

De lokomotief

4



Driemaandelijks tijdschrift van de

vzw **Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief**

DE LOKOMOTIEF

Tijdschrift van de v.z.w. „Belgische Vrienden
van de Stoomlokomotief”

1ste jaargang - nr. 4 Verschijnt viermaal per jaar

INHOUD:

Type 10 van de Belgische Staatsspoorwegen (vervolg)	1
B.V.S.-Demonstratiemodelbaantje (vervolg)	7
De Suid-Afrikaanse Spoorweë	11
Redactioneel	17
Nog meer rijkomfort met nieuwe rijtuigen	18
Karthaus, het Buchenwald van de stoomlokomotief	25
Nürnberg Messe 1979	29
Rook- en Stoomwolkjes	10-22-24-28

Verantwoordelijke uitgever:

v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoomloko-
motief, Stationsstraat 27, 9000 Gent

De redactie bestaat uit leden van de v.z.w. Bel-
gische Vrienden van de Stoomlokomotief.

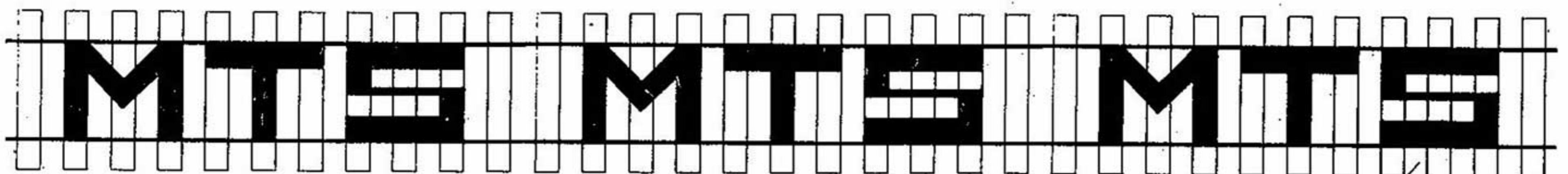
Adres voor redactie en publiciteit: v.z.w. Bel-
gische Vrienden van de Stoomlokomotief,
Stationsstraat 27, 9000 Gent

Copyright v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoom-
lokomotief, Stationsstraat 27, 9000 Gent.

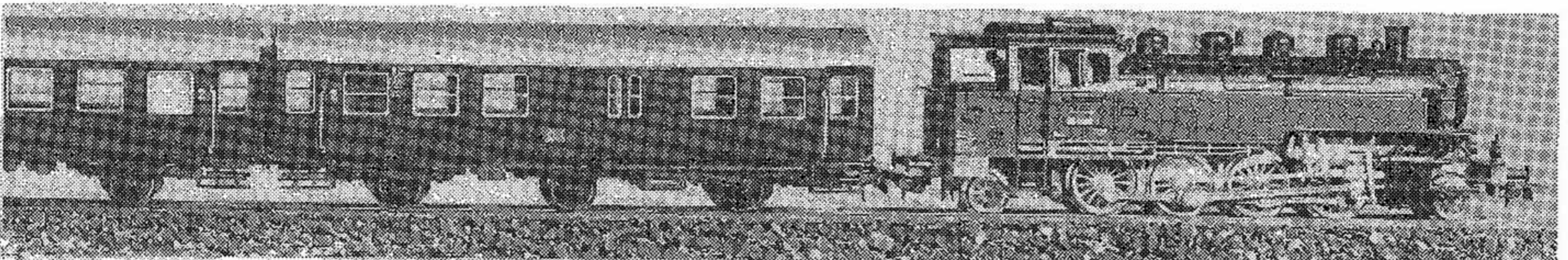
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd
en-of openbaar gemaakt door middel van druk, fo-
tokopie, microfilm of op welke andere wijze ook
zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van
de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form
by print, photoprint, microfilm or any other means
without written permission from the publisher.

De Zuid-Afrikaanse Republiek is een kontinent op zichzelf, dat door duizenden kilometer spoorlijnen wordt doorkruist. Op de voorpagina van de koft trekken twee lokomotieven van de Suid-Afrikaanse Spoorweë een zware trein op een helling ergens in de broesse in het noorden van het land. Naast veel voorkomende dubbeltraktie wordt het zware werk ook gedaan door indrukwekkende lokomotieven. Op de achterzijde van de koft vinden we er zo twee. De bovenste is een Class 25 NC 4-8-4 (NC = non condensing), gebouwd door North British (Engeland). Rijvaardig wegen machine en tender meer dan tweehonderd ton. De mechanische stoker heeft een capaciteit van 5 ton per uur. De machine is langer en krachtiger dan veel machines op standaard-spoorbreedte. In Zuid-Afrika is standaard het z.g. Kaapspoor van 3 voet en 6 duim breed (1067 mm). Imposante tenders zijn in een land met lange trajekten doorheen waterarme broesse en woestijnen een dwingende noodzakelijkheid. Onderaan een Class GMAM 4-8-2 + 2-8-4 Garratt, gebouwd door Beyer Peacock (Engeland). De frame is een indrukwekkend staaltje van vakmanschap: het werd in één stuk gegoten. De bak achter het machinistenhuis bevat enkel kolen. Het water wordt meegenomen in een afzonderlijke tankwagen, achter de machine.



speciaalzaak VOOR DE
treinhobby



MODEL TREIN SHOP

GROTE BAAN 106, 2380 RAVELS

Tel. (014) 65 61 46

Zondag open van 9 tot 13 uur

- alle merken
- alle schalen
- toebehoren
- ombouwen en spuiten
- kits en onderdelen in voorraad
- steeds speciale aanbiedingen
- nieuwigheden dadelijk in voorraad

Type 10

(Vervolg van „De Lokomotief” nr. 3)

van de Belgische Staatsspoorwegen

- 1942: 4528: in november van MKM naar FBM
4531: van FSR naar FEO
4532: in mei van FEO naar MKM; in oktober verder naar FL
4535: van LL naar FEO
4536: van LJ naar FBM
4537: van FL naar FBM
4538: in juni van FBM naar MKM; in september naar FL
4541: in september van MKM naar LJ
4549: eind van het jaar van FL naar FBM
4551: in september van MKM naar FL
4553: vóór juni van LJ naar FL
4554: in augustus van FL naar FBM, einde van het jaar naar FEO
4558: in september van MKM naar FL

De in 1940 aangevangen centralisatie resulteert einde 1942 in een verdeling van het effectief over de depots FBM - FL - LJ - FEO.

FBM: 4503 - 4505 - 4506 - 4508 - 4511 - 4520 - 4521 - 4528 - 4536
4537 - 4539 - 4543 - 4545 - 4547 - 4548 - 4549 - 4555 - 4556
FEO: 4502 - 4523 - 4529 - 4531 - 4534 - 4535 - 4542 - 4552 - 4554
FL: 4501 - 4509 - 4510 - 4513 - 4517 - 4518 - 4519 - 4526 - 4532
4538 - 4546 - 4550 - 4551 - 4553 - 4557 - 4558
LJ: 4512 - 4514 - 4516 - 4522 - 4541 - 4544

- 1943: 4502: van FEO naar FBM
4505: in mei van FBM naar LJ
4514: van LJ naar FL
4520: in januari van FBM naar FEO
4528: in november van FBM naar FL
4541: begin van het jaar van LJ naar FEO
4544: in september van LJ naar FBM

- 1944: 4502: van FBM naar LJ
4508: door een bombardement zwaar beschadigd te FSR
4529: eind van het jaar van FEO naar FBM
4531: in juni van FEO naar LJ
4534: gebombardeerd op 4 mei; administratief eind van het jaar van FEO naar FBM

- 1945: *in dat jaar krijgt MKM terug 7 loks type 10 ter beschikking; FEO daarentegen moet alle lokomotieven afstaan*
4506: in maart van FBM naar MKM
4508: in mei voor herstelling naar Cockerill; de herstelling bleef echter uit; in december naar AFB La Croyère

4509: van FL naar LJ
 4510: van FL naar LJ
 4511: in juni van FBM naar LJ en kreeg vanaf juni een ketel van het type 10/2
 4520: van FEO naar LJ
 4521: einde van het jaar van FBM naar FL
 4523: van FEO naar MKM
 4526: van FL naar LJ
 4529: in april van FBM naar MKM
 4536: einde van het jaar van FBM naar LJ
 4537: in maart van FBM naar MKM
 4539: buiten dienst
 4541: van FEO naar LJ
 4542: van FEO naar MKM
 4547: van FBM naar MKM
 4548: midden van het jaar van FBM naar FL
 4549: midden van het jaar van FBM naar LJ
 4552: van FEO naar MKM
 4554: van FEO naar LJ
 4556: van FBM naar MKM
 4557: van FL naar MKM

1946: *versterking van het bestand te MKM en FL; FBM staat alle lokomotieven af.*

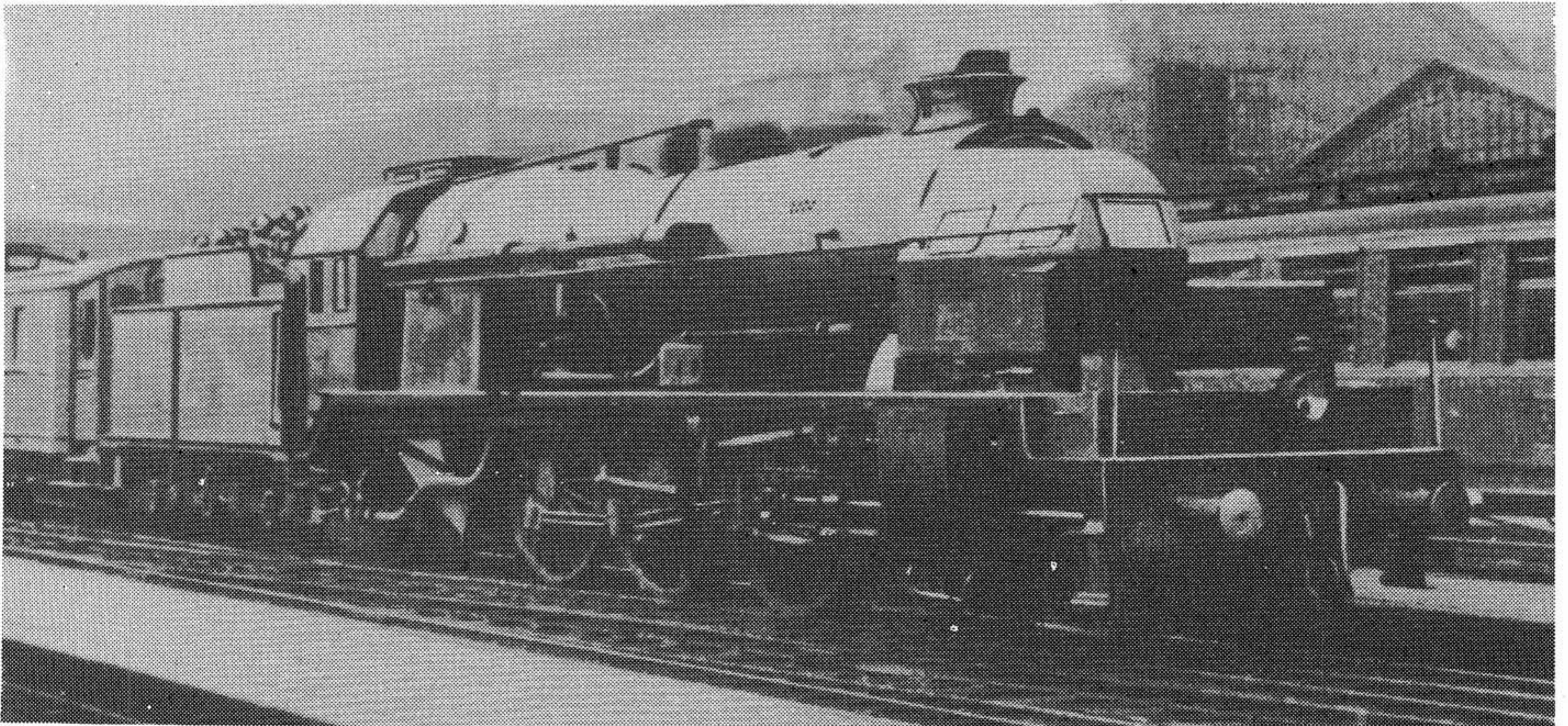
4502: in mei van LJ naar FL
 4503: in februari van FBM naar MKM
 4506: in december van MKM naar FL
 4508: administratief in oktober van FBM naar MKM
 4512: in augustus van LJ naar FL
 4523: in augustus van MKM naar FHR; in oktober terug naar MKM
 4528: in oktober van FL naar MKM
 4532: van FL naar MKM
 4535: begin van het jaar buiten dienst
 4537: eind van het jaar van MKM naar FL
 4539: in november terug in dienst te MKM
 4543: in juni van FBM naar FHR; in oktober naar MKM
 4544: in januari van FBM naar LJ
 4545: administratief in juli van FBM naar FHR en in oktober naar FL; in werkelijkheid in oktober naar MKM
 4546: in mei van FL naar MKM
 4551: in augustus van FL naar FHR; in oktober naar MKM
 4555: in januari van FBM naar MKM; in juni naar FHR; in oktober naar FL
 4557: in november van MKM naar FL
 4558: van FL naar MKM

Verdeling eind 1946:

FL : 4501 - 4502 - 4506 - 4512 - 4513 - 4514 - 4517 - 4518 - 4519
 4521 - 4537 - 4538 - 4548 - 4550 - 4553 - 4555 - 4557
 LJ: 4505 - 4509 - 4510 - 4511 - 4516 - 4520 - 4522 - 4526 - 4531
 4536 - 4541 - 4544 - 4549 - 4554
 MKM: 4503 - 4523 - 4528 - 4529 - 4532 - 4539 - 4542 - 4543 - 4545
 4546 - 4547 - 4551 - 4552 - 4556 - 4558

Buiten dienst waren op dat ogenblik: 4508, 4534 en 4535

1947: 4503: in juni van MKM naar FL
 4508: in januari terug in dienst te MKM
 4511: in augustus van LJ naar FSR
 4514: in september van FL naar FSR
 4516: in juni van LJ naar FL
 4517: in augustus van FL naar FSR
 4518: in oktober van FL naar MKM
 4519: in augustus van FL naar FSR
 4523: in maart van MKM naar FL
 4529: in mei van MKM naar LJ
 4531: in september van LJ naar FL
 4534: in januari terug in dienst te MKM
 4535: in februari terug in dienst te LJ
 4538: in januari van FL naar LJ
 4541: in mei van LJ naar MKM
 4542: van MKM naar FL
 4543: in oktober van MKM naar FSR
 4546: in juni van MKM naar FL
 4547: eind van het jaar van MKM naar FL
 4549: in mei van LJ naar FL
 4550: in augustus van FL naar FSR
 4553: in september van FL naar FSR
 4555: van FL naar MKM



De lezers van ons tijdschrift die de oorlog hebben overleefd herinneren zich nog dat vanaf 1942, in 1943 en vooral in 1944, goederen- en reizigerstreinen meestal „vergezeld” waren van een platte wagon waarop een afweergeschut-kanon stond opgesteld, bediend door enkele Duitse soldaten. Vanaf de lente 1944 werd het Belgische spoorwegnet door de geallieerde luchtmacht systematisch uitgeschakeld: door grote bombardementen op vormingsstations enerzijds, door beschieting van de treinen met jachttoestellen anderzijds. Het was om deze laatste op afstand te houden dat het luchtafweerkanon moest dienen. Heeft het mysterieuze hokje vooraan op het „platform” van type 10 gebouwd, iets met oorlogsfeiten te maken? Niemand kon ons daaromtrent iets op antwoorden. Is het een mitrailleursoverwachtpost, of een observatiepost op uitkijk naar mogelijke obstructies op de spoorbaan? Of helemaal iets anders? Wie kan ons daaromtrent informatie verschaffen? Wij zullen deze graag in een van de volgende nummers publiceren.

- 1948: 4503: in oktober van FL naar FSR
 4509: in november van LJ naar FL
 4512: in augustus van FL naar FSR
 4516: in juli van FL naar MKM
 4520: in augustus van LJ naar FL
 4528: in juli van MKM naar FSR
 4534: in juli van MKM naar LJ
 4536: midden van het jaar van LJ naar FL
 4545: in mei van MKM naar LJ
 4547: in december van FL naar FSR

Verdeling eind 1948:

- FL: 4501 - 4502 - 4506 - 4509 - 4513 - 4520 - 4521 - 4523 - 4531
 4536 - 4537 - 4542 - 4546 - 4548 - 4549 - 4557
 FSR: 4503 - 4511 - 4512 - 4514 - 4517 - 4519 - 4528 - 4543 - 4547
 4550 - 4553
 LJ: 4505 - 4510 - 4522 - 4526 - 4529 - 4534 - 4535 - 4538 - 4544
 4545 - 4554
 MKM: 4508 - 4516 - 4518 - 4532 - 4539 - 4541 - 4551 - 4552 - 4555
 4556 - 4558

- 1949: 4510: in september van LJ naar FSR
 4542: in mei van FL naar FSR
 4543: in juli van FSR naar LJ
 4548: in februari van FL naar MKM
 4555: in april van MKM naar FSR

- 1950: 4523: van FL naar LJ
 4557: begin van het jaar van FL naar FSR

- 1951: 4512: in september van FSR naar FL
 4514: in augustus van FSR naar FL
 4538: in november van LJ naar FL
 4545: in februari van LJ naar FSR
 4553: eind van het jaar van FSR naar FL

- 1952: 4509: in februari van FL naar MKM
 4510: in november van FSR naar LJ
 4511: in juni van FSR naar FL
 4520: in januari van FL naar MKM
 4531: in juni van FL naar FSR
 4534: in januari van LJ naar FL; in oktober verder naar FSR
 4537: in januari van FL naar FSR
 4539: in juli van MKM naar FSR
 4549: in oktober van FL naar FSR

- 1953: 4508: in januari van MKM naar FL
 4511: in oktober van FL naar NK
 4538: buiten dienst gesteld op 11 september te FL
 4550: in oktober van FSR naar MKM

1954: *De elektrificatie van het vak Brussel-Leuven van lijn 36 op 17 oktober betekende een eerste genadeslag voor de lokomotief van Flamme:*

- 4503: buiten dienst gesteld op 23 maart te FSR
- 4510: buiten dienst gesteld op 4 augustus te LJ
- 4517: buiten dienst gesteld op 2 juni te FSR
- 4523: in augustus van LJ naar NK
- 4526: buiten dienst gesteld op 24 november te LJ
- 4531: in november van FSR naar LJ
- 4532: in augustus van MKM naar LJ
- 4534: buiten dienst gesteld op 17 december te FSR
- 4537: in juli van FSR naar LJ
- 4539: buiten dienst gesteld op 2 juni te FSR
- 4542: buiten dienst gesteld op 6 juli te FSR
- 4546: buiten dienst gesteld op 13 april te FL
- 4548: buiten dienst gesteld op 5 oktober te MKM
- 4549: in juli van FSR naar MKM
- 4552: in februari van MKM naar FSR
- 4554: buiten dienst gesteld op 11 maart te LJ
- 4556: in februari van MKM naar LJ

Eind 1954 bevonden de overgebleven 38 lokomotieven type 10 zich te:

- FL: 4501 - 4502 - 4506 - 4508 - 4512 - 4513 - 4514 - 4521 - 4536
4553
- FSR: 4519 - 4528 - 4545 - 4547 - 4552 - 4555 - 4557
- LJ: 4505 - 4522 - 4529 - 4531 - 4532 - 4535 - 4537 - 4543 - 4544
4556
- MKM: 4509 - 4516 - 4518 - 4520 - 4541 - 4549 - 4550 - 4551 - 4558
- NK: 4511 - 4523

- 1955:
- 4509: buiten dienst gesteld op 8 april te MKM
 - 4519: buiten dienst gesteld op 10 mei te FSR
 - 4528: in januari van FSR naar MKM
 - 4543: in mei van LJ naar MKM
 - 4555: buiten dienst gesteld op 8 januari te FSR
 - 4545: in februari van FSR naar LJ
 - 4547: buiten dienst gesteld op 30 augustus te FSR
 - 4552: in reeks van type 1 tussen september 1955 en maart 1956
 - 4555: buiten dienst gesteld te FSR op 8 januari

Oktober 1955: *de voltooiing van de elektrificatie van de lijn 36 Brussel-Luik dunde het bestand verder uit.*

- 4501: administratief van FL naar MKM; buiten dienst gesteld op 18 maart
- 4502: van FL naar LJ
- 4505: buiten dienst gesteld te LJ op 29 oktober
- 4506: administratief van FL naar MKM; buiten dienst gesteld op 27 mei
- 4508: administratief van FL naar LJ; buiten dienst gesteld op 5 oktober
- 4511: van NK naar FSR; in november naar LJ
- 4512: van FL naar MKM
- 4513: van FL naar MKM
- 4514: administratief van FL naar LJ; buiten dienst gesteld op 6 oktober

- 4516: buiten dienst gesteld te MKM op 25 november
- 4521: administratief van FL naar LJ; buiten dienst op 14 september
- 4523: van NK naar LJ
- 4536: administratief van FL naar MKM; buiten dienst op 12 mei
- 4553: van FL naar MKM
- 4557: buiten dienst gesteld te FSR op 17 oktober

1956: *Op 29 september werd de genadeslag toegebracht door het inhuldigen van de electrificatie van as Brussel-Luxemburg*

- 4501: buiten dienst gesteld te LJ op 29 september
- 4502: buiten dienst gesteld te LJ op 29 september
- 4512: buiten dienst gesteld te MKM op 25 september
- 4513: buiten dienst gesteld te MKM op 25 september
- 4518: in september van MKM naar FBM
- 4520: buiten dienst gesteld te MKM op 25 september
- 4522: buiten dienst gesteld te LJ op 29 september
- 4523: buiten dienst gesteld te LJ op 29 september
- 4528: buiten dienst gesteld te MKM op 29 september
- 4530: buiten dienst gesteld te LJ op 29 september
- 4531: buiten dienst gesteld te LJ op 29 september
- 4532: buiten dienst gesteld te LJ op 31 mei
- 4535: buiten dienst gesteld te LJ op 25 januari
- 4537: buiten dienst gesteld te LJ op 29 september
- 4541: buiten dienst gesteld te MKM op 29 september
- 4544: buiten dienst gesteld te LJ op 29 september
- 4549: buiten dienst gesteld te MKM op 29 september
- 4550: buiten dienst gesteld te MKM op 30 januari
- 4551: buiten dienst gesteld te MKM op 25 september
- 4552: in maart van FSR naar MKM; buiten dienst op 25 september
- 4553: buiten dienst gesteld te MKM op 29 september
- 4556: buiten dienst gesteld te LJ op 13 maart
- 4558: buiten dienst gesteld te MKM op 30 juli

In oktober 1956 werden de overgebleven 5 lokomotieven (4511, 4518, 4529, 4543 en 4545) samengebracht te FBM, waar zij hun laatste dagen doorbrachten:

- 1957: 4511 werd buiten dienst gesteld op 19 december;
- 4529 werd buiten dienst gesteld op 2 april;
- 4543 werd buiten dienst gesteld op 18 september;
- 4545 werd buiten dienst gesteld op 11 september.

Lokomotief 4518 werd als laatste exemplaar van het type 10 op 30 januari 1959 buiten dienst gesteld en wordt bewaard voor het toekomstige spoorwegmuseum. Voor het ogenblik bevindt zij zich voor restauratie in de centrale werkplaats te Mechelen.

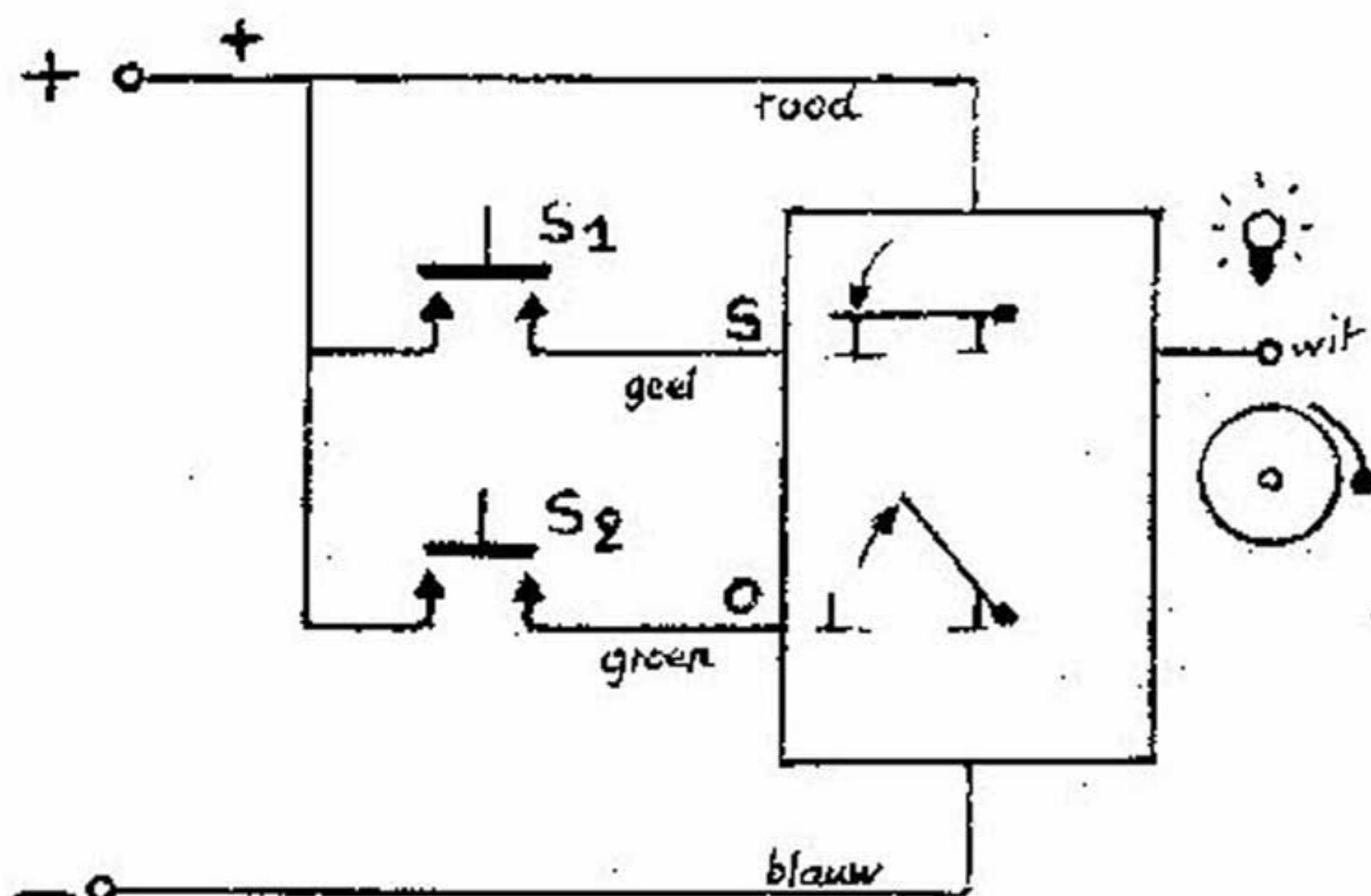
(¹) Voor de verklaring van de afkortingen, zie *De Lokomotief* nr. 1, pag. 15.

B.V.S. - Demonstratiemodelbaantje

(Vervolg van „De Lokomotief” nr. 3)

Bediening van de overweg

De keuze van de overweg viel op het Brawa-model nr 1190 omwille van de prachtige uitvoering en het voorbeeldige sluiten en openen van de spoorbomen. Deze worden door een elektromotortje en een vertragsmechanisme aangedreven. Helaas maakt dit mechanisme een storend lawaai, een zaagmachine waardig. Het elektrisch aansluitschema is voorgesteld in figuur 1.



Figuur 1

Een ingebouwde schakelwals zorgt er voor dat enkel in de uiterste standen van de slagboom, ofwel S1, ofwel S2 elektrisch met de motor verbonden is. Stel nu bijvoorbeeld dat de overweg gesloten is: dan kunnen we door S2 in te drukken de motor doen draaien. De schakelwals schakelt dan de motor rechtstreeks op de voedingsspanning, zodat we eventueel S2 mogen loslaten. De motor blijft draaien tot de spoorboom vertikaal staat. De schakelwals onderbreekt dan de stroomkring en sluit de motor elektrisch aan op S1, zodat we nu met S1 eventueel de motor terug kunnen starten om de overweg te sluiten. De werking is dan elektrisch gelijk aan die voor het openen.

Nu willen we dit automatisch door de treinen laten doen. Bij elke trein wordt een wagon onderaan voorzien van een magneet. Dan vervangen we S1 en S2 door reedrelais tussen de rails en wanneer de trein er dan over rijdt... gebeurt er niets! S1 of S2 moeten immers minstens één seconde lang ingedrukt blijven, omdat de schakelwals zeer langzaam draait. Er zijn echter nog andere problemen, zie hiervoor naar figuur 2.

Laten we aannemen dat er in opbergstation A op spoor 1 een trein vertrekt. Als deze over d komt, worden de spoorbomen gesloten. Onze trein rolt het station B binnen. De reizigers stappen uit en ondertussen vertrekt op spoor 2 in station A een goederentrein. Deze rijdt over f, doch de overweg was reeds gesloten, er gebeurt dus niets. In g echter zal deze trein de spoorbomen naar omhoog doen gaan. Als onze eerste trein nu vertrekt... zouden er wel eens HO-ongelukken kunnen gebeuren!

Oplossing met logische schakelingen (fig. 3)

We laten de reedrelais flip-flop's bevelen. Deze „onthouden” immers steeds hun laatst gekregen informatie. Via een „OF”- en een „EN”-poort bedienen we dan onze spoorboommotor. Nu een beetje Boole-algebra:

$$\text{Als } d = H, e = \bar{H}, f = I, g = \bar{I}$$

$$\text{dan is } S = H + I = d + f$$

$$\text{en } O = \bar{H} \cdot \bar{I} = e \cdot g$$

of in woorden: Om de spoorbomen te sluiten moet H of I (of allebei) „hoog” zijn (d.i. gelijk zijn aan de spanning). \bar{H} of \bar{I} zijn dan 0 Volt. Hiervoor moet d of f een positieve puls gegeven hebben. Om de spoorbomen te openen moeten \bar{H} en \bar{I} te

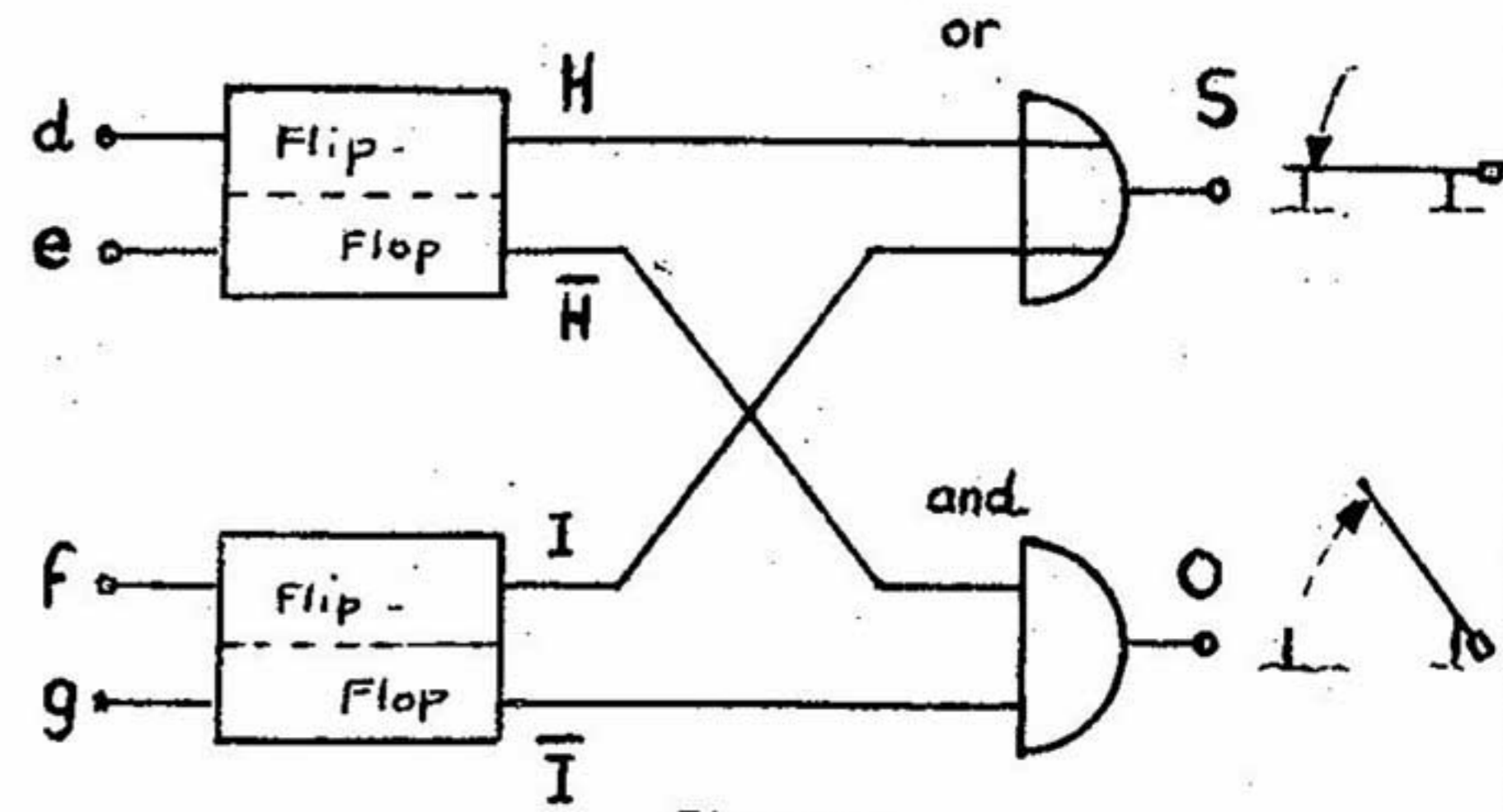
gelijk „hoog” zijn. De laatst gegeven pulsen komen dan van e en g.

Volgen we nu even het problematische treinenverloop van daarnet (fig. 2 en 3). Een trein vertrekt op spoor 1 van station A. Deze rijdt over d. Reedrelais d sluit eventjes en de spanning H wordt hoog. De overweg sluit. Als de trein 2 nu station B verlaat en over reedrelais g komt, dan wordt I hoog. De spoorbomen zullen echter maar pas open gaan als tevens \bar{H} hoog is, en dit kan alleen als trein 1 over e gereden heeft. Alles lijkt in orde en we kunnen dus gaan bouwen.

Omdat de hier gegeven situatie op meerdere modelbanen kan voorkomen, leek het me nuttig om voor dit gedeelte het volledige schema te geven (fig.4).

Voor de flip-flop's gebruiken we een I.C. met 4 NOR-poorten (type RS 4001, verkrijgbaar bij Tandy). De weerstanden R5 t/m R17 beperken de maximale stroom door het I.C. D1, D2 en R20 vormen een „OF”-poort. D3 en D4 vormen een „EN”-poort.

Daar we de spoorboommotor niet rechtstreeks door het I.C. kunnen sturen is er nog een extra stroomversterking no-

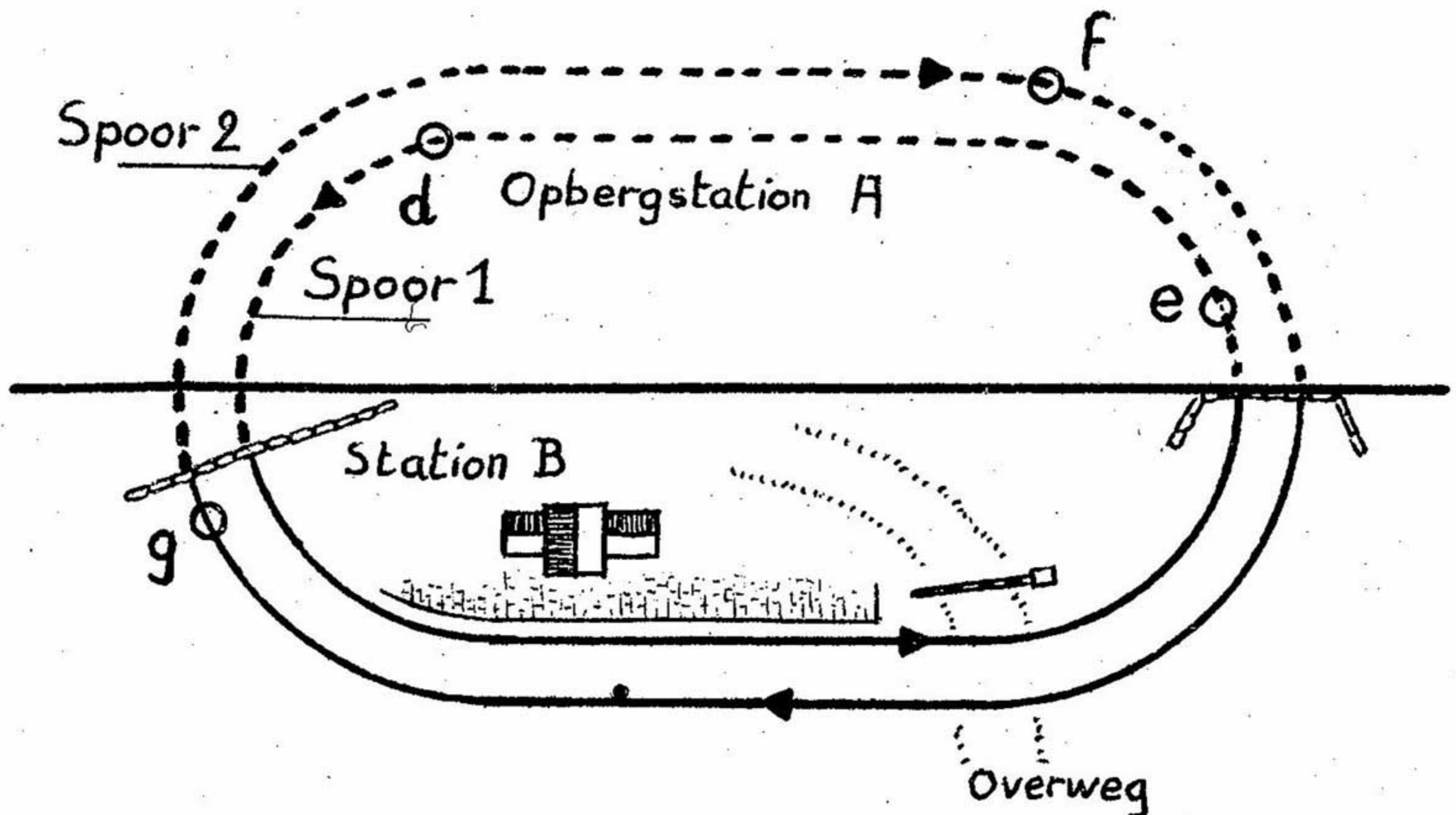


Figuur 3

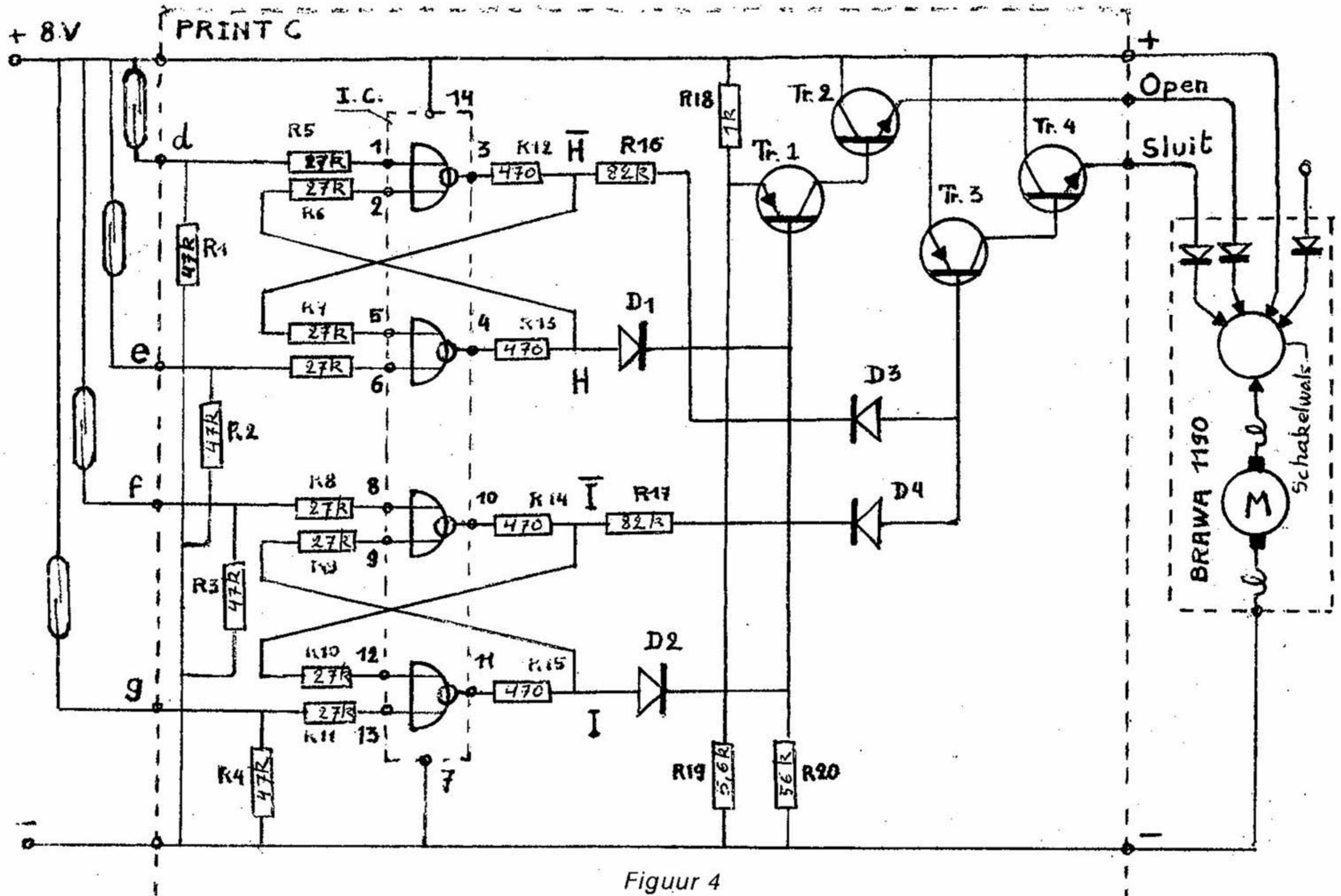
dig. Voor het openen Tr1 en Tr2, voor het sluiten Tr3 en Tr4. Deze versterkers trekken echter maximaal stroom als hun ingang nul Volt is. Vandaar dat Tr1 - Tr2 (openen) op de „OF”-poort en Tr3 - Tr4 (sluiten) op de „EN”-poort aangesloten zijn. Het uiteindelijk resultaat is hetzelfde (zie ook blokschema in vorig nummer blz. 29 op print C). Voor hen die de schakeling willen nabouwen:

Tr1 en Tr3 zijn BC 558;

Tr2 en Tr4 zijn BC 337 (max. $I_c = 1A$). Wanneer meer dan één spoorboomaandrijving moet aangesloten worden, dan moeten R16, R17 en R20 in waarde verlaagd worden.



Figuur 2



Figuur 4

Het derde probleem

Na aansluiten van alle onderdelen bleek alles prima te werken, behalve: wanneer een trein op spoor 1 in e de overweg opent, en trein 2 vertrekt onmiddelijk daarna, dan gaan de spoorbomen eerst helemaal open en daarna terug naar beneden. Dit duurt wel even en de afstand tussen f en de overweg is te kort. Daarom werd nog een elektronische schakelaar ontworpen die spoor 2b stroomloos zet zolang de spoorboommotor draait (print D op blz. 29 van DE LOKOMOTIEF nr. 3).

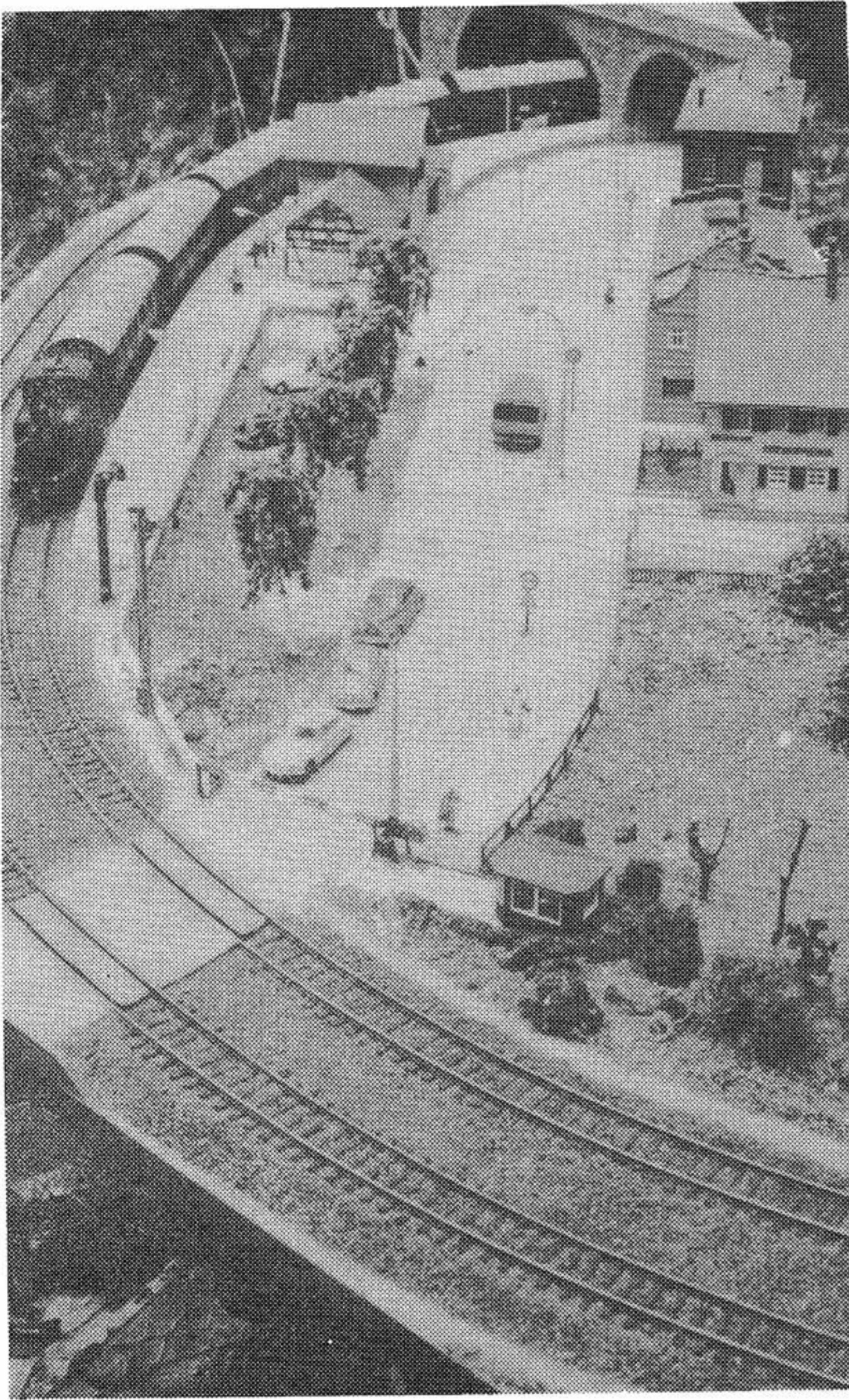
Tot slot wil ik er nog aan toevoegen dat het ook op andere manieren kan. Het hoeft zelfs niet eens elektronisch te zijn: met elektromagnetische relais is een volautomatische werking ook realiseerbaar. De hier beschreven schakeling geldt dan ook enkel als een voorbeeld dat ook nog funktioneert.

Bediening van het sein

Als hoofdsein werd een Engels armsein gebruikt van het merk Hornby. De aandrijving gebeurt door een dubbele Jouef-elektromagneet. De tijdschakelaar T1 (zie blz. 29, vorig nummer) geeft in feite een lange negatieve puls af (ongeveer 1 minuut). Als de tijdschakelaar start daalt de spanning plots tot 0 Volt (negatieve flank). De rijspanning neemt dan langzaam af.

Na een instelbare tijd (10 à 120 sek.) stijgt de spanning plots terug tot ca. 10 Volt (positieve flank), terwijl de rijspanning dan slechts langzaam zal stijgen. Van de negatieve flank maken we nu een korte puls die na versterking het sein op onveilig moet stellen.

De positieve flank zorgt dan voor het „op veilig” stellen van het sein. Dit mag echter niet gebeuren als de trein in het



• Stoomtraktie is in vele landen synoniem van technische achterstand. Ten onrechte! In Zuid-Afrika doen de stoomlokomotieven nog steeds het zware werk en de lange afstanden met een merkwaardige rendementsfaktor. Dat men er niet in looppas de verdiepseling heeft doorgevoerd, heeft belangrijke redenen. De Zuidafrikaanse Republiek bezit bijna alles in boven- en ondergrond, maar geen druppel aardolie. Met de huidige eerste tekenen van de petroleumschaarste en de politieke konstellaties, is de Zuidafrikaanse regering op de voorzichtige toer gegaan. De Suid-Afrikaanse Spoorweë zouden op grote schaal op elektrische traktie willen overschakelen, maar worden tegengehouden door budgetaire restrikties. Het land beschikt evenwel over onuitputtelijke voorraden steenkolen, en daarom werd beslist de stoomtraktie in haar huidige vorm tot ten minste 1983 te laten voortduren.

opbergstation vertrekt. In dat geval heeft hij juist over e gereden. Dan is H hoog en $H = 0$ Volt. Deze laatste spanning gebruiken we nu om de pulsversterker te sperren. Het volledige schema hiervan geven lijkt me wat te veel van het goede, te meer daar de schakeling nogal kritisch is wat betreft de voedingsspanningen (0-8 en 16 Volt).
J.M.

ERRATUM. – In het eerste deel van dit artikel dat in „De Lokomotief” nr. 3 verscheen, slopen op pagina 28 enkele fouten. In de tweede kolom van deze pagina staat: punt A, punt B en punt C. Dit moet zijn: print A, print B en print C.

• Uit Leuven bereikt ons het bericht dat België's enige rijvaardige stoomlokomotief, onze „nationale” 29.013, in de afgelopen maanden een grondige beurt heeft gehad. De oververhitter werd volledig hersteld en het remsysteem gereviseerd. Bij de proefrit bleek de machine volledig aan de gestelde verwachtingen te voldoen. De ketel produceert stoom à volonté! Wat de vele vrienden van deze lokomotief genoeg zal doen en waarmee we de N.M.B.S. mogen feliciteren!

HOBBYTREINEN

DE MODELSPOORMARKT IN ANTWERPEN

Alle merken

Nieuw en occasies

Inkoop — Verkoop

Reparaties

VLAAMS HOOFDLAAN 2

2050 ANTWERPEN

Tel. (031) 19 04 02

De Suid-Afrikaanse Spoorweë

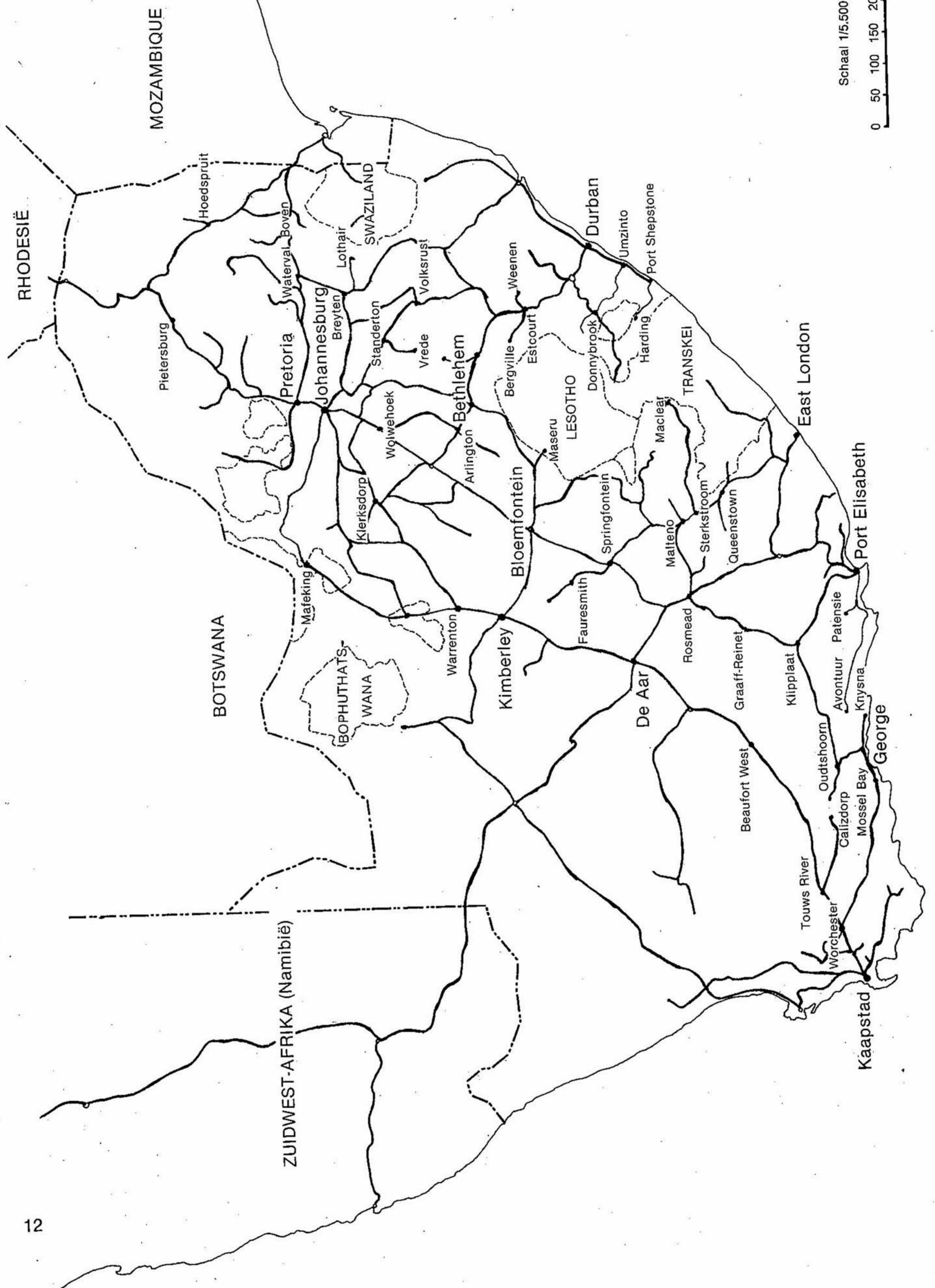
Na vorige zomer de DDR bezocht te hebben richt BVS dit jaar een stoomsafari in naar Zuid-Afrika. Zo wordt de „politieke balans” terug in evenwicht gebracht. Maar tevens willen we benadrukken dat de keuze van elk land slechts één doel heeft: het moet zoveel mogelijk aan onze hobbywensen tegemoet komen, de politieke situatie van het land wordt dan ook buiten beschouwing gelaten, wat in overeenkomst is met de statuten van vzw BVS. En dit geldt zowel voor de DDR als voor Zuid-Afrika. Dat dit laatste land wel als één der laatste stoombastions mag beschouwd worden, bewijst onderstaand artikel.

Aanvankelijk had men aan de Kaap niet veel interesse voor spoorwegen, maar eens in het binnenland diamant en goud ontdekt werden, ontstond er een grote behoefte aan een degelijk transportmiddel. Men plande dan ook een lijn vanuit Kaapstad naar het noorden van de republiek. De eerste minister, Cecil Rhodes, dacht zelfs heel wat meer noordelijk; hij droomde van een spoorlijn naar Kaïro die dan volledig op grondgebied van het „Brits Imperium” zou liggen. Doch zover is het nooit gekomen. Wel werd het traject, dat op Zuidafrikaanse bodem zou liggen, volledig afgewerkt en is nu nog één van de slagaders van het SAR-net. Maar er is natuurlijk heel wat meer dan deze, gedeeltelijk geëlektrificeerde, magistraal. Zowel in de onherbergzame als in de meer tropische gebieden is een wijdvertakt net van 1067 mm-spoor (3 voet, 6 duim) aan te treffen. Deze spoorbreedte is algemeen bekend als het „Kaaps spoor”. Hier en daar is ook nog een smalspoorlijn met spoorbreedte 608 mm (2 voet) te ontdekken. Het volledige spoorwegnet vindt je terug op de kaart.

Wie nu denkt op dit Kaaps spoor ook kleine lokomotieven te vinden, heeft het wel goed mis. Want, terwijl je dit leest, stampen zich gigantische stoomloks een weg door het Drakensgebergte, de grote Karoo of de kuststrook aan de Indische Oceaan. En deze reuzen hebben op sommige lijnen zelfs de hulp nodig van een collega. Maar ook zonder dit spektakulaire is Zuid-Afrika voor de stoomfan nog interessant genoeg. Zin in een reisje door dit land?

Laten we onze rondreis maar beginnen waar ook eens de spoorwegbouwers begonnen zijn: Kaapstad. In deze rond de 1087 m hoge Tafelberg gebouwde stad kan je, vooral in het gebied van de dokken, nog heel wat stoomloks het rangeerwerk zien opknappen. Deze loks zijn ondergebracht in het depot te Paarden Eiland. Van de 100 daar gehuisveste loks behoort het merendeel tot de reeks 14-CRB, 14-CRM en de S 2. Naast het rangeerwerk slepen deze loks ook treinen op de lokale lijnen in de onmiddellijke omgeving.

Zoals de inleiding reeds zei, vanuit Kaapstad zou een lijn naar Kaïro vertrekken. Voor ons is deze lijn de eerste faze van onze ontdekkingsstocht. Reeds na 114 km treffen we op deze geëlektrificeerde lijn een klein stoomdepot aan: Worcester. De daar gestationeerde loks bedienen de lokale lijntjes, maar ook komen (althans nu nog) hier regelmatig machtige Garratt-lokomotieven van de reeks GMA aan; deze slepen de treinen van en naar Mosselbay (430 km). Doch onze trein rijdt opnieuw verder. De loop van de Hexrivier min of meer volgend bereiken we na 77 km een ander stoomdepot: Touws River. In dit stadje treffen we twee types aan; de reeks 15 F verzekert de rangeerdienst, de reeks 24 verwerkt het verkeer op de lijn naar Ladismith.



Vanaf nu wordt de „Caïro-lijn” omgeven door een dor steppelandschap: de Karoo. Na een lange rit bereiken we Beaufort West, waar we de elektrische traktie vaarwel zeggen. Nog een 250 km door dit desolate gebied en we komen in een stoomcentrum aan: de Aar. Hier heeft een voormalig depotverantwoordelijke, die de stoomloks een goed hart toedroeg, een grote verzameling stoomloks samengebracht en dit met het oog op een museum. In 1977 werden zelfs twee loks (een 15 E en een 16 E) terug rijvaardig gemaakt voor stoomritten. Een schrill contrast hiermee vormen de 25 afgestelde Garratt-loks van het type GO. Maar gelukkig kan hier ook nog volop „echt” stoombedrijf meegemaakt worden. Een „must” is dan ook de ongeveer 280 km lange dubbelsporige lijn naar Kimberley door de Karoo. Op deze lijn wordt vooral de reeks 25 NC ingezet. De populairste fotoplaatsen zijn: het baanvak Potfontein-Poupan, Orange River waar de loks kunnen bevoorrad worden, Witput en Kraankuil (beide plaatsen hebben een hotel vlak aan de spoorlijn). Wel dient gezegd te worden dat de weg, die de lijn volgt tussen Houtkraal en Kraankuil, niet geasfalteerd is.

Uiteindelijk belanden we dan in Kimberley, een ontmoetingspunt van stoomlijnen. In het station komen stoomtreinen toe vanuit de Aar, Bloemfontein en Warrenton. Het lokdepot, gelegen in Beaconsfield, herbergt een kleine 100 loks waarbij vooral de reeks 25 NC sterk vertegenwoordigd is. Jammer genoeg begint ook hier terug de elektrificatie, maar dit houdt ons niet tegen om verder noordwaarts te rijden. Zo bereiken we Warrenton, waar de lijn zich splijt. Eén lijn, geëlektrificeerd, gaat naar Johannesburg, één gaat naar Mafeking. Het is deze laatste die voor ons interessant is, want op deze lijn is niet allen veel verkeer (o.a. naar Rhodesië) maar dit verkeer wordt ook nog verwerkt door stoomloks van de reeks 19 D. In Warrenton zelf kan je nog enkele loks van de reeks 25 met

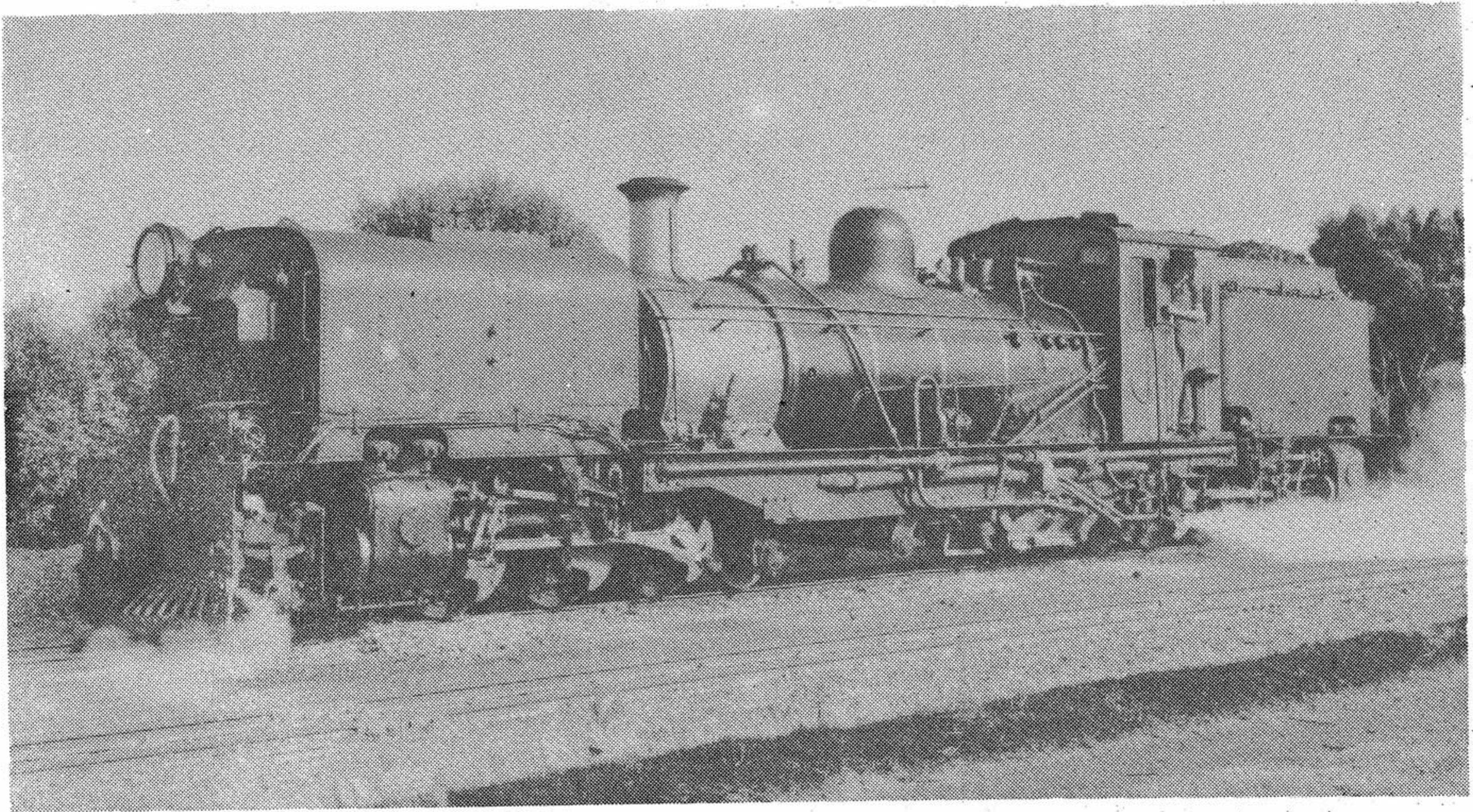
kondenistender aan het rangeren zien, daar waar vroeger deze reeks de vedette op de Karoo-lijn was!

Doch wij zelf rijden ondertussen verder op de lijn naar Johannesburg, in Klerksdorp „verplichten” de stoomloks ons terug tot een oponthoud. In de omgeving van dit stadje zijn enkele lijnen waarop stoomloks de scepter zwaaien. Het zijn de loks van de depots Klerksdorp en Kroonstad (reeksen 15 F, 19 D en 23s) die de diensten op deze lijnen onder elkaar verdelen. De stoomlijnen zijn: Klerksdorp-Kroonstad, Klerksdorp-Bultfontein en Klerksdorp-Ancona. Rijden we nu vanuit Klerksdorp verder naar Johannesburg, dan ontmoeten we in Krugersdorp (depot is Millsite) nog de reeks 14 R die er rangeerwerk verricht, maar ook in de omgeving de goederenwagons gaat ophalen.

In Johannesburg zelf zijn alle lijnen geëlektrificeerd. Twee depots zijn voorhanden. Voor de eerste, te Germiston (130 loks), moet je 16 km oostwaarts rijden; de tweede, te Springs, ligt nog 18 km meer oostwaarts. Springs heeft 52 loks, waarbij 4 rangeertypes en 25 loks van de reeks 15 F zijn. Deze laatste slepen de talrijke goederentreinen op de lijn naar Breyten; dat op zijn beurt een goede verblijfplaats is voor de stoomfan. In de omgeving liggen namelijk enkele stoomlijnen:

- Ermelo-Lothair; 3 treinen per dag, reeks 24
- Standerton-Vrede; reeks 19 D
- Bethel-Volksrust; reeks 19 D, soms in dubbeltraktie. Volksrust heeft een depot met 38 lokomotieven.
- Breyten-Waterval Boven; Garratt-loks, maar dieselloks zijn in aantocht.

Vanuit Waterval Boven loopt een lijn naar Pretoria, maar ook op deze lijn moeten we soms voor onze idolen halt maken. Zo te Witbank, centrum van een kolenbekken. In deze mijnen kan men nog interessante stoomlokomotieven ontdekken, het SAR-depot te Witbank zelf heeft enkele loks van de reeks 15 CA. Deze loks kan men ook wat meer westwaarts aan



Een Garratt-lokomotief voor het 2-voet-spoor (610 mm) maakt zich klaar voor het zware werk.

het werk zien op het lijntje Rayton-Cullinan. Pretoria zelf ligt reeds volledig onder „de draad”. Maar in het depot, gelegen in het noordelijk stadsgedeelte Capital Park, kan je toch nog een groot aantal 15 CA's aantreffen. Ook een blauwe S 2 is hier nog actief, hij moet de „Blue Train” aan- en wegbrengen in het station. In de omgeving van de hoofdstad zijn nog een viertal lijnen die de stoomtraktie kennen.

Terug in Johannesburg aangekomen nemen we het vliegtuig naar Durban, een grote havenstad aan de Indische Oceaan. Van hieruit beginnen we een tocht door Natal. Interessant in dit gebied zijn de smalspoorlijnen (608 mm). Volgen we vanuit Durban de Oceaankust in zuidelijke richting dan komen we in Umzinto een eerste smalspoorlijn tegen, tevens de mooiste. Via heel wat bochtenwerk wringt deze lijn zich over het kustgebergte naar Donnybrook en Madonela, de Garratt-loks van de reeks NGG 16 doen hier het zware, maar fotogenieke werk. Nog meer zuidwaarts, te Port Shepstone, vertrekt een tweede lijn. Ook deze moet

eerst over het kustgebergte om de grens met Transkei te Harding te bereiken. Twee Garratt-types verzekeren hier de dienst: de NGG 13 en de NGG 16. Hierbij weze opgemerkt dat de NGG 16 nog tot in 1968 gebouwd werd en dat deze loks dus tevens de laatstgebouwde stoomloks van de SAR zijn.

Voor onze stoomsafari moeten we nu terug keren naar Durban om opnieuw over te schakelen op het Kaaps spoor. Vanaf nu rijden we op de lijn naar Bethlehem, min of meer noordwestelijk. Maar ook onderweg ontmoeten we smalspoorlijnen. Zo staat te Umlaas Road een NGG 13 klaar met een trein voor Mid Illovo. Heel wat verder, te Estcourt, is een halte verplicht. Hier kan je zowel Kaapspoor-stoomloks als smalspoorstoomloks zien. De reeks 19 D verzekert de dienst op de lijn naar Bergville in het Drakensgebergte, smalspoor-Garratts rijden op en af tussen Estcourt en Weenen. Verder op onze weg naar Oranje Vrijstaat zien we opnieuw de reeks 19 D opdagen, namelijk te Harrismith. Van hieruit rijden deze 4-8-2 loks naar Warden. Nog 90 km

rijden en we bereiken eindelijk terug eens een hoofdlijn met stoomtraktie: Bethlehem-Bloemfontein-Kimberley.

De ster van Bethlehem, die we dan ook volgen, is de reeks 25 NC. Prachtige opnamen van deze zware jongens kunnen gemaakt worden op het baanvak Bethlehem-Ficksburgh. Een 20 km voorbij Bloemfontein (bij Kloofeind) is er vlakbij de lijn een berg die aan beide zijden een adembenemend panoramisch zicht op de lijn biedt. Maar laten we ons niet alleen door de reeks 25 NC verleiden, want in het depot van Bethlehem (40 loks) zijn ook nog andere schoonheden aan te treffen; de 15 F en de 19 D. Deze laatste rijden op de lijnen van Arlington (60 km NW van Bethlehem) naar Marquard en Wolwehoek (80 km ZW van Johannesburg). Meer zuidelijk, op de lijn van Bethlehem naar Bloemfontein, zijn ook de 19 D's aan het werk te zien. Namelijk op de aftakkingen Modderport-Ladybrand en Marseilles-Maseru, hoofdstad van Lesotho.

Vanuit Bloemfontein rijden we nu via de hoofdlijn naar Port Elisabeth, maar om onze stoomvriendinnen te zien moeten we wel soms heel ver van het rechte pad afwijken. Een eerste maal gebeurt dit te Springfontein. Daar begint een lijn naar Koffiefontein. Elke dag, behalve op zondag, rijdt hier de reeks 19 D voor goederentreinen waaraan voor het reizigersverkeer soms rijtuigen gekoppeld worden. Halverwege de lijn, te Fauresmith, kan een heel aparte attractie beleefd worden. De treinen rijden hier namelijk midden in de hoofdstraat. Het best ben je daar op post om 10.04 u. en 11.42 u., want dan vertrekt er een trein naar Springfontein en deze bieden de beste fotomogelijkheden. Terug op de hoofdlijn rijden we nu naar Rosmead, opnieuw een verblijfcentrum voor de stoomfan.

Vanuit dit station rijden de oudste SAR-loks, de reeks 15 AR, oostwaarts naar Stormberg en Bergersdorp. Tot Steynsberg kan men via een geasfalteerde weg de activiteiten van deze vete-

ranen goed volgen. Zware reizigers- en goederentreinen worden in dubbeltraktie gesleept. Even voorbij Stormberg, te Molteno, komen we terug de reeks 24 tegen. Driemaal per week moet er een goederentrein naar Jamestown gebracht worden. Interessanter is Sterkstroom (iets voorbij Molteno). Vanuit dit plaatsje vertrekt een 280 km lange lijn naar Maclear. Per dag is er een personentrein in elke richting, aangevuld met enkele goederentreinen. De dienst wordt hier gedaan door de reeksen 19 D en 24. Dagelijks is er ook een goederentrein vanuit Queenstown naar Bergersdorp. Dit is heel interessant, want tussen Sterkstroom en Molteno moet een sterke helling overwonnen worden.

Maar nu terug naar Rosmead. In zuidwestelijke richting verlaten we dit stadje via één der indrukwekkendste lijnen van de SAR: de lijn over de Lootsberg Pass! En dit belooft, want deze bergpas is 1800 m hoog. Het zijn natuurlijk de zware Garratt-lokomotieven van de reeks GMA die dit zware labeurwerk verrichten op de helling van 1:40. Onderweg moet soms gestopt worden om stoom bij te maken en te Jagpoort en Koloniesplaas wordt halt gehouden om het vuur terug in orde te brengen. In zuidelijke richting kunnen slechts maximaal drie goederentreinen tijdens de klare fotografeeruren het traject naar Graaf-Reinet berijden. Een personentrein in die richting is er slechts op woensdag en zondag, deze verlaat Rosmead om 13.12 u. Dagelijks is er ook een gemengde trein van Rosmead naar Bethesda Road, deze wordt getrokken door een 19 D, soms door een 24. Langs beide zijden van de bergpas is er een (slechte) weg die een goed zicht op de lijn biedt. Maar... voor deze lijn voorziet de SAR verdieseling en dit voor het jaar 1979! Na de afdaling van deze berg bereiken we achtereenvolgens Graaf-Reinet en Klipplaat.

Ook naar Port Elisabeth zijn het Garratts die de dienst uitmaken. In deze havenstad zijn er twee depots: één voor

Kaaps spoor in de wijk Sydenham, één voor smalspoor te Humewood Road. De eerstgenoemde heeft meer dan honderd loks, er is dan ook een druk stoomverkeer in de industriezone van deze stad. Zelfs een lijn naar de voorstad Uitershage is nog volop aan de stoomtraktie toevertrouwd, een bezoek tijdens de spitsuren loont hier dan ook de moeite. Zoals reeds eerder gezegd, de smalspoorliefhebber moet naar Humewood Road. Alhoewel je in het depot stoomloks zal aantreffen is er toch geen stoomaktiviteit. Deze heeft enkel op zaterdag plaats wanneer de „Apple Express” (dit is een toeristische stoomtrein) om 09.00 u. naar Loerie rijdt. Voor de echte stoomsfeer moet je verder westwaarts op de lijn naar Avontuur gaan. Zo is er nog geregeld stoomverkeer op de aftakking van Gamtoos naar Patensie, tijdens het sinaasappelseizoen (juni) rijden de smalspoor-Garratts zelfs in dubbeltraktie! Nog meer westelijk ligt Assegai-bos (heeft ook een depot), dat het ver-

trekstation is voor de stoomtreinen naar Avontuur. De lijn volgt een riviervallei waarin aan appelteelt gedaan wordt, deze teelt is dan ook de werkgever en bestaansreden van deze lijn.

Voor de volgende lange stoomtrip gaan we terug naar Port Elisabeth. Een Garratt brengt ons dan opnieuw naar Klipplaat. Daar nemen de 19 D's de treinen over die naar Oudtshoorn moeten. Dit stadje heeft een depot waarin nog drie loktypes soms wat uitblazen van de lange tochten: de 19 D's die de treindienst van en naar Klipplaat verzekert, de 24'ers die heen en weer pendelen tussen Oudtshoorn en Calizdorp waar aan struisvogelteelt gedaan wordt; de GMA-Garratts die de treinen via de Montague Pass naar George aan de Indische Oceaan brengen. En het is deze stad die we als nieuw uitgangspunt voor verdere trips kiezen. Oostelijk van George loopt, parallel met de prachtige oceaankust, een lijn naar Knysna. Even voor deze stad moeten de loks van de reeks 24 de



Zet alle wissels op plezier...

...en voor een heel lange tijd. Märklin elektrische treinen verschaffen vreugde en plezier aan kinderen maar evenzeer aan de ouders. Inderdaad worden ze meestal overgedragen....

...van zoon tot vader!

monding van de Kaaiman Rivier oversteken. Een foto van deze brug met een rokende 24 vindt je in bijna ieder internationaal stoomboek. Maar ook westelijk van George is het interessant. Eerst volgt de lijn de kust tot Mosselbay. Het depot van deze stad ligt in de wijk Voorbaai en heeft 36 lokomotieven, waaronder 24 GMA-Garratts. Vanuit Mosselbay gaat de lijn dan landinwaarts om via Riversdale het stadje Worcester te bereiken. Deze lijn wordt nog bereden door de GMA-Garratts, maar ook hierin zal spoedig verandering komen. In Worcester zitten we dan meteen ook weer op de lijn Kaapstad-Johannesburg. Nog een korte

rit en we zijn terug in het beginpunt van onze rondreis. Tevreden van de stoomsafari, of zou je het echt willen meemaken?

Dit kan, want in juli 1979 gaat BVS naar dit stoomparadijs. Wie interesse heeft en meer praktische inlichtingen over deze reis wil, kan gerust naar het sekretariaat schrijven. Alle gewenste inlichtingen worden dan toegestuurd. Het mooie weer, de wilde en prachtige natuur en natuurlijk de stoomlokmotieven die in dit land te vinden zijn waarborgen een succesvolle, interessante en leerrijke vakantie. Tot op de luchthaven misschien?...

RvdW

Redactioneel

De heer Héroufosse uit Luik was zo vriendelijk ons attent te maken op een detail in verband met de artikelenreeks over type 10. Het gaat over het volgende: op bladzijde 16 van het tweede nummer staat dat het type 10 gestationneerd was te Verviers. Deze loks waren niet thuis in Verviers-Central (GV), maar wel te Verviers-Ouest (GVO). Deze onnauwkeurigheid is te verklaren door het feit dat het station GVO tot 1917 een kopstation was. Vanaf dat jaar werd het station van Verviers een normaal doorgangstation en verloor het hierbij de naam GVO. Van toen af werd het GV genoemd. Aangezien op pagina 16 sprake is over de toestand van voor de eerste wereldoorlog, moet wel de toen geldende afkorting GVO gebruikt worden, alhoewel het hier in feite over het zelfde station gaat dat na 1917 GV werd genoemd.

De artikelenreeks over de „Belgische Staatsspoorwegen omstreeks 1907-1908” wordt in het vijfde nummer van „De Lokomotief” verder gezet. De tekeningen van de lokomotieven in het derde nummer werden afgedrukt op schaal HO,

maar dat zullen sommige lezers waarschijnlijk zelf reeds ontdekt hebben. Ook in de toekomst worden nog tekeningen en plans opgenomen. Daarom werd besloten het formaat van het tijdschrift te vergroten tot het gebruikelijke DIN A4-formaat (21 cm x 29,7 cm). Het aantal bladzijden wordt van 40 op 32 gebracht, maar ondanks deze vermindering wordt de nuttige oppervlakte toch nog aanzienlijk vergroot, zodat u nog meer leesgenot aan „De Lokomotief” zult hebben. Wij menen dan ook dat de prijsverhoging voor het tijdschrift hierdoor gerechtvaardigd is.

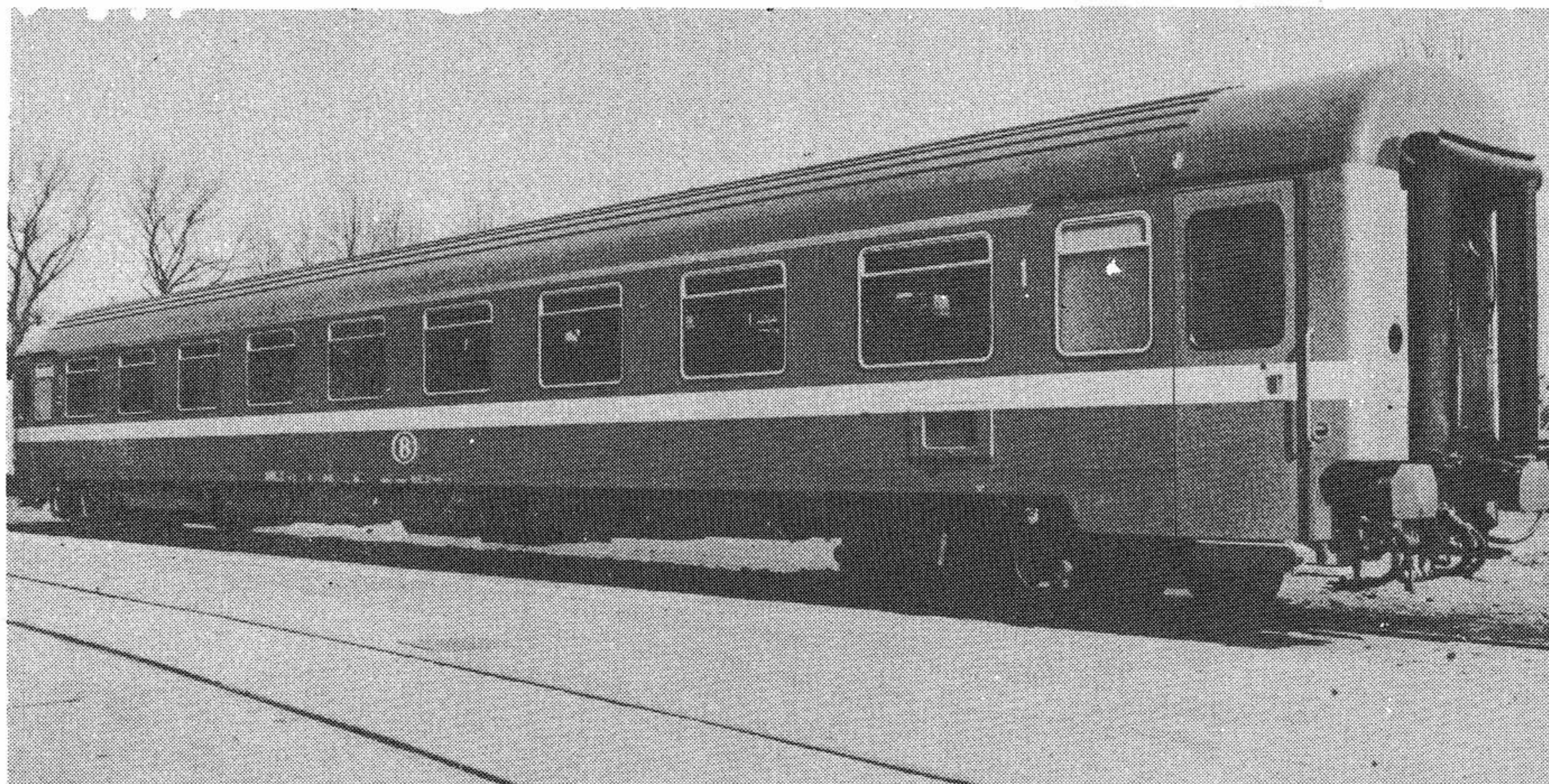
Vanaf de tweede jaargang zijn de prijzen als volgt:

- los nummer (incl. porto) 90 fr.*
- abonnement (incl. porto) 320 fr.*
- abonnement leden B.V.S. 240 fr.*

Mogen we u dan ook verzoeken uw abonnement te vernieuwen bij middel van bijgevoegd overschrijvingsformulier. Doe het vlug, zo bent u zeker het volgende nummer zonder vertraging te ontvangen.

Nog meer rijkomfort met

nieuwe rijtuigen



Vele lezers, uiteraard trouwe cliënten van de spoorweg, zullen ongetwijfeld de nieuwe oranjekleurige rijtuigen hebben opgemerkt die reeds op internationale lijnen zijn ingeschakeld. Wie in zo'n rijtuig al een treinreis heeft gemaakt zal ongetwijfeld onder vele oogpunten aangenaam verrast geweest zijn. De gezellige indruk bij het instappen, het comfort van de zitplaatsen, de sobere, intieme sfeer van elk compartiment, alles draagt ertoe bij van de treinreis een waar genoegen te maken. Wij hebben de indruk dat de spoorweg hiermee de handschoen heeft opgenomen met het wegvervoer op het stuk van reiskomfort. Wij vragen ons inderdaad af welke klasse-autobus vandaag op dat terrein met de nieuwe rijtuigen kan wedijveren, laat staan het beter doen? De spoorwegenthousiasten kunnen dit nieuwe initiatief slechts vol-

mondig toejuichen en het goede voorbeeld geven met intensief van dit nieuwe spoorkomfort gebruik te maken!

Hieronder brengen wij een algemene beschrijving van de nieuwe rijtuigen en hoe het initiatief tot het bouwen ervan tot stand kwam.

Het Europese standaardrijtuig voor lange afstanden

In de schoot van de Internationale Spoorwegvereniging (U.I.C.) hebben zes West-Europese spoorwegnetten (D.B., F.S., N.M.B.S., Ö.B.B., S.B.B. S.N.C.F.) zich verenigd om samen de studie en aankoop van nieuwe rijtuigen voor lange afstandsreizen te onderzoeken. Tijdens een eerste fase werden, met medewerking van de maatschappij EUROFIMA, 500 rijtuigen, waarvan 80 bestemd voor

de N.M.B.S., besteld bij een internationale groepering van konstruktors van rollend materiaal. De Belgische firma „La Brugeoise en Nivelles” maakt deel uit van deze groepering.

Het nieuwe materiaal bestaat uit rijtuigen tweede klas (B 11) en eerste klas (A 9). Twee belangrijke objektieven die door de Europese spoorwegen worden nagestreefd, werden in aanmerking genomen bij de conceptie.

Het eerste van die objektieven is de verhoging van de commerciële snelheid over grote afstanden. Met dat doel kunnen de Europese rijtuigen een maximum snelheid halen van 160 km.-uur, maar zij zijn zodanig opgevat dat, mits enkele aanpassingen, de maximum snelheid op 200 km.-uur kan gebracht worden. De konstruktie van het draaistel en de techniek van de geluidsisolatie geven een laag geluidsniveau binnen in de afdelingen, met behoud van een uitstekende kwaliteit van de rijnsnelheid.

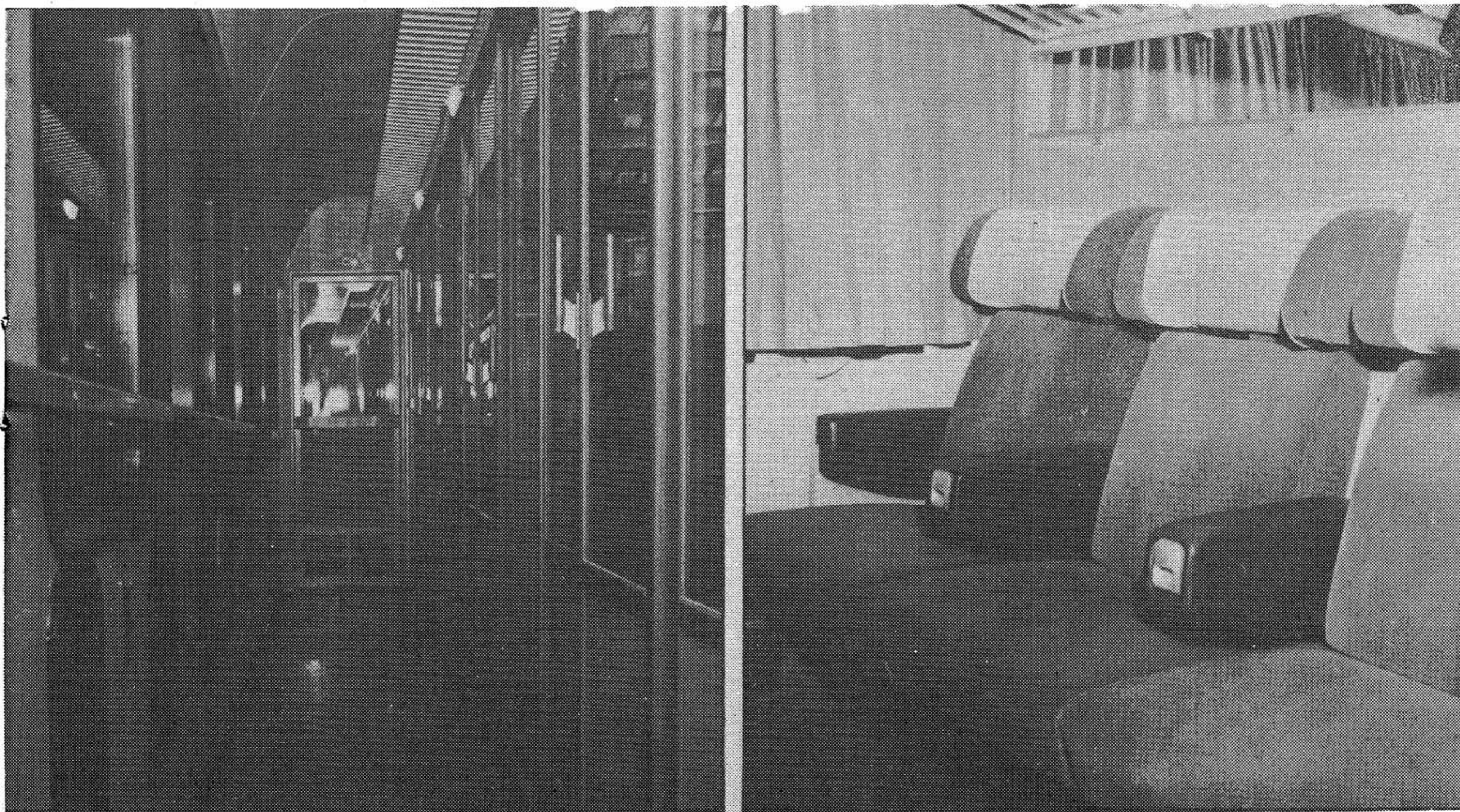
Het tweede objektief is de verhoging van het comfort dank zij het aanbrengen van talrijke verbeteringen. Dit bewijst het vast voornemen van de Europese spoorwegen om tegemoet te komen aan de strenge eisen die de toekomst stelt.

De Belgische spoorwegen hebben een reeks van 80 rijtuigen besteld waarvan 20 rijtuigen eerste klas en 60 rijtuigen tweede klas. De rijtuigen zijn reeds in gebruik.

Biezonderste technische verbeteringen

Klimaatregeling

Alle rijtuigen zijn uitgerust met een volledig systeem voor klimaatregeling dat per afdeling kan geregeld worden. Het debiet van de luchtverversing is ongeveer 16 vernieuwingen per uur in de afdelingen.



Individuele ruimte

Alhoewel de klassieke schikking met een zijgang werd behouden, kon de individuele plaatsruimte vergroot worden. Alle afdelingen tellen zes zitplaatsen met in tweede klas een lengte van 1,9 meter tussen de wanden en 2,3 meter in eerste klas. Een eerste klas-rijtuig biedt 54 zitplaatsen verdeeld over 9 afdelingen, terwijl een tweede klas-rijtuig 66 zitplaatsen over 11 afdelingen telt en bovendien 18 klapstoeltjes heeft, verdeeld over de gang.

Toegang

De toegangsdeuren van het zwenkschuifdeurtype bieden breder doorgang en kunnen voor het openen ter plaatse bediend worden, terwijl de sluiting vanop afstand bediend wordt. Een automatische sluitingsregeling in gesloten toestand sluit tijdens de treinrit alle ongevalrisico's uit. De treeplank-konstruktie, die uit vier treden bestaat, hebben een bijzondere beweegbare trede waarvan de beweging gekoppeld is aan die van de toegangsdeur. Het in- en uitstappen in stations met lage perrons wordt hierdoor vergemakkelijkt.

Verkeer in de rijtuigen

De doorgangsdeuren bestaan uit twee verbonden schuifdeuren die voor het openen bediend worden en na een tijdsverloop automatisch gesloten worden:

Dienstverlening

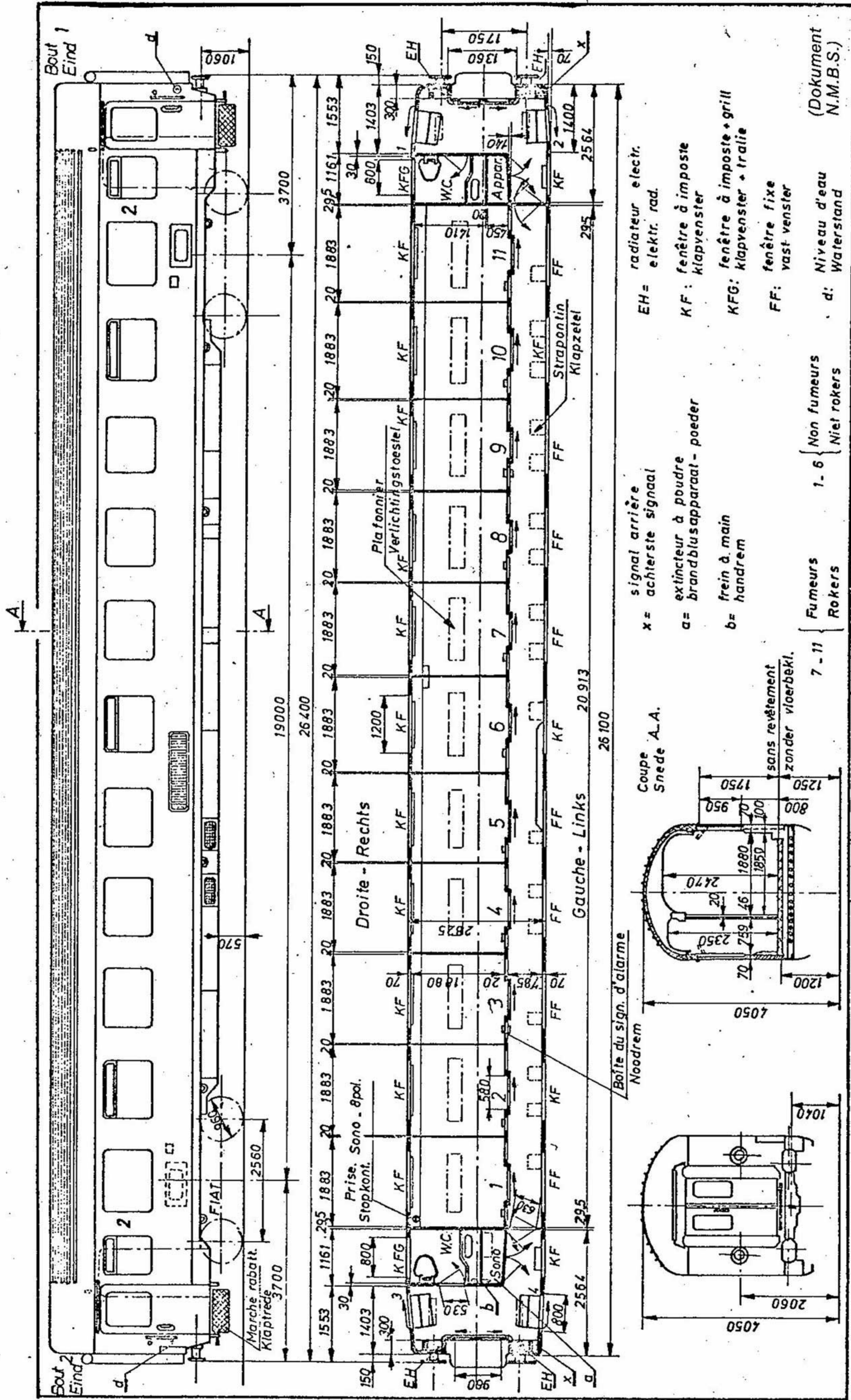
De rijtuigen zijn uitgerust met een systeem van luidsprekers dat toelaat inlichtingen voor de reizigers om te roepen.

Binnenbekleding

In elk van de twee klassen beschikt iedere reiziger over een individuele zetel die verstelbaar is. Elke zitplaats is uitge-

rust met een in hoogte regelbare hoofdsteun en opklapbare armleuning. De vorm en de afmetingen van de zetels zijn zodanig bestudeerd dat ze een maximum comfort bieden. Elke afdeling is uitgerust met twee bagagerekken boven de zetels en de zijwanden zijn voorzien van opklapbare tafeltjes. De verlichting van de afdelingen, bestaande uit buislampen, is in een armatuur in het plafond ingewerkt. Zij is aangevuld met individuele leeslampjes die boven iedere zetel zijn aangebracht. Tenslotte werd een moderne en functionele versiering ontworpen om een gezellige sfeer te scheppen.

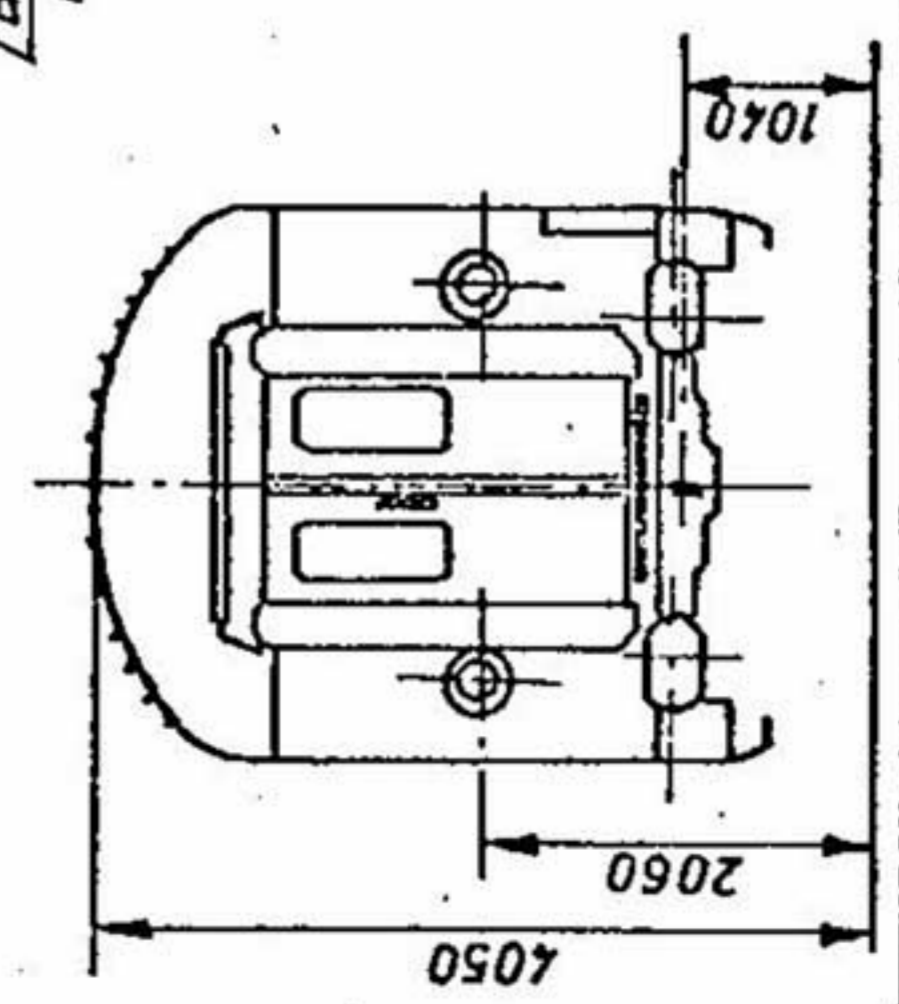
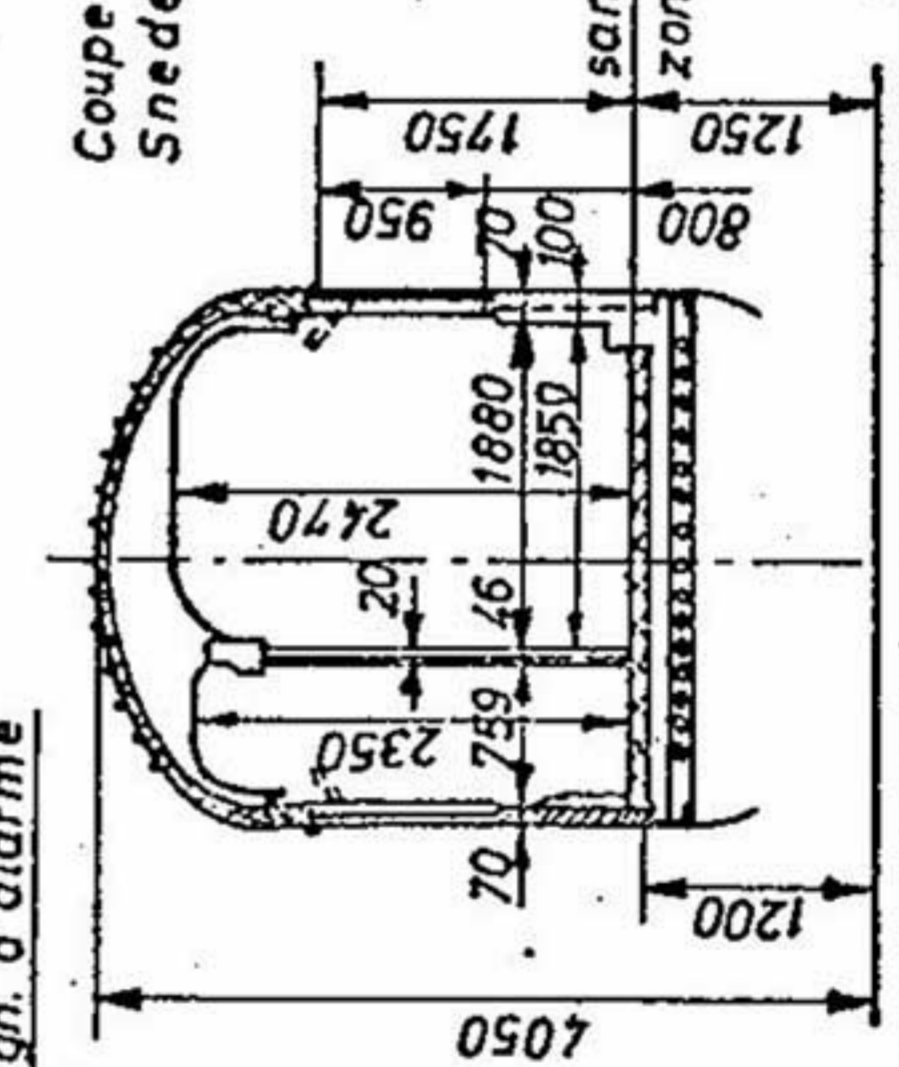
• Rio Tinto ligt in Andalusië, ten noordwesten van Sevilla, in Spanje. De aanwezige koperertslagen gelden als een der rijkste van de aardbodem. Honderden jaren exploitatie hebben het landschap ondersteboven gekeerd: bergen zand en steen, zonder boom noch struik. Nochtans zijn in het mijngebied toch enkele duizenden inwoners, meestal personeel van de mijnbouw-firma „Union Ert Explosivos Rio Tinto S.A.“, die in 1954 de kopermijnen van de vorige Engelse „Rio Tinto Co. Ltd.“ overnamen. Veel mijn-groeven werden in de jongste jaren verlaten, eveneens grote delen van het eigen spoorwegnet. De stoomlokomotieven en de lorries werden niet meer gebruikt. Gelukkig werd niet alles naar de schroothoop verwezen. Enige van de belangrijkste lokomotieven en wagons werden gerestaureerd en langs de weg naar Nerva in een openluchtmuseum, „Museo Ferroviario“ opgesteld. Het gaat hier over een reusachtige Gelink-stoomlokomotief, meerdere tenderfabriekslokomotieven, een lokomotief met opgebouwde kraan, een tenderlokomotief gebouwd in 1954 in Newcastle bij Robert Stephenson Hawthorns Ltd, verscheidene lorries, een spoor-voorbouwkraan van Ransomes & Rapier Makers te Londen, evenals een werkplaats-wagon. Een groen salonrijtuig met gordijntjes aan de vensters en romantische hekjes, met grote Rio tinto-initialen op het platform, geeft een idee van het comfort waarmee de heren mijndirekteurs zich doorheen het domein lieten voeren. Helaas hebben souvenirjagers het materiaal reeds dermate „gepluimd“ dat het museum thans voor het publiek werd gesloten!



EH = radiateur electr.
 EH = elektr. rad.
 KF = fenêtre à imposte
 KF: klapvenster
 KFG: fenêtre à imposte + grill
 KFG: klapvenster + traile
 FF: fenêtre fixe
 FF: vast venster

x = signal arrière
 x = achterste signaal
 a = extincteur à poudre
 a = brandblusapparaat - poeder
 b = frein à main
 b = handrem

Coupe Snede A.A.

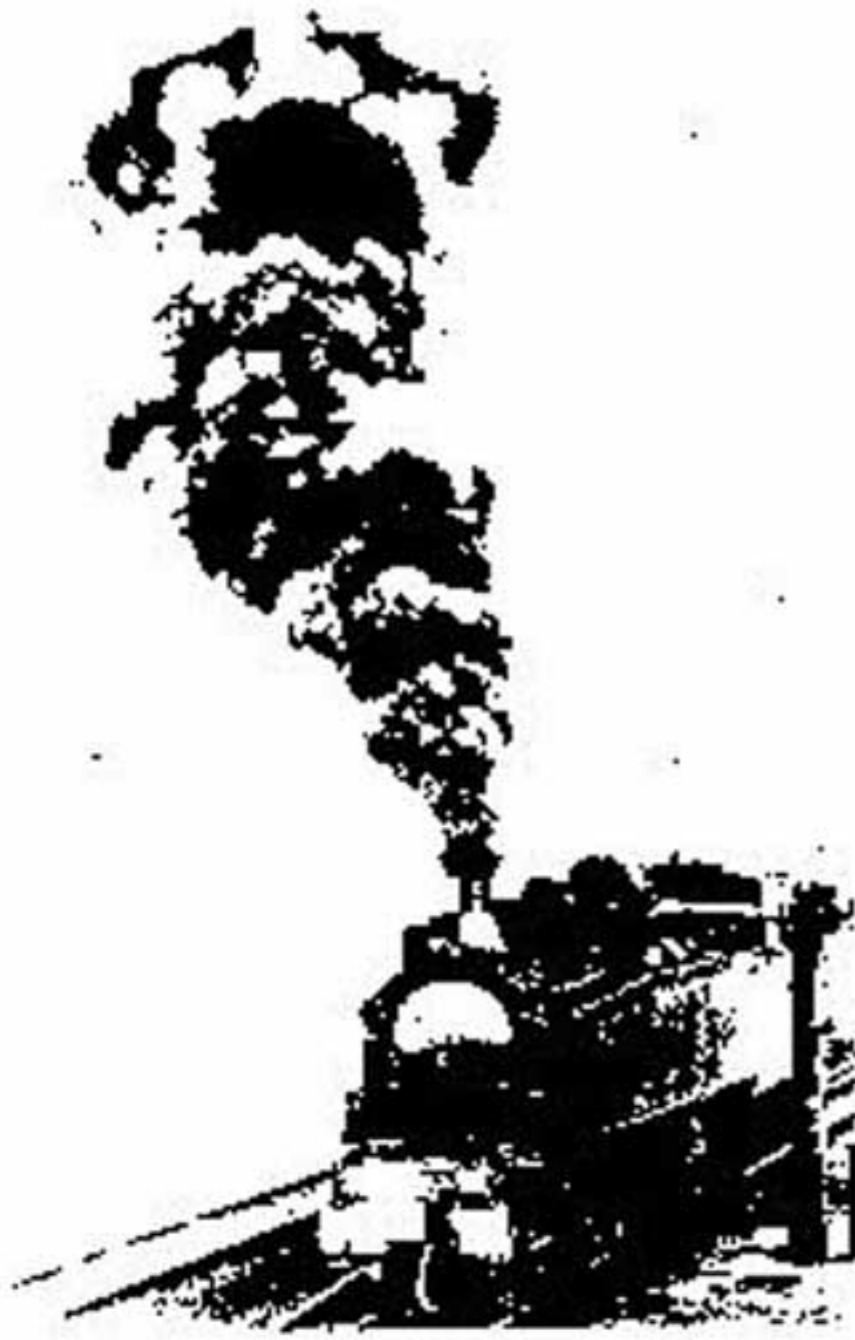


(Dokument N.M.B.S.)

d: Niveau d'eau
 d: Waterstand

1-6 { Fumeurs
 1-6 { Rokers

7-11 { Non fumeurs
 7-11 { Niet rokers



Stoom- en rook- wolkjes

- Ook in Oostenrijk zijn de vrienden van de stoomlokomotief actief. Regelmatig worden bijzondere ritten gedaan met Europa's oudste rijvaardige lokomotief, de „671” uit 1860, die onlangs op de Graz-Köflacherbaan weer in dienst werd gesteld. Op 1 oktober werd gereden met twee machines, de „671” en de 56-3115, van Graz naar Köflach. De trein bevatte eveneens een buffet-, een informatie- en een postrijtuig. Onderweg werden de passagiers verrast op folklore en muziek.

- Tot voor enkele maanden stonden in het depot van Le Mans (Frankrijk) vier stoomlokomotieven: drie van het type 141R (754, 802, 1199) en één van het type 141C (141C100). Sindsdien werden twee 141R (754 en 802) naar de schroothoop verwezen. Lokomotief 141R199 (voorzien voor stookolie) was te bezichtigen tijdens een tentoonstelling van spoorwegmateriaal te Laval op 3 en 4 juli. Daarna keerde deze lokomotief weer naar Le Mans of naar Bru, nabij Rennes, voor een museum in oprichting. Lokomotief 141C100 is overgebracht naar het depot van Connéré-Baillé, door de gelukkige tussenkomst van Transvap. Het is niet de bedoeling om deze weer rijvaardig te maken maar hem te gebruiken als tentoonstellingsmateriaal. Wij staan toch even perplex bij deze informatie: in Frankrijk worden nog bestaande stoomlokomotieven vernietigd! Des te meer waarderen

we de tussenkomst van Transvap, die één, misschien twee stoomlokomotieven uit de handen van de schroothandelaar heeft gered.

Dit nieuws komt des te spijtiger over, daar het hier gaat om overblijvende exemplaren van het beroemde Franse lokomotieftype 141 (Mikado - 1-4-1). Het prototype werd gebouwd in opdracht van de maatschappij Paris-Lyon-Méditerranée en voor het eerst gepresenteerd op de jaarbeurs van Lyon in 1914 onder nummer 1001 (later 141A1). Na de eerste wereldoorlog bouwde de American Locomotive Company een verbeterd type, 141B, voor rekening van de maatschappijen Paris-Lyon-Méditerranée en Nord. De machines voldeden aan steeds zwaardere criteria en de verbeteringen volgden elkaar op: tussen 1919 en 1934 types 141C en 141D; tussen 1937 en 1940 type 141C7, met een vermogen van 2400 PK en een bezuiniging aan water van 13,2 %. Ondertussen nam de bekende ingenieur Chapelon de zaak in handen waaruit alweer een reeks verbeteringen volgde: type 141P, gevolgd door types 141R (I) en 141R (II). De talrijke varianten van type 141 hebben de S.N.C.F. waardevolle diensten bewezen. Vooral in de laatste dagen van de stoomtractie, als het onderhoud verminderde en de machines een ongecoördineerde bezetting te beurt viel, zorgde hun betrouwbaarheid ervoor dat ze voor alle ritten, bestemd voor diesel of elektrische tractie, konden inspringen. In de zware naoorlogse jaren namen de types 141 één-derde van het totaal kilometer voor hun deel, en 49 % van het totaal brutto-ton-kilometer. Het waren ook de stoomlokomotieven die tot het allerlaatste uur van de stoomtractie dienst deden.

- In het zuiden van Duitsland worden schoolreizen gedaan met stoomtreinen. Daarvoor zorgen de „Eisenbahn Freunde Zollernbahn” (E.F.Z.), die rond Sinterklaas meerdere ritten in de sneeuw organiseerden, tot groot jolijt van het jeugdige publiek. De ritten worden gedaan op het net van de „Hohenzollnerische Landesbahn”, tussen Stuttgart en Sigmaringen. Meerdere aftakkingen van de lijn doorlopen toeristische regio's bij uitstek: Sigmaringendorf-Gammertingen-Kleinenstingen, Eyach-Heckingen-Gammertingen, Ebingen-Onsmettingen. Het depot bevindt zich te Gammertingen. De E.F.Z. bezit een rijtuig waarin HO-banen worden gebouwd.

JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELSESTRAAT 58, 1390 EDINGEN

Tel (02) 395.22.96

HO - HOe - HOm - N

Fleischmann - Roco - Piko - V.E.B. - Liliput - Electrotren - Ibertren - Trix -
Mehanotehnika - Arnold Rapido - Lima - Jouef - Ade - Hac - Bemo -
Rivarossi - Airfix - Athearn - Joe Works - Dacker

Fulgurex - L.G.B.

TRAMS

Roco - Rivarossi - Mehanotehnika - Liliput

TOEBEHOREN en DEKORS

Faller - Vollmer - Preiser - Wiking - Busch - Jouef - Lima - Roco -
Electrotren - Kibri - Pola - Brawa - Concor - Heljan - Herpa - H.M.B. -
Sommerfeld - Starlux - Heki - Sander - Mössmer - Seuthe
.Merten - Wiland - D.S. - Merit - Eko

SALOTA

Vijf onafhankelijke treinen op één spoor!

GROTE KEUS VAN N.M.B.S.-MATERIAAL + SIGNALEN EN DECALS

SPOORWEGTIJDSCHRIFTEN

Open alle dagen van 9 tot 12 en van 14 tot 19 uur.

Zondag open van 10 tot 13 uur.

Maandag gesloten.

Getrouwheidskaart.

- Voor wie het nog niet wist: de smalspoorlijn Radebeul-Radeburg blijft! En dat is een nieuws dat de liefhebbers van deze „Traditionsbahn” zal verheugen. Honderd jaar geleden werden in Duitsland veel smalspoorlijnen aangelegd met het doel het lokaal verkeer tussen stad en platteland te bevorderen. Lijnen met beperkte trafiek, maar ook met beperkte installatie- en exploitatiekosten. Met dezelfde bedoeling trouwens werd in ons land de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen opgericht in 1884. Ook in 1884 werd de regio rond Radeburg in Saksen door een 16,55 km lange meterspoorweg met Radebeul, voorstad van Dresden, verbonden. De toenemende motorisering van het vervoer betekende ook in Duitsland het einde van de meeste smalspoorlijnen. Maar toch zijn, onder druk van spoorwegvrienden en toeristische belangen, nog enkele „Traditionsbahnen” in exploitatie gebleven. Vooral daar waar de spoorweg door zijn ligging, toeristische en economische mogelijkheden nog steeds met reizigers- en goederenvervoer de belangen van de regio dient. En dat is precies het geval met Radebeul-Radenburg. De spoorlijn doorkruist een mooie streek en loopt over een dam in het midden van de Dippelsdorfer Teich (meer), een toeristische attractie op zichzelf. De rijvaardige stoomlokomotief 99 715 staat daar in het midden van de belangstelling. Spoorwegvrienden hebben deze lokomotief, sinds 1967 in het depot van Radebeul-Ost, met veel moeite en inzet gerestaureerd en weer rijvaardig gemaakt. Tot vreugde van veel stoomenthousiasten, die zelfs vanuit ons land in de D.D.R. deze unieke spoorweglijn gaan opzoeken.

- Oude restaurant-rijtuigen van de Compagnie Internationale des Wagon-Lits maken soms een tweede carrière, zij het dan meestal stilstaand. Zoals rijtuig nr. 3348 sinds 1974 in het spoorwegmuseum te Mulhouse, nr. 2347 in het verkeersmuseum te Budapest, en rijtuig nr. 2287 in het spoorwegmuseum te Utrecht. In het spoorwegmuseum te München staat het voormalige D.S.G.-restaurant-rijtuig van Mitropa, nr. 36123. Enkele van deze rijtuigen, hersteld in oorspronkelijke toestand, doen dienst als stilstaand restaurant. Een etentje in een historisch rijtuig is uiteraard ook iets heel bijzonders!

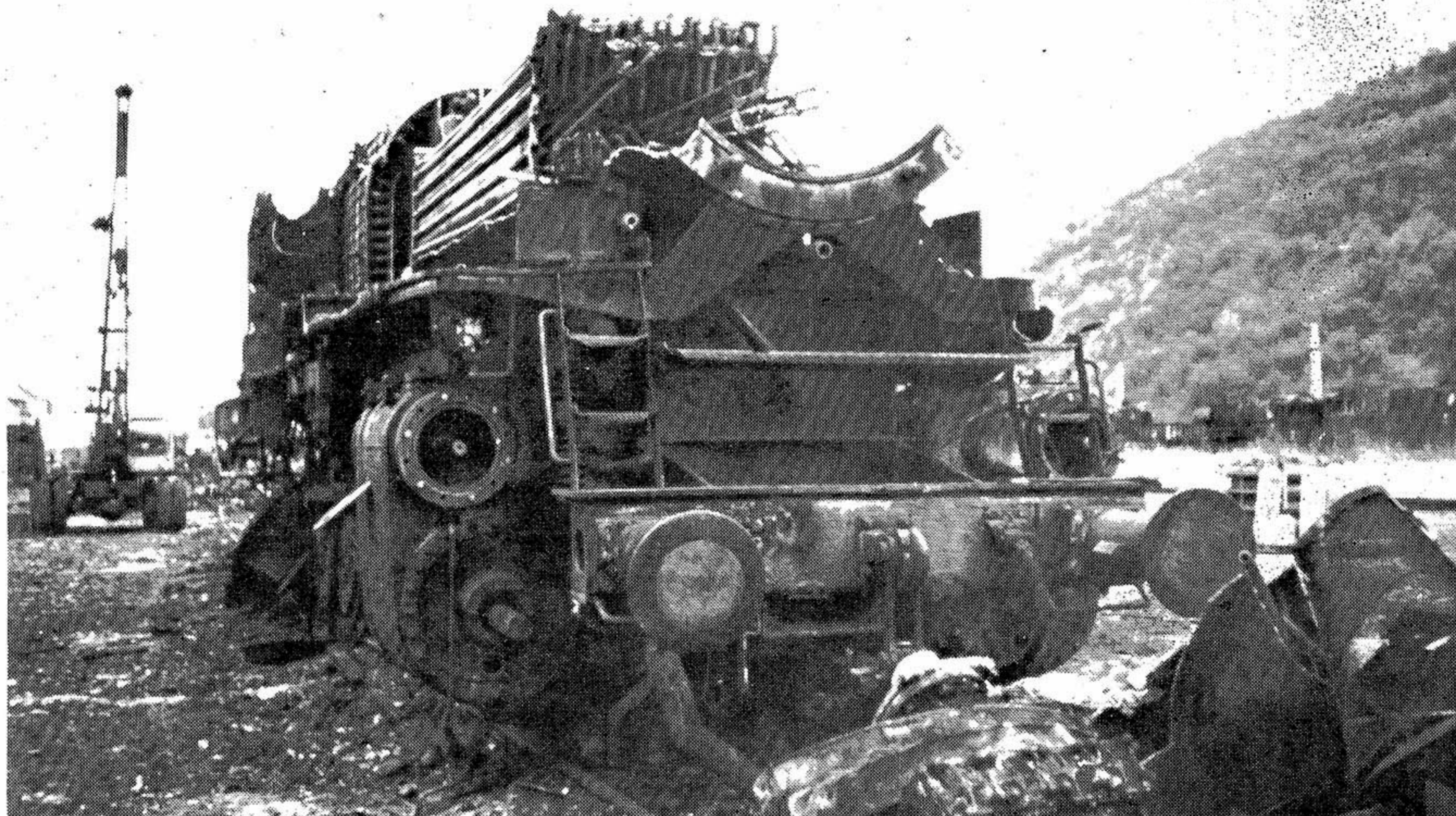
- En terwijl we nu toch aan de tafel zitten in een rijdend restaurant: de Deutsche Bundesbahn heeft sinds kort een nieuwe serie restaurant-zelfbediening-rijtuigen in gebruik genomen, serie 88 75 500. Deze rijtuigen zijn 27,50 meter lang en voorzien van een pantograaf, die gedurende de tijd dat het rijtuig alleen staat opgelaten wordt, teneinde de keuken te voorzien van de nodige elektrische energie. Tijdens de rit wordt deze pantograaf neergelaten.

- De spoorverbinding tussen Engeland en Frankrijk via een tunnel onder het kanaal is reeds honderd jaar in discussie. Pro en contra werd reeds ettelijke keren tegen elkaar afgewogen, politieke en financiële overwegingen hebben het al zover gebracht dat men vandaag nog nergens staat, buiten enkele honderden meter tunnel op Frans grondgebied. En toch blijft de tunnel een punt van overleg en discussie. De British Railways en de S.N.C.F. gaan een ontwerp voor een enkelsporige tunnel aan hun respectievelijke regeringen voorleggen, nadat het dubbelspoor-ontwerp omwille van de hoge kosten werd verworpen. In de enkelspoortunnel zouden dagelijks 120 treinen op 40 minuten het traject afleggen. De tunnel zou tussen 1980 en 1985 kunnen worden gegraven.

- Zwitserland is een bijzonder land. Niet alleen voor liefhebbers van natuurschoon, maar ook voor de liefhebbers van treinen. Niet alleen historische stoom-, maar ook elektrische tractie komt er aan bod. Zwitserland kende reeds vele generaties elektrische lokomotieven, waarvan meerdere bewaard zijn gebleven. Ten behoeven van spoorwegliefhebbers richt de Zwitserse Bundesbahn enkele ritten in met historische elektrische lokomotieven, waarvan het rijplan op voorhand wordt bekend gemaakt. De C.F.F. organiseert eveneens elk jaar stoomritten voor de vele „vaporisten” die het land rijk is. De C.F.F. bezit meerdere machines, allen uit de 19de eeuw, en allen in rijvaardige toestand. De Zwitserse spoorwegmaatschappij heeft beslist oog voor de publicitaire inslag van dergelijke manifestaties. Bovendien hebben meerdere museumlijnen stoomlokomotieven die tijdens de zomer dagelijks in bedrijf zijn.

Karthaus

het Buchenwald van de stoomlokomotief



Mijn eerste speurtochten naar stoomlokokomotieven gebeurde, bij gebrek aan andere middelen, per trein. Eén van de geliefkoosde oorden was Trier en omgeving, daar reden toen (1971-72) nog de BR 001, 023, 044, 050 en 086 in normaal dienstverkeer. De treinreis verliep dan ook altijd via de lijn Luxemburg-Trier, waarop zowel CFL, DB als SNCF-loks rijden. Reeds vanaf de Duitse grens te Wasserbillig bespiedde ik de andere Moezel-oever. Daar ligt een lijn waarover toen de stoomtraktie nog koning was. Het gebeurde dan ook dikwijls dat men vanop onze trein een 044 kon zien, een mooie witte stoompluim in de kille ochtendlucht schilderend.

Na een tiental kilometer stak de trein de wijnrivier over. Eens de andere oever bereikt, moesten we voorbij Karthaus, iets wat mijn spoorweghart telkens pijn deed. Op een groot terrein stonden daar tientallen koude, roestige loks. Hier en daar zag je het felle licht van snijbranders. Dan krijg je toch een krop in de keel...

Toen we bij een bezoek aan Trier wat tijd over hadden, hebben we dit „Lokfriedhof” in gezelschap van enkele vrienden bezocht. Na enig ronddolen vonden we toch de ingang. Een rouwstemming maakte zich stilaan van ons meester. Onze stappen werden als het ware geleid naar een BR 50, waar men aan bezig was. Onverstoorde werkte de man met zijn

moordwapen verder. Na een paar minuten viel een windleiplaat met een doffe slag in het gras. Het was alsof men ons een oor afsneed. Nu ging men over tot de behandeling van de ketelbuik. Als een weerloos slachtoffer liet de BR 50 zich in stukken branden.

Links van ons stond een lange rij locomotieven op de executie te wachten. Onder hun één van mijn lievelingen: een P8. In het machinistenhuis had een vogel reeds zijn nest gebouwd. Mijn handen gleden over de bedieningshandles, in mijn fantasie was ik reeds machinist, levendige scènes kwamen me voor de geest...

Doch onze droomwereld werd door een onvervalste Duitse Befehlstimme abrupt verbroken. Een norse man, het bleek de opkoper van al deze locomotieven te zijn, vroeg omtrent onze aanwezigheid enige uitleg; we waren blijkbaar op verboden terrein. Zelfs een laatste bezoek aan hun sterfbed werd deze locomotieven niet meer gegund. Na wat praten draaide de man stilletjes bij. We mochten wat rondkijken, maar niets meehemen. Dit bracht ons natuurlijk op het idee wél iets mee te nemen. We slenterden langs de loks, hier en daar zagen we in het gras kraantjes, lampen of een of ander lokboekje liggen. Onze handen begonnen te jeuken. On-

gemerkt kwamen enkele relikwieën in onze tassen terecht. Met de stille trom verlieten we dit lugubere terrein, blij enkele souvenirs in ons bezit te hebben. Op de terugreis werden alle stukken aan een grondig onderzoek onderworpen. Als edelstenen borgen we ze terug op. Thuis werden deze vondsten minder enthousiast bekeken, maar eens opgepoetst kreeg men er toch wat meer respect voor.

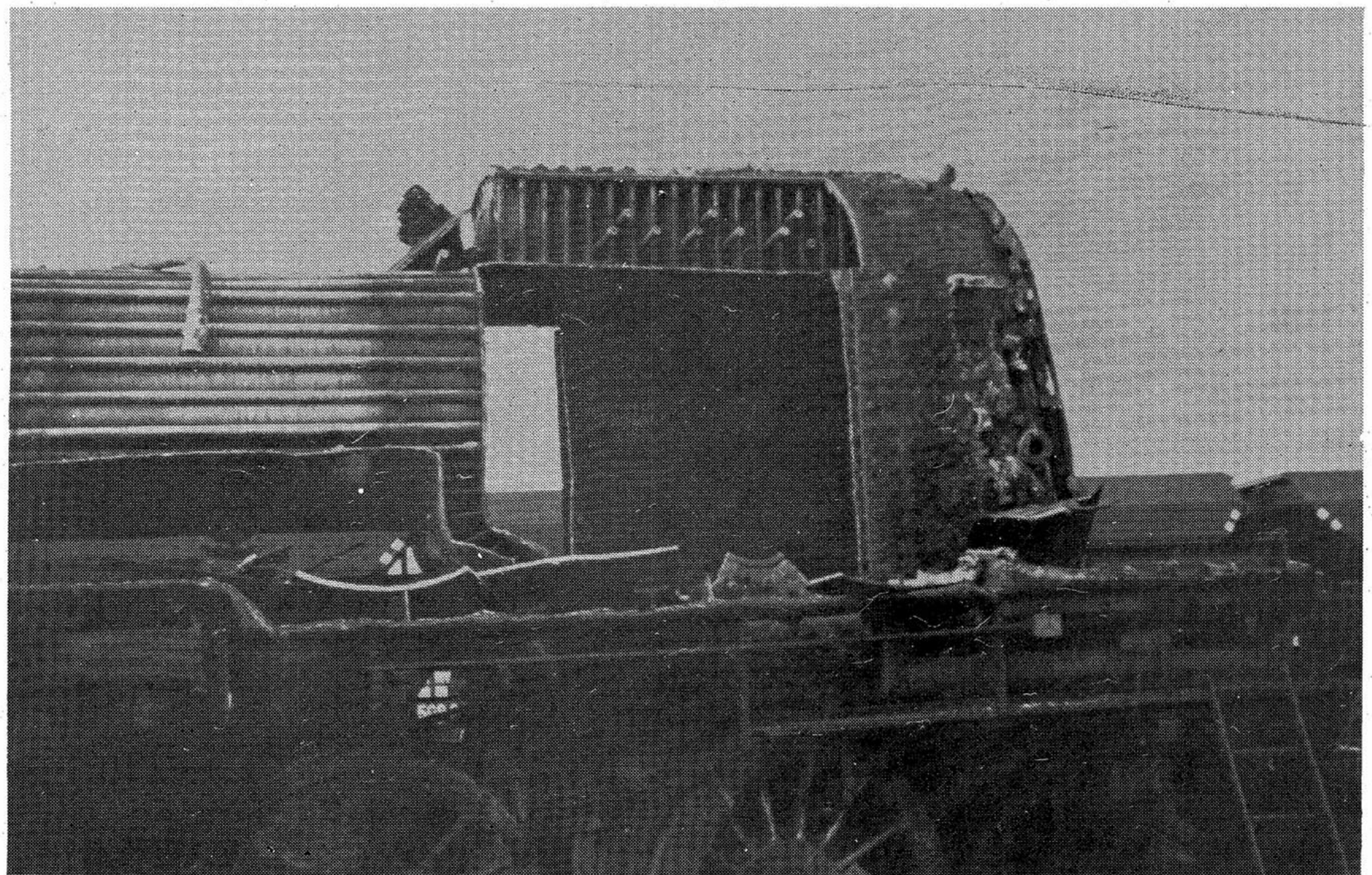
Terwijl je deze regels leest, worden de laatste exemplaren van het Duitse stoomras in stukken gebrand. In 1977 werd onder het stoomhoofdstuk van de Deutsche Bundesbahn een streep getrokken. Gelukkig zijn ook in de Bondsrepubliek mensen actief om te redden wat er nog te redden valt van een tijdperk dat de wereld en de mens grondig veranderde en waarbij de stoomlokomotief een belangrijke rol heeft gespeeld.

Ronald Van de Walle



In het najaar van 1977 werden de laatste stoomlokomotieven van de Deutsche Bundesbahn in stukken gebrand te Limburg. Elke eerste vrijdagmiddag van de maand kregen belangstellenden gelegenheid de afbraakwerkzaamheden ter plaatste op film vast te leggen.

Uit de akelige beelden van een ontmantelde stoomlokomotief valt toch nog een en ander te leren. Name-lijk, hoe de ketel er binnenin uitziet. Op de foto pagina 25 ziet men zeer duidelijk de grote en kleine vlam- pijpen, met in de grote vlampijpen de kleine pijpen van de oververhitter. De bovenste foto op pagina 27 geeft ons een totaalbeeld van wat eens lokomotief en stoomketel was. Let op de samangekoppelde oververhitter-pijpen: in- en uitlaat naast elkaar, terwijl de uiteinden ervan met een korte elleboog van 180° aan elkaar zijn gelast (onzichtbaar op de foto, want op het einde, binnenin de grote vlampijp). Het onderste deel van de ketelmantel is nog duidelijk te zien: driekwart van de totale ketellengte is ketel-ruimte; een kwart is rookkast. Achteraan zien we ook de vuurkist, de vuurmond en de ketelruimte errond. De krukas op het krukaswiel heeft tweemaal de diameter van deze van de gekoppelde wielen. Op de foto onderaan zien we de opengebrande vuurkist nog meer in detail. De dikte van de platen, de bouten en als u zeer nauwkeurig kijkt, boven de vuurkist, is het niveau water en stoom zelfs nog te zien aan de kleur van de steunbouten: onderaan zwart (water), bovenaan wit (stoom).



- De Franse stoomlokomotief 230 G 353 „État”, de enige rijvaardige machine van de S.N.C.F., wordt stilaan de vedette bij elke spoorwegmanifestatie in Frankrijk.

In april 1978 trok zij de speciale trein van F.A.C.S. van Parijs naar Rijsel, ter gelegenheid van een tentoonstelling ingericht door Amitram, bij haar tienjarig bestaan.

In juni stapten meer dan 200 personen te Paris-Nord op de „spécial” van de Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur, in samenwerking met de Société Civile de Conservation de la 141 R 420, en onder auspiciën van onze collega's van Rail Magazine. De trein was samengesteld uit vier rijtuigen tweede klas B 11 tz, een fourgon-mixte, een voiture-bar en een fourgon Nord en met, uiteraard, lokomotief 230 G 353 op kop. Bestemming: Le Tréport, gekende pleisterplaats van Parijzenaars aan het Kanaal. 's Anderendaags werd de machine van water en kolen voorzien in de haven van Le Tréport, onder belangstelling van veel „vaporisten”. Dit keer was de bestemming Noyelles. Te Abbeville werd de machine verplaatst, richting Noyelles, tender vooruit. Deze plaats is eveneens het eindstation van de Chemin de Fer de la Baie de la Somme, waar uiteraard rendez-vous werd gehouden met twee stoomtreinen van deze toeristische lijn. Via Amiens en Creil keerde de „spécial vapeur” naar Parijs terug.

In september organiseerde de Organisation Centrale des Camps d'Activités de Jeunesse een samenkomst te Rouen. Tweemaal trok de 230 G 353 een speciale trein van Parijs naar Rouen en terug.

In november was zij weer present bij een tentoonstelling van de Association des Modélistes Ferroviaires de la R.A.T.P. te Saint-Germain. Bij deze gelegenheid trok zij een trein met kinderen, die meteen de genoegens van de stoomtrein leerden kennen.

- Ook in Frankrijk kwam een super-senior weer onder stoom. Het betreft hier de „L'Union”, een 020T gebouwd in 1873 door Franco-Belge te Raismes voor de Chemin de Fer d'Anzin, een der eerste privé-mijnmaatschappijen in Noord-Frankrijk. De Union begon haar eerste loopbaan tussen Somain en Péruwelz, haar tweede loopbaan als fabriekslokomotief in de Sucrieries de Rang du Fliers et d'Herdin en nu haar derde loopbaan op een toeristische lijn tussen

Achiet en Bapaume. Tussen de tweede en de derde loopbaan lagen enkele jaren rust, een volledige revisie en een gedeeltelijke heropbouw door een ploeg jeugdige en veteraanstoomenthousiasten. De Union is vermoedelijk de oudste rijvaardige stoomlokomotief bij onze zuiderburen. Men hoopt nog dit seizoen te kunnen rijden met de Union, gekoppeld aan twee ex-DR-rijtuigen met platform.

- Nog in Frankrijk zijn meerdere initiatieven genomen om stoomlokomotieven en ander spoorwegmateriaal met historische waarde te behoeden van vernietiging-tot-de-allerslaatste-toe. Zoals de Société Civile de Conservation de la 141 R 420 die, als v.z.w. erin slaagde in amper 10 maanden tijd stoomlokomotief 141 R 420 aan te kopen. En dit op originele en eenvoudige wijze. Geïnteresseerden kunnen aandelen kopen van 100 FF en worden aldus mede-eigenaar van het materiaal. De tweede koop wordt het restaurantrijtuig nr. 3345 van C.I.W.L., de laatste „restaurant” van de presidentiële serie.

- In het Groot-Hertogdom Luxemburg hadden onlangs twee spoorwegmanifestaties plaats. In september j.l., ter gelegenheid van het 25ste kongres van de Union Européenne des Modélistes Ferroviaires en van de Amis du Chemin de Fer, organiseerde de Modell-Eisenbahn Club Bassin Minier te Esch-sur-Alzette een uitgebreide tentoonstelling van het nieuwste materieel van de C.F.L., de D.B. en de S.N.C.F. Onder al dit nieuwe was ook een vuurloze lokomotief van Arbed en bovendien onze Belgische 29.013. Deze laatste kwam onder stoom van Leuven en keerde aldaar terug aan de kop van een goederentrein.

In oktober kongresseerde de Fédération Nationale des Cheminots, Travailleurs du Transport, Fonctionnaires et Employés Luxembourgeoises voor de 52ste maal. Ter dezer gelegenheid organiseerde de Groupement des Amis du Rail en de C.F.L. te Luxemburg een tentoonstelling van Luxemburgs, Belgisch en Duits materieel. De blikvanger van deze show was stoomlokomotief C.F.L. 5621, oorspronkelijk Ö.B.B. 52 3504, gebouwd door Kraus Maffei in 1943, komende van Wenen. Deze machine werd gered door de Groupement des Amis du Rail.

Nürnberger Messe 1979

Een goede trend, die reeds een paar jaren hier en daar op te merken viel, heeft zich dit jaar blijkbaar bij zowat alle firma's ingeburgerd. Inderdaad, de fabrikanten richten zich meer en meer tot de hobbyist en niet meer zo uitgesproken tot het jongere „speelgoedpubliek". De kwaliteit stijgt dus nu duidelijk boven het speelgoedniveau uit en wat de keuze van de modellen betreft, daar wordt nu wel degelijk op de wensen van de liefhebber ingespeeld. Laten we dus maar meteen een wandeling langs de verschillende stands maken.

1. SCHAAL HO (1/87)

Ade

Het gamma wordt hier uitgebreid met een TEE-eetrijtuig en een Eurofimawagen. Aangekondigd voor een nabije toekomst zijn „old timer" wagonnetjes, doch de firmachef wil hierover geen verdere details verstrekken.

Elmo

Dit is één van de talrijke „kleinserie" fabrikanten. Voor dit jaar staan op het programma : de Duitse ET 403, VT 08 en de „Gläsern Zug". Die laatste is een elektrische motorwagen die ingezet wordt voor toeristische rondritten aangezien het groot aantal ramen (zelfs in het dak) een mooi uitzicht op de omgeving biedt.

Fleischmann

Van haar nieuw model, de Duitse reeks 120, kon nog geen definitieve maquette getoond worden aangezien de lok bij de DB nog niet in dienst is. Deze lok wordt

maar eerst op de IVA deze zomer te Hamburg aan het publiek voorgesteld. Slechts dan kan Fleischmann haar model definitief produceren zoals ze bij de DB in dienst zal zijn. Van de vorig jaar uitgebrachte BR 94 wordt nu een universele versie gemaakt, waarvan men o.a. gemakkelijk het Belgische type 98 kan maken. Verder worden het treinstel 614 en de diesellok MV 9 aan de nieuwe kleurenmode aangepast. Nieuw zijn twee oude Pruisische wagonnetjes (reeks BCiPr05a en CiPr05a), een moderne nieuweling is het „Quick Pick"-eetrijtuig waarin je Preiser reizigers voortaan via zelfbediening de innerlijke mens kunnen versterken.

Fulgurex

Deze „Rolls Royce" van de modelbaanwereld brengt een BR 75 van de Badische Spoorwegen uit. Voor de Zwitserse liefhebbers zijn in het programma opgenomen : een zesassige gelede E-lok (de zogenaamde Seetal-krokodil), een Be 4/6 (een drijfstanden E-lok) en de Eem-6/6 (een rangeerloek). Wie dol is op Amerikaanse loks, kan voortaan bij deze firma een 1'C C1' Malletloek kopen.

Gerard

Nog een firma waar aan handwerk wordt gedaan. Gerard brengt dit jaar een model van de Duitse ET 10/ET 83 op de markt, dit is een oude elektrische motorwagen. Wie op zijn modelbaan een fietspadenactie wil starten, kan ook hier terecht. In bouwpakket (14 onderdelen) worden hier HO-fietsen te koop aangeboden.

Gogtram

Deze firma vervaardigt verschillende Duitse trammodellen en allerlei wagonnetjes voor het onderhoud van tramlijnen.

Günther

Bij dit merk werden geen nieuwigheden aangekondigd aangezien men eerst het programma van 1978 volledig wil afwerken.

Hag

Bij dit merk uitsluitend Zwitserse modellen : de Re 4/4, de Re 6/6 en een treinstel van de Wohlen-Meisterschwanden-Bahn.

Intermodel

Op deze stand werden voorgesteld : een model van de DR sneltreinlok 18 201, een model van de BR 19 (Saksische XXHV) en een prachtige Beierse lokaal-baanlok DXI (een C1' tenderlokje).

Jouef

Hier werd de klok, wat de modelkeuze betreft, een hele tijd teruggedraaid. Met name wordt door deze Franse firma een C

stoomlokje van 1888 uitgebracht en dit samen met dubbeldekwagentjes uit dezelfde periode. Als tegenpolen worden een moderne tweedelige dieselmotorwagen en een rangeerdiesellok aan het programma toegevoegd.

Liliput

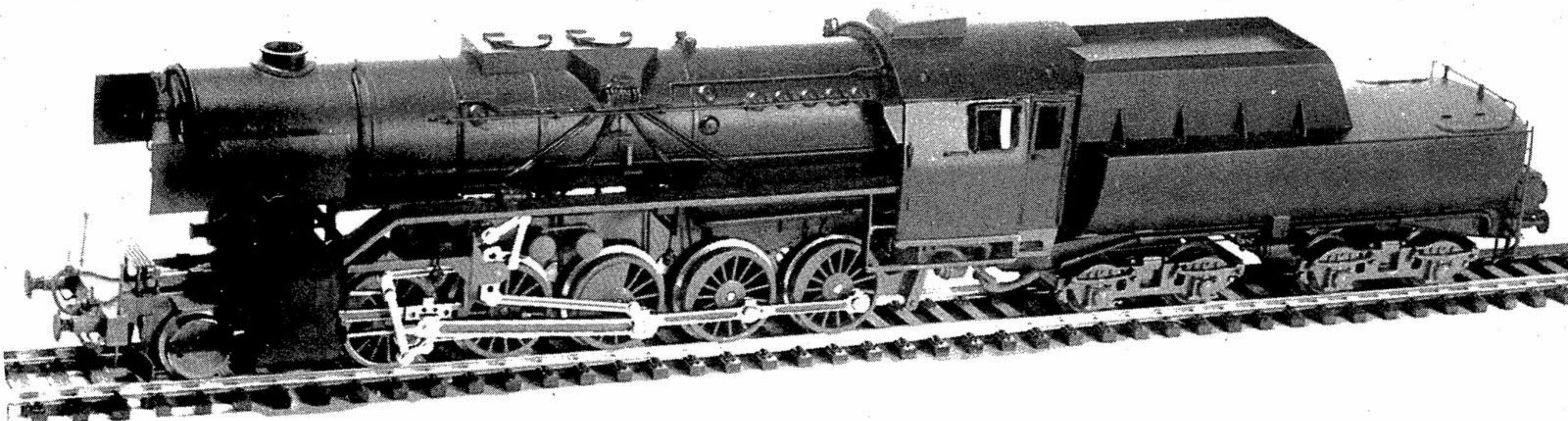
De aangekondigde „super” BR 18 komt deze lente nog in de winkel. Een gadget aan dit model is dat je met de hand de schuif op stand „vooruit - neutraal - achteruit” kunt plaatsen. Wie het echter meer moet hebben van robuuste goedereentreinloks vindt bij Liliput nu zijn gading met de BR 42 (een Kriegslok). Voor het wagenpark werden geen nieuwigheden getoond.

Lima

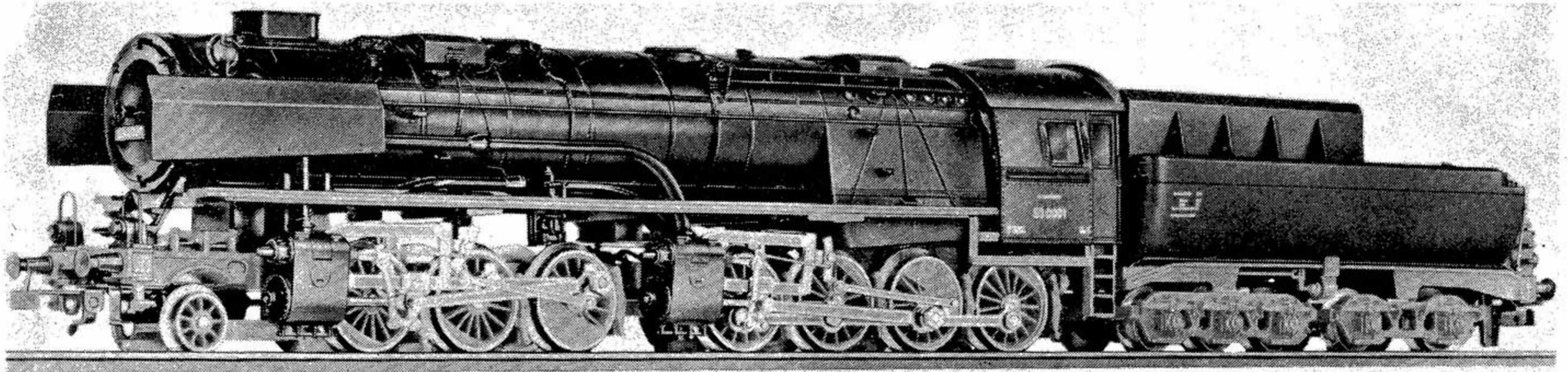
Qua afwerking niet tot de verbeelding sprekend, maar als basismodellen voor zelfbouw goed geschikt, zijn de BR 18, de Duitse V 80 en een groot aantal wagens.

Märklin

Ook hier, zoals bij haar grote zus Fleischmann, een rariteit qua modelkeuze. Met het oog op het „duizendjarig rijk” werden in Duitsland verscheidene ontwerpen voor stoomloks op papier ge-



Sober, maar toch mooi: de BR 42 van Liliput in HO.



De nooit gebouwde BR 53, nu als Märklin-HO-model verkrijgbaar.

zet. Sommige werden uitgevoerd (de BR 42, 52), andere bleven slechts in het papieren stadium. Eén daarvan is de BR 53, een 1'C D-Malletlokomotief. Welnu, het is deze lok (in HO 31,4 cm lang) die Märklin als het model van het jaar aankondigt. Verder wordt een prachtige old timer E-lok van de SBB (de Ae 3/6) gemaakt. De DB reeks 111 krijgt nu een kleurig pak van de S-Bahn aangemeten en onze eigen rangeerlok reeks 80 wordt ook aan de nieuwe kleurgeving aangepast. Voor de Zwitserse lok worden bijpassende oude sneltreinrijtuigen gemaakt en het goederentransport kan nu gebeuren met moderne vierassige gesloten wagens met zwenkdak. Tenslotte is er nog het uitbrengen van een rolbrug.

Merker + Fischer

Deze bekende kwaliteitsfirma brengt de Pruisische G 9 (een Malletlok) op de markt en ook hier staat de Duitse ET 85 op het programma. Vanaf nu kun je ook de Märklin BR 41 vervolmaken dank zij een set met allerlei opsmukonderdelen.

Rivarossi

Dit merk wil blijkbaar vastere voet op de Duitse markt krijgen, want ook dit jaar staat een „Germaan” als model. Namelijk de populaire BR 01 zoals hij voor en kort na de oorlog gereden heeft. Voor eigen kooppublik wordt een mooi oud C-stoomlokje en verschillende Franco Crosti-loks gemaakt. Heel mooi zijn de modellen van de Wagons-Lits-rijtuigen

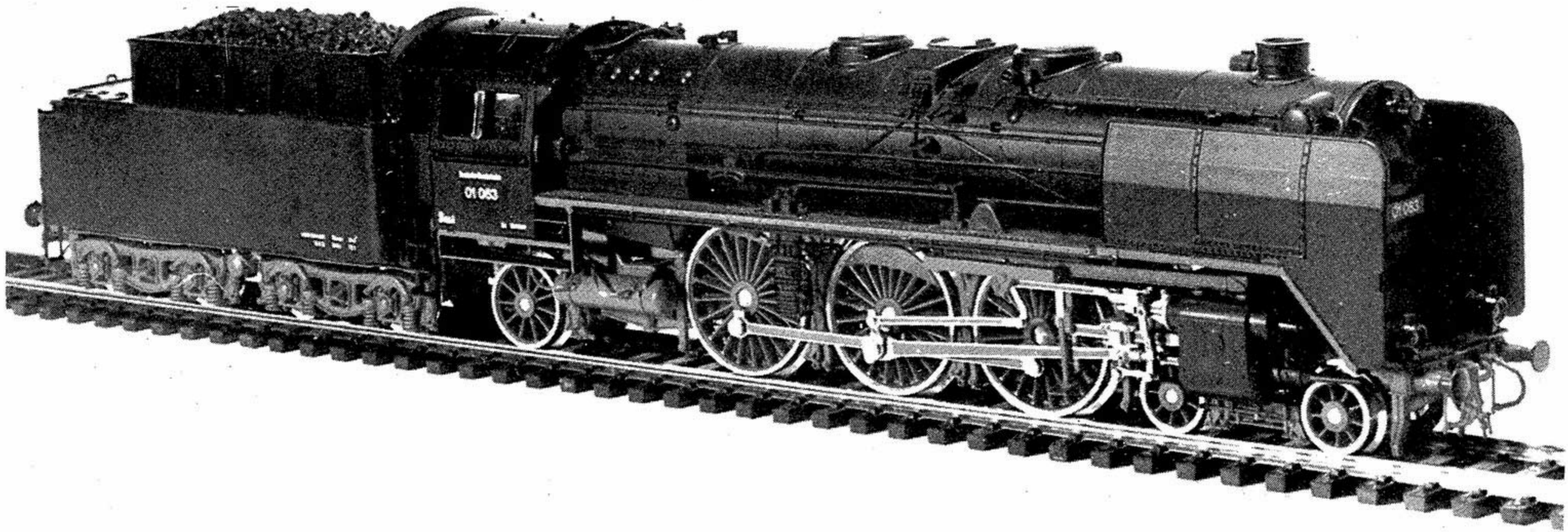
waarbij voor het eerst een nieuw verlichtingssysteem gebruikt werd. Ongeacht de rijspanning behouden de lampjes dezelfde helderheid, dit systeem zal ook los voor de andere rijtuigen verkrijgbaar zijn. Ook de Amerikanen kunnen best tevreden zijn, want ook voor deze tak enkele nieuwigheden; o.a. een 2'D2' sneltreinlok en een super Mallet met drie aangedreven onderstellen.

Roco

Ook deze Oostenrijkse producent kondigt de oorsprongsversie van de BR 01 aan, maar het betreft hier toch geen dubbelganger. Rivarossi brengt een model waarbij de pompen tussen de windleiplaten en rookkast geplaatst zijn, de Rocolok heeft die ongeveer in het midden van de ketelomloopplank. Heel wat minder imposant, maar toch interessant, is het model van de rangeerlok BR 80 die toch ook een must voor elke modelbaan is. Voor eigen land maakt Roco de meerstroomlok reeks 1044 van de ÖBB. Van de Franse spoorwegen wordt een model van de BB 15000 vervaardigd. Ook hier doet de Eurofimawagen zijn intrede, vier nationaliteiten worden aangeboden; de Belgische hoort er niet bij.

Piko

Twee bestaande modellen krijgen een DB-kleedje, met name de tweedelige moterwagen SVT en de BR 55. Interessant is het uitbrengen van vooroorlogse rijtuigen voor het Duitse binnenverkeer.



De prachtige BR 01 in originele versie uitgebracht door Roco in HO.

Sitec

Dank zij deze firma kunnen je stoom- en dieselloks de geluiden van hun echte collega's nabootsen.

Spieth

Hier kun je koersborden voor de rijtuigen aanschaffen, Jemelle of Gent St.Pieters zijn hier niet vertegenwoordigd; enkel het Duitse landschap wordt hier doorkruist.

Trix

Naast een verbeterde versie van de „Adler“-trein wordt hier de old-timer E-lok E 05 aangekondigd. Voor de Beierse G 3/4 worden nu prachtig uitgevoerde Beierse goederenwagonnetjes geleverd.

Smalspoor in HO - spoorbreedte: 9 mm

Bemo

Een model van de Saksische VI K (asindeling E) wordt hier aangekondigd samen met een E-lok van de Rhätischen Bahn. Verder werd de wisselaandrijving verbeterd.

Gerard

Met een set kun je het „Waldenburg“-lokje van Liliput heel wat aantrekkelijker maken. Voor de liefhebber van industriebanen worden enkele lokjes en wagens voor mijn- en plantagebedrijf gemaakt.

Merker + Fischer

Twee prachtige C-lokjes en een twee-assig stoomtrammetje worden geprogrammeerd.

Sommerfeldt

Wie de Rhätischen Bahn wil nabouwen kan hier de typische bovenleiding kopen.

2. SCHAAL N (1/160)

Arnold

Drie nieuwe loks : de bekende Zwitserse krokodil, de Duitse old-timer E-lok E 17 en de Duitse rangeerloek V 45. Verscheidene bestaande loks kregen een nieuwe schilderbeurt en de Eurofimarijtuigen komt ook hier in verschillende versies, maar een Belgische telg is er niet bij. Heel aantrekkelijk zijn de oude Pruisische vierassige coupérijtuigen.

Fleischmann

In deze schaal dezelfde nieuwkomers als in HO: de reeks 120, de universele BR 94, de Pruisische wagentjes en het zelfbedieningseetrijtuig. Daarenboven komt hier ook nog een kuilwagen voor kabelrollen in het gamma.

Merker + Fischer

Te vermelden is hier de come-back van de kleine DB-Köf II-rangeerdiesellok. Voor de toekomst aangekondigd zijn: de E 75, de Beierse Malletlok BR 96, de ETA 177 en de Württembergse T 5.

Roco

Een uitgebreid programma: de Duitse ET 85, de ÖBB-meerstreamlok 1044 en een zesassige E-lok in RENFE, SNCF en NS uitvoering (type?). Bij het rijtuigenpark komt ook hier de Eurofimawagen opduiken, voor olietransport worden nieuwe ketelwagens op de markt gebracht.

Trix

Met vreugde zal het uitbrengen van de Pruisische S 10 (BR 17) begroet worden,

om de vreugde te vervolledigen worden bijpassende sneltreinrijtuigen geleverd. Nog twee andere veteranen zijn geprogrammeerd : de Duitse VT 75/VB 140 en de Zwitserse krokodil. Verder worden gepland : de SNCF-lok CC 6500 en de Engelse stoomlok „Evening Star” en „Warship”-diesellok.

3. SCHAAL Z (1/220)

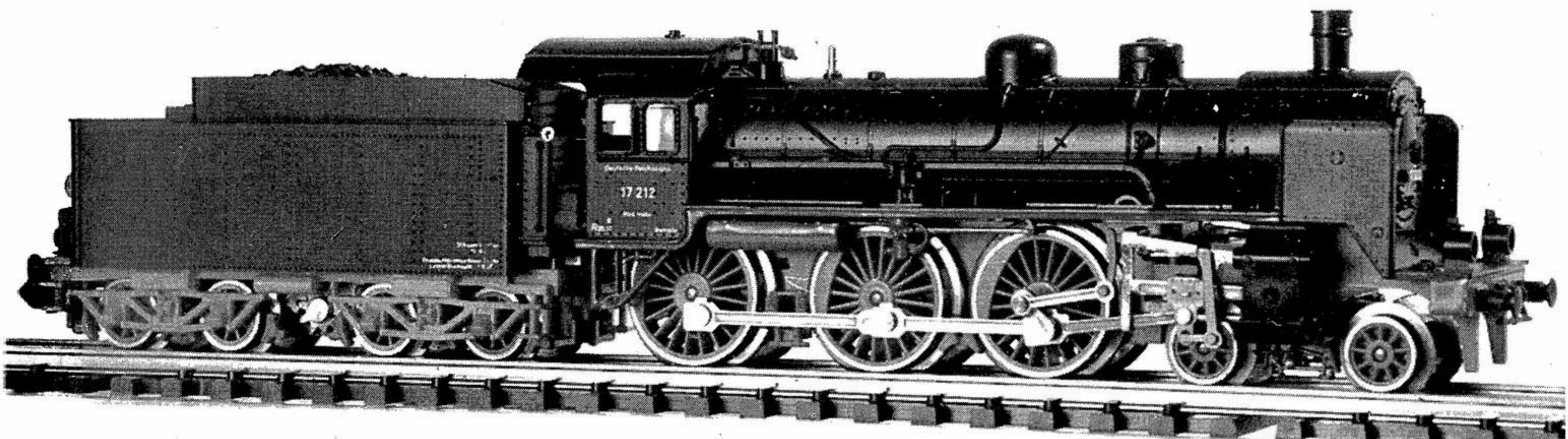
Märklin

Van de bestaande BR 18 wordt nu een Beierse versie met bijpassende rijtuigen geleverd. Ook hier blijkt de Zwitserse krokodil onmisbaar in het programma. Voor het reizigersverkeer worden drieassige coupérijtuigen geleverd (Pruisische) en het erts kan voortaan in vierassige zelflossers vervoerd worden.

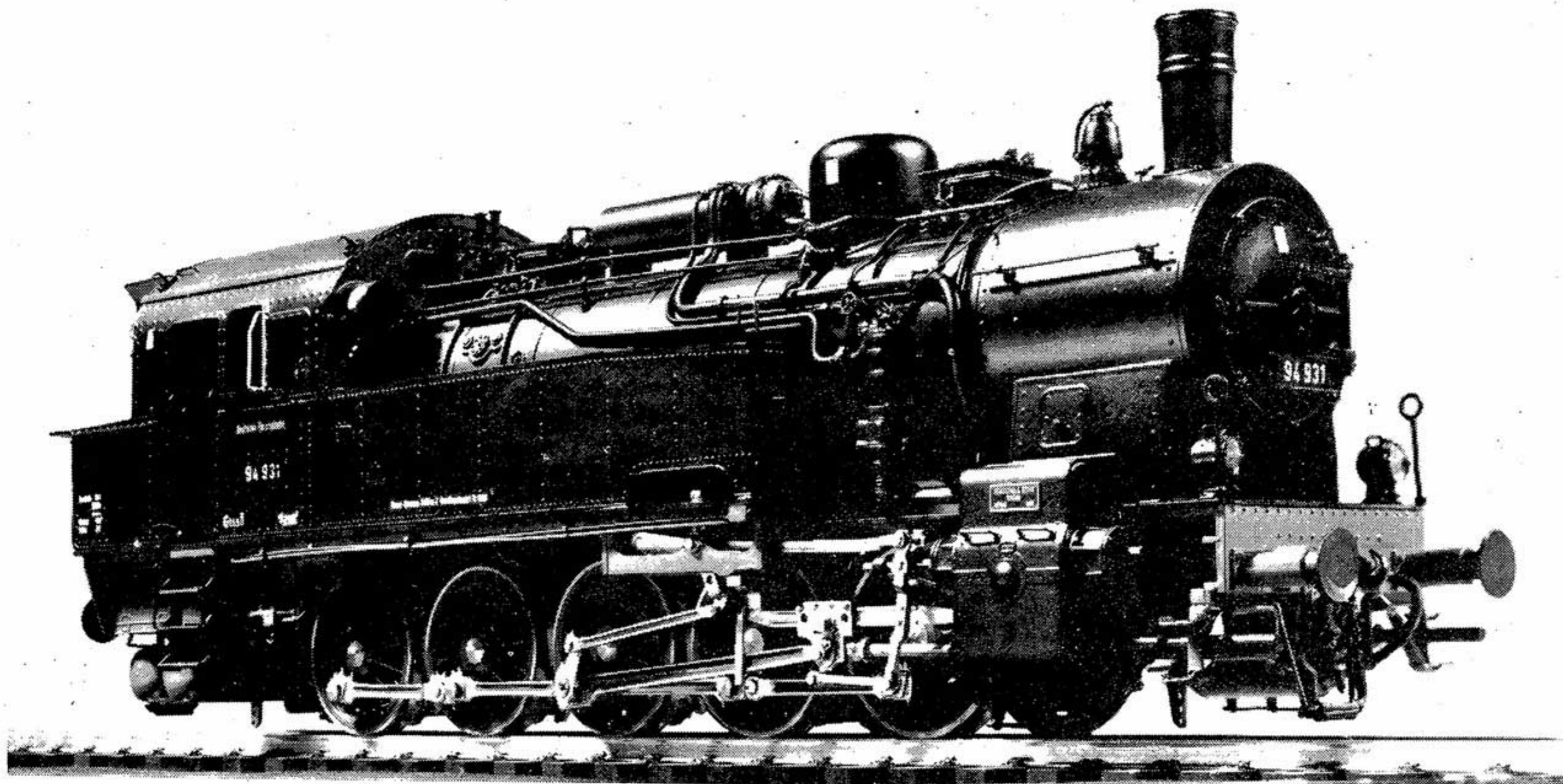
4. SCHAAL O (1/45)

Eurotrain

Een prachtige BR 92 en BR 96 staan op het programma. Ook heel mooi is de 2-assige DB-moterwagen VT 98. Bij deze firma zijn ook de bekende platformwagens („Donnerbüchse”) verkrijgbaar.



Een wensdroom van de spoor-N-fan werd nu werkelijkheid: een model van de BR 17 (S 10) door Minitrix uitgebracht.



De BR 94 (alias type 98 van de NMBS) in schaal O van Gebauer.

Fulgurex

Nieuw zijn hier de Tigerli-lok (Zwitsers T3) en de Duitse BR 78. Heel mooi is de Franse PLM 242-tenderlok, ook PLM-vierassige rijtuigen zijn in het programma opgenomen. De „Compagnie Internationale des Wagons-Lits” is eveneens vertegenwoordigd, zelfs met een Egyptische versie met Arabische opschriften!

Gebauer

Hier twee Pruisen: de BR 69 en de BR 94. Verder worden drie goederenwagens uitgebracht; een bakwagen, een ketelwagen en een pakwagen voor goederentreinen.

Hegob

Geen nieuw rollend materiaal, maar wel prachtige modellen voor de uitrusting van een depot: kolenbunker, kranen, zandinstallatie, enz...

Goldbeck

Enkel Zwitsers materiaal: de Ae 3/6 III, de Ae 3/5 en de Be 4/7.

Sauer

Een nieuwe naam op de modelbaanmarkt. Hun eerste producten zijn oude Pruisische personen- en goederenwagens uit messing.

Spring

Ook hier een „Kriegslok” als nieuw model : de BR 42.

Techn-O-Modell

De reeds lang aangekondigde V 100 komt eindelijk op de markt. Verder een model van de Pruisische T3 en enkele oude Pruisische rijtuigen die eigenlijk van de firma Pola afstammen.

Kesselbauer

De eerste Duitse trein, de „Adler“ is hier te koop. Ook prachtige modellen van de BR 23 en de BR 86 worden in de katalogus opgenomen, en is op de modelbaan één en ander uit de rails gelopen, dan biedt de Kesselbauer-stoomkraan (wel elektrisch aangedreven) een oplossing.

Ruggi

Een staaltje van vakmanschap is het model van het Oostenrijkse type 12 dat u misschien beter bekend is bij Liliput als HO-lok.

SCE

Slechts één lok is voor deze firma te melden, de Pruisische T4. Later zullen bijpassende Pruisische coupé-rijtuigen geleverd worden.

5. SCHAAL I (1/32)

Beck

Slechts één nieuwigheid: de vierassige Duitse Umbauwagens.

Eurotrain

Naast een prachtige T3 worden hier goederenwagens geleverd die een houten bovenbouw op een metalen onderstel hebben.

Fulgurex

Met echte stoom aangedreven zijn een Japanse lok (reeks 62, asindeling 2'C2') en een model van de Franse 141 R. Ook hier werden enkele CIWL-rijtuigen aangekondigd. Een rariteit is wel het op de markt brengen van een elektrisch treinstel dat dienst gedaan heeft op de Rheinuferbahn. Jaren terug heeft Märklin reeds

dit model geproduceerd en wie nu denkt dat Fulgurex traditiegetrouw een miniatuurse nabootsing van het echte model verwezenlijkte, heeft het mis. Neen, men heeft een exacte weergave van het oude Märklin-model gemaakt. Dit model is dus meer bestemd voor een verzamelaar van oude miniatuurtreinen dan voor een veel-eisende hedendaagse modelbaanfan.

Märklin

Weinig te melden: een drieassige pakwagen, twee aaneengekoppelde platte wagens voor vervoer van buizen, een ketelwagen en een mooi stationsgebouw in „Alpenstijl“.

Metafot

Hier wordt een betere uitvoering van de „Adler“-trein geleverd.

MINIATUUR SPOORWEGEN

GEREPUTEERD HUIS



Alle toebehoren - Reparatedienst
Bouwdozen - Puzzles
Gezelschapsspelen

Kortrijksepoortstraat 94-96-181
GENT - Tel. (091) 23 12 36

Wilgro

Bij dit merk werden aangekondigd : de ET 85, de E 32 en enkele goederenwagens.

Merker + Fischer

Dit merk brengt de bekende „Hecht“-wagens uit.

LGB en de SUPER GROTE

LGB

Nieuwe loks zijn er dit jaar niet, wel worden twee nieuwe goederenwagens gebracht : een lage bakwagen met klapdeksels en een wagen voor het vervoer van containers. Interessant is wel het uitbrengen van een dubbele kruiswissel. Wie veel geld heeft kan het reeds aangekondigde model van een Amerikaanse Mallet (asindeling 1'CC) aankopen. Prijs is aan te vragen bij de firma zelf.

Ostra

Geen nieuw rollend materiaal, wel volprofiel sporen met een spoorbreedte van 127 mm.

Beck

Deze firma maakt een door stoom aangedreven B-lokje passend op het LGB-railsysteem.

Clarcksons of York

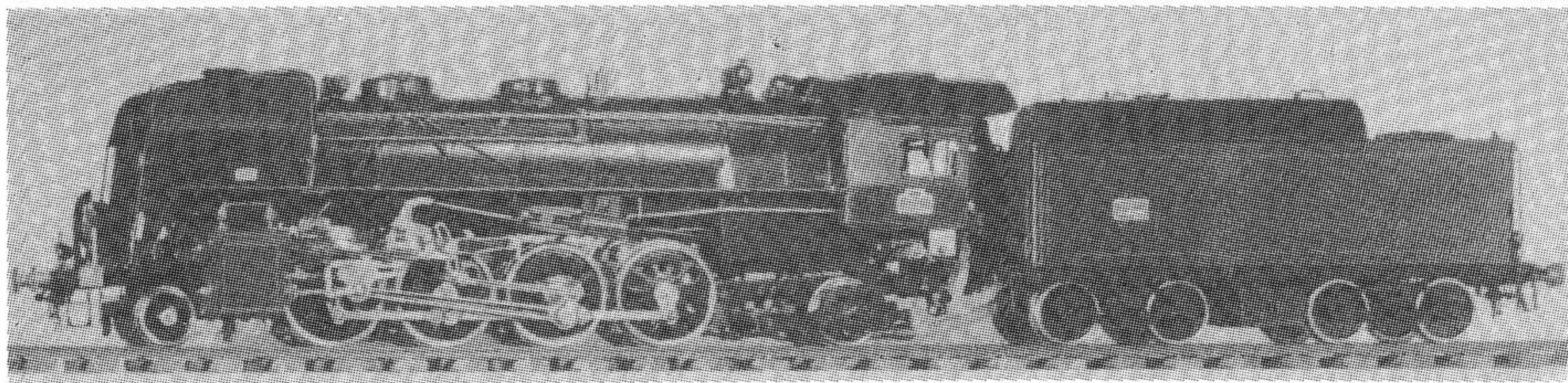
Hier wordt ons een kanjer van een lok aangeboden: een met stoom aangedreven model van de P8 voor een spoorbreedte van 127 mm. De lok is maar liefst 1,66 m lang en weegt 108 kg. De prijs voor deze gigant is 8.500 pond!

Metafot

Wat bescheidener, maar toch ook nog indrukwekkend is het hier geleverde model van de „Locomotion“ (gebouwd door Stephenson) voor 700 mm-spoor. Ook deze lok werkt met echte stoom.

Zimmermann

Deze firma brengt voor het 127 mm-spoor een rangeerdiesellok uit (wel elektrisch aangedreven), namelijk de Duitse V 36.



*Een nieuwe superproduktie voor de liefhebber van „echte“ miniatuurstoomtraktie:
de 141-R van Aster/Fulgurex in schaal 1.*

TOEBEHOREN

1. SCHAAL HO

Brawa

Een prachtstuk is een 45cm lange brug uit messingprofielen naar een voorbeeld uit het Zwarte Woud. Verder staan op het programma : steunmuren met nissen waarin winkeltjes ondergebracht zijn, zij-kanten voor perrons, verlichtingsmasten, lichtreklames en verkeerslichten.

Busch

Ook hier elektronische snufjes : lichtreklames, verkeerslichten en een up-to-date signalisatie voor wegenwerken.

Conrad

Dank zij deze fabrikant kan nu een reuzewerf opgebouwd worden. Het gamma bestaat uit allerlei vrachtwagens, machines en kranen. Wie op zijn modelbaan plots bruinkool ontdekt heeft, kan deze nu ontginnen met een Conrad-uitbaggermachine.

Faller

Een prachtmodel is het station van Lenzkirch in het Zwarte Woud. Imposant zijn de tunnelingangen van de bekende Loreleytunnel en een stadhuis en woonhuis in vakwerkstijl. Naar Zwitsers model is een houten spoorwegbrug met zijwanden en dak. Heel wat moderner is een „betonnen” motel. Om de modelbaan een levendiger cachet te geven, worden nu allerlei marktkramen met toebehoren gemaakt. Voortaan hoeven de slagbomen van de overwegen niet meer met een ruk neergelaten worden, want Faller maakt deze aktie nu natuurgetrouw bij middel van een oliecylander.

Heki

Deze firma produceert volledig afgewerkte modelbaandelen. Dit jaar wordt een plaat van 1,5 m × 1 m voorzien van een tandradbaan en een „Pilatusbaan”.

Heljan

Alhoewel deze firma zich meer naar de Engelse en Amerikaanse architectuur richt, zijn van de nieuwe modellen (een pub, station en stadswoningen) er toch heel wat voor onze modelbaan te gebruiken.

Jouef

Hier worden een stationsgebouw en seinhuis in dezelfde stijl aangeboden. Heel geschikt voor het maken van een stad zijn de hoge blokwoningen, elke verdieping heeft een natuurgetrouwe hoogte van 35 mm. Verder worden nog een watertoren en een tankinstallatie voor dieselloks gemaakt.

Herpa

Dank zij dit merk kunnen je autowegen volgestopt worden met auto's, iets nieuws is hier wel dat chauffeurs en passagiers bijgeleverd worden.

Kibri

Ook hier bouwt men nu echt bestaande voorbeelden exact na. Dit jaar zijn dat: een uitgeverijgebouw, een huis dat in ons eigen Belœil zou staan en een prachtige burgemeesterswoning. Voortaan bezitten zigeuners bij Kibri over een hypermoderne woonwagen en het materiaal voor „speciaal transport” werd ook gemoderniseerd.

Linka

Deze Engelse firma voert een interessante alternatieve politiek. Daar waar we bij de andere merken slechts kunnen kiezen uit klompete modellen, verkoopt Linka enkel onderdelen : zijwanden, dakken, ramen, enz... Zo kun je zelf voor bouwmeester spelen en je bouwwerken dus volledig aan de plaatselijke omstandigheden aanpassen.

Model International

Ook deze fabrikant heeft zich toegeespitst op de automobielwereld. Het gamma spreidt zich over meer dan een halve eeuw autokonstruktie uit, men kan zich zowel een Berlijnse bus van 1925 als een moderne Opel aanschaffen.

Noch

Vanaf dit jaar neemt Noch het volledige Wiad-programma over en zelfs hier en daar verbeterd qua detaillering. Nieuwe modellen zijn : een autobaan- en een overdekte voetgangersbrug. Verder worden acht opsmuksets (werktuigen, bushaltes, enz...) op de markt gebracht.

Pola

Kleurrijke juweeltjes zijn de Alpenhuizen, waarbij de typische gevelbeschilderingen niet vergeten zijn. Eveneens mooi is een bakstenen blokpost.

Vollmer

Deze firma biedt prachtige modellen voor de vormgeving van een oude stad, zo worden nu een mooi stadhuis (29 cm hoog), een marktbron, kasseiplaveisel en typische markt requisitoren aangeboden. Sfeeryol zijn ook de oude ronde publiciteitszuilen, een antiek openbaar toilet en een „weerhuisje” dat in Nürnberg te vinden is.

Preiser

Hier komt een nieuwe familie haar intrede doen, je kan ze zowel aan zee, als bij een frietkraam laten vertoeven. Interessant zijn nu ook de figuurtjes „anno 1936”. Verder worden geleverd: bagagerolwagentjes en oude landbouwwerktuigen.

Roskopf

Hier is een nieuwe Bundeswehr-Unimog en een Phantom F-4F in het gamma opgenomen. Maar er werd ook gedemilitariseerd; enkele legervoertuigen werden nu uitgevoerd als brandweer of Rode Kruis voertuigen.

Roco

Hier daarentegen wordt geen ontspanningspolitiek gevoerd, een uitgebreid gamma terreinvoertuigen en een pantserwagen worden geleverd.

Tröger

De populairder wordende tennissport kan nu ook in HO beoefend worden. En de nu geproduceerde motoren laten toe dat zowel de „Hell's Angels” als de gemotoriseerde politie aan hun volle trekken kunnen komen.

Wiking

Naast enkele nieuwe automodellen (de aktualiteit volgend), is vooral de goederektor uitgebreid. De nieuwigheden beginnen bij de nieuwe VW-bestelwagen om te eindigen bij een zware Kruppvrachtwagen met aanhanger.

2. SCHAAL N

Brawa

In deze schaal worden dezelfde nieuwigheden als voor HO aangeboden, met uitzondering van de lichtreklames.

Busch

Ook bij dit merk loopt spoor N in de voetsporen van HO. Extra voor de spoor N-liefhebbers is een set om de Fleischmann Toporama 9492 af te werken.

Faller

Hier worden bestaande HO-modellen gebracht : de „passerelle" van Radolfzell met bijpassende perrons, de oude in hout opgetrokken goederenloods en het landelijk station Reichenbach.

Herpa

Na het uitbrengen van de ronde lokloodsen brengt men nu een grote rijdende kraan met kolenbunker.

Kibri

Zoals in HO, ook hier drie gebouwen in oude stijl. Het Belgische huis werd in N vervangen door een Noordduits voorbeeld. Stijlvol is een overslagplaats voor steenslag, voor sommigen zal het wel jammer zijn dat dit model niet kan werken.

Noch

Eindelijk een betere kant-en-klaar modelbaan, waarmee bedoeld is dat je op heel beperkte oppervlakte niet meer geconfronteerd wordt met een Gotthard naast een Noordzeestrand. Nee, Noch heeft nu een homogeen heuvelslandschap opgebouwd waardoor een weldoordacht spoorwegnet loopt. In N kan nu ook een wegennet aangelegd worden en voor het verkeer te water werd het Wiad-programma overgenomen.

Merten

„Het jaar van het kind" alle eer aan doend brengt deze firma een set schoolgaande en een set spelende kinderen uit.

Voor de hete zomer staat nu een ijsventer met klanten ter beschikking, voor de muzikale opluistering zorgt een orgelspeler.

Pola

De kleurrijke Alpenhuizen komen ook hier opdagen. Kleine boerderijen in vakwerkstijl krijgen nu een „verweerd" uiterlijk. Ook geteisterd door het barre weer ziet de nieuwe voetgangersbrug eruit, deze is gemaakt in de robuuste stijl van de laatste eeuwwisseling.

Preiser

Niet zo veel nieuws als voor HO : een set spoorwegpersoneel, een set wandelaars en een gekombineerde set reizigers-tieners.

Vollmer

Slechts één model te melden, maar ze loont toch de moeite : de Gotische kerk (die reeds in HO bestond) met een toren van 26cm.

Wiking

Na een pauze van 1 jaar terug N-modellen, namelijk een set van vier aristokratische auto's: Mercedes 600, Opel Admiral, BMW 501 en een Rolls-Royce.

3. SCHAAL Z

De firma Kibri brengt een grote silo-opslagplaats en een volledig uitgeruste tankinstallatie op de markt. In deze kleine schaal is nu ook het kasteel „Lichtenstein" verkrijgbaar, en dit bij Noch waar men nu ook reizigers, spoorwegpersoneel en dieren op 1:220 maakt. Tröger biedt een tennisveld en meer gedetailleerde Märklin auto's aan. Bij Busch tenslotte kan de Z-fan zijn overwegen beveiligen met knipperlichten en de ongere straatjes, eveneens met verlichting, ook wat veiliger maken.

4. SCHAAL O

Wie eenvoudige modellen wil (om ze misschien zelf bij te werken) kan terecht bij het merk Addie Modell. Heel wat mooier zijn de maquettes van Holzmodellbau, deze firma maakt nu een stationsgebouw, een goederenloods en een seinhuis. Voor het aanleggen van groen moet je bij Heki zijn, die leveren mooie bomen met een grootte tot 40 cm. Veteranen van de automobielwereld kan je maken met de bouwsets van Modell International.

Voor de schaal I kan jammer genoeg slechts één naam genoemd worden: Addie Modell. Ook voor deze schaal kan men bij dit merk de eenvoudige modellen kopen die het voor spoor O maakt.

Tenslotte zijn er nog de zuiver elektronische nieuwigheden. Deze zijn heel bondig samen te vatten: enkele firma's

(o.a. Fleischmann) brengen systemen uit die het mogelijk maken de miniaturtreinen geleidelijk aan te laten optrekken of afremmen. Andere fabrikanten hebben zich gespecialiseerd in systemen die ons toelaten de snelheid van verschillende treinen, onafhankelijk van elkaar, te regelen.

Tot zover een overzicht van de Jaarbeurs te Nürnberg die ons dit jaar heel wat interessante nieuwigheden bracht. Jammer is misschien dat ook dit jaar de Belgen niet met nieuwe modellen van eigen bodem bedacht werden en we dus verder, indien we een typisch Belgische modelbaan willen maken, meestal op zelfbouw aangewezen zijn. In elk geval mogen we terug duchtig beginnen te sparen, willen we één en ander van de vorige bladzijden kopen. Want, samen met de kwaliteit, stijgt ook de prijs van de producten. Tot volgende lente.

RvdW



Scientific

KARTUIZERSTRAAT 11a
1000 BRUSSEL

Verzendingsdienst

Tel. (02) 513 01 27

Ons programma:

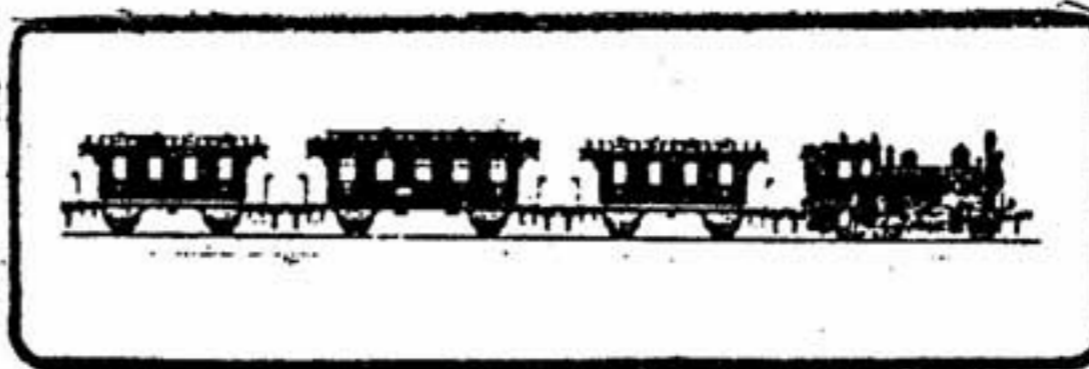
- MÄRKLIN HO - Z - I — FLEISCHMANN HO
- FALLER — KIBRI — VOLLMER HO
- BOEKEN en DOCUMENTATIE
- Prod. „DS” (Seinen - Palen - Decals N.M.B.S. HO)
- Ook alles voor modelbouw van vliegtuigen en boten

Winkel open: 9 u.-12.30 u.; 13.30 u.-18 u.

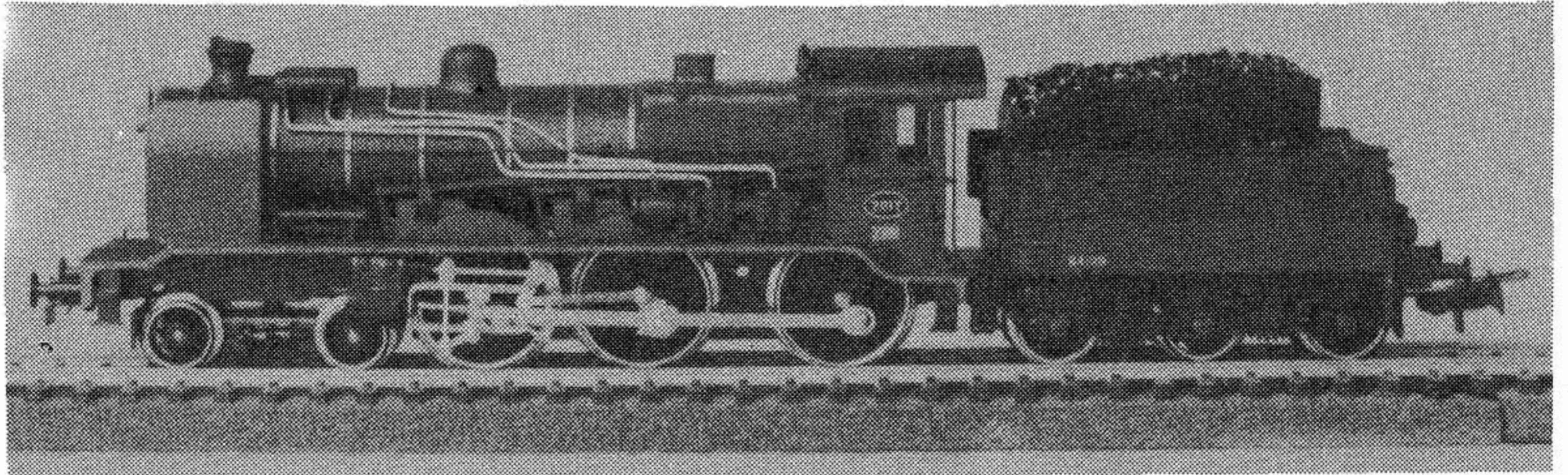
Gesloten op donderdag, zon- en feestdag.



MODELLBAHNHAUS AM MARKT
D-51AACHEN MARKT2-12 RUF 0241/339 21



M. HÜNERBEIN OHG

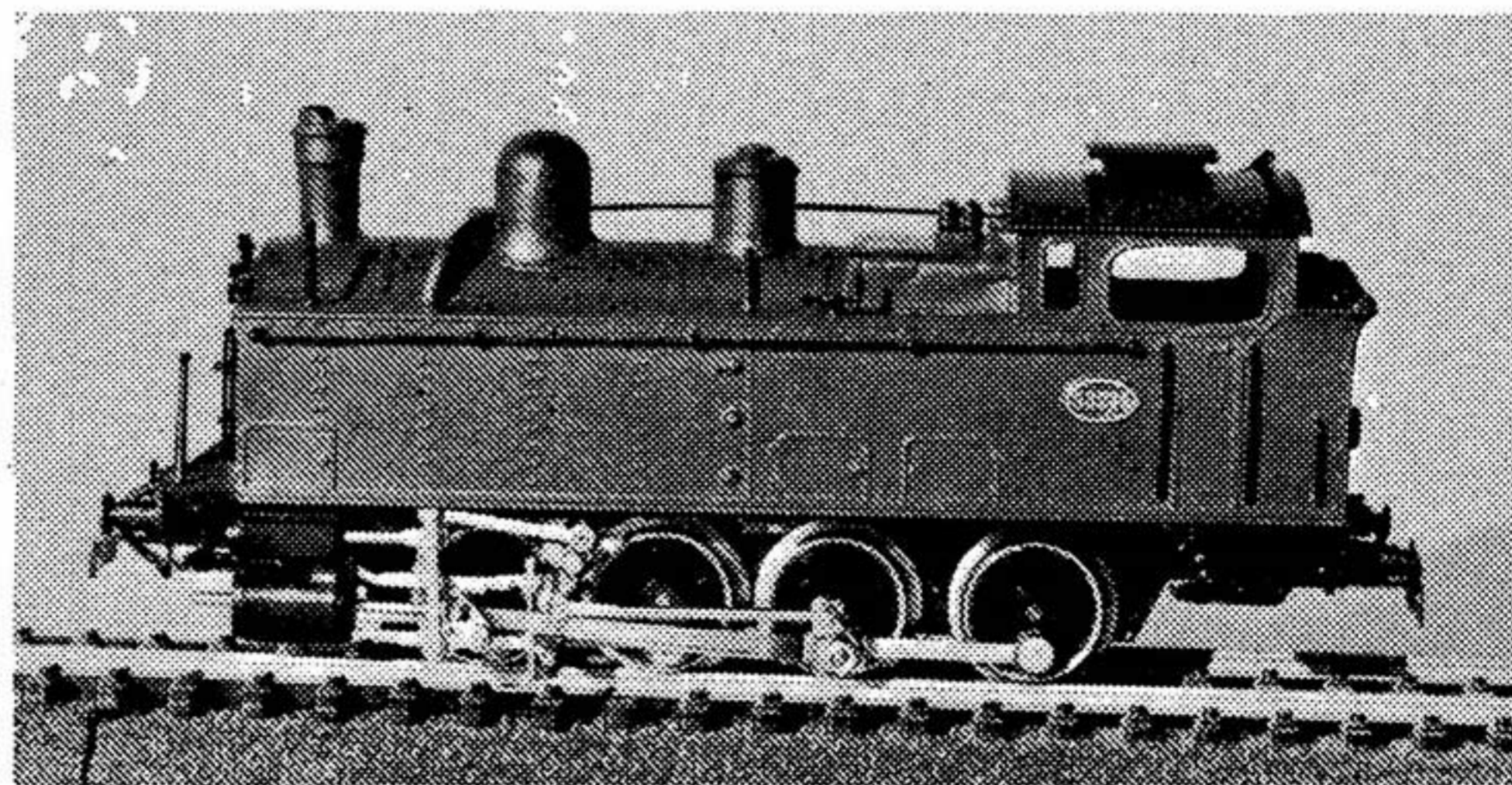


N.M.B.S. Type 7

Prototype van het model van type 7 van N.M.B.S.
(Meerdere details ontbreken nog).

Levering: einde 1979.

Prijs voor dit uit messing met de hand vervaardigd model:
± 750 DM.



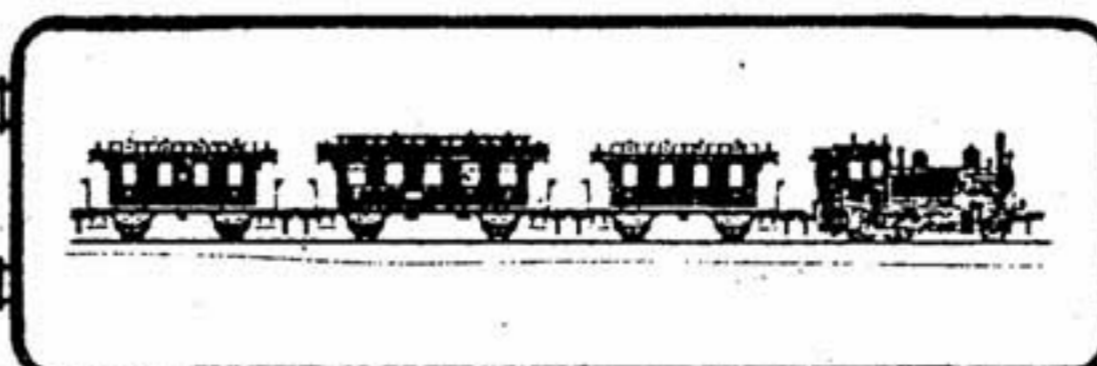
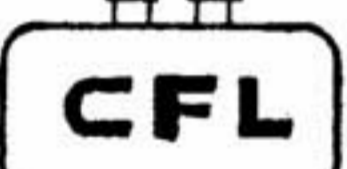
N.M.B.S. Type 53

Kleinserie op Märklinonderstel.

Levertijd: ongeveer vier maanden. Inschrijving: DM 100.

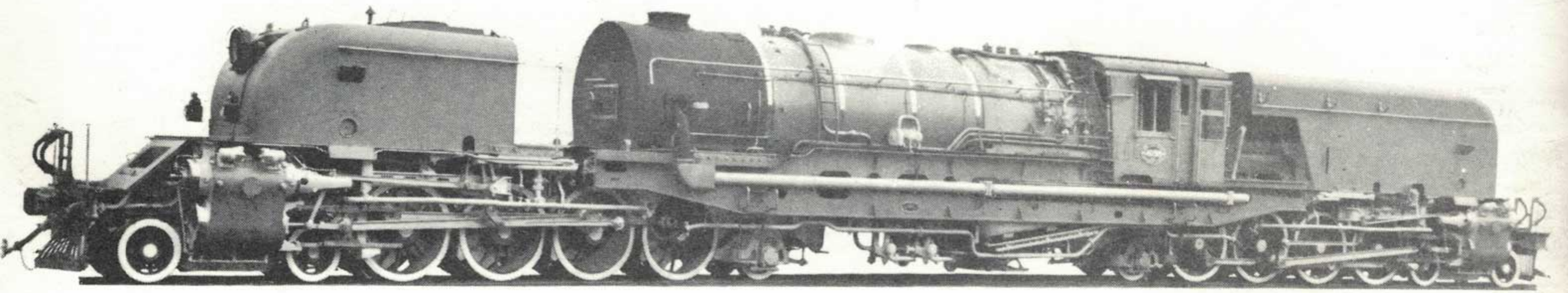
Prijs: wisselstroomsysteem: DM 445; gelijkstroomsysteem: DM 445.

Kit voor de kast zonder châssis: DM 99.





North British Locomotive Co. Ltd



Beyer, Peacock and Co. Ltd