwe techniek.

Het 4-delige treinstel heeft een lengte van 93,5 cm, hetgeen neerkomt op een lengteschaal van 1:104. Deze inkorting heeft Marklin niet verkregen door de tekening van het origineel in elkaar te drukken, maar door in ieder rijtuig 1 venster te laten vervallen. Alleen de indeling van de motorwagen is conform de werkelijkheid. Het model is voorzien van binnenverlichting, maar heeft geen interieur. Zeer bewonderenswaardig zijn de vouwbalgen tussen de wagenovergangen. Dank zij de speciale koppelingen en de verende constructie van de vouwbalgen vormt het treinstel op rechte trajecten en in flauwe bogen een gesloten geheel. Op de modelbaan doet het treinstel dienst als TEE "Edelweiss". Het model kostte in 1965 (4-delig) Hfl. 163,50. Ter vergelijking: een eloc serie 1100 met drie verlichte rijtuigen kwam op Hfl. 89,25. Een TEE-treinstel was een forse in-

vestering derhalve. In 1971 werd het model in een vernieuwde versie uitgebracht onder nummer 3071/4071. Om de extreem hoge prijs van de 3070/4070 te kunnen verlagen werd deze versie aanzienlijk vereenvoudigd. De ingezette ronde ruiten in de motorwagen verdwenen, evenals de kleine opschriften, de chroomlijsten rond de vensters en de binnenverlichting. In deze uitvoering is het model tot in 1989 te koop geweest.

In 1978 pakte Marklin verrassend uit met een eenmalige productie van de 'Northlander'. Niet zomaar een overgespoten TEE-treinstel, maar een volledig aangepast model, compleet met nummerbakken, rood-geel-groene knipperlichtimitaties, een bel op het dak en volledig voorzien van opschriften.

Slechts 5000 genummerde exemplaren werden onder ca. nr 3150 geproduceerd, dit maal als 4-delige set, zodat het rijden met een 7-delig treinstel (zoals met name op Duitse modelbanen te zien was met het TEE-stel) niet langer mogelijk was. De 'Northlander' was weer uitgerust met binnenverlichting. Het treinstel behoort tegenwoordig tot een van de meest gezochte Marklin H0-modellen.

Jan-Willem Koene



WENTINK

GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING

ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26

Inkoop - Inruil

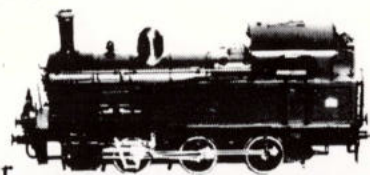
APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70

Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling
Informeer naar de openingstijden



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
modeltreinen, auto's en
toebehoren. Nieuw en gebruikt
Alle belangrijke merken
Inkoop - verkoop

't Snuffelhuis

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



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



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 nieuwigheid: 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.



Treinen per postorder
Geen clubpas en kortingskaarten maar
ECHTE HOGE kortingen voor IEDEREN!
Wij maken Uw hobby beter betaalbaar,
met ons UNIEKE systeem waarmee U
zelf de hoogte van Uw korting bepaalt.
DIT IS NIEUWS
Vraag een informatie pakje aan. Stort
fl. 10.50 op onze bankrekening 43.15.80.995 (AMRO Bank Venray) onder vermelding van SJ en
de info-map komt per omgaande bij U in de bus. Wij leveren U per postorder (bina) alle merken
en schalen van LGB tot Z met zeer interessante kortingen. Wij produceren, Arm- en lichttreinen
naar NS voorbeeld en andere maatschappijen, Axi en AHOB installaties, en daarnaast rollend
materieel onder andere NS DE 6400, De NS Ultrazoom-meetwagons, de NS Sproeiwagons en de
collwagons. 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

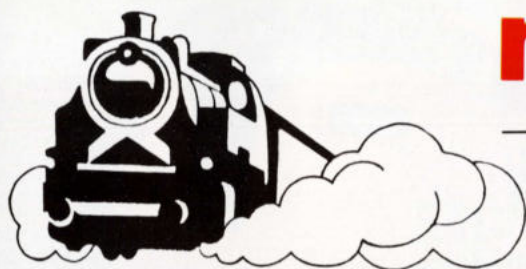
AUTOMATISEREN

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



Het riool is verstopt

Dank zij de snelle hulp van de firma Clo & Set kon gistermiddag worden voorkomen dat het kruispunt Tuinstraat / Brugstraat overstroomde. Aanleiding voor de snelle ingreep was het verstopt raken van het riool, dat midden onder deze straat loopt. Wanneer het water door de roosters naar buiten zou zijn gekomen, zou het gevolg zijn geweest dat een niet bepaald welriekende watermassa in de richting van het stadscentrum zouden zijn gestroomd. De Tuinstraat loopt namelijk bergaf naar de markt toe.

De foto's op deze pagina tonen de werkzaamheden van de wakkere mannen. Deze reportage danken wij niet alleen aan de vaklieden van Preiser, maar meer nog aan een etsplaatje van de Franse firma Obsidienne, welke het ons mogelijk maakte om deze aardige scene op te bouwen. Het pakket bevat een fijn hekwerk, zoals dat vaker bij bouwplaatsen staat opgesteld, putdeksels in geopende en gesloten vorm en beschermplaten zoals deze in grote steden om de bomen worden aangebracht.

Het werken met deze onderdelen gaat snel en is gemakkelijk. Voor het voorbeeld op deze foto's waren niet meer dan twintig minuten nodig. Het diorama zelf was natuurlijk al klaar. Om een geopende putdeksel aan te brengen wordt een vierkant van de juiste grootte tot een millimeter diep weggeschaapt uit het wegdek. In het midden van deze opening wordt een gat geboord van 8 mm doorsnee.

Dit gat wordt zwart geverfd. De metalen roosters worden roestkleurig geverfd. De verf moet dun worden opgebracht omdat anders de fijne naden vol lopen. Het hekwerk wordt rechthoekig gebogen en wordt aan elkaar gesoldeerd of geplakt. Vervolgens wordt het wit geschilderd en van rode balken voorzien. Hoe men de scene verder opbouwt, dat wordt aan de eigen fantasie over gelaten. **Peter Wieland**

1. De snelle hulp kwam van de firma Clo & Set. Zij wist te verhinderen dat de Tuinstraat tot een stinkend riool werd.

2. Een etsplaatje van de Franse leverancier Obsidienne was de aanleiding om een leuk straat tafereel op te bouwen. Een rioolreinigingsploeg overbrugt met een slang het verstopte riool. Foto's: K.Heidbreder





1. In samenwerking met WESTMODELL brengt JOCADIS exclusief voor de Belgische markt dit schitterende model van een type 66 van de NMBS, volledig in messing; tender met motor van FLEISCHMANN. Foto: H.K.

Nieuwsjournaal

ROCO

Wat de E41 was voor de elektrische tractie, is de V100.1 voor de dieseltractie. Het manusje van alles, voor de lichte en middelzware klussen op hoofd- maar vooral zijlijnen. Roco ontwikkelde een model van deze geliefde lokomotief met kardanaandrijving op alle assen, stroomafname van

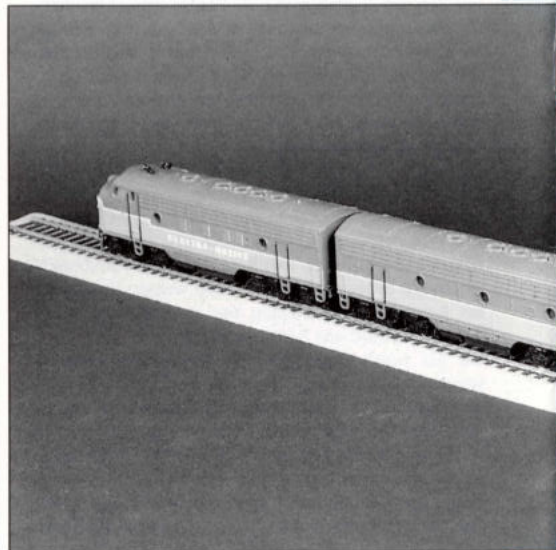
alle wielen, vijfpolige motor met twee vliegwielen en aan beide zijden wisselend wit / rood licht. De excellent gegraveerde kast, de draaistellen met hun goede kleurstelling en de loepzuivere opdruk dragen nog bij aan de positieve totaalindruk van dit model. Voor het eerst werd voor de montage

van de extra meegeleverde treeplanken en handgrepen voor de rangeerder gebruik gemaakt van een zwaluwstaart constructie onder de bufferbalk, zodat de gaten niet zichtbaar zijn. Van het bekende Roco-Report is inmiddels nummer 22 verschenen.

2. De nieuwe V 100.1 van Roco. Foto: H.Obermayer



3. Een van de meest betrouwbare lokomotieven ter wereld, de F7, als model van Märklin. Foto: H.Obermayer





4. Fraaie LIMA reproductie van de elektrische treinstellen MAT '46 van de NS. Dit model zal in verscheidene uitvoeringen verkrijgbaar zijn. In *Spoorweg Journaal* 6/1987 vindt u een artikel gewijd aan dit materieel. Foto: P. Schiebel

Roco nieuw NS-materieel

Onlangs verschenen bij Roco drie nieuwe Nederlandse rijtuigen van het "ronde koppen" type. Als eerste kwam de Oostenrijkse firma met een blauwe versie van het Plan D restauratierijtuig, de RD 7651 (cat.nr.44291). Kort hierna kwamen twee opmerkelijke rijtuigen op de markt: de groene AB 7404 en A 7401. Het gaat hier eigenlijk om twee identieke rijtuigtypen, want de A 7401 was van oorsprong de AB 7401 tot aan de declassering van 1956. Beide rijtuigen kwamen bij NS in 1935 in dienst. Zij hebben tot 1959 onder deze nummers dienst gedaan.

Op dit moment zijn de volgende "ronde koppen" verkrijgbaar:

44294 AB 7404 groen, inzetbaar tussen 1939 en 1956 (grijs dak)
 44295 A 7401 groen, inzetbaar tussen 1956 en 1959 (grijs dak)
 44283 AB 7704 turquois, inzetbaar tussen 1950 en 1956
 44288 C 7801 turquois, inzetbaar tussen 1950 en 1956
 44290 RD 7659 turquois, inzetbaar tussen 1950 en 1956 (nu SSN)
 44284 A 7719 blauw, inzetbaar tussen 1956 en 1960 (alum.dak)
 44296 B 7829 blauw, inzetbaar tussen 1960 en 1969 (grijs dak)
 44289 C 7802 blauw, inzetbaar tussen 1954 en 1956 (alum.dak)
 44291 RD 7651 blauw, inzetbaar tussen 1960 en 1969 (grijs dak)

Verder levert Roco enkele rijtuigen met aluminium kleurige daken, die voor een correcte inzetbaarheid grijs hadden moeten zijn:

44256 5184 18-40 106 eerste klasrijtuig
 44257 5084 28-37 121 tweede klasrijtuig
 44282 B 7858 (voormalig eerste klasrijtuig)

Ook verscheen de groene uitvoering van de eloc serie 1000. De loc is zeer fraai beschilderd en heeft nog betere rijeigenschappen dan de blauwe versie. De loc is uitgerust met grijpstangen op de koppen. Deze werden bij de echte duizenden in het begin van de jaren vijftig aangebracht. In deze uitvoering is de Roco loc inzetbaar tussen 1951 en 1955 en dus uitstekend te combineren met de eerder genoemde groene "ronde koppen" rijtuigen.

MÄRKLIN

Tot de meest succesvolle lokomotieven in de geschiedenis van de spoorwegen behoren ongetwijfeld de machines van de bouwserie F uit de pro-

duktiehallen van de Electro-Motive Division van General Motors. Deze machines met een vermogen tussen 1350 en 1750 PK waren voorzien voor meervoudige tractie. Märklin ontwikkelde een drieledig model van de betrouwbare F7. Twee A-units (met elk een bestuurscabine en een motor) en een B-unit (zonder cabine en motor), werden tot een mechanische en elektrische eenheid samengevoegd. Het model heeft alle kenmerken van de diesellokomotief F7 en is van de bekende uitstekende Märklin kwaliteit.

De digitale uitvoering 3649 is uitgerust met een speciaal versterkte decoder voor het besturen van de beide motoren.

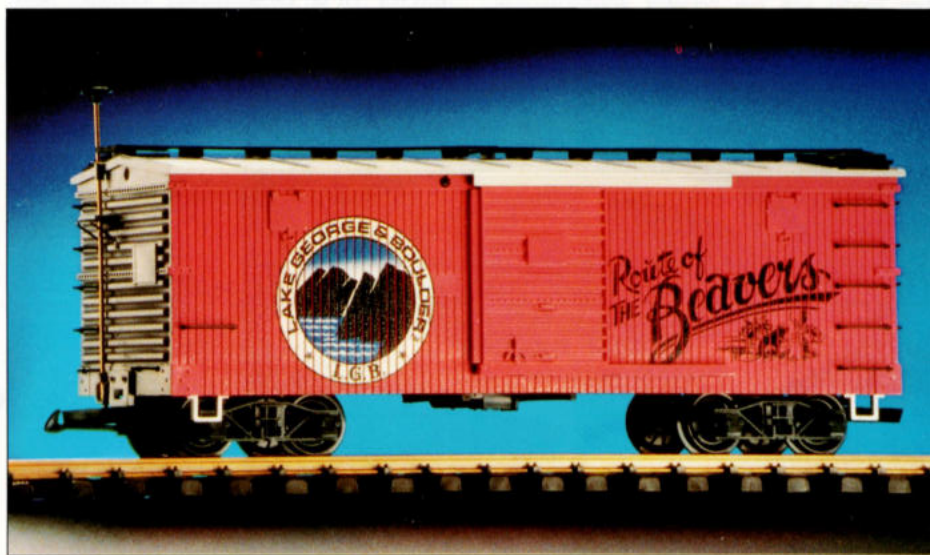
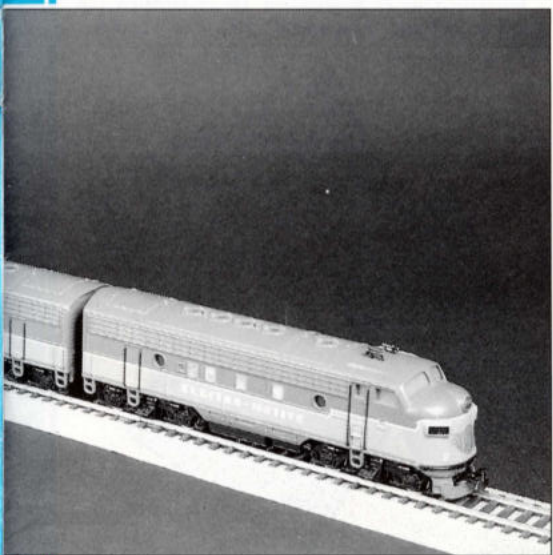
LGB

Om de bezitters van de kleinere stoomlokomotie-



5. Deze containerwagen type Sggs wordt vervaardigd (op basis van een LILIPUT model) en gedistribueerd door ZETA. Verkrijgbaar in vrijwel alle Belgische speciaalzaken. Foto: H.K.

6. Een Amerikaan van LGB, een Box Car





7. Van POLA komt het langverwachte BayWa pakhuis...



8. ... en de daarbij behorende torensilo



9. Het arbeiderswoonhuis van Vollmer voor de schaalgrootte N



10. Een functionele hijskraan in schaal 1:22,5 (POLA LGB)

ven niet in de kou te laten staan ontwikkelde LGB een gesloten goederenwagen met daarin gemonteerd een elektronische nabootser van het geluid van een stoomlokomotief. Na aankoppeling hoeft men alleen maar de stekkers in de daarvoor bestemde gaatjes in de lokomotief te steken en de rit met het typische geluid van een stoomlokomotief kan beginnen. Indien men er enige onderdelen bijkoopt, kan men ook zonder een elektrische verbinding naar de lokomotief geluid produceren.

Een Ek 610 van de Montreux-Berner-Oberland-baan heeft LGB tot voorbeeld genomen voor een nieuw Zwitsers model met houten wanden en stalen laaddeuren.

Een model van een gesloten goederenwagen maakt reclame voor de mineraalwaterfirma Hen-

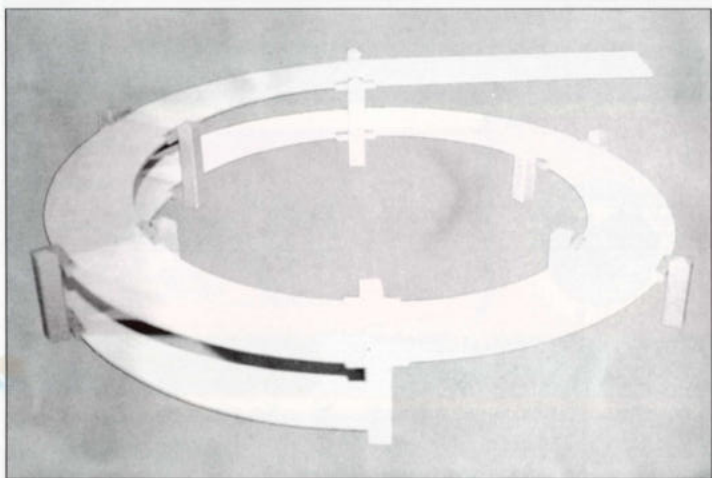
niez. De schuifdeuren kunnen open. Een sierlijk hekwerk aan het rangeerpodium en een handrem zijn verdere extra's aan dit geslaagde model. Het Amerikaanse wagenpark van LGB wordt uitgebreid met een Box Car met kopwanden en deuren uit staal en een transportwagen voor rondhout dat bestemd is voor de papierindustrie, met hoge massieve kopwanden. De lading pulp-wood is afneembaar.

POLA

Voor bijna elke schaal is er iets nieuws. Dat is het motto voor het pakket nouveautés van Pola. Voor H0 is er het reeds lang verwachte pakhuis van "BayWa" en de karakteristieke torensilo. Beide bouwpakketten werden ontwikkeld naar voorbeel-

den van BayWa bouwwerken in Stadtlauringen in Unterfranken. De voorbeelden zijn tot in de kleinste details nagebouwd. Beweegbare deuren en poorten bieden de mogelijkheid om de behandeling van de goederen volledig na te spelen. Vrachtgoed, uitgebreide opschriften en reclame-materiaal completeren het geheel. De bouwpakketten zijn, zoals we dat van Pola gewend zijn, heel kundig van gebruikssporen voorzien.

De liefhebbers van spoor N krijgen de beschikking over een typisch woonhuis uit een arbeiderswijk van rond de eeuwwisseling. In het bouwpakket zit het huis met gestucadoorde wanden, met een gerenoveerde voorgevel en nagemaakte buitenverlichting en tuinhekken. De onderdelen van het model zijn "verouderd". Het staat bijzonder



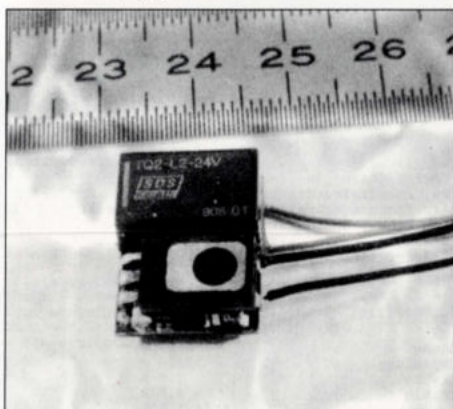
11. De bekende railspiraal van Laggies, nu met kunststof ondersteuning



12. De bekende agendas van FAL-LER



13. KLEINMODELLBAHN heeft nu voor ons de diesellocomotief 60 in een speciaal jasje, klaar voor de verkoop aan Italië. De wagon is een Hbills-V van de ÖBB, tijdperk 5. Foto: H.K.



14. De nieuwe rijrichtingschakelaar van Uhlenbrock

goed in de omgeving van een fabrieksgebouw, zoals bijvoorbeeld Artikel 260 tot 262.

Voor spoor II (G) in schaal 1:22,5 verschijnt een functionele hijskraan. Dit weerbestendige model met een beweegbare arm en haak, een dak boven het mechanisme en een houten lantaarn werd als kant en klaar model in een eenmalige serie geproduceerd.

Modellbau LAGGIES

De tweede generatie van de bekende en betrouwbare railspiralen wordt thans geïntroduceerd. De plankjes worden door kunststof onderdelen ondersteund en op de juiste hoogte gebracht. Het in elkaar zetten is kinderlijk eenvoudig en er kunnen altijd weer wijzigingen worden aangebracht. Er zijn nu ook sets voor spoordijken en fly-overs volgens hetzelfde principe.

UHLENBROCK Elektronik

Een nieuw omschakelrelais FRU, dat in de plaats komt van de vroegere modellen FRU 1 en FRU 2, is in de vakhandel verkrijgbaar. Dit omschakelrelais is bestemd om gelijkstroomlokomotieven om te bouwen voor het Märklin systeem. Het slechts 1,9 cm3 grote bouwelement vindt in bijna elk model wel een plaatsje.

HOBBY VERBORGH

Bij HOBBY VERBORGH zijn we in schaal N de

17. De LGB O-wagen met stalen deuren



15. Bouwdoos van superieure kwaliteit voor een platte wagon van de NS, geheel in messing; van SPOORWERK ATELIER. Foto: H.K.

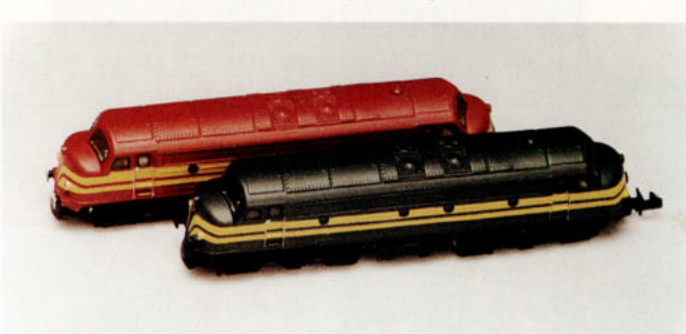


16. De platte wagon van de NS door Spoorwerk Atelier. We kunnen er kort over zijn: fantastisch (zie ook de advertentie in nr. 47 p. 34). Foto: H.K.

reeksen 52, 53 & 54 van de NMBS en 1600 van de CFL tegengekomen. Uitvoering van de locs evenals het aantal front- en sluitseinen op aanvraag. De bak is van eerste kwaliteit giethars, de

aandrijving van FLEISCHMANN. De serie is beperkt tot 120 stuks (kant en klaar model). Uitsluitend verkrijgbaar bij HOBBY VERBORGH BVBA, Kortrijksepoortstraat 250, B 9000 GENT.

18. Een Belgische verrassing in N: de reeksen NMBS 52, 53 & 54 en de 1600 CFL in schaal 1:160 door Hobby Verborgh te Gent.





1. Het nieuwe station van HOLLAND SCALE '87 is een fors gebouw, als alle onderdelen uit de bouwdoos inderdaad gebruikt worden, zoals op deze foto. Het station kan op talloze verschillende manieren gebouwd worden, maar in dit geval werd de nadruk gelegd op de afwerking, met het doel een Belgisch uiterlijk te verkrijgen. De schuine daken werden afgewerkt met 'asfaltpapier' van KLEENEX tissue; zie de tekst. De 'stalen' stangen die het afdak steunen, zijn nylon draad (0.3 mm). Op de bevestigingsplaatsen zijn bouten aangebracht (NBW- gietstukken van GRANDT LINE), terwijl op de (te grote) openingen van de schoorstenen messing busjes werden gelijmd. Foto: H.K.

HET STATION VAN HOLLAND SCALE '87

Min of meer gelijktijdig met hun nieuwe pakhuisen, heeft HOLLAND SCALE ook een station uitgebracht. Helemaal nieuw is deze laatste bouwdoos niet, want hij was al eerder op de markt onder een andere merknaam, als 'station Goor'.

MOGELIJKHEDEN EN ONMOGELIJKHEDEN

De inhoud van de doos verraadt bij nader onderzoek al snel de oorspronkelijke fabrikant. Zo zijn er veel meer onderdelen aanwezig dan nodig is om het station te bouwen, zelfs in de meest uitge-

breide vorm. De aanbouwconstructies aan het hoofdgebouw kunnen naar keuze weggelaten worden, of gebruikt worden als losstaande gebouwtjes. De muren zijn zodanig ontworpen, dat ze gemakkelijk op verschillende manieren te gebruiken zijn, o.a. dus ook voor station Goor.

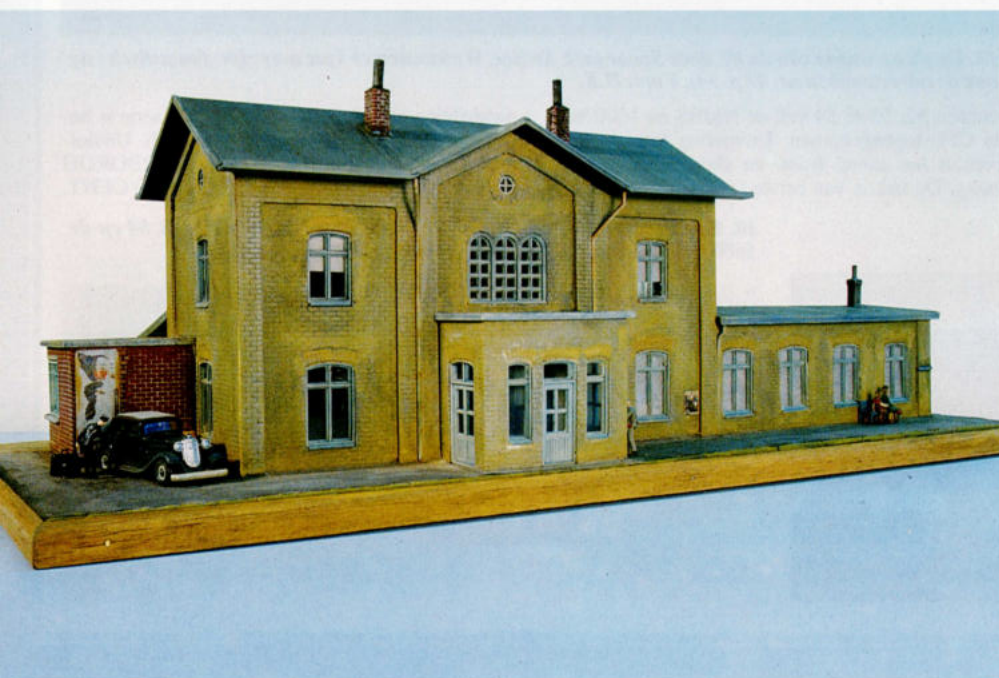
Deze veelheid aan ingebouwde mogelijkheden waren we (nog) niet gewend van HOLLAND SCALE, en dat is dus zeker een verbetering te noemen. De muren hebben bakstenen met (te) ronde hoeken, die op schaal omgerekend maar liefst 35 bij 13 cm (!) groot zijn, en ook dat waren

we niet gewend van HOLLAND SCALE. De detaillering van de ramen en deuren laat eveneens nog wel wat te wensen over, en de daken zijn erg eenvoudig uitgevoerd. De dakbedekking lijkt een beetje op grind, maar dat materiaal kan onmogelijk op een schuin dak toegepast zijn. Tenslotte is de passing van sommige ramen en andere onderdelen wat onzuiver. Al met al vormt deze bouwdoos een echte uitdaging voor de al wat geoefende bouwder, ondanks dat de constructie eigenlijk kinderlijk eenvoudig is. Wanneer u de bouw echter serieus opvat en er ruim de tijd voor neemt, is een prachtig en uniek station uw beloning, dat aangepast is aan uw persoonlijke wensen. Veel meer dan wat fantasie, geduld en wat traukjes zijn daarvoor niet nodig, maar dat hoeft u pas te geloven als u mijn verhaaltje gelezen heeft.

BELGISCH

De uitdaging die deze bouwdoos biedt, heb ik meer gezien in de afwerking, dan in de verschillende bouw mogelijkheden. Ik wilde een zo uitgebreid mogelijk model kunnen tonen, en tevens was ik van plan de Belgische lezers ook eens te plezieren, door er een typisch zuiderbuur tintje aan te geven. Nu ben ik geen België-deskundige en het model is dus niet een exacte kopie van een bestaand station geworden, maar ik hoop de sfeer toch wel te pakken te hebben.

2. Alle onderdelen van het gebouw zijn origineel, alleen de auto (BREKINA) en de figuren (PREISER) werden extra toegevoegd. De typische Hollandse reclameborden uit de bouwdoos werden niet gebruikt. Daarvoor in de plaats kwamen posters uit de rommeldoos, die net als de witte rand langs het perron de sfeer helpen bepalen. Foto: R. Koppen



Ik heb deze keer (bijna) geen onderdelen van andere merken toegepast en u zult in principe dus hetzelfde kunnen doen als ik. Alleen de gebruikte verf van FLOQUIL zal niet voor een ieder even gemakkelijk te verkrijgen zijn. Met andere verfsoorten, zoals TAMIYA, HUMBROL of REVELL, zullen de toegepaste technieken waarschijnlijk vergelijkbare resultaten geven, maar dat zult u zelf moeten uitproberen. Hetzelfde geldt voor de spuitbussen verf van REVELL, die mij een goed alternatief lijken voor hen die (nog steeds!) geen airbrush bezitten. Vooral de militaire kleuren zijn prachtig mat en vies en dus ideaal voor het weatheren.

DE BEHANDELING VAN DE MUREN, DAKEN, RAMEN EN DEUREN.

Het probleem van de te grote bakstenen heb ik getracht op te lossen door er iets onduidelijks van te maken. Noem het voor mijn part mergel, of kalkzandsteen of weet ik veel. Naar mijn smaak past dat meteen beter in de Belgische sfeer, maar die opmerking is positief bedoeld! De baksteenmuurplaten werden eerst gespoten met de kleur Mud van FLOQUIL. Deze verf mag u niet met de kwast aanbrengen op styreen, want dat wordt daardoor aangetast en zelfs opgelost. Dit nadeel werd echter een voordeel bij de volgende stap: het opvullen van de voegen. Hiertoe werd een dun papje van gips en water met een penseel in de voegen gesmeerd en met de föhn werden de muren direct weer gedroogd.

Met een doekje kon het overvloedige gips daarna voorzichtig grotendeels weer weggeveegd worden, zodat een onregelmatige witte was van gips achterbleef op de stenen. Daarna werden de muren meteen weer opnieuw gespoten met dezelfde kleur, maar dit keer zo nat, dat het oplosmiddel het plastic enigszins kon oplossen. Daardoor werd het gips met de verf aan het plastic gebonden en het resultaat was een poreus en ruw ogende muur, met nauwelijks nog zichtbare voegen. Een 'washing' met sterk verdunde O.I. inkt, gevolgd door 'dry-brushing' met wat lichtere kleuren gaf tenslotte de gewenste variatie in kleur en wat meer reliëf.

Alleen de bakstenen muren van één van de aanbouwtjes werden onveranderd gelaten, om de indruk te wekken dat dat pas later gebouwd werd. De bakstenen werden wat feller rood gespoten, alweer om een Belgische 'look' te verkrijgen, waarna de voegen weer met gips ingewassen werden. De gepleisterde muren werden gespoten met Grimé van FLOQUIL en afgewerkt met washings en dry-brushing.

De schuine daken werden voorzien van asfaltpapier door er stroken papieren tissue (b.v. KLEEN-EX) van een centimeter breed op aan te brengen. Deze stroken werden met een scherp mes van de uit twee lagen bestaande tissues langs een lineaal afgesneden en vervolgens enkellaags gebruikt. Ze werden vertikaal en één voor één op het dak gelegd en doordrenkt met verdunde FLOQUIL verf (Grimy Black en Pullman Green), waardoor ze net als het gips-gebonden werden in het gedeeltelijk opgeloste styreen. Met dun vloeibare plastic lijm of methyl ethylketon (MEK) kan hetzelfde effect bereikt worden, waarna de afwerking kan volgen met verf naar keuze. Waar nodig werden nog wat overlappende smalle stroken aangebracht, zoals b.v. over de nok van het dak. De structuur werd weer geaccentueerd met washings en dry-brushing met resp. donkere en lichte kleuren.

De platte daken werden voorzien van grind door er zeer fijn uitgezeefd zand op te strooien, dat vervolgens weer gebonden werd aan het plastic met MEK, zoals hierboven voor het asfaltpapier beschreven. Het oplosmiddel werd ruim aangebracht met een groot penseel, zodat het zand geheel doordrenkt was. Na drogen werd het niet gebonden zand afgeborsteld en werd wat variatie in kleur aangebracht op de inmiddels al wel bekende manier. Een variant op deze methode is het olijmen van schuurpapier, uiteraard met de ruwe kant naar boven. Het resultaat vind ik wat minder



3. Deze zijkant van het gebouw werd verlevendigd met een auto (BREKINA) met chauffeur. De 'LUXAFLEX' zonwering is aluminium golfplaat van CAMPBELL. U kunt dat heel goed zelf maken, door voorzichtig in aluminium folie een golfpatroon aan te brengen, met een zacht potlood en een lineaal. Let op de fel-rode baksteen. Foto: H.K.

mooi, maar smaken verschillen nu eenmaal.

Hetzelfde geldt voor de kleur van de ramen en deuren. Vergeleken met de vaak felle en frisse kleuren in Nederland, zijn in België de kleuren doorgaans veel minder opdringerig, maar tegelijk onbestemd en enigszins aan de sombere kant. De totale indruk vind ik mede daardoor meestal wat rommeliger. Dat mag ik best zeggen, want op mijn eigen werktafel heerst ongetwijfeld de grootste bende van Europa. Ik probeer ook alleen maar de subtiele verschillen vast te stellen tussen een Belgisch en een Nederlands huis of gebouw. Dat die er zijn staat buiten kijf, maar om ze aan te wijzen is nog wat anders. In ieder geval heb ik zelf gekozen voor een blauw/groene pastelint (HUMBROL nr. 23), in combinatie met een heel lichte washing met een donkerder tint blauw (TAMIYA), en dry-brushing met bijna wit.

EINDAFWERKING

Na het samenvoegen van de delen tot het komple-

te stationsgebouw, was het tijd voor de eindafwerking en de detaillering. Daarbij heb ik zoveel mogelijk geprobeerd de sfeer te handhaven, die ik al bereikt had. De bijgeleverde moderne Nederlandse reclameborden b.v., zouden die al meteen weer verknoeid hebben. De belangrijkste informatie vindt u terug in de onderschriften bij de foto's. Hier zij alleen nog vermeld dat ik de grondplaten met stoeptegelmotief weinig passend vond in dit geval. Ik heb er asfalt van gemaakt in de directe omgeving van het gebouw, en grind op het peron. Het asfalt is een dunne laag gips, gekleurd met zwart pigmentpoeder, die op de grondplaat gelijmd werd op de bekende manier met de plantenspuit en verdunde witte houtlijm. De grindlaag is wat dikker en gemengd met grover zand dan bij de daken, en ook hier werd houtlijm toegepast.

Ger Moes.

PECO

Het fantastische rail systeem uit Engeland

SOMMER-FELDT

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

UHLEN-BROCK

De elektronica specialist
Met het kleinste relais voor wisselstroom locomotieven

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

LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW

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

hobby 2000
MARKLIN-ROCO



DE „SPOORZOEKER”

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

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

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

woe 13-18uur

vrij 13-21uur

of na telefonische afspraak



G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

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

SYSTEME LAUER

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

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



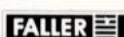
Nu óók in Nederland:
het **LINKA** Modelbouw-systeem!

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

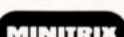
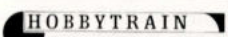


viessmann

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



1. De 2465 met het voormalige begeleidingsrijtuig van de koninklijke trein tijdens een NVBS-excursie nabij Nootdorp op weg naar Hoek van Holland. 12-01-1991. Foto: Harrie Peters

Open dag personeel rayon Den Haag.

Ter gelegenheid van een open dag voor het personeel van rayon Den Haag waren er op zaterdag 12 januari een aantal interessante activiteiten in en rond de Hofstad. Elektrische locomotief 1501 van de B.S.S.O. gaf acte de présence en de NS VIP-car, de Kameel, kwam uit Utrecht over om te pendelen tussen het Centraal Station en De Binckhorst alwaar de Verkeersleidingspost bezichtigd kon worden. Op dezelfde zaterdag hield de NVBS afd. Amsterdam een "geheime" excursie met een deloc serie 2400/2500 waaraan een rijtuig gekoppeld was. Van Amsterdam ging loc. 2465 met aan de trekhaak het reeds buiten dienst gestelde begeleidingsrijtuig van de koninklijke trein van het type "Plan K" naar Den Haag HS. Hier werd eloc 1501 voor de trein geplaatst waarna een rondje Delft, Schiedam, Hofpleinlijn volgde. Terug in Den Haag ging de 1501 weer naar het

centraal station waar deze locomotief bezichtigd kon worden en de excursietrein deed nu de Hofpleinlijn in de andere richting en had vervolgens Hoek van Holland als einddoel.

H. Peters

Op dinsdag 8 januari heeft de directie van de NS haar jaarlijkse nieuwjaarsbijeenkomst gehouden voor de landelijke media.

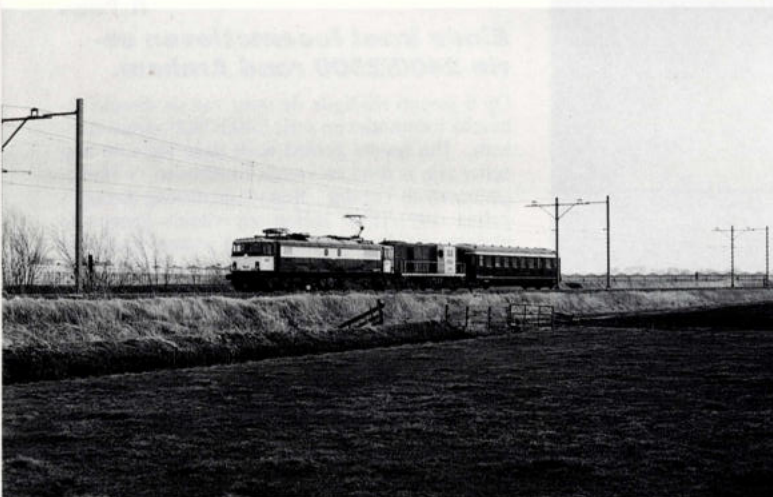
Ook Spoorweg Journaal was hierbij aanwezig en onderstaand geven wij de rede die President-directeur drs. L.F. Ploeger uitsprak beknopt weer om U een indruk te geven wat er dit jaar speelt bij de NS.

Allereerst stelt de heer Ploeger de nieuwe hoofd-directeur Ontwikkeling voor. Dit is Ir. G.M.F.J. Hammer die de plaats inneemt van Ir. T. Regtuijt.

Deze heeft op zijn beurt de portefeuille Exploitatie van Mr. C.H.M. Clemens heeft overgenomen. Vervolgens gaat de heer Ploeger in op de toekomstplannen van NS waarbij hij de nadruk legt op de uitvoering van het vorig jaar gepresenteerde plan "Rail 21" dat vlak voor Kerstmis door de Tweede Kamer is aanvaard.

Dit plan houdt ondermeer in dat vanaf 1995/1996 hogesnelheidstreinen naar en van Nederland zullen rijden uit Duitsland en Frankrijk en dat de Betuwelijn omgebouwd zal worden voor omvangrijk goederenvervoer. NS zal in de komende jaren 5 miljard uitgeven aan reizigersinfrastructuur en 350 miljoen ten behoeve van het goederenverkeer. Verder zal voor de hogesnelheidslijn Roosendaal grens-Rotterdam nog eens 700 miljoen en voor de Betuwelijn 1,5 miljard geïnvesteerd moeten worden. Om dit alles te bekostigen en de overheidsbijdrage niet te hoeven vergroten zal een EXTRA tariefsverhoging van een procent noodzakelijk zijn. Het aantal reizigerskilometers groeide in

2. Voor het rondje Den Haag-Schiedam-Den Haag fungeerde eloc 1501 als trekkraft en werd de loc 2465 in opzending meegenomen. De dia toont de trein op de Hofpleinlijn bij Nootdorp. 12-01-1991. Foto: Harrie Peters



3. VIP-car NS 20 pendelt tussen station Den Haag CS en de VL-post in de Binckhorst. Dit bijzondere motorrijtuig wordt naar verwachting in februari buiten dienst gesteld en is de laatste maanden veelvuldig op pad. 12-01-1991. Foto: Harrie Peters





4. D 495/6 niet meer naar Amsterdam. Een van de (voor spoorwegfotografen) aantrekkelijke internationale treinen is de D 495 en 496. Deze trein verzorgt de verbinding van Nederland met Bazel via Luik en Luxemburg. In de winter reed deze trein niet verder dan Maastricht, maar in de zomer werd doorgereiden naar Amsterdam. In de zomerdienst van 1991 vervalt echter het gedeelte tussen Maastricht en Amsterdam. De trein bestond meestal uit een bagagerijtuig van de SNCF, twee SBB-rijtuigen en een rijtuig van de CFL. Voortaan zal deze bonte samenstelling niet meer te zien zijn met een locomotief van NS. Op de foto is de D 496 te zien in de buurt van Geldermalsen op 19 juli 1990. Locomotief 1130 verzorgde die dag de trekkracht. Foto: Gerrit Nieuwenhuis

1990 met 7% tot bijna 11 miljard. Het verwerken van de grote aantallen reizigers en treinen, vooral in de spitsuren levert nogal vertragingen op. Iets dat voor NS onaanvaardbaar is maar op dit moment nog niet geheel te voorkomen. Er bestaat op dit moment een tekort aan 130 rijtuigbakken voor het reizigersverkeer.

Pas tegen het einde van dit jaar zal in dit materieeltekort daadwerkelijk verlichting komen door het instromen van nieuw Dubbeldeksmaterieel en elektrische locomotieven. De ontwikkeling van het "Drietreinensysteem" te weten; Agglomeratie-

treinen, Interregiotreinen en Intercitytreinen wordt met voortvarendheid uitgewerkt. Bij het Intercity-netwerk speelt NS met de gedachte om op bepaalde lange trajecten (weer) een "InterCity Plus" in te voeren.

Hiervoor zal nieuw luxe materieel ontwikkeld worden.

Een impressie hoe dit materieel er uit zou kunnen zien geeft u bijgaande foto. Het reizen met deze IC + zal in ieder geval duurder zijn dan het reizen met "gewone" treinen. Aan het einde van dit jaar zullen de eerste prototypen van het nieuwe stop-

treinmaterieel afgeleverd worden. Deze treinstellen zullen een proefbedrijf op de lijn Zwolle-Emmen gaan rijden. Op de verbinding Amsterdam-Keulen vervallen de nu bestaande Buurlandtreinen, die vervangen gaan worden door een negental Euro City treinen. Voor verdere bestemmingen moet in Keulen worden overgestapt.

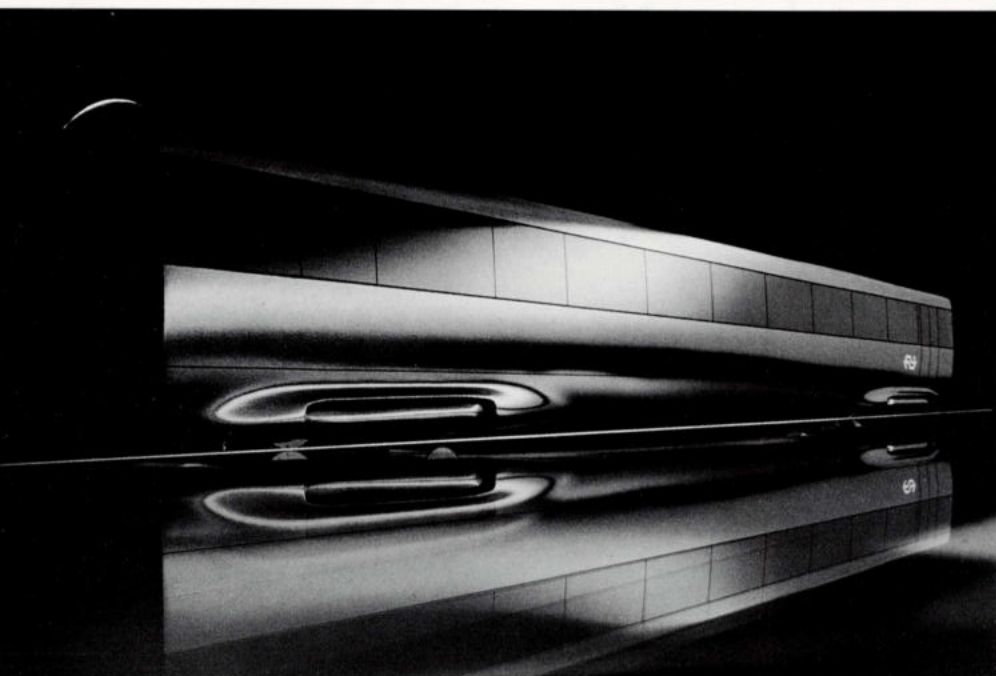
Wel blijven twee Euro-City verbindingen met Zwitserland gehandhaafd. Deze treinen zullen geheel uit nieuw zwitsers materieel bestaan. De reistijd Amsterdam-Keulen wordt door de invoer van deze EC's bijna drie kwartier bekort, wel wordt het treinkaartje duurder omdat voor de EuroCity toeslag betaald moet worden. In het binnenlandsverkeer zullen allerhande maatregelen getroffen worden om de reizigersstroom te kunnen verwerken en verbeteren. Tot zover.

De redactie van Spoorweg Journaal zal U van de verdere ontwikkelingen en feiten op de hoogte houden.

H. Peters

Einde inzet locomotieven serie 2400/2500 rond Arnhem.

Op 6 januari eindigde de inzet van de dieselelectrische locomotieven serie 2400/2500 vanuit Arnhem. Het laatste gebied waar deze loc's nu nog actief zijn is rond en vanuit Eindhoven, 's Hertogenbosch en Tilburg. Nog tot de nieuwe dienstregeling 1991/1992 zullen zij vanuit genoemde plaatsen goederentreinen rijden waarna loc's van de serie 6400 hen ook hier zullen vervangen. De nog aanwezige, buiten dienst staande, en ook de nog in gebruik zijnde locomotieven van de serie 2400/2500 zijn door NS voor f 100.000,- per



5. Extérieur van een IC-plus rijtuig. Foto NS



6. Op 30 december 1990 vond een uitwisseling van lokomotieven plaats tussen de stelplaatsen van Kinkempois en Hasselt. Op de heenrit werden 6 machines van de reeks 55 overgebracht, de nummers 5506, 5517, 5521, 5525, 5535 en 5541. Op de terugrit werden 6 lokomotieven van de reeks 62 overgebracht, de nummers: 6238, 6251, 6252, 6253, 6260 en 6264. Wij zien deze laatste bij het verlaten van de tunnel van Froidmont. Foto: Michel Hanssens

stuk verkocht aan de SNCF die de machines in gaat zetten voor werktreinen bij de aanleg van TGV-Nordlijn van Calais naar Parijs en Brussel. Ook de 2530 is dit lot beschoren, dit in tegenstelling tot eerdere berichten dat deze buitenbeentje van de serie naar de Stichting Railpublicaties zou gaan.

Harrie Peters

Clubjournaal

Stichting Rijssens Leemspoor organiseert smal-en modelspoormanifestatie.

Deze stichting die sinds twee jaar bestaat heeft zich tot doel gesteld om rond het Overijsselse plaatsje Rijssen een smalspoornet aan te leggen op oude bestaande spoordijken. Op deze oude spoordijken heeft een ca 12 km lang smalspoornet gelegen dat de vroeger daar aanwezige steenfabrieken verbond met de diverse kleiputten. Op dit moment loopt de procedure om de benodigde vergunningen te verkrijgen die nu eenmaal noodzakelijk zijn om de door de stichting beoogde activiteiten te kunnen uitvoeren.

Om de stichting wat meer bekendheid te geven zal rond de viering van Koninginnedag, van 27-30 april, de manifestatie "Rijssen op het Spoor" worden georganiseerd. In en om het partygebouw te

Rijssen zullen diverse organisaties op smalspoor- cq. modelspoorgebied hun medewerking verlenen.

De SRL zelf zal ca. 350 meter spoor uitleggen waarop met diverse locomotieven gereden zal worden. Dit stukje spoor verbindt het partygebouw met een grote tent waar de modeltreinen zullen rijden. Nader informatie kunt U verkrijgen bij: De Stichting Rijssens Leemspoor p/a Kantoor V.V.V. Postbus 166 7460 AD. RIJSEN

Minimarkt

Te koop:

1 MÄRKLIN loc catnr.: 3504 prijs=catprijs -30% nieuw in doos, dit is een 5 ***** loc. NMBS rijtuig LILIPUT cat.nr. 285.91, prijs 698 BF, nieuw in doos. JOCADIS bagagerijtuig NMBS op JOUEF onderstel, 1 met oude rijtuig nummering en 1 met computer nummering, prijs 990 BF per stuk, deze zijn ook nieuw in doos. Bel tussen 18 en 20 uur. 03 / 440 42 67.

Te koop:

- interessante kavel MÄRKLIN I, bevat locs, wagons, rails, gebouwen ...
- interessante kavel MÄRKLIN HO, bevat locs, wagons, rails, gebouwen...
- . Tel. 071 - 38 99 56 (België).

Een nieuwe speciale uitgave van Trans-Fer:

Le rail au Pays Noir (het spoorwegknooppunt van Monceau, de zone van Piéton)

Deze studie van twee belangrijke centra van de spoorwegen in de omgeving van Charleroi (door Jean Chachkoff, "chef de Zone" van Monceau) beschrijft alle activiteiten in het vormingsstation van Monceau. Alle functies van een groot goederenstation komen aan bod. Ook worden alle industriële lijnen van Monceau besproken.

Dit boekje, formaat A5, bevat 52 pagina's geglansd papier met 45 plattegronden en zwart/wit foto's en is schriftelijk te bestellen door BF 165 te storten op rekening 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 LUIK 1.

7. De loc 2418 wacht op Arnhem-goederen op nieuwe inzet terwijl op de achtergrond de loc 2435 binnenloopt met de container trein uit Ede- Wageningen. Nog een dag rest de locomotieven serie 2400/2500 in en rond Arnhem, daarna worden deze diensten overgenomen door de serie 6400. 03-01-1991. Foto: Harrie Peters



**Feest- en Kultuurpaleis
Oostende
België**

30-31.3 & 1.4.1991

Pasen • Pâques • Easter • Ostern

spoor expo '91



**Internationale tentoonstelling • Exposition internationale
International exhibition • Internationale Ausstellung**

Treinklub Stephenson vzw, Oostende