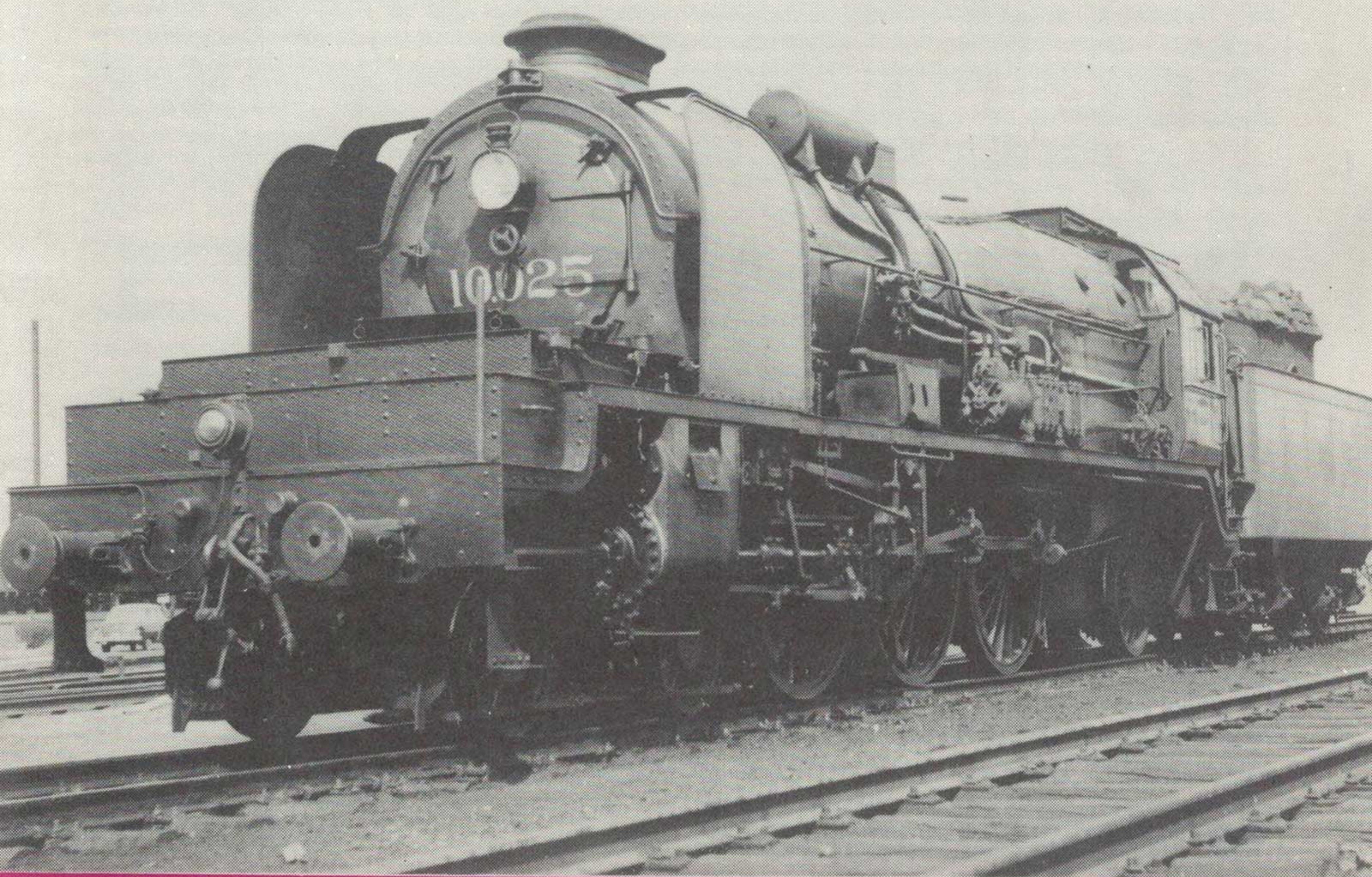


# De lokomotief

1



vzw Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief



## DE LOKOMOTIEF

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

1ste jaargang - nr. 1 Verschijnt viermaal per jaar

### INHOUD:

Editoriaal	1
De v.z.w. B.V.S. stelt zich voor	2
Nürnberger Messe: dit jaar in het teken van de stoomtraktie	6
De Belgische types stoomlokomotieven Type 10 van de Belgische Staatsspoorwegen	13
Ombouw-idee: de Gützold-Märklin-Roco 52er in H0	16
Waar vind ik nog rijdende stoomlokomotieven?	26
	32

Verantwoordelijke uitgever:  
v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief, Stationsstraat 27, 9000 Gent

De redactie bestaat uit leden van de v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief.

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

Copyright v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief, Stationsstraat 27, 9000 Gent.

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

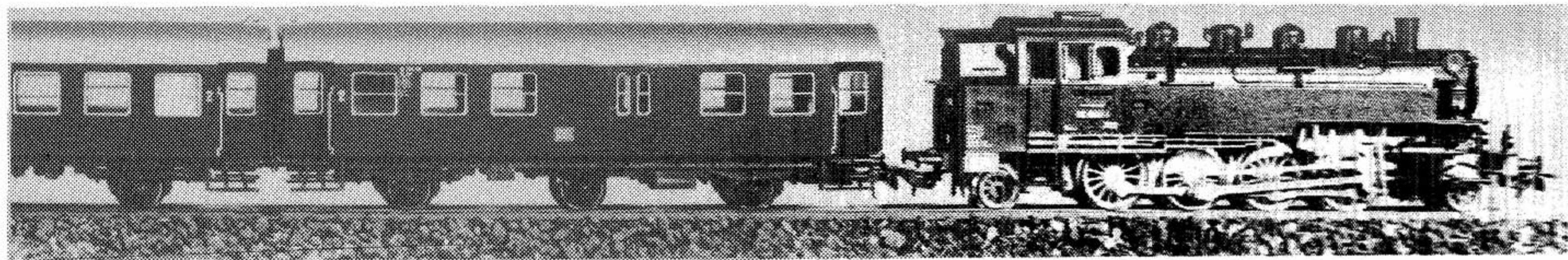
No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

*Op de frontpagina van de kaft prijkt de indrukwekkende lokomotief type 10. Deze bekende en honderd procent Belgische machine werd ontworpen door ingenieur Flamme in 1910, en was in deze periode een van de krachtigste stoomlokomotieven ter wereld, bekend om zijn prestaties aan de kop van zware treinen in het zuidelijke deel van ons land. Op de achterpagina van de kaft is een fabrieksfoto afgebeeld van een der eerste machines type 10, nr. 2345, gebouwd door La Meuse in 1911. De constructeurs waren fier op de door hun gebouwde machines. Elk exemplaar werd gefotografeerd en geen gelegenheid werd onverlet gelaten om via publikaties en tentoonstellingen de aandacht te trekken van het publiek en vooral van eventuele kopers.*

*(Foto's N.M.B.S.)*

# MTS MTS MTS

**speciaalzaak** VOOR DE  
**treinhobby**



**Spéciale aanbieding: PIKO BR 86 + drieassige ombouwwagens van ROCO: lokomotief + 4 wagens: 2195 fr. zolang de voorraad strekt!**

## MODELREINSHOP

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



# Editoriaal

Beste lezer,

U hebt het eerste nummer van „De Lokomotief” in de hand. Dit nieuwe tijdschrift wil een leemte opvullen in het Nederlandstalige deel van ons land. „De Lokomotief” wenst tegemoet te komen aan de interesse en het verlangen van vele liefhebbers, die nood hebben aan informatie over het glorierijk verleden van onze spoorwegen, en meer bepaald over de stoomtraktie. Het is dan ook de bijzondere bedoeling van de redactie van „De Lokomotief” om de belangrijkste Belgische lokomotieftypes te bespreken. Als eerste komt het door de geniale ingenieur Flämme ontworpen type 10 aan de beurt.

„De Lokomotief” zal ook berichten en artikels brengen over de stoomtraktie in de wereld. Daarbij zullen de museumlijnen zeker niet vergeten worden.

In de volgende nummers van „De Lokomotief” zullen ook bijdragen te lezen zijn die handelen over de evolutie van de stoommachines van hun ontstaan tot heden en de rol die ze daarbij hebben gespeeld in de geschiedenis van de techniek; over de werking en het onderhoud van de stoomlokomotief; en niet in het minst over de mensen die de machines bestuurden en onderhielden, de stoker en de machinist.

De liefhebbers van miniatuurspoorwegen zullen in „De Lokomotief” ook aan hun trekken komen. De redactie wil vooral verbouwingen van bestaande modelspoorweglokomotieven tot Belgische types publiceren.

Alhoewel het accent van „De Lokomotief” zal liggen op de vergane glorie van de stoom, wil de redactie toch ook plaats inruimen voor actuele informatie over de spoorwegen.

Beste lezer, de redactie van „De Lokomotief” bestaat grotendeels uit leden van de v.z.w. „Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief”, die (een deel van) hun vrije tijd zonder de minste vergoeding opofferen aan „De Lokomotief”. Hierbij aansluitend doet de redactie een oproep om uw medewerking te verkrijgen: indien u beschikt over betrouwbare informatie betreffende de Belgische stoomlokomotieven (stationnering per depot, inzet en gebruik, dienstregelingen) en/of over foto's, geef dan een seintje, zodat de redactie ze via „De Lokomotief” kan toegankelijk maken voor een ruimer geïnteresseerd lezerspubliek. Informatie betreffende stoomlokomotieven is niet noodzakelijk bestemd voor enkele bevoorrechten.

U zult in dit tijdschrift in geringe mate publiciteit aantreffen. De redactie heeft moeten inzien dat de hoge kosten van een verzorgd tijdschrift alleen met de financiële hulp van publiciteit kunnen gedragen worden. Toch zal de redactie er over waken dat de gevoerde publiciteit betrekking heeft op de belangstellings sfeer van de lezers. Deze publiciteit kan dan ook beschouwd worden als een vorm van bijkomende informatie.

De redactie hoopt dat dit eerste nummer van „De Lokomotief” u zal bevallen. Indien dit het geval is, aarzel dan niet dit initiatief te steunen door u te abonneren!

Veel lees- en kijkgenot!

De Redactie



# De vereniging zonder winstoogmerk

## **Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief**

### stelt zich voor

In het voorjaar van 1977 werd de vereniging zonder winstoogmerk „BELGISCHE VRIENDEN VAN DE STOOMLOKOMOTIEF” door enkele verwoede liefhebbers van de stoomlokomotief opgericht. De stichters, die allen (helaas) te jong zijn om de Belgische stoomtraktie in haar glorieperiode gekend te hebben, willen vermijden dat deze in de vergeetheek geraakt.

Artikel 3 van de statuten, die op 19 mei 1977 onder nummer 4305 verschenen in de bijlagen van het Belgisch Staatsblad, luidt als volgt:

*Artikel 3. — De vereniging heeft tot doel en als activiteit: personen te groeperen die belangstelling hebben voor de spoorwegen, en in het bijzonder voor de stoomtraktie; de stoomtraktie uit het verleden bekend te maken; het inrichten van excursies naar speciale ritten, museumlijnen, musea en dergelijke; het inrichten van reizen, in het bijzonder die met stoomtraktie; het organiseren van dia- en filmvoorstellingen over spoorwegen en in het bijzonder over stoom; het verzamelen en katalogeren van souvenirs, documenten en foto's over de stoomtraktie; in het bijzonder over de Belgische stoomtraktie; het uitgeven van een periodiek; het bouwen van miniatuurstoomlokomotieven en de nodige infrastructuur; het*

*uitbaten van een museumlijn; het opbouwen van modelspoorwegbanen.*

*Deze opsomming heeft een duidend en geen beperkend karakter. Bij het nastreven van het doel onthouden de leden zich van elke stellingname op politiek, syndikaal, religieus, filosofisch, taalkundig en maatschappijkritisch vlak.*

De stichters-beheerders hebben met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen van de vereniging al volgende activiteiten op touw gezet:

1. inrichten van reizen met stoomtraktie;
2. ijveren voor het ontstaan van een museumlijn;
3. uitgeven van een periodiek;
4. uitgeven van diareeksen over stomers;
5. inrichten van een diawedstrijd met het oog op een diamontage;
6. inrichten van excursies;
7. verzamelen van documenten over de Belgische stoomtraktie.

Over elk van deze activiteiten volgt enige toelichting.

#### **1. Inrichten van speciale stoomtreinen**

Daarmee willen de Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief (afgekort: B.V.S.) een meervoudig doel bereiken:



- a) De deelnemers eens een vrije dag bezorgen met het openbaar vervoer op een ongebruikelijke manier, in een tijd van schijnbaar feilloze elektronica, grauwgrijze stortbetonnen konstrukties en plastic gadgets;
- b) Propaganda en publiciteit voor de spoorwegen (in casu de N.M.B.S.), de stoomtraktie en de inrichtende vereniging;
- c) Het verzamelen van fondsen met het oog op de realisatie van de doelstellingen (o.a. de aankoop van spoorwegmateriaal).

In 1977, het eerste bestaansjaar, slaagde B.V.S. met vijf bestuursleden in het organiseren van twee speciale stoomtreinen. B.V.S. maakt van deze gelegenheid gebruik om de N.M.B.S., en in het bijzonder de heer G. Feron van de Dienst Pers en Public Relations, en de heren P. Metens, R. Verspeelt, F. Van de Perre en Coppens van de Handelsdirectie te danken voor de daadwerkelijke steun en de



gepaste raadgevingen die ze in grote mate mocht ontvangen.

Op 5 juni 1977 organiseerde B.V.S. een speciale stoomtrein Leuven - Brussel - Denderleeuw - Aalst - Gent - Oostende en terug. Deze eersteling was een matig succes voor wat betreft het aantal reizigers (ongeveer 500), maar de belangstelling was echter enorm. De stoomtrein werd in verschillende kranten voorpagina-nieuws. Het Gentse Sint-Pietersstation werd het voorwerp van een ware overrompeling. Spijtig genoeg waren er ook enkele onverantwoordelijken die in hun vermetel enthousiasme tussen de sporen en in de wisselstraten liepen om hun kiekjes te nemen... B.V.S. hamert er steeds maar op dat de reglementen in verband met de veiligheid door iedere deelnemer strikt moeten geëerbiedigd worden!

Op 25 september was B.V.S. de inrichter van een speciale stoomtrein Leuven - Brussel - Ottignies - Charleroi - Walcourt Philippeville - Mariembourg en terug. Deze tweede rit, opgezet in samenwerking met de politiekering I.P.A. kende een overweldigend succes. Er waren ongeveer 1000 deelnemers. Het Stoomfestival te Mariembourg was een voltreffer: de 29.013 van de N.M.B.S. ontmoette drie „levende” kollega's van de *Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées*. B.V.S. verkocht in voorverkoop meer dan 700 kaarten voor een rit op de museumlijn van deze vereniging. Die dag werden ter plaatse nog ongeveer 700 reiskaarten verkocht.

In 1978 wordt op 14 mei een speciale stoomtrein ingelegd ter gelegenheid van de Ieperse Kattenstoet, met volgende reisweg: Leuven - Brussel - Denderleeuw Zottegem - Oudenaarde - Kortrijk - Komen - Menen - Ieper en terug. Vanuit Ieper wordt in de namiddag voor de fotoliefhebbers een zowat 100 kilometer lange rondrit ingericht, ten dele over een voor het reizigersverkeer gesloten lijn.

In het najaar van 1978 is nog een zeer speciale stoomtreinrit gepland.



## 2. Oprichting van een museumlijn

Na jaren van ware jacht op stoomlokomotieven tijdens „stoomfotosafari's”, vooral in de Duitse Bondsrepubliek en de Duitse Demokratische Republiek, en in mindere mate in andere Oosteuropese landen, willen de stichters van de B.V.S. er in België, en meer bepaald in Vlaanderen, wat gaan aan doen vóór het definitief te laat is.

Inderdaad, B.V.S. ijvert voor de oprichting van een museumspoorweglijn in het Vlaamse landsgedeelte. Onze Franstalige landgenoten staan er op dat stuk heel wat beter voor. Er zijn in Wallonië reeds niet minder dan vier museum- of toeristische lijnen in bedrijf:

- T.T.A. (*Tramway Touristique de l'Aisne*): Pont d'Erezée-Dochamps;
- Li Trimbleu: Trembleur-Warsage;
- C.F.V.3.V. (*Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées*): Mariembourg-Treignes;
- Le Petit Train du Bonheur (Rebecq-Rognon).

Al deze lijnen gebruiken voor hun exploitatie, gedeeltelijk of uitsluitend, stoomtraktie, behalve Li Trimbleu. Opmerkelijk is dat de *Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées* ontstaan is door de overname met een conventie van een deel van de N.M.B.S.-lijn 132. In de nabije toekomst hoopt de *Association pour la Sauvegarde du Vicinal* (A.S.Vi.) te Thuin ook een toeristische lijn te kunnen openen.

Onze Waalse „geestesgenoten” hebben deze museumlijnen ook zo maar niet in een handomdraai tot stand gebracht. In alle gevallen hebben ze als niet te ontmoedigen en nooit aflatende doorzetters jarenlang „gevochten” bij de bevoegde instanties om als bekroning van hun hobby-verzuchtingen uiteindelijk hun ideaal te kunnen realiseren.

B.V.S. wil dat — een museumlijn met stoomtraktie — ook tot stand brengen. Enkele pogingen om een afgedankte N.M.B.S.-lijn „in handen” te krijgen, zijn vastgelopen, o.m. op juridische bezwaren



in verband met de verboden „gemengde” exploitatie, die voortvloeit uit een wet van 1864.

Met het oog op deze museumlijn heeft B.V.S. al een aanvraag gedaan bij de N.M.B.S. om historisch oud materiaal aan te kopen. Met een Oosturopees land zijn onderhandelingen aan de gang over de aankoop van een rijvaardige stoomlokomotief van een type dat in België ook bijna 50 jaar in dienst was.

## 3. Uitgeven van een periodiek

B.V.S. poogde van bij zijn ontstaan een tijdschrift op de been te brengen. BVS 1 en BVS 2 waren gestencilde nummers die nog voor veel verbeteringen vatbaar waren. Met dit eerste nummer van „De Lokomotief” wagen we een schot in de roos. De bedoeling van deze publikatie is in het editoriaal uiteengezet.



#### 4. Uitgeven van diareeksen

Op de speciale stoomtrein van 25 september 1977 naar Mariembourg verkocht B.V.S. als proef een diareeks met de laatste rijvaardige stoomlokomotief 29.013 van de N.M.B.S. als vedette. Deze diareeks was zo vlug verkocht dat tweederde van de deelnemers gewoon geen kans kregen om ze aan te kopen. Aangemoedigd door dit succes heeft B.V.S. een heruitgave op touw gezet en bovendien nog vijf nieuwe reeksen uitgebracht. Al deze reeksen zijn opnieuw voor driekwart verkocht.

#### 5. Diawedstrijd

Met het oog op een diamontage in het najaar van 1978 organiseert B.V.S. een diawedstrijd met als onderwerp de speciale B.V.S.-stoomtrein naar Mariembourg, het Stoomfestival en de feestelijkheden aldaar.

#### 6. Excursies

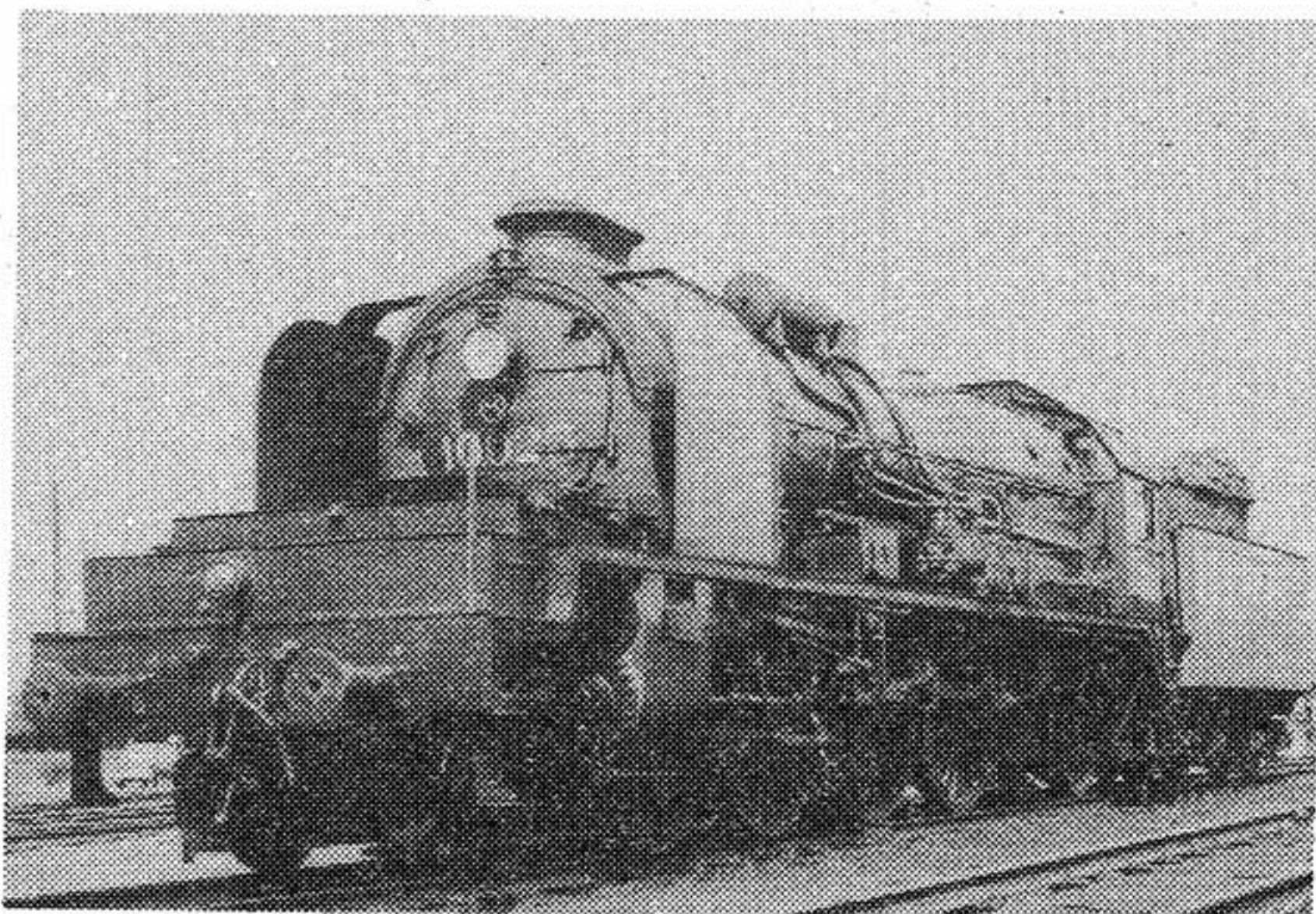
B.V.S. richt, buiten de speciale stoomtreinen, ook excursies in. Gepland zijn:  
— een eendaagse autocar-tocht naar twee Franse museumlijnen in de vallei van de Somme;  
— een meerdaagse reis naar de D.D.R. als „fotosafari”.

#### 7. Het verzamelen van documentatie over het Belgische spoorweginet tijdens de stoomperiode

Deze activiteit is volop aan de gang, alhoewel dit geen gemakkelijke taak is. Vele mensen hechten immers weinig belang aan de stoomtraktie, en daarmee is (gaat) veel „materiaal” verloren.

Tot daar de activiteiten, alsook enkele perspectieven van B.V.S.

*De Redactie*



Zopas beslist!

#### **N.M.B.S.-stoomlokomotief type 10**

in uitstekende afwerking:

- gemotoriseerde ROCO-tender;
- ROCO-wielen;
- ROCO-schuifbeweging;
- ketel uit messing gedraaid;
- ketelarmaturen en cilindres uit messinggietwerk.

Interessante prijs: ± 8000 fr. (daar de prijs van sommige onderdelen ons nog niet helemaal bekend is, kunnen wij voorlopig slechts een approximatieve prijs opgeven).

Een foto van een eerste model hopen wij reeds in het volgende nummer van „De Lokomotief” te kunnen tonen. Dit model zal zowel in 2-rail gelijkstroom als 3-rail wisselstroom geleverd worden. Levertijd: tweede trimester 1979! Het kan echt niet vroeger, willen we een perfect model afleveren! Denk eraan, dit model zal volledig op schaal H0-1/87 zijn!

**INTER-HOBBY**

Halenstraat 15, 2000 Antwerpen



# Nürnberger Messe:

## Dit jaar in het teken van de **Stoomtraktie**

Dit jaar was deze beurs een aanmoediging voor de modelbaanamateur om zijn hobby met nog meer enthousiasme te beoefenen. Wie dit jaar geen nieuwigheden naar zijn zin vindt, verandert beter van hobby. In elke sektor van de modelbaan werden interessante nieuwe modellen aan het programma toegevoegd. Maar laten we liever de lijst met nieuwigheden eens overlopen.

### 1. SCHAAL H0 (1/87)

#### **Ade**

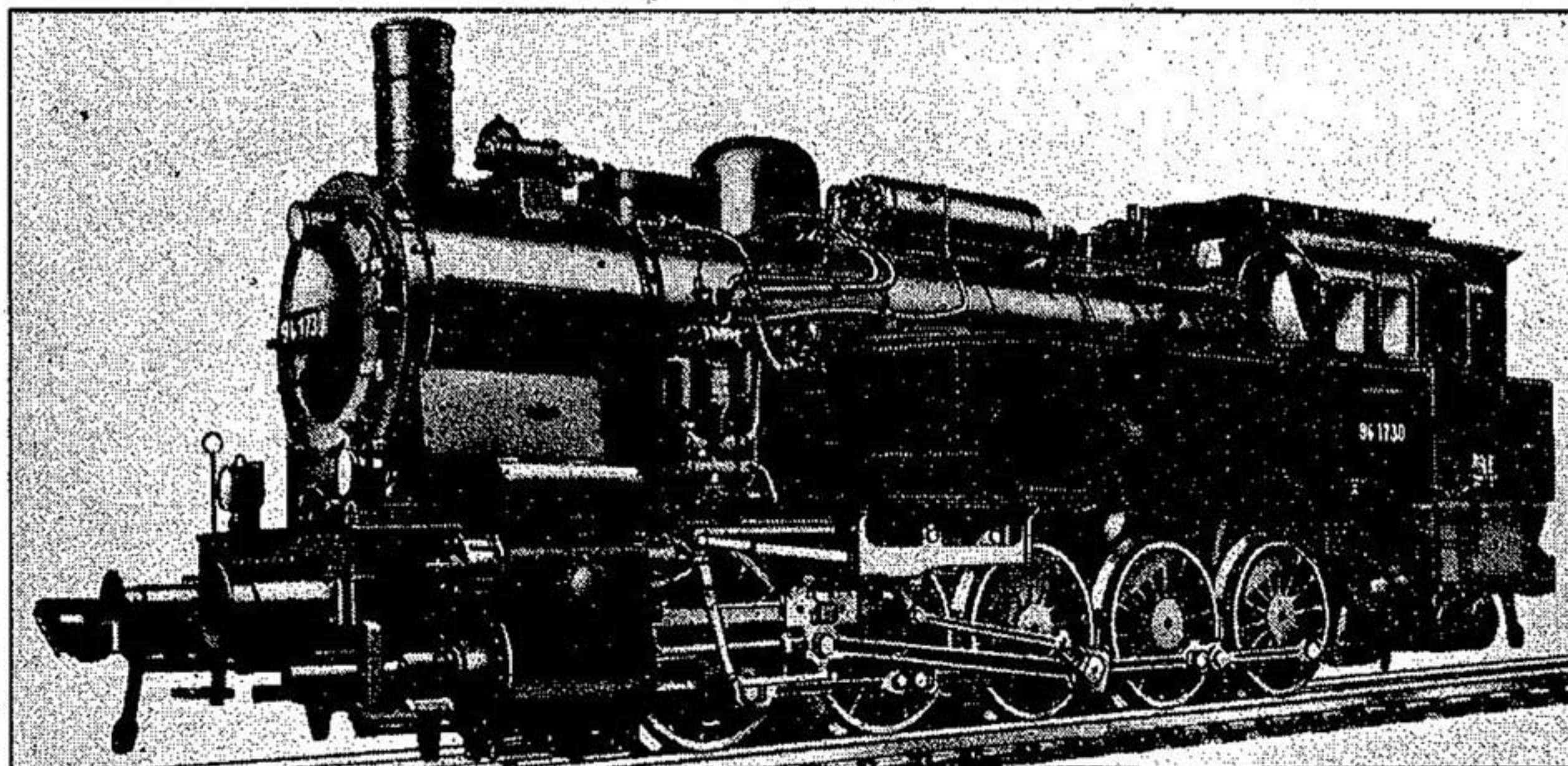
Dit merk, dat zich bij het publiek introduceerde met zijn exacte nabouw van de D-Zugwagens van de DB (ook in bouwset verkrijgbaar), breidt haar programma uit met de „Silberlinge”, dit zijn de vierassige rijtuigen voor binnenverkeer in roestvrij staal uitgevoerd. Verder zijn voorzien: een TEE-restauratiewagen van het type WR 4üm en hetzelfde type in „Rheingold”-uitvoering.

#### **Brawa**

Dit merk gaat verder op het exclusieve-modellen-pad. Dit jaar brengt het een model van een robotrangeerlokomotief. Deze worden, onbemand en volledig op afstand bediend, ingezet op volautomatische rangeerstations.

#### **Fleischmann**

Een reeds lang gewenst model wordt hier geprogrammeerd, een model van de BR 94, een vijfassige Pruisische rangeerlokomotief (heeft ook in België gereden als type 98). Verder wordt de BR 260 in de nieuwe DB-kleuren geleverd, de kleine tweeassige stoomlokomotief kan nu ook met tender verkregen worden, een tweeassige industriediesel-lokomotief (naar een model van Orenstein & Koppel) is nieuw. Van het wagenpark worden enkele modellen in een nieuwe kleur geleverd, de reeds lang in productie zijnde



*Stoomlokomotief BR 94  
van Fleischmann  
(ook in N).*



tweeassige Pruisische personenwagens werden nu volledig herbouwd, een oude G10-goederenwagen (Pruisisch) wordt als nieuwigheid uitgebracht.

### France-Trains

Deze specialist voor wagons brengt een serie Mitroparijtuigen uit in fijne afwerking. Het betreft restauratie- en luxe-slaapwagens.

### Fulgurex

Dit merk, dat niet voor ieders geldbeurs geschikt is, breidt zijn gamma van handwerkmodellen uit met: SBB-lokomotief Ae 8/14 en Ae 4/7, een 1'D-lokomotief van de Königlich-Bayerische Staatsbahn. Verder een serie Franse P.O.-wagens en drieassige Zwitserse rijtuigen.

### Gerard

Deze kleinserie-fabrikant brengt een natuurgetrouwe weergave van de Oostenrijkse tandradbaan (Schafbergbahn en Schneebergbahn) uit. Dit materiaal rijdt op een spoorbreedte van 10,3 mm. Deze sporen worden eveneens door Gerard gefabriceerd. Verder wordt een exact model van de Weense stadstram uitgebracht, maar hiervoor moet men een fors bedrag neertellen: ca. 10.000 fr.

### Gogtram

Zoals Gerard, brengt ook deze firma trams op de markt, maar dan voor prijzen

die in ieders bereik liggen. Nieuw is hier een vierassige Düwag-tram (bouwjaar 1936). Alle modellen rijden op 9 mm.-spoor en tegen een meerprijs (max. 100 fr.) kunnen deze voor TT-spoor (12 mm.) omgespoord worden.

### Günther

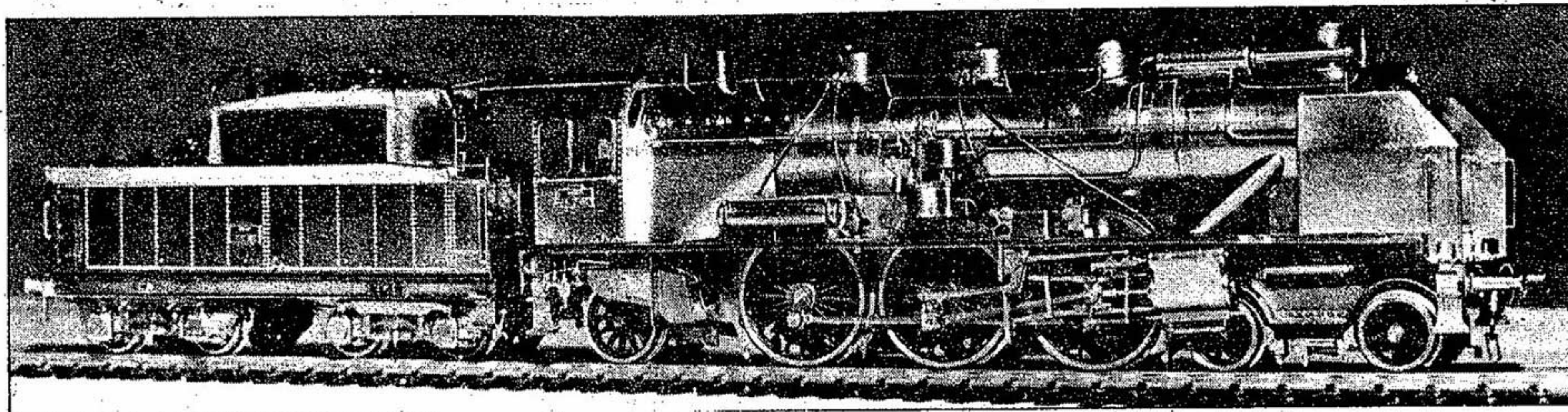
Günther specialiseert zich vooral op ombouw- en verbeteringsets voor modellen van andere merken. Zo wordt dit jaar een pakket voor de Roco-116, de Roco-58 en de Fleischmann-24 geleverd, dit om van deze locomotieven enkele speciale versies, zoals ze ook in werkelijkheid reden, te maken. Als volwaardig model wordt een oud tweeassig dieseltreinstel (VT 70.5 DR) geleverd, + een oud vierassig elektrisch treinstel, namelijk de bekende „Rübezahl“.

### Hag

Hier worden twee locomotieven van de Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) geprogrammeerd: de Re 4/4 en de Ae 8/8.

### Intermodel

Alhoewel dit handwerkmerk niet door iedereen te betalen is, willen we toch even de nieuwe modellen opsommen: de E 42 uit de oertijd van de elektrische traktie; een Zweeds model van de Pruisische P8. lokomotief nummer 308 van de BLS, een treinstel aangedreven door stoom (dus met échte stoomdrijfkracht).



Een weelde voor het oog: de Franse 231 D van Fulgurex, H0, in messing.



## **Jouef**

Hier wordt een model van de Duitse BR 44 geleverd en Duitse vierassige rijtuigen van 1935, een Esso-ketelwagen en een hoge bakwagen.

## **Liliput**

Qua afwerking identiek aan de BR 05 en 45, wordt nu ook de Bayerische S 3/6 (BR 18) geleverd, dit in „Rheingold“-uitvoering en die van de Königlich-Bayerische Staatsbahn (K.B.St.B). Van de BR 45 worden nog andere versies uitgebracht (verschil in windleiplaten). Ook aan de BR 78 werd wat gewijzigd: nieuw chassis en nieuwe motor. Tenslotte wordt een serie Zwitserse lichtmetaalrijtuigen uitgebracht.

## **Märklin**

Deze firma heeft dit jaar eens echt haar best gedaan. Als topmodellen worden een BR 41 geleverd, en de reeds „antieke“ elektrische lokomotief BR 104. De P8 wordt nu met de juiste tender, als type 64 van N.M.B.S., geleverd. Een TEN-slaapwagen van de NS wordt ook aan het verkoopprogramma toegevoegd; een driëassige Umbauwagen van de DB, type AB3yge; enkele varianten van bestaande goederenwagens.

## **Merker + Fischer**

Meestal worden hier de modellen uitgebracht die reeds vorig jaar aangekondigd werden. Nieuw is wel een model van lokomotief 98 112, een lokaalbaantype. Verbeterd werden de modellen van de BR 93, de E 75 en de Zwitserse Ec 4/6.

## **Metropolitan**

Een uitgebreide lijst met nieuwe modellen, maar een dikke portemonnaie is nodig om ze te kunnen kopen. Hier zijn ze dan: de Zwitserse Ae 4/4, Ae 8/8, Be 5/7,

Be 6/8, de Duitse BR 01 (in oorspronkelijke versie), BR 17, (Pruisische S 10) en de Württembergische K (BR 59), de Italiaanse TEE „Cisalpin“.

## **Lima**

Deze goedkoopste producent (met minder verzorgd materiaal) brengt volgende stoomlokomotieven uit: de Duitse BR 10, 18 en 56 en de Amerikaanse Big-Boy. Verder worden de Duitse diesellokomotief V 188 en het IC-treinstel ET 403 uitgebracht.

## **Piko**

Aangezien dit merk zijn produkten op de Leipziger Herbstmesse gepresenteerd heeft, kan hier enkel oud nieuws gemeld worden. Als „nieuw“ zijn te vermelden: de BR 01.5 en de BR 86, die beiden reeds in de handel verkrijgbaar zijn.

## **Rivarossi**

Dit jaar is Rivarossi op Italiaanse toer gegaan. Worden uitgebracht: de FS-stoomlokomotieven 685-584 met Knorr-voorverwarmer, de 680-037, de 741-401, een Franco-Crosti-konstruktie. Verder werden enkele wijzigingen aangebracht aan bestaande Italiaanse en Amerikaanse modellen.

## **Roco**

Deze populaire Oostenrijkse firma (qua afwerking en prijs) brengt ook dit jaar enkele modellen op de markt die zeker bij de top-10 van de modelbouwer zouden prijken. Daar zijn: de BR 17 (Pruisische S10), de rangeerlokomotief BR 80, de Oostenrijkse Krokodil, de Zwitserse Be 4/6, de Franse BB 15.000 en BB 22.200, een Nederlands elektrisch treinstel voor lokaal verkeer en de bekende SBB-lokomotief Ae 6/6. Dit alles in goede afwerkingskwaliteit en gunstige prijs.



## **Trix**

Hier zijn geen nieuwigheden te melden. Trix heeft zich beziggehouden met het „bijkleuren” van bestaande modellen om up-to-date te zijn.

## **2. SCHAAL HOe (= smalspoor in HO) (1/87)**

### **Bemo**

Deze specialist van het smalspoor heeft zich toegelegd op de Zwitserse private maatschappijen. Van de Rhätische Bahn wordt gemaakt: de lokomotief Ge 4/4, de lichtmetaalrijtuigen en diverse goederenwagens. Al dit materiaal kan op 9 mm.- en 12 mm.-sporen rijden. Verder worden allerlei toebehoren geleverd: opschriften, wissellantaarns, een traag mechanisme om wissels op „tijdschaal” om te leggen, enz.

### **Intermodel**

Op basis van een Minitrixmodel (9 mm.) wordt een model van de BR 99<sup>77-79</sup> geproduceerd, een bouwreeks die nog volop in de DDR dienst doet.

### **Merker + Fischer**

Een model van de lokomotief 99 4501 (9 mm.) en een stoomtram (9 mm.) worden aan het programma toegevoegd.

## **3. SCHAAL N (1/160)**

### **Arnold**

Als nieuwigheden werden aangekondigd: de oude T3 met tender en de elektrische lokomotief E 63. Nieuwe varianten van de BR 211, de BR 118 als ÖBB-reeks 1118, en de Salzburger Lokalbahn Triebwagen worden ook aangeboden.

### **Fleischmann (Picolo)**

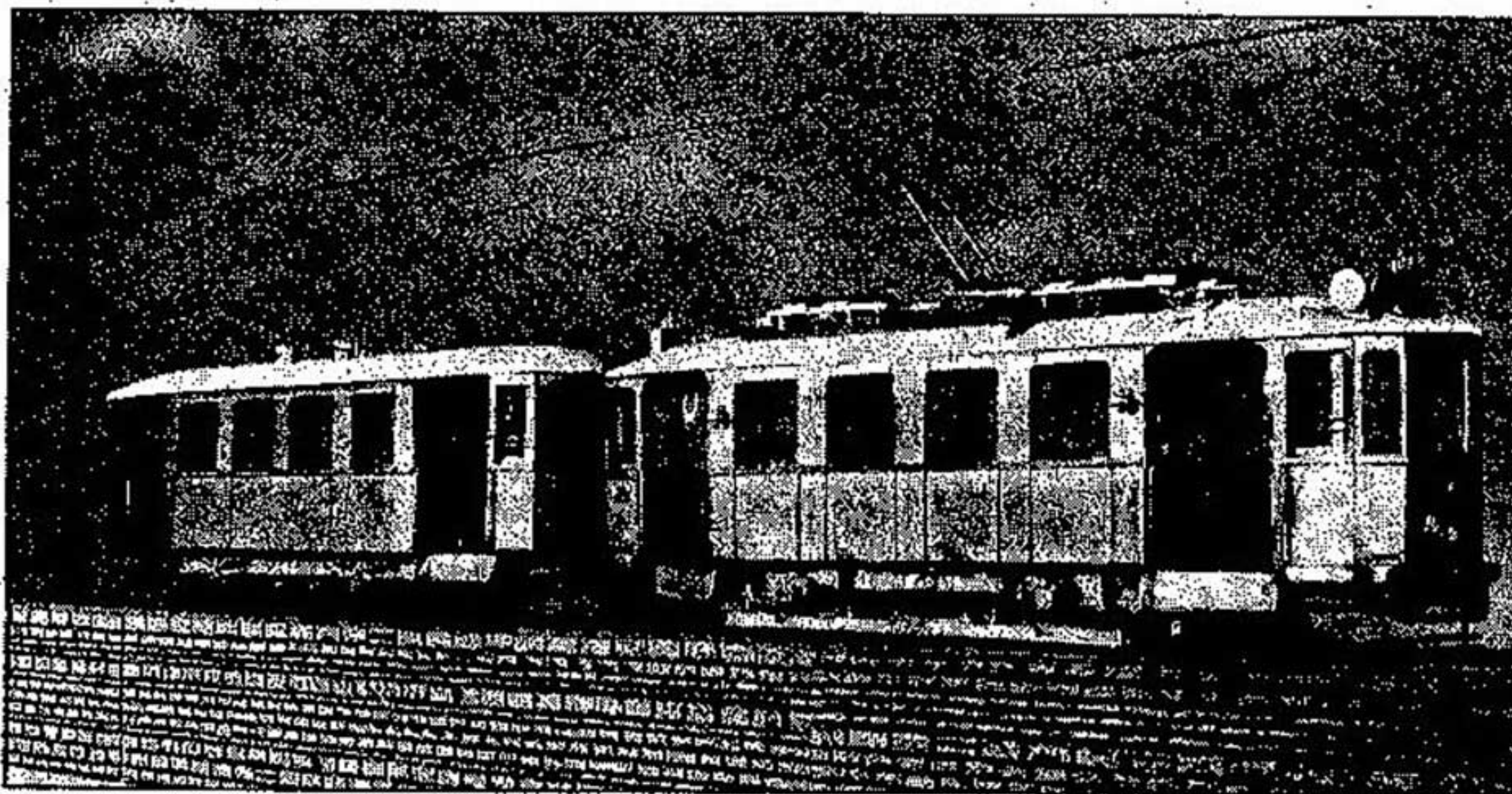
Nieuw is hier ook de BR 94 (zie HO), de Zweedse elektrische lokomotief reeks Du2 en het DB-treinstel 614 in nieuwe kleuren.

### **Intermodel**

Als volledig afgewerkte kleinserie-modellen worden geleverd: de Saksische BR 89.20, het DB-treinstel ETA 177 en de Badische IVh (BR 18); de Zwitserse treinstellen De 4/4, Dm 2/4 en A 2/4.

### **Lima**

Het nieuwe gamma is volledig op de Duitse markt gericht: de P8 (BR 38), de ET 403 en de elektrische lokomotief BR 151.



*De „droomtram” van Gerard: het Weense type M in HO.*



## Merker + Fischer

Hier ook talrijke nieuwigheden: de Duitse lokomotief 98 112, de BR 78, een ombouwset voor de Fleischmann-P8 (om er een 78.10 van te maken), het treinstel VT 36.5, de elektrische rangeerlokomotief E 60 en de bekende Zwitserse Krokodil.

## Minitrix

Volledig nieuw is het model van de BR 85 (een zware tenderlokomotief), de BR 01 werd aanzienlijk verbeterd, van de Duitse BR 52 werd nu ook een Franse versie (type 150Y) gemaakt. In een nieuw kleedje deden de Duitse BR 221 en de Deense reeks My hun verschijning. Alle lange D-Zugwagens werden opnieuw gebouwd en met nog meer varianten uitgebreid.

## Roco

Hier wordt nu, na in HO geproduceerd te zijn, ook de E 44.5 en de Belgische diesellokomotief type 59 uitgebracht. Verder het volledige gamma HECHT-wagens die ook reeds in HO bestonden. Bij de internationale rijtuigen werd het nieuwe universele Eurofima-type in verschillende nationaliteiten aangekondigd.

## 4. SCHAAL Z (1/220)

### Märklin

Hier wordt de S 3/6 (BR 18) met bijpassende Reichsbahnwagens geleverd. Voor de liefhebber van modern materiaal staat een keertreinwagen met bestuurderspost op het programma en D-Zugwagens in nieuwe varianten. Een tweeassig treinstel voor het reinigen van de rails werd ook aan het programma toegevoegd.

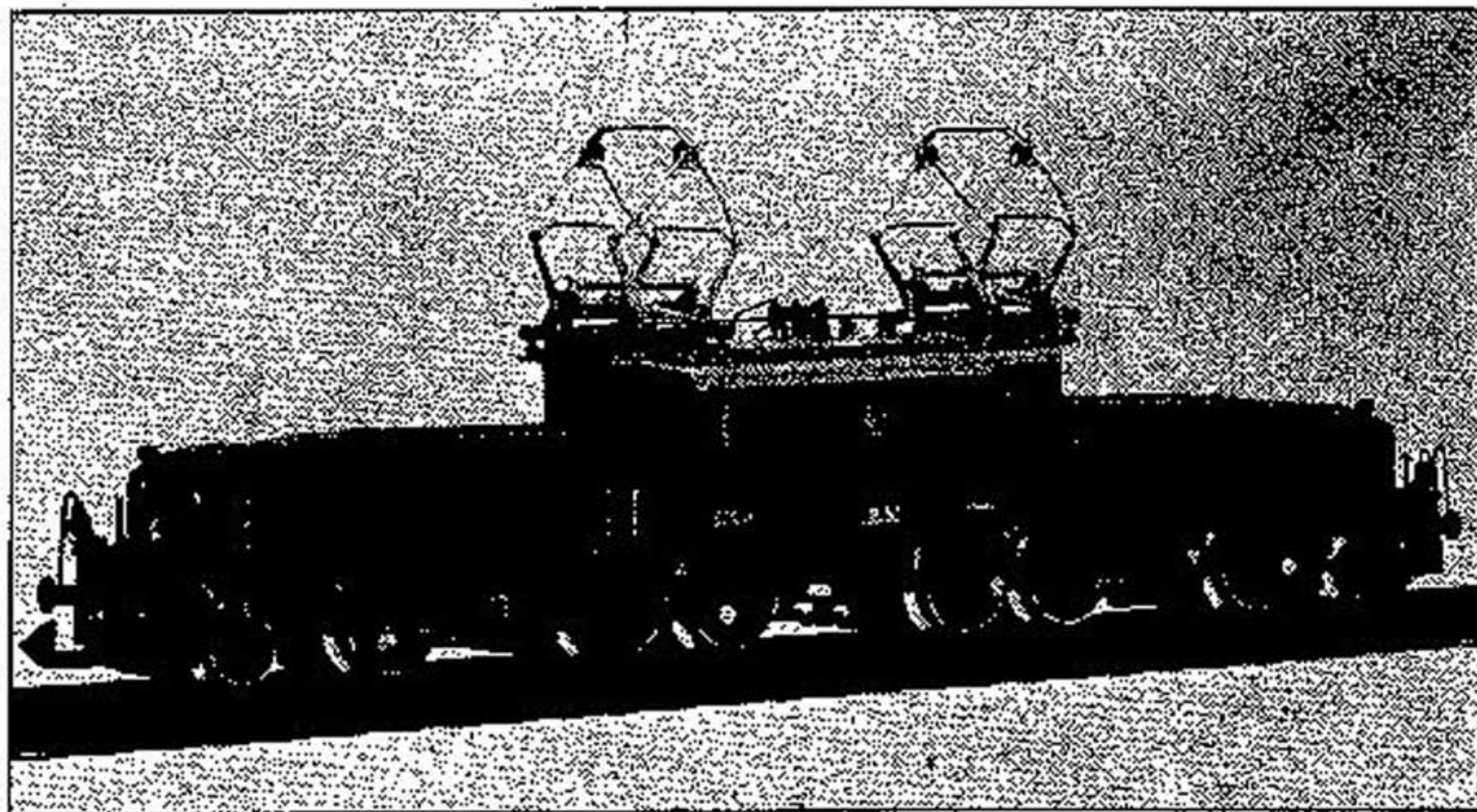
## 5. DE GROTERE SCHALEN

### Beck

Een model van een „Crampton“-lokomotief gebouwd door Maffei en luisierend naar de naam „Pfalz“, is te koop voor elektrische of stoomaandrijving. Bijpassende wagens worden voorzien. Spoorbreedte: 45 mm.

### Eurotrain

Voor spoor 0 (32 mm.) is gepland: de E 91 in verscheidene varianten, de BR 69 (een B 1'-stoomlokomotief), de BR 82 (vijf-assige rangeerlokomotief), een BR 50 (bij genoeg interesse) en een model van de vierassige zelflossers voor ertstransport. Voor spoor 1 (45 mm.) staat de



*Binnenkort leverbaar: de elektrische lokomotief „Krokodil“, schaal N, van Merker + Fischer.*



BR 01.10, de E 91, de V 212 en een vervolledigingspakket voor de spoor 1-Märklin-P8 op het programma.

### **Fulgurex**

Voor het 0-spoor zijn aangekondigd: de Zwitserse Krokodil, de Franse 050 TQ, de 242 AT van de (ex)-PLM, de elektrische lokomotief CC 21.000, de Zwitserse stoomlokomotief E 3/3, en de bekende „Rocket” van Stephenson. Op het spoor 1-programma staan, alle met stoom aangedreven, de 231 A van de PLM, de BR 78 (Pruisische T18) en de machtige BR 44!

### **Goldbeck**

Voor spoor 0: de Zwitserse Ae 3/6 III, en de Ae 3/5.

### **Kesselbauer**

Als nieuwigheid werd hier enkel de BR 150 in zijn verschillende versies voorgesteld, geschikt voor spoor 0. Als gast stond bij Kesselbauer ook de firma Wilgro, die een BR 50 voor spoor 1 toonde die in alle details het origineel model volgt (vering, verstelbare schuif, uitschakelbare verlichting, enz.). De prijs in Duitsland: 9.500 mark.

### **LGB**

Een prachtige weergave van de Ge 6/6 (de Krokodil van de Rhätische Bahn) wordt hier geprogrammeerd. Nieuw is ook een tram met aanhangwagen en een ketelwagen van de Rhätische Bahn. LGB bouwt smalspoor na op schaal 1/22,5, zodat deze modellen op spoorbreedte 45 mm. (spoor 1) kunnen rijden.

### **Lima**

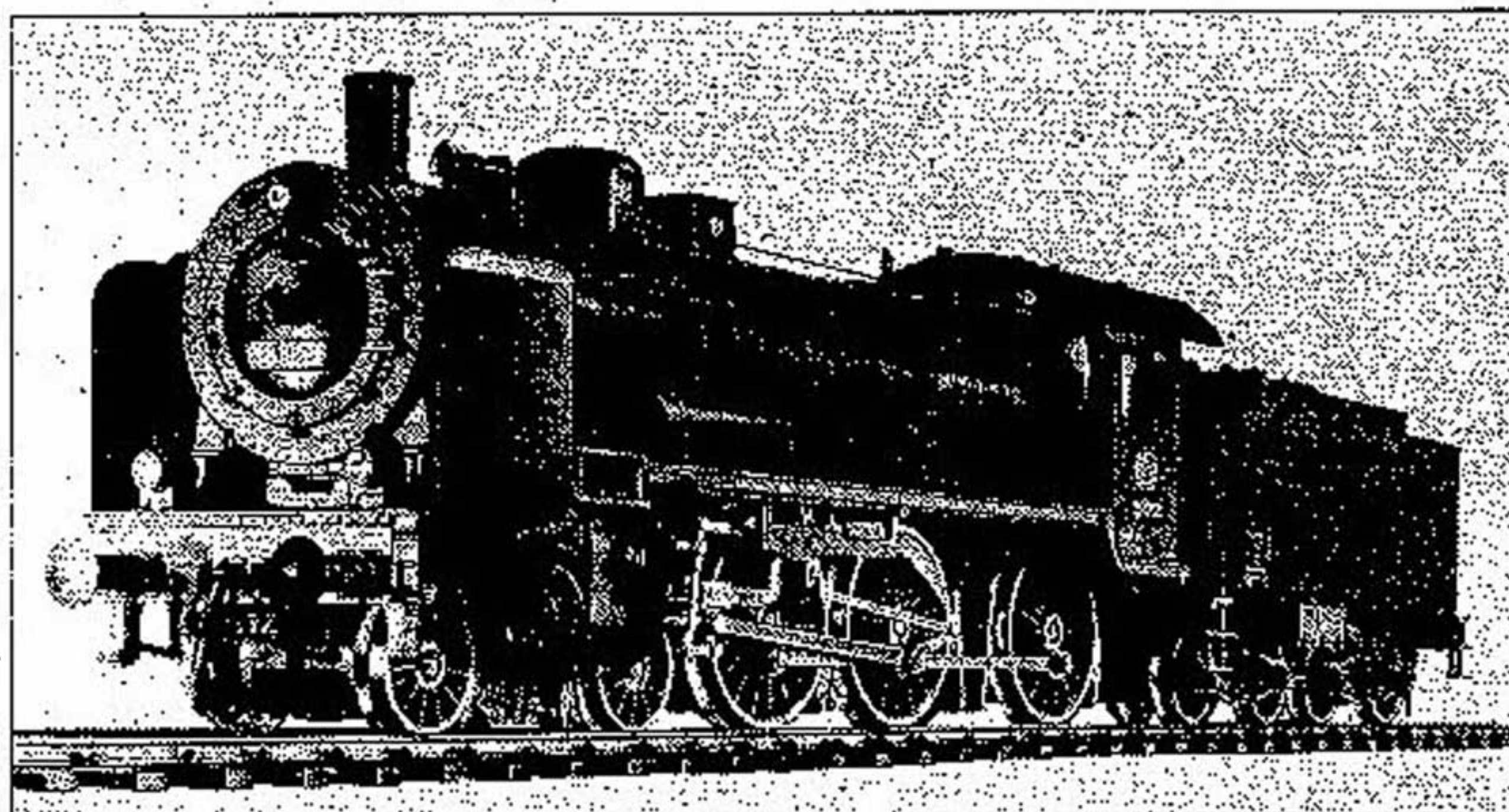
Ook hier vormt dit merk een uitschieter op gebied van prijs. Een nieuwe versie van de BR 218 en de nieuwe Eurofima internationale rijtuigen worden gepland.

### **Märklin**

Een attractief model wordt hier geboden: de P8, leverbaar met of zonder geluidsimitatie. Bijpassend zijn de nieuwe drieassige Pruisische coupérijtuigen.

### **Metafot**

Deze firma, nieuw op de markt van modelbanen, brengt de „Adler” met bijpassende wagens uit. Dit is de eerste trein die in Duitsland reed (tussen Nürnberg en Furth).



*De bekende P8 op schaal 1/32, van Märklin.*



## Metropolitan

Voor spoor 0: de Italiaanse E 333 (reeds leverbaar), de Franse 231 E „Construction Chapelon" en de Italiaanse E 330 zijn aangekondigd.

## Rivarossi

Voor de old-timers, de Amerikaanse stoomlokomotieven „Reno" en „Genoa" worden bijpassende wagons in bouwdoos geleverd. Een Pacific van de Franse PLM is gepland. Alle modellen in spoor 0.

## SCE

In spoor 0: de Pruisische T2, de T4/1 (een B-lokomotief met loopas van de Seetalbahn) en een 2/3 tenderlokomotief van de SBB.

## Spring

Hier is de Zwitserse A 3/5 stoomlokomotief gepland en een Belgische versie van de Duiste BR 260 (in België: type 80). De stoomlokomotief kan geleverd worden voor elektrische of stoomaandrijving.

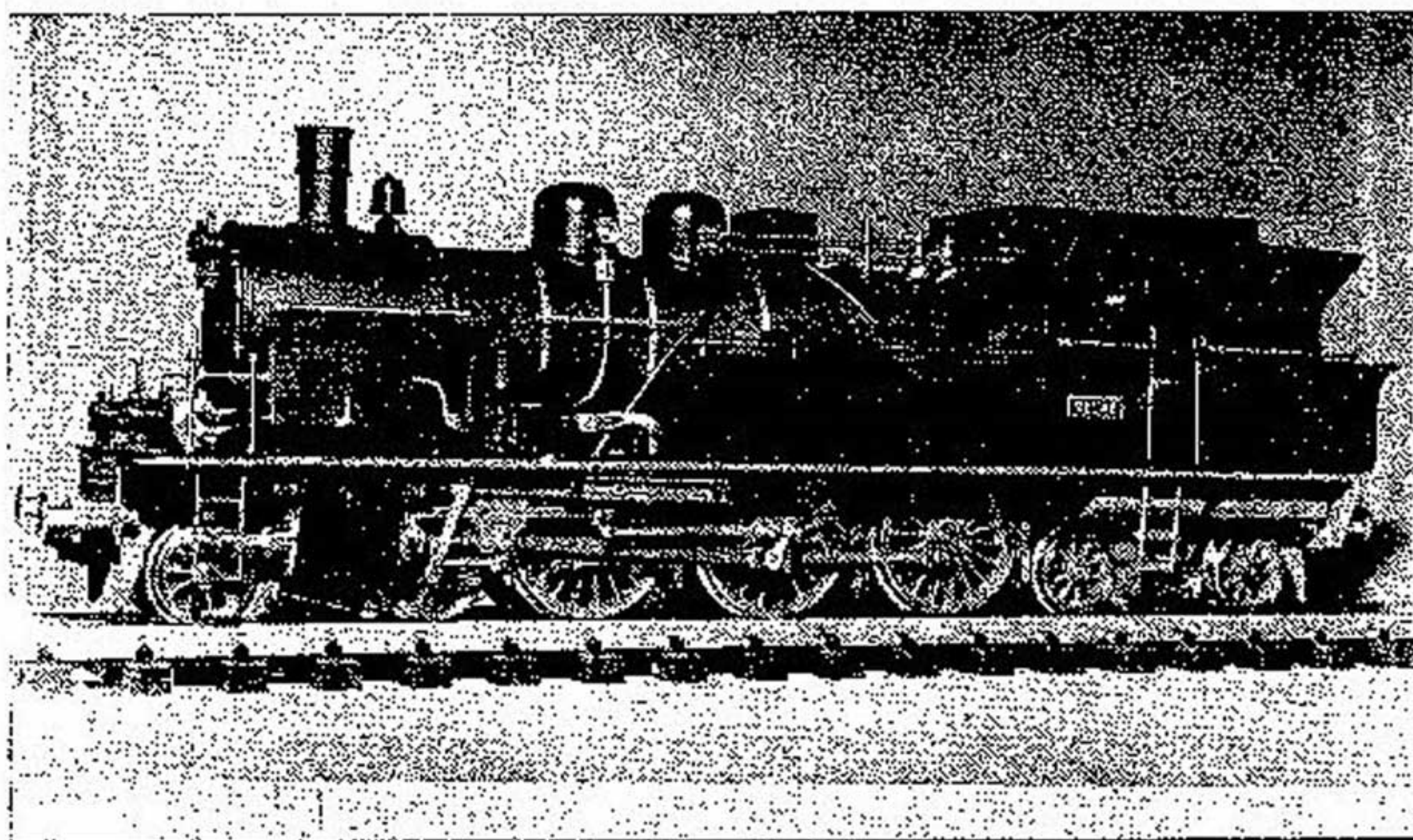
## Zimmerman

Deze firma levert met stoom aangedreven lokomotieven voor 5"-spoor (127 mm.); praktisch enkel te gebruiken in grote tuinen en parken. Reeds leverbaar is een model van de Pruisische G8, die in België bekend is als type 81. Ook een Japanse stoomlokomotief van de reeks D 51 met tender staat in het programma (lengte: ca. 2 meter!). Voor de zelfbouwer levert deze fabrikant ook onderdelen en reeds gedeeltelijk samengestelde onderdelen.

Wellicht zult u het reeds begrepen hebben: alle voornoemde „breedspoormerken", met uitzondering van Lima en Rivarossi, vergen grote uitgaven die jammer genoeg slechts door een beperkt koperspubliek kunnen gedragen worden. Zelden vindt men een model onder de 10.000 frank!

Gelukkig kan medegedeeld worden dat de HO-, N- en Z-fabrikanten de prijsstijging dit jaar over het algemeen tot ca. 4 % beperkt hebben, enkele uitzonderingen buiten beschouwing gelaten. We wensen u alvast veel koopgenot en vreugde na dien!

Ron.



*Spoor 1 Aster-model van Fulgurex, die als stoomtreinbouwstel binnenkort op de markt komt.*



# De stoomlokomotieven:

## BELGISCHE TYPES

### Woord vooraf

Dat de stoomlokomotieven in België een groots en glorieus bestaan kenden, lijkt zeker geen twijfel. Minder schitterend is het echter gesteld met de dokumentatie omtrent dat verleden: het is praktisch onbekend door en voor een groot deel ontoegankelijk voor het publiek.

In deze rubriek wil „De Lokomotief” pogen daarin verbetering te brengen door een reeks bijdragen te publiceren waarin telkens één welbepaald lokomotieftype besproken wordt. Deze rubriek staat dan ook open voor alle gegevens betreffende de stoomlokomotieven die eigendom waren van Belgische maatschappijen en op de Belgische netten dienst deden. Hieruit volgt dat iedere betrouwbare en interessante informatie zal gepubliceerd worden. De oproep tot medewerking uit het Editoriaal is voor deze rubriek meer dan ooit geldig! Wij durven er zelfs op aan te dringen, beste lezer, indien u over informatie of dokumentatie beschikt, houdt ze dan niet voor u alleen. Laat alle geïnteresseerden in de Belgische stoomtraktie er mee van genieten. Ook hier is samenwerking de juiste gedragslijn! Samenwerking kan alleen het peil, het imago en de juistheid van de informatie van „De Lokomotief” verhogen!

Wij willen er hier even op wijzen dat „De Lokomotief” geen enkel commercieel belang dient. Dit tijdschrift wordt verwezenlijkt door een handvol stoom- en spoorfans die ontelbare uren gratis presteren om tot dit resultaat te komen, en eventuele verdiensten — maar het is nog lang niet zeker dat die er ooit zullen zijn — komen ten goede aan de v.z.w. „Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief”, waarvan de doelstellingen in deze uitgave te lezen zijn en die iedere liefhebber van stoomlokomotieven zeker zal accepteren.

Zoals reeds gezegd zal „De Lokomotief” bijdragen brengen per lokomotieftype. Eventuele opmerkingen (nieuwe gegevens, aanvullingen, rechtzettingen) zullen dan in een van de volgende nummers gepubliceerd worden.

Wij gebruiken deze gelegenheid om reeds onze dank uit te spreken aan ieder die ons reeds geholpen heeft en aan ieder die ons in de toekomst helpen zal. Voor degenen die beschikken over informatie kunnen we al melden dat type 7 zal besproken worden na de reeks artikelen over type 10. „De Lokomotief” hoopt met deze bespreking in het Nederlandse taalgebied een leemte te vullen.

Om de lezers die minder vertrouwd zijn met de stoomlokomotieven te helpen, komen in volgend nummer van dit tijdschrift artikelen over de samenstelling en de werking van de stoomlokomotief.

Hierna volgen twee tabellen met afkortingen, die we steeds in de samenvattende technische beschrijvingen zullen gebruiken: de lijst van de Belgische lokomotievenkonstruktoren en de lijst van de lokomotievendepots in België.



TABEL I

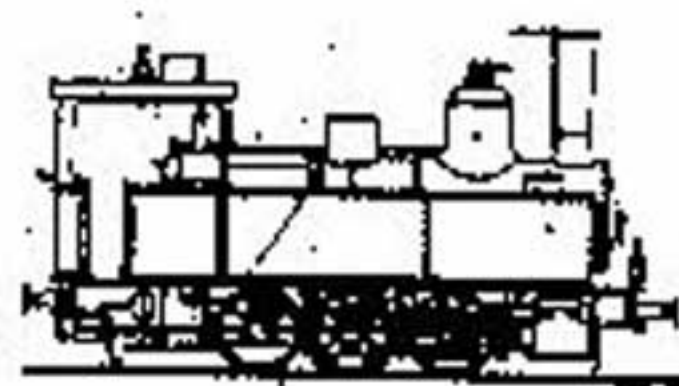
Afkortingen	Firma
ACB	Ateliers de Construction de Boussu
ACL	Atelier Central de Luttre
AFB	Société Franco-Belge de Matériel de Chemin de Fer, La Croyère
AMT	Ateliers Métallurgiques de Tubise, voorheen Société Métallurgique et Charbonnière
CAR	Carels, Gent
COC	Société John Cockerill, Seraing
CWM	Centrale Werkplaats Mechelen, voorheen Arsenaal van de „Etat Belge”
FUG	Forges, Usines et Fonderies de Gilly
HAN	Ateliers Zimmerman et Hanrez, Monceau-sur-Sambre
HES	Grosses Forges et Usines de la Hestre, Haine-Saint-Pierre
HSP	Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre
JJG	Ateliers J.J. Gilain, Tienen
MAR	Ateliers Lambert, daarna Ateliers Detombay, Marcinelle
MEU	Ateliers de Construction de la Meuse, Sclessin
LBB	La Biesme, Bouffioulx
LEM	L'Energie, Marcinelle
LMW	Leuvensche Metaalwerken
POS	Postula (Ateliers du Renard), Brussel
STL	Regnier et Poncelet, later Société Saint-Léonard, Luik
THI	Ateliers de Thireau, La Croyère
UMH	S.A. de Marcinelle et de Couillet, daarna Usines Metallurgiques du Hainaut
URM	Usines Ragheno, Mechelen



## TABEL II

*Telegrafische afkortingen van de lokomotievendepots van de N.M.B.S.*  
(In gebruik sedert 1926)

ANS	Ans	FMY	Montignies	GT	Haine-Saint-Pierre
ATH	Ath	FNDM	Antwerpen-Dam	GV	Verviers-Central
FBC	Braine-le-Comte	FNO	Trois-Ponts	GWJ	Winterslag
FBM	Brussel-Zuid	FNR	Namen	LC	Ciney
FBN	Brussel-Noord	FNSD	Antwerpen-Zuid	LDBP	Ledeberg
FC	Kortrijk	FPS	Pepinster	LDS	Lodelinsart
FCO	Eeklo	FQR	Quaregnon	LHY	Statte
FCR	Charleroi	FR	Brugge	LJ	Jemelle
FCV	Berchem	FRST	Aarschot	LL	Aarlen
FDD	Denderleeuw	FSD	Oostende	LMG	Mariembourg
FDK	Adinkerke	FSN	Sint-Niklaas	LMK	Maaseik
FDN	Oudenaarde	FSR	Schaarbeek	LML	Mol
FEO	Ronet	FSU	Baulers	LNC	Monceau
FGH	Saint-Ghislain	FT	Dendermonde	LPT	Piéton
FGNF	Gent-Zeehaven	FTG	Tongeren	LRS	Frameries
FHR	Herbesthal	FTK	Kortemark	LSL	Liers
FHS	Hasselt	FTL	Tienen	LT	Ottignies
FKL	Laken	FTM	Tamines	LWC	Walcourt
FKR	Merelbeke	FTY	Doornik	MBX	Bertrix
FL	Luik	FVS	Visé	MKM	Stockem
FLD	Landen	FVY	Gouvy	MRV	Rivage
FLS	Aalst	FY	Ieper	MSM	Virton-St.-Mard
FLU	Luttre	FYM	Muizen	MUT	Latour
FLV	Leuven	GF	Florennes	NK	Kinkempois
FMC	Moeskroen	GHA	Hamont	NZ	Marchienne-Zone
FMN	Manage	GMN	Montzen	RSV	Sankt-Vith
FMS	Mons	GSC	Zichem	RY	Renory





# Type 10

## van de Belgische Staatsspoorwegen

### 1. Inleiding

Wegens het toenemend gewicht van de treinen en de behoefte aan hogere snelheden werden om en vooral kort na de eeuwwisseling bij de „Etat Belge” (de Belgische Staatsspoorwegen) een ganse reeks van proefnemingen gedaan. Zowel buitenlandse (Franse, Britse, Amerikaanse) lokomotieven als in België ontworpen prototypes werden beproefd.

Tabel III geeft een overzicht van de machines die in dienst genomen werden vanaf 1899, waarbij de rangeermachines (type 23, later 53) en de tenderlokomotieven (type 15 en zijn varianten, later type 14, 15 en 16) buiten beschouwing gelaten worden.

Het is zonder meer duidelijk dat de lokomotieven in een korte tijdsperiode van zowat 10 jaar duidelijk groter, zwaarder maar ook veel sterker werden. De MacIntosh-lokomotieven (type 17 en 18) zonder oververhitter hadden amper 800 PK vermogen; het type 9 van 1909 had reeds 1400 PK.

In 1904 plande Flamme, hoofdingenieur bij de Belgische Staatsspoorwegen, in samenwerking met de toonaangevende lokomotievenfabrieken nieuwe 2-3-0 (of 2C- of Ten Wheel)-lokomotieven met de karakteristieken aangeduid in tabel IV.

Met de 3303 als prototype werden van 1909 tot 1913, 64 lokomotieven gebouwd (nummers 4001 tot 4064) en ingelijfd bij het type 9. De machines hadden vier gelijke cilindervormige ontspanning en waren uitgerust met een oververhitter. De vier drijfassen dreven alle de eerste van de gekoppelde assen aan. Het type 9 woog 81 ton, bezat drijfwielen van 1.980 mm. diameter en ontwikkelde 1400 PK. De machines waren gekoppeld aan een tender van 20 m<sup>3</sup>.

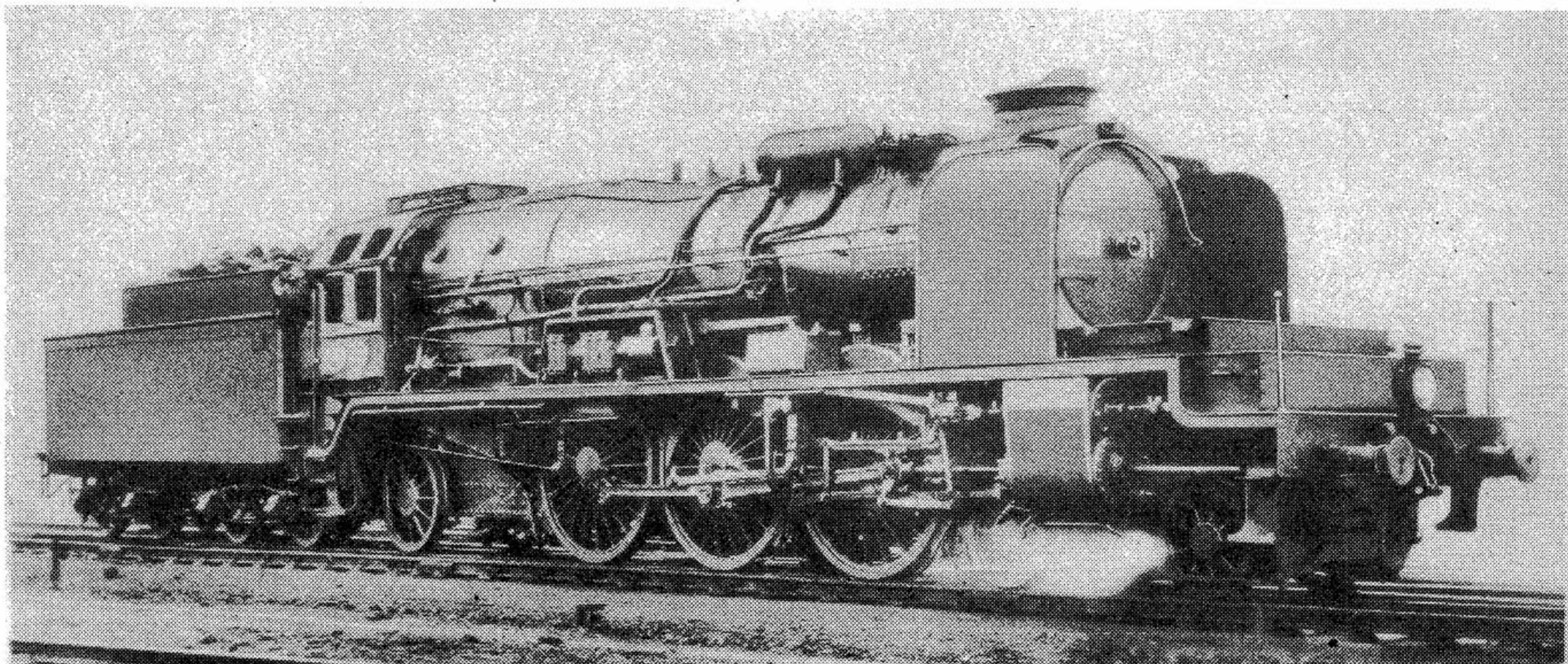
In de jaren 1909-1910 zette Flamme de kroon op zijn werk door de ontwikkeling van twee types, nl. type 10 en type 36, met dezelfde werkingsprincipes als het type 9 en haar stammoeder, lokomotief 3303.

Type 10 was bestemd voor de zware sneltreinen op de lijnen Brussel-Luik-Herbesthal en Brussel-Luxemburg; type 36 voor goederentreinen op de lijnen Brussel-Luxemburg, Luik-Jemelle en Athus-Virton-Bertrix-Dinant-Maasvallei.

Type 10 vertegenwoordigde de Belgische metaalconstructie op de Wereldtentoonstelling van 1910 te Brussel.

Het koninginnestuk van Flamme, zo mag het type 10 wel genoemd worden, was een 2-3-1 (2C1 of Pacific) met een vermogen van 2.250 PK en een topsnelheid van 120 km/uur. De drijfwielen hadden een diameter van 1.980 mm.; de lokomotief woog leeg 102 ton, wat voor die tijd enorm was.





TABEL III

(Foto N.M.B.S.)

As-indeling	Type bij ontstaan	Type vanaf 1925	Type vanaf 1931	Ver-mogen in PK	Bouw-jaar	Aan-tal gebouwd	Gewicht in ton	Diameter drijf-wielen (mm.)	Buiten dienst gesteld
2-2-0 of 2B	17	17	17	825	1898-1900 1901	45 (1) 50 (2)	52,5	1.980	1932
2-2-0 of 2B	18	18	18	880	1902-1905	134	53,3	1.980	1949
2-2-0 of 2B	18S (3)	19	19	1100	1902-1905	6	55,5	1.980	1949
2-2-0 of 2B	18bis	20	20	1100	1908	15	59,0		1948
0-3-0 of C	30	30	30		1900-1901	82	46,0	1.520	1932
1-3-0 of 1C	31	—	—		1900	12 (4)	49,7	1.560	
0-3-0 of C	32	32	44		1902-1913	502 (5)	49,3		1949
0-3-0 of C	32S	31	41	1000	1902-1913	307	52,2	1.520	1959
2-3-0 of 2C	35	—	—		1903-1905	12	70,2	1.700 (7)	1924
2-3-0 of 2C	35S	35	—	1200	1903-1905 (6)	30	70,9	1.600 (7)	1928
2-2-1 of 2B1	6	6	6		1905-1908	12		1.980	1948
2-3-0 of 2C	8	8	8	1350	1905-1907	57	75	1.800	1948
2-3-0 of 2C	9	9	9	1400	1909-1913	64	81	1.980	1951

(1) Vijf lokomotieven van het type Dunalastair III, ontworpen door ingenieur MacIntosh van de Schotse Caledonian Railway, werden gekocht bij Neilson Reid and Company te Glasgow einde 1898 en gedurende korte tijd uitgetoet. Daarna volgde een bestelling van 40 lokomotieven bij de Belgische industrie.

(2) Tweede bouwserie.

(3) De vermelding S bij de type-aanduiding betekent dat de machines uitgerust zijn met een oververhitter (surchauffeur).

(4) Gebouwd bij Baldwin, Philadelphia, V.S.A.

(5) Was op dat ogenblik het type met het grootste aantal lokomotieven.

(6) Op de eerste drie bij Cockerill gebouwde machines werd in België voor het eerst de oververhitting toegepast (1903).

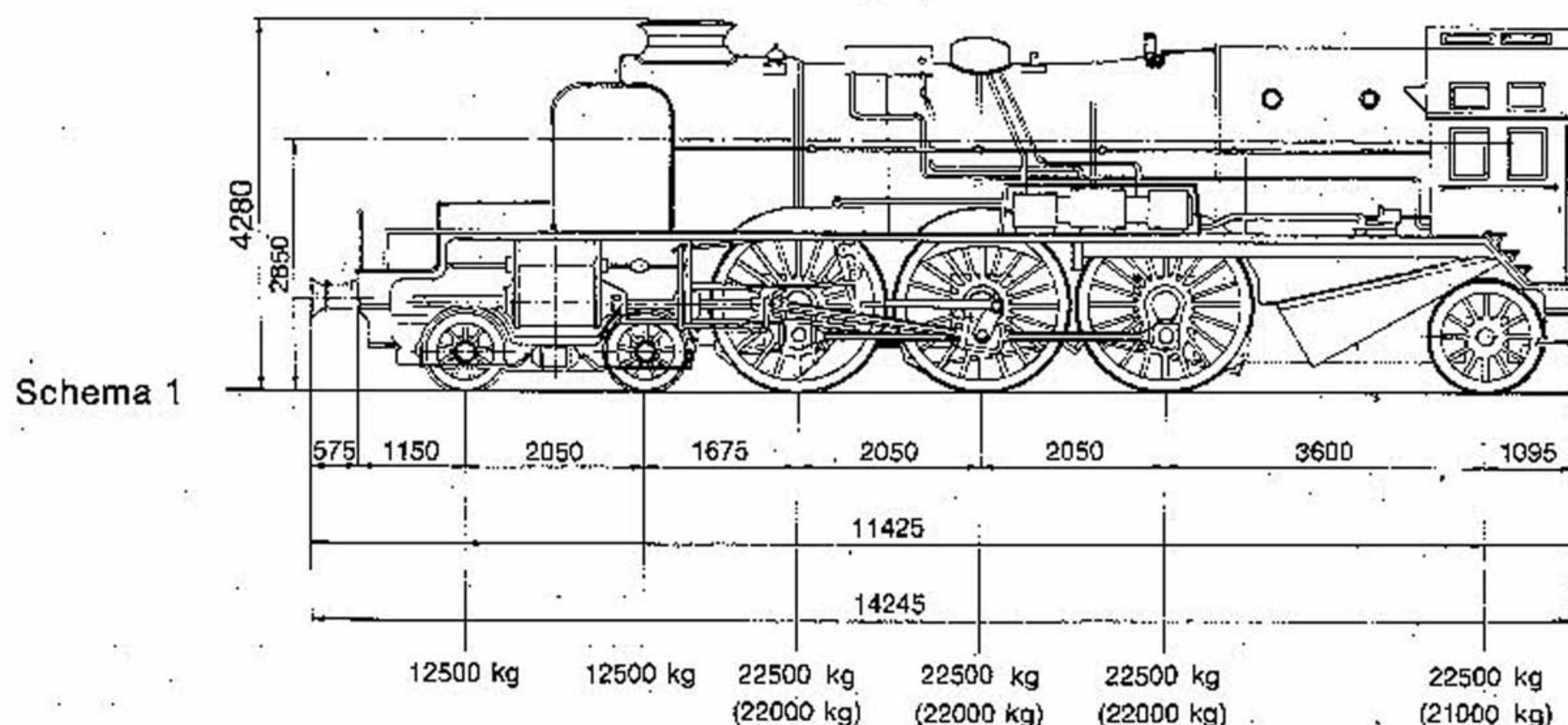
(7) Twee machines van type 35 en tien machines van type 35S hadden respectievelijk drijfwielen met een diameter van 1600 en 1700 mm.



TABEL IV

Num- mer	Type	Aantal cilinders	Werkings- principe	Bouw- jaar	Con- structeur
3302	gerangschikt bij type 8	4	gelijke cilinders; enkelvoudige ontspanning van verzadigde stoom	1905	La Meuse
3303	prototype van type 9	4	idem, maar met Schmidt- oververhitter	1905	La Meuse
3301		4	compound met verzadigde stoom	1905	Cockerill
3304	type 19	4	compound Cockerill-oververhitter	1905	Cockerill
3293- 3300	type 19bis	4	idem	1905	Cockerill

Opmerking: Type 19bis was nagenoeg identiek aan type 19; enkel de drijfwielen waren wat kleiner (1.900 mm. tegenover 1.980 mm.).



## 2. Karakteristieken van type 10

Van dit technisch meesterwerk werden van 1910 tot 1912, 28 exemplaren met een roosterbreedte van 2 meter, en van 1912 tot 1914, 30 exemplaren met een roosterbreedte van 1,832 meter gebouwd.

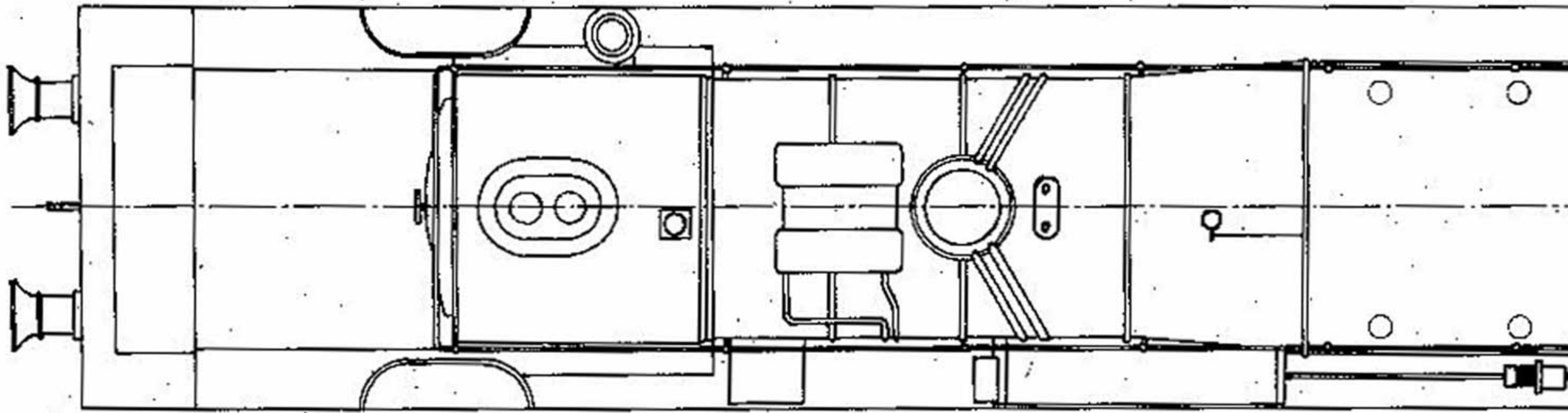
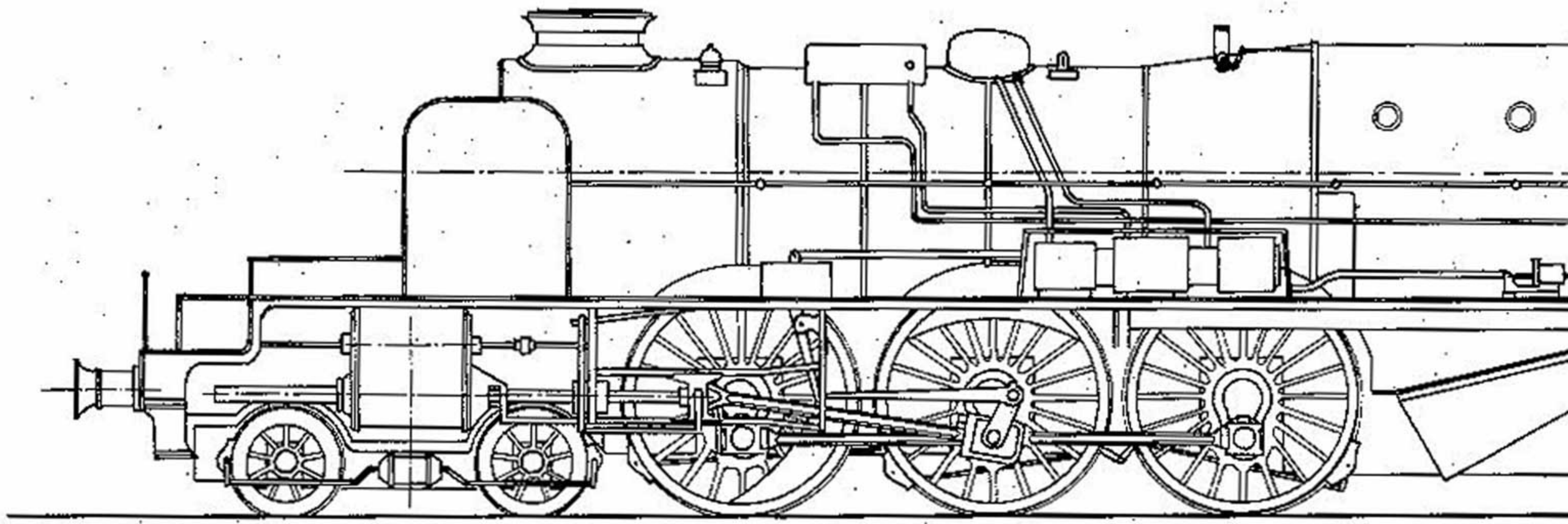
De nummering, constructie, het in- en uitdienstnemen van deze locomotieven staan vermeld in tabel V; de voornaamste karakteristieken volgen uit tabel VI en uit schema 1.



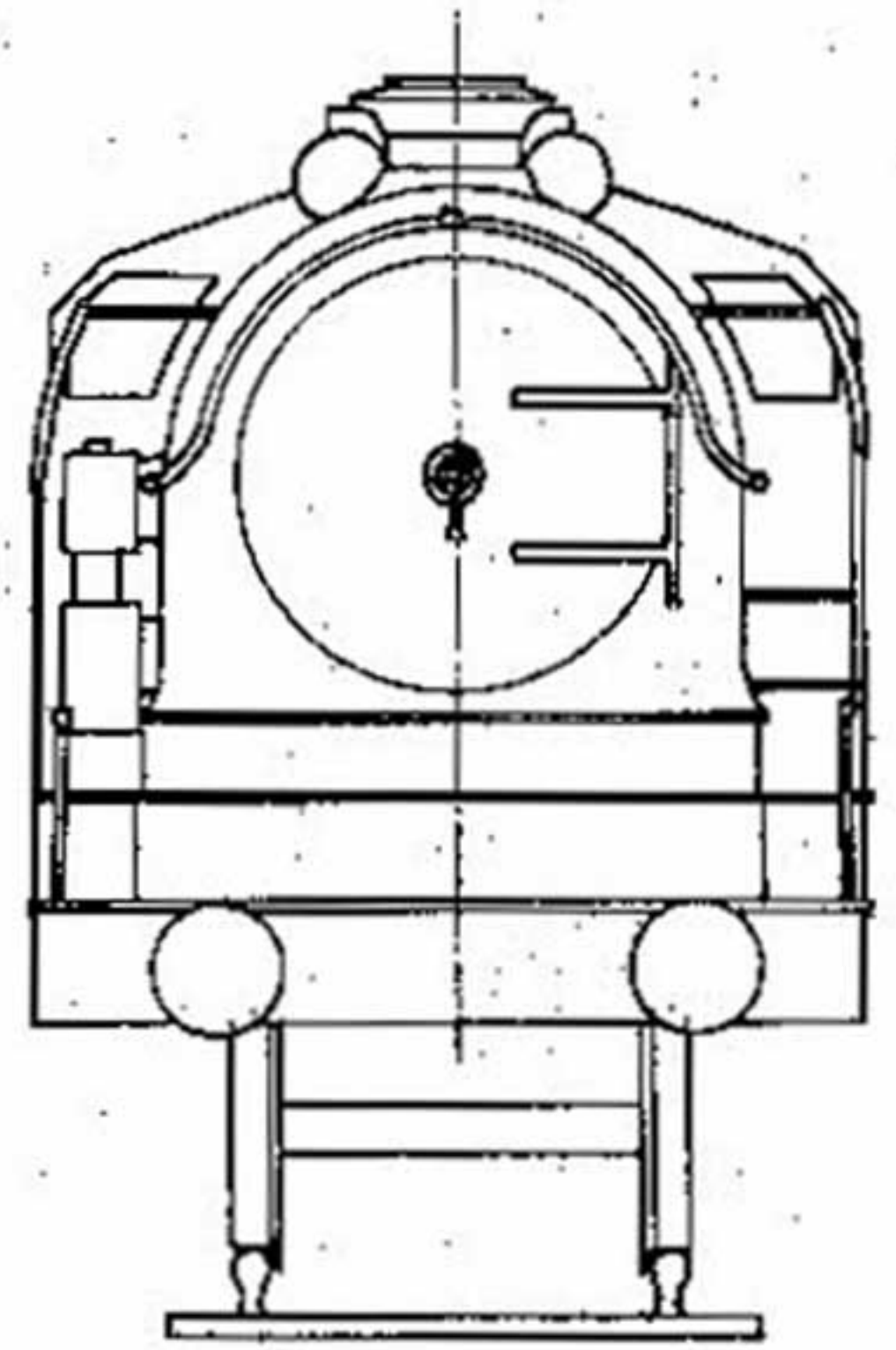
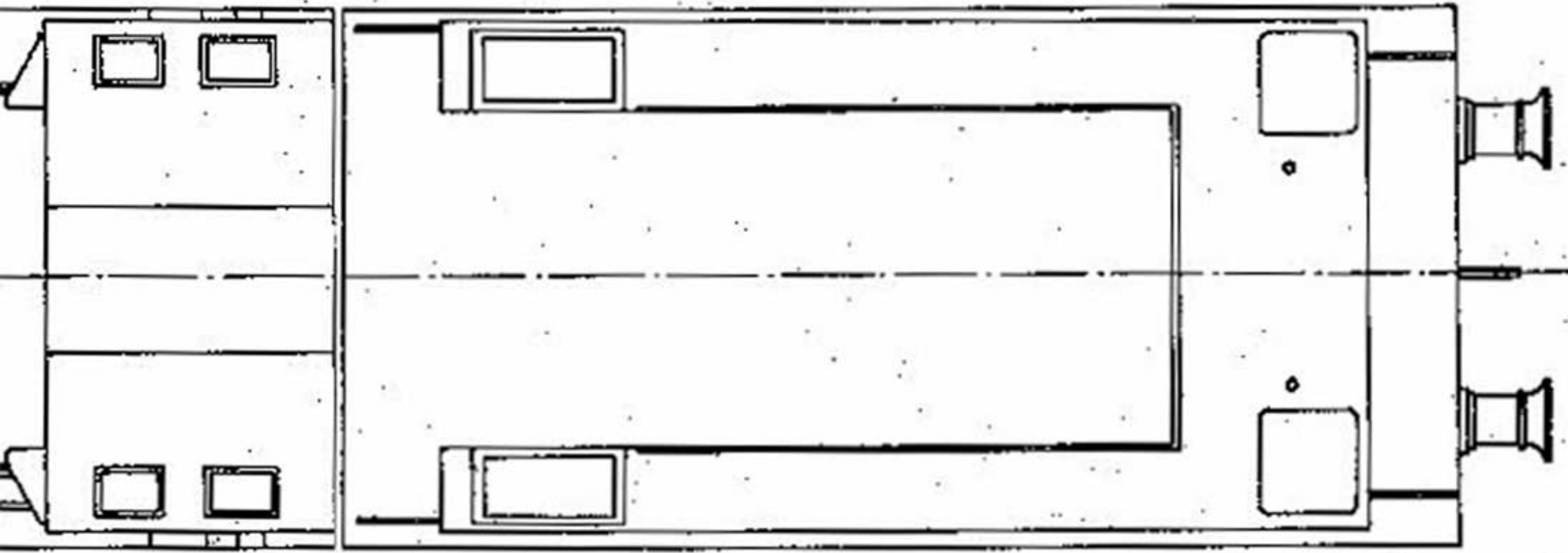
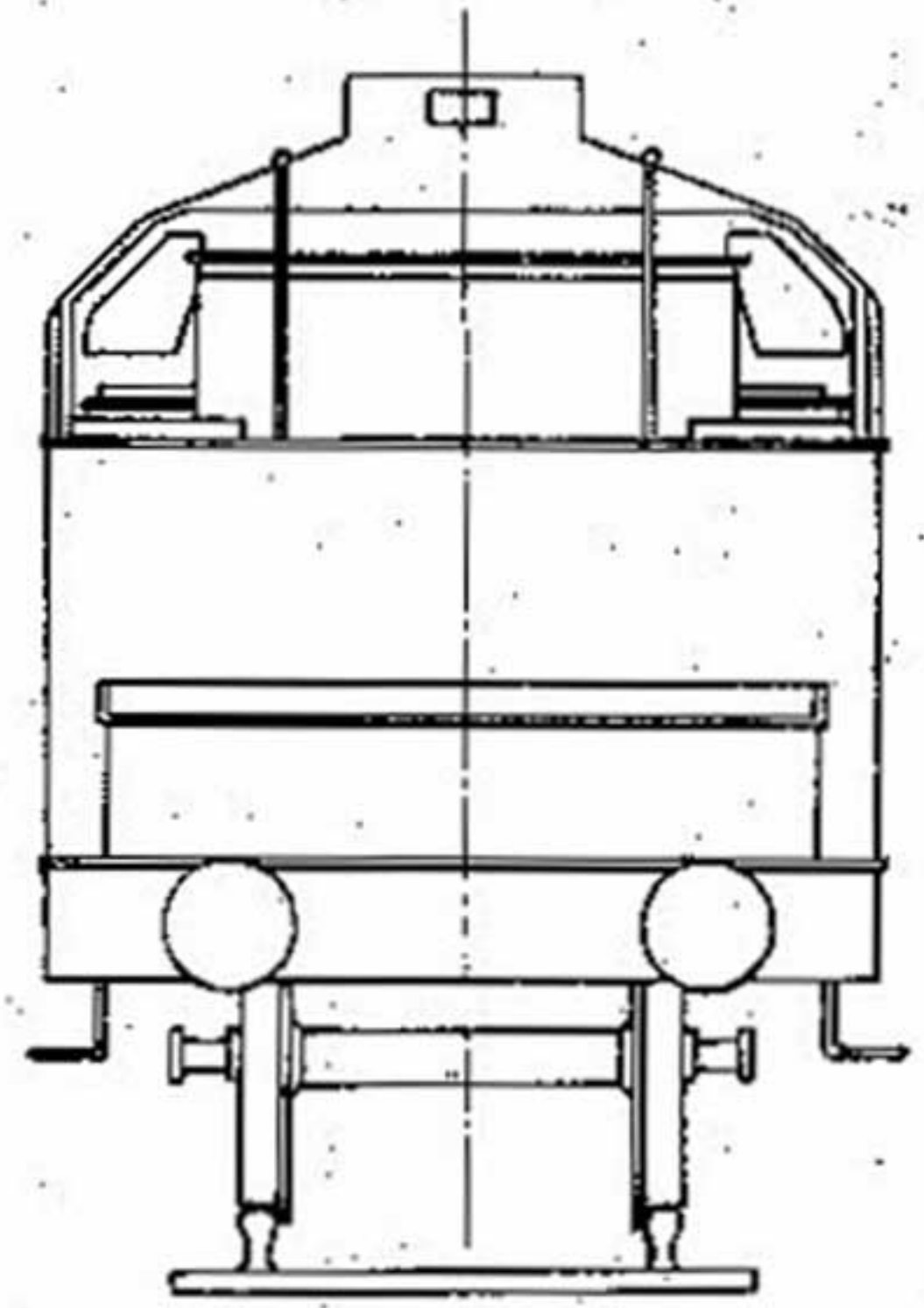
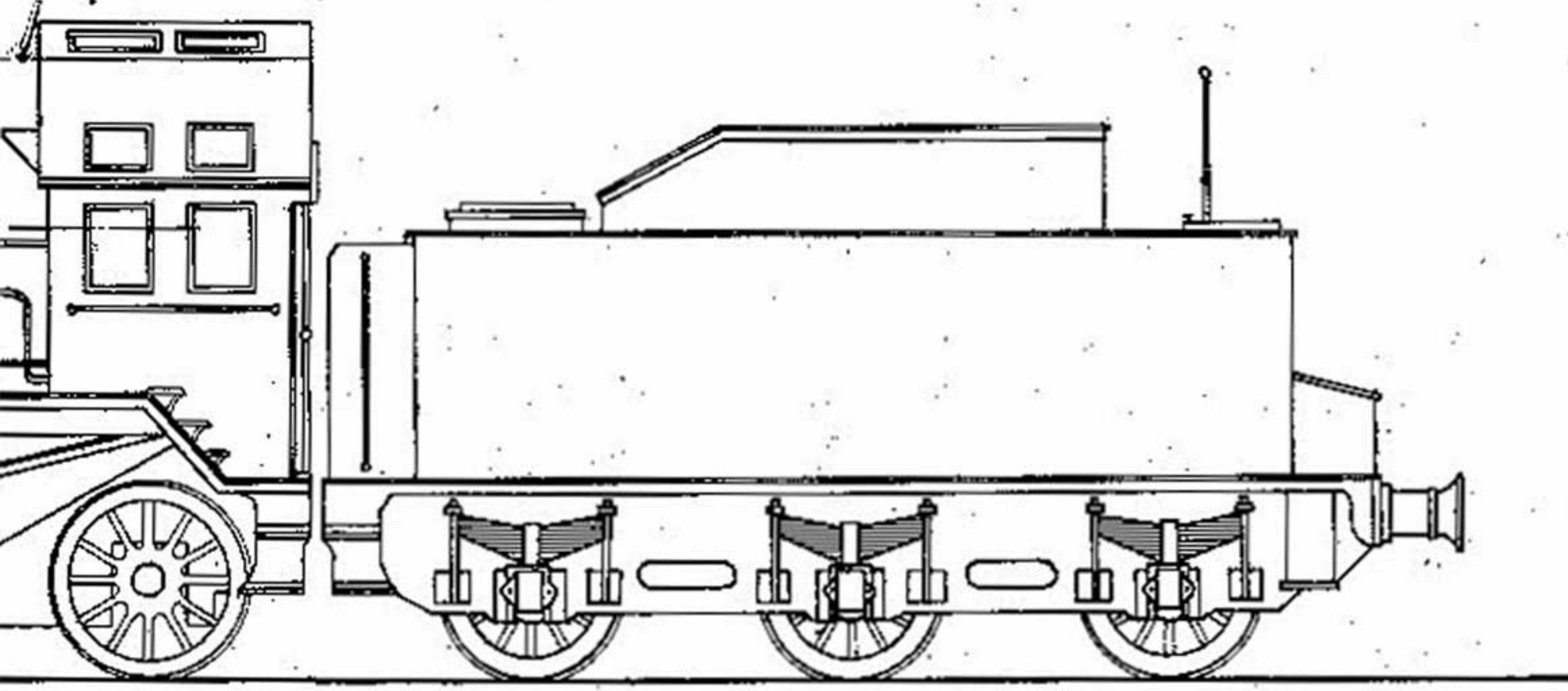
TABEL V

Nummering Bij leve- ring	Vanaf 1-7-1931	Constructie			Opgenomen in effektief	Eerste depot (zie op- merking 3)	Buiten dienst	Uit effek- tief
		Firma	Nummer	Jaar				
4501	1001	COC	2731	10	17-11-10	FBN	18-03-55	12-56
4502	1002	STL	1629	10	03-01-12	FBN	29-09-56	10-56
4503	1003	HAN	692	10	14-01-11	FBN	23-03-54	11-54
4504	-----	HAN	693	10	18-08-11	FBN	Vernield	W.O.I
4505	1005	AFB	1894	10	14-10-11	GV	29-10-55	12-56
4506	1006	AFB	1895	10	28-10-11	FBN	27-05-55	11-55
4507	-----	AFB	1896	11	06-01-12	FBN	Vernield	W.O.I
4508	1008	MEU	2345	11	23-08-11	FBN	05-10-55	12-56
4509	1009	COC	2788	11	14-06-12	FBN	08-04-55	06-55
4510	1010	COC	2789	11	28-06-12	FBN	04-08-54	12-54
4511	1011	COC	2790	11	10-07-12	FBN	19-12-57	01-58
4512	1012	COC	2791	11	06-08-12	FBN	25-09-56	10-56
4513	1013	MEU	2346	11	28-08-11	FBN	25-09-56	10-56
4514	1014	HAN	702	11	29-10-11	GV	06-10-55	12-56
4515	-----	HAN	703	11	28-12-11	GV	Vernield	W.O.I
4516	1016	MEU	2347	11	28-09-11	GV	25-11-55	02-56
4517	1017	COC	2818	12	03-02-13	FBN	02-06-54	07-54
4518	1018	COC	2819	12	07-02-13	GV	30-01-59	02-59
4519	1019	AFB	1964	12	24-05-12	FL	10-05-55	06-55
4520	1020	AFB	1965	12	21-05-12	FBN	25-09-56	10-56
4521	1021	AFB	1966	12	28-08-12	GV	14-09-55	12-56
4522	1022	HAN	706	12	25-03-12	FBN	29-09-56	10-56
4523	1023	COC	2820	12	24-02-13	FBN	29-09-56	10-56
4524	-----	COC	2821	12	23-04-13	GV	Vernield	W.O.I
4525	-----	COC	2822	12	29-04-13	GV	Vernield	W.O.I
4526	1026	AFB	1967	12	10-07-12	FBN	24-11-54	02-56
4527	-----	AFB	1968	12	30-08-12	GV	Vernield	W.O.I
4528	1028	HAN	707	12	30-05-12	GV	29-09-56	10-56











TABEL V (vervolg)

Nummering Bij leve- ring	Vanaf 1-7-1931	Constructie		Jaar	Opgenomen in effektief	Eerste depot (zie op- merking 3)	Buiten dienst	Uit effek- tief
		Firma	Nummer					
4529	1029	HAN	711	12	28-12-12	FBN	02-04-57	04-57
4530	----	HAN	712	12	31-01-13	GV	Vernield	W.O.I
4531	1031	MEU	2544	12	06-12-12	FBN	29-09-56	10-56
4532	1032	MEU	2545	12	06-12-12	FBN	31-05-56	12-56
4533	----	MEU	2546	12	25-12-12	FBN	Zie opmerking 1	
4534	1034	MEU	2547	12	07-01-13	GV	17-12-54	10-55
4535	1035	HSP	1169	12	03-11-12	FBN	25-01-56	05-56
4536	1036	HSP	1170	12	15-01-13	GV	12-05-55	11-55
4537	1037	HSP	1171	12	07-02-13	GV	29-09-56	10-56
4538	1038	HSP	1172	12	21-02-13	GV	11-09-53	10-55
4539	1039	HES	19	13	13-09-13	LL	02-06-54	07-54
4540	----	HES	20	13	18-10-13	LL	Vernield	W.O.I
4541	1041	HES	23	13	21-12-13	LL	29-09-56	10-56
4542	1042	HES	26	13	01-04-14	FBN	06-07-54	09-54
4543	1043	AFB	2075	13	08-10-13	LL	18-09-57	10-57
4544	1044	AFB	2076	13	29-10-13	LL	29-09-56	10-56
4545	1045	AFB	2077	13	01-11-13	LL	11-09-57	10-57
4546	1046	AMT	1756	13	06-06-13	FBN	13-04-54	03-55
4547	1047	AMT	1757	13	21-06-13	GV	30-08-55	12-56
4548	1048	AMT	1758	13	16-07-13	LL	05-10-54	03-55
4549	1027	HES	18	13	31-12-13	LL	29-09-56	10-56
4550	1000	AFB	2083	13	12-08-13	FBN	30-01-56	02-56
4551	1024	AFB	2099	13	09-07-14	LL	25-09-56	10-56
4552	1025	AFB	2100	13	14-07-14	LL	25-09-56	10-56
4553	1033	AFB	2101	14	24-07-14	LL	29-09-56	10-56
4554	1004	AFB	2102	14	17-08-14	LL	11-03-54	04-54
4555	1015	AFB	2103	14	Opmerking 2		08-01-55	03-55
4556	1040	AMT	1776	13	10-01-14	LL	13-03-56	12-56
4557	1007	AMT	1777	14	25-01-14	LL	11-10-55	12-56
4558	1030	AMT	1778	14	04-02-14	FBN	30-07-56	10-56



### Opmerkingen bij tabel V

1. Vermoedelijk werd deze lokomotief na 1923 slachtoffer van een mislukte poging tot ombouw naar een 2-4-0 of 1-4-1, doch informatie hieromtrent is niet voorhanden.
2. Deze lokomotief werd tijdens de eerste wereldoorlog door de Duitse bezetters opgeëist.
3. Sommige aanwijzingen naar de vermelde depots waren slechts theoretisch; ander zijn niet gans zeker.

4. Nummering der lokomotieven:

Tijdens de eerste wereldoorlog kregen de in België gebleven lokomotieven van het type 10 door de Duitse bezetters de typebenaming S08. De naar Duitsland afgevoerde lokomotieven kregen een nummer beginnend met 051:

4501 werd 05101	4518 werd 05102	4536 werd 05141
4503 werd 05143	4519 werd 05144	4538 werd 05114
4505 werd 05151	4522 werd 05152	4540 werd 05142
4507 werd 05131	4526 werd 05103	4542 werd 05105
4508 werd 05115	4527 werd 05133	4544 werd 05113
4511 werd 05112	4530 werd 05134	4546 werd 05111
4515 werd 05154	4534 werd 05135	4547 werd 05153
4516 werd 05132		

Met het hernummeringsplan van 1-1-1946 kregen op één na alle lokomotieven van het type 10 een punt en een nul bij tussen het tweede en derde cijfer. De enige uitzondering hierop was lokomotief 1000, die van het nummer 10.049 werd voorzien.

### Opmerking bij tabel VI

Wat de minimum bochtstraal betreft, werd in 1913 een verbouwing uitgevoerd waardoor type 10 een bocht met een straal van 150 meter kon berijden. Het typeblad van de N.M.B.S., opgesteld kort na de tweede wereldoorlog, vermeldt een minimum-straal van slechts 130 meter. Vermoedelijk werd na 1913 nog een verbouwing uitgevoerd; periode noch aard ervan konden we niet achterhalen.

### 3. De tender

Oorspronkelijk werden deze lokomotieven voorzien van tenders van het type 18 (zie schema 2). Na de tweede wereldoorlog werden deze vervangen door de 44 tenders van het type 38 (waarvan het schema gepubliceerd wordt in volgend nummer van dit tijdschrift) en de tender van lokomotief 67.001 (Pruisische P10). De lokomotieven 10.001, 10.006 en 10.046 werden echter nooit gekoppeld met een tender type 38.

*Bls. - Frid. - Ron.*



TABEL VI

	Eerste reeks	Beide reeksen	Tweede reeks	Uitgedrukt in
Bouwperiode	1909-1912		1912-1914	
Nummers	1 t/m 28		29 t/m 58	
Asindeling		4-6-2 (PACIFIC)		
Maximum snelheid met last		120		km/h
Maximum snelheid zonder last		90		km/h
Diameter der cilinders (d)		500		mm
Zuigerslag (l)		660		mm
Diameter der drijfwielen (D)		1980		mm
Diameter der loopwielen vooraan		900		mm
Diameter der loopwielen achteraan		1262		mm
Keteldruk (p)		14		kg/cm
Vuurkist				
lengte rooster		2500		mm
breedte rooster	2000		1832	mm
oppervlakte rooster (G)	5		4.58	m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte	19.91		19.50	m <sup>2</sup>
Vlampijpen				
a. Kleine : - diameter		45/50		mm
- aantal		190		
- oppervlakte		134.24		m <sup>2</sup>
b. Grote : - diameter		125/133		mm
- aantal		40		
- oppervlakte		78.54		m <sup>2</sup>
Afstand tussen de pijpenplaten		5000		mm
Totale verwarmingsoppervlakte (S)	232.69		232.28	m <sup>2</sup>
Diameter oververhittingspijpen		30.5/38.0		mm
Oververhittingsoppervlakte (S')		75.79		m <sup>2</sup>
Gemiddelde diameter van de ketel		1800		mm
Dikte van de ketelplaat	20		19	mm
Dikte van de vuurkistmantel	18 en 30		15 en 25	mm
Dikte der platen van de vuurhaard				
- bovenplaat	20		17	mm
- achter- en zijplaat	18		17	mm
- pijpenplaat		17 tot 27		mm
Dikte pijpenplaat rookkast		27		mm
Inhoud ketel		8.10		m <sup>3</sup>
Inhoud stoomkamer		3.25		m <sup>3</sup>
Oppervlakte stoomafgifte		11.50		m <sup>2</sup>
Leeggewicht	104000		101500	kg
Dienstgewicht voor 1923	102000		98000	kg
Dienstgewicht na 1923	115000		112000	kg
Adhesiegewicht voor 1923	57000		57000	kg
Adhesiegewicht na 1923 (A)	67500		66000	kg
Trekvermogen $T = 2.0,65.d.d.1 / D$		15166		kg
Verhoudingen :				
- T / A	1/4,5		1/4,4	
- S / G	46.50		50.70	
- S' / S		0.33		
Verwarmingskoppeling		enkel achteraan		







*Ombouw-idee: de*

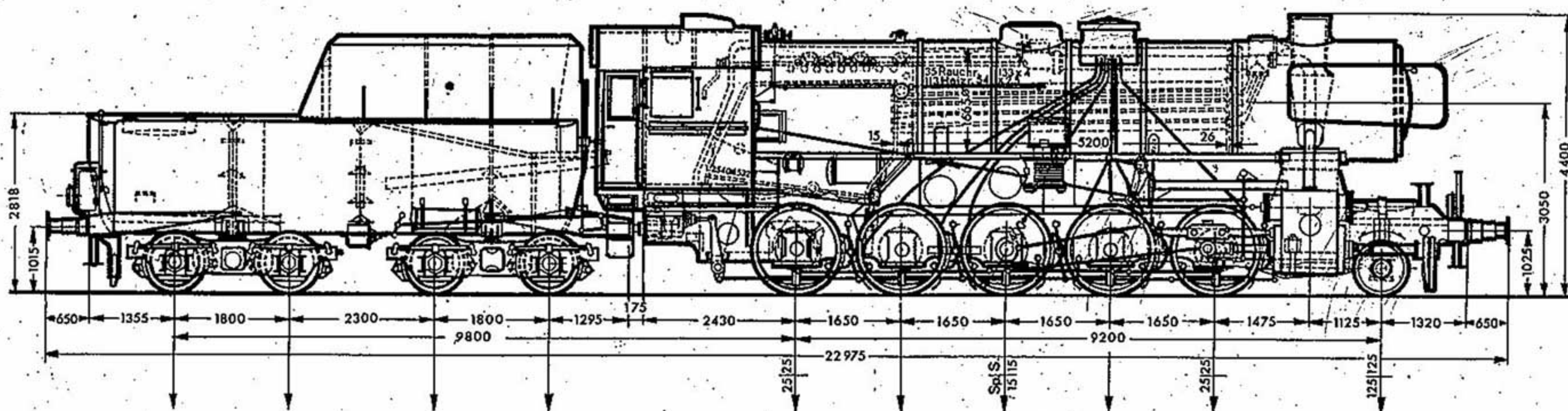
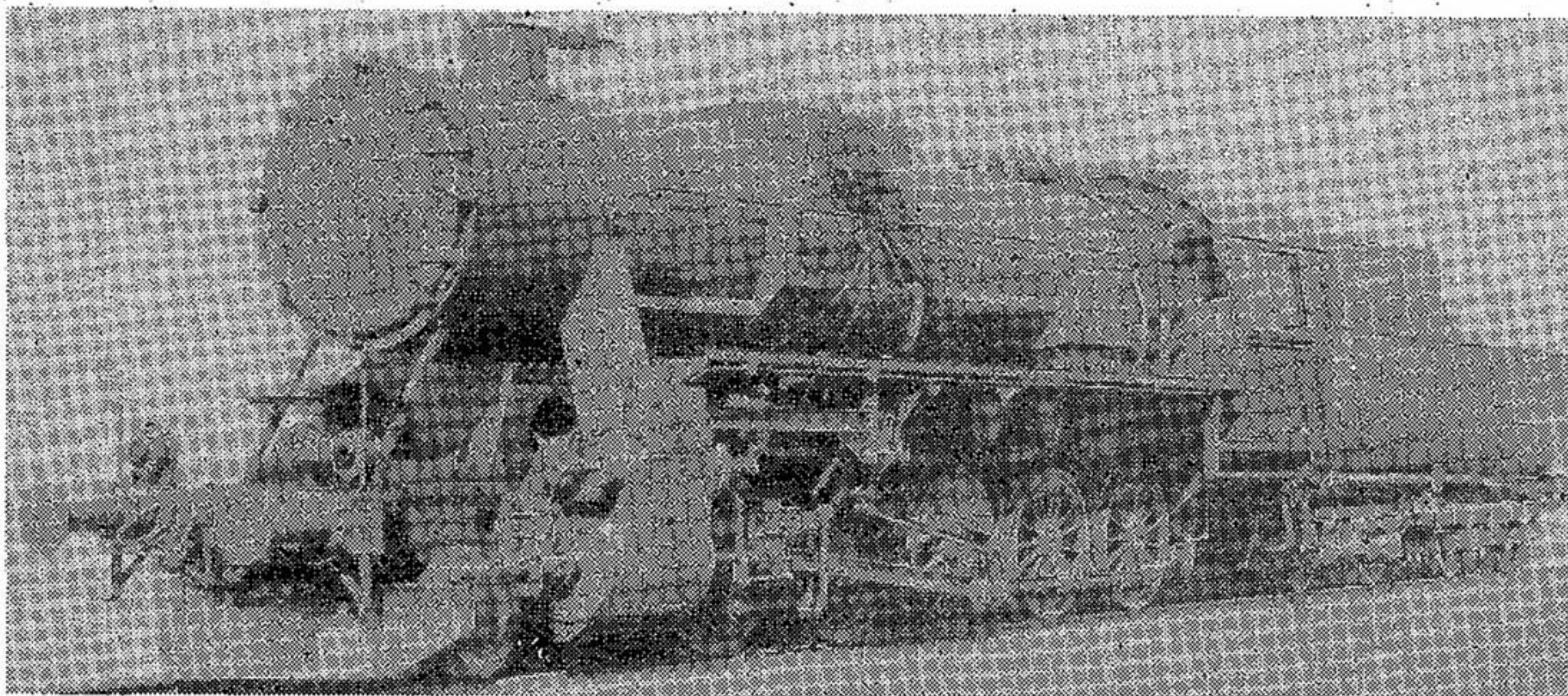
# **Gützold - Märklin - Roco 52-er**

*in H0*

## **1. Inleiding**

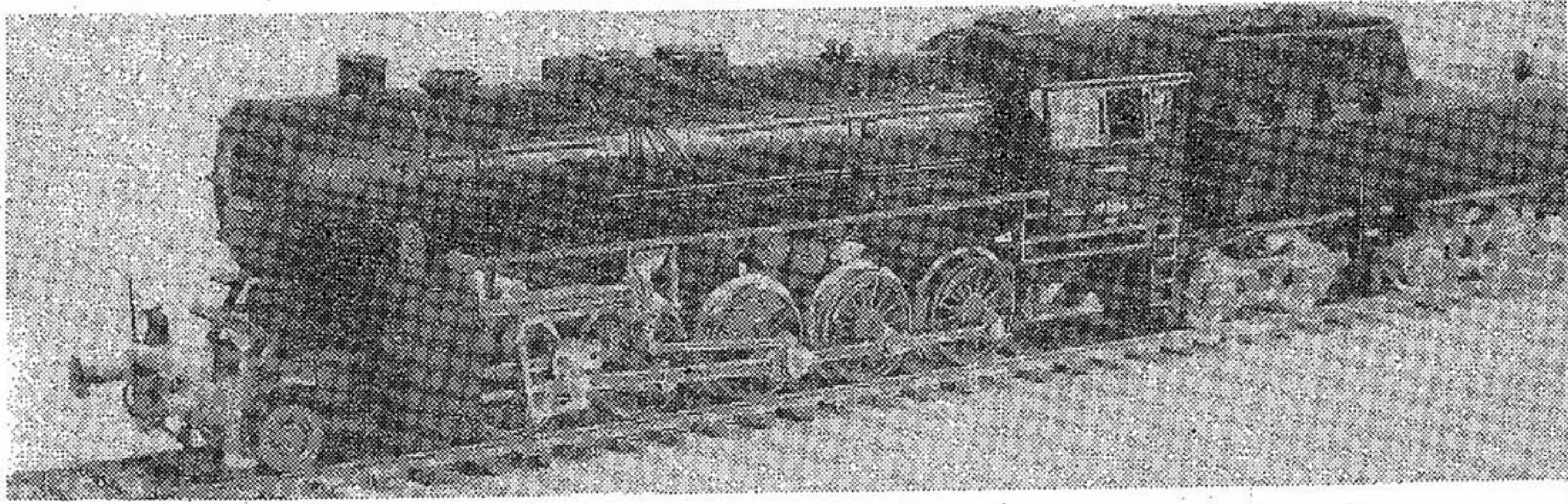
Wanneer we de DR/DB stoomloktypes overlopen en het gebouw aantal even toetsen aan hetgeen ons de modelbouw-industrie in H0 te bieden heeft komen we vlug tot de vaststelling dat in gering aantal gebouwde types (v.b.: 05 - 10 - 66 - 89° - 98°) dikwijls de voorkeur van de konstruktors genieten. Hoe onbegrijpelijk ook, een 52 in oorsprongsuitvoering met kuitender als z.g. „Kriegslok” wordt niet aangeboden. Nochtans werden er meer

dan 6000 stuks van gebouwd. De variante met vierassige kondentender (41 stuks gebouwd) wordt (gelukkig) wel gemaakt! Niettemin is deze 52 een interessant type dat in onze kollekties een leemte zal vullen. Deze lokomotieven reden in praktisch gans Europa en vertegenwoordigen een ontwikkelingsfase in de Duitse stoomlokbouw vlak na het hoogtepunt van de Einheitsloks. De N.M.B.S. had er een negentigtal in dienst als type 26 (P. Dambly: *Onze onvergetelijke Stomers*, p. 95 en 98).



2'2" T30 Tender.





*Het afgewerkte model van de BR 52 met kuintender.*

## 2. Nu in model

Het opzet is een lokmodel te bekomen met trekkracht en rijeigenschappen als een industriemodel, terwijl we een detaillering nastreven die door handwerk beter kan worden. Daar we de te verwerken modellen toch volledig demonteren, maken we van de gelegenheid gebruik ons model wat te „superen”. Het blijft echter een persoonlijke aangelegenheid (ook financieel) welke details men nu precies beter wil doen uitkomen en/of aanvullen. Deze beschrijving is zowat de middenweg hierin. Dit gedeelte is eveneens te gebruiken om de Kondens-tender versie wat te verbeteren, en iemand die een vitrine-model wil bouwen, laat gewoon de aandrijving weg.

### 2.1. Nodige gereedschappen en grondstoffen:

- het gewoon onderhoudsmateriaal voor modellokomotieven;
- vijltjes, schuurpapier e.d. als nodig voor het samenbouwen van plastic modellen; ook plasticplamuur vb: Modellfiller van Britfix;
- een zeer grote hulp is de gekende miniatuur-boormachine + hulpstukken;
- signaalrood- en diepzwartverf (b.v. Humbrol HS 221 resp. HR 151);
- aluminium- en messingdraad en een stukje lood (ong. 150 g.);

- kleefstoffen als Stabilit-Express, Cyanolit en ook plasticlijm.

### 2.2. Ons vertrekpunt

Zoals onze titel u reeds vertelde:

- Gützold-Piko model van de 52-kondenslok (kat. nr. 190-EM 23);
- Märklin kuintender van P8, nr. 22407;
- Roco motor nr. 0923.

Aanvullende delen worden in de tekst vernoemd.

## 3. De aandrijving

### 3.1. Algemeen

Daar we vertrekken van een lok met tenderaandrijving en een tender van een lok met motor in de lok zelf, duikt hier het eerste probleem op. Om de detaillering van de lok niet te schaden bouwen we de aandrijving in de tender, een oplossing die gelukkig ook bij de fabrikanten steeds meer de voorkeur krijgt. Om onze kuintender te motoriseren gebruiken we de Roco motor die lichtjes hellend boven het voorste draaistel komt (onder de kolenruimte). Over een flexibele koppeling drijft deze het achterste draaistel aan (afkomstig van de kondens-tender).

### 3.2. Voorbereiding van de tender

Na demontage door het lossen van de twee draaistelschroeven beginnen we



met het onderste gedeelte, de kuip. Vooraan worden de aangebouwde vloer, zijplaten, deuren en ladders verwijderd. Let wel op dat de steunbalk behouden blijft en de voorkant van de kuip de ronding krijgt. Zie ook de foto's. In feite doen we het omgekeerde van het grootbedrijf, daar was deze konstruktie nodig om de kuintender aan de P 8 met open machinistenhuis te koppelen.

Nu maken we achteraan in de vloer een opening om het aandrijf-draaistel in te passen. De maten nemen we van de Gützold-tender. Liefst nauwkeurig werken, de nodige speling in acht nemen en de uitslag van het draaistel nagaan op een gebogen rail. Kies echter geen al te scherpe bocht (Fleischmann 6030 met straal van 415 mm. is een minimum) ook in verband met de later te bekomen loktender-afstand.

### 3.3. Draaistellen

Daar in werkelijkheid de draaistellen van de kuintender gelijk zijn aan deze van de kondenslok hebben we in model de keuze wat betreft de draaistelbuitenkanten. Van elk merk een draaistel gebruiken is af te raden. Deze van Märklin zijn iets breder en genieten de voorkeur omdat deze ook remschoenen hebben.

Het voorste draaistel voorzien we van geïsoleerde wielen b.v. Hamo nr. 70 058. Het binnenwerk van het achterste draaistel komt uit de kondentender. Deze demonteren we door de zijwanden onderaan open te trekken en kap en gewicht af te nemen. Na het verwijderen van de verende bevestigingsbeugel valt het draaistel langs onder uit het chassis. Buiten dit ene draaistel wordt van deze tender niets gebruikt. Het tweede draaistel kan echter dienen om een ander kuintendermodel te motoriseren (50er of P8) terwijl de rest kan dienen om een verdere 4-assige in een 5-assige kondentender om te bouwen, we bekomen dan een BR 52.18-19 waarvan er 137 stuks gebouwd werden. Dit even tussendoor.

Ons aandrijfdraaistel nemen we uit elkaar door de twee schroeven onderaan los te maken, waarna we met het basisdeel beginnen.

De uitsteeksels met stroomafnemers worden afgezaagd en de ronde schacht met de vijl wat verder naar beneden aangewerkt. Alle drijfwielen zijn van anti-slipbanden te voorzien. Ofwel de andere drijfassen ruilen met as met slipbanden van een gelijke lok, ofwel Hamo wielen nr. 22888 monteren met Märklin slipband 7154. Nu nemen we ons tweede Märklin draaistel en zagen het middelgedeelte van de steunbalk over 14,5 mm. er tussenuit. Om dit draaistel nu rond onze basis te bevestigen, vervaardigen we uit messing of aluminium een plaatje als deel 1 op de tekening. Bij het plooiën er op letten dat hierdoor de juiste positie van het frame rond de basis bekomen wordt. Om de tandwielen op de drijfassen de nodige

## HOBBYTREINEN

### DE MODELSPOORMARKT IN ANTWERPEN

Alle merken

Nieuw en occasies

Inkoop — Verkoop

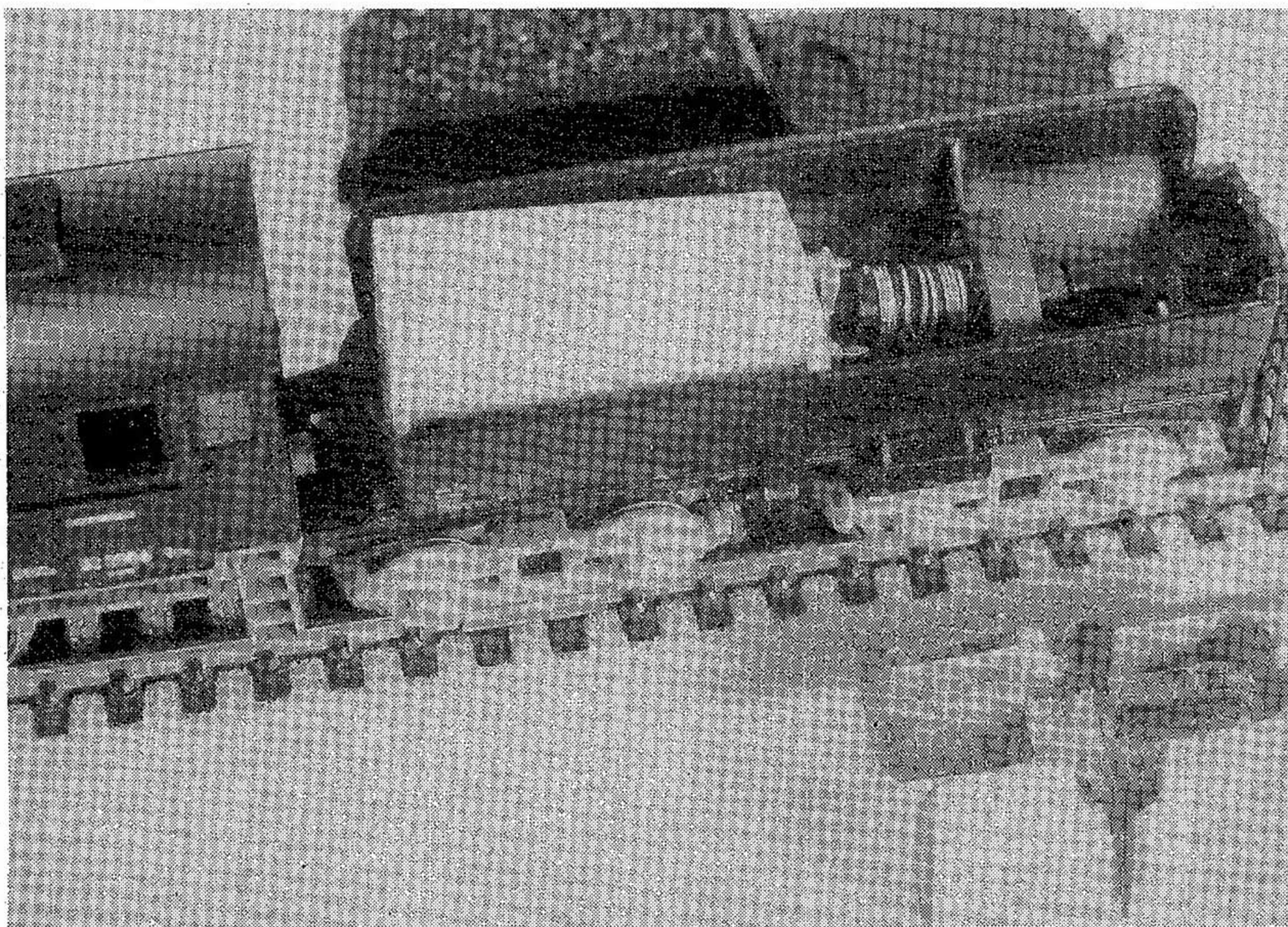
Reparaties

VLAAMS HOOFDLAAN 2

2050 ANTWERPEN

Tel. (031) 19 04 02





*De aandrijftender toont zijn binnenwerk, met op de voorgrond het loden ballastblok met uitsparing.*

ruimte te geven maken we hiervoor twee rechthoekige uitsparingen. Dit plaatje en het Märklinframe wordt als het oorspronkelijke met dezelfde twee schroefjes (iets afvlijen) gemonteerd. Hierdoor is ook ons aandrijfdraaistel klaar. Het wordt in de Märklin-tender bevestigd met de oorspronkelijke clips.

### *3.4. Motorinbouw en koppeling*

Allereerst vervaardigen we nu de motorsteun, op onze tekening deel 2, uit een ongeveer 10 mm brede strip messing. Hierin kleven we de moer voor de bevestiging van het voorste draaistel. Deze schroef houdt dan eveneens de motor op zijn plaats.

Na montage van deze steun in de tenderonderkant wordt hierop de motor ge-

kleefd met b.v. Stabilit. Bij demontage komen motor + steun dan als één geheel los.

Vervolgens komt de flexibele koppeling aan de beurt: in het tandwiel van het draaistel waar oorspronkelijk het kardanasje zat, kleven we eenzelfde koppelstukje als op het asuiteinde van de Roco-motor.

Tussen deze koppelstukjes monteren we nu een buigzame spiraalveer van niet te kleine diameter (zie diverse Roco-modellen).

### *3.5. Eindmontage*

Blijft nu nog deel 4 te maken, namelijk de verbindingstang tussen lok en tender. Uit een 5 mm. brede messingstrip buigen we dit deel, de juiste maten zijn proef-



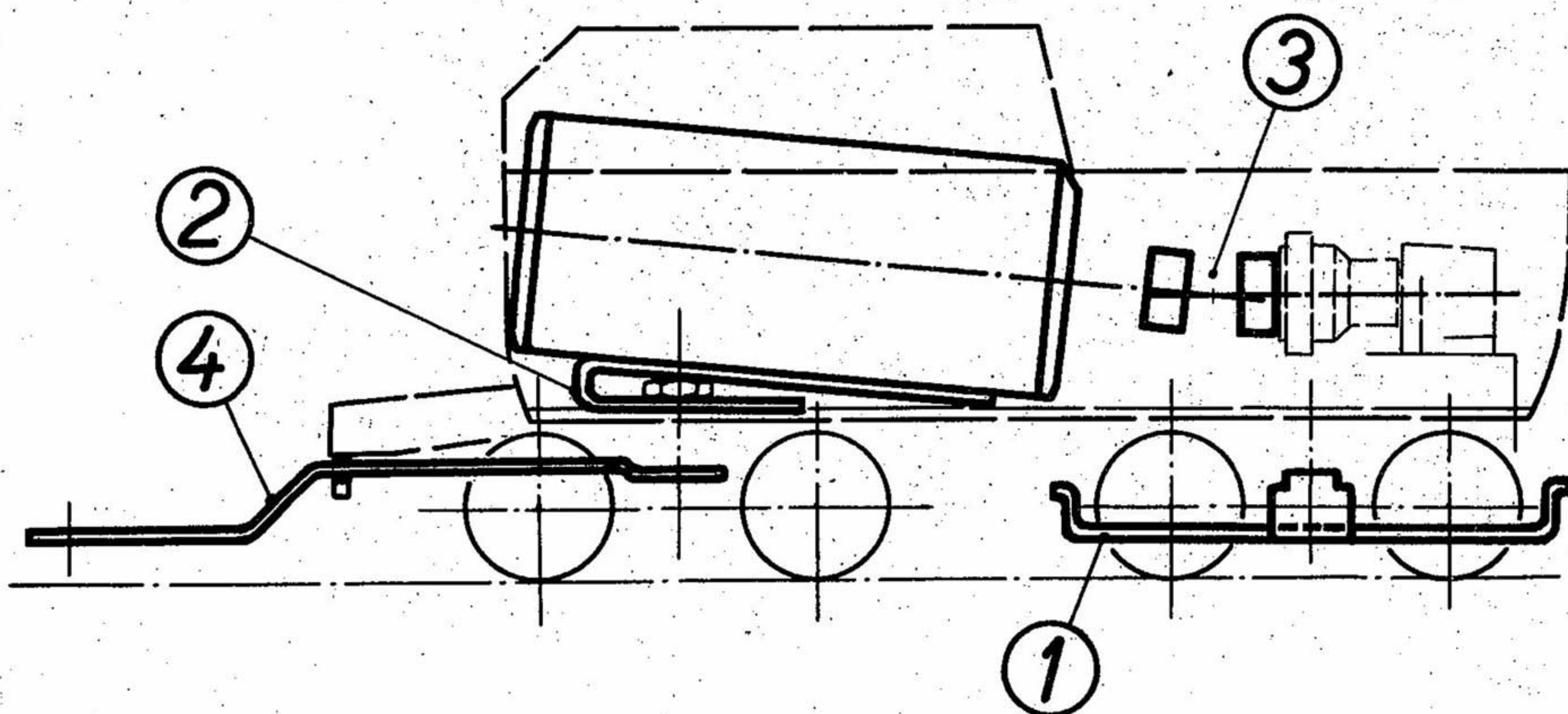
ondervindelijk te bepalen daar hier en daar toch kleine korrekties nodig blijven. De bevestiging aan de lok gebeurt aan dezelfde stift als oorspronkelijk.

Aan de motor solderen we de twee aansluitdraden en de condensator om de vonkvorming in de motor te onderdrukken. De draden worden onder de motor, links en rechts van de steun naar de voorkant van de tender geleid en voorlopig lang genoeg gelaten. De stroomafname van de rails gebeurt bij de lok.

### 3.6. Ballast

Dit laatste punt in de aandrijvingsbeschrijving is niet het eenvoudigste, wel noodzakelijk. Bij een proeflopen van onze tender blijkt deze amper in staat de lok zelf voort te duwen, en reeds in bochten durven de drijfwielen beginnen door-slippen. Daarom, zoals trouwens in alle modellen, zoveel mogelijk ballast boven de drijfwielen. Voor ons kuitendermodel geen gemakkelijke opgave, de ruimte is zeer beperkt. Na diverse experimenten bleef er slechts 1 oplossing over die gelukkig volledige bevrediging schonk: een loden gewicht zelf gieten. We gaan als volgt te werk: in de lege onderkant van

onze tender leggen we een dun blaadje plasticfolie (uit de keuken), vervolgens vullen we de achterste helft met boetseerklei (plasticine). Met de folie nemen we deze nu voorzichtig uit de tender en bekomen zo de positieve vorm. Op pootjes van bv. lucifers plaatsen we dit stuk in een bakje dat we voorzichtig volgieten met plaaster, de bovenkant net gelijk met de vorm. Na drogen en verwijderen van de plasticine hebben we de gietvorm. De nodige uitsparing voor de aandrijving verwezenlijken we door in de plaaster vorm een houten blokje te lijmen dat een ietsje groter is, denk ook aan de ruimte voor de bevestigingsclips van het draaistel. Hoe nauwkeuriger hier gewerkt wordt hoe minder aanpassingen achteraf hoeven te gebeuren. Het stuk lood smelten we in b.v. een afgedankte sauslepel in de vlam van het gasvuur en gieten voorzichtig onze vorm vol (in één keer gieten). Na afkoeling breken we de plaaster en verwijderen de houten kern. Waar nodig passen we ons gietstuk wat aan tot het zonder wringen in de tender past en de aandrijving, ook in de bochten, niet hindert. Let er ook op dat het bovendeele van de tender na wegsnijden van alle versterkingsribben terug mooi op de onderkant past.





We houden zo een stuk lood van ongeveer 125 g. over, waardoor onze 52-er ook een ertstrein van een dertigtal vierassers over een lichte helling trekt zonder doorslippen.

#### 4. Afwerking van de tender

Het laddertje achteraan, of wat ervan overblijft na alle voorgaande bewerkingen wordt nu voorzichtig weggesneden en door een fijner metaal vervangen b.v. Fleischmann 224175. Een flinke beurt verdient ook de bufferbalk met handgrepen uit messingdraad, remslangen b.v. Bemo 5012, schaalkoppeling M + F 2225 en eventueel verende buffers als Günther 1028.

De koppeling wordt liefst afneembaar gemaakt, zodat ze bij plaatsing in een vitrine kan verwijderd worden. Ze kan best

gemaakt worden uit een bijgewerkte wagonkoppeling.



Hiermee is onze tender klaar en kunnen we de lok ter hand nemen. Deze beschrijving die wel een iets ander karakter heeft als het voorgaande volgt in ons volgend nummer.

Eventuele vragen betreffende dit artikel kunnen steeds aan de BVS-redactie gericht worden

Veel plezier!

*Dirk Luyten*

*Opmerkingen bij de foto's:*

Bij de opname van de foto's bij dit artikel moesten volgende details aan het model nog aangebracht worden:

- loknummers;
- beschermbuizen vooraan op de cilindfers;
- rechtmaken van de tenderbovenkant vooraan.



# *Scientific*

KARTUIZERSTRAAT 11a  
1000 BRUSSEL  
Verzendingsdienst  
Tel. (02) 513 01 27

*Ons programma:*

- MÄRKLIN H0 - Z - I — FLEISCHMANN H0 — VOLLMER  
FALLER — KIBRI H0
- BOEKEN en DOCUMENTATIE
- Prod. „DS” (Seinen - Palen - Decals N.M.B.S. H0)
- 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.*

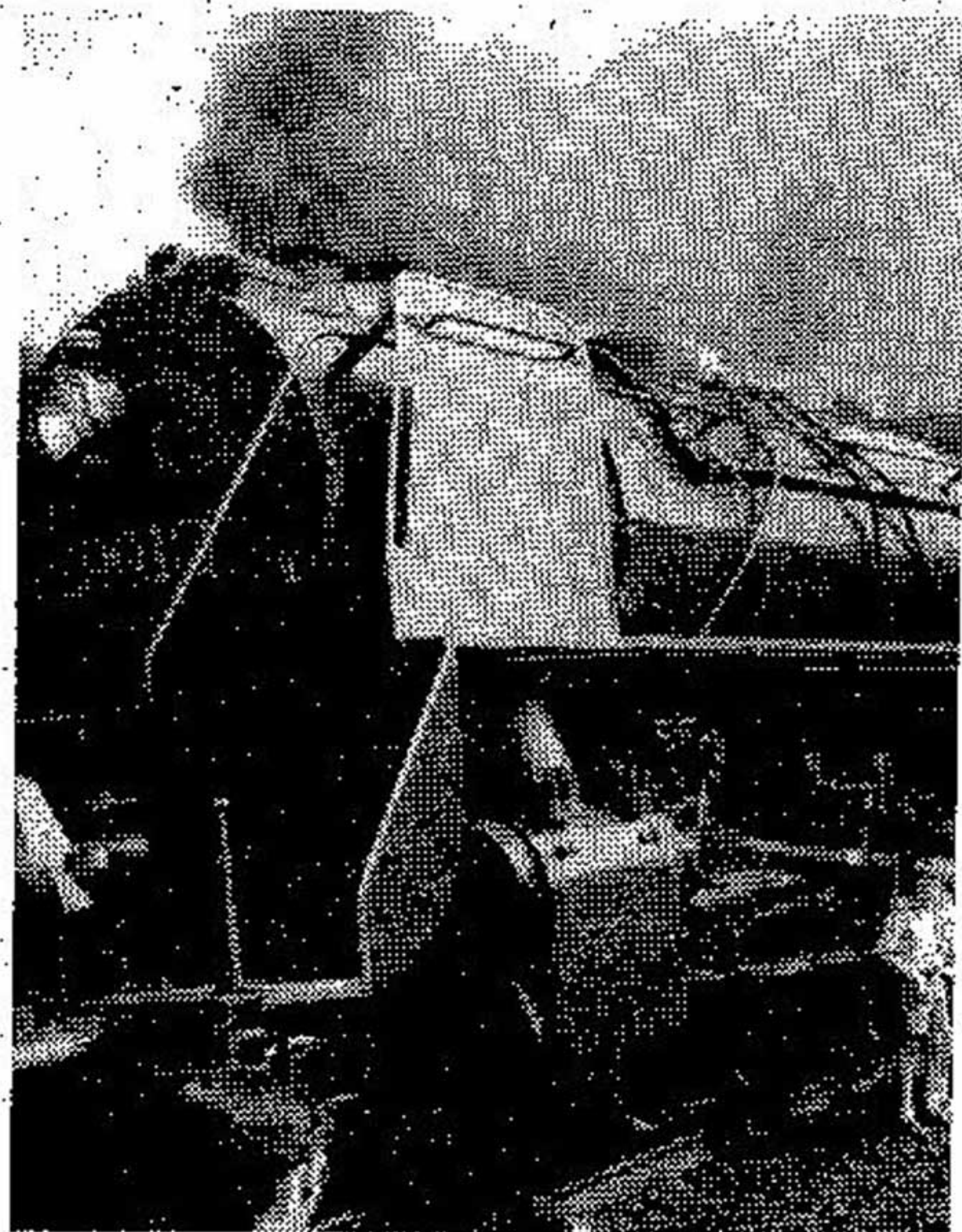


# Waar???

*vind ik nog*

## rijdende

## stoomlokomotieven...



*Vele lezers hebben reeds hun reisschema voor volgend verlof bepaald of zijn er druk mee bezig. Misschien bent u dan in de nabijheid van een met stoom bereden lijn, maar kent u er het bestaan niet van. Daarom volgt hieronder een opsomming van toeristische museumlijnen in België en de ons omgevende landen, waarop nog stoom te beleven valt. In de toekomst zal deze informatie nog uitgebreid worden met andere Europese landen (o.a. het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Italië, Spanje, Portugal). Data en aard van de traktie geven wij uiteraard onder hetzelfde voorbehoud als de inrichtende verenigingen. Het is best zich vooraf ter plaatse in te lichten. Moest u per brief om inlichtingen verzoeken, dan is het aan te bevelen een internationaal antwoordcoupon (bij de Posterijen verkrijgbaar) toe te voegen.*

### **BELGIË**

#### **1. — Mariembourg-Treignes**

Ten zuiden van Charleroi werd de eerste toeristische normaalspoorlijn in België ingericht door de v.z.w. *Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V)*, die er na drie jaar voorbereidend werk in geslaagd is in maart 1976 haar eerste stoomtrein te laten vertrekken. De lijn loopt over het afgeschafte deel van de N.M.B.S.-lijn 132 tussen Mariembourg en Treignes, in de vallei van de Viroin. De v.z.w.

beschikt over drie rijvaardige en vier nog te herstellen stoomlokomotieven, zeven G.C.I.-reizigerswagens, enkele goederenwagens, een inspektiedraisine, een dieseltraktor en een Talbotrailbus.

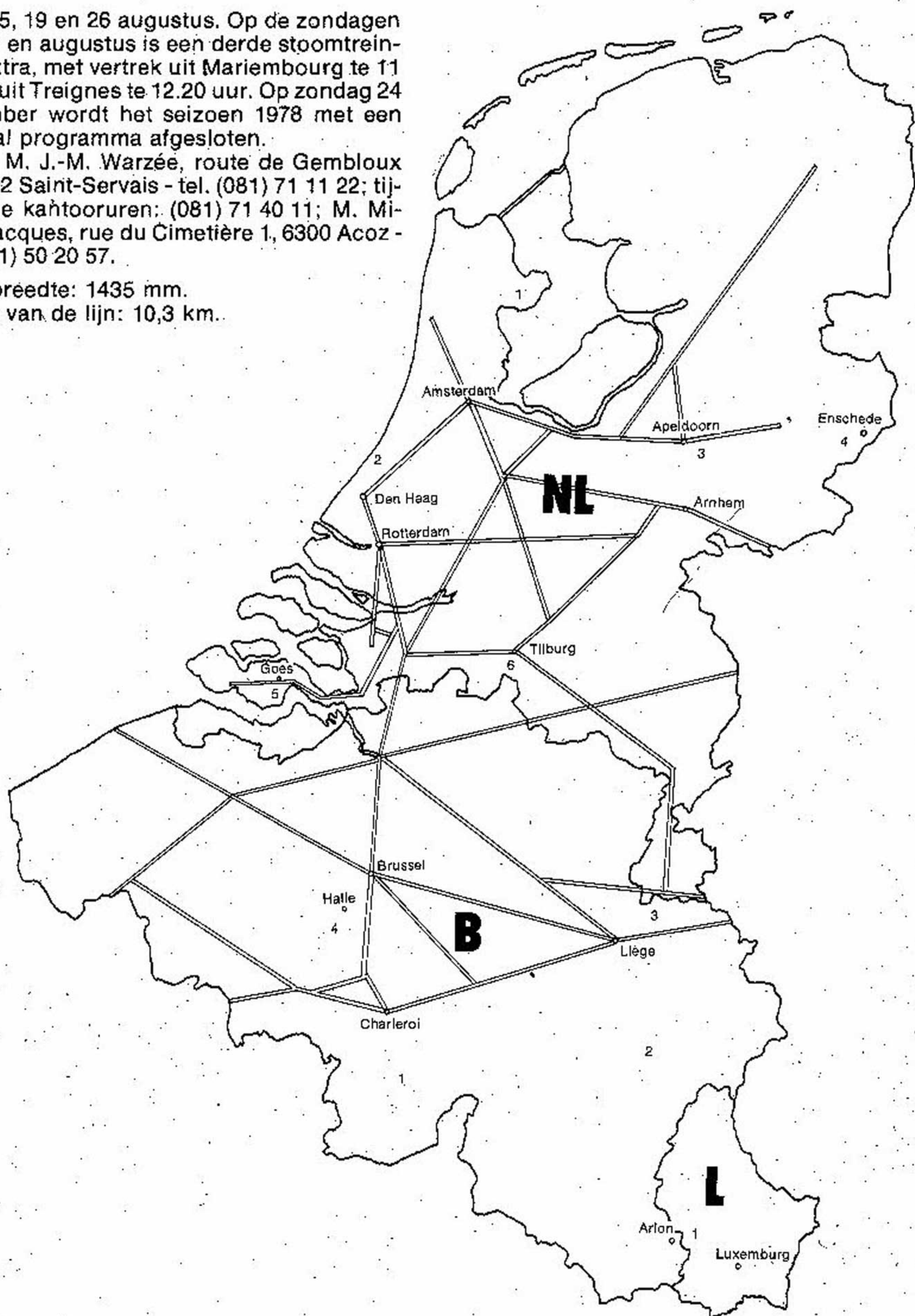
In bedrijf: op zaterdag en zondag vanaf begin juni tot 24 september. In regel is stoomtraktie voorzien op zondag tot en met 1 september met vertrek uit Mariembourg om 13.50 en 16.30 uur. Deze treinen vertrekken voor de terugreis uit Treignes om 15.15 en 17.50 uur. Een enkele rit duurt 40 minuten. Bovendien is er ook stoomtraktie op 1, 8, 15, 21, 22 en 29 juli;



5, 12, 15, 19 en 26 augustus. Op de zondagen van juli en augustus is een derde stoomtreinpaar extra, met vertrek uit Mariembourg te 11 uur en uit Treignes te 12.20 uur. Op zondag 24 september wordt het seizoen 1978 met een speciaal programma afgesloten.

Info: M. J.-M. Warzée, route de Gembloux 25, 5002 Saint-Servais - tel. (081) 71 11 22; tijdens de kantooruren: (081) 71 40 11; M. Michel Pacques, rue du Cimetière 1, 6300 Acoz - tel. (071) 50 20 57.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 10,3 km.





## 2. — Tramway Touristique de l'Aisne

Erezée (ten noord-oosten van Marche-en-Famenne, in de provincie Luxemburg) is het vertrekpunt van de toeristische lijn van de vallei van de Aisne, tot Forge-à-la-Plez. De exploitatie ervan is in handen van de v.z.w. *Tramway Touristique de l'Aisne*, die sinds haar stichting in 1967 een hele verzameling van oud materiaal van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen heeft samengebracht: drie originele stoomlokomotieven, meerdere railbussen en allerlei twee- en vierassige reizigers- en goederenwagens. De treinen rijden van april tot september op het weekend; alle dagen in juli en augustus. Daar kan men het genoegen van de oude buurtspoorwegstoomtram weer beleven. De stoomtram rijdt in principe elk weekend. De spoorlijn zelf maakte deel uit van de N.M.V.B.-lijn Manhay-Mecheux die, volledig in eigen bedding aangelegd, niet onmiddellijk werd opgebroken en door de exploiterende vereniging in extremis werd gered. Nadere inlichtingen en gedetailleerd uurrooster zijn te verkrijgen op het sekretariaat van de vereniging: Auguste Lambiottestraat 78, 1030 Brussel.

Spoorbreedte: 1000 mm.  
Lengte van de lijn: 6 km.

## 3. — Li Trimbleu

Li Trimbleu of het „Boemeltreintje van de Berwinne” is een toeristische lijn in de Provincie Luik, ten noorden van Luik, met station van vertrek te Blégny-Trembleur, rue Lambert Marriet. Deze lijn is eveneens een deel van een vroegere buurtspoorweglijn die nochtans steeds in dienst is voor de kolentransporten van de nabijgelegen mijn Blégny-Charbonnage. De exploiterende vereniging beschikt over een prachtige oude stoomlokomotief van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Helaas is de machine niet rijvaardig en bovendien op ongelukkige wijze tentoongesteld. De reizigers sporen bijgevolg met dieseltraktie door het rustige land van Herve met zijn boomgaarden, valleien, dorpen en kastelen. Regelmatige reizen op zondag, tot en met 10 september, van 13 tot 18 uur met vertrek om het uur te Blégny-Charbonnage. Tijdens de maanden juli en augustus, ook op woensdag en zaterdag, met vertrek enkel om 14 en 16 uur. Nadere inlichtingen te bekomen op de Fédération du Tourisme de la Province

de Liège, avenue Blondin 33, 4000 Liège. Tel. (041) 52 20 60.

Spoorbreedte: 1000 mm.  
Lengte van de lijn: 8 km.

## 4. — Rebecq-Rognon

De „Petit Train du Bonheur” is de jongste toeristische lijn van België, in de provincie Brabant, ten zuid-westen van de hoofdstad. Ingericht en aangelegd door de v.z.w. *Rail Rebecq-Rognon* heeft deze vereniging zich tot doel gesteld het toerisme in dit vergeten deel van de provincie een impuls te geven. Daarvoor werd, met rails en dwarsliggers van de opgebroken buurtspoorweglijn Brussel-Leerbeek, een smalspoorlijn aangelegd op de sinds 1961 opgebroken N.M.B.S.-lijn 115, waarvan de bedding en de ballast intact waren gebleven. Sinds de eerste rit in 1976 beschikt de inrichtende vereniging over twee stoomlokomotieven en drie reizigerswagens, waarmee van mei tot september elk weekend lustig over en weer wordt gestoomd.

Spoorbreedte: 600 mm.  
Lengte van de lijn: 3 km.

## DUITSE BONDSREPUBLIC

### AKEN, KEULEN, RUHRGEBIED

1. — **Selfkantbahn:** Geilenkirchen-Gillrath-Schierwaldenrath, ten noorden van Aken. Geilenkirchen ligt aan de DB-lijn 450 en aan de weg B56. Stoomtraktie en dieseltraktie. Bedrijf op zon- en feestdagen van 26 maart tot 3 oktober. Info: Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V., Postfach 603, D-5160 Aachen-1.

Spoorbreedte: 1000 mm.  
Lengte van de lijn: 5,2 km.

2. — **Bergische Museumsbahnen:** Betriebshof (depot) Kohlfürtherbrücke, ten zuiden van Wuppertal, buslijn 5 van W.S.W. Op deze museumtramlijn Kohlfürtherbrücke - Möschenborn is er dit jaar nog geen tramverkeer. In het depot Kohlfürtherbrücke is een verzameling van ca. 30 trams te bezichtigen na schriftelijke aanvraag bij Bergische Museumsbahnen e.V., Postfach 131557, D-5600 Wuppertal 1.

Spoorbreedte: 1000 mm.  
Lengte van de lijn: 3,2 km.



3. — **Hespertalbahn:** Essen-Kupferdreh - Haus-Scheppen (aan de oever van het Balde- neymeer). Stoom- en dieseltraktie. Verkeers- dagen: 17 en 18 juni; 8, 9, 22 en 23 juli; 5 en 6 augustus; 2, 3, 9 en 10 september. Info: Verein zur Erhaltung der Hespertalbahn e.V., Am Hang 13, D-4300 Essen-Burgaltendorf 17.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 2,8 km.

4. — **Spoorwegmuseum van de D.G.E.G.** (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) te Bochum-Dahlhausen. Dit grootste Duitse Spoorweg- museum bevat meer dan 50 normaalspoorlo- komotieven, rijtuigen en wagens, en is geves- tigd in een voormalig lokomotievendepot van de Bundesbahn aan de Dr. Ottostraat 211 te D-4630 Bochum-Dahlhausen (eindpunt van tramlijn 18). Open op zon- en feestdagen van 10 tot 12 uur (in de zomer tot 13 uur). Pendelrit- ten met Wismar-railbus (bouwjaar 1936) naar S-baanstation Bochum-Dahlhausen (lijn 391 in treingids), met aansluitingen van-naar Hat- tingen en Essen-Oberhausen. Info: D.G.E.G., e.V., Postfach 2063, D-7500, Karlsruhe 1.

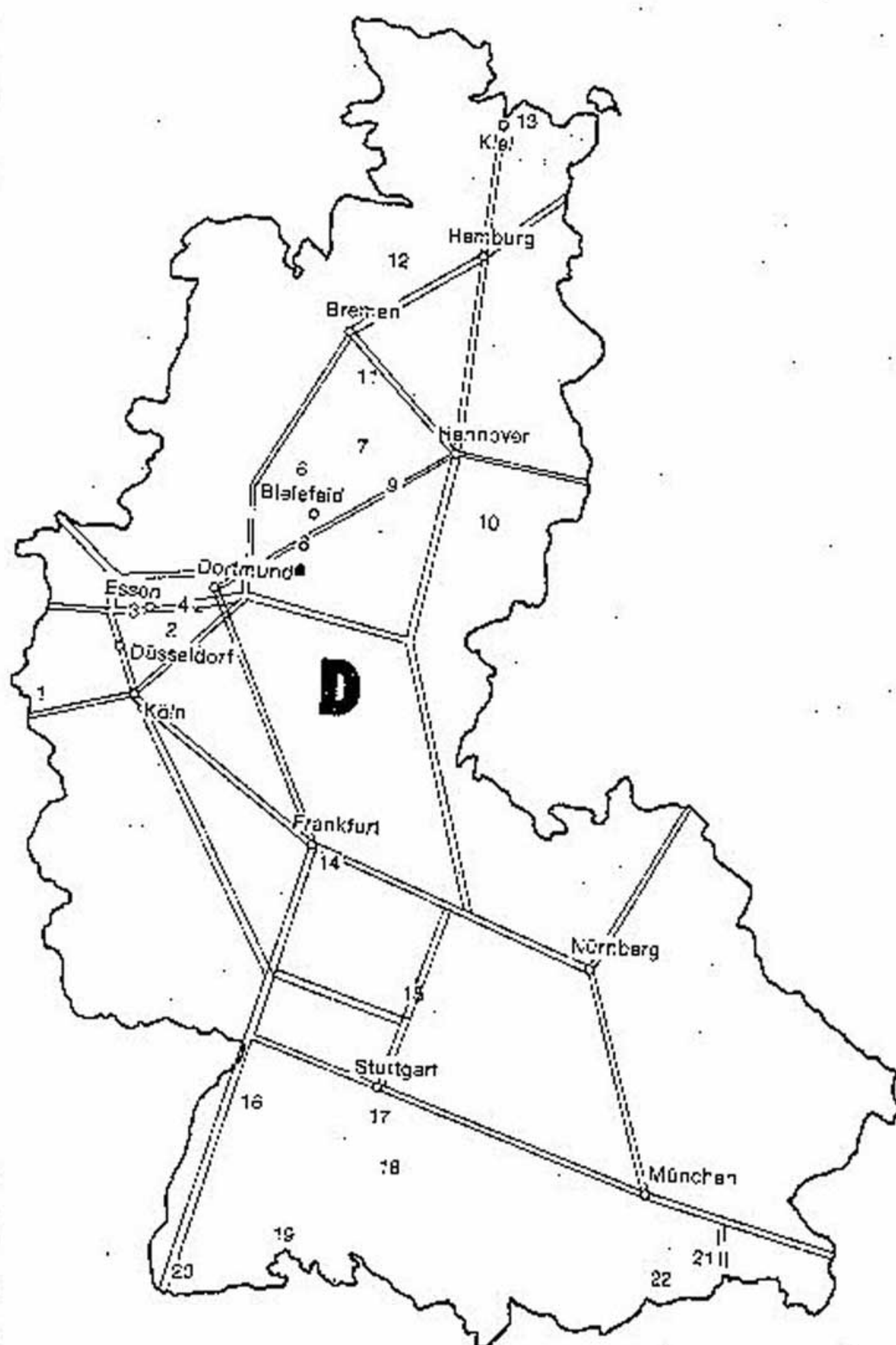
#### OMGEVING BIELEFELD-HANNOVER

5. — **Eisenbahn-Kurier.** Deze vereniging met zetel te Freiburg (adres: Postfach 5560, D-7800 Freiburg) geeft niet alleen een tijds- schrift en boeken uit, maar richt met haar stoomlokomotieven 24 009 en 24 083 stoom- ritten in op volgende lijnen:

- Münster-Brilon (*Westfälische Landes- eisenbahnen*);
- Gütersloh-Ibbenbüren (*Teutoburger Waldeisenbahn*), ten zuiden van Bielefeld-Osnabrück);
- *Eisenbahn Delmenhorst-Karpstedt* (ten zuiden van Bremen);
- Bremen-Thedinghausen;
- Farge-Vegesack (ten noord-westen van Bremen, langs de Weser).

Info: Dampfzug-Betriebsgemeinschaft e.V. (D.B.G.), Postfach 1422, D-3200 Hildesheim 1.

6. — **Wittlager Kreisbahn:** Heddinghausen (gehucht van Holzhausen) - Wittlage - Bohmte Schwegermoor. Stoom- en dieseltraktie in bedrijf op 30 juli, 27 augustus en 24 septem- ber. Info: Museums-Eisenbahn Minden e.V. (MEM), Postfach 2751, D-4950 Minden - Tef. (0571) 43188 of (05741) 7209.



Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 33,8 km.

7. — **Mindener Kreisbahnen:** treingids lijn 209:

- Minden Stadt - Hahlen - Hille (13,4 km.);
- Minden Stadt - Petershagen - Bad Hopfen- burg (13,3 km.).

Stoom- en dieseltraktie in bedrijf op 11 juni, 9 juli, 13 augustus, 19 september en 8 oktober. Info: zie 6.

8. — **Dampfkleinbahn Mühlenstroth (DKBM)** te Isselhorst, ten zuiden van Biele- feld en ten noorden van Gütersloh, langs B61. Zes bedrijfsklare stoomlokomotieven, o.a. ex-Muskauer Waldeisenbahn en ex-Rügen. Verkeer op zon- en feestdagen van 1 mei tot eind september, telkens van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur. Dienstregeling met meerdere



treinen op 20 en 21 mei, 17 juni, 2 en 30 juli, 13 en 27 augustus en 3 september. Speciaal programma op 20 en 21 mei ter gelegenheid van het vijfjarig bestaan. Info: Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Postfach 166, D-4830, Gütersloh 1.

Spoorbreedte: 600 mm.

9. — **Rinteln Stadthager Eisenbahn**: Van mei tot oktober historische stoomtreinen op de eerste en derde zondag van elke maand. Dienstregeling: treingids lijn 262. Info: Dampf-eisenbahn Weserbergland e.V., Postfach 1450, D-3260 Rinteln.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 20 km.

10. — **Almetalbahn**: Bodenburg - Almstedt - Sibbesse, ten zuiden van Hildesheim. Deze vereniging beschikt over een vrij grote verzameling spoorwegmaterieel (circa 30 lokomotieven en vooral rijtuigen) te Bodenburg, te bezichtigen tijdens de verkeersdagen. Stoom- en dieseltraktie op 28 mei, 11 en 25 juni, 9 en 23 juli, 9 en 20 augustus, 3 en 17 september, 1 en 15 oktober. Info: Museumbahnbetrieb der Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn e.V. (A.H.E.), Matthiaswiese 6, D-3200 Hildesheim.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 8 km.

#### NOORD-DUITSLAND

11. — **Bruchhausen-Vilsen - Heiligenberg - Asendorf**. De oudste Duitse museumlijn wordt uitgebaat en in stand gehouden door de *Deutscher Eisenbahn-Verein* en bezit vijf stoomlokomotieven, twee railbusjes en vijftientig reizigers- en goederenwagens. Van 30 april tot 1 oktober is er stoomtraktie op het weekend. In Bruchhausen-Vilsen staan verschillende smalspoorlokomotieven tentoongesteld. Info: Deutscher Eisenbahn Verein e.V., D-2814, Bruchhausen-Vilsen - Tel. (04252) 2111.

Spoorbreedte: 1000 mm.  
Lengte van de lijn: 7,8 km.

12. — **Deinste (bij Stade) - Lütjenkamp**, ten westen van Hamburg. Omvangrijke verzameling van spoorwegmaterieel met 500 en 600 mm.-spoorbreedte te Deinste. Stoom- en dieseltraktie op weekend en feestdagen vanaf

Pinksteren tot 31 juli. Treingids lijn 112. Info: Deutsche Feld- und Kleinbahnmuseum e.V., Deinste Kleinbahnhof, D-2161 Deinste.

Spoorbreedte: 600 mm.  
Lengte van de lijn: 1,2 km.

13. — **Schönberg-Schönberger Strand** (ten noorden van Kiel). Op deze lijn rijdt men op zon- en feestdagen van 24 juli tot 3 september met stoomtraktie. Treingids: lijn 135. Deze club bezit ook een aanzienlijke verzameling rollend materiaal (20 stuks) dat gestationneerd is te Aumühle bij Hamburg en te bezichtigen op 1 oktober, 5 en 22 november, telkens van 11 tot 17 uur. Aumühle is vanaf Hamburg Hauptbahnhof met S-baanlijn 2 te bereiken in 30 minuten. In Schönberger Strand is een museum voor spoorweg- en trammaterieel in aanbouw. Info: Verein Verkehrsamateure und Museumbahn e.V. (VVM), Dimpfelweg 10, D-2000 Hamburg 26.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 4 km.

Zie ook onder nr. 5, Eisenbahn Kurier.

#### BIJ FRANKFURT - WIESBADEN - MAINZ

14. — **Frankfurt-Höchst - Königstein**. Stoomritten op elke zondag van juni tot oktober. Treingids lijn 595. Spoorwegmuseum Darmstadt-Kranichstein, tegenover het station in de Steinstrasse. Belangrijke verzameling spoorwegmaterieel; open op zondag, 10-16 uur. Op de eerste zondag van de maand wordt een stoomlokomotief onder stoom gebracht. Stoomfeest op 30 september en 1 oktober. Dan zullen alle bedrijfsklare lokomotieven onder stoom gezet worden (waarschijnlijk 23 042, 41 024, 44 404, 98 740). Verder zijn ook te zien lokomotieven 56 3007, 89 339, 98 727, en nog vier andere privaatbaanlokomotieven. Info: Deutsche Museums-Eisenbahn e.V., Kölner Strasse 20B, D-6100 Darmstadt - Tel. (06151) 84317.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 16 km.

#### IN BADEN-WÜRTTEMBERG

15. — **Jagstalbahn**: Möckmühl-Schöntal Dörzbach, gelegen ten oosten van Heidelberg, in een enig mooi natuurkader. Het is de langste museumlijn van de Duitse Bondsrepubliek



en de enige met een spoorbreedte van 750 mm. Stoomtraktie in bedrijf tot Schöntal (21 km.) op 28-5, 25-6, 9-7, 6-8, 20-8, 17-9; tot Dörzbach (39 km.) op 11-6, 23-7, 3-9, 24-9. Info: SWEG-Betriebsleitung, Bahnhof Dörzbach, D-7119, Dörzbach - Tel. (07937) 277.

Spoorbreedte: 750 mm.  
Lengte van de lijn: 39 km

16. — **AchertalBahn:** Achern - Ottenhöfen, ten oosten van Straatsburg-Kehl. Stoomtraktie met lokomotief „Badenia” (ong. Pruisische T3), bouwjaar 1900, in bedrijf op 28-5, 11-6, 25-6, 9-7, 23-7, 6-8, 20-8, 17-9, en eventueel ook op 1-10. Info: SWEG-Betriebsleitung, Bahnhof Ottenhöfen, D-7593, Ottenhöfen - Tel. (07842) 2231.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 11 km.

17. — De *Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e.V.* (GES) organiseert met twee vierassige tenderlokomotieven speciale ritten op verschillende private (dus niet-DB) normaalspoorlijnen in de streek van Stuttgart. Deze lijnen zijn o.a.:

- lijn 793 Korntal - Weissach (33 km.), ten noord-westen van Stuttgart; in bedrijf op 4-6, 2-7, 6-8, 3-9, 1-10, 3-12;
- lijn 763 Nürtingen - Neuffen, 9 km., ten zuid-oosten van Stuttgart; in bedrijf op 21-5;
- lijn 764 Reutlingen - Gomaringen - Gönningen, 17 km., ten zuiden van Tübingen;
- Stuttgart-Möhringen - Neuhausen, ten zuiden van Stuttgart, in bedrijf op 29-7 en 30-7 (tijdens de open-deur-dagen van de hoofdwerkplaats der Stuttgarter Strassenbahn).

Info: GES, Dürnauer Weg 45, D-7000 Stuttgart 70 - Tel. (0711) 458754.

18. — De *Eisenbahnfreunde Zollernbahn* zetten op verschillende private normaalspoorlijnen, o.a. deze van de *Hohenzollernische Landesbahn* tot oktober meerdere stoomtreinen in. Deze lijnen zijn o.a.

- lijn 764 Reutlingen - Gönningen, 17 km, in bedrijf op 3-12;
- lijn 749 Ebingen - Onstmettingen, 8 km., in bedrijf op 15-5 en 10-12;
- lijn 746 Hechingen - Gammertingen - Sigmaringen, 50 km., in bedrijf op 28-5;
- lijn 782 Jagstfeld - Ohrnberg, 23 km., ten noorden van Heilbronn, in bedrijf op 2-9, 3-9, 16-9, 17-9;

— lijn 783 Gaildorf West - Untergröningen, 18 km., tussen Stuttgart en Crailsheim, in bedrijf op 30-9, 1-10 en 15-10.

Als lokomotieven worden 64 289 en de uit Oostenrijk afkomstige „Kriegslok” 52 7596 ingezet met Bi-rijtuigen. Info: Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Postfach 1168, D-7640 Balingen 1.

19. — **WutachtalBahn:** Zollhaus-Blumberg - Weizen. Stoomtraktie in bedrijf op 11-6, 26-6, 9-7, 23-7, 13-8, 27-8, 10-9, 24-9, 8-10. Info: Museumsbahn WutachtalBahn, Postfach 120, D-7712 Blumberg 1 - Tel. (07702) 51234.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 25,8 km.

20. — **Basel Bad - Haltingen - Kandern:** stoomtraktie op het baanvak Haltingen - Kandern (13 km.) en dieseltraktie op het DB-baanvak Basel Bad - Haltingen (6 km.). In bedrijf op 4-6, 2-7, 6-8, 3-9, 10-9. Info: Eurovapor Geschäftsstelle Karlsruhe, Postfach 2243, D-7500 Karlsruhe 1.

IN BEIEREN, ten zuiden van München

21. — **Chiemseebahn** Prien - Stock (verbinding tussen het station met het haventje aan het meer). Stoomlokomotief zoals de buurtspoorwegen, en rijtuigen uit 1887, eveneens van het stoomtramtype. In bedrijf van 28 mei tot 30 september, dagelijks. Treingids lijn 10602. Info: Chiemsee-Schiffahrt Ludwig Fessler, Postfach 21, D-8210 Prien.

Spoorbreedte: 1000 mm.

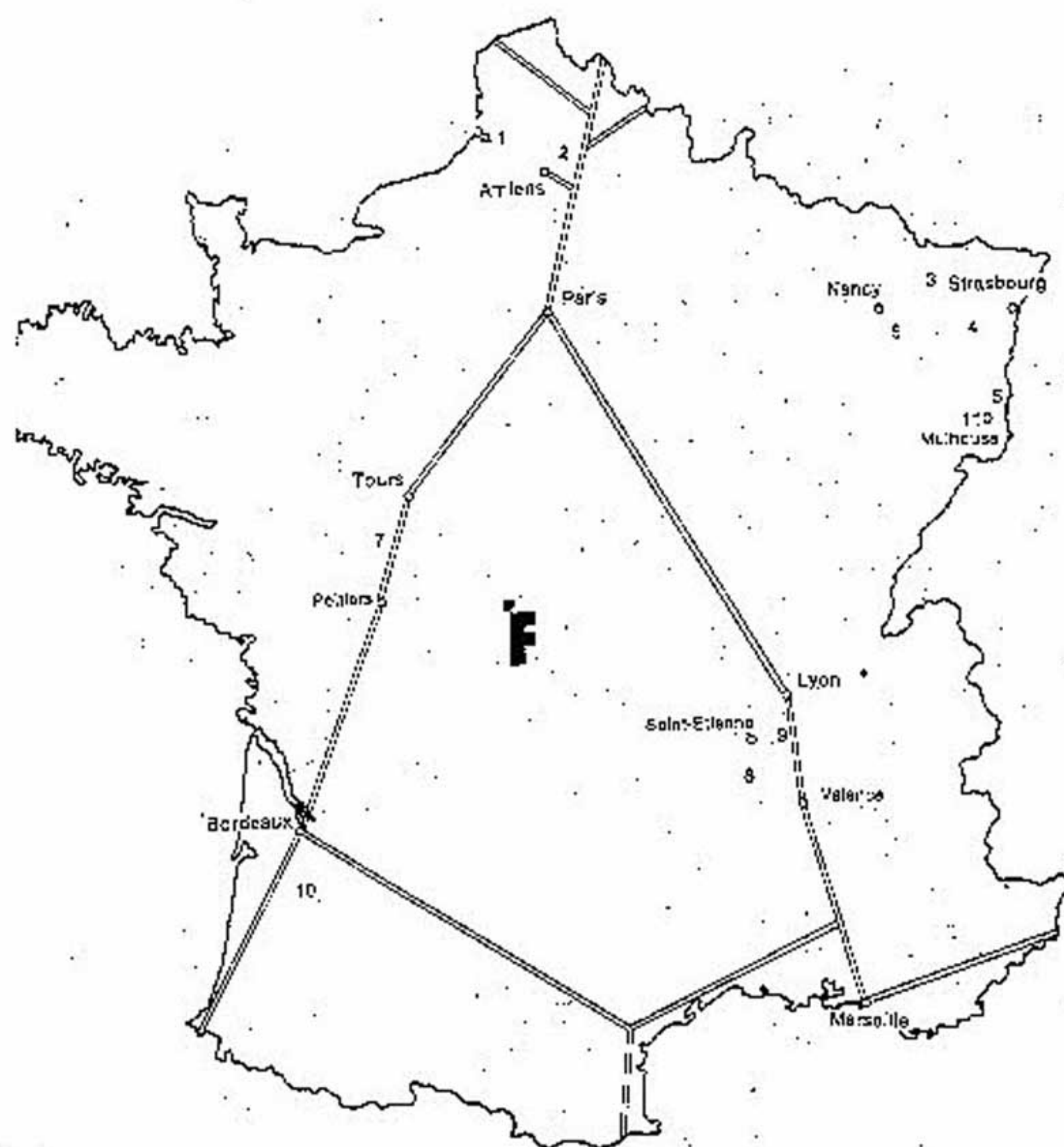
22. — **Tegernseebahn:** Tegernsee - Schaf-lach. Stoomtraktie in bedrijf op 4-6, 29-7, 30-7, 13-8, 27-8, 16-9, 24-9, 8-10, 14-10, 15-10. Op 29-7, 30-7, 14-10, 15-10: „Dagen van de Stoomlokomotief”. Info: Bayerische Localbahn Verein, e.V., Postfach 116, D-8180 Tegernsee.

Spoorbreedte: 1435 mm.

## FRANKRIJK

1. — **Le Crotoy-Saint-Valéry** (Somme): *Chemin de Fer de la Baie de la Somme* (CFBS): Le Crotoy - Noyelles-sur-Mer - St.-Valéry-sur-Somme - Lanchères - Cayeux-sur-Mer. Buurtspoorweg aan de monding van de





Somme. In bedrijf: op zaterdagen en zon- en feestdagen van 10 juni tot 10 september; op woensdagen (trajekt Le Crotoy - Noyelles) van 5 juli tot 6 september, alsook op 13 juli, 14, 17 en 18 augustus.

Spoorbreedte: 1000 mm.  
Lengte van de lijn: 15 km.

2. — **Froissy-Cappy**: *Chemin de Fer Touristique Froissy - Cappy - Dompierre (C.F.C.D.)*, tussen Arras en Amiens, bij de autowegafrit van Péronne. Deze Decauville-spoorweg (600 mm.) ontstond in de eerste wereldoorlog ten behoeve van de militaire operaties. De C.F.C.D. gebruikt nu nog een lokomotiefje van de Duitse Feldeisenbahnen en een dieseltraktor van de Franse Maginotlijn. In bedrijf: van april tot en met september op zon- en feestdagen met vertrek vanuit Froissy elke 45 min. vanaf 14.15 u. tot ongeveer 18 u.; in juni, juli en augustus ook op woensdagen en zaterdagen met vertrek uit Froissy om 15 u. en 16 u.30. Info: APPEVA, B.P. 7A, F-80001 Amiens-Cedex - tel. (22) 92 33 20.

3. — **Abreschwiller**, ten zuiden van Sarrebourg: *Chemin de Fer forestier*, in bedrijf van 1 mei tot 1 oktober, op zaterdag vanaf 15 uur, op

zondag vanaf 15.30 uur; in juli en augustus dagelijks vanaf 16 uur; op zondag meerdere ritten.

Spoorbreedte: 700 mm.  
Lengte van de lijn: 6 km.

4. — **Ottrott-Rosheim**, ten zuid-westen van Straatsburg: op deze lijn rijdt een oude Duitse T3. In bedrijf op zondag in juli en augustus; vertrek te 14.30 uur en 16.30 uur uit Ottrott.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 15 km.

5. — **Cernay-Saint-André - Senthaim** (Boven-Rijn): *Chemin de Fer Touristique de la Vallée de la Doller*: stoomritten gedurende de zomer op zaterdag en zondag.

Lengte van de lijn: 12 km.

6. — **Senones-Etival**, ten zuid-oosten van Nancy: stoomritten ingericht door de *Association Lorraine d'Exploitation et de Modélisme Ferroviaire (ALEMF)*; in bedrijf: 4, 11, 17, 18, 24 en 25 juni, op zaterdag en zondag in juli en augustus, op 2, 3, 9 en 10 september, telkens met vertrekken om 14.45 uur en 17.05 uur uit Senones en om 15.35 uur en 17.55 uur uit Etival. Deze vereniging bezit nog twee andere stoomlokomotieven, die verlopig in het voormalige S.N.C.F.-depot van Thionville-Yutz staan. Het gaat om een 1D-tenderlok uit de industrie en de ex-DB 50 951.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 12 km.

7. **Chinon - Ligré Rivière - Richelieu** (Indre et Loire), gelegen tussen Tours en Poitiers (Chinon ligt aan de S.N.C.F.-lijn naar Tours). Deze lijn wordt geëxploiteerd door de AJECTA (*Association de Jeunes pour l'Exploitation de Chemin de Fer Touristique et d'Attraction*). Ze beschikt over meerdere stoomloks o.a. een 130B (30 476 Est), een 040T (040TA137 Ouest) en een 141T (141TC19 Ouest). In bedrijf op zaterdag en zondag tijdens de zomermaanden. Info: AJECTA, B.P. 1, F-77650 Longueville - tel. 401-60-62; of AJECTA Touraine, Gare de Richelieu, F-37320 Richelieu.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 21 km.

8. — **Dunières - Saint-Agrève**, 50 km. ten zuiden van Saint-Etienne (Haute-Loire): *Compagnie des chemins de Fer Régionaux*. In



bedrijf: op zaterdag met dieseltractie en op zondag met stoom- en dieseltractie van mei tot oktober. Info: C.F.R., 227, rue de Châteauvert, F-26000 Valence. Tel. (75) 60 00 64 en 44 30 29. Op zaterdagen, zon- en feestdagen en tijdens de maand augustus: C.F.R., F-43190 Tence. Tel. 222.

Spoorbreedte: 1000 mm.  
Lengte van de lijn: 38 km.

9. — **Tournon-Lamastre**, 90 km. ten zuiden van Lyon (Ardeche): *Chemin de Fer à Vapeur du Vivarais*: van 1 juni tot 1 september met dagelijks vertrek te Tournon te 10 uur. Om de twee dagen met stoomtractie. Info: Société C.F.T.M., B.P. 37, Grolée, F-69226 Lyon Cedex 1 - Tel. Lyon (78) 28 83 34.

Spoorbreedte: 1000 mm.  
Lengte van de lijn: 33 km.

10. — **Sabres-Labouheyre Cité**: *Chemin de Fer touristique des Landes de Gascogne*, 80 km. ten zuiden van Bordeaux: vanaf juni tot november op zondag stoomritten.

Lengte van de lijn: 17 km.

## MINIATUUR SPOORWEGEN

GEREPUTEERD HUIS



Alle toebehoren - Reparatedienst  
Bouwdozen - Puzzles  
Gezelschapsspelen

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

11. — **Mulhouse-Dornach**. In deze stad is geen levende stoom meer te zien, doch het zeer belangrijke spoorwegmuseum met zowat 40 originele locomotieven en rijtuigen. De ontwikkeling van de Franse locomotiefbouw is er te volgen vanaf de 1A1-lok 33 „Saint-Pierre” van de lijn Parijs-Rouen uit het jaar 1844 tot de SNCF-232U1, bouwjaar 1949. Open alle dagen (behalve 1-1, 25 en 26-12) van 10 tot 17 uur. Info: Musée français du Chemin de Fer, rue Alfred de Glehn 2, Mulhouse. Tel. (89) 42 25 67.

### GROOT-HERTOGDOM LUXEMBURG

**Rodange - Fond-de-Gras**: stoomritten van de *Association de Musée et Tourisme Ferroviaires* op de lijn Bois-de-Rodange - Fuhsbösch (15 minuten te voet van het C.F.L.-station Rodange): van 1 mei tot 1 oktober op zon- en feestdagen, vertrek te Bois-de-Rodange te 15.00, 16.10 en 17.40 uur. De vereniging beschikt over een tweeassige tenderlokomotief (bouwjaar 1900) en Belgische G.C.I.-rijtuigen, alsook een Duitse „donderbus”. Te Fond-de-Gras is een verzameling rollend materiaal.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 5,5 km.

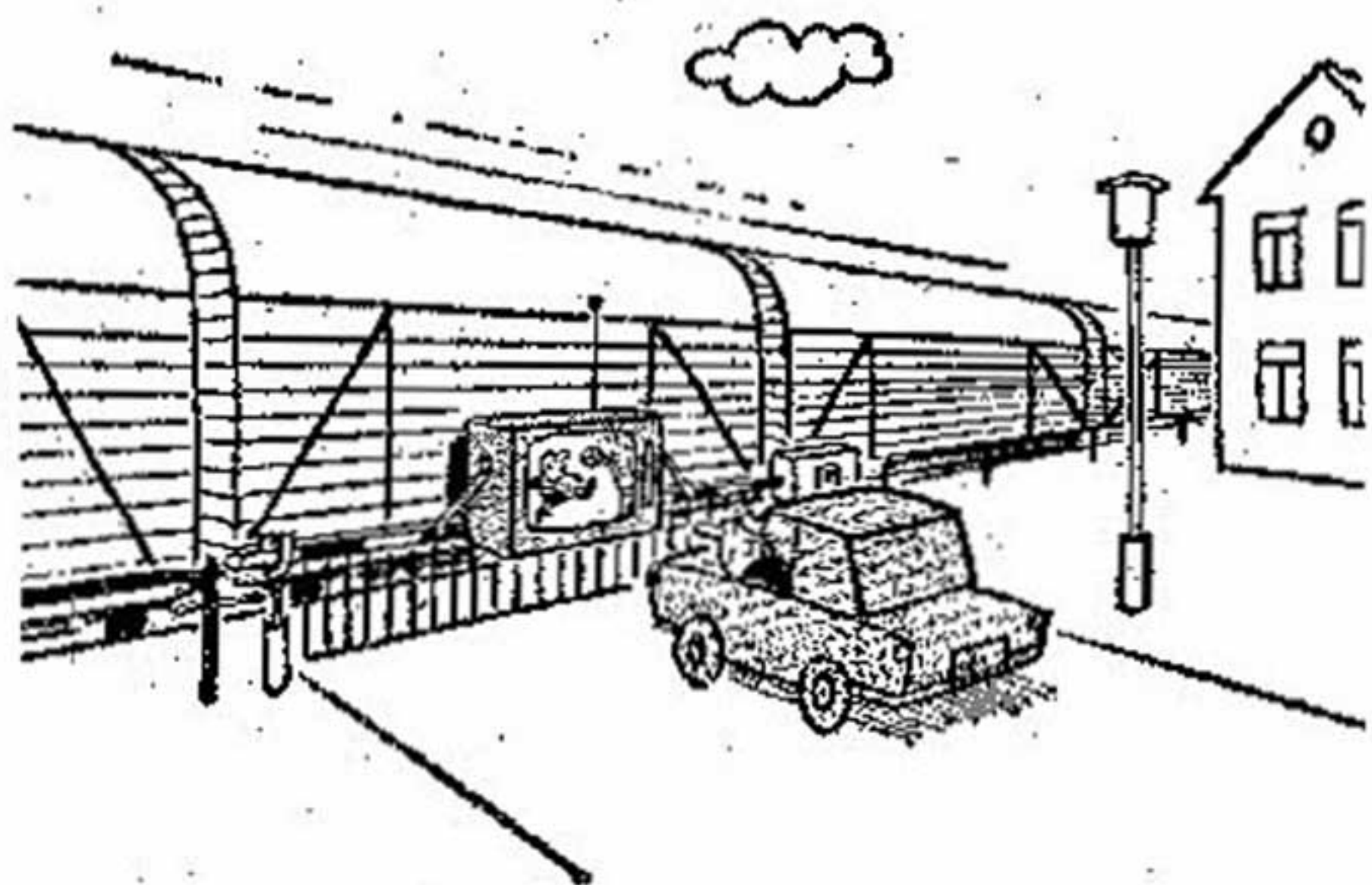
### NEDERLAND

1. — **Hoorn-Medenblik**: In bedrijf:
- van 1-5 tot 30-6: dagelijks, behalve op maandag en donderdag (doch ook op 1, 4 en 15-5): twee treinparen vanaf Hoorn om 11.25 uur en 14.30 uur;
  - van 1-7 tot 27-8: dagelijks 5 treinparen met 2 loks in bedrijf; bovendien elke woensdag met de oudhollandse folkloristische markt te Hoorn: vanaf 9.30 uur om het uur een stoomtrein; 3 à 4 stoomloks in bedrijf;
  - van 2-9 tot 1-10: op zaterdag en zondag, twee treinparen vanaf Hoorn om 11.25 uur en 14.30 uur.

De Nederlandse Spoorwegen geven speciale reducties voor een reis (heen en terug) naar Hoorn, alsook een belangrijke vermindering voor de stoomtrein (ééndagsexcursiekaart nr. 34).

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 20 km.





2. — **Katwijk-aan-Zee:** *Nederlandse Smalspoorstichting*: spoor door de duinen van de Leidse Duinwaterleiding. In bedrijf op het weekend in de zomer.

Spoorbreedte: 700 mm.  
Lengte van de lijn: 12 km.

3. — **Apeldoorn-Dieren** van de *Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (V.S.M.)*. In bedrijf:

— van 21 mei tot 22 juni en van 13 augustus tot 10 september: op zondag, dinsdag en donderdag met vertrek te 14.20 uur vanuit Apeldoorn;

— van 25 juni tot 10 augustus: dagelijks behalve maandag, met om de 2 uur een vertrek (eerste vertrek: 10 uur; laatste vertrek: 16 uur) vanuit Apeldoorn.

Opmerking: Er wordt met stoom gereden van Apeldoorn tot Loenen (10,5 km.); de rest van de lijn tot Dieren (10,5 km.) met dieseltraktie. De V.S.M. beschikt over de ex-RAG D777, de ex-DB 80 036, de ex-DB 64 415; bovendien bezit de V.S.M. ook nog de ex-DB 23 071 en 23 076 voor speciale ritten. Info: V.S.M., Stationsplein, 13A, Apeldoorn. Tel.: (055) 21 22 55.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 21 km.

4. — **Haaksbergen - Boekelo** (bij Enschede) van de *Museum Buurtspoorweg Stichting*; De M.B.S. beschikt over een stoomlok, afkomstig van de Duitse privaatbaan Delmenhorst - Harpstedt. In bedrijf op 1, 2, 8, 9, 15, 16, 22, 23, 29 en 30 juli; 5, 6, 12, 13, 20 en 27 augustus; 3, 10 en 17 september en 15 oktober. Vertrek vanuit Haaksbergen om 13.30, 13.55, 15.10,

15.35 en 16.50 uur. Info: M.B.S., Postbus 1182, Enschede. Tel: (05427) 1516.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 6,5 km.

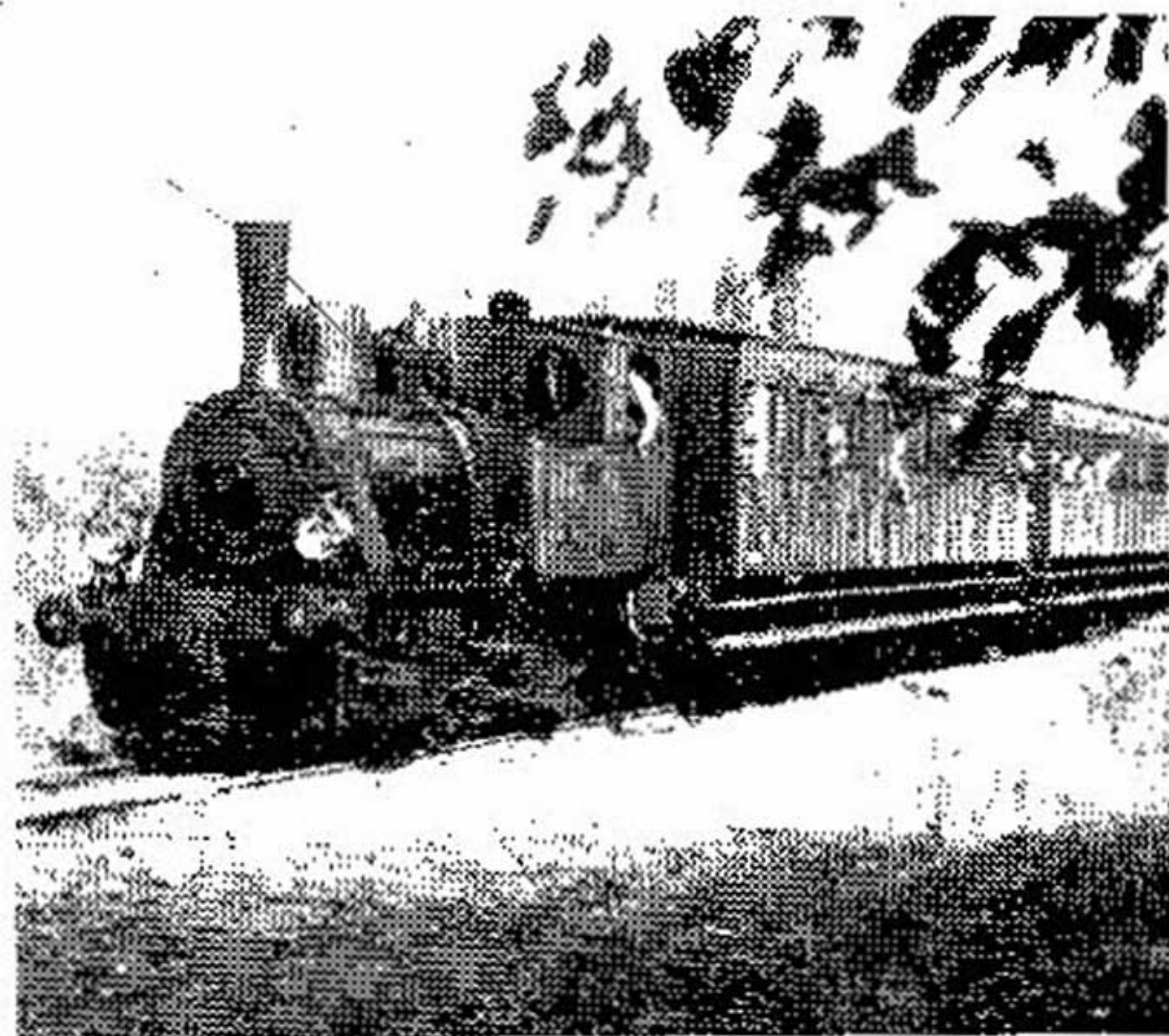
5. — **Goes-Borsele:** de *Stoomtram Goes-Borsele (S.G.B.)*: in bedrijf: elke zaterdag van 20-5 tot 30-9 en elke zondag van 2-7 tot 13-8, telkens om 14.30 uur vanuit Goes; elke dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag van 4-7 tot 11-8, telkens om 10.30 uur en om 14.30 uur vanuit Goes. De S.G.B. beschikt over zeven stoomloks en meerdere (o.a. Belgische G.C.I.) coupérijtuigen. Info: S.G.B., Postbus 250, Goes. - Tel. (01100) 28 307.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 16,5 km.

6. — **Tilburg - Baarle-Nassau:** men rijdt met een zadeltanklokomotief ex-NS 8800 en vierassige personenwagens (ex-Bentheimer Eisenbahn). In bedrijf: elke zondag van 14-5 tot 27-8, en bovendien op 15-5, 18 tot en met 21-7, 25 tot en met 28-7 en 1 tot en met 4-8, telkens met vertrek om 13.35 uur uit Tilburg-West en om 16.30 uur uit Schalvinnen.

Spoorbreedte: 1435 mm.  
Lengte van de lijn: 20 km.

*Bls. - Ron.*



*Goes-Borsele*

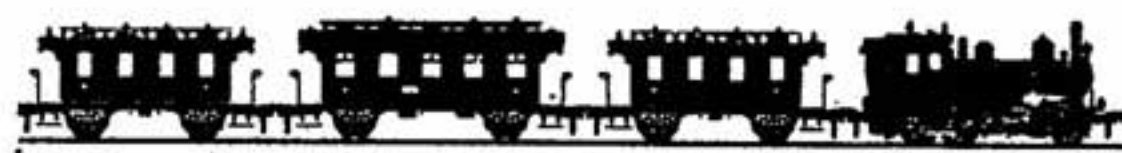
*Voormalige Belgische G.C.I.-rijtuigen beleven hun tweede loopbaan bij de stoomtram Goes-Borsele. Trein te Hoedekenskerke, september 1973.*





Spielwarenhaus am Markt  
**M. Hünerbein oHG**

51 Aachen · Markt 2-12 · Ruf 0241/33921



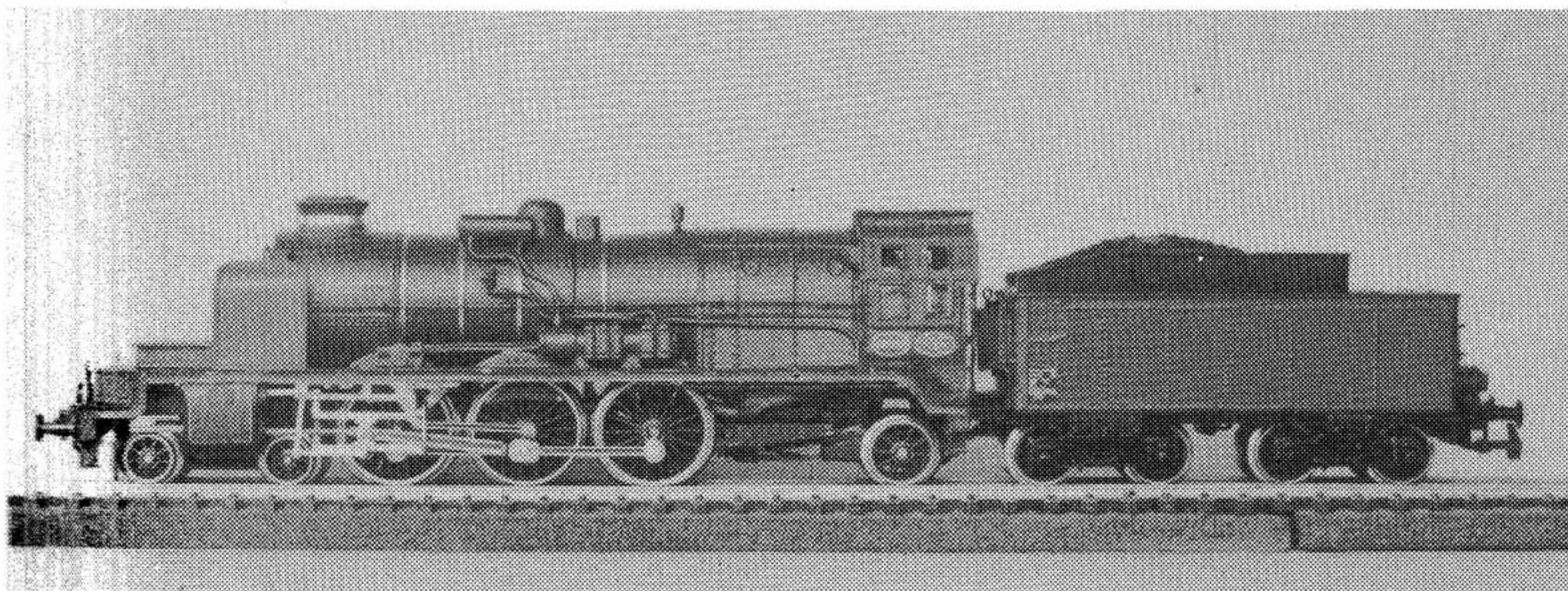
Spielwarenhaus am Markt  
**M. Hünerbein oHG**

51 Aachen · Markt 2-12 · Ruf 0241/33921



Spielwarenhaus am Markt  
**M. Hünerbein oHG**

51 Aachen · Markt 2-12 · Ruf 0241/33921



## N.M.B.S. TYPE 10

**Kleinserie-model op basis van een Märklin-chassis, bovenbouw uit geëtste messing, vervolledigd met gegoten onderdelen (ketelarmaturen).**

**Levertijd:** 4 maand na bestelling.

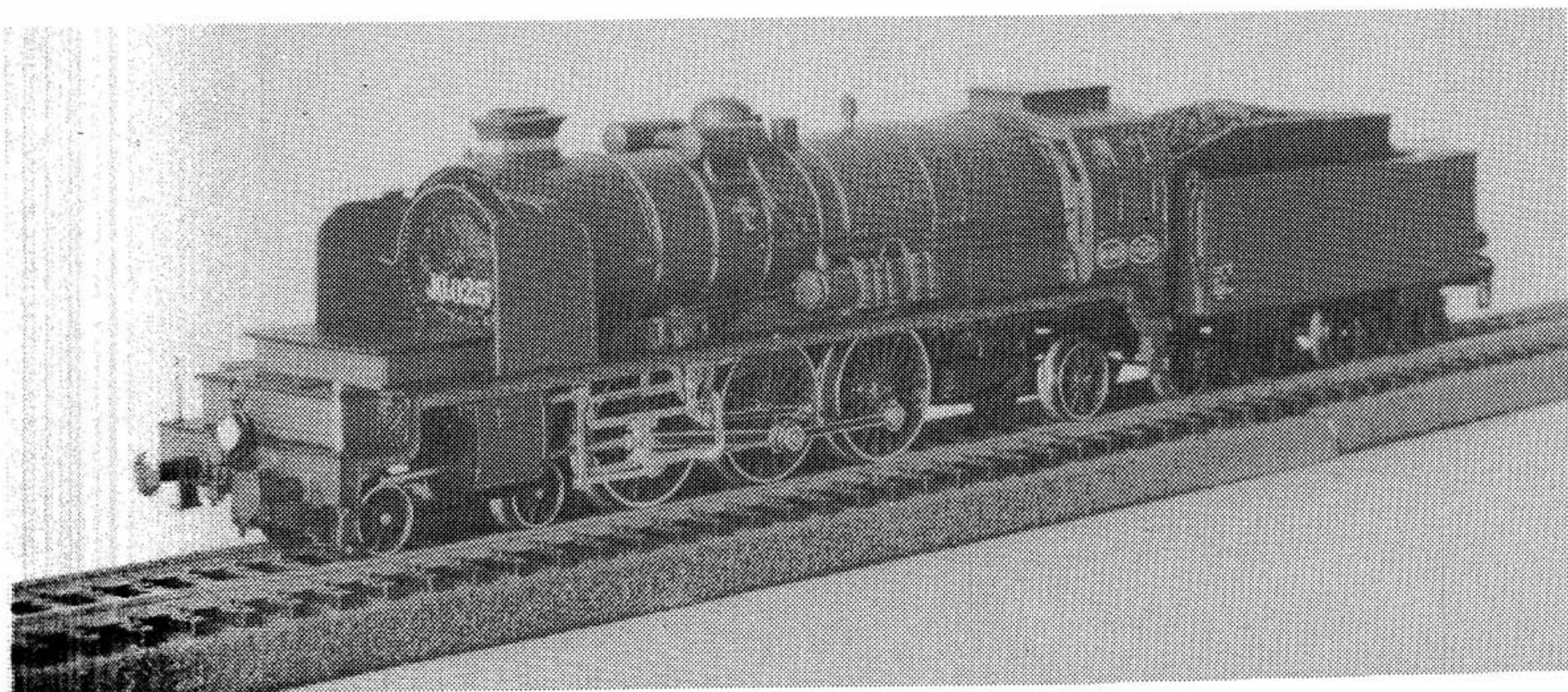
**Bestelling:** met een voorschot van DM 200.

**Prijs:** — voor Märklin-systeem: DM 970;

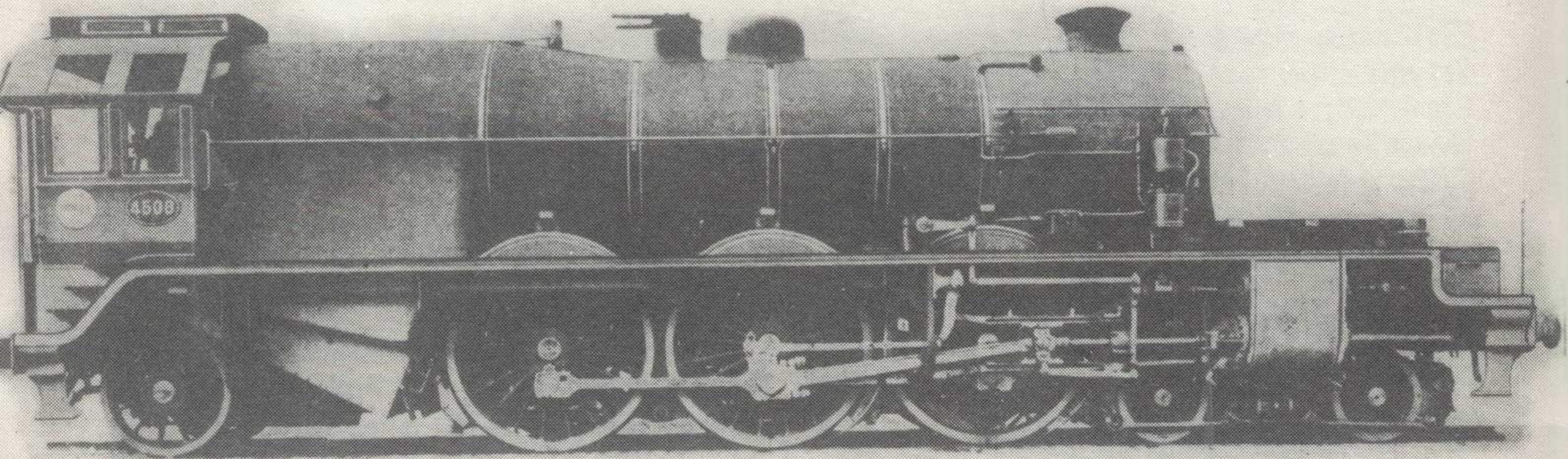
— voor gelijkstroom-systeem: DM 930 (nettoprijzen).

**Binnenkort ook leverbaar:**

- **bouwset** voor Belgische GCI-drieassige personenwagens. Prijs: ca. 50 à 60 DM.
- **kleine set** met ketelarmaturen om het Märklin type 64 (P8) een juister Belgisch uitzicht te geven: typisch Belgische schoorsteen; A.C.F.I.-voorverwarmer, enz.









vzw B.V.S.

(Belgische Vrienden van  
de Stoomlokomotief)  
Stationsstraat, 27  
9000 Gent.

tel. 091/25 70 80.

Beste Lezer,

U kocht los het eerste nummer van "de Lokomotief". Zoals U in het editoriaal kunt lezen, wil ons nieuwe tijdschrift handelen over alles wat betrekking heeft op de stoomlokomotief: over de ontwikkeling, de evolutie en de plaats van de stoomlokomotief in het spoorwegbedrijf, over de werking en het onderhoud; over de evolutie in de constructie van de ketel de vuurhaard, het aandrijfmechanisme en het onderstel, over ontwerpers en fabrikanten, over tandrad- en smalspoorlokomotieven, over de bediening van stoommachines en de arbeidsvoorwaarden van stoker en machinist, over de oorlogsjaren, over de markante machines van de andere landen en werelddelen, enz.

"De Lokomotief" zal ook de actuele spoorweg, de museumlijnen en de liefhebbers van miniatuurspoorwegen niet vergeten!

Uiteraard zal onze publikatie ook een strijdend orgaan zijn voor het behoud van de laatste restjes van de stoomtractie in het kader van de huidige structuur van het spoorwegnet.

Beste lezer, indien onze eersteling U bevalt, en daar rekenen we stellig op, dan kan U zich abonneren (voor de drie overige nummers van de eerste jaargang). Hoe sneller, hoe liever voor onze administratie, en dit met het oog op het jaarlijkse verlof.

Hoe gaat U dan te werk? U schrijft 180Fr over op postrekening 000-0485950-77 of op bankrekening 448-0592361-80 van de vzw B.V.S. Stationsstraat, 27 te 9000 Gent. U krijgt dan de 3 overige nummers van de eerste jaargang thuis per post besteld.

Kocht U Uw eerste "Lokomotief" in Uw hobby-winkel, dan kunt U zich gerust bij deze leverancier laten abonneren. U kan dan de volgende nummers bij Uw vertrouwde leverancier afhalen.

Er op rekend U als abonnent te mogen opnemen, ver-  
blijven we inmiddels

met de meeste hoogachting.

het B.V.S.-bestuur en  
de redactie van "de Lokomotief".