

SPECIAAL:
de MÄRKLIN
rubriek

FL 11
BF 200

Spoorweg JOURNAAL

49

april/ mei 1991
Maandblad

Jubileumnummer met 2 posters



**Grote fotowedstrijd / Maasspoorlijn / Vakwerk
Bezoek bij BN / Seinhuis B te Roosendaal**

Grote wedstrijd KIBRI, VOLLMER SPOORWEG JOURNAAL

In samenwerking met de **importeur van KIBRI-VOLLMER** organiseren wij een grote dioramawedstrijd. **Tijdens de tentoonstelling van Hoeselt (27, 28 en 29 september)** zullen uw creaties worden opgesteld **in de stand van KIBRI-VOLLMER**, alwaar publiek en een jury, bestaande uit ervaren journalisten, een oordeel zullen vellen. Na de tentoonstelling krijgt u uw diorama uiteraard terug. De drie winnende diorama's zullen bovendien worden gefotografeerd.

Hoe kunt u meedoen ?

U maakt een origineel diorama waarin op z'n minst **twee bouwdozen van KIBRI of VOLLMER en een bouwdoos van een voertuig** zijn verwerkt. Zorgt u ervoor dat het tussen 1 en 15 september op het hieronder vermelde adres wordt afgeleverd. MÄRKLIN NV. Parc industriel Vallée du Hain 3D, 1440 Wauthier-Braine

Maximale afmetingen: 30 x 60 cm.

Onderwerp: vrij. Eén diorama per deelnemer.

Jury: 1) de bezoekers van de tentoonstelling
2) een aantal gespecialiseerde journalisten
3) de medewerkers van KIBRI-VOLLMER/SA EDITIONS HK

Op zondag 29 september om drie uur zal de jury de wedstrijd afsluiten. Op diezelfde dag zullen om 17 uur de namen van de winnaars bekend worden gemaakt in het kader van de tentoonstelling te Hoeselt.

Eerste prijs: 5 bouwdozen KIBRI-VOLLMER naar keuze. Een locomotief type 16 van MÄRKLIN met 4 Eurofima rijtuigen, een gratis abonnement gedurende 1 jaar op SPOORWEG JOURNAAL en publicatie van het diorama in dit tijdschrift (tegen honorarium).

Tweede prijs: 3 bouwdozen KIBRI-VOLLMER naar keuze, een gratis abonnement gedurende 1 jaar op SPOORWEG JOURNAAL, twee Eurofima rijtuigen en publicatie van uw werkstuk in dit tijdschrift.

Derde prijs: twee bouwdozen KIBRI-VOLLMER naar keuze, een gratis abonnement gedurende 6 maanden op SPOORWEG JOURNAAL, een slaaprijtuig 4274 en publicatie van uw diorama in dit tijdschrift.

Vierde t/m tiende prijs: een bouwdoos KIBRI 8332.

Vergeet niet een kaart met uw adres bij te sluiten zodat wij contact met u kunnen opnemen en u na de wedstrijd uw diorama kunnen terugbezorgen.

Wij wensen u geluk en, vooral, veel plezier.

Verhuring van locomotieven van de reeks 59 aan de S.N.C.F.	4
Maasspoorlijn	6
BN bouwt MS L-89	10
Grote fotowedstrijd	14
SBB-prototypeserie Re 4/4 IV	20
Vakwerk, afl. 29: Verlichting en geluid (2)	32
Het "Seinhuis B" te Roosendaal	36
42ste Internationale speelgoedbeurs Neurenberg 1991	43
Wetenswaardigheden	51

Waarde lezers,
de verschijning van dit vijftigste nummer vormt voor ons een mooie gelegenheid om u te bedanken, want uw enthousiasme en sympathie hebben de leden van de redactie steeds geïnspireerd tot voortgaande verhoging van de kwaliteit van vorm en inhoud van SPOORWEG JOURNAAL. Dit tijdschrift is een compromis tussen enerzijds ons verlangen om zoveel mogelijk aan uw wensen tegemoet te komen en anderzijds de eisen die een bijzondere markt als die van de Benelux nu eenmaal stelt. Het is nl. doenlijk om voor een redelijke prijs maandelijks een tijdschrift -volledig in kleur- te publiceren dat uitsluitend op één van deze drie landen zou zijn gericht. Daarom worden de redactionele kolommen dus verdeeld over NS, NMBS en -in mindere mate- CFL. Wij weten dat veel liefhebbers uitsluitend in de spoorwegen van het eigen land geïnteresseerd zijn en deze stand van zaken betreuen, maar helaas..... wij hebben geen keus en gelukkig hebben velen van u daar begrip voor, waarvoor nogmaals onze dank.

Overigens hebben wij een project op stapel staan dat degenen onder u die niet helemaal tevreden zijn met SPOORWEG JOURNAAL beslist van mening zal doen veranderen. Wij zullen in de toekomst met speciale edities komen die steeds aan één bepaald onderwerp zullen zijn gewijd. Deze edities zullen een samenhangend geheel vormen en zullen in hetzelfde formaat als SPOORWEG JOURNAAL verschijnen, doch met een groter aantal pagina's en à titre personnel. Uiteraard houden we u op de hoogte.

En laten we het dan nu over dit nummer hebben, waaraan u hebt meegewerkt in het kader van onze fotowedstrijd. Zowel in dit nummer als in het vol-

gende wordt aan een aantal fotografen onder u de gelegenheid geboden hun waarlijk niet geringe talenten te tonen. De winnaars worden in nr. 51 bekend gemaakt.

Heden neemt Carlo Hertogs ons mee naar de ateliers van "la Brugoise et Nivelles" (hartelijk dank aan deze firma voor het warme onthaal dat zij onze verslaggever bereidde). Harrie Peters heeft trouwens een soortgelijk artikel over Talbot in Aken, waar het meeste NS-materieel wordt vervaardigd. Dit artikel verschijnt in een eerstvolgend nummer. Voorts heeft de heer Delie de reeks 59 weer in actieve dienst betrappt: zie pagina 4, gaat Gerrit Nieuwenhuis met ons langs de Maaslijn en vertelt Marius Broos ons alles over hoe het emplacement van station Roosendaal vroeger beveiligd was. In het kader van de MÄRKLIN-kroniek zet Carlo Hertogs de elektrische locomotief van de SBB Re 4/4 IV in de schijnwerpers. En Ger Moes heeft zich wederom in een heel speciaal onderwerp vastgebeten, ditmaal: hoe "klinkt" uw modelbaan. Ook is er een reportage over de speelgoedbeurs van Neurenberg. Tot slot nog een bijzonder woord van dank aan onze auteurs en medewerkers zonder wier inzet SPOORWEG JOURNAAL nooit 't succes zou hebben gekend dat het nu maandelijks deelachtig is. Onze dank gaat heel in 't bijzonder uit naar: Jolande, Nicole, Max, Gerit, de Michels, Harrie, Ger, John, Joost, Joseph, Daniel, Frans-Jozef, Jan-Willem, Ronald, Christian, Jean René, de Andrés, Georgy, Carlo, Wolfgang en Henri. Dan waren er ook nog Huub en Joop. Zij hebben ons verlaten, maar waren er in het begin wel bij. Ook bedanken we bij dezen onze adverteerders en de diverse fabricanten voor hun steun en vriendschap.

H.K.

Foto voorpagina: Het was prachtig lenteweer toen NS rangeerloc "SIK" 286 op 26-05-1986 deze brug in de buurt van Uithoorn overstak. Foto: P. de Greeuw
Foto achterpagina: Diesel-hydraulische loc van de reeks 211 die later werd omgenummerd tot de 6402. Indienstelling: vanaf april 1962. De laatste loc van deze reeks, die in totaal 6 machines telde, werd in mei 1983 buiten dienst gesteld. Foto: NMBS, collectie H.K.

S.A Editions H.K.

Aachenerstrasse 6

B-4700 EUPEN

Tel en Fax .087-74.39.24

Vanuit NL: 09-32-87-743924

49/1991

5e jaargang

Losse nummers FL 11 BF 200

Verantwoordelijke uitgever:

Kurt Heibredner, 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 Heibredner

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



1. Ontmoeting met de 5209 die een verzamelgoederentrein aan de haak heeft in het station van Gedinne. ↑
2. Na de zware klimpartij van Bauraing over Pondrôme wordt het inrijsein van Vonêche bereikt. ⇒
3. De 5941+5216+5202 met trein 48911 langs de oevers van de Maas juist voor het station van Dinant. Alle foto's : Max Delie ↓

Verhuring van locomotieven van de reeks 59 aan de S.N.C.F.

Vanaf het eerste semester van 1992 zullen de volgende locomotieven door de N.M.B.S. verhuurd worden aan de S.N.C.F.:

- van Antwerpen-Dam: 5905, 5910, 5926, 5936, 5946.
- van Merelbeke: 5939, 5947.
- van Ronet: 5916, 5917, 5941, 5950.

Deze locomotieven zullen door de S.N.C.F. ingezet worden voor werktreinen bij de bouw van de nieuwe TGV-lijnen. Het is een unieke gebeurtenis in de Belgi-

sche spoorweggeschiedenis dat locomotieven die uit de geschriften werden geschraapt en als schroot te boek stonden, terug in dienst worden genomen.

De 5941 van Ronet was de eerste op nieuw rijvaardig gemaakte loc die op 28.2.1991 zijn belastingproef doorstond. Daartoe werd de lok als voorspan voor de 5216 en 5202 gekoppeld die trein 48911 aan de haak hadden. De proef liep van het vormingstation van Ronet tot in Bertrix. Daar werd de 5941 ontkoppeld, en reed los terug naar Ronet.

Locomotieven die opnieuw rijvaardig zijn gemaakt, zullen worden bijeengebracht te

Merelbeke om van daaruit naar Frankrijk te vertrekken. Gedurende hun verblijf in Frankrijk zal Merelbeke hun onderhoudswerkplaats zijn. De 5910, omgeschilderd in 201.010 en bestemd voor het toekomstige spoorwegmuseum, is de reserve-loc. Het contract met de S.N.C.F. houdt namelijk onder meer in dat wanneer een van de 10 gehuurde locs langer dan één week buiten dienst is, de N.M.B.S. voor een vervangloc dient te zorgen. Spoorweg Journaal was er bij om U een fotobericht van deze eerste proefrit aan te kunnen bieden.

Max Delie





1. Treinstel 115 en DB-locomotief 140.727 in Venlo op 2 april 1988. Foto: J.W.P. Koene

Maasspoorlijn

Het ontstaan

Als we nu praten over de Maaslijn, dan denken we meestal aan de verbinding van Nijmegen via Venlo naar Roermond. In feite is de Maaslijn de spoorlijn van Nijmegen tot Blerick. Blerick - Venlo en Venlo - Roermond maken deel uit van de oorspronkelijke Staatsspoorweg E van Maastricht naar Breda, die onder het kabinet Van Hall werd aangelegd. De lijn van Maastricht naar Venlo werd op 21 november 1865 geopend; Eindhoven - Blerick - Venlo volgde op 1 oktober 1866. Het gebied langs de Maas tussen Nijmegen en Venlo was geen welvarend gebied. Het duurde dan ook relatief lang voordat concessie voor een spoorweg werd verleend. De verbinding was opgenomen in een wetsvoorstel uit 1855, maar dit voorstel werd niet door de Staten-Generaal aanvaard. Ook in latere plannen, zowel van particulieren als van de regering, was er sprake van een verbinding van Nijmegen naar Venlo. Nadat de Staatsspoorwegen (SS) op 15 juni 1879 de spoorlijn van Arnhem naar Nijmegen hadden geopend werd goedkeuring verleend voor doortrekking van deze lijn naar Venlo. Uit de kilometering blijkt eveneens dat de lijn als een doortrekking werd beschouwd. De Maasspoorlijn sluit bij Blerick aan op de eerder genoemde hoofdlijn van Breda naar Maastricht, via Eindhoven en Venlo. De nieuwe verbinding werd op 1 juni 1883 geopend. Door het Ministerie van Defensie was bepaald, dat de lijn op de westelijke oever van de Maas moest worden aangelegd, dat betekende via Boxmeer en Venraij. Van het station Nijmegen tot het zoge-

naamde Maldense Vlak loopt de lijn samen met de spoorlijn naar Kleef. De lijn naar Venlo buigt vervolgens af richting Mook en passeert de Maas. Tussen de huidige stations Cuijk en Boxmeer werd bij Beugen een kruising gemaakt met de spoorlijn van de NBDS Bostel - Gennep - Wesel. Op deze kruising werd een station in twee etages aangelegd, waarbij de lijn Nijmegen - Venlo haaks over de lijn uit Bostel werd aangelegd. Er werd bovendien een verbingsboog aangelegd vanuit de richting Nijmegen naar de richting Gennep - Duitsland. Op de kruising werd een station met de naam Kruispunt Beugen aangelegd.

De functie van de lijn

De spoorlijn Nijmegen - Venlo heeft vele al weer lang verdwenen stations en haltes gehad, zoals: Linden-Katwijk, Beugen-Rijkevoort, Maashees-Smakt, Meerlo-Tienraij enz.. Vele haltes werden in de jaren 1936 en 1938 gesloten. De lijn heeft voor de Tweede Wereldoorlog een belangrijke doorgaande functie gehad. Er reden bijvoorbeeld doorgaande sneltreinen Amsterdam - Amersfoort - Kesteren - Nijmegen - Roermond - Maastricht. In de jaren twintig kenden deze treinen doorgaande ritten naar Aken, Luik, Spa en Luxemburg; in de jaren dertig ook naar Bazel. Daarnaast had de lijn een belangrijke taak bij het kolenvervoer van Limburg naar Noord-Nederland. Zowel in 1940 als in september 1944 werd de Maasbrug bij Mook opgeblazen. De lijn liep op meer plaatsen grote schade op en pas op 30 april 1946 reden er weer treinen tussen Nijmegen en Venlo. De lijn

kende geen lange afstandssneltreinen meer, de diensten bleven beperkt tot treinen van Nijmegen naar Roermond v.v.. Het kolenvervoer over de Maasspoorweg ging echter wel door. Dat de Maasspoorweg geen belangrijke lijn meer werd, blijkt uit het feit, dat de lijn niet voorkwam in het elektrificatieprogramma van NS. Wel werd met stoomtraktie in het begin van de jaren vijftig een doorgaande dienst Zwolle - Nijmegen - Roermond geboden. Met de elektrificatie van Zwolle - Arnhem en de introductie van dieseltraktie op de lijn Nijmegen - Roermond vervielen deze doorgaande treinen geleidelijk. Van 1953 tot 1960 reed er een twee-uursdienst Enschede - Nijmegen - Roermond v.v.. In de zomerdienst heeft jarenlang op zaterdag de Valkenburg-express gereden van Zwolle naar Valkenburg, ten behoeve van vakantiegangers.

De dienstuitvoering thans

De treindienst Nijmegen - Venlo - Roermond kent thans een halfuurdienst, die gereden wordt met de diesel-elektrische treinstellen plan U. De treinen stoppen aan alle stations. Eenmaal per uur beginnen deze treinen in Arnhem. Geleidelijk is de functie van deze lijn voor het goederenvervoer verdwenen. Langs de lijn worden geen los- en laadplaatsen meer bediend. Tot 31 mei 1980 was Blerick een rangeerstation, terwijl er tot 1 maart 1969 een wagenwerkplaats bestond. Beide functies zijn verdwenen. Over de lijn rijden enkele doorgaande goederentreinen naar en van het rangeerterrein Venlo. Met de sluiting van het ran-



2. Een treinstel Plan U passeert Grubbenvorst op 30 april 1988. Foto: F.J. Janssen

3. Voor de spitstreinen van Nijmegen naar Heyendaal, Cuyk en Boxmeer werden dieseltweetjes ingezet. Bij uitval van een gemoderniseerde DE-II kwam nog een rode "Blauwe Engel" op de baan. Treinstel 81 heeft als trein 6295 zojuist de Maasbrug achter zich gelaten, 24 augustus 1983. Foto: F.J. Janssen





4. Treinstel 152 snelt langs het voormalige stationsgebouw van Meerlo- Tienray op weg naar Nijmegen, 30 april 1988. Foto: F.J. Janssen

geerterrein Venlo in 1991 zullen waarschijnlijk ook deze treinen verdwijnen. In Blerick zijn nog enkele activiteiten, o.a. het containervervoer voor de ECT. De lijn lijkt ook in de toekomst nog een functie te hebben. Na de eeuwwisseling komt de

lijn in aanmerking voor elektrifikatie en spoorverdubbeling. Vooral met de aanleg van de Betuwelijn (Rotterdam - Tiel - Emmerik) voor het goederenvervoer, zal de goederendienst weer een rol gaan spelen. Treinen naar Venlo en Zuid-Limburg

zullen dan vanuit Rotterdam via de Betuwelijn en Nijmegen - Venlo geleid worden. De lijn biedt de hobbyïst veel mooie fotopunten. Helaas kent de lijn weinig materieelvariatie.

Gerrit Nieuwenhuis

5. Tussen Venlo en Roermond is nog veel goederenverkeer te zien. Met trein 55911 komt loc 2324 Roermond binnen, waarbij deze trein gebruikt wordt om van Venlo af loc 1612 naar het Zuiden te krijgen. In deze trein rijden chloorwagens voor de bediening van een raccordement even ten zuiden van Roermond, 30 september 1988. Foto: F.J. Janssen





6. Een nog rood treinstel 148 als trein naar Roermond aan het perron van Blerick, 5 juni 1973. Foto: G. Nieuwenhuis

7. Een bruine 2458 met koelwagens in Blerick, 5 juni 1973. Foto: G. Nieuwenhuis





1. Op 09-01-1991 was men reeds enige tijd met de statische testen van de eerste AM 89 bezig.

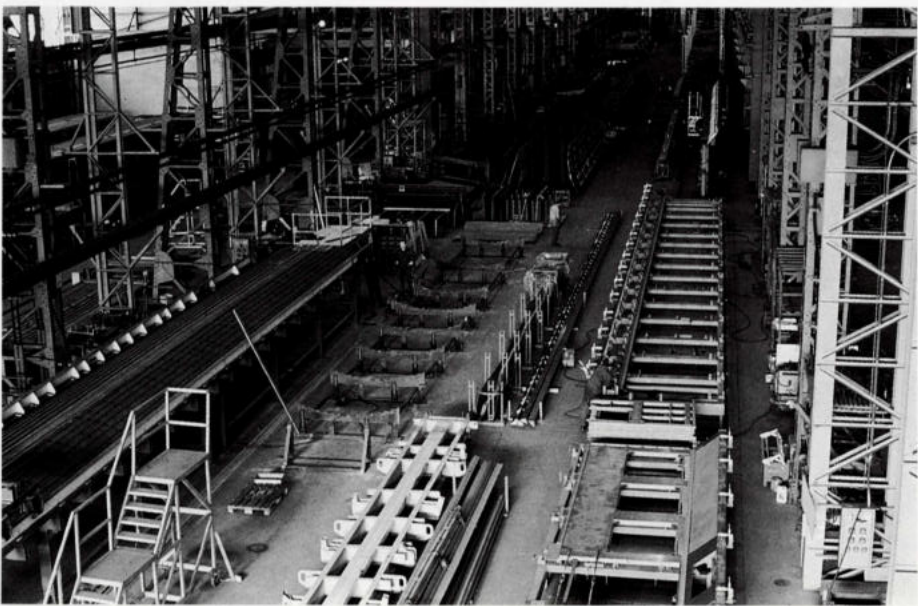
BN bouwt MS L-89

Nu de levering van de tweede reeks "duikerbrillen" aan de NMBS loopt, geeft het pas dat we u over dit nieuwste tractiemateriaal van onze nationale spoorwegmaatschappij informe-

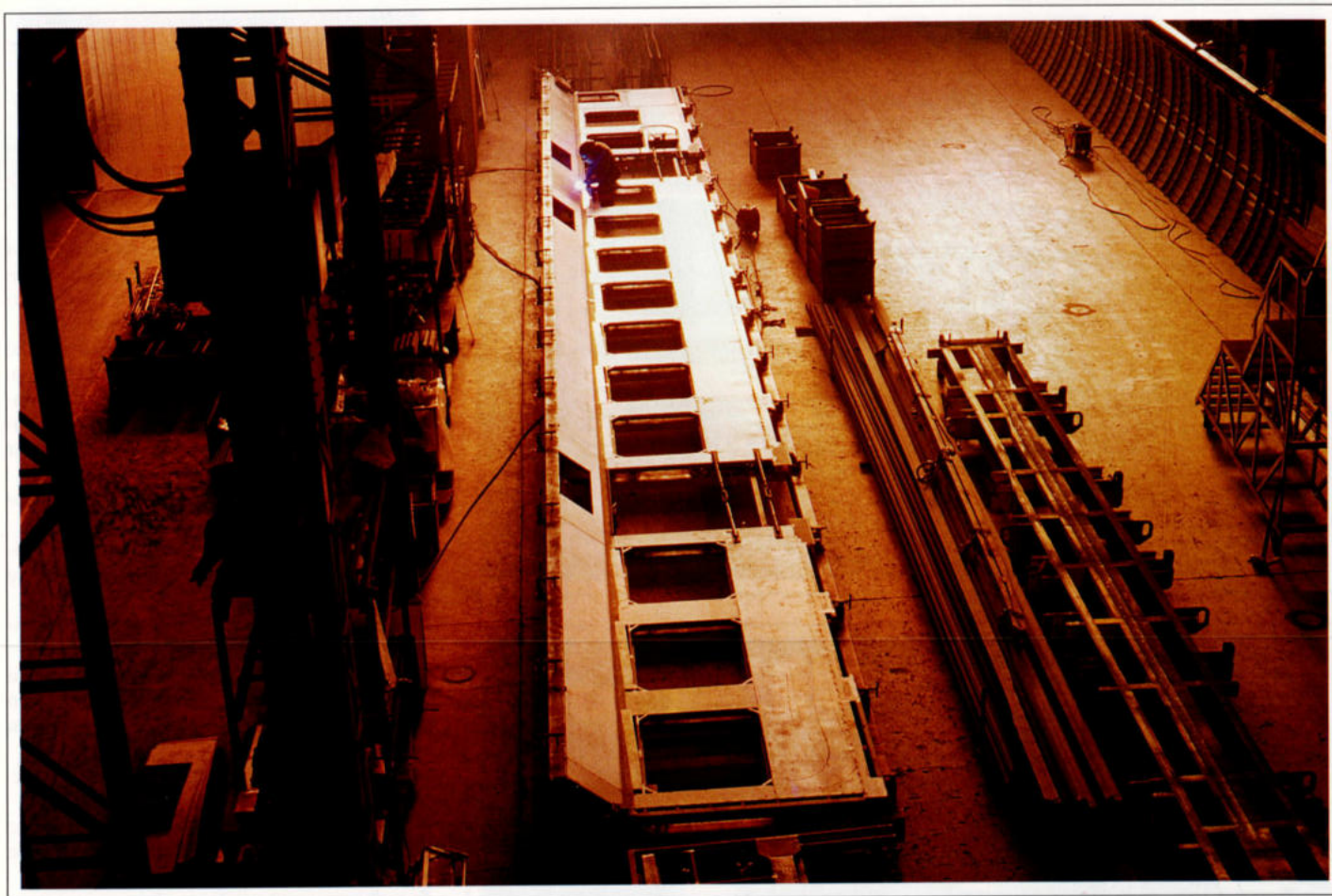
ren. Vandaag bieden we u een fotoreportage aan over de bouw van deze tweetjes in de fabriek van BN te Brugge. Later volgt een uitgebreider artikel over deze stellen als reeks 900

(936-953) bij de NMBS.

Voor de assemblage van het stalen geraamte van een MS L-89 (L van "lokaal"-) - want zo werd deze reeks sprinters officieel omgedoopt - betreft de Brugse vestiging van BN slechts in zeer beperkte mate stukken van buiten de fabriek. Een firma uit Roeselare levert de getrokken bovenligger van de zijwand en enkele kleinere verbindingen met de dakligger. In Duitsland koopt men gewalste profielen, omdat deze door hun kwaliteit de aankoop rechtvaardigen. Uit de BN-fabriek te Manage komen het chassis en het dak kant en klaar naar Brugge. Het betekent dat alle pneumatische leidingen en apparaten reeds gemonteerd zijn en dat de schildering van beide onderdelen reeds voltooid is. Het vervoer van deze lange delen gebeurt met vrachtwagens. Alle overige stukken worden te Brugge machinaal uit staalplaat vervaardigd.



2. Overzicht van de BN-montagehal: rechts installeerde men de assemblagelij van de AM 89. De rode mal ligt klaar om met modulaire kaders gevuld te worden. Deze kaders zijn net voor de mal reeds op een stapel gelegd. De Montagelij links verkeert nog in een beginstadium. Hier zullen de TGV's aan de beurt komen.



3. Als je 't ons vraagt maakt BN zelfs gouden duikerbrillen. Deze zijwand vormt een onderdeel van het ABD-rijtuig van stel 945. Zoals u ziet is het laswerk hier volledig afgewerkt.

Modulaire opbouw is vandaag de dag de gebruikelijke manier van werken in veel bedrijven. Ook het bouwen van een stel reeks 900 begint ermee. In eigen atelier vervaardigt BN modulaire kaders. Je kan stellen dat zo'n kader een zijvenster met alles wat er boven en onder in de zijwand zit, is. Op de eerste stand van de montagelijijn worden deze modules in een enorme pasmal tot een gehele zijwandstructuur verbonden. De mal bevindt zich in horizontale positie om het werken te vergemakkelijken. Het is vanzelfsprekend dat zowel een linkse als een rechtse mal tegelijk in bedrijf zijn.

Zodra de zijwandstructuur goedgekeurd is, last men er de stalen beplating op. Het is de eerste maal dat bij BN de platen aan de binnenzijde bevestigd worden. De buitenbeplating van een MS L-89 is immers van polyester. Zowel voor de NMBS als voor de Belgische constructeur betekent dat een primeur. De staalplaat dient ter beveiliging en geeft het geheel de nodige sterkte. Zodra de beplating klaar is, wordt de zijwand vertikaal gezet om hem een voorbuiging te geven. Hierdoor wordt het latere trekken van het staal gecorrigeerd, zodat de uiteindelijke vorm van het rijtuig exact is. Stand drie betekent de volledige afschildering van de zijwanden. Het werk omvat vijf bewer-

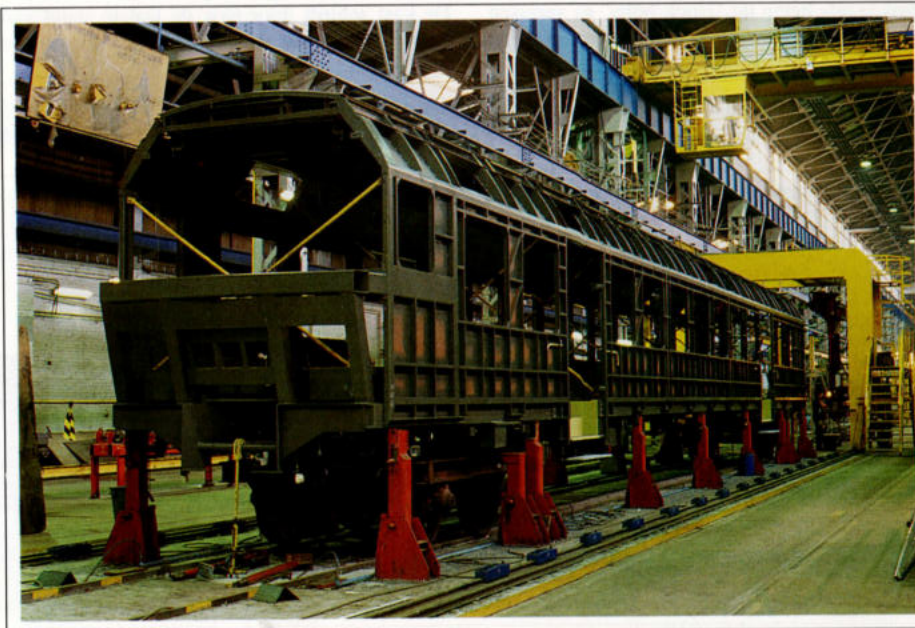
kingen; ontvetten, stralen, ontstoffen, primer-schildering en eindschildering in lakverf. Daar verdere lasoperaties aan de kast overbodig zijn, garandeert deze werkwijze een optimale corrosiebescherming. Met de conventionele bouw van rijtuigen kan men een gelijkwaardig resultaat onmogelijk bereiken.

Op een andere plaats worden ondertussen de stalen structuren van de kopwanden gemaakt en ook volledig afgeschilderd. De dikke stalen balken die op de eerste plaats de machinist moeten beschermen, vallen dadelijk in de

stuurpostwand op.

Zo belanden we bij de belangrijkste fase in de assemblagelijijn van deze tweetjes; het samenstellen van de ruwbouw van de gehele kast. Laswerk wordt daarbij geweerd. Dak, onderstel, beide zijwanden en de kopdelen worden mechanisch tot één gehele kast aan elkaar bevestigd. Allerhande verbindingsmiddelen, tot zeer grote trekkers toe, worden ervoor gebruikt. Als het geheel klaar is, rijdt een volledig computergestuurde boormachine over het rijtuig en boort de gaten voor de klinknagels.

4. De zij- en kopwanden zijn met het chassis en het dak tot de ruwbouw van een AB-rijtuig samengesteld. Let op de computergestuurde boormachine in het geel achteraan het rijtuig. Het boren van de klinknagelgaten kan bij de latere 944 beginnen.





5. Het ABD-rijtuig van de 943 is volledig geklonken en van de polyester kopwanden voorzien. ACEC kan nu aan het werk.

6. Op stand 1 van de tweede hal bewonderen we de 941. De vloer is reeds in het AB-rijtuig gelegd en zonder twijfel werkt men aan de uitrusting van de stuurstand. Ook de koppeling zit reeds op haar plaats.

elektrische tractieleidingen te monteren. Pas als dit werk klaar is, kan men de polyester zijwanden aanbrengen. Het dak en de ronding ervan krijgen echter nog geen bekleding.

De verdere afwerking gebeurt in een tweede hal. Ook hier bouwde men een montagelijnp. Ze heeft negen standen. De belangrijkste onderdelen die per nummer aan bod komen, sommen we even voor u op. Details laten we echter achterwege.

1: aanbrengen vloer en luchtkanalen, begin opbouw stuurpost.

2: leggen vloerbedekking, monteren scheidingswanden en verwarmingskanalen, verdere opbouw stuurpost.

3: plaatsen van vensters, buizen en hoogspanningskast plus dakafwerking.

4: bekleding van de lange wand, aanbrengen van de buitenbekleding, verdere opbouw van de stuurpost, aanbrengen plafonds in de sassen (opstapplatforms).

5: verdere afwerking buitenbekleding en plafonds.

6: montage buitendeuren, bekleding van de sassen, plaatsing WC en afwerken van de stuurpost.

7: aanbrengen van zetels en tafels.

8: binnendeuren plaatsen en koffers onder de kast ophangen.

9: plaatsen kofferinhoud en draaistellen.

Aan het einde van deze tweede lijn is elk rijtuig volledig afgewerkt. Wanneer de twee overeenkomstige delen tot één motorstel gekoppeld zijn, kan de testperiode aanvangen.

Voorreest gebeuren heel wat statische, en uiterst grondige proeven. De testlijn, opgebouwd in een derde hal, omvat vier standen. Elk stel verblijft er meer dan twee weken. Een proefrit op de BN-baan sluit de laatste fase in de bouw van een MS L-89 uiteindelijk af. De voorlopige levering aan de NMBS is dan mogelijk.

Voor het schrijven van dit artikel verkreeg ik van vele personen bij BN bereidwillige medewerking. Graag wil ik hen daarvoor hartelijk bedanken.

C. Hertogs



Het klinken gebeurt daarna weer pneumatisch. Dit riveerproces is in niets nog vergelijkbaar met de klinkwijze uit de jaren 40-50. Het principe stamt uit de vliegtuigbouwindustrie. De klinknagels heten nu "Huck bolts" en vereisen bijzondere voorzorgen voor de pasvlakken en

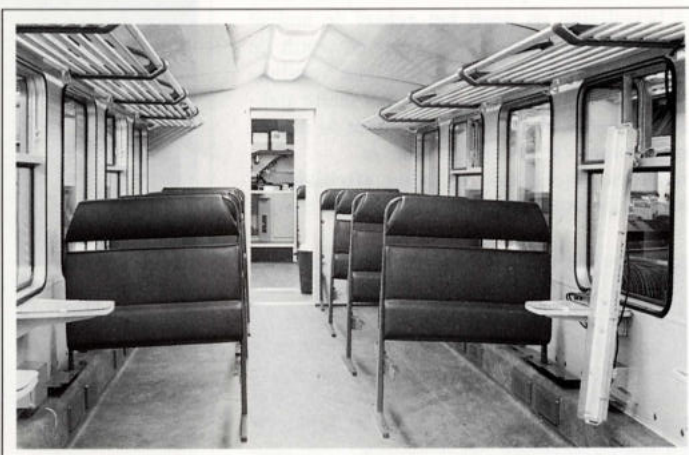
de gatdiameter. Een konforme verbinding is anders niet te verwezenlijken. Het aanbrengen van de polyester koppen aan beide rijtuigeinden is hier de laatste ingrijpende actie.

De kast schuift door naar de laatste stand van de lijn. Hier gaat ACEC aan het werk om de

7. Op stand 3 ziet de binnenzijde van de 940 er nog een beetje kaal uit.



8. Ook in de 938 is de afwerking op stand 7 bijna een feit.





9. Uiterlijk is de kast van de 938 klaar, en hoe zit het binnenin ?

10. Stand 8: de kast van de 937 is geheven zodat het aanbrengen en afwerken van de koffers gemakkelijk wordt. Alle foto's: C. Hertogs





1. Wij vinden deze fraaie opname van de heer Bruno Fettweis buitengewoon overtuigend vanwege de manier waarop de nostalgische geladenheid ervan wordt geaccentueerd door het bij tegenlicht in rook en stoom brekende zonlicht. Hij schrijft: "Brandend braambos" te Treignes (CFV3V), 06-09-1981. Gelukkig had de loc nog water aan boord.

3. Deze foto werd gemaakt door de heer J. Verheyen. Evenals de heer Fettweis (foto 1) heeft de heer Verheyen het tegenlicht prachtig weten uit te buiten. Hij schrijft: "Deze sfeeropname gemaakt tijdens een gewone werkdag in november 1990 in Antwerpen-Dam toont duidelijk dat het gebouw een verleden heeft dat terugreikt tot in het stoomtijdperk". ⇒ ⇒

2. Het is met name de dynamiek in deze foto van de heer Axel Vermeulen die ons heeft verleid. Op precies de goede plek heeft hij op het allerbeste moment zijn reflexcamera 24/36 zijn werk laten doen. Hij schrijft: "De IC157 Amsterdam - Brussel-Zuid baant zich rond 10.20 uur ter hoogte van Mechelen- Nekkerspoel een weg naar zijn bestemming. De HLE 1190 heeft voor de gelegenheid zijn sneeuwbril opgezet, 12-02-1991.





***Grote fotowedstrijd van
Spoorweg JOURNAAL***



4. Het fraaie symmetrische effect verleent aan deze opname van onze lezer de heer Waleboer uit Breskens, Zeeuws Vlaanderen, de intensiteit van een grafisch ontwerp. Jammergenoeg heeft hij ons geen nadere inlichtingen verstrekt omtrent plaats van opname en het gefotografeerde materieel.

5. Philippe Marenne is een jongeman die sinds kort de wereld van de fotografie én die van het spoor heeft ontdekt. En, bij gebrek aan goede raad van een geveerd fotograaf heeft hij een typische beginnersfout gemaakt: hij heeft een te gevoelige film gebruikt. Aan de korrel van dit soort films heeft men alleen wat als men er een speciaal kunstzinnig effect mee wil bereiken. Gebruik nooit films van meer dan 100 Asa. Toch heeft de verrassende hoek vanwaaruit de opname gemaakt is ons ertoe gebracht de pogingen van Philippe te ondersteunen. Hij maakte deze opname in de buurt van Remouchamps in een ijzige koude op 23-02-1991.





6. Het metafysische karakter van deze opname spreekt voor zichzelf. De heer Henri Dupriez heeft op een artistiek zeer verantwoorde wijze alle ingrediënten weten te verzamelen die nodig zijn om onze fantasie te raken. Deze foto zou het uitstekend doen als affiche van de NMBS en kan zich meten met wat professionele bureaus op dit gebied presteren. In ieder geval past hij ook goed in het kader van onze wedstrijd, waarin het artistieke element het wint van het meer zakelijke aspect dat uit de aard der zaak in de documentaires van SPOORWEG JOURNAAL vaker aan bod komt.

7. Net zoals bij foto 6 is het het subjectieve en artistieke karakter van deze letterlijk fantastische opname van de heer Den Boer uit Rotterdam dat ons heeft getroffen. In deze lineaire compositie leiden de diagonalen ons vanzelf naar het hoofdonderwerp dat uit de mist opdoemt als een Chinese schim in adembenemend tegenlicht, en dat alles in die ene kleur die zo kenmerkend is voor de vroege ochtendzon. Bravo !





8. Wie schetst onze verbazing toen we bij de wedstrijdpost deze fenomenale zwart/wit opname aantroffen. Wat een afdruk ! Een kunstwerk, zonder meer. De foto lijkt een paar uur geleden gemaakt en toch was het 1953 toen de heer Herman Vanderlick in 't station Schaarbeek deze opname realiseerde. Hij schrijft ons: "Vertrek van een loc type 29 uit station Schaarbeek onder saluut van twee armseinen die eveneens spoedig zullen verdwijnen.... Aankondiging van het einde van het stoomtijdperk.... De eerste bovenleidingmasten zijn al geplaatst. De kwaliteit en de waarde van dit historisch document hebben ons doen besluiten om het in de categorie buiten mededinging onder te brengen. Hier is slechts een kwalificatie op z'n plaats: weergaloos !

Poster: De heer Albert Colin uit Luik stuurde ons een van de zeldzame foto's die niet de spoorwegen van de Benelux tot onderwerp hadden. De heer Colin heeft ons verscheidene, buitengewoon fraaie opnamen van de Rhätische Bahn opgestuurd. Ook hier hebben wij gekozen voor de categorie buiten mededinging zonder u overigens te opname te willen onthouden. De oogstrelende foto's van de heer Colin zullen het onderwerp vormen van een komend artikel over de Rhätische Bahn (Zwitserland). Deze opname kwam tot stand tussen Davos- Frauenheide en Glaris bij de oevers van de Landwasser.

9. Deze foto is afkomstig van de heer Hameeteman uit Leiderdorp en is getiteld: "Zaterdagse rust in het depot Zwolle". De wolken zorgen voor een schitterend stralen effect.

10. Peter van Gestel geeft met deze foto een voorbeeld van het type opname waarbij de spoorlijn harmonieus in het omliggende landschap wordt geïntegreerd. De solide compositie en de gekozen plek maken deze foto tot een Belgische spoorklassieker. De fraaie compositie is zo gekozen dat een van de bekendste en meest gefotografeerde plaatsen in het Belgische spoorwegnet er weer geheel nieuw en fris uitziet. Onze complimenten voor deze gewaagde keuze. Hij schrijft: "Wij herkennen de locomotief van het type ELNA van de CFV3V bij het verlaten van de tunnel van Anseremme.





1. SBB-depot Brig: Re 4/4 IV 10101 pronkte op 10-08-1988 op de draaischijf. Een opname waarvoor we de SBB-persdienst nog eens bedanken.

2. Prachtige MÄRKLIN-reproductie in HO van de Re 4/4 IV in "BAHN 2000"-uitvoering. Foto: H.K.

SBB-prototypeserie Re 4/4 IV

Gedurende de jaren tachtig waren de vier prototypelokomotieven van de reeks Re 4/4 IV onveranderlijk de paradepaardjes van de Zwitserse Bondsspoorwegen. Zonder twijfel zal dit vaandel eerstdaags door de nieuwe Re 4/4-machines van de reeks 460 worden overgenomen. Deze lokomotieven betekenen immers een nieuwe fase in de lokomotiefgeschiedenis van de SBB. Voor een artikel over eerder genoemde prototypes is het nu de hoogste tijd want de loks zouden wel eens eerder verdwenen kunnen zijn dan men vermoedt.

De transitpositie die Zwitserland in de Europese vervoersstromen heeft, noopte de SBB omstreeks 1975 tot de bestelling van een snellere en krachtigere lokomotief. Zowel in het reizigers- als in het goederenvervoer waren de tendenzen gericht op snellere en tevens zwaardere treinen over de grote Alpenroutes. Vooral de reeksen Re 6/6 en de Re 4/4 III werden in die tijd op de Gotthardlijn als tractiepaarden voor

de hoogwaardige reizigers- en goederentreinen ingezet. Ingenieursstudies wezen echter uit dat een verdere ontwikkeling van dit soort lokomotieven weinig zin had. Zoals bijna alle SBB-loks worden ze via dezelfde techniek bediend: de machinist bepaalt de snelheid van de trekkracht door de motorspanning van de wisselstroommotoren te verhogen of te verlagen. Dit gebeurt via een trapsgewijze schakeling van weerstanden, de welbekende Stufenschalter. Zo bezit een Re 4/4 III 32 dergelijke "Stufen". Het geheel is in oorsprong vergelijkbaar met de handgeschakelde bak van een personenwagen. Studies toonden duidelijk aan dat deze techniek ontoereikend was om een lokomotief te bouwen die aan de vereisten van het door de SBB geschreven lastenboek zou voldoen. De keuze voor een thyristorgestuurde machine lag dan ook voor de hand, want de draaistroomtechniek liet toen nog niet toe om zeer krachtige loks te ontwikkelen.

Summier samengevat eiste dit lastenboek: een machine type Re 4/4. Voor deze lokomotief betekende dat concreet: een vierassige machine met twee 2-assige draaistellen, waarbij elke as wordt aangedreven en die een maximumsnelheid van 160 km/u haalt. De lok moest thyristorgestuurd zijn en een vermogen van 5703 kW/uur aan de motor leveren. De trekkracht werd op 100 kN bij 160 km/u gesteld. Uiteindelijk resulteerde dit alles in een bestelling van vier prototypes bij SLM/BBC, en een optie op een latere reeksbestelling.

Met de respectievelijke nummers 10101 tot 10104 (SLM-fabrieksnummers 5158 tot 5161), werden de vier loks in 1981 als reeks Re 4/4 IV aan de SBB geleverd. Op diverse manieren

3. Bij Kumm kan je treinen met een schitterend Thunerseepanorama fotograferen. Op 02-08-1989 was het de 10102 die onze verzameling met trein 1822 Bern-Brig vervolledigde.

De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers





4. Tussen Leuk en Salgesch is de Rhônelijn nog enkelsporig. Met aangepaste snelheid passeert de 10102 met een internationale trein.

vielen ze onmiddellijk op in het toen nog bijna egaal-groene SBB-park. Op de eerste plaats pronkten de machines in vier verschillende schilderingen, waarbij rood de basiskleur was. Verder was vooral de vormgeving van het front voor SBB-maatstaven revolutionair te noemen. Tevens viel de geribde zijwand op. Deze nieuwe kast was het resultaat van uitvoerige proeven in windtunnels. De loks moesten immers spelenderwijs 160 km/u en meer kunnen halen. Bij de schilderingen bleek het om een soort van prototypeschildering te gaan. Men zou later beslissen welke kleurencombinatie voor de reeksuitvoering het meest geschikt was. Wat betreft de machines 10101 en 10104 dient nog opgemerkt te worden dat de schildering per lok nog in detail verschilde al naar gelang men ze van rechtsvoor of van linksachter bekeek. Bij beide prototypes werden de kast en het chassis op één front en één zijwand door een brede witte band gescheiden. Dadelijk na de levering werden de Re 4/4 IV grondig en zeer uitvoerig getest. Deze proeven bleken zeer divers en waren meestal heel succesvol. In wezen bleven de machines gedurende hun hele loopbaan de testpaarden van de SBB. Vooral de mogelijkheid om de topsnelheid van deze prototypes tot 180 km/u te verhogen was hier niet vreemd aan. Zo hebben

hogesnelheidsmetingen tot een betere stroomafnemer en tot interessante tunnelmetingen voor de Eurotunnel (Frankrijk - Engeland) geleid. Alle testen zouden een apart artikel kunnen vullen. Daarom vermelden we er nog alleen twee opvallende uit 1990. In de zomer stond één prototypelok geregeld voor een bonnetesttrein. De wagenslang bestond uit internationale rijtuigen van de DB, ÖBB, FS en SBB; aangevuld met twee meetrijtuigen. Bij hogesnelheidsritten door krappe bogen verzamelde men er gegevens mee over de loopeigenschappen van drie nieuwe draaistellen. Eén daarvan zal voor de nieuwe rijtuigen 2000 gekozen worden. In het najaar ging een andere testtrein op pad. Daarbij sloten twee Re 4/4 IV's drie Zwitserse rijtuigen in. Tegen topsnelheid werd de verkanting van loks en wagens in de bochten gemeten. Zo kan men de aanstaande proeven met de FS-kantelbaktrein (Pendolino) beter voorbereiden, en eventuele profieloverschrijdingen reeds voorzien. In plandienst verschenen de prototypes eerst op lijn 100: de lijn door het Rhônedal. Ze reden er hoofdzakelijk snelle reizigerstreinen tussen Genève en Domodossola. Deze verbinding was de eerste SBB-lijn waar de loks 160 km/u konden lopen en die tevens thyristorvast uitgebouwd was. Eén van de grote nadelen van de

thyristorbesturing is de inwerking die ze kan hebben op andere elektrische stroomkringen. Vooral de veiligheid (signalisatie en telefoonverbindingen) komt daarmee in het gedrang. Elke lijn moest dan ook aangepast worden om ongevoelig voor deze nevenwerkingen te zijn. De Rhônelijn kreeg de primeur. Als de loks niet op deze verbinding in actie waren, pronkten ze op een tentoonstelling of trokken ze met een speciale trein door het land. Daarmee bleven ze de blikvangers van de SBB. Halverwege de jaren 80 maakte men in Zwitserland het prestigieuze vervoersplan Bahn 2000 bekend. De vier Re 4/4 IV maakten in 1986 rijdend reclame voor dat plan. De bovenbouw werd volledig rood gespoten en aan alle zijden van een overduidelijk getal 2000 voorzien. Daardoor verdween de nummering in piepkleine cijfertjes naar onderaan op het chassis en konden de fotografen de loks nog enkel met de nodige dosis geluk aan de wapenschilden herkennen. (01 = Vallée de Joux, 02 = Ostermundigen, 03 = Luino en 04 = Walenstadt). Vanaf de zomerdienst 1989 werd het inzetgebied van de machines met de Lötschberglijn uitgebreid. En in het voorjaar van 1990 werden zelfs BLS-machinisten op de loks 2000 (zo duidt men de prototypes Re 4/4 IV nu ook wel aan) geschoold.

De rubriek voor MÄRKLIN liefhebbers

Voor de fotografen sommen we hieronder de belangrijkste Re 4/4 IV-prestaties op. Deze blijven minstens van kracht tot einde mei:

dag 1 (dienst 191, km 776): 1821: Br-Bn, EC73: Bn-Br, 323: Br-Do.

dag 2 (dienst 192, km 808): EC39: Ge-Br, EC6: Br-Bn, 1822: Bn-Br.

dag 3 (dienst 193, km 782): EC31: Ge-Do, EC38: Do-Ge.

dag 4 (dienst 194, km 552): pendeldienst Ge-Ap-Ls met treinen 2006, 1629, 1622 en 2039.

Afkortingen: Ap=Genève Aéroport, Do=Domodossola, Bn=Bern, Br=Brig, Ge=Genève, Ls=Lausanne.

Interessant daarbij is dat in trein 1821 meestal de Re 4/4 IV een Re 4/4 II voorspan levert. Het omgekeerde is het geval tot Ap bij trein 1622. Op zondag kan je met heel veel geluk in Domodossola tussen 16 en 17 uur drie loks tezamen bewonderen. Dag 4 vervalt dan en in plaats daarvan rijdt men de volgende dienst: 1913: Ge-Br, gevolgd door de treinen 4915, 4920, 4927 en 4934 tussen Br en Do.

Een dosis geluk is steeds nodig om een Re 4/4 IV met één van deze treinen te zien. Men moet in deze dienstregeling terdege rekening houden met vervanging van een prototype door een Re 6/6 of een Re 4/4 II. De loks 2000 blijven nog steeds extra-taken verrichten. Ook het feit dat ze prototypes zijn speelt hun inzet parten. Bij

ernstige defecten rijzen er problemen. Daar er nooit een reeksuitvoering besteld werd, zijn meestal geen reserve-onderdelen voorhanden. Het beschadigde onderdeel moet dan uitgebouwd worden en de machine blijft zolang buiten dienst. Het gebeurt zelfs dat een onderdeel volledig nieuw moet worden vervaardigd. Maandenlang blijft de lok dan buiten gebruik. Het verbaast u waarschijnlijk dat er nooit een reeksbestelling is geplaatst, ondanks de zeer positieve testen die deze loks 2000 op hun palmares hebben. Een samenloop van redenen heeft de SBB tot deze beslissing genoopt. De snelle technologische evolutie was één van de oorzaken. Nog voor de Re 4/4 IV's volledig uitgetest waren, werd duidelijk dat de draaistroomtechniek de toekomst zou bepalen. Tevens werd het loktekort bij de SBB zo prangend dat men een grote nabestelling van de reeks Re 4/4 II moest doen. Re 4/4 IV hadden door het gebrek aan thyristorvaste lijnen het loktekort niet kunnen verhelpen.

Toch is de bouw van de prototypes geenszins nutteloos geweest. We zezen reeds op de vele proefritten die nuttig waren voor de ontwikkeling van nieuw spoorwegmaterieel. Tevens werden vele onderdelen die bij de loks 2000 op proef waren ingebouwd, reeds in serie gebruikt bij de nieuwe SBB- pendeltreinen (NPZ RBDe 4/4) en bij de lokreeks Re 4/4 450 van de dub-

beldektreinen op de S-Bahn van Zürich. Ook de nieuwe smalspoorlokomotieven type HGe 4/4 II die bij de Brünigbahn, bij de Furka-Oberalpahn en bij de Brig-Visp-Zermattbahn in dienst kwamen, profiteerden van de ervaringen met de Re 4/4 IV. In het grootbedrijf blijft de toekomst van de fraaie loks 2000 echter zwaar gehypothekerd. De problemen met de wisselstukken zijn daarvan de hoofdoorzaak. Ook komen de eerste machines reeks 460 in 1991 op de baan. Zij zullen ongetwijfeld de prestigieuze treinen van de loks 2000 overnemen. Of en, zo ja, hoe de Re 4/4 IV het plan 2000 halen, blijft daarmee een grote vraag. De machines zouden wel eens sneller dan verwacht verdwenen kunnen zijn. Gelukkig heeft de grote uiterlijke verscheidenheid in deze mini-lokreeks ervoor gezorgd dat vele modeltreinfabrikanten voldoende brood in deze fraaie Zwitserse paradepaardjes hebben gezien.

Bronnen:

SLM-Lokomotiven 1971-1984, Verein Rollmaterialverzeichnis Schweiz.

SLM Technische Mitteilungen, dec 81/jan 83.

BBC Mitteilungen 12/83.

SBB Nachrichtenblatt 1/79 en 4/82.

SBB en BLS informatiebronnen.

C. Hertogs

POSTER. Met de Eiger, de Mönch en de Jungfrau op de achtergrond snelt Re 4/4 IV 10103 met trein IC 438: Brig-Bern op 04-08-1989 richting Thun.

5. Op 13-07-1990 passeert trein 1821 de Baltschiederbrücke. Het werk aan de dubbelsporige uitbouw is bijna klaar. Het konvooi, getrokken door de Re 4/4 IV 10101 en de Re 4/4 II 11334, berijdt het nieuwe spoor. U ziet dat ook de oude overspanning uit staal door een betonnen brug vervangen is. Het vernieuwde oorspronkelijke spoor moet nog uitgelijnd worden en de bovenleiding ontbreekt nog. Toch kwam dit deel van de Lötschberglijn al eind 1990 dubbelsporig in dienst. Alle foto's: C. Hertogs











Abonneer u nu !!!

Nieuw ! Nieuw ! Nieuw !

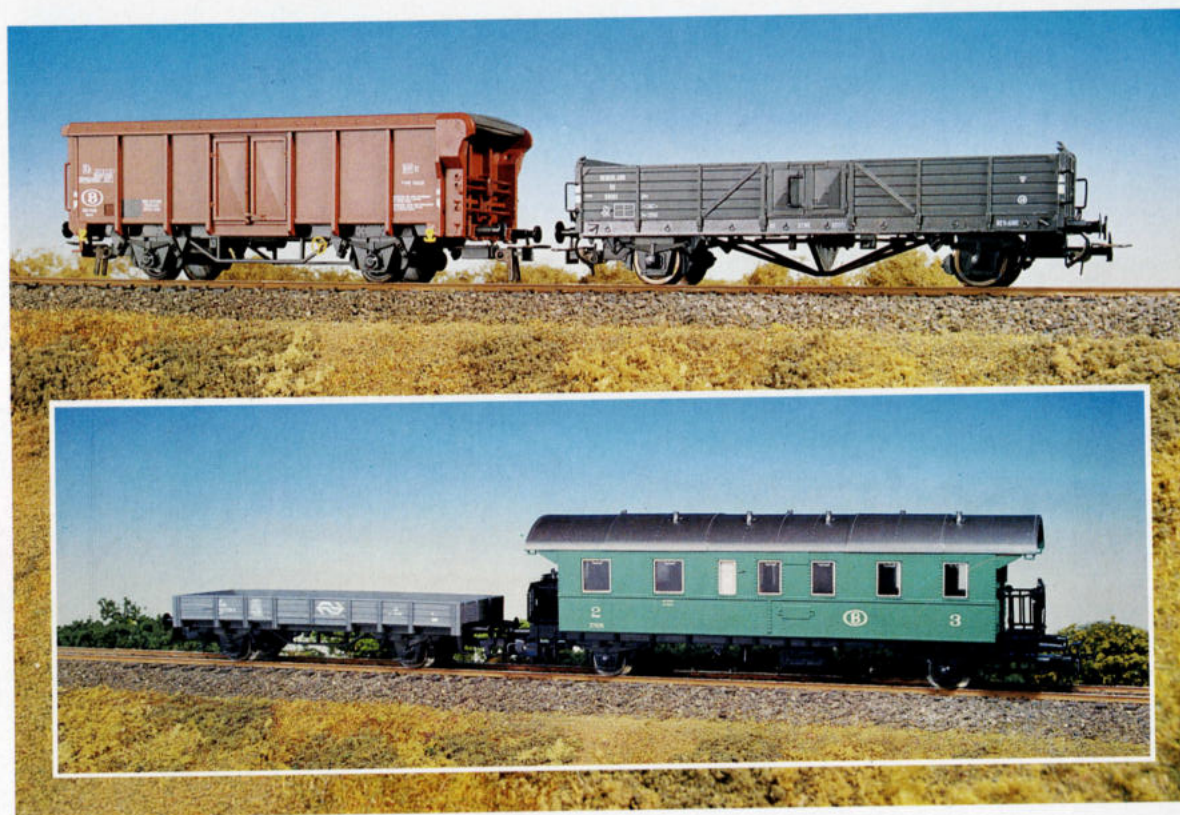
Vanaf heden kunt u uw telefonische bestellingen op ieder uur van de dag (en nacht !!!), doorgeven. Een antwoordapparaat staat tot uw beschikking.
Andere nieuwigheid: uw bestellingen per telefax.
Voor dit alles, slechts één nummer: 087-74 39 24.
Vanuit het buitenland: het internationale landnummer en 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 !

Goederenwagens NS en NMBS in HO van **KLEINMODELLBAHN** (Tms van de NMBS met exclusieve opschriften van SPOORWEG JOURNAAL), **LILIPUT** (platte wagen van de NS) en **MÄRKLIN** (platte wagen NS cat.nr. 4433 of twee "donderbakken" van de NMBS, nrs. 4113 of 4114 (niet zichtbaar op de foto)).

Voor de liefhebbers van schaal N hebben wij een Tds goederenwagon van de NMBS van **ROCO** in huis. Kruis op de speciale bestelkaart die u in het tijdschrift aantreft, het rijtuig van uw keuze aan.

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

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

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

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

ATTENTIE ATTENTIE ATTENTIE !!!

WELDRA VERKRIJGBAAR

Verzamelbanden voor Spoorweg Journaal uw bibliotheek waardig.

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

Luxe uitvoering in imitatieleer, rood met opschriften in goud.

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

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

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

WENTINK

GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING

ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26

Inkoop - Inruil

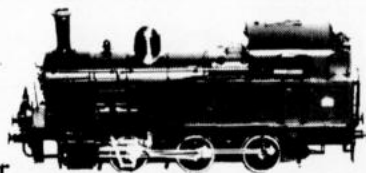
APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70

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
REPARATIE
INKOOP
INRUIL
REPARATIE**



**DIGITALSPE-
CIALIST VAN:
MÄRKLIN
ARNOLD
TRIX
FLEISCHMANN**

KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL Tel. 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.



Station

Remise/Korting-15%

Tel. 02/242.10.62

1180, CH. de Haecht, 1140 BXL

**TREINENSPECIAALZAAK
INTERCITY**

HOOGSTRAAT 8, ROSENDAAL
01650 - 34295

STEAM-BOX

DE TREIN SPECIALIST
LE SPECIALISTE DU TRAIN

DIESTSESTRAAT 210 LEUVEN
016/22 22 68

AUTOMATISEREN

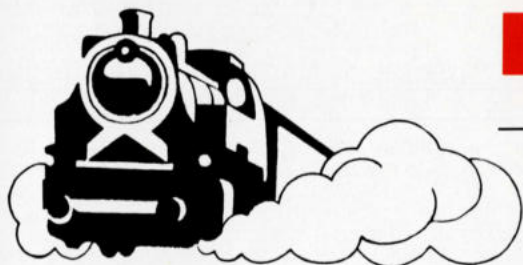
ook voor MÄRKLIN banen
betrouwbaar en betaalbaar
gratis inlichtingen bij

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

JOCADIS

SPRL
PVBA

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



Reeks
Série
51
NMBS
SNCB

Nombreuses variantes sur commande

Talrijke uitvoeringen op bestelling



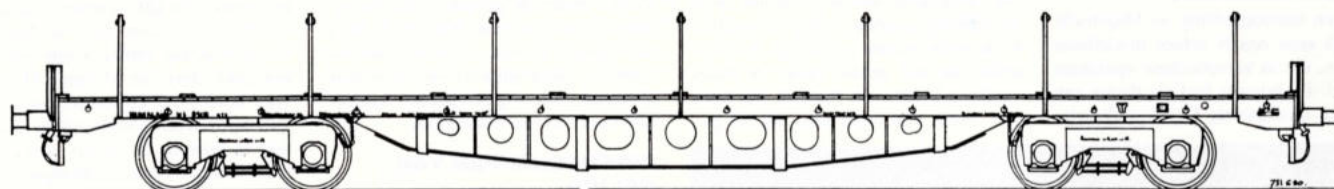
„TREINHOBBY“

in EINDHOVEN

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

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

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



HO-MODEL 40 TONS PLATTE WAGEN NS 89151-89200

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

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

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

NS 89151-89175 HTS

NS 89176-89200 HTSK



VAKWERK, AFL. 29: VERLICHTING EN GELUID (2)

Bij geluid voor de modelbaan denk ik zowel aan het geluid dat de rijdende treinen produceren, als aan de geluiden die uit het landschap komen, zoals stadsgeluiden, blaffende honden, een kerkklok enz. Aan de hand van dit artikel en met wat eenvoudige spullen kunt u al direct aan de slag met het scheppen van een 'geluidsdecor' voor uw baan.

SCHAALGELUID EN PLAATSBEPALING

Op een tentoonstelling in Maastricht heb ik eens een N schaal modelbaan gezien, die in verscheidene opzichten opviel. De bouwer had als thema een typisch droefgeestig Engels industrie-

stadje gekozen, compleet met hele rijen eentonige mijnwerkerswoningen. Er reed ook een enorm lange kolentrein rond, een optie die N bouwers zich nu eenmaal kunnen veroorloven. Alles was prachtig geweerde- en dat voor N schaal!- en in zijn streven naar perfectie had de bouwer ook geluid toegepast. Uit grote luidsprekerboxen onder de baan klonk het geluid van een zware trein, getrokken door een hard werkende stoomloc. In plaats van een versterking van het realisme, was de werking daarvan echter averechts. In de eerste plaats was direct overduidelijk dat het geluid onder de baan vandaan kwam, en niet uit de trein zelf. Maar veel erger was, dat het ge-

luid niet 'mee op schaal' was. Met gesloten ogen kon ik mij heel goed voorstellen langs de rails te staan, terwijl een kolentrein voorbij denderde. Maar wanneer ik de ogen weer opende, bleek de veroorzaker van al dit audio-geweld een piepklein N treintje te zijn, en een gevoel van desillusie volgde onvermijdelijk. Het model- geluid dat wij willen toepassen moet dus a.h.w. mee verkleind worden, om te kunnen overtuigen. Verder zullen de geluiden van een rijdende trein ook inderdaad uit de trein zelf moeten komen, en nergens anders vandaan. Maar laten we ons eerst eens afvragen welke eigenschappen van geluid voor ons van belang zijn.

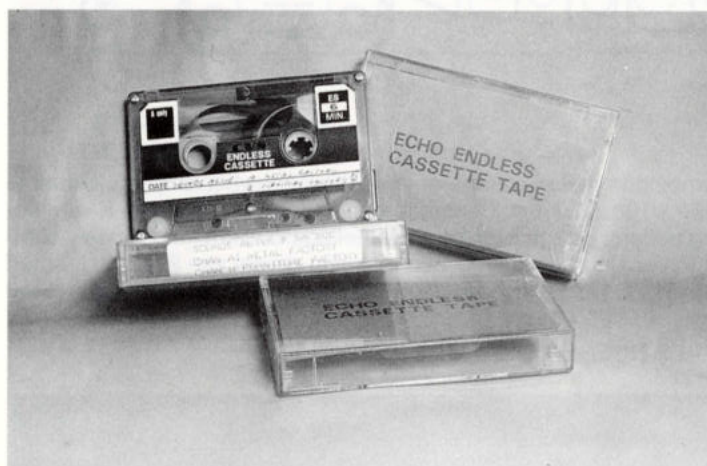
EIGENSCHAPPEN VAN GELUID

Naarmate we verder van een geluidsbron af staan, worden de lage tonen minder hoorbaar. Wanneer we bv. aan het strand staan, kunnen we het gebulder van de branding goed horen. Maar als we ons nu steeds verder verwijde-

ren van dit donderend geraas, zal het langzaam veranderen, totdat het ongeveer op het ruisen van de douche is gaan lijken: er zijn geen lage tonen meer hoorbaar. Let wel, er is dus niet alleen sprake van vermindering van het geluidsvolume. Ook de hele hoge tonen verdwijnen met de afstand, en eigenlijk is er dus sprake van een soort afnemen van het geluid in het hoge en lage gebied. Ik heb geprobeerd dat te verduidelijken aan de hand van de weergavekarakteristiek van een mid-dentoonluidspreker (Fig.1.). De lage tonen beneden 250 Hz en de hoge tonen boven 10 kHz worden zeer zwak weergegeven door deze luidspreker, en zo'n zelfde effect wordt ook veroorzaakt door de afstand. Hz staat voor hertz en is een maat voor de frequentie van de golfbeweging die geluid in feite is. Of anders gezegd: Hz is een maat voor de toonhoogte.

Hoge- en middentonen komen veel meer gericht tot ons dan de lage, zie Fig. 2. Om die reden wordt het stereoeffect van uw geluidsinstallatie bijna volledig bepaald door deze tonen in de muziek. Met andere woorden, de plaats van muziekinstrumenten in het orkest is duidelijker te bepalen, naarmate de tonen hoger zijn. U zou bv. blindelings naar de fluitist toe kunnen lopen in uw huiskamer, terwijl het naar de bassist lang zoeken kan zijn. De lage tonen komen schijnbaar van overal, en die hoeven dus ook niet perse met twee gescheiden luidsprekers weergegeven te worden.

Op het gevaar af, dat u zo langzamerhand het gevoel krijgt in het verkeerde



← 2. Voor de achtergrondgeluiden passen we eindloze cassettebandjes toe. Deze zijn leverbaar met een speelduur van bv. 3 of 6 minuten; lang genoeg om het telkens terugkeren van hetzelfde geluid onopvallend te maken. Nooit terugspoelen, deze bandjes, want dan loopt u grote kans te eindigen met een hopeloze berg band-sla!

3. Een speelgoedachtige 'walkman' stereo cassette recorder is goed genoeg voor de achtergrondgeluiden. Vraag me niet waar ik het getoonde model vandaan heb, want dat ben ik inmiddels weer vergeten. Er zijn echter regelmatig aanbiedingen van dergelijke recorders in warenhuizen en electronicazaken. Denk erom, dat het uitgangsvermogen groot genoeg moet zijn voor een luidspreker. =>

← 1. Wat ligt er meer voor de hand dan voor het 'echte' stoomgeluid van een 'Hi-Tech' messingloc een echte 'Hi-Fi' luidsprekerbox te gebruiken? Helemaal fout dus, deze redenering! In deze en de volgende VAKWERK aflevering leest u waarom, en hoe u geluid op de modelbaan veel beter en goedkoper kunt toepassen, te beginnen met de achtergrondgeluiden uit de scenery.

tijschrift beland te zijn, wil ik toch nog even wat dieper ingaan op geluid en geluidsinstallaties. Dure Hi-Fi installaties zijn zo duur, omdat de hoogste en de laagste tonen van het geluid het moeilijkst onvervormd weer te geven zijn, terwijl deze juist onmisbaar zijn voor de Hi-Fi kwaliteit. Voor de hoogste tonen zijn er speciale luidsprekers ontworpen, zoals 'dome tweeters' en noem maar op, die als gemeenschappelijk kenmerk hebben dat ze klein zijn en een stijve conus hebben, en dat de behuizing eigenlijk alleen voor de sier dient. Basluidsprekers zijn daarentegen veel groter, de ophanging van de conus is soepel, en de behuizing is onmisbaar voor de geluidsheerige.

Hoe groter die behuizing is, hoe lager de weer te geven tonen kunnen zijn. Fig. 3 toont schematisch een behuizing voor de verschillende soorten Hi-Fi luidsprekers, en de titelfoto toont u zo'n luidsprekerbox in werkelijkheid. Voor versterkers, recorders en andere elektronische audioapparatuur geldt eveneens, dat ze duurder worden naarmate ze beter in staat zijn om de laagste en de allerhoogste tonen onvervormd weer te geven. De prijs stijgt dus met de 'Fi', en ook nog met het te leveren muziekvermogen.

Modeltreinen die een Hi-Fi geluid produceren zijn onzin!

Na deze uitgebreide inleiding, zult u de bovenstaande stelling hopelijk beter begrijpen. Onze locs mogen alleen maar de middentonen van het geluid enigszins natuurgetrouw weergeven, en vooral ook met een bescheiden volume. Onze modelbaan is immers een miniatur van het grote voorbeeld, zoals we dat van een grote afstand zouden zien, en dus horen we het geluid

4. Goedkope middentoonluidsprekers zijn er in allerlei soorten en maten en vaak kunt u ze ook uit kapotte transistorradio's slopen. Voor de algemene achtergrondgeluiden kiest u luidsprekers met een diameter van 10 tot 15 cm, de kleinere types zijn ideaal voor de gerichte geluiden. Op ons HOn3 diorama worden 5 luidsprekers toegepast, waarvan 2 voor de algemene achtergrondgeluiden. =>



ook alsof het van ver komt. Hetzelfde geldt voor de achtergrondgeluiden, die tevens zeker niet mogen overheersen en die echt alleen als 'decor' moeten fungeren. Meer dan wat vaag geruis met daar tussendoor af en toe een herkenbaar geluid is al meer dan voldoende. En nu de beloning voor uw geduldige lezen: u kunt dus volstaan met de goedkoopste en eenvoudigste audioapparatuur voor de achtergrondgeluiden. Niks tweeters en woofers en bas-reflexkasten, geen cross-over filters, digitaal en DOLBY, maar gewoon goedkope kleine middentoonspeaker-tjes, zonder enige behuizing of omkasting.

Voor de treingeluiden ligt de zaak toch nog wel wat moeilijker, voornamelijk omdat het geluid mee moet rijden in de trein. Dat betekent dus het

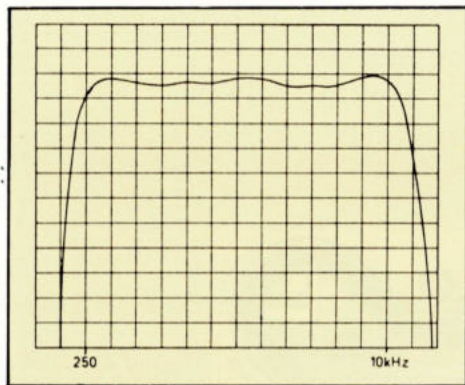
inbouwen van luidsprekers en/of elektronica en daarbij is vooral in schalen als HO en kleiner de beschikbare ruimte vaak een probleem. We beginnen echter met de achtergrondgeluiden, dat is eenvoudig en levert al meteen een dramatische verbetering in het realisme van de modelbaan.

EINDELOOS ANCHTERGRONDGELUID

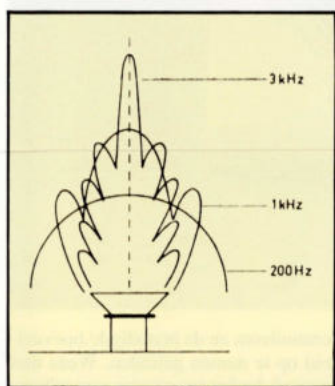
Behalve enkele goedkope luidspreker-tjes, bv. uit afgedankte transistorradio's, en een paar stereo cassette recorders, hebben we eindloze cassettebandjes nodig. Dergelijke bandjes zijn relatief duur (tot zo'n f 30,- per stuk, afhankelijk van de speelduur en de kwaliteit), maar ze besparen ons de moeite van het regelmatig terugspoelen of het cassette draaien. Bovendien

verminderen ze de benodigde hoeveelheid op te nemen geluiden. Wees niet bezorgd dat het terugkeren van telkens hetzelfde geluid storend werkt: geen mens die het zal merken, zelfs niet bij bandjes van drie minuten. De cassette recorders mogen tweedehandsjes zijn, of van het type 'speelgoed walkman'. Wel moeten ze voldoende uitgangsvermogen leveren, want we sluiten echte luidsprekers aan i.p.v. van oortelefoon-tjes, en daar is toch al gauw een vermogen van 1 watt voor nodig. Ik zelf vond er twee van een onbekend merk voor zo'n drie tientjes per stuk. Om batterijen te sparen bouwde ik een regelbare gestabiliseerde voeding, op basis van een LM 317 IC'tje (zie Fig. 4). Als u een 'IC' alleen maar als een rijtuigtype kent, kunt u het beste te rade gaan in een electronicawinkel

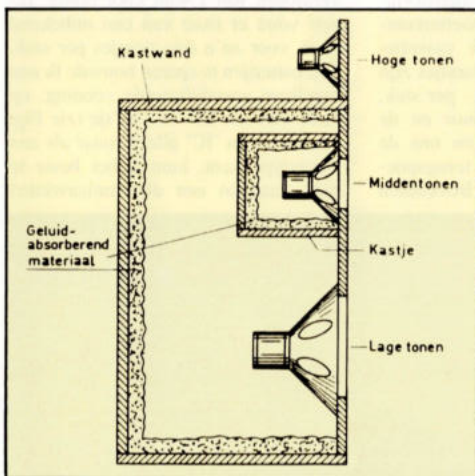




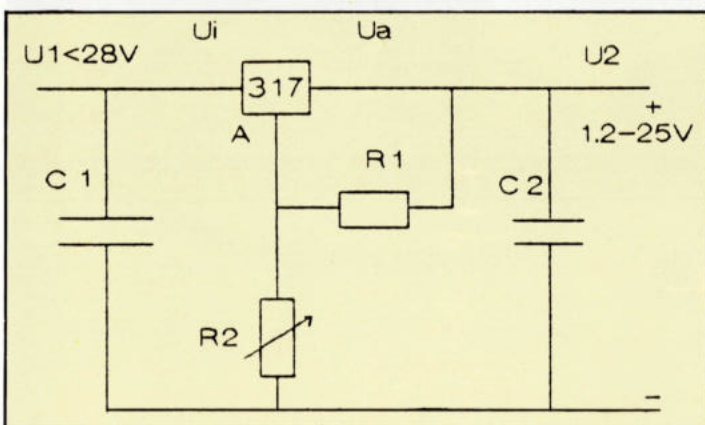
⇐ **Figuur 1.** De weergavekarakteristiek van een middentoonluidspreker laat ongeveer zien wat er met geluid gebeurt als het van een grote afstand komt: beneden 250 Hz en boven 10 kHz valt de geluidssterkte snel af, en bijna alleen de middentonen blijven over.



↑ **Figuur 2.** Hoge tonen komen heel gericht tot ons en de plaats waar ze vandaan komen is nauwkeurig te bepalen. Zo nauwkeurig zelfs, dat het een toeschouwer direct opvalt dat het geluid van een fluit niet uit de loc komt, maar bv. uit het seinhuis waar de trein langs rijdt.



⇐ **Figuur 3.** Een grote behuizing is bij een basluidspreker van doorslaggevend belang voor de geluidskwaliteit. De middentoonluidspreker is al tevreden met een klein kastje en de 'tweeter' kan zelfs helemaal zonder. Voor onze toepassing van geluid is dit van groot voordeel.

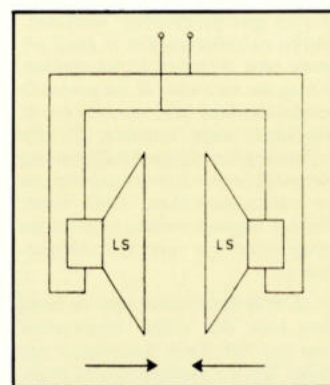


ken? Is er een rivier of beek, rijden er auto's of heeft u een stukje stad gebouwd; is er een boerderij, een station of een fabriek, een haven, enz. Vergeet ook niet de algemene geluiden zoals blaffende honden in de verte, het ruisen van de wind in de bomen, de vogels in de lucht of de krekels in uw zondoorstooftde Alpenweijte. Na de inventarisatie van de wensen, komt het zoeken naar de mogelijke bronnen van de geluiden. U kunt zelf opnames maken met een draagbare recorder; u kunt van grammofoonplaten pikken of geluiden van TV-films opnemen, en tenslotte kunt u ook het geluid van zelf gemaakte video-opnames overzetten op een bandje. Er bestaan ook voorbespeelde eindloze cassettebandjes, b.v. met geluiden van een stadje, een autosloperij of een fabriek 1).

Het makkelijkst werkt natuurlijk een geluidsinstallatie met mengmogelijkheden, maar omdat ik uw spullen en ervaring op audio-gebied niet ken, kan ik alleen wat richtlijnen geven. Probeer u in ieder geval één eindloos bandje vol te spelen met algemene geluiden, liefst in stereo. Daarvoor kunt u het best op een geschikte plaats zelf opnames maken, waarbij u dus op geruime afstand van de geluidsbron(nen) moet blijven, vanwege de 'schaal' van het geluid, weet u nog? Voor stadsgeluiden zou u bv. uw recorder op het balkon van een huis moeten zetten, en zeker niet midden in de straat. Voor ons HON3 diorama, waar de bergbeek met de hoofdlijn door het dal het hoofdthema vormt, werd het geluid van een bergbeek in Schotland vanaf een heuvelrug opgenomen, op zo'n 50 meter afstand. Deze basisopname werd gemengd met het geluid van de vogeltjes in de tuin van een vriendje, en van de stoomfluit en de bel van Amerikaanse locs, ver weg in de bergen en met een prachtige echo, afkomstig van een vakantie video-opname. Naast dit algemene geluid zult u behoefte hebben aan specifieke, gerichte en plaatsgebonden geluiden, afhankelijk van de lawaaimakers op uw baan. Deze geluiden neemt u in mono op, dus op één spoor van het stereobandje. Zodoende kunt u met één recorder twee verschillende plaatsen op uw baan 'bedienen'.

TOEPASSEN

De tactiek die ons het best beviel, was die waarbij de algemene geluiden weergegeven worden in stereo, met

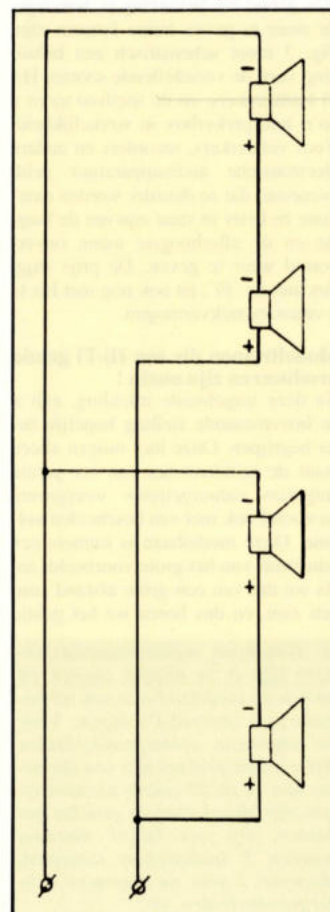


↑ **Figuur 5.** Voor het weergeven van de hoge- en middentonen werd in het mono-tijdperk vaak een rondstraler met verscheidene luidsprekers toegepast. U kunt ook 2 luidsprekers stijf tegen elkaar monteren. Let wel op de juiste aansluiting: de speakers moeten 'tegen elkaar in' werken.

twee luidsprekers achter de friestijl. Dat geeft een goed ruimtelijk effect, waarbij overigens de exacte plaats en de richting waarin de luidsprekers het geluid afstralen onbelangrijk bleken. U kunt ook 2 luidsprekers tegen elkaar monteren met bouten en moeren. Daardoor vormen de conussen a.h.w. een bol en het geluid wordt rondom in alle richtingen gestraald, zie Fig. 5. De specifieke en gerichte geluiden worden weergegeven met verdekt opgestelde of ingebouwde luidsprekers. Zo komen de geluiden uit het stadje uit twee luidsprekers, die resp. net om de hoek achter de achtergrondplaat, en

Figuur 6. Door een combinatie van serie- en parallelschakeling blijft de impedantie van deze 4 luidsprekers gelijk aan die van één, bv. 4 ohm. Let op: 2 in serie hebben de dubbele weerstand van 8 ohm. Twee paren parallel hebben daarvan weer de halve weerstand, dus 4 ohm. ⇒

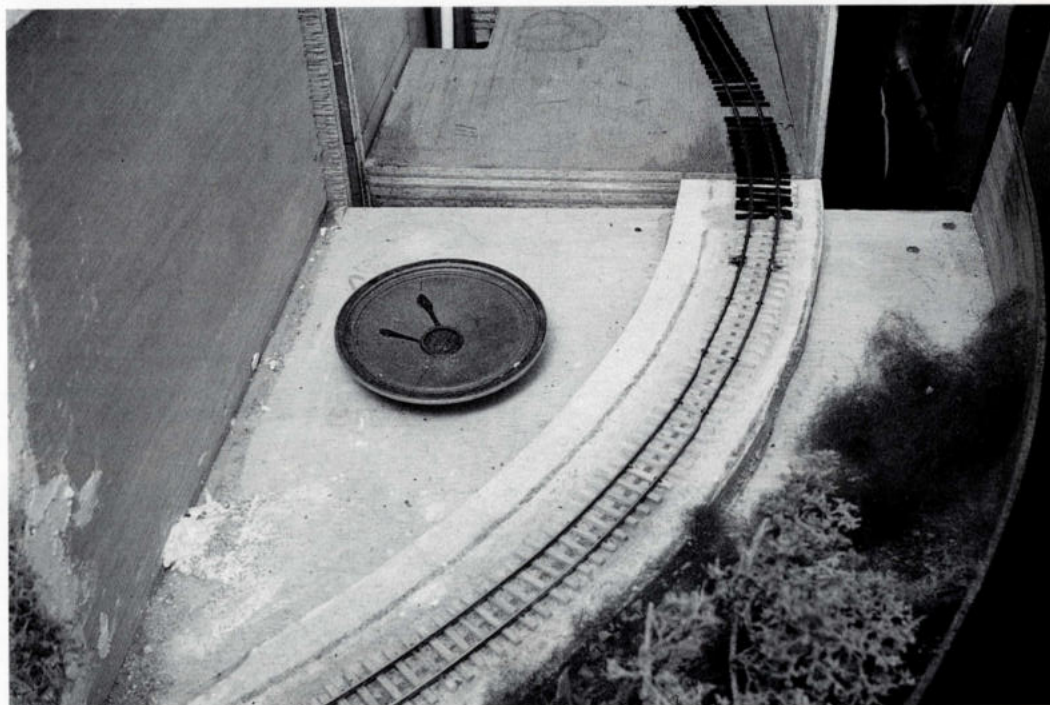
⇐ **Figuur 4.** Deze eenvoudige gestabiliseerde voeding levert zuivere gelijkspanning die prima geschikt is voor cassetterecorders, maar ook voor de voeding van 1.5 V mini-microlampjes en als rijstroom voor locs met een FAULHABER motor. IC 1= LM317; C1= 0.1 µF; C2= 1 µF; R1= 240 Ω; R2= 5 kΩ lin



5. Gerichte geluiden worden weergegeven met luidsprekers in de buurt van de geluidsbron(nen) zelf. Hier komen sommige stadsgeluiden van achter de achtergrondplaat vandaan, het stadje zelf is direkt links om de hoek. De naar achter toe steeds waziger wordende bomen en struiken zorgen ervoor dat de treinen onopvallend uit het zicht kunnen verdwijnen. =>

verborgen in het stationsgebouw geplaatst zijn. De geluiden bestaan o.a. uit een startende auto, de bel van een melkkar (?), voorbijsjokkende paarden, en flarden muziek van de piano in de saloon. Dat ook een kerkklok hoorbaar is, terwijl er in geen velden of wegen een kerk te zien is, stoort niet in het minst. Het versterkt het vermoeden dat er nog meer moet zijn dan men dacht gezien te hebben, en het nodigt uit het stadje nog eens goed te bekijken. De zilverbijl kreeg een speakertje vlak vóór het ketelhuis, ingebouwd in de grond. Wat grote stenen, gelijmd op een stukje gaas over de speaker, maken de bron van dit geluid onzichtbaar. Wat ons nu nog ontbreekt is het kraken van de houten bruggen, als er een zware ertstrein overheen rijdt. Iemand enig idee waar het geluid van krakende houten bruggen te vinden is?

Bij het experimenteren met de plaats en het aantal luidsprekers dient u er rekening mee te houden, dat u niet onbe-



perkt luidsprekers parallel mag aansluiten. Daardoor verlaagt u de schijnbare weerstand (impedantie) al snel tot beneden 4 Ohm, waardoor de versterkeruitgang van recorders te zwaar belast wordt en defect raakt. Schakel luidsprekers dus liever in serie, of zo-

als in Fig. 6, als u er meer dan twee tegelijk op één uitgang wilt aansluiten. Echte kortsluiting, of juist onbelast laten, is meestal ook fataal. Pas dus een beetje op met die draadjes !!

Ger Moes

1) New England Hobby Supply Inc.; verkrijgbaar bij de gespecialiseerde modelspoorzaken (via Walthers), \$ 14.95 per bandje, 10 soorten geluid leverbaar in stereo.

6. In gebouwen kunnen luidsprekers mooi weggewerkt worden. Kies altijd een zo groot mogelijke luidspreker, ook al moet er dan soms een stuk vanaf gezaagd worden. Al te kleine luidsprekers geven teveel verlies aan kwaliteit, zelfs voor onze bescheiden wensen. Laat ze gewoon los liggen, anders worden ongewenste trillingen doorgegeven. Alle foto's Ronald Koppen ↓





1. Seinhuys B. Gevel noord-westzijde. Foto: M. Broos

Het "Seinhuys B" te Roosendaal

Sinds op 26 november 1972 een "NX-beveiliging" op het station van de Nederlandse Spoorwegen (NS) te Roosendaal in dienst werd gesteld, vormt het seinhuys B met het emplacement voor het

goederenvervoer één van de langzamerhand verdwijnende eilanden met "klassieke beveiliging" in Nederland. Deze post is een overblijfsel van de in 1908 volledig in gebruik genomen centrale

bediening van wissels en seinen op het toen gloednieuwe emplacement in Roosendaal. In verband met de onduidelijke ontwikkeling van het goederenvervoer in de jaren zestig en zeventig ont-

sprong het seinhuys B in 1972 de dans, maar nu komt het einde dan toch in zicht...

Naast foto's en tekeningen van dit gebouw is een korte algemene beschrijving van de "klassieke beveiliging" op het Roosendaalse stationscomplex onderwerp van dit artikel.

Vijf seinhuizen en twee wachtposten

Naar het ontwerp van C.G.J.W. Koopman, ingenieur der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) werd het nieuwe emplacement voorzien van een uit vijf groepen bestaande beveiliging. De centrale bediening van wissels en seinen was opgezet vanuit vier grote seinhuizen met een mechanische inrichting tussen de sporenbundels en een seinhuys met een elektrische inrichting tussen de tunneltrappen op het tweede perron, terwijl een tweetal wachtposten slechts een



2. Seinhuys A in oorspronkelijke toestand. Geheel verwoest in 1944. Foto A.M. Bruglemans, omstreeks 1935. Verzameling Gemeentelijke Archiefdienst Roosendaal en Nispen.

3. Seinhuys B in oorspronkelijke toestand. Gevel zuidzijde. Rechts een locomotief van de serie 3700, omstreeks 1937. Reproductie M.C.J. Broos

ondergeschikte rol in het geheel speelde. Op zeven plaatsen waren over de sporen seinbruggen geplaatst, teneinde duidelijk te kunnen aangeven voor welke sporen bepaalde seinen dienden. De beveiliging gold in 1908 als het neusje van de zalm op dit gebied.

Constructie

De vier seinhuizen (A t/m D) hadden een in hoofdzaak aan elkaar gelijke constructie naar het ontwerp van de spoorwegarchitect Dr. Ir. G.W. van Heukelom, die in de jaren 1904 - 1908 belast was met de nieuwbouw van het Roosendaalse stationscomplex. Het waren gebouwen met een totale hoogte van 10,70 meter. De seinhuizen A, C en D hadden een trap aan de binnenzijde, terwijl bij het seinhuis B de trap zich aan de buitenzijde bevond. Gelijk aan de vloer van de bovenbouw op een hoogte van 5 meter was aan alle kanten een bordes aangebracht, teneinde de ramen aan de buitenzijde gemakkelijk te kunnen reinigen. Deze bordessen kenden (bij de seinhuizen B en C tot in 1972) geen hekwerk ter verhoging van de veiligheid; aan de muren van het gebouw waren slechts handgrepen bevestigd. De seinhuizen A en C werden door middel van een eigen "centrale warmwaterververwarming" in de winter op een behaaglijke temperatuur gebracht. De wat kleinere en minder drukke seinhuizen B en D moesten het doen met een kolenkachel op de verdieping. Bij alle posten bevond zich de brandstoffenbergsplaats in de onderbouw naast de "schijvenkelder" met de kettingen van de daarboven door de seinhuyswachters bediende wissels en seinen. Ook het toilet was op de begane grond. Het seinhuis P, dat onder de overkapping van het tweede perron was aangebracht, had uiteraard een geheel afwijkende constructie. Evenals bij de beide wachtposten E en F viel de omgang van het seinhuis P in het niet bij die van de grote broers tussen de sporenbundels.

Groep A

Aan de zuidzijde van het emplacement beheerste het seinhuis A het treinverkeer in de richtingen van en naar Antwerpen en Vlissingen. De handelinsrichting van dit seinhuis voor de bediening van wissels en seinen van zowel reizigers- als goederenspooren bestond oorspronkelijk uit 30 wisselhandels, 5 wisselgrendelhandels en 27 seinhandels. Bovendien waren de inrichtingen voor de elektrische bediening van de 7 uitrijseinen op de seinbruggen aan de zuidzijde van de beide



perrons in het seinhuis A ondergebracht. De wachtpost E lag bij de overweg tussen de Markt en de Kade ("De Schuiven") aan de zuidzijde van het emplacement en diende uitsluitend voor het bewaken van spoorwegovergang. Slechts wanneer de grote wipsluitbomen waren neergelaten kwam via het bloktoestel in wachtpost E en het bloktoestel in seinhuis A de handelinsrichting in laatstgenoemd seinhuis vrij voor de bediening van de betreffende wissels en seinen bij aankomst en vertrek van treinen. De kleine wipsluitbomen van de overweg, bedoeld voor voetgangers, waren niet opgenomen in de beveiliging.

Groep B

Het seinhuis B omvat de bediening van wissels en seinen aan de noordzijde van het emplacement voor goederen. Daarnaast worden enige wissels en seinen in de sporen naar en van het tractieterrein bediend. De handelinsrichting van het seinhuis B bestond oorspronkelijk uit 15 wisselhandels en 21 seinhandels.

Groep C

Aan de noordzijde van het emplacement beheerste het seinhuis C het treinverkeer in de richtingen van en naar Lage Zwaluwe en Breda. De handelinsrichting van dit seinhuis voor de bediening van wissels en seinen van zowel reizigers- als goederenspooren bestond oorspronkelijk uit 21 wisselhandels, 1 wisselgrendelhandel en 38 seinhandels. Bovendien waren de inrichtingen voor de elektrische bediening van de 6

uitrijseinen op de seinbruggen aan de noordzijde van de beide perrons in het seinhuis C ondergebracht. Het seinhuis C genoot in 1908 de eer de grootste handelinsrichting in Nederland te bezitten. De wachtpost F was gelegen aan de noordzijde van het eerste perron en gaf onderdak aan een handelinsrichting voor de bediening van een tweetal wisselverbindingen tussen de sporen 1, 2 en 3. De stand van de wissels werd door middel van bloktoestellen aangegeven in het seinhuis C. Reeds in 1912 wijzigde men deze situatie en kwam deze wachtpost te vervallen. De wissels werden voortaan elektrisch bediend vanuit het seinhuis C.

Groep D

Het seinhuis D omvatte de bediening van wissels en seinen op het

gehele tractieterrein. De handelinsrichting van deze post bestond oorspronkelijk uit 29 wisselhandels en 19 seinhandels. Bij een ingrijpende modernisering van het beladen met steenkolen van de locomotieven op het tractieterrein te Roosendaal werd de beveiliging in 1931 sterk vereenvoudigd. Alle wissels werden omgevormd tot handwissels. Om het veelvuldig omleggen met de hand te doen voorkomen maakte men een aantal wissels "klappend" en stelde men vaste rangeerbewegingen in naar en van de kolenbunkerinrichtingen en de loodsen. Het seinhuis D raakte toen buiten gebruik en kreeg een bestemming als magazijn van Weg en Werken. In 1943 werd het bij een bombardement dermate beschadigd, dat aan sloop van het gebouw niet viel te ontkomen.



4. Seinhuys B. Gevel noordzijde in verbouwde toestand. Foto M.C.J. Broos, 15 april 1976.

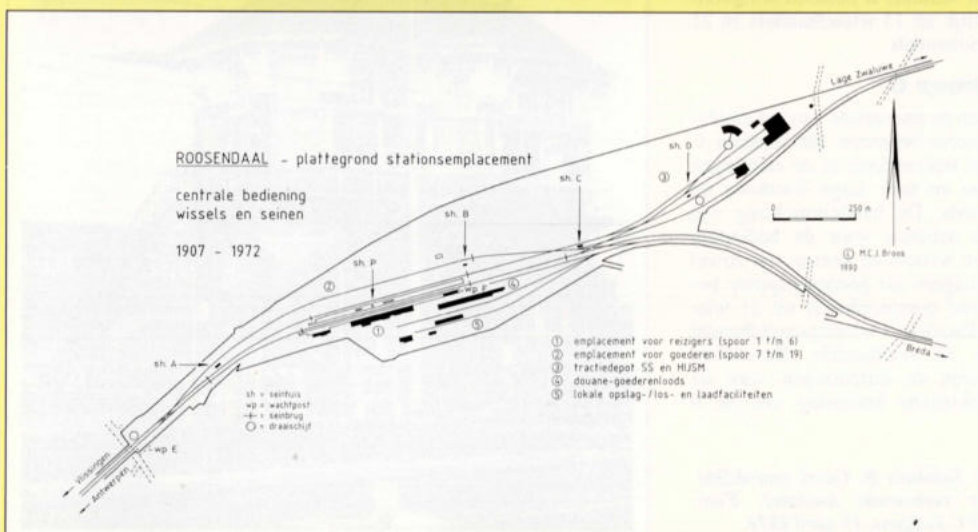


5. Seinhuys B. Op de voorgrond een locomotief van de serie 600 rangerend met twee goederenwagens. Foto M.C.J. Broos, 12 mei 1974.

6. Seinhuys C in afbraak. Foto M.C.J. Broos, 8 april 1973.

Groep P

Het seinhuys P omvatte de elektrische bediening van de wissels in de sporen 1, 2 en 3 tussen het eerste en het tweede perron en in de sporen 4, 5 en 6 aan de andere zijde van het tweede perron. Voorts werden alle inrijseinen op de seinbruggen aan de beide uiteinden van de perrons elektrisch bediend. In deze post, gelegen tussen de tunneltrappen op het tweede perron, zetelde de treindienstleiding van het Roosendaalse station. Het kon dan ook beschouwd worden als de commandobrug van een groot schip. Het seinhuys P beheerste door middel van bloktoestellen, die in rechtstreekse verbinding stonden met bloktoestellen in de seinhuizen A en C, de aankomst van treinen op alle sporen voor het reizigers- en het goederenvervoer (respectievelijk sporen 1 t/m 6 en sporen 7 t/m 19). Ook viel het vertrek van treinen op het emplacement voor goederen (sporen 7 t/m 19) onder de verantwoordelijkheid van het seinhuys P. Daarentegen stond het vertrek van treinen op het emplacement voor reizigers (sporen 1 t/m 6) onder het bevel van de seinhuizen A en C. De inrichtingen voor de elektrische bediening van de uitrijseinen op de seinbruggen aan de beide uiteinden van de perrons waren dan ook niet voor niets in deze posten ondergebracht. Het seinhuys B stond door middel van bloktoestellen in verbinding met de seinhuizen A en C. Zodra nu de treindienstleiding in het seinhuys P groen licht gaf voor de aankomst of het vertrek van een goederentrein, bracht men of op het seinhuys A of op het seinhuys C de desbetreffende wissels en seinen in de juiste stand, waarna het seinhuys B volgde als hekkesluit. In vergelijking met het seinhuys D, dat immers het zelfstandig opererend centrum voor alle rangeerbewegingen op het trac-



7. Op de plattegrond van het stationsemplacement is duidelijk te zien, dat het reizigers- en het goederenvervoer zoveel mogelijk onafhankelijk van elkaar kan plaatsvinden. Slechts bij het voormalige seinhuys C ontstaat een raakvlak. Het verkeer naar en van de douane-goederenloods en de lokale opslag-/los- en laadfaciliteiten moet daar ter plaatse het reizigersvervoer kruisen. Locomotieven kunnen van en naar elke loods op het tractiedepot rijden en het goederenemplacement bereiken, zonder het normale reizigersvervoer in de weg te zitten. Tekening M.C.J. Broos, 1990.

8. Seinhuys B te Roosendaal in zijn huidige toestand. Dit prachtige spoormonument verdient het behouden te worden. Foto: M. Broos

tieterrein was, had het seinhuys B maar een ondergeschikte rol in de beveiliging van het Roosendaalse stationscomplex.

Elektrische bediening

In totaal werden 16 wissels en 25 seinen bewogen door elektro-motoren, die men door het omdraaien van knoppen in het seinhuys P in werking kon stellen. Alle inrichtingen voor deze elektrische bediening werden geleverd en geïnstalleerd door de firma "Siemens & Halske A.G." te Berlijn. Het was de eerste enigszins omvangrijke installatie van dit soort beveiliging in Nederland.

Uiteraard ging men ook in die dagen niet over een nacht ijs. In de vergadering van de Raad van Commissarissen van de SS van 9 december 1905 werd machtiging verleend tot het aanleggen van een elektrische bediening van enige wissels op het goederenemplacement te Maarn als proef om te beoordelen of het elektrische systeem op een gedeelte van het nieuwe stationscomplex te Roosendaal kon worden toegepast. De proef kostte een bedrag van f 15.000,-, maar bood gunstige perspectieven genoeg om op de ingeslagen weg verder te gaan. Reeds op 13 oktober 1906 gaf men toestemming "tot de inrichting voor elektrische bediening van de wissels en seinen op Groep P te Roosendaal, geraamd op f 34.500,-. De proeven met deze elektrische bediening genomen te Maarn hebben zeer goed voldaan, zodat zij op het daarvoor geschikte gedeelte van het station te Roosendaal zullen worden toegepast."

Overigens vergde een inrichting met elektrische bediening van wissels en seinen in de eerste decennia van deze eeuw een niet onaanzienlijke uitgave. Ter illustratie: de bouw van alle seinhuizen en wachtposten tezamen kostte slechts weinig meer dan het geraamde bedrag voor het elektrische systeem (f 38.358,-). Als grootste voordeel van het elektrische systeem noemde men toen het volledige ontbreken van voor het personeel hinderlijke trekdraden langs de sporen naast de beide perrons en het mogelijk maken van grotere afstanden tussen de plaats van bediening en de wissels of seinen.

9. Interieur van seinhuys C met handelinsrichting voor wissels en seinen. Foto uit Gedenkboek Staatsspoorwegen, 1863 - 1913. Reproductie M.C.J. Broos



Dubbele trekking

Sommige seinen waren bedoeld als uitrijsein van de ene en als inrijsein van de andere groep. De stand van deze seinen moest dan ook afhankelijk zijn van de wachters in twee seinhuizen. Teneinde de bediening zo snel mogelijk te doen verlopen geschiedde het op veilig zetten van deze seinen in "dubbele trekking". Dit hield in, dat het sein pas op veilig kwam, wanneer beide wachters het handel voor de bediening van dat sein hadden omgelegd. Zodra nu één der handels werd teruggelegd toonde het sein weer onveilig. De uitrijseinen op de seinbruggen aan de beide uiteinden van de perrons werden ook in "dubbele trekking" tussen het seinhuys P en de bevelposten A en C bediend.

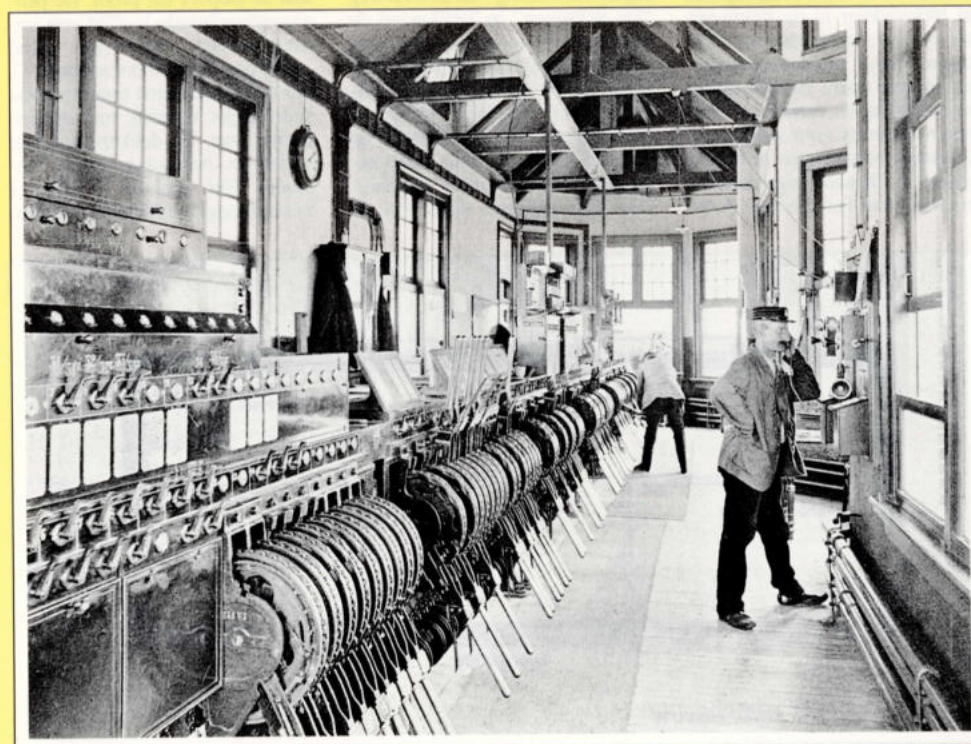
Deze "dubbele trekking" geschiedde uiteraard langs elektrische weg.

Levensloop van de beveiliging

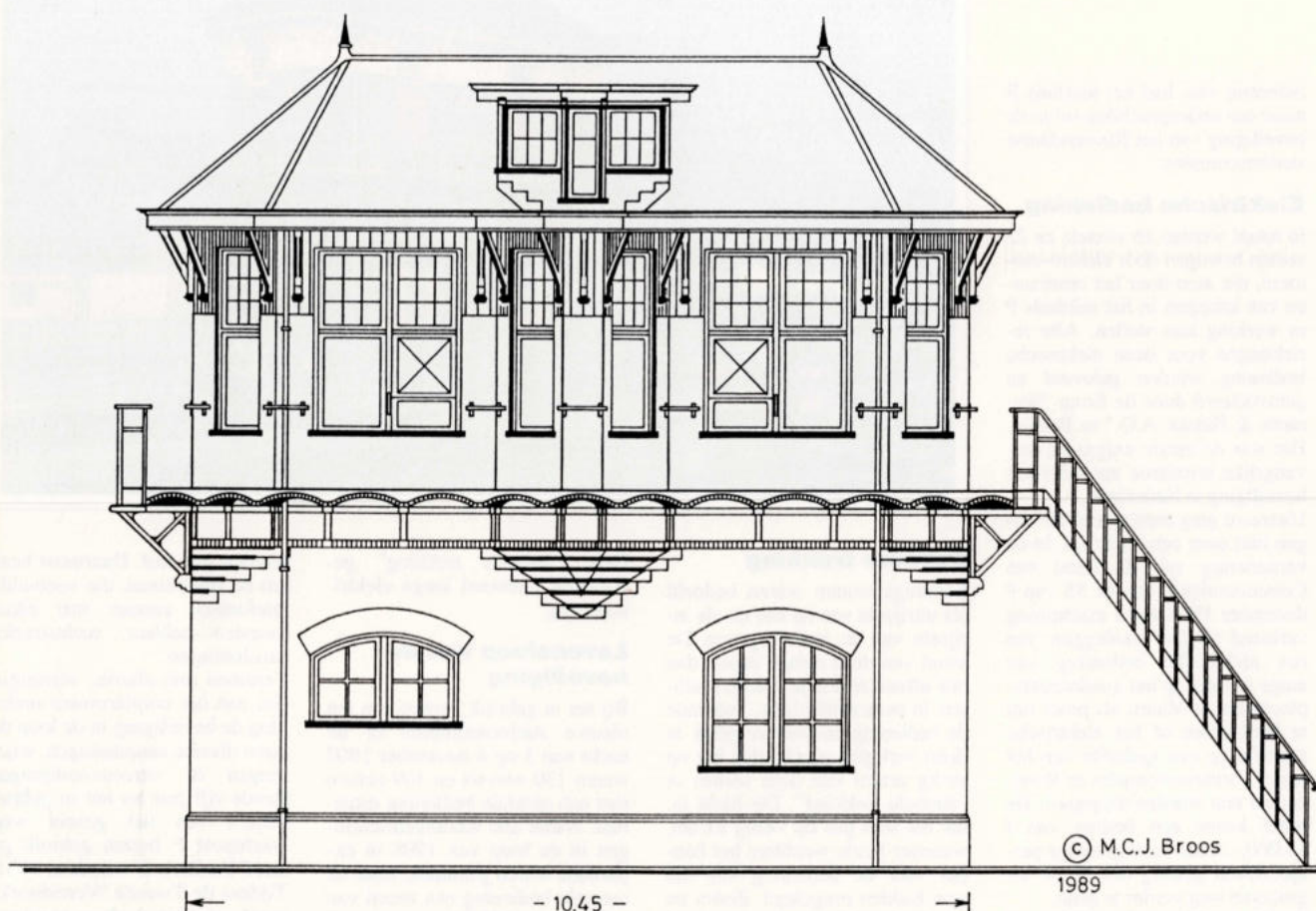
Bij het in gebruik nemen van het nieuwe stationscomplex in de nacht van 3 op 4 november 1907 waren 130 wissels en 109 seinen met een centrale bediening uitgerust. Nadat alle stationsinrichtingen in de loop van 1908 in exploitatie waren gekomen, telde de centrale bediening een totaal van 160 wissels, 122 seinen en 6 wisselgrendels. Alle seinhuizen en wachtposten hadden een telefonische verbinding met het seinhuys P. Hier stond een telefooncentrale, zodat zowel met het seinhuys P als onderling gesprekken konden

worden gevoerd. Daarnaast bezaten de seinhuizen, die veelvuldig telefonisch contact met elkaar moesten hebben, rechtstreekse aansluitingen.

Tezamen met allerlei wijzigingen aan het emplacement onderging de beveiliging in de loop der jaren diverse aanpassingen, wijzigingen of vereenvoudigingen. Reeds vijf jaar na het in gebruik nemen van het geheel werd wachtpost F buiten gebruik gesteld. Seinhuys D volgde in 1931. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd seinhuys A door een bombardement volkomen vernield. In 1946 verrees op de oude fundamenten een fantasielooze nieuwbouw. De eerste seinbrug sneuvelde in 1957, toen aan de zuidzijde van het emplacement een



SEINHUIS B te ROOSENDAAAL



GEVEL NOORDZIJDE

groot aantal wissels werd verwijderd na de vereenvoudiging van het treinverkeer in de richtingen van en naar Antwerpen en Vlissingen. Vaste treinsamenstellingen in een starre dienstregeling met aankomst en vertrek op vaste sporen leverden voor menig emplacement besparingen in de uitrusting op. De naoorlogse handelinrichting van het seinhuis A onderging een fikse aderlating.

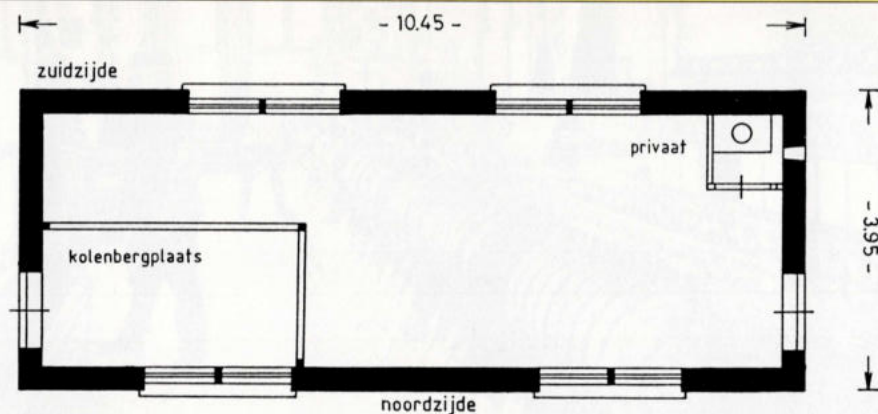
Bij de verbreding van de overweg "De Schuiven" in 1959 werd de wachtpost E vervangen door een nieuw gebouwtje. Tegelijk met het in dienst stellen van de "NX-beveiliging" in 1972 kreeg de overweg een AHOB-uitrusting en kon het amper 13 jaar oude gebouwtje weer worden afgebroken. Het grootste deel van de

"klassieke beveiliging" viel toen aan de slopers ten prooi. De pensioengerechtigde leeftijd was immers bereikt! Naast een vijftal seinbruggen werd het seinhuis C, dat tot op het laatst nog het oorspronkelijke uiterlijk met uitzondering van de dakkapellen had weten te behouden, direct gesloopt. Het seinhuis A wist het bestaan nog te rekken tot in 1978,

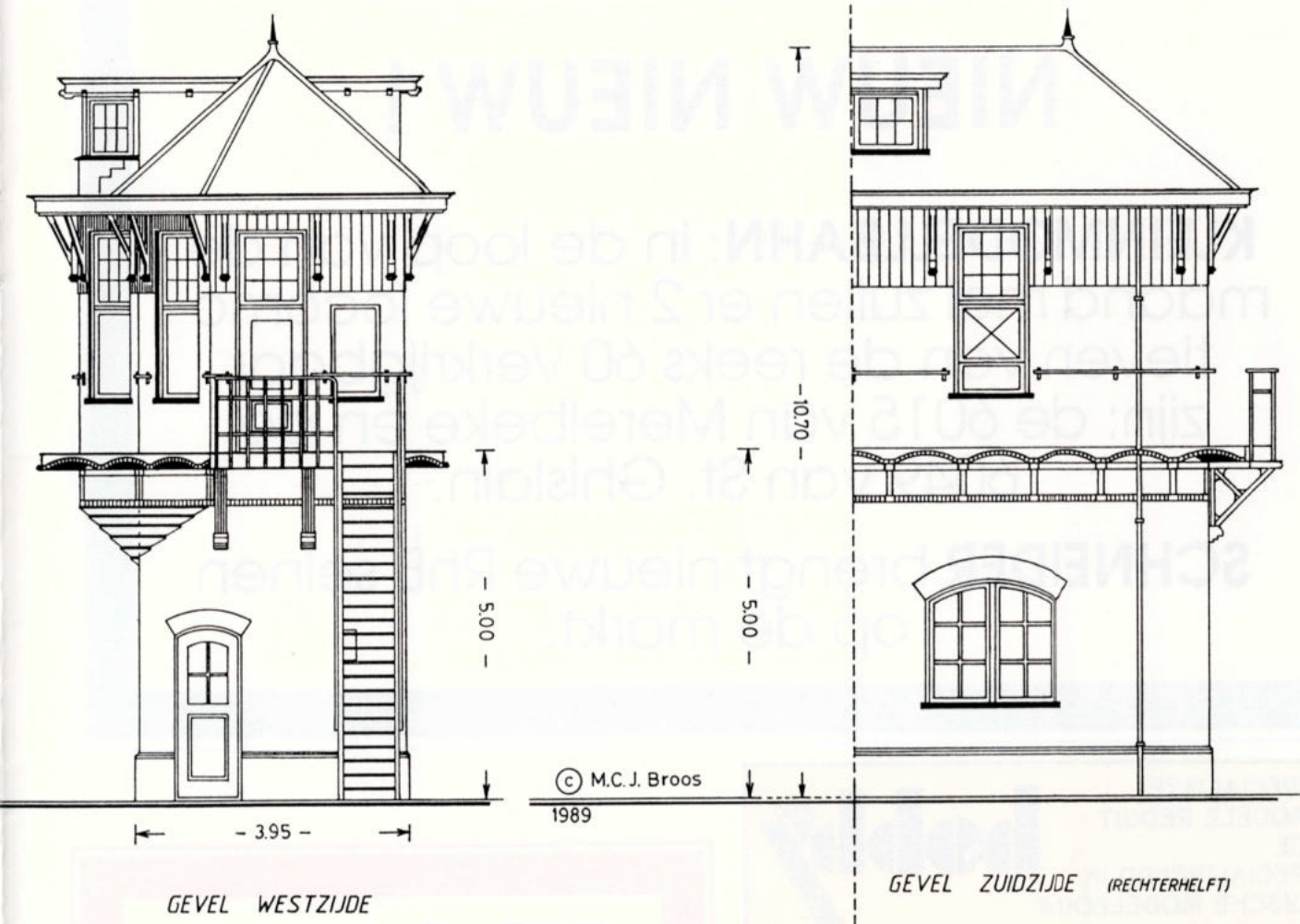
zij het dan als een nagenoeg leegstaand gebouw. Het seinhuis P kreeg na het afvoeren van de bedieningsapparatuur een bestemming als onderkomen voor de perrondienstleiding. Tot op de dag van vandaag is het uiterlijk van het tussen de tunneltrappen en de perronoverkapping ingekapselde bouw ongewijzigd gebleven.

Het seinhuis B als overblijfsel van de "klassieke beveiliging"

In verband met de onduidelijke ontwikkelingen in het goederenvervoer per spoor werd het seinhuis B in 1972 gehandhaafd. Nu de algehele modernisering van de beveiliging op de stations Zevenbergen en Oudenbosch, alsmede op alle stations aan de Zeeuwse lijn, voor de deur staat, wordt het "klassieke" eiland rond de Roosendaalse post B ook aangepakt. Toch bezit het seinhuis B lang niet meer het oorspronkelijke uiterlijk. De afzonderlijke ramen in de gevel aan de noordzijde zijn na de Tweede Wereldoorlog uitgebreid tot één glazen wand om



PLATTEGROND ONDERBOUW



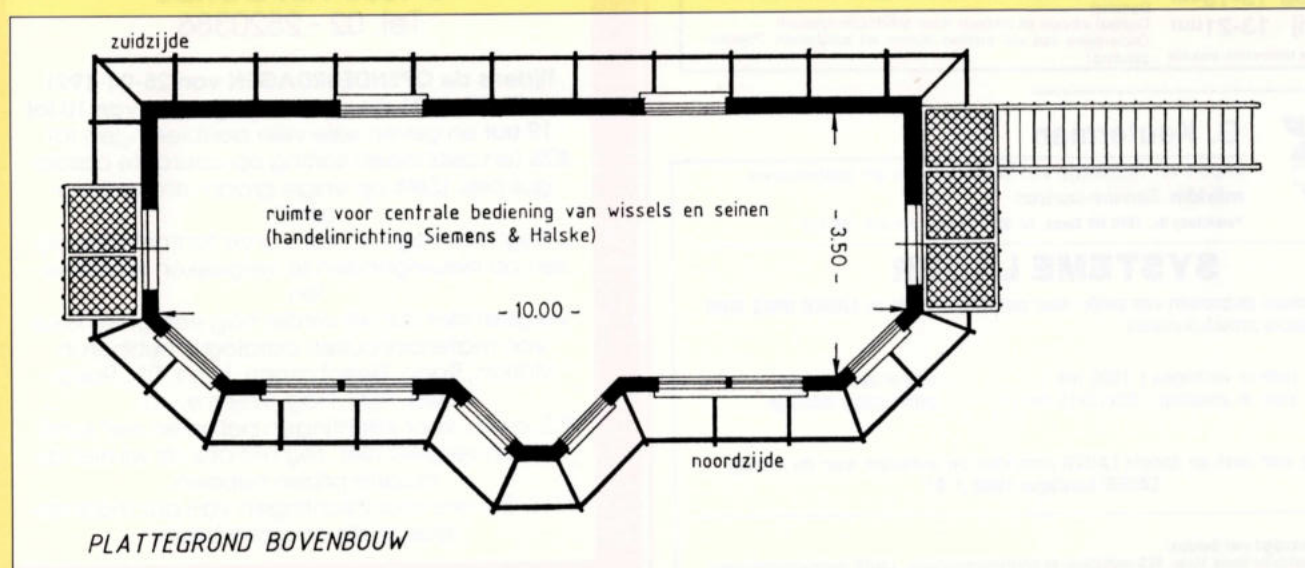
de seinhuiswachters een betere kijk op de rangeerwerkzaamheden te verschaffen. Voor een optimale inval van daglicht op de handelinrichting waren dakkapellen aangebracht, die het echter maar enige tientallen jaren heb-

ben uitgehouden. De huidige bordessen aan het gebouw zijn ook van een latere datum. De oorspronkelijke trap aan de buitenzijde is pas in 1990 vernieuwd. De bijbehorende seinbrug, het laatst overgebleven exemplaar, niet al-

leen in Roosendaal maar ook in geheel Nederland, is na wijziging van sporen en wissels op het emplacement enige jaren geleden behoorlijk uitgekleeft. Uiteraard is aan de handelinrichting sinds 1972 heel wat geknutseld. Wat er

gaat gebeuren met het seinhuis B na 1992 is vooralsnog onbekend, al zal het moeilijk zijn om het gebouw op de huidige plaats te handhaven.

M.C.J. Broos



SPRL J. DUPUIS TEL. 010/612387

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

NIEUW NIEUW !

KLEINMODELLBAHN: in de loop van de maand mei zullen er 2 nieuwe locomotieven van de reeks 60 verkrijgbaar zijn: de 6015 van Merelbeke en de 6049 van St. Ghislain.

SCHNEIDER brengt nieuwe RhB seinen op de markt.

LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW

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

hobby 2000
MARKLIN - ROCO



DE „SPOORZOEKER“

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

In- en verkoop. Inruil. Reparatie. Restauratie en Ombouw van nieuwe en gebruikte 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** producten uw winkelier naar de nieuwe **LAUER katalogus 1990 / 91**

Vertegenwoordigd voor Benelux:

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

Miniatura Belgica

F. Campionlei 32
B-1800 VILVOORDE
Tel. 02 - 2520386

Tijdens de **OPENDEURDAGEN** van 25-04-1991 t/m 08-05-1991 zijn wij **elke dag open van 10 tot 19 uur** en geven vele vele aanbiedingen tot 40% (en zelfs meer) korting op courante catalogus prijs. (Zelfs op enige graan- en packwagens).

U krijgt ook nog een kans onze fantastische prijzen op nieuwigheden te vergelijken en bestellen.

Vergeet niet dat wij verder nog een grote keus van materiaal buiten catalogus hebben in Märklin, Roco, Fleischmann, Lima, Trix, Rokal, Rowa, ADE, Hag, Wesa e.v.a..

P.S. a.u.b. voor inlichtingen bellen en niet schrijven, en vergeet niet, zeg het ons als wij niet de laagste prijzen hebben.

P.P.S. Bel ons voor inlichtingen van ons maandelijke gratis occasie beurs.



1. De sensatie van de speelgoedbeurs: Märklin en Trix construeren en produceren samen de koninklijke trein van de Beierse sprookjeskoning Ludwig II. Schilderij: Prof.A.L.Hammonds, eigendom van H. Merker Verlag GMBH

Nieuwsjournaal

42 Internationale speelgoedbeurs Neurenberg 1991

De 42ste internationale speelgoedbeurs in Neurenberg ging gepaard met een tweetal bijzonderheden. Voor de eerste keer na de tweede wereldoorlog waren de Oostduitse fabrikanten van modelspoorreinen weer zelfstandig aanwezig. Bovendien kon Märklin samen met alle vrienden van de modelspoorwegen een groot jubileum vieren. Het was namelijk Märklin die precies 100 jaar geleden op de toenmalige voorjaarsbeurs in Leipzig de eerste modelspoorreint introduceerde (in spoor I), waarmee de geschiedenis van de modelspoorwegen is begonnen. Ter gelegenheid van dit jubileum verschijnt een gelimiteerde oplage van de koninklijke salontrein van de "sprookjeskoning" Ludwig II van Beieren, in de uitvoering van omstreeks 1865. Deze bijzondere trein wordt door Märklin samen met Trix ontwikkeld en op de markt gebracht en zal wat kwaliteit betreft niet veel onderdoen voor wat men gewend is van een fabrikant van kleine series in handwerk. Ook de prijs zal daar niet voor onderdoen. Toch zal het hart van menig verzamelaar sneller gaan kloppen bij het aanschouwen van dit prachtige model. Het is vanzelfsprekend dat deze trein ook wordt uitgerust met de passende lokomotief, een Beierse B

VI. Meer bijzonderheden over dit garnituur, de lokomotief "Tristan" en de koninklijke salontrein volgen verderop in dit artikel.

Het aantal interessante nieuwtjes werd dit jaar uitgebreid met het spoor TT. De fabrikant Zeuke wil proberen om voor deze bouwgroote (1 : 120) weer een markt te ontwikkelen.

Ondanks het feit dat het reeds meer dan tien jaar geleden is dat door de DB de stoomtraktie werd afgeschaft, worden nog steeds gaten in de markt ontdekt op dit gebied. Roco komt bijvoorbeeld met een model van de bouwserie 50, terwijl door Märklin met behulp van een kolengestookte 01.10 wordt geprobeerd bij deze oude traditie aan te sluiten.

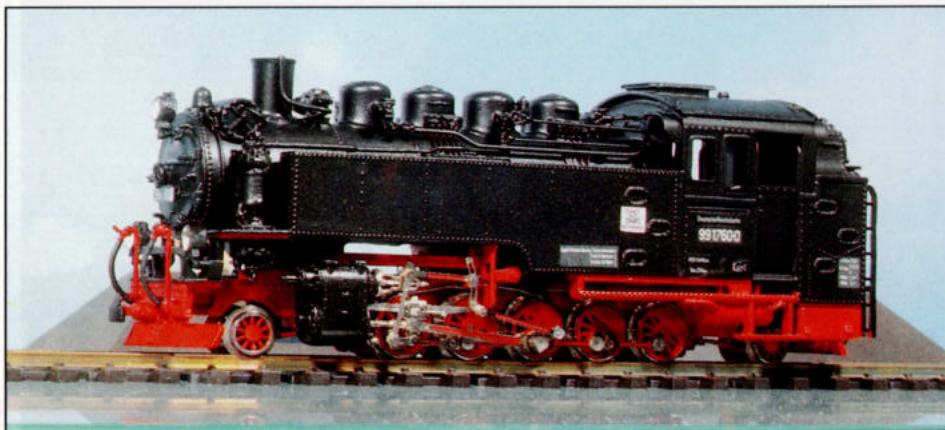
Het enthousiasme voor deze nieuwe modellen wordt echter getemperd door de te verwachten "bittere pil" in de vorm van een als maar hoger wordende prijs. Voorlopig zullen we ons de pret

niet laten bederven en bekijken we de diverse nieuwe produkten, zoals die door de verschillende leveranciers werden gepresenteerd. In de schaal H0 was de oogst van de fabrikanten van grote series niet al te groot, tenminste wat betreft het rollend materieel. Voor spoor N was er meer nieuws te zien. Het grootste aantal nieuwtjes kwam voor rekening van de leveranciers van toebehoren en van de leveranciers van kleine series.

ARNOLD brengt voorlopig als enige het model van de nieuwe MaK diesellok 240. Een industrie diesellok 500 C (een machine van Henschel) is eveneens een nieuwe ontwikkeling. Als varianten op al langer bestaande modellen verschijnen de Köf II van de (voormalig Oostduitse) Reichsbahn en de industrielok N 4, die na de tweede wereldoorlog in Potsdam-Babelsberg werd gebouwd. Het model E94 als 254 van de DR is een model

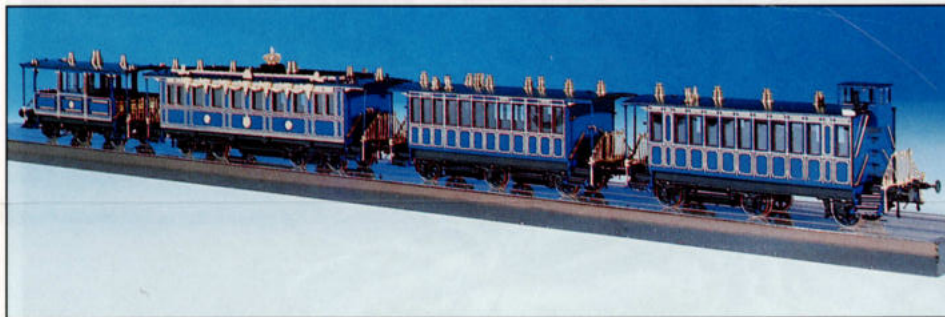


2. Zwitserse rangeer-krokodil met slechts één pantograaf. Een door Arnold te leveren variant.



↑ 3. Bouwserie 99.73-76 van Bemo in metaal.

↓ 4. Definitieve uitvoering van de koninklijke Beierse hoftrain in H0 van Brawa.



waarvoor in de voormalige DDR grote belangstelling zal bestaan. Andere varianten, zoals de bouwserie 75 (ex Bad.VI C) in de uitvoering van de DRG en de E10 in de nieuwe rode kleur van de DB zullen hun kopers wel vinden. Echt nieuw zijn de Alko locomotieven van de "Seaboard Rio Grande" als Amerikaanse rangeer- en goederentreinlok. Kleurvarianten daarvan verschijnen als "Pennsylvania-" en "Canadian Pacific-" machines. Voor het programma van de DR werd van de ex E18, de bouwserie 218, het dak veranderd. Modificaties ook aan de "Zwitserse krokodil" Be 6/8 van de SBB. Het model van de Pw Post pr 92, dat in 1990 ter gelegenheid van het 500jarig bestaan van de Deutsche Bundespost uitsluitend bij de post te koop was, wordt nu als model van de DRG door de modelspoorhandel verkocht. Ook de serie bierwagens werd uitgebreid met een aantal merken uit de voormalige DDR.

De grootste verrassing van **BEMO**, de specialist voor smalspoor was ongetwijfeld het 1'E1 model van de stoomlokomotief uit de bouwserie 99.73-76 van de DRG naar Saksisch voorbeeld. Dit model werd enige jaren geleden aangekondigd en zal dit jaar in productie gaan. Van de Rhätische Bahn

verschijnen de express- wagen EW III van de "Bernina Express" en een panoramawagen met figuren. Nieuwe vierassige rijtuigen van de Brig-Visp-Zermatt Bahn completeren het programma aan rollend materieel voor dit jaar.

Verder noemen we nog de spaakwielen waarmee voortaan de smalspoorwagens in H0e en H0m kunnen worden uitgerust.

De Köf II van **BRAWA** wordt nu ook in een uitvoering van de DR en in een Italiaanse versie uitgebracht. Beide zijn in het najaar verkrijgbaar. Er zijn ook enige interessante toebehoren beschikbaar, die naar originele voorbeelden zijn gemaakt. Voor H0 zijn dat: stadswegwijzers Freiburg, gaslantaarns Stuttgart, parkverlichting Berlijn en een lantaarn voor een lokomotiefdepot. Voor TT zijn er enige elektrische lantaarns en een gaslantaarn. Een ouderwetse kolenbunker, die reeds in H0 wordt geleverd, is nu ook voor spoor N beschikbaar. Dat is een heel interessant object voor gebruik bij de Glaskasten van Trix. Brawa heeft een bedrijf in Landshut overgenomen, dat gespecialiseerd is in de vervaardiging van gegoten messing onderdelen. Het aanbod in Amerikaanse H0 diesel-lokomotieven wordt uit-

gebreid met enige varianten en nieuwe modellen. Geheel nieuw is het Amerikaanse programma in spoor N, waarvoor Brawa de exclusieve distributierechten heeft verkregen. Het programma omvat zes lokomotief- en twaalf wagenvarianten. De koninklijke trein in H0 met vier verschillende rijtuigen wordt nog voor de zomervakantie opgeleverd.

Van **FLEISCHMANN** is nu de ICE in de actuele serieuitvoering beschikbaar, zowel voor H0 als voor spoor N. Nieuw is het model van een "donderbus" van de Reichsbahn 2e/3e klasse. De Eurocity rijtuigen worden voortaan in de juiste grootte 1:87 geleverd. Zij komen in de plaats van de verkorte uitvoering. Zij zijn tevens voorzien van de nieuwe gesloten overgangsbalgen, zodat ze kunnen worden ingezet op trajekten voor hoge snelheden. Een kleurvariant hiervan is de FD-Express. Nieuwe goederenwagens zijn de rongenwagen van het type RS Stuttgart van de voormalige Reichsbahn en de containerwagen "Eku" type Rmms/BT van de DB. Van diverse H0 goederenwagens worden nieuwe kleurvarianten aangeboden. Voor de liefhebbers van spoor N is nu ook de Lufthansa Airport Express beschikbaar. Binnenkort komen er ook drieassige ombouwrijtuigen van de DB op de markt: een 2e klasse rijtuig met sluitlichten, een 2e klasse rijtuig met een bagagecompartiment, een 2e klasse rijtuig en een gecombineerd 1e/2e klasse rijtuig.

Voor de liefhebbers van de Deutsche Reichsbahn van de voormalige DDR verschijnen personen treinen in H0 en N met een lokomotief van de bouwserie 94 en in H0 nog de museumlok 50 849. Voor het drierail wisselstroomstelsel komen lokomotieven beschikbaar van de bouwseries 78 en 94. Voor spoor H0 brengt men kortkoppelingen om oudere wagens om te bouwen. Zij zijn ingebouwd in een plaatje dat aan de onderkant tegen de wagonbodem moet worden geplakt. Als gelimiteerde uitgave voor 1991 verschijnt zowel voor H0 als voor spoor N de Ruhr-snelrein, getrokken door een P8 (bouwserie 38).

GÜNTHER heeft als nieuw model een compleet bouw pakket voor de vierassige torenwagen type 704 van de DB in petto. Alleen bij voldoende belangstelling (per 30 juni 1991) zal tot productie worden overgegaan. Voor de bouwserie 54 (Beierse G 3/4 H) van Trix in de uitvoering met een ronde zanddom komt een ombouw pakket beschikbaar. Nieuw en direkt leverbaar is het bouw pakket voor een zogenaamde "Kaue", een soort keetcontainer, die bij de DR tot in het begin van de jaren zestig veelvuldig in gebruik was als overwegwachtershuisje, als noodseinhuis, als schafteek en dergelijke.

Uit Zwickau komt het door **GÜTZOLD** aangeboden model van de bouwserie 71.3 in de uitvoering van de DRG. Het model heeft enige verbeteringen en aanvullingen ondergaan ten opzicht van het reeds langer bestaande model van de IV T van de



← 5. De tweede Ruhr snelrein van Fleischmann met als lokomotief een model van de bouwserie 38 zowel in H0 als in N.

↓ 6. Fleischmann kondigt de ICE aan in serieuitvoering voor H0 en voor spoor N.





K. Sächs. Sts E.B.

Aangezien men tevens de motor heeft verbeterd, profiteren nu alle modellen van dit type van een aanmerkelijk verbeterd rijgedrag. Het nieuwe model van de bouwserie 52 zal tegemoet komen aan reeds langer bestaande wensen van modelspoorliefhebbers.

Het meest opvallende nieuwtje bij de Franse firma **JOUEF** is ongetwijfeld het model van de diesellokomotief CC 72000, dat zowel voor gelijkstroom als ook voor wisselstroom uit zal komen. Een opmerkelijk detail bij dit model zijn de ventilatoren die onder invloed van de rijwind gaan draaien. Verdere nouveautés van Jouef zijn een tweetal vierassige ketelwagens met opschriften van de SNCF en DB en een vierassige platte goederenwagen van de DB met een dekzeil.

Bij **KLEINMODELLBAHN** verschijnen de ÖBB elektroloks van de bouwseries 1180 en 1080. Andere lokomotieven en wagenmodellen komen in de nieuwste kleurstelling beschikbaar. Voor het einde van dit jaar wordt de M1 van de NMBS aangekondigd evenals de dieselloks van de reeks 52, 53 en 54 en 1600 CFL.

Van H0m tot IIm levert **LEMACO** nieuwe modellen. Voor H0 komt de lokomotief ABe 4/4 van de RhB en een tweeassige ballastwagen van de FS als bouw pakket. Voor spoor 0 komt er de Zwitserse elektrische lokomotief Ae 6/6 "Altdorf" van de SBB. Een model van de Duitse elektrische lokomotief van de bouwserie 103 komt beschikbaar voor spoor I, terwijl voor spoor IIm een beige-blauwe Fz 6/6 van de MOB verschijnt.

In het programma van **LGB** is dit jaar weer de "Elias" opgenomen een model van een stoom-

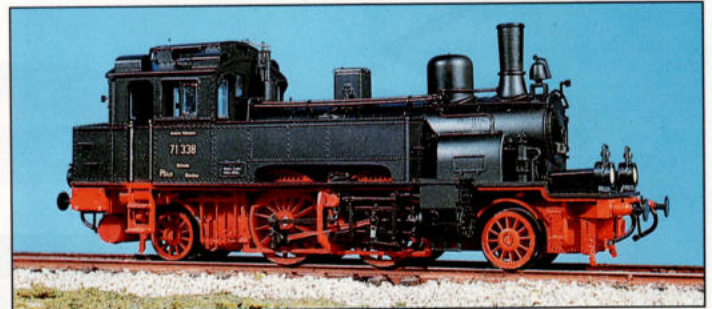
10. Achtassige kuilwagen met transformator. De grootste wagen die ooit door LGB werd geproduceerd. =>

11. SBB-treinstel RBe 4/4 als prototype 1403 voor pendelverkeer in H0 van Lima.

7. BB 36 van Jouef in de uitvoering van de Paris-Orléans.

8. Elok bouwserie 1180 van de ÖBB in H0 van Kleinmodellbahn uit Wenen.

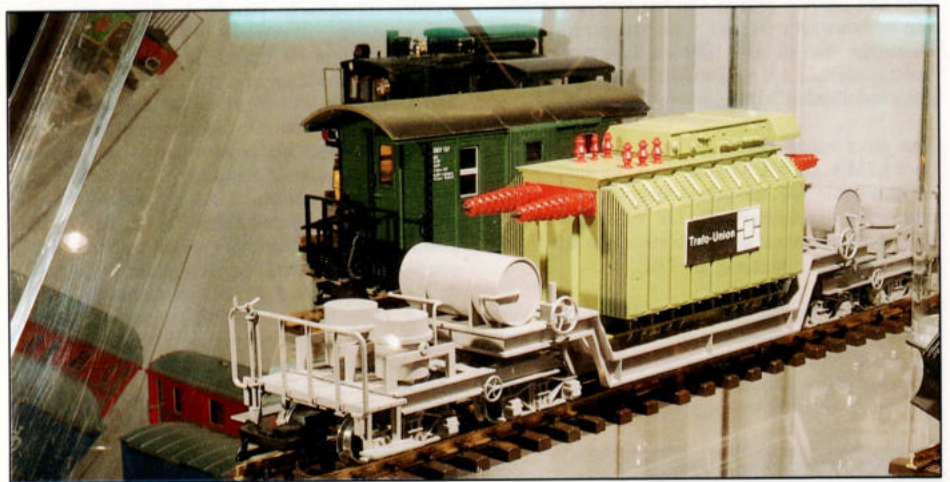
9. De Saksische IV T nu in de uitvoering van de DRG als bouwserie 71.3 =>

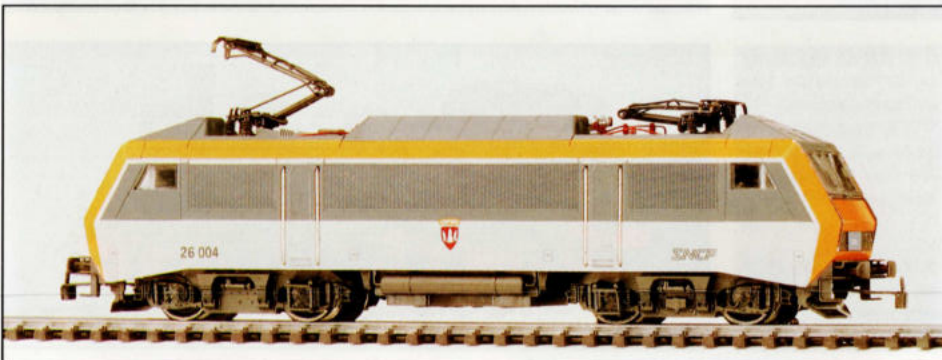
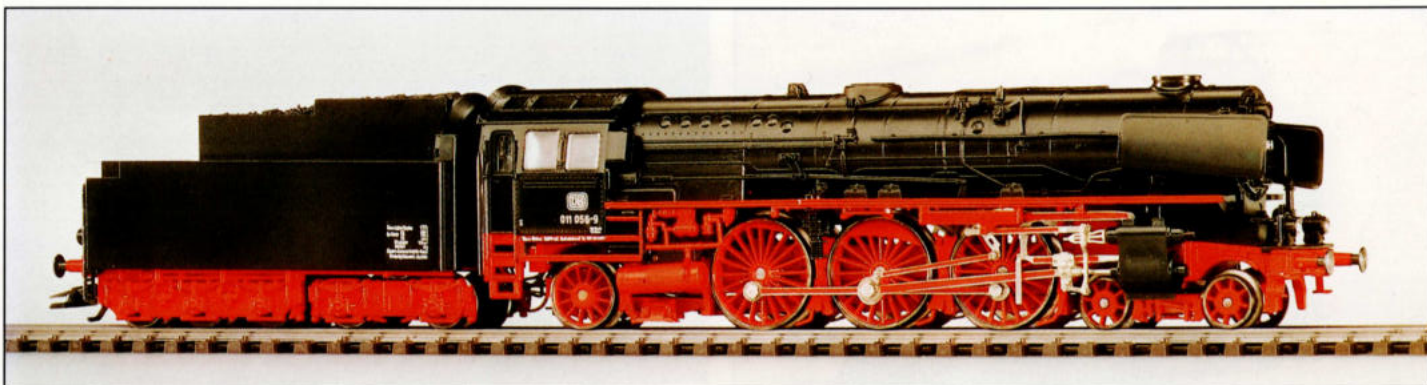


tramlokomotief. Een nieuw model is de drieassige industrie-diesellokomotief die wordt aangedreven met behulp van koppelstangen. Op het gebied van wagens en rijtuigen is er bij LGB veel nieuws. Zo kan men voortaan in treinen van de Rhätische Bahn een modern vierassige bagagerijtuig opnemen, een LGB supermodel van het type D 4214. Nieuw is ook een tweeassig model van een wagen met een huifdak die ooit in Oostenrijk op de Muraltbahn in gebruik was. In dezelfde sfeer moet men ook het model zien van het "Kräuterwagerl". Dit is het eerste model in een nieuwe reeks voor

verzamelaars, die te zijner tijd de originele "Flascherzug" van de Stainzer Lokalbahn moet omvatten.

Een origineel model is ook de "Fakultativwagen" van de Spreewaldbahn, die zo werd genoemd omdat hij naar believen als personen- danwel goederenwagen kon worden ingezet. LGB heeft hier rekening mee gehouden. Het interieur kan dus verwijderd worden. Een groot model voor een grote spoorbreedte is het achtassige model van een kuilwagen die met een transformator beladen is. De liefhebbers van LGB naar Amerikaans model ko-





men ook in 1991 weer niets te kort. Verder verschijnt er nog het model van een bagagewagen van de DR. Fijn gedetailleerd is ook een vierassige wagen met een 40-feet-container. Op hetzelfde chassis is eveneens een containerwagen beschikbaar met twee pannen voor vloeibaar erts.

LILIPUT is ook weer op de markt aanwezig en wel direct met een absoluut nieuw model: de ÖBB lok van de bouwserie 1822, de zogenaamde Brenner-lok. Nieuw is ook een twaalfassige goederenwagen van de ÖBB. Verder werd aangekondigd een nieuwe oplage van het vroegere model van de bouwserie 91, net zoals vroeger in de uitvoeringen van de DB, DR en Länderbahn. De laatstgenoemde zal in combinatie met de "Langenschwalbacher" rijtuigen worden uitgebracht.

Een groot aantal nieuwtjes werd geïntroduceerd door **LIMA**. De VT 95 komt in de uitvoering van de Ruhrkohle AG, als indusi-meetwagen en in de uitvoering van tijdperk III. De VT 08.5 komt in licht- en donkerrood met emblemen van de DB en in de luxueuze uitvoering als TEE.

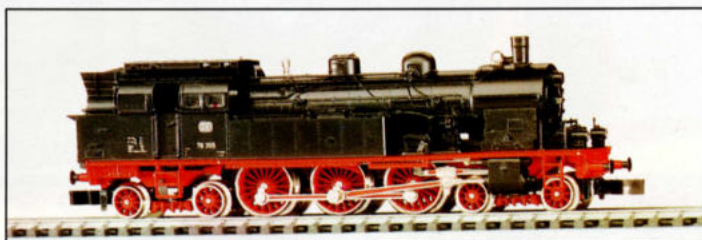
MÄRKLIN toonde in schaal H0 het model van de sneltreinlokomotief van de bouwserie 011 met een compleet nieuw ontwikkeld onderstel, met op de juiste wijze aangebrachte tegengewichten en een nieuw schuifbewegingsmechanisme. De eer-

der genoemde koninklijke trein is een voor MÄRKLIN tot nu toe onbekende stap terug in de vorige eeuw. Voor de eerste keer zal nu een salontrein samen met de bijbehorende lokomotief worden geproduceerd. Het aantal te produceren exemplaren is om begrijpelijke redenen gelimiteerd. De aanschaf van deze trein zal al spoedig een goede geldbelegging blijken te zijn. De trein wordt geleverd in een houten cassette met een deksel van plexiglas.

Ter gelegenheid van het zevenhonderdjarig bestaan van Zwitserland zal een éénmalige serie worden uitgebracht van de Ae 6/6 in groene en rode uitvoering in een geheel nieuwe versie. Voor liefhebbers van de Franse spoorwegen komt de elektrische lokomotief "Sybic" bouwserie BB 26000 op de markt. Eén van de nieuwtjes op het gebied van de goederenwagens is een lage wagen voor het vervoer van vrachtwagens in het zogenaamde "Huckepack" transport.

Voor spoor Z verschijnt als nieuwe lokomotief een model van de bouwserie 78 van de DB. Het goederenwagenassortiment wordt uitgebreid met een wagen met klapdeksels en remmershuisje van de Kgl. Sächs. Sts E.B., een moderne wagen met roldak Tams 886 van de DB en een Huckepack-wagen in de uitvoering van de SBB, beladen met een oplegger van het expeditiebedrijf Jacky Mader AG.

Ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van



↑ 12. Met een geheel vernieuwd onderstel introduceert MÄRKLIN het model van de kolengestookte stoomlokomotief van de bouwserie 011 van de DB.

← 13. De Franse elektrische lokomotief van de bouwserie BB 26000 "Sybic" als nieuw model van Märklin in H0.

de eerste tentoonstelling van een modelspoor trein in spoor I op de Leipziger voorjaarsbeurs in 1891 stelde MÄRKLIN een goederentrein van de Koninklijke Pruisische Staatsspoorwegen samen voor spoor I, bestaande uit de lokomotief T3 nr 6127 Altona, een gesloten goederenwagen van het type G10 nr 15026 Altona met remmershuisje een een lage bakwagen X nr 47783 Stettin, beladen met een bestelwagen van de firma Gebr. MÄRKLIN & Co. Deze trein zal in een eenmalige serie alleen in 1991 worden geproduceerd.

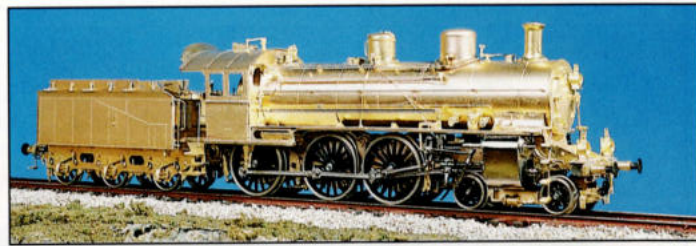
PHILOTRAIN/NMJ brengen voor de liefhebbers van H0 de Zwitserse lokomotief A 3/5 als NS 3501 II-3522. Na de tweede wereldoorlog werd deze lokomotief naar Nederland verkocht. Verder verschijnt in H0 de sneltrein-stoomlokomotief NS 4000. Voor spoor 0 wordt de oplevering in het najaar van de zware tenderlokomotief 6300 van de NS aangekondigd, samen met de gesloten goederenwagens van het type Oppeln.

De vorig jaar door **ROCO** getoonde Beierse Mallet-tenderlokomotief BB II is nu gereed. Zij zal vanaf april bij de vakhandel te koop zijn. Ter completering van de trein met de lange Beierse lokalspoorrijtuigen komt er een 3e klasse rijtuig van het type CL bay 06 met witte biezen. Speciaal voor de liefhebbers van tijdperk II brengt Roco een treingarnituur bestaande uit de E32 in het bruin en vier drieassige personenwagens van de bouwserie C3i bay 99a. Deze wagens zijn de nieuwe modellen in dit garnituur. Ze zullen echter voorlopig niet los verkrijgbaar zijn. Voor tijdperk III komt de elektrische lokomotief E18 beschikbaar met een gewijzigd front, met de oorspronkelijke ingebouwde frontverlichting. De serie actuele museumlokomotieven wordt uitgebreid met de 01 150, voorzien van een brochure. De VT 11.5 verschijnt in de uitvoering die van augustus tot oktober 1990 als Intercity "Max Liebermann" tussen Berlijn en Hamburg gereden heeft. Voor periode IV biedt Roco de diesellokomotief van de bouwserie 290 en de elektrische lokomotief van

← 14. Pruisische goederentreinset in spoor I als eenmalige serie van Märklin.

↓↓ 15. Geheel vernieuwd werd het model van de Elok Ae 6/6, dat door Märklin ter gelegenheid van het 700-jarig bestaan van Zwitserland in twee uitvoeringen zal worden geleverd.

↓↓ 16. Voor spoor Z brengt Märklin nu de tenderlokomotief van de bouwserie 78 van de DB.



↑ 17. Snelreinlokomotief NS 4000 in H0 van PHILOTRAIN/NMJ.

↑ 18. Snelreinlokomotief NS 3501 in H0 van PHILOTRAIN/NMJ.

19. Gesloten goederenwagen type Oppeln voor spoor 0 met Nederlandstalige opschriften van Philotrain. ⇒

20. Lokaalspoorlokomotief NSM 1041, in spoor 0 van Philotrain. ⇒



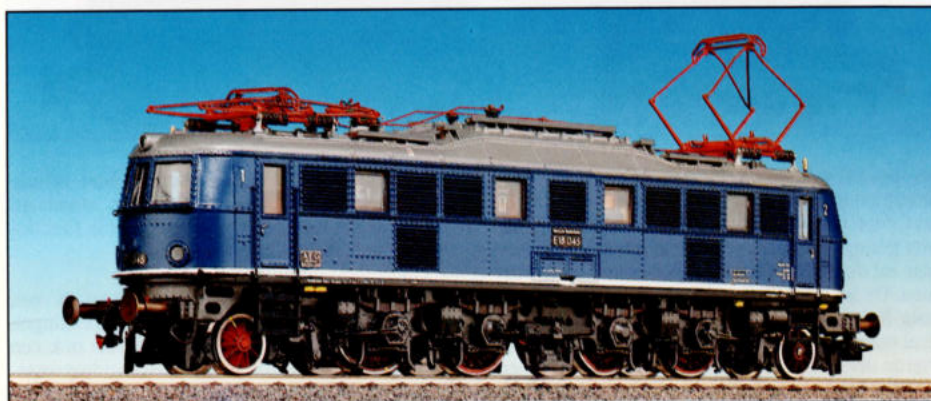
de bouwserie 103 aan in de rode kleur, verder een set met drie interregio-rijtuigen en een set met de elektrische lokomotief van de bouwserie 111 en drie 1e klasse rijtuigen, in de uitvoering van de Lufthansa Airport Express.

Het wagenpark wordt uitgebreid met onder andere het DB rijtuig met half restauratie in de uitvoering van de perioden III en IV, de reeds vorig jaar als handmonster aanwezige silowagen, een koelwagen van het type T38 van de DB, een rongenwagen R10, beladen met een vrachtwagen en een platte wagen van het type SS15 Köln van de DB. Aangekondigd, maar alleen maar als foto van het origineel aanwezig, werd het belangrijkste nieuws voor H0. Dit wordt een model van de stoomlokomotief van de bouwserie 50 van de DB in de uitvoering voor periode III. Het Roco-line railsysteem wordt uitgebreid met een gebogen wissel, die de radius R9 verbindt met de radius R10, en een dubbel kruiswissel DKW 15 met bedding.

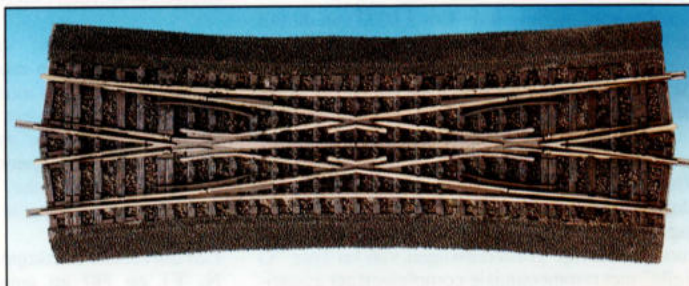
Ook **TRIX** heeft voor de liefhebbers van spoor N een groot aantal nieuwe producten voorbereid. De ICE in de serieuitvoering als driedelig garnituur. Dit kan worden uitgebreid met de los verkrijgbare rijtuigen 1e en 2e klasse en het service-rijtuig. Verder komt de diesellokomotief V160 van de DB (Lollo). Voor de liefhebbers van Nederlandse modellen verschijnt de Elok 1200 van de NS. Als grote verrassing was er ook een model van de diesellokomotief van de Oostduitse DR type 132, samen met een garnituur DR dubbeldekkers 2e klasse. Nieuw is ook een Beierse goederenwagen met schuifdeuren die open kunnen, spaakwielen en kortkoppeling. Er komen ook nieuwe vierassige goederenwagens, te weten: een rongenwagen van de DRG met remmershuisje en een "Eva" wagen voor het transport van poedervormige producten. Voor H0 komt er uitsluitend een nieuwe elektrische lokomotief EP 5. Deze lokomotief werd enige jaren geleden door MÄRKLIN ontwikkeld en is nu in samenwerking met MÄRKLIN in de gelijkstroomuitvoering (eigenlijk dus HAMO) in het programma van TRIX opgenomen. Voor de grootste verrassing van deze tentoonstelling zorgde TRIX met de mededeling dat men in samenwerking met MÄRKLIN bezig is met een luxe garnituur. Zelfs de constructiewerkzaamheden en

23. De Beierse lokaalspoor-mallet-tenderlokomotief BB II voor spoor H0 van Roco is waarschijnlijk al vanaf april leverbaar. ⇒

↓ 24. Tweedelig TEE-treinstel van de SNCF in spoor H0 van Roco.



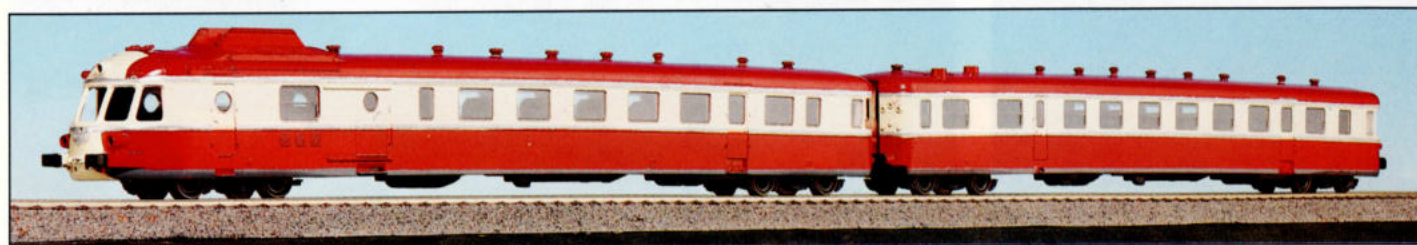
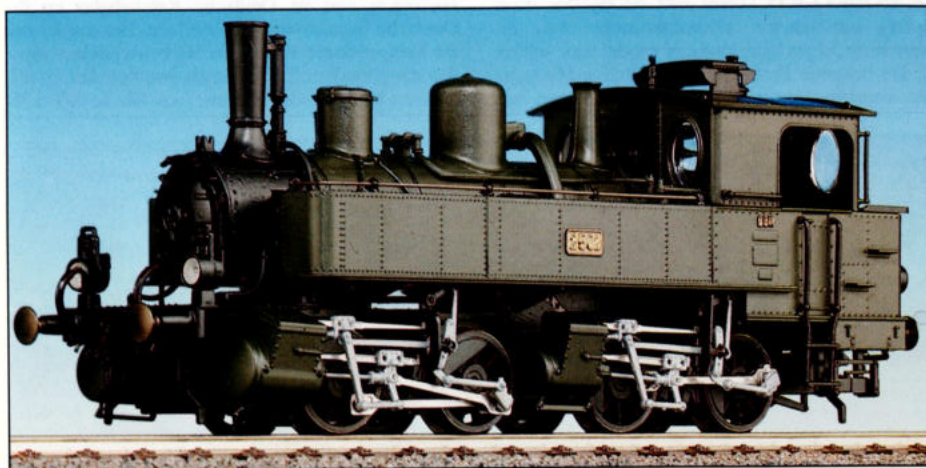
↑ 21. E1805 met een gewijzigd front voor spoor H0 van Roco.

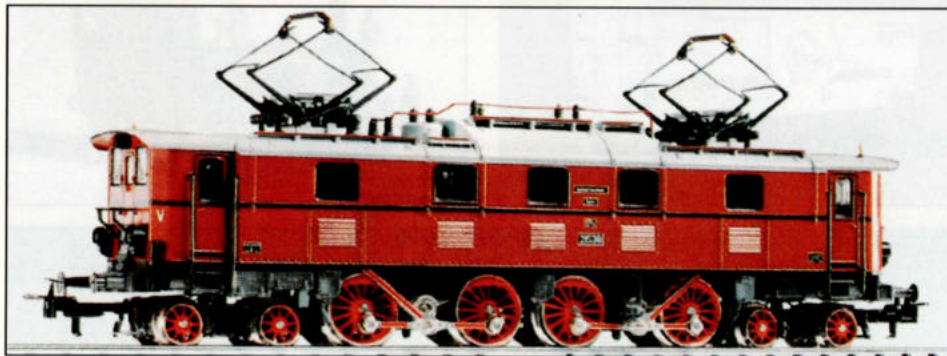


22. Dubbel kruiswissel DKW 15 voor Roco-Line. ⇒

de mallenbouw worden door beide firma's samen gedaan. Gedurende meer dan drie jaar zal aan de salontrein van koning Ludwig II van Beieren worden gewerkt. De lievelingslokomotief van de ko-

ning, "Tristan" genaamd, wordt als eerste vervaardigd. Zij zal samen met een houten cassette vanaf medio 1992 beschikbaar zijn. Een nieuw verschijnsel is bovendien dat dit garnituur in vier





↑ 25. Driedelige ICE in de serie-uitvoering van Minitrix.

⇐ 26. Elok bouwserie EP 5 (E52) in de Beierse uitvoering voor spoor H0 van Trix. Dit model komt voort uit een samenwerkingsverband met Märklin.

etappes zal worden opgeleverd. Dit vierdelig garnituur zal naar verwachting al snel een gewild object voor verzamelaars worden. De koopprijs zal niet gering zijn, maar voor de verwoede verzamelaar zal dit nauwelijks een beletsel hoeven te vormen. De levertermijn voor het tweede deel (rijtuig voor het gevolg) is najaar 1992, terwijl het derde deel (salonrijtuig) in het voorjaar van 1993 en het vierde deel (terrasrijtuig) medio 1993 zal worden opgeleverd.

Een dreumes op rails is de Köf 1 0233 van de DB uit het programma van PIKO. Dit veelbelovende machientje in schaal 1:87 is slechts 64 mm lang! De lokomotieven van de bouwseries 01.5, 03, 41 en 38 (voormalige Saksische XII H) worden standaard uitgerust met Faulhaber motoren.

Van SACHSENMODELLE moeten op de eerste plaats een personentrein en een goederentreinbaggewagen (Pw sächs. 07) worden genoemd. Een open tweassige goederenwagen van het type "O Halle" met remmershuisje completeert het assortiment goederenwagens. Voor de liefhebbers van treincombinaties verschijnt de "Extra trein uit Pankow" in een beperkte oplage van slechts 2000 stuks.

SB-MODELLBAU komt met de destijds door Borsig ontwikkelde stoomlokomotief van de bouwserie 53 als kant-en-klaar model voor schaal N. De bekende Prefo tram-modellen in H0 kunnen voortaan worden gemotoriseerd en van na-

tuurgetrouwe pantografen voorzien. Met behulp van nieuwe uitbreidingssets kunnen standaard vrachtwagens worden omgebouwd om te functioneren op het Faller Car System.

SOMMERFELDT toonde voor schaal N een echt functionerend spanwerk voor bovenleidingen van zowel DB als SBB. Daarbij behoort ook een systeem ter verankering van bovenleidingsmasten, die door het gebruik van de spaninrichting dreigen te worden omgetrokken.

Bij SPIETH zagen wij een railrijwiel van de RhB, de verrijdbare montageladder van de Stuttgarter Tram en een moderne telefoonpost van de ÖBB. Het assortiment opschriften werd uitgebreid met sets voor modellen van de Weense Tram, industri- en spoormeetwagens en de olietanktrein uit Karlsruhe. Voor de industrie meetwagens is een uitbreidingsset beschikbaar.

Een universele kortkoppeling, die geschikt is voor N, TT en H0 en smalspoorbanen wordt door SYMOBA aangeboden.

Zoals verwacht verschijnt in 1991 het H0 model van de bouwserie 56.2 bij WEINERT. Deze omgebouwde G8.1 met voorloopas komt in de uitvoeringen van de Deutsche Reichsbahn en de Deutsche Bundesbahn beschikbaar. Het model zal als kant-en-klaar model en als bouw pakket worden aangeboden. Eveneens als bouw pakket en als kant-en-klaar model komen voor H0 de VT 135

061064 (DRG) resp. VT 70.9 (DB) en de daarbij behorende bijwagen C Post v35 op de markt.

Voor liefhebbers van de Zwitserse spoorwegen wordt de rangeertraktor Te 1 als bouw pakket aangeboden. Voor vrienden van het smalspoor komt de stoomlokomotief "Plettenberg" in de handel. Daarbij behoort een personenrijtuig 3e klasse met draaistellen in messing uitvoering. Als toebehoren voor de modelspoorbaan zijn er enige nieuwe telegraafmasten en overwegen in gegoten messing, bijvoorbeeld overwegbomen met en zonder hekwerk, in de maten 4,5 en 7 meter.

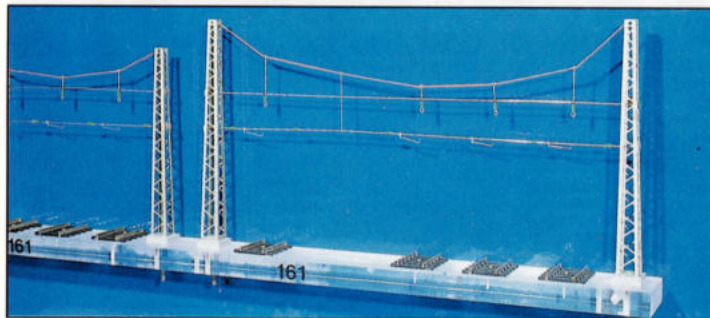
WESTMODEL presenteerde een foto van de nieuwe modellen. De Preussische S10.1 in de uitvoering van de Länderbahn en als type 17.10-11 van de Reichsbahn, de Preussische T 26 als model met tandrad aandrijving en als DR-bouwserie 97. Verder een H0-benzol-torentreinset. Voor gebruik bij H0e en H0m smalspoorlokomotieven werd een complete smalspoortrein van de Eichstätter-Kindinger spoorwegmaatschappij aangeboden.

Van de nieuwe producten op de groeiende markt van toebehoren voor modelspoorbanen kunnen wij door plaatsgebrek hier maar een paar onderwerpen behandelen.

Als exclusief model voor 1991 verschijnt bij FALLER een hetelucht ballon, bestaande uit een kant-en-klaar gemonteerde ballon (met reclame opdruk Mercedes-Benz), een gondel, de figuren van de bemanning en een Mercedes terreinwagen van HERPA met een speciale aanhangwagen van FALLER. Het geheel wordt in een doorzichtige kunststof doos geleverd. De heteluchtballon is ook als bouw pakket verkrijgbaar zonder toebehoren. Het kermisprogramma wordt uitgebreid met een autoscooter, een carroussel en een springmat.

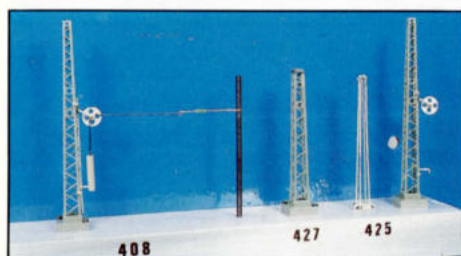
KIBRI levert talrijke nieuwe producten. Bij de gebouwen zijn dat: het raadhuis van Eisenach, de stations Frasdorf en Achenmühle en het seinhuis Ottbergen. Verder diverse bouw pakketten voor huizen, stallen enz. in de specifieke bouwstijl van de Alpenlanden. Ook kunnen wij een tweetal Zwitserse spoorbruggen tegemoet zien.

Het programma stadshuizen van POLA in schaal H0 wordt uitgebreid met een aantal interessante bouw pakketten. Onder andere een brandweerkazerne, enige gebouwen in noordse bouwstijl en het speelcasino van Baden-Baden. Een ander nieuwtje is een bouwmaterialenhandel van "Bay-



⇐ ↑ ↓ 27 + 28. Torenmasten, overspanning en mastverankering voor spoor N van Sommerfeldt.

↓ 29. Modellen van Zeuke. De "SpreewaldGuste". Er zijn vijf verschillende modellen voor spoor TT.





wa". Het exclusieve model van POLA voor 1991 is het "Café Journal" in een speciale verouderde uitvoering met een grote hoeveelheid los toebehoren. Voor spoor N komt POLA met het station Bad Dürkheim, twee woonhuizen voor buitenwijken en twee stadshuizen met winkels op de begane grond.

De serie romantische modellen van VOLLMER wordt uitgebreid met een pizzeria, die in een vakwerkhuis is gevestigd, een fietsenwinkel, een werkplaats voor landbouwmachines en een lunchroom. Voor spoor N komen er eveneens een pizzeria en een rijwielhandel, die afwijken van de modellen in H0. Verder komt in spoor N nog een chalet ter completering van de serie gebouwen in de stijl van de Alpenlanden.

J.S.



↑ 30. Nouveauté van Faller dat met veel fanfare werd getoond in Neurenberg.

← 31. H0 model van Kibri, het station van Frasdorf.

↓ 32. Seinhuis Ottbergen van Kibri in HO. Foto's: P.Schiebel en W.Weinstötter



125^e
ANNIVERSAIRE
DE LA LIGNE DE L'OURTHE

POULSEUR

COMBLAIN AU PONT

ASCENSION
1991

SOUS LE PATRONAGE DE LA S.N.C.B.
DU MINISTRE DES TRANSPORTS DE LA REGION WALLONNE A DALEM
DU MINISTRE DU TOURISME DE LA REGION WALLONNE J.P. GRAFF
ORGANISATION: ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE DE COMBLAIN-AU-POINT ET COMITE DES FETES DE POULSEUR
PARTICIPATION: ASSOCIATION DES MODELISTES ET COLLECTIONNEURS D'OURTHE-AMBLEVE-ASMOCO
A.S.B.I. PRODUITS WALLONS - A.S.B.I. G.R.E.D.A.

EXPO TRAINS MINIATURES

9 · 10 · 11 · 12 MAI 91

Centre Culturel Communal
Place de la Fraternité
(de 9 à 20 heures)

MALMEDY

10^e ANNIVERSAIRE

Brabantse 1991 MODELBOUW-DAGEN

t.g.v. 10-JAAR
MBV "HET STORMANKER"

VRIJDAG

26
APRIL

14.00 - 22.30

ZATERDAG

27
APRIL

10.00 - 22.30

ZONDAG

28
APRIL

10.00 - 18.00

5000 m²
tentoonstellingsoppervlak

2 botenbassins
racecircuit
volop demonstraties

Het evenement voor de
modelbouw-liefhebber van:

boten
vliegtuigen/helicopters
treinen
race-auto's
vrachtwagens
stoom
statische modelbouw
houtmodelbouw
maquettebouw

bouwsets, afstandsbesturing,
modellen, accessoires,
gereedschap
veel primeurs

Entree: f 5,- p.p.
Kinderen: f 2,50

Kom ook naar
HET TURFSCHIP - BREDA

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.

Modelspoorweg-materieel nieuw en gebruikt



Nu óók in Nederland:
het LINKA Modelbouw-systeem!

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



viessmann

schitterende verlichtings-systemen.



LINKA SYSTEM



KELTARIE TRAINS

Hoofdweg 1351057 CN Amsterdam (kruising Postjesweg)
Geopend: v.a. 10.00 uur di. t/m vr., do. koopavond.
's Zaterdags tot 17.00 uur. Tel. 020 - 121490

Wetenswaardigheden / fototips

Clubjournaal

Modelsporevenement

Ter gelegenheid van haar 5-jarig bestaan organiseert modelspoorvereniging "De Hoekse Lijn" op 8 en 9 juni a.s. een modelsporevenement in wijkgebouw "De Hoekste", Mercatorweg 50 te Hoek van Holland. Openingstijden: zaterdag 10.00 - 17.00 uur en op zondag 11.00 - 17.00 uur. Medewerkenden zijn o.a. de Hobby Computer Club, Spoorgroep Zwitserland, Haagse Module Groep, Schiespoor, M-track, TT-Nederland en anderen. Er is tevens een ruilbeurs. Naast diverse demonstraties zijn ook modelauto's, waaronder een verzameling brandweerauto's en Rode Kruis voertuigen, vertegenwoordigd. Voor het verouderen van treinen kunnen bezoekers modellen meenemen. Info: 01747 - 3823.

Persinformatie

Om vooral jonge mensen nog meer te betrekken bij de boeiende modelspoorhobby is in nauwe samenwerking tussen de NEDERLANDSE MODELSPOR FEDERATIE en de PROJEKTGROEP RAIL '92 besloten om een LANDELIJKE SPOORWEG MODELBOUWEDSTRIJD voor de JEUGD te organiseren. Vanaf heden kan hiervoor worden ingeschreven door middel van een inschrijfformulier, dat te verkrijgen is bij onderstaande adressen. De inschrijfformulieren met de deelnemingsvoorwaarden zijn tot uiterlijk 1 november 1991 verkrijgbaar en dienen voor 1 januari 1992 binnen te zijn bij het wedstrijdsekretariaat. De ingezonden werksstukken zullen worden tentoongesteld op RAIL '92 in 's Hertogenbosch. De beoordeling van de werksstukken zal worden gedaan door een deskundige jury en voor de winnaars zullen prijzen ter beschikking worden gesteld. Over de samenstelling van de jury en de beschikbare prijzen ontvangt u op een later tijdstip nadere informatie. DEELNAME: De wedstrijd staat open voor zowel meisjes als jongens in drie leeftijdsgroepen: Leeftijdscategorie A: 8 t/m 11 jaar. Leeftijdscategorie B: 12 t/m 14 jaar. Leeftijdscategorie C: 15 t/m 17 jaar.

Er zijn twee groepen modellenbouw: Bouwkategorie A: rollend materieel, zoals een loc, een wagon, een rijtuig, of een compleet treinstel; Bouwkategorie B: diorama's (delen van een landschap: van een dorp, van een stad of van het platteland). De keus van de schaalgrootte is vrij. Over afmetingen, groter dan 120 x 80 centimeter dient van te voren met de organisatoren te worden overlegd. Correspondentie en informatieadressen: L. Kiewiet, De Hazelaar 31, NL 5741 DR BEEK EN DONK. Tel. 04929 - 63461. RAIL '92, Postbus 71, NL 5201 AS 's-Hertogenbosch.

Modelbouw & Hobby-festival

Op 17 & 18 augustus vindt het derde "MODELBOUW & HOBBY-FESTIVAL" plaats in de zalen van het Gildenhuis, Merelbekestraat 99 te Melle-Voelhoeke.

STOOMDAG SSN

Op Hemelvaartsdag 9 mei a.s. organiseren wij weer de traditionele STOOMDAG op het museum stoomdepot aan de Giessenweg 82 te Rotterdam. Uiteraard zullen alle bedrijfsvaardige locomotieven van de S.S.N. in actie komen, te weten de locs 52 3879, 41 105, 65 018 en de vuurloze loc 3. Het belooft dus weer een interessante dag te worden waarbij wij u graag zullen begroeten. Verdere activiteiten op deze dag:

- voetplaattritten met locs 65 018, 41 105, 52 3879
- spoorwegmarkt in de locomotievenloods
- overdekt terras waar lekkere hapjes en drankjes verkrijgbaar zullen zijn
- Entreprijzen:
- Donateurs/deelnemers: gratis mits vrijkaartje (max. 1 persoon) uit "Stoomtractie" wordt ingeleverd/getoond.
- Volwassenen: f 3,- pp.
- Kinderen tot 4 jaar: gratis

-Kinderen 4 - 12 jaar: f 1,50 pp. -Voetplaattrit: f 2,50 pp.

Kinderen tot 12 jaar, onder begeleiding van een volwassene, gratis). Voor verdere inlichtingen kunt u zich wenden tot: S.S.N., Postbus 2968, NL 3000 CZ ROTTERDAM.

VIER PROVINCIEÏEN EXPRESS

Op Pinkstermaandag 20 mei 1991 organiseert de SSN de Vier Provinciën Express. Voor het eerst sinds de jaren vijftig zal er weer eens een lange goederentrein, getrokken door een stoomlocomotief, over grote afstand (250 km !) door Nederland rijden. Deze goederentrein zal regelmatig worden ingehaald door onze, uiteraard ook met stoom getrokken, reizigerstrein. Bovendien zullen de deelnemers aan deze excursie op diverse plaatsen de goederentrein op volle snelheid voorbij hun camera's zien en horen denderen. Daarnaast zijn er talloze fotostops gepland. In actie zullen komen de oliegestookte stoomlocomotief 41 105 en de goederentreinlocomotief 52 3879. Het is de bedoeling dat zowel de 41 als de 52 de goederentrein over een deel van het traject trekken. U zult begrijpen, dat wij in uw eigen belang geen bekendheid willen geven aan het te berijden traject. Wel kunnen wij mededelen, dat ook een niet geëlectrificeerd baanvak in de rit is opgenomen. De vertrektijd vanuit Rotterdam CS is circa 9.30 u. Om circa 20.00 u zal de excursie in de Maasstad worden beëindigd. Mocht u niet in de gelegenheid zijn om 's morgens naar Rotterdam te komen, dan kunt u ook in Utrecht CS (circa 10.15 u) instappen. Voor catering wordt gezorgd, want in de trein zijn soep, belegde (warme) broodjes, koffie, frisdrank en bier via de minibarservice verkrijgbaar. De prijzen voor deze unieke rit bedragen F 70,- voor SSN- donateurs en -deelnemers (iedere donateur kan slechts één plaatsbewijs met korting bestellen) en f 85,- voor introducties. Door f 105,- over te maken wordt u tevens donateur van de SSN, ontvangt u ons kwartaalblad Stoomtractie en geniet u ook in de toekomst korting op onze jaarlijkse hoofdlidrit.

U kunt in het bezit komen van één of meer plaatsbewijzen door het juiste bedrag over te maken op onze postgirorekening 4168810 t.n.v. SSN-EXCURSIES te Rotterdam. Ongeveer 10 dagen voor de rit ontvangt u de bestelde plaatsbewijzen en de definitieve vertrek- en aankomsttijden. Annuleren is mogelijk tot 1 mei 1991 onder inhouding van f 10,- administratiekosten per besteld plaatsbewijs. Na 1 mei vindt geen restitutie plaats.

SOS-Kinderdorp

Ten bate van het SOS-Kinderdorp in het door een aardbeving getroffen Armenië verkoop ik prentbriefkaarten in kleur van de volgende DB-locomotieven: 103 002-2, 112 486-6, 141 258-4, 150 106-3, 211 135-9, 220 057-4, 260 264-7 en 290 033-0. Een serie kost DM 4,80 + DM 1,20 verzendkosten. Maakt u dus DM 6,- over op postgirorekening Neurenberg, 249428-854 ten name van Günther Klebes, D/W-8520 Erlangen.

Malmédij

Ter gelegenheid van zijn tienjarig bestaan organiseert de "Club Ferroviaire Malmédien" zijn derde expositie van miniatuurtreinen op 9-10-11-12 mei 1991 in de grote zaal van het "Centre Culturel Communal", Place de la Fraternité, Malmédij, van 9 - 20.00 uur. Op onze reusachtige modelbaan wordt het treinverkeer over honderden meters spoor vanuit maar liefst 3 bedieningsposten gecoördineerd. De kinderen kunnen hengelen naar de inhoud van de wagons van het boeretrampetje. Voorts is er een tombola en een expositie van privé-collecties. De bar zal geen dorst ongeest laten, u zult aankopen kunnen doen tegen interessante prijzen en er wachten u nog andere aangename verrassingen. Toegang: BF 100, kinderen BF 50.

Ruilbeurs voor treinen, auto's en oud speelgoed te Chatelet

Verkeert u in het bezit van een elektrische trein, oude miniatuurauto's of oude speelgoed dat u wilt inruilen

of verkopen? Bent u modelbouwer, verzamelaar of hartstochtelijke liefhebber van dit alles? Zorg dan dat u aanwezig bent op de vierde ruilbeurs voor treinen, auto's, maquettes en oud speelgoed, welke wordt georganiseerd door "PRESENCE ET ACTION CULTURELLES" van Chatelet in het "Hôtel de Ville", Place de l'Hôtel de Ville, op 5 mei 1991. Geopend van 9 tot 13 uur. Meer dan 50 deelnemers en 200 meter aan tafels met tentoongesteld speelgoed. Ruime parkeerplaats, bar en buffet, toegang BF 50. Inlichtingen betreffende deelname aan de ruilbeurs kunnen worden verkregen bij: Dhr. Gerard V., tel. 071 - 39 08 51 of Dhr. Petit Ch., tel. 071 - 51 55 19.

Toeristische rondritten met museumtrams voor bezoekers van de tramparade "TRAM 91"

Speciaal voor de bezoekers van de grote tramparade "TRAM 91" worden op zaterdagavond 4 mei enkele toeristische rondritten met museumtrams georganiseerd. De trams vertrekken vanaf de Havenstraat voor de tramremise om 20.15 uur. De prijs van deze rondrit bedraagt f 7,50 (kinderen en 65+ f 3,75). Onderweg zullen verschillende fotostops worden gehouden. Ook kan door groepen een partytram worden gehuurd. Inlichtingen en reserveringen: Amsterdams Openbaarvervoer Museum, Postbus 2442, 1000 CK AMSTERDAM. Telefoon 020 - 6953246. Telefax: 020 - 6966963.

Brabantse Modelbouw-Dagen

In het kader van het 10-jarig bestaan van M.B.V. HET STORMANKER wordt op 26, 27 en 28 april een totaal-modelbouw-manifestatie gehouden onder de naam BRABANTSE MODELBOUW-DAGEN. De manifestatie zal plaatsvinden in het bekende tentoonstellingscentrum HET TURFSCHIP in Breda. Op bijna 5000 m2 zullen alle vormen van modelbouw getoond en gedemonstreerd worden. Openingstijden: vrijdag 26 april: 14.00 - 22.30 uur, zaterdag 27 april: 10.00 - 22.30 uur, zondag 28 april: 10.00 - 18.00 uur. Toegangsprijs bedraagt f 5,- p.p. Kinderen f 2,50. De organisatie van de Brabantse Modelbouw-Dagen is een co-productie van M.B.V. Het Stormanker en B.E.O. uit Breda (NL). Voor meer informatie: telefoon: 076 - 657050.

Minimarkt

Gezocht:

Ik ben op zoek naar informatie over lijn 147 Landen-Gembloux-Fleurus. Alle inlichtingen zijn van harte welkom: foto's, plattegronden, seingeving, dienstregelingen etc. bij: Segers P., Rue des Champs 22, B 2030 GEMBLoux. Tel. 081 - 61 39 42 na 17 uur.

Te koop:

Te koop MERCEDES vrachtwagen met aanhanger, set compleet met afstandsbediening en diverse losse onderdelen in schaal HO (1:87). Merk ROBBE, geschikt voor HO-modelbaan. Vrachtwagen afkomstig uit kleine oplage. Prijs: BF 10.000. Michel Rahier, Rue de l'Aunaie 7, B 4031 ANGLEUR. Tel. 041 - 62 54 61 van 9 tot 16.30 uur en 041 - 67 10 57 na 18 uur.

Nieuw

De firma FERIVAN TRAMMODELBOUW heeft een beschrijfsset NMVB/SNCV op de markt gebracht. Prijs BF 225. Voor verdere inlichtingen kunt u zich wenden tot: Ferivan Trammodelbouw, Postbus 38, B-2980 ZOERSEL (St. Antonius). Tel.: 03 - 383 11 17.

Te koop:

MÄRKLIN - sporen - wissels - wagons. Prijs nader overeen te komen. Te bevragen: Van Damme, Oudegemsebaan 13, B 9200 Oudegem (na 20 uur).

