

Modelspoor

WWW.MODELSPOORMAGAZINE.COM

ONAFHANKELIJK MAANDEBLAD

nr. **101**

Dertiende jaargang
Maart 2011
Prijs: € 7,95

ALLE NIEUWTJES VAN DE
**NÜRNBERG
MESSE
2011**

MINIBAANTJE: JANAKPUR RAILWAY

KORTGETEST: ROCO 6002 • ESU BR 215 • ESU ECOS 1-2

BAAN: ÖLFÖRDERUNG (1957) IM HÜMMLING • SAND POINT

PRAKTIJK: HANGENDE TELEGRAAFDRADEN EENVOUDIG GEMAAKT • OMBOUW VAN
EEN VRACHTWAGEN IN SCHAAL 1 • BELADEN AUTOTRANSPORTWAGEN TYPE LAAGERS
• EEN GEBOUW IN MODEL VANUIT EEN FOTO, DEEL 2

REPORTAGE: PROTO 87 KOMT WEER NAAR RAIL

BEURSTIPS: ON TRAXS – RAIL 2011

VERKIEZING MODEL VAN HET JAAR





Foto Gerard Tombroek

Op de Messe in Nürnberg worden vele nieuwtjes aangekondigd, doch slechts een klein aantal is ook in model al te zien. Twee absolute toppers zijn de M6 rijktuig van ClassiX en de stoomloc 3700 van Artitec, hier broederlijk naast elkaar op de spoorbarm op de ESU-stand

VOORWOORD	PAG 3
INHOUD	PAG 4-5
NIEUWS	PAG 7
AUTONIEUWS	PAG 14
ACTUALITEIT GROOTBEDRIJF	PAG 15
REPORTAGE: NÜRNBERG MESSE 2011	PAG 16
KORTGETEST: Roco 6002	PAG 32
KORTGETEST: ESU BR 215	PAG 34
MINIBAANTJE: JANAKPUR RAILWAY	PAG 36
PRAKTIJK: HANGENDE TELEGRAAFDRADEN	PAG 42
BAAN: ÖLFÖRDERUNG (1957) IM HÜMMLING	PAG 46
TREINSAMENSTELLING: BR 215 IN BELGIË	PAG 50
REPORTAGE: PROTO 87 KOMT WEER NAAR RAIL	PAG 52
VERKIEZING MODEL VAN HET JAAR	PAG 56
PRAKTIJK: BELADEN AUTOTRANSPORTWAGEN VAN HET TYPE LAAERS	PAG 58
PRAKTIJK: EEN GEBOUW IN MODEL VANUIT EEN FOTO, DEEL 2	PAG 60
TEST: ECOS 1 EN ECOS 2: TWEELINGBROERTJES	PAG 69
PRAKTIJK: OMBOUW VAN EEN VRACHTWAGEN IN SCHAAL 1	PAG 72
BAAN: SAND POINT	PAG 75
CLUB: MSC PACIFIC	PAG 78
BEURSTIP: ON TRAXS	PAG 80
BEURSTIP: RAIL 2011	PAG 81
AGENDA EN SEINTJES	PAG 82

Reportage: Nürnberg 2011

Onze redactie, dit jaar uitgebreid tot een heus BeNeLux-team, biedt u vanaf pagina 16 een overzicht in woord en beeld van de belangrijkste nieuwigheden op de Nürnberg Messe. Zonder onze Belgische roots te verloochenen kijken we ook naar Nederland en Luxemburg, of verder. We zagen dit jaar alvast wat minder sombere gezichten dan vorige editie, al blijft de crisis natuurlijk wel voelbaar in het bedrijfsleven.

Minibaantje: Janakpur Railway

De derde plaats in de mini-baantjeswedstrijd werd gewonnen door het duo Roderik Vanderkelen en Björn Bockstael met hun exotische mini-baantje "Janakpur Railway".

Na het lezen van de reportage vanaf pagina 36 zal u begrijpen waarom dit baantje een onvergetelijke indruk naliet.

Praktijk: hangende telegraafdraden eenvoudig gemaakt

De modelspoorweg "Scherpenheuvel" van de MSC De Kempen situeert zich in tijdperk III. Typisch voor die tijd zijn de telegraafdraden naast het spoor. In miniatuur de palen namaken is geen probleem, maar een mooie bedrading realiseren is een ander paar mouwen. De leden van MSC De Kempen zochten en vonden een oplossing. Lees mee vanaf pagina 42

Baan: Ölförderung (1957) im Hümmling

"Ölförderung(1957) im Hümmling" is de nieuwste creatie van de Duitse modelspoor-der Wolfgang Stösser. Trouwe bezoekers van OntraXS in het spoorwegmuseum in Utrecht kennen Wolfgang wellicht van zijn vorige deelnames met zijn "Moorbaan" en "Seinpost Eselsbrück". Ook dit jaar is Wolfgang te gast op OntraXS, wij geven u hierbij alvast een voorproefje, te bewonderen vanaf pagina 46

Reportage: Proto 87 komt weer naar Rail

Te vaak wordt bouwen volgens Proto normen beschouwd als onderdeel van de modelspoorhobby waarbij de wielen en het spoor exact op schaal zijn. Voor een belangrijk deel is dat ook zo, maar het is slechts een deel van het verhaal. Als het spoor en rollend materieel worden verbeterd, kan de omgeving niet achterblijven. Bezieler en specialist in Proto 87 Dave Doe licht één en ander toe, vanaf pagina 52

Praktijk: een gebouw in model, vanuit een foto - deel 2

In het eerste deel vertelde Gerolf Peeters hoe u vanuit foto's aan een geschikt bouwplan kan geraken. In dit deel gaan we vanuit dat plan echt bouwen. We leggen in dit bouwverhaal de nadruk op een aantal tips en technieken, die mogelijk bij uw eigen zelfbouwprojecten van pas kunnen komen. Vanaf pagina 60

16



36



42



46



52



60





ROCO

Knikketelwagens

In samenwerking met T2M brengt Roco een set met zes knikketelwagens uit onder het nummer 67956. Twee wagens zijn ingeschreven in België en dragen de aanduiding Zacns. De andere vier hebben een

immatriculatie-nummer bij de SNCF. Vier wagens worden ingezet door OMYA voor het vervoer van chemische producten die naast eigen wagens beroep doet op het wagenpark van VTG. De twee wagens

zonder logo behoren toe aan het Franse ATIR-Rail. Het model is eenvoudig opgebouwd met voldoende details. Sommige handelaars verkopen de wagens ook los.

LS MODELS

I11-rijtuig

Aansluitend bij de nieuwe sets met I11 rijtuigen en met het stuurstand-rijtuig dat vorig jaar werd uitgebracht is nu ook het I11 tweede klasse rijtuig los te koop. De afwerking en de detaillering is identiek als de reeds uitgebrachte wagens en kan gebruikt worden om het aantal B rijtuigen uit de sets aan te vullen (cat. 43056).



MAKETTE

Type Fba

Bij Makette worden verschillende nieuwe reeksen uitgebracht van de bestaande Franse Cokeswagens waaronder ook de Belgische versie als type Fba in bruine uitvoering (cat. 4783). Deze wagen in tijdperk III en IV werd in België ingezet tot in de jaren '70. Ook de Franse wagens met het opschrift Simotra waren regelmatig in diverse uitvoeringen te zien in België zoals op de terreinen van de vroegere cokesfabriek in Vilvoorde (cat. 4772 en 4790).

LS MODELS

EurailCargo

EurailCargo is een concept dat de Europese spoorwegnetten begin '90 ontwikkeld hebben om de doeltreffendheid van het internationale goederenvervoer aan te tonen. Hiermee wil het spoor concurreren met andere vervoersvormen door ondermeer de controles aan de grens af te schaffen. Het EurailCargo aanbod van B-Cargo bestaat uit zeven verbindingen die elk hun eigen naam kregen. Naar aanleiding van de eerste rit van de nieuwe verbinding kregen

een aantal locomotieven van de reeks 21 en 27 het logo van EurailCargo op de zijkant en de naam van de verbinding. LS Models brengt vier van deze locomotieven uit in model: de 2737 Belvetic naar Zwitserland (cat. 12068), de 2714 Carad voor de regio Nürnberg en Tsjechië (cat. 12069), de Belalpia die ingezet werd naar München en het westen van Oostenrijk (cat. 12079) en tot slot de Scaldo met als bestemming het oostelijk deel van Oostenrijk (cat. 12080).





FANTASTISCHE PRIJZEN, VELE PROMO'S IN ROCO, MÄRKLIN, TRIX, FLEISCHMANN
INSCHRIJVINGSPRIJZEN ZONDER VOORSCHOT

Exclusief model i.s.m. met LS Models nu te bestellen,
Exclusieve reeks 150 stuks NMBS HLE 1181
met een genummerd certificaat ... / 150 stuks



BESTEL TIJDIG ZODAT JE DEZE EXCLUSIEVE LOC NIET MIST...

Adam Modelbau, Artitec, B-Models, Brekina, Busch, ESU, Evergreen, Faller, Fleischmann,
GooverModels, Hack Bruggen, Herpa, Hobbytrade, Jouef, Kembel, KombiModell, LS Models,
Märklin, Mehano, Peco, Piko, Rivarossi, Roco, Rollentestbanken, Seinen Henckens,
Sommerfeldt, Trix, Viessmann, ViTrains, Walthers, Woodland Scenics

Openingsuren:
Ma & di: gesloten
Woe & Do: 14u tot 18u30
Vrijdag: 14 tot 17u30
Zaterdag: 10 tot 16 u
Zondag: 10 tot 12 u
of op afspraak

Grote Baan 122, 9100 St. Niklaas • Tel.: 03 755 02 52 • info@modeltrein-paradise.be • WWW.MODELREIN-PARADISE.COM

Retrouvez nos soldes sur pierredominique.com jusqu'au 15 février 2011



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tél : +33 1.48.60.44.84 de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi
Standard et suivi de commande lundi, mardi, jeudi & vendredi : Franca
Mercredi : Maud Webmaster : Aurélien
SAV le mardi matin et le jeudi après-midi : Philippe
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com

www.pierredominique.com

Locomotives, voitures, wagons, véhicules,
maquettes, artisans, haut de gamme... Validation
et expédition des commandes immédiatement,
sinon nous vous les commandons rapidement.
Vous ne serez débités qu'à l'expédition du colis
par nous-même et non automatiquement.
Site mis à jour quotidiennement.

C'est :

- Le seul site de France avec **14 000 produits** illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 16 ans d'existence
- 1^{ER} détaillant par le Chiffre d'Affaire (depuis le 30/06/05 source greffe)

RÈGLEMENTS ACCEPTÉS

Cartes bancaires : Visa, Mastercard/Eurocard
Virement bancaire

NOUVEAUTÉS



MODELBOX BY LEMATEC EN LAITON (2 vertes + 1 noire immat 180)

Réf MX001/1 Vapeur 231G 272 SNCF 649euros
Réf MX001/1D Idem Digital sound 749euros
Réf MX001/2 Vapeur 231G 246 SNCF 649euros
Réf MX001/2D Idem Digital sound 749euros
Réf MX001/3 Vapeur 231G 180 SNCF 649euros
Réf MX001/3D Idem Digital sound 749euros



JOUEF

Réf HJ2040 Vapeur 141 R 840
SNCF 239euros
Réf HJ2041 Idem Digital sound 439euros
Réf HJ2063 Idem AC / 3 rails 349euros

RIVAROSSI

Réf HR4135 Voit. restaurant CIVL Verise
Simplon Orient
Express 59euros
Réf HR4136 Coffret
3 voit. CIVL «flèche
d'or» 169euros
Réf HR4137 Voit. de service CIVL Pullman
Express 59euros
Réf HR6113 Canon Leopold monté sur affût
ferroviaire (camouflage beige) 45euros



RIVAROSSI SPÉCIAL CIVL SUPER PROMO EXCLUSIF À CE PRIX !!

Réf HR4010 col 3 voitures toit crème
(1 fourgon + 2 lits) 449euros 119euros
Réf HR4077 col 2 voitures Pullmann
toit gris Flèche d'Or 449euros 109euros
Réf HR4089 col 3 voit CIVL 2 lits
+ 1 fourgon toit blanc 449euros 139euros
Réf HR4090 voiture Pullmann
toit blanc 87euros 59euros
Réf HR4100 col 3 voitures toit gris (1fourgon +
1 salon + 1 lits LX) 449euros 139euros
Réf HR4016 col 3 voitures lits type MU
des FS 449euros 119euros
Réf HR4001 col 3 voitures UIC
toit gris FS 449euros 99euros
Réf HR4101 voit lits CIVL type LX
à toit gris 74euros 59euros
Réf HR4102 voit lits CIVL
type MU 74euros 59euros
Réf HR2038 Locomotive de manœuvre
verte foncée FS motorisée avec interface
digital 449euros 69euros
Réf HR2072 Deux locomotives de manœuvre
FS motorisées avec interface
digital 449euros 115euros
Réf HR2080 Locomotive de manœuvre
verte claire FS motorisée
avec interface digital 449euros 69euros

MTH

Réf 20-60004 Coffret 5 voit CIVL AC
roues hautes 499euros

**PORT OFFERT
À PARTIR
DE 399 EUROS
DE COMMANDE**

REE MODELES

Réf WB058 Wag plat
OCEN + 2 citernes
J.COMPTÉ 36euros
Réf WB063 Wag plat
OCEN + 2 citernes M huile usée 36euros
Réf WB064 Wag plat OCEN + 2 citernes huile
minérales 36euros
Réf WB065 Wag plat OCEN 29 MT 24euros
Réf WB066 Wag plat OCEN 29 24euros
Réf WB067 Col 2 wag plat OCEN 29 46euros
Réf WB076 Wagon plat OCEN 29 + cadres
CNC 36euros
Réf WB077 Idem 36euros
Réf WB078 Idem 36euros
Réf WB079 Idem 36euros
Réf WB080 Wagon plat OCEN 29 24euros
Réf WB081
Wagon plat
OCEN 29 +
cadres CNC
36euros
Réf WB082 Idem 36euros
Réf WB083 Wagon plat OCEN 29 VB 24euros
Réf WB084 Col. 2 wagons plats
OCEN 29 PUM 46euros

MAKETTE

Réf 4782 Wag plat RS TYPE
Fbd CFL 26euros
Réf 4783 Wag plat RS TYPE
1222B SNCF 26euros

VITRAINS

Nouveau wagons plats RS à bogies
Réf 3302 Wag plat RS SNCF 33euros
Réf 3308 Col 2 wag plats RS SNCF 63euros
Réf 3309 Col 2 wag plats RS SNCF 63euros
Réf 3305 Wag plat RS CFL 33euros
Réf 3312 Col 2 wag plats RS CFL 63euros

VITRAINS

SUPER PROMO, LA FIN !

Réf 2160 Locomotive électrique Serie 16
N°160.024 SNCF 479euros 119euros
Réf 2162 N°1602 SNCF 479euros 124euros
Réf 2163 N°1602 SNCF 479euros 117euros
Réf 2167 N°1607 SNCF 406euros 117euros
Réf 2168 N°1608 SNCF 406euros 122euros
Réf 2169 N°1603 SNCF 489euros 122euros
Réf 2170 N°1602 SNCF 406euros 117euros
Réf 2171 N°1601 SNCF 479euros 117euros
Réf 2173 N°160.022 SNCF 479euros 117euros

VÉHICULES HO

MAKETTE/ COLLEC'TIT'

Réf 8002 Citroën BX
4TC evolution 32euros
Réf 8004 Citroën traction
avant 22CV
coupé 28euros

HERPA

Réf 024556 Renault 5 métal 9euros
Réf 024557 Renault 5 orange 8euros
Réf 157841 Camion Man avec chasse neige,
sableuse et
goue 19,5euros

BUSCH

Réf 48712 Fiat 500 Illusion 11euros
Réf 25033 VW Coccinelle Polizei 10,5euros
Réf 44013 Dodge Power avec lame 12,75euros

3 COMMANDES INTERNET = 5% DU TOTAL DES COMMANDES PRÉCÉDENTES DÉDUIT AUTOMATIQUEMENT SUR LA 4^E,
y compris sur nos promotions exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.

GOOVERMODELS

L-rijtuigen

Net voor het ter perse gaan van deze Modelspoor magazine werd het eerste setje van twee rijtuigen door GooVerModels op de redactie afgeleverd. Onder catalogusnummer 41192 is een eerste beperkte oplage van 50 verpakkingen voorzien. In elke verpakking vind je een eerste en een tweede klasse L-rijtuig van de NMBS uit tijdperk III. Uiteraard komen wij in een volgende

Modelspoor magazine uitgebreid terug op deze rijtuigen. U heeft van ons alvast een uitgebreide test en een beperkt historisch overzicht van deze rijtuigen tegoe. Bovendien lijkt het ons opportuun de beide realisaties, zowel deze van GooVerModels als van treinshop Olaerts aan een kritische vergelijking te onderwerpen. Je mag alvast meer verwachten in MSM 102.



REE MODELES

Ketelwagens OCEM 29

Het aantal varianten van de OCEM 29 ketelwagen is talrijk. Er zijn ketelwagens beschikbaar voor zowat ieder tijdperk. Voor het vroege tijdperk III is er een ketelwagen met spaakwielen en remmershuisje, met opschrift van de firma Simotra, en behorende tot het wagenpark van de Etat France (WB-046). Iets jonger is de SNCF ketelwagen van Naphachemie (WB-045). De ketelwagen voor het vervoer van wijn en aperitief van St. Raphael beschikt over een gelaste ketel en situeert zich in tijdperk IV (WB-048). De wagens zijn bijzonder fraai afgewerkt. REE Modèles wordt in ons land verdeeld door Rocky Rail.



MTH

CIWL Orient Express

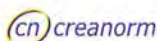
De Amerikaanse firma MTH pakt in schaal 0 uit met een set met vijf CIWL rijtuigen van de legendarische Orient Express. De rijtuigen in kunststof zijn op schaal 1:43,5. Met deze rijtuigen probeert MTH de Europese markt te veroveren. Hiervoor zal Busch het merk MTH in Europa vertegenwoordigen. De rijtuigen zijn zeer verzorgd en uitgerust met verende buffers, binneninrichting met verlichting en verende vouwbalgen. De set is verkrijgbaar met Hi-Rail Wheels met hoge flenzen en geschikt voor drierail (cat. 20-60004) of met Fine Scale wielen (cat. 20-60023). De complete set is te koop voor slechts 499 euro wat zeer goedkoop is in vergelijking met hedendaagse modellen in H0.



Import en distributie voor Benelux en Frankrijk:



Viessmann



Alle nieuwigheden voor 2011 online vanaf 3 februari:

WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM



Oude Leeuwenrui 8/2, 2000 Antwerpen
T: 0032 (0)3 20 20 169 - F: 0032 (0)3 20 20 181
treinboekatiek@thinkmediamagazines.be

Wij zetten u op
het **juiste spoor**

Verzamelbox

€13,00
abonnees betalen
€10,00



Luxe Verzamelmap

€15,00
abonnees betalen **€12,50**



Bestellen kan door overschrijving van het juiste bedrag + € 4,50 verzendingskosten op het rekeningnummer: 444-1740121-26 ten name van Motorboekatiek, Oude Leeuwenrui 8/2, 2000 Antwerpen
(voor NL: + € 6,00 verzendingskosten via internationale betaling op rekening IBAN BE 59 4441 7401 2126, BIC KRED BE BB met vermelding van uw adres en 'MSM box of 'SPJ map').



JWD

Goederenlading

JWD is een Amerikaanse firma die goederenladingen maakt voor platte wagens. De lading is kant-en-klaar en kan onmiddellijk op eender welke wagen gelegd worden. Het assortiment is zeer uitgebreid en regelmatig worden nieuwe ladingen ontwikkeld. De meeste ladingen zijn deskundig vervuld en voorzien van speciale opschriften. Wij tonen u de 'large rusty pipes' (cat. 11906) en de 'green elbow pipes' (cat. 11327).



NOCH

Figuurtjes

De firma NOCH bestaat dit jaar 100 jaar. Dit wordt uitvoerig gevierd, en deze viering is ook te merken aan een aantal nieuwe figuurtjes uit het NOCH gamma. Het reeds omvangrijke gamma wordt bijvoorbeeld aangevuld met een heuse rockband (cat. 15839), een Duitse fanfa-

re (cat. 15583) en een aantal eet- en drinktoestanden zoals een stel party tafels met gasten (cat. 15833), en bierstand (cat. 15834). Maar NOCH besteedt ook aandacht aan werkende mensen, zo zijn er twee nieuwe setjes met magazijnarbeiders (cat. 36028 en 36038).



WOLFGANG LANGMESSER

Gelaserde betonplaten in N-schaal

De Duitse landschapsspecialist Wolfgang Langmesser heeft ten behoeve van de vele N-rijders een verkleinde uitgave van de laser gesneden betonplaten in het gamma Model Scene artikelen. Iedere verpakking bevat 12 stuks gelaserde en gekleurde betonplaten met verschillende afmetingen. Het afgebeelde type II bevat platen van 19,5 x 9mm (cat. 46701)



JOSWOOD

Vakwerkwoning

De firma Joswood uit Düsseldorf is gespecialiseerd in het vervaardigen van laser gesneden bouwkiten. De hoofdmoot van het gamma bestaat uit industriële gebouwen uit het Duitse Ruhrgebied. Maar er zijn ook meer landelijke gebouwen. Geschikt voor een modelbaan in de Duits-Belgisch-Nederlandse grensstreek vinden

we dit fraaie vakwerkhuis (cat. 23004). Het is wellicht het eerste modelgebouw dat volledig onderkelderd is, zodat het gebouw zowel op een vlakke ondergrond als in een helling kan ingebouwd worden. De richtprijs voor dit gebouw is €42,50 Joswood is te contacteren op jos@joswood.de.



Imagine More

C-tracccs

www.C-tracccs.be

Albert Rademacher
Silhouette Modellbahnzubehör
Industriest. 48
DE - 82194 Gröbenzell
Telefon 0049/8142/6526611
Telefax 0049/8142/6526612

Silhouette

De link met de natuur:
miniatur®

www.miniatur.de
silhouette@miniatur.de

Exclusieve
modelbomen
en model landschapsbegroeiing

TECHNO T HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Halle
Tel: 02/356 04 03
Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

Openingsuren: 9u30 tot 18u00
Gesloten op zondag en maandag

BOUTTUEEN Collection

59 Allée de la Source 83160 LA VALETTE DU VAR
Tél: + 33 (0)4 94 20 81 35 Fax: + 33 (0)4 94 20 81 35

Grandes promotions märklin
Grote promoties märklin

Visitez notre site: www.bouttuen.fr
Posez vos questions à: bouttuen@gmail.com

U BENT DE MACHINIST!!
"WIBO RAIL VIDEO" is terug ...

WIBO Rail

De specialist in cab-rides van Belgische en Europese spoorlijnen op dvd, professioneel gefilmd vanuit de cabine van de lok, over de schouder van de machinist.
Verdeler van documentaire dvd's en boeken over de spoorwegen, Europees en wereldwijd.
Specialiteit: ZWITSERLAND: SBB - RhB - BLS - MOB - MGB - ...
Bezoek onze website: www.wiborail.eu

Dreamcollection

Open van maandag tot zaterdag 10.30u tot 18.00u

BEPERKTE OPLAGE

75 stuks met 1 motor: 299€
2 verschillende nummers

50 stuks met 2 motoren: 329€
2 verschillende nummers

met digitale stekker
met rijrichting wisselende kop-
en sluitlichten

Exclusiviteit

Flexity tram 4000 MIVB/STIB

NU LEVERBAAR

Zuidstraat 50 • 1000 Brussel • Tel 02 511 18 00
Technische dienst 0486 35 11 71 • e-mail: pierre.oeyen@pandora.be • dealer van de beste merken



50 jaar Modelbouw Herman verschooten

De gekende modelbouwwinkel Herman verschooten uit Antwerpen is wellicht de oudste modelspoorzaak in ons land. Vijftig jaar geleden startten Rita en Herman verschooten een "Doe-het-zelf" winkel in de Antwerpse Kammenstraat, met naast zelf te monteren meubels ook een flinke afdeling modelbouw. Al snel nam de modelbouw de overhand en groeide verschooten uit tot een begrip in Antwerpen en ruime omgeving. De kleine winkel van toen is uitgegroeid tot één mega-grote hobbyzaak op de Eiermarkt. Naast treinen vinden we

er ook nog afdelingen modelbouw, puzzels, auto's, wargaming en racebanen. De winkel wordt nog steeds gerund door mevrouw Rita verschooten, echtgenote van de overleden Herman verschooten, bijgestaan door een team van enthousiaste medewerkers. De treinenafdeling werd enkele jaren geleden vernieuwd en biedt een zelden gezien aanbod, mooi uitgestald in vitrine's. Wij wensen mevrouw verschooten alvast een dikke proficiat met haar 'gouden' jubileum.

VOSSCHEMIE

Cursus rubber mallenbouw

Op 5 maart 2011 organiseert Vosschemie een workshop rubber mallenbouw. In deze cursus wordt besproken hoe je zelf vanaf een prototype een siliconenmal kan maken. In deze malen kan je meerdere kopieën afgieten met polyester, polyurethaan of zeilaan. Verder wordt er gesproken over latex, alginaat en synthetische gips en hoe met deze producten om te gaan. De cursus wordt gegeven door Marc De Moor, en heeft plaats van 9 tot 12:30u te Lier, Mechelsesteenweg 303. De prijs voor de cursus bedraagt €60 per persoon. De cursus is beperkt tot 12 deelnemers. Eenzelfde opleiding wordt ook gegeven op 18 juni 2011 en 3 december 2011. Voor meer info bel 03 489 28 28 of mail naar info@vosschemie-benelux.com. Ook de website van Vosschemie is volledig vernieuwd met veel informatie voor de modelbouwer (zie DIY-vak). www.vosschemie-benelux.com

Overlijden Huub Henckens

Op 2 januari overleed Huub Henckens op 70 jarige leeftijd. Huub was de oprichter en producent van de gekende Henckens seinen. Huub startte in de jaren 70 van vorige eeuw met het ontwerpen en produceren van seinen voor de modelbaan. In eerste instantie richtte hij zich op de Nederlandse markt, maar sedert geruime tijd waren er ook seinen van de Belgische, Noorse en Zwitserse spoorwegen in het gamma. Huub Henckens was al geruime tijd ziek, waardoor de lopende orders helaas niet meer uitgevoerd konden worden. Tot nu toe is nog geen opvolger gevonden die de "Henckens" seinen wil voortzetten. Ons medeleven gaat uit naar de familie van Huub Henckens.



15 jaar Train Service Danckaert

In 1996 stichtte Patrick Danckaert Train Service Danckaert op als zelfstandige hersteldienst voor Märklin Service België. Al snel werd de hersteldienst uitgebreid met de invoer van EDI en Win Track, later gevolgd door Ladegüter Bauer, GPP, ER-Décor, Schienenreiniger en LH-Modellbautechnik. TSD is evenwel vooral bekend voor zijn samenwerking met ESU. TSD is niet enkel importeur van ESU voor de Benelux en Frankrijk, maar staat ook mee aan de wieg van vele originele Loksound geluiden van Belgisch tractiematerieel. TSD werkt hiervoor nauw samen met de NMBS en gaat ter plaatse het originele geluid registreren. Sedert 2006 is TSD ook importeur van Hobby Trade. Op initiatief van Patrick Danckaert werden door Hobby Trade de NMBS colliwagens en de NS Hbis wagens uitgebracht. TSD is ook importeur van MKB-modelle, wat resulteerde in het NOLS-station voor de Nederlandse markt en het Nord Belge station en bijgebouw voor de Belgische markt. Sedert 2010 is TSD ook importeur van ADE. Wij wensen Patrick en zijn team nog veel succes.

Tekst en foto's (tenzij anders vermeld): Guy Van Meroye

Met dank aan Het Spoor en Modelbouw Herman verschooten voor het ter beschikking stellen van sommige modellen.





BREKINA

Porsche 911 Targa Rijks-wacht

Onder catalogusnummer 16353 brengt Brekina een model op 1/87 van de Porsche 911 Targa zoals in de jaren zeventig er een klein aantal dienst deed bij de Belgische Rijkswacht. De wagens werden gebruikt als snelle interventie wagen op de snelwegen.



WIKING

Volkswagen Amarok

Amarok betekent Wolf in de taal van de Inuit-eskimo's uit Groenland. De wagen zelf wordt gebouwd in de VW fabriek in Buenos Aires, ver weg van de Eskimo's. In Zuid-Amerika en Azië is de grote pickup al een tijdje verkrijgbaar, de wagen wordt nu ook in Europa verkocht.

Vooral de versie met dubbele cabine is interessant, niet in het minst omdat het een alternatief is voor een gezinswagen en toch ingeschreven kan worden als lichte vrachtwagen. Wiking was er snel bij om van deze grote VW pick-up een miniatuurversie te maken. (cat 0311 01 39)

HERPA

DAF XF 105

De Herpa invoerder heeft op verzoek van de transportfirma Oegema Transport uit het Nederlandse Dedemsvaart een fraaie vrachtwagen-combinatie laten maken. Het speciale model wordt ook verdeeld via de vakhandel, maar de oplage is beperkt. (geen catalogusnummer)



UNIVERSAL HOBBIES

CITROEN CX PRIMUS LOTTO

Sinds jaar en dag is de Brouwerij Haacht uit Boortmeerbeek nauw betrokken bij de wielersport. In 1980 ontstond het Primus-Lotto reportageteam onder leiding van oud-renner Raymond Impanis. Voor het volgen van regionale wedstrijden en grote klassiekers maakten



ze gebruik van een witte Citroën CX. Deze reportagewagen is nu ook op schaal 1/43 uitgebracht in samenwerking met de Brouwerij Haacht. De wagen is te koop bij Het Spoor in Haasrode, de oplage is beperkt tot 500 stuks. (cat. 16499)



HERPA

NSU Sport Prinz

NSU is één van de vele Duitse merken die inmiddels geheel van de markt is verdwenen. Het merk was als autobouwer vooral populair in de beginjaren zestig van vorige eeuw. In 1958 verscheen de eerste na-oorlogse NSU auto, de Prinz. Het was een kleine tweedeurs, met achterinliggende motor. In 1959 verscheen een modieuze coupé versie, de Sport Prinz, met een koetswerk getekend door Bertone. De motor van de Sport Prinz leverde 30 pk tegenover 20 pk van de gewone Prinz. De Sport Prinz bleef in productie tot in 1967. Herpa heeft met dit model beslist een originele keuze gemaakt. Helaas is het front niet helemaal conform de echte NSU, de koplampen zijn te groot. (cat. 24396)

HERPA

Mercedes Sprinter 'Eismann'

Nieuw in het Herpa gamma is een Mercedes Sprinter met kof-feropbouw voor de huis-aan-huisverkoop van diepvriesproducten. De bedrukking en opschriften van de firma Eismann zijn bijzonder geslaagd te noemen. (cat 48866)



Guy Van Meroye



Met dank aan Het Spoor en Modelbouw Herman verschooten voor het ter beschikking stellen van sommige modellen



08503

De nieuwe "Desiro" motorstellen van de reeks 08501 – 08595 die geschikt zijn om te rijden onder 3000 volt gelijkstroom en 25000 volt wisselstroom worden aan diverse proeven onderworpen vooraleer zij toelating krijgen tot het berijden van het net van Infrabel. De 08503 werd in de week voor Kerstmis naar Antwerpen gebracht voor proefritten op de hogesnelheidslijn 4 tussen Antwerpen-Centraal en de Nederlandse grens.

Om het verkeer op deze lijn niet te verstoren werden de proeven tijdens de nacht gereden wanneer er geen ander verkeer is op deze lijn. Overdag werd het stel afgesteld in het station Noorderkempem.

Foto: Willy Henderiks, Noorderkempem 22 december 2010.

Intersoc Treinen

Door de organisatie "Intersoc" worden jaarlijks speciale treinen ingelegd om de schoolgaande jeugd voor een sneeuwvakantie naar het buitenland te brengen of terug te halen. De 2725 en 2713 met een sleep van 11 rijtuigen, die door "Intersoc" gehuurd waren bij de firma "Euro-Express", keren naar Schaarbeek terug na de reizigers uit Sierre en Aigle (F) te hebben teruggebracht naar Antwerpen-Oost.

Foto: Max Delie, Antwerpen-Oost 19 januari 2011.



201.010

Ter gelegenheid van de pensionering van Dirk Faes, een instructeur bij de NMBS die tijdens zijn dienstjaren onnoemelijk veel gedaan heeft voor het behoud van de oude diesellocs, werd een speciale trein ingelegd tussen Antwerpen-Noord en Essen. Op weg van Schaarbeek, waar de K-rijtuigen werden opgehaald, naar Antwerpen-Noord passeert de 201.010 met zijn 3 K-rijtuigen en de 6042 Antwerpen-Oost. Een voorbeeld hoe de 201 en 60 in model voor een korte trein kunnen ingezet worden.

Foto: Max Delie, 21 januari 2011.

Tekst: Max Delie



NÜRNBERG SPIELWARENMESSE 2011

SEDERT EEN PAAR JAAR KAN IEDEREEN AL TIJDENS DE MAAND VOORAFGAAND AAN DE BEURS ALLE NIEUWTJES VAN HET INTERNET PLUKKEN, ZODAT DE VRAAG ZICH WEL EENS STELT OF HET NOG LOONT EEN REPORTAGEPLOEG NAAR NÜRNBERG TE STUREN. VAN ENKELE NEDERLANDSE CONFRATERS VERNAMEN WE DAN OOK DAT ZE DIT JAAR DE BEURS LINKS ZOULDEN LATEN LIGGEN. ZUINIG ALS ZE ZIJN, BESPAREN ZE ALDUS OP DE VERPLAATSINGSKOSTEN, MET EEN GELIJKARDIG RESULTAAT. WIE KWAMEN WE ECHTER ALS EERSTEN TEGEN? JUIST... DUS TOCH GEKOMEN!

De Nürnberger Messe blijft ontegensprekelijk een unieke gelegenheid om de laatste stand van zaken met importeurs en fabrikanten te kunnen bespreken en prototypes te besnuffelen. Sommige initiatiefnemers slagen er zelfs in het "grote" project tot op de Messe geheim te houden. Dat is de charme van de beurs en we hopen dat het zo blijft.

Onze redactie, dit jaar uitgebreid tot een heus BeNeLux-team, probeert U op de volgende 16 pagina's het grote nieuws in woord en beeld mee te delen. Zonder onze Belgische roots te verloochenen kijken we ook naar Nederland en Luxemburg, of verder. We zagen dit jaar alvast wat minder sombere gezichten dan vorige editie,

al blijft de crisis natuurlijk wel voelbaar in het bedrijfsleven. Ons lijkt het ook dat de grote merken een duidelijk voorzichtiger houding aannemen dan de kleinere spelers. Wellicht hebben deze bedrijven een zwaardere kost door hun grotere organisatie, waardoor kleinere oplages voor hen te duur zijn. Desondanks laten zij ons landje niet links liggen. We kunnen er echter niet omheen dat de meest spraakmakende initiatieven uit de hoek van de kleinere, in-landse, producenten komen. Ondertussen zijn sommige "kleinen" echter flink volwassen geworden. De Belgische modelspoor kan hiermee alleen maar blij zijn. Op het eerste zicht niks voor de modelspoor is het initiatief van Märklin om de

jeugd weer aan de trein te krijgen. Daarom wordt een startdoos ontwikkeld met een totaal onrealistische ICE, maar die wel tegen een stootje kan, poepsimpel koppelt en ontkoppelt en een uiterst aantrekkelijk prijskaartje heeft. Ons lijkt het een goede zet.

Voor de grote jongens die we zijn, liggen de echte grote Belgische nieuwigheden niet dik gezaaid. Op het gebied van de toeters en bellen in het digitale gebeuren is er natuurlijk steeds wat te rapen en ook voor het aankleden van de baan komen er steeds nieuwe producten bij. Alles gaan opsommen is onbegonnen werk. We waren genoodzaakt een selectie te maken, maar omdat we onze lezers geen enkel nieuwtje willen onthouden, publiceren we dit jaar voor het eerst en gelijktijdig met het verschijnen van het gedrukte magazine, een exhaustieve reportage, met veel foto's, op onze website (www.modelspoor magazine.com, rubriek Huidige nummer). Of, hoe het Internet alsnog ons verslag beïnvloedt...

ARTITEC

Veel Nederlandse modelspoorders zullen blij verrast zijn met het H0 model van de vermaarde stoomloc NS 3737. De hoofdonderdelen van het model zijn van een zinklegering, verder is het model van messing. Een mashima-motor drijft de loc aan, die is voorbereid om digitaal te kunnen rijden. De afwerking en beschildering is zoals u van een messing model mag verwachten. De loc wordt geleverd in het oorspronkelijke appelgroen met zwarte en rode biezen van de Staatsspoorwegen en in het grasgroen en olijfgroen van de NS. Ze worden in maar liefst 20 verschillende uitvoeringen geleverd en daarnaast kunnen de varianten nog eens worden voorzien van Loksound of Lokpilot voor zowel digitaal gelijkstroom al wisselstroom.



De prijs voor een analoge variant bedraagt €499,-. Een mooie prijs denken wij. Zeker in vergelijking van bijvoorbeeld de set met twee diesellocomotieven serie 6400 van Märklin die 449,95 gaat kosten.

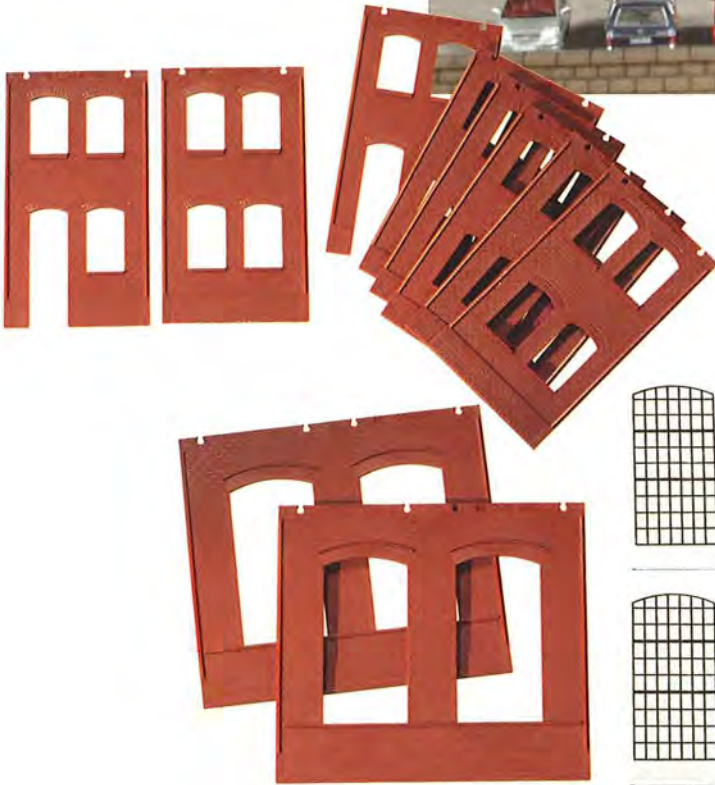
Een echte Nederlandse kolenwagen is de stalen open wagon type GTU waarvan er maar liefst 5190 zijn gebouwd. De wagen



mag op geen enkele modelspoorweg van tijdperk II tot en met IV ontbreken. Wat Artitec betreft hoeft dat niet, de wagen komt er in ruim 20 uitvoeringen.

ADE

Het herrezen ADE plant een Voith ran-geerdiesel van de reeks Gravita 10 BB, met hydrodynamische aandrijving. Het model zal verkrijgbaar zijn in de Voith kleuren, grijs/paars, zoals we dat ken-nen van de Maxima, evenals in de knal-rode DB kleuren. Bij de Deutsche Bahn gaat het om de BR 260, een reeks van 130 machines. Zijn karakteristieke schuine neuzen zijn bedoeld om het zicht op de sporen te verbeteren.



AUHAGEN

Geheel nieuw in het H0-programma van Auhagen is het zogenaamde "Baukas-ten" systeem, vrij vertaald een bouwdoos systeem van diverse wanden waarmee de vorig jaar aangekondigde fabrieksge-bouwen uitgebreid kunnen worden. Met deze onderdelen kan je natuurlijk ook zelf een fabrieksgebouw samenstellen, zelfs huisjes zijn mogelijk. Er zijn verscheidene muurdelen, al dan niet met een tandfries. Er zijn ook setjes met daken, ramen, deu-ren, poorten, daklichten enz.

Nieuw is ook een gebouw van de bedrijfs-brandweer en een kleine brug. In N-schaal noteren we een tweesporige locloods en een onderdoorgang. In schaal TT brengt Auhagen een groot hoekhuis dat in een drietal verschillende hoeken kan opge-bouwd worden.

B-MODELS

Na een eerste reeks 55 in blauw jasje is het nu de beurt aan de gele .5502 om de har-ten van de dieselliefhebbers te veroveren. Er werd ons verzekerd dat er hard gewerkt wordt aan de andere versies, waaronder de reeks 1800 van de CFL.

De ertswagens werden door onze lezers tot model van het jaar verkozen. Bin-nenkort volgen meer versies, waaronder de bruine en de CFL-versie van Arbed. Staan ook op stapel: Res, Regs, Glms-Gkklms.





BRASSLINE

Brassliné is een Franse fabrikant van schaal Nul materieel in messing. Mooi maar eerder prijzig. Het gamma bestaat voornamelijk uit Franse stoomlocomotieven. Nieuw voor 2011 is een model in schaal Nul van de gekende UIC-koelwagons uit 1956 waarvan er maar liefst 6500 zijn gebouwd. Het messing model wordt gedecoreerd in tijdperk III als een Frigo wagon uit België, een NS-Interfrigo, een SNCF-STEF, een DB-Interfrigo, een SBB/CFF-Migros en een wagon van de FS. De wagens zijn rechtstreeks te bestellen bij de fabrikant www.brassline.fr.



BRELEC

Niet zonder trots was onze Belgische specialist in rijtuigverlichting weer van de partij. Grootste nieuwigheid is rijtuigverlichting

geschikt voor N-schaal. De lichtstroken zijn in alle mogelijke lengtematen beschikbaar.

BRAWA

Met de toenemende belangstelling voor de grotere schalen is Brawa ook gestart met een reeks goederenwagens in schaal 0 (1/45). Nieuw in het programma voor 2011 zijn de dubbele set autotransporters Off52/Laae van de DB, de open bakwagen Omm52 met opengaande deuren, de open bakwagen E037 van de SBB en de silowagen Kfs56 van de DB.

In schaal H0 brengt Brawa drie nieuwe Duitse stomers, nl een P3/5 van de Beierse Staatsspoorwegen en een kleine tenderlok BR98 van de DRG. In 2011 zou ook het vorig jaar aangekondigde model van de Voith Gravita 15BB uitkomen. Brawa start dit jaar ook met een nieuwe reeks Pruisische drie-assige reizigersrijtuigen. Van het type C3 Pr11 komt ook een Belgische variant (met twee verschillende catalogusnummers).

Nieuw bij de goederenwagens in schaal H0 zijn de schuifdakwagen Kmmks 51 /Ts 851 van de DB en de gesloten goederenwagen Gms 54/Gls 205 van de DB. Van de eerder uitgebrachte platte wagon met draaistellen Remms komt ook een Belgische variant met bedrijfsnummer 31 88 395 1 849-1. Deze goederenwagen heeft een bruine livree en zwenkbare rongen. (cat. 47104). In N-schaal kondigt Brawa een model aan van de Voith Gravita 10 BB in een rode kleurstelling van de DB als reeks 260. Ver-



der ook een ganse reeks rijtuigen van de DR, buurtverkeersrijtuigen van de DB en een model van de "Wittenberger Kopf" stuurstandwagons. Leuk voor de liefhebbers van de Zwitserse spoorwegen is een model van het eenheidstype rijtuig AB EW

II van de SBB in oude en nieuwe kleurstelling. Bij de goederenwagens in N-schaal vinden we een model van de gesloten goederenwagen Gmhs type Bremen van de DRG/DB.



BREKINA

De belangrijkste nieuwigheid voor de Benelux is ongetwijfeld de DAF DO2000 vrachtwagen uit 1957. Deze "klassieke" DAF vrachtwagen komt enkel als trekker met dagcabine en in combinatie met verschillende opleggers. Later volgen hopelijk nog andere versies. Verdere nieuwigheden zijn:

- Opel Ascona A, zoals gebouwd van 1970 tot 1975

- Audi 80L tweedeurs (1972)
- Volkswagen Passat Variant I vierdeurs (1974)
- Dodge A100 minibus en bestelwagen (1964)
- Berliet GLR8 vrachtwagen (1949-1963)
- Mercedes L319 met huifopbouw (in Starmada reeks)
- Mercedes L406 vrachtwagen
- Lada Niva

- Amerikaanse versie van Mercedes S klasse
- Brekina vervaardigt niet enkel miniatuurauto's, sedert een paar jaar zijn er ook spoorvoertuigen in het gamma. Dit jaar wordt de vorig jaar aangekondigde Esslinger motorwagen aan de handel uitgeleverd. Goed nieuws voor de N-schaal rijders is een model op 1/160ste van de MAN-motorwagen.



BUSCH

De meeste nieuwigheden van Busch zijn gericht op het Duitse platteland. We noteren in de eerste plaats een aantal nieuwe historische boerderijgebouwen, alle uit laser gesneden echt hout. Ook de bijhorende kleine bijgebouwen (hondenhok, konijnenhok, duiventil enz) zijn gemaakt volgens de laser gesneden techniek. Leuk is ook een rondvliegende ooievaar (aan een staaldraadje). Voor een Duitse zijlijn is het houten stationnetje Kupferzell met

bijgebouwen zeer geschikt. Ook bij de voertuigen wordt het boeren-thema verder gezet met een heuse reeks tractoren met praalwagens voor een boerenprocessie. Verdere landbouwvoertuigen zijn een nieuw model van de kleine Porsche Junior K tractor uit 1959 en een stel aanhangwagens met twee assen. Bij de auto's vinden we een setje met 4 Mercedesen ter gelegenheid van de 125ste verjaardag van de auto.





CLASSIX

Het had wat voeten in de aarde, maar de eerste echte eigen productie van ClassiX is nu toch bijna klaar. De modellen die we in handen kregen zien er alvast heel goed uit en als Matthias zijn belofte waar kan maken dat ze over een vijftal weken in de schappen zullen liggen zullen heel wat modelspoorders niet kunnen weerstaan aan de verleiding. De rijtuigen zullen in sets van 5 worden aangeboden. Iedere set, behalve die met bestemming Luxemburg, zal een stuurstandrijtuig bevatten. Eveneens bijna klaar voor uitlevering is een beperkte reeks modellen van de serie 57 van de NMBS in N-schaal.

We konden ook al enkele prototypes van een aantal grotere en kleinere gebouwen



in lasergesneden karton aanschouwen. Er wordt gewerkt aan diverse projecten voor België (station Sijsele) en Nederland (spoorwoningen Haarlemmermeerlijnen en haltegebouw "Sextant"). Het imposante stationsgebouw van Trois-Ponts is een indrukwekkend project. Het kan aangevuld worden met een aantal seinhuizen,

de goederenloods en een schuilhokje. Zeer fraai en bijzonder geschikt voor vele modelbanen is het perronwachthuisje, eigenlijk een perronoverkapping met zitbanken. Dit is een prima initiatief dat de leemte aan gebouwen op de Belgische en Nederlandse markt wat kan helpen opvullen.



EPOCHE

Het Duitse merk Epoque is gespecialiseerd in modelvoertuigen. Voor 2011 zijn er geen vormnieuwigheden te melden, wel een aantal interessante varianten voor de Nederlandse markt. Nieuw is de Matador bestelwagen met Van Houten Kakao opschrift, een Scania 110 met aanhanger van Frans Maas, een Scania van Van Gend & Loos en tenslotte een "Boekhout" Scania.



ESU

Elders presenteren we U een test van de BR 215. Deze machine ontmoetten we vorig jaar in Nürnberg voor het eerst. ESU leidt hiervan nu ook de 225 af. Helemaal nieuw is deze keer een elektrische loc van de reeks 151 van de DB. Geen rook nu, maar wel bewegende pantografen, die netjes gestreken worden en tegen de draad gezet, met een lichte op-en-neer-gaande beweging, telkens de loc van rijrichting wordt gewisseld. Wie aandachtig is ziet ook lichte vonkjes aan de wielen bij het tot stilstand komen. Op het ogenblik dat de locomotief start hoor en zie je een vlamboog in de machinekamer bij het omschakelen van de tractiemotoren. Nieuw is de L.net adapter die moet toelaten handregelaars en terugmelders van

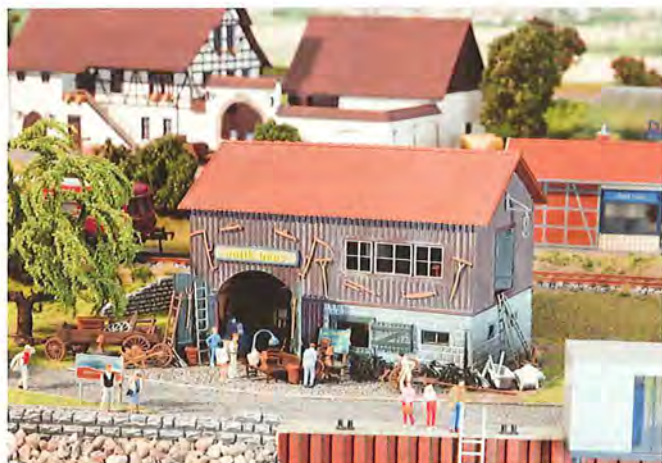
andere merken aan de ECoS aan te sluiten. ESU biedt ook zelf een terugmeldmodule aan onder de naam ECoSDetector. RailCom kennen we van Lenz. RailCom-Plus is een verdere ontwikkeling, die bij Lenz vanaf nu in alle decoders zal geïntegreerd worden en waarbij decoders vanaf versie 7 met een Firmware update kunnen aangepast worden. Esu van zijn kant zal het systeem in de ECoS integreren, evenals in de nieuwe LokPilot en LokSound V4 decoders. Een van de functies van het systeem is dat de loc zich automatisch aan de centrale aanmeldt. Door de impedantie van 100 of 50 Ohm naar 8 of 4 Ohm te verlagen hebben de nieuwe luidsprekers een krachtigere sound.

FALLER

Een flink deel van het Faller programma heeft ook als thema het leven op de buiten. We vinden er een klein wijnkasteeltje met terras, een tot antiekhandel omgebouwde schuur, een grote hoeve met binnenkoer, een boothuis en een Zuid-Duitse stadspoort. Het gelimiteerde premium model voor 2011 is een klein vliegveldje voor sportvliegtuigen. Ook bij Faller vinden we kleine laser gesneden gebouwtjes, zoals diverse bijgebouwtjes en allerlei schuurtjes voor het nabootsen van volkstuintjes.

In N-schaal brengt Faller een landbouwcoöperatief met bijhorende silo's, een klein stationsgebouwtje en een DHL transportbedrijf.

Het Faller car system wordt uitgebreid met een aantal nieuwe rijdende modellen en een digitale centrale voor het aansturen van lichten, optrekken, afremmen enz.



FLEISCHMANN

Voor de stoomliefhebbers brengt Fleischmann in halfnul een model van de Pruisische P6 loc, waarvan er na de eerste wereldoorlog ook een twintigtal aan de Belgische Staat werden afgestaan. Deze machines behielden evenwel hun originele livree en werden reeds in 1923 terug afgestaan.

Voor de Beneluxmarkt brengt Fleischmann ook een drietal varianten van de gekende T9.3 stoomloc, en wel in een Belgische versie als NMBS type 93, een Luxemburgse versie als CFL type 30 en

tenslotte een Nederlandse versie als NS 91054. Leuk voor de Nederlandse markt is ook een model van de museumlocomotief 65.018 van de Stoom Stichting Nederland en een Plan Y treinstel in moderne livree. Bij de wagens noteren we een setje van drie bakwagens beladen met kolen van de NS (tijdperk III), een ketelwagen met remmershuisje met opschrift "de nieuwe Matex" en tenslotte een zuurvatwagen van de NS.

In N-schaal vinden we bij de stoomlocomotieven een model van de Pruisische T13, een locomotief waarvan ook een Belgische

variant uitkomt (NMBS type 99 'oud'). Nieuw zijn ook een model van de BR 52 van de DB/DR en van de elektrische locomotief BR183. Voor de Belgische markt noteren we een platte wagen met rongen Res beladen met ballast (cat 82806) zoals die door de Pressnitztalbahn van de NMBS wordt gehuurd. Verder komen er twee gesloten 'Spa' wagentjes van de NMBS. Voor de NS-liefhebbers komt er een driedelige set met kolenbakwagens, een zuurvatwagen en twee Falns zelflossers.





HACK

De Duitse fabrikant Hack staat bekend voor zijn bijzonder fraaie en prijsgunstige spoorwegbruggen in metaal. Ieder jaar wordt het gamma verder uitgebreid. In 2011 komt voor spoor N met een stalen brug met vollwandliggers, zowel voor enkel als een uitvoering voor dubbel spoor.



HAG

Het programma van HAG is gericht op de Zwitserse thuismarkt. Nieuw voor 2011 is het GTW 2/8 vierdelige treinstel en de nieuwe elektrische rangeerlocomotief Ee922 van de SBB.

Het enige Belgische item bij HAG is de Solvay ketelwagen (cat. 78022) die nu in de catalogus is opgenomen en in het voorjaar aan de handel wordt uitgeleverd. De oplage is beperkt tot 300 stuks.



HEKI

Het reeds omvangrijke programma landschapsmateriaal wordt in 2011 aangevuld met een stel nieuwe loofbomen, lorken en struktuurgras. De nieuwe producten van Heki zijn naar goede gewoonte gepresenteerd op mooie diorama's. Deze zijn op zich reeds een reportage waard, iets waar we dan ook in een later nummer op terug komen.



HERPA

Herpa maakt mondjesmaat zijn nieuwigheden voor het komende jaar bekend. Nieuw voor het voorjaar 2011 zijn de Borgward Isabella, Opel Kadett B Coupé Rallye, Skoda MB1000, BMW X3, Trabant

Tramp, Mini Cooper S Countryman, Vespa 50R en GAZ69. Interessant voor de Belgische markt is een vierdelige set voor het vervoer van windturbines van de firma Adams uit Eupen.

HOBBY TRADE

De bekende ME-26 diesellocs, die ooit nog een poosje bij de CFL dienst hebben gedaan, zijn er nu in een aantal kleurrijke schilderingen zoals bij de Nord-Ostsee-Bahn te zien is.



JOSWOOD GMBH

De firma Joswood uit Düsseldorf breidt in 2011 haar gamma laser gesneden bouwkits gevoelig uit. De nadruk ligt vooral op industriegebouwen uit het Duitse Ruhrgebied. Ons sprak vooral de fabriekshal van de fabriek Carl Urbach aan, naar een voorbeeld in Krähwinkelbrücke. Indrukwekkend zijn ook de gebouwen van de mijn "Minister Achenbach" die in 1897 werd geopend en in 1992 definitief werd gesloten. Wie op zijn modelspoorweg minder plaats heeft voor een groot industrieterrein kan toch een hoekje vinden voor de fraaie achthoekige schoorsteen met een hoogte van 40cm. Het origineel is te vinden bij een brouwerij in Thüringen.



LEMKE/HOBBY TRAIN

Op de stand van Lemke/Hobbytrain waren de eerste prototypes te zien in H0 van de vorig jaar aangekondigde "Ostende-Wien-Express". Deze trein werd voor het eerst ingezet tussen Oostende en Wenen op 1 juni 1894. Levering is voorzien tegen het einde van het jaar. Er wordt ook gewerkt aan een schaal N versie. Goed nieuws voor de N-schaal rijders is een nieuw model van de Remms/Rmms platte wagen op draaistellen met rongen. Naast diverse Duitse varianten, een Franse en Italiaanse uitvoering komt er onder catalogusnummer 23864 een Belgische variant in groene tijdperk V livrei. Het gamma MINIS, auto's en vrachtwagens op schaal 1/160, wordt uitgebreid met Volkswagen Transporter T2 in minibus en bestelwagenversie.

KIBRI-VEIßSMANN

De belangrijkste nieuwigheid van Kibri onder Viessmann eigenaarschap is de Plasser & Theurer onderstopper 09-3x, en dit zowel in een versie van Infrabel als een versie van Strukton. Het gaat hier om een kant-en-klaar model, voorzien van een aandrijving, met de rijrichting wisselende verlichting en ingebouwde decoder, waardoor verschillende bewegende functies van de onderstopper kunnen aangestuurd worden. Het model komt zowel in een

wisselstroom- als gelijkstroomversie. Kibri vervolledigt ook zijn gamma vervoertuigen met kant-en-klaar modellen van een O&K schrapper van Strabag, een DEMAG asfaltmachine, een Strabag pletwals, Wirtgen stratenfrees en een Liebherr 974 met breekbeitel. Het gaat hier om functionele modellen voorzien van LED-verlichting. Bij de gebouwen noteren we een interessant houten afdak en een verlichte serre en pergola.



KLEINSPOOR

De zelfbouwer van materieel in 1:87 kan bij Kleinspoor onder andere terecht voor een nieuwe ACTS wagen met drie GTF

containers, een nieuwe kap voor plan K op basis van een Roco plan D, een herziene uitgave van een ABec 8500 rijtuig of een

eveneens herziene onderhoudswagen. De kits bestaan voornamelijk uit onderdelen van giethars en witmetaal.

LENZ

Het aantal technische nieuwigheden bij Lenz is ook dit jaar eerder beperkt. We noteren een Digital Plus interface die het mogelijk maakt om de digitale centrale aan een computer of router via USB of Ethernet aan te sluiten. Op deze wijze wordt het mogelijk uw treinen aan te sturen via smartphone, i-phone of i-pod. De Standard+ en Silver mini+ decoders van de nieuwe generatie kunnen zowel als loc- als als functiedecoder ingezet worden.

Nadruk bij Lenz ligt op de uitbouw van het schaal Nul gamma. Nieuw in de catalogus van Lenz zijn een V20 rangeerdiesel, een V100 in originele versie, een nieuwe V36 met korte wielbasis en de obligate V160 (latere BR 216) in twee tijdperk IV uitmonsteringen. Een goed initiatief van Lenz is om nu ook al een aantal vooraankondigingen te maken van modellen die ter studie liggen. Zo probeert men alleszins dubblures te vermijden. Bijzonder goed nieuws voor de modelspoorders naar Belgisch voorbeeld is dat zowel de BR 38 (de P8, NMBS type 64), de BR50 (Belgische type 25) en BR 94 (NMBS type 98) op het programma staan. Of er ooit Belgische versies van uitkomen is nu nog niet geweten, wellicht moeten de modelspoorders in schaal 0, net als in H0, hun modellen zelf aanpas-



sen. Maar ze beschikken dan alvast over een goede basis. Ook het gamma goederenwagens wordt met een viertal nieuwe

Duitse wagens uitgebreid. Bij de rijtuigen kondigt Lenz de gekende Duitse "silverlingen" aan.



LILIPUT

De diesellocomotieven uit de zestiger jaren blijken wel in te zijn. Ook Liliput brengt in H0 een gloednieuw model van de diesel BR225 in rode Railion livree en tijdperk V beschriftiging. Origineel is ook de Diesel pakwagen VT69 000 van de DB. Bij de goederenwagens noteren we een nieuwe silowagen Uacms van de DB. Het gamma smalspoormaterieel van Liliput wordt gevoelig uitgebreid met een reeks nieuwe drie-assige goederenwagens. In N-schaal kondigt Liliput een model aan van de elektrische loc E 44.5 van de DB in tijdperk IV livree. Ook op 1/160ste vinden we de nieuwe silowagen Uacms terug en een klassieke ketelwagen op draaistellen, tijdperk III. Geen Belgische of Nederlandse nieuwigheden zijn aangekondigd.



LS-MODELS

LS heeft zich de laatste jaren meer en meer toegespitst op de Franse markt en vervolgens ook op de Duitse. Toch staat op hun to-do lijstje nog een behoorlijke rits Belgische producten. We konden alvast enkele prototypes van de Nederlandse ICRm fotograferen. Hun recentste aankondigingen betreft het ganse gamma I6-rijtuigen en eveneens de volledige M4-reeks. Ons werd bevestigd dat de M6 rijtui-

gen nog dit jaar beschikbaar zullen zijn. Er wordt tevens hard doorgewerkt om de Desiro stellen te ontwikkelen. Het feit dat het hier een "internationaal" treinstel betreft, waarvan buitenlandse versies kunnen geproduceerd worden, speelt uiteraard een belangrijke rol. Ook de NMBS reeks 18(II) komt er aan. Het wordt een nek-aan-nek race met de NMBS. Wie komt als eerste op de sporen, de echte of het schaalmodel?

MAKETTE

Martin Klinger, de dynamische Duitse zaakvoerder en bezieler van MAKETTE heeft een grote voorliefde voor Franse en Belgische spoorwegen. Naar de Franse markt toe vertaalt zich dit in een nieuwe twee-assige graanwagen van het type "Fauvet Girel" en een setje bestaande uit een platte wagen op draaistellen, beladen met een betonnen langlijger, en twee bijhorende afstandswagens. Van de bekende cokeswagens komen in 2011 een aantal

nieuwe versies. De vorig jaar aangekondigde Franse autotransporter zou eindelijk worden uitgeleverd.

Nieuw en bijzonder interessant voor de Belgische markt is een gloednieuwe open bakwagen van het type E met de lange wielbasis. Deze wagen wordt uitgebracht in een setje van drie, en komt zowel in tijdperk III uitvoering (cat. 4112) als met beschriftingen van tijdperk IV-V. Ook nieuw

voor België is een lange platte wagen op draaistellen.

Martin Klinger is ook een Citroën fan, en brengt onder de benaming Collec'Cit' buitengewone Citroën automobielen uit. Voor 2011 zijn dit de DS 'Le Dandy', de DS Rally, de XM ambulance Tissier om er maar enkele te noemen. Een vrachtwagen Citroën type U55 zal samen met een graanwagen en een figuurtje in een setje worden aangeboden.



MÄRKLIN

De nieuwigheden waren al voor de beurs gekend. De Thalys PBKA is een bijzonder fraaie trein, waarbij beide motorstellen gemotoriseerd zijn. De basisset bestaat uit de twee motorwagens en twee tussenrijtuigen. Deze kan uitgebreid worden met 3 sets van 2 tussenrijtuigen, zodat een volledige Thalys van 10 bakken kan worden verkregen. Het geheel is elektrisch gekoppeld via stroomdoorvoerende koppelingen, gevoed vanuit het voorste koprijtuig,

en bezit interieurverlichting en geluid. De prijs van 890 euro voor al dat fraais zal niemand verbazen, de basisset kost 470 euro. Stel 4331 is ingeschreven bij de NS.. De uitlevering is voorzien voor maart.

We mogen na de zomer ook een Traxx-2, reeks 28 van de NMBS verwachten. Het betreft een vormvariant met gewijzigde dakopbouw. Met een prijs van 130 euro is de 2803 zeker een interessant instapmodel voor de tijdperk VI liefhebber. Voor tijdperk IV brengt Märklin een dubbeltractie van de reeks 59 als éénmalige serie voor

België en Luxemburg, eveneens in het najaar. Beide modellen zijn gemotoriseerd. Eén locomotief heeft enkel tyfoon en uitschakelbaar frontsein, de andere heeft uitgebreide licht- en geluidsfuncties. De 5917 heeft een gele livree, de 5929 is getooid met het groene kleedje. Een groene versie met vier koplampen is nog niet eerder uitgebracht door Märklin.

Voorts zijn er nog goederenwagens in een set van 5 Fals grootvolume-onderlossers in bruine schildering met Xpedys logo of een set van 5 grijze ertswagens, ingeschreven bij de CFL, met logo Arbed.

Eurorailscout heeft de (Nederlandse) motorpost mP 3024 verbouwd tot meettrein BRT 08 JIM. Märklin heeft dat nu ook gedaan en gelijk in de actuele toestand van 2011 gebracht. Daarvoor is de gietvorm van de motorpost ingrijpend gewijzigd. De NS serie 6400 rijdt nogal eens in dubbeltractie. Märklin brengt twee van de locs in een set waarvan er een is voorzien van een motor en de andere van geluid. Het is een eenmalige serie voor de Märklin Stores en Shops. Eveneens eenmalig is een set met twee locs serie 1100 met botsneus, een set van drie Open wagens Eanos, drie draagwagens met containers van VOS Logistics en een NS1800 met vijf ICL rijtuigen.





MOEBO

De Duitse kleinseriefabrikant Dirk Möller brengt in 2011 een stel nieuwe laser gesneden gebouwen aan. De meeste zijn naar Pruisisch voorbeeld. Het kleine seinhuisje "Baruth" is verkrijgbaar in drie schalen (HO-N-TT). Nieuw is ook een dienstwoning voor twee gezinnen en een echte houten vloer voor een open goederenwagen.

MTH

De Amerikaanse firma MTH bestaat reeds ruim 30 jaar maar is in Europa zo goed als onbekend. Daar komt beslist verandering in nu de verdeling voor Europa in handen is van Busch en, belangrijker, MTH ook best betaalbare Europese modellen uitbrengt in schaal H0 en 0.

In halfnul kondigt MTH een model aan van de Duitse stoomloc S3/6. Een eersteling in schaal Nul is een set van 5 CIWL rijtuigen die we in de nieuwsrubriek al voorstelden. Om deze sleep te trekken komt een model van de Franse Chapelon 231 E stoomlocomotief. Een andere beroemde trein die in model wordt gebracht is de Rheingold. Naast een vijfdelige set Rijtuigen komt er ook een aangepaste S3/6 stoomloc in schaal 0. Voor de liefhebbers van modern schaal Nul materiaal kondigt MTH een model aan van de Taurus en Traxx, beide in diverse varianten. Bij de goederenwagens noteren we een bijzonder gunstig geprijsde Eaosn hoge bakwagen, waaronder een blauwe Nederlandse versie, en een Zans ketelwagen op draaistellen. Voor de



liefhebbers van ouderwets Zwitsers rollend materieel is er ook een reeks tweezassige

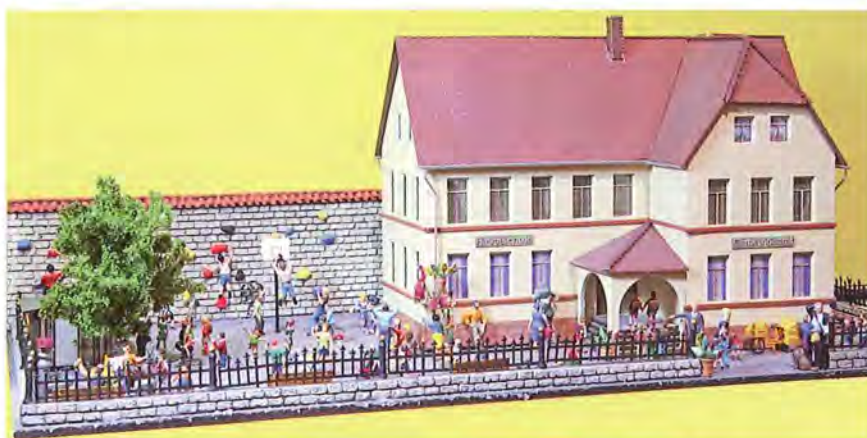
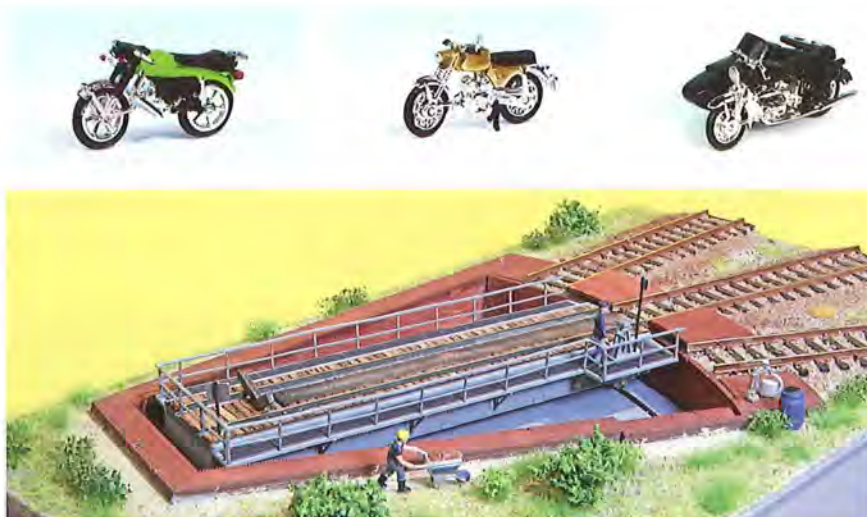
gesloten goederenwagens.



NOCH

De firma NOCH viert dit jaar haar honderdjarig bestaan, maar blaakt van gezondheid en ambitie. Ook bij de nieuwe figuurtjes van het NOCH gamma staat het feesten centraal. Nieuw is de NOCH micro-motion digitale dansvloer. Hierop kunnen drie koppels in traditionele Duitse klederdracht drie verschillende dansen uitvoeren. Voor de liefhebbers van klassieke motoren en bromfietsen brengt NOCH in H0 een zesttal klassieke tweewielers uit onder de spreekwoordelijke naam "Classic Bikes". We onderscheiden een BMW R60 met of zonder zijspan, een Zündapp KS 50, Kreidler Florett RS, Norton Commando 850 en Honda CB 750.

NOCH kiest voor zijn nieuwe gebouwen beslist de weg van de laser gesneden bouwkits. Nieuw in het gamma van gebouwen is het station "Tannau". Het gaat hier over een eenheidsgebouw dat langs vele spoorlijnen in Beieren en Thüringen te vinden is. Het station wordt uitgebracht in H0, TT en N-schaal (juni 2011). Andere nieuwe laser-gesneden gebouwen in H0 zijn het restaurant "de groene boom", het gemeentehuis met aangebouwde gemeentelijke school en een klein kapelletje. In TT en N brengt NOCH ook een kerkje, huis en werkplaats uit, eveneens vervaardigd in laser gesneden karton en kunststof. Passend bij het Märklin jaarthema "van erts tot staal" brengt NOCH in een beperkte oplage een model van de kleine "Victoria" mijn, een industrieel complex dat ook op een kleine modelspoorweg een plaatsje kan vinden. NOCH brengt nu ook laser gegraveerde bouwplaten uit voor de zelfbouwer.



Bijzonder interessant voor kleine modelspoorwegen is de segmentsdraaischijf, waarop locomotieven op een zeer plaats besparende wijze van spoor kunnen wisselen. Er zijn drie spooransluitingen en de H0-segmentsdraaischijf is zowel bruikbaar voor 2 als 3-railsystemen. De draaibrug is geschikt voor locomotieven met een lengte van maximum 13cm. Het kant-en-klaar model is uitgerust met een digitale decoder. Levering is voorzien voor het vierde kwartaal 2011. In 2011 brengt NOCH in samenwerking met JOWI-achtergronden ook een aan-

tal CD's uit om zelf driedimensionale achtergrondgebouwen te maken. Zelfs het karton om de gebouwen op af te drukken is bijgeleverd. De reeks Laser-cut mini's wordt in 2011 ook uitgebreid met verschillende setjes hyperrealistische bloemen en planten (H0). NOCH is voor Europa ook verdeler van de Amerikaanse fabrikant Classic Metal Works die Amerikaanse auto's en vrachtwagens maakt in H0 en N. Nieuw voor 2011 is een H0-model van de 1940 Chevrolet pickup.

N160

N160 is een nieuwe Franse fabrikant van N-schaal materieel. Achter de firmaam zitten dezelfde mensen van Brassline, maar in N-schaal mikken ze duidelijker op de "gewone" modelspoororder. Vooral interessant voor de Franse markt is een model van de tweeassige graanwagen uit de vijftiger jaren. Dit model is zowel in tijdperk III als tijdperk IV livrei verkrijgbaar.





Os.Kar

Voor de Franse markt produceert deze Italiaanse fabrikant een BB 75000 SNCF Fret & Infra. De ene heeft de gekende groen, wit, grijze livrei. De infra-loc bezit een opvallende gele schildering.

OLAERTS

Op de Brelec-stand was een prototype van het type 53 van Olaerts te bewonderen. Alhoewel het model nog niet helemaal klaar is, kunnen we nu al vertellen dat het er bijzonder fraai uit ziet.



PIKO

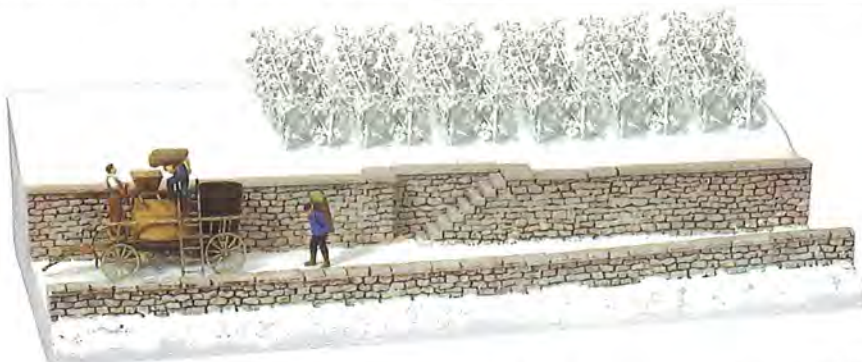
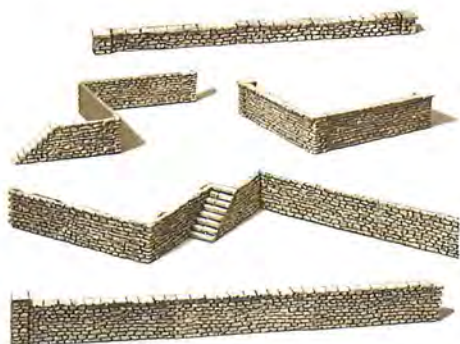
Een hedendaagse Belgische locomotief is een niet alledaagse aankondiging van Piko. In H0 wordt de SNCB reeks 28 geproduceerd als Expert-model in een gunstige prijsklasse, zowel voor 2R als voor 3R. Het zal zeker een groot aantal 2-rail fans blij maken. In het Hobby gamma kondigt men na jaren twijfelen dan toch een Benelux hondekop aan. Hiervan komt zowel een NMBS als een NS uitvoering. In Expert-uitvoering komt een zwarte CFL Cargo G 1206 met nummer 1583. De Franse Corail rijtuigen van de SNCF in het Alsace-jasje zijn dagelijks te zien in internationale treinen tussen Brussel en Basel. Eén set bevat een 1e + 2e klasse rijtuig, een andere set twee 2e klasse rijtuigen. In schaal N niets Belgisch, maar een aantal Franse locomotieven (BB 461000, BB 26160, 25605, 525630) en Corail rijtuigen. Voor spoor G zijn de echte nieuwigheden een BR 194 en twee Silberlinge.

PREISER

Ieder jaar verrast Preiser de bezoekers van de Messe met een aantal nieuwe figuurtjes, ook op schaal 1/1. Met een overwegend mannelijk publiek is het geen wonder dat de vrouwelijke modellen van Preiser veruit het meeste aandacht trekken. Maar modelbouwers als we zijn laten we ons niet van de wijs brengen door een jonge deerne en spitsen onze aandacht op de echte nieuwigheden, die waarmee we ook thuis binnen mogen.

Uit het grote aanbod citeren we in H0 en-

kele setjes met een picknick tafereeltje, spelende kinderen en figuurtjes rond een muurtje. Deze muurtjes zijn overigens afzonderlijk verkrijgbaar in het ruime gamma toebehoren van Preiser. Ze vallen op door hun fraaie gravering. Ook in schaal Nul biedt Preiser een paar nieuwe figuurtjes aan die bijzonder kunstig geschilderd zijn. Bij de toebehoren vinden we verder een paar karren rond het thema wijnbouw.





PSK

Deze leverancier van TT modellen uit Haarlem presenteerde een open goederenwagen type Ommv72. De wagens zijn speciaal ontworpen voor ontvangers van stortgoederen met beperkte losmogelijkheden. Beide helften van de bak kunnen hydraulisch omhoog worden gedrukt zodat de lading naar het midden van de wagen schuift.



Rétro 87

Rétro 87 is het label waaronder het Franse merk SAI haar miniatuurauto's in schaal H0 uitbrengt. Nieuw voor dit jaar zijn een

Simca 5 (1936-1949), twee Renault tractoren, een Berliet GBH 12 kipwagen en een Berliet PMH12 betonmixer.



ROCKY RAIL

Rocky Rail breidt zijn verzameling containerwagens in N gestadig uit.

RIETZE

Een opvallend nieuwtje bij Rietze is een model van de Fiat 500C Topolino, het bolhoedje en de voorloper van de bekende 500. De Renault NN komt dit jaar in Landaulet versie, die vooral populair was bij taxi-bedrijven. Het gamma brandweerwagens van Rietze wordt verder uitgebreid met een drietal nieuwe items.

T4T Technology for train

Een bijzonder fraai systeem dat een nieuwe dimensie toevoegt aan digitaal rijden wordt door T4T op de markt gebracht. Het systeem bestaat uit decoders voor installatie in iedere wagen of rijtuig, samen met een automatische, stroomdoorvoerende koppeling. T4T bekijkt de trein als één geheel om zodoende eenvoud te scheppen

in de bediening van alle treinfuncties, zoals verlichting en koppelingen, via één enkel DCC-adres. Ontkoppelen bijvoorbeeld gebeurt door een druk op de (functie)knop van de centrale, met als gevolg dat niet enkel de loc zich een paar centimeter verplaatst, maar ook dat in de laatste wagen of rijtuig van de stam de sluitverlichting in-

geschakeld wordt. Er zijn aldus ook geen slepers mee nodig voor stroomafname in ieder rijtuig. Koppelen en ontkoppelen gebeurt zeer vlot. Gezien de prijs van zo'n 30 euro per wagen of rijtuig lijkt ons dit ideaal voor een tentoonstellingsbaan waarop gerangeerd wordt.



T-GAUGE Series

Voor wie schaal Z nog veel te groot is, is er nu T-gauge, een miniatuurtrein op schaal 1/450, op de markt gebracht door de Chinese fabrikant T Gauge Series. Het gamma beperkt zich tot een drietal Japanse treinstellen en een Britse Deltic locomotief. Een Duitse ICE is in ontwikkeling. De detaillering is uiteraard eerder miniem. We zagen wel een toepassing als tuinbaantje op een schaal I diorama, dus zo gek is het nu ook weer niet.



RIVAROSSİ

Rivarossi gaat verder met het brengen van Nederlandse treinstellen. Opvallend met het uitbrengen van de Thalys bij Märklin is de aankondiging bij Rivarossi van de Thalys met bedrijfsnummer 4343. De trein kan worden opgebouwd uit een set met de beide motorwagens, waarvan er een is voorzien van een motor, en twee tussenrijtuigen en twee aanvullingssets met elk 3 tussenrijtuigen. Voor afwisseling op de modelspoorweg kunt u kiezen uit een vierdelige NS Dubbeldekker type VIRM met het rood met witte livree van de OV chipkaart of een gele versie met een kunstzinnige beschildering en de leus "Lekker lezen".

Een gele versie van het bekende tweetje mat 46 maakt deze serie compleet. Er waren nog 200 DDM stuurstandrijtuigen op voorraad. Aangevuld met tussenrijtuigen zijn – eenmalig – driedelige DDM-sets samengesteld.



De best al fraaie serie 1300 krijgt een nieuwe balk met front en sluitseinen. Hiervan voorzien en een nieuwe schaar-pantograaf kunt u de 1304 "Culemborg" tegemoet zien en de 1313 "Uitgeest", maar dan met een enkelbenige pantograaf.

Het NS goederenwagenpark in 1:87 kan worden uitgebreid een set met twee rongenwagens type Kbs met van Leeuwen buizen, een gesloten goederenwagen S-CHO met het opschrift "alleen voor GIST depotstation DELFT" of, eindelijk, met de al eerder aangekondigde zelflossers type Tds.



ROCO

Geen nieuwe locomotief bij deze Oostenrijkse fabrikant. Roco kondigt wel een set aan met een verweerde versie van de zwevende cabine (MSM 48), met nummer .5319 en daarbij 4 Fbl zelflossers (MSM 88). Het nummer .5319 is nog niet eerder uitgebracht. Eveneens nieuw is een groene open 4-assige bakwagen type Fas van B-Cargo, tijdperk V en een 4-assige schuifwandwagen, eveneens van B-Cargo.

Eerder werden al de I6 rijtuigen in "New look" schildering heruitgebracht. Dit jaar is het de beurt aan de Memling-versie. Een eerste klasse en twee tweede klasse rijtuigen staan op het programma. Daarbij komt nog een tweede klasse ligrijtuig in blauwe schildering met roze strepen (I6 Bc 10). Al deze rijtuigen situeren zich in tijdperk V.

Voor Nederland noteren we een startset met daarin de 2260 en drie goederenwagens (een open bakwagen, gesloten wagen en telescoop-schuifwandwagen). Inclusief een ovaal en elektronische rijregelaar is deze set voor 119 euro een koopje. Naast de vele kleur- en modelvarianten van eerdere modellen kunnen de NS rijders ook uitzien naar een echt nieuwtje, het vierdelige treinstel Plan T. Het model zal in de kleurstelling van de jaren 1970 verschijnen, dat wil zeggen in het groen met een brede gele bias.

SAECHSISCHE WAGGONFABRIK STOLLBERG

De Saechsische Waggonfabrik Stollberg is de fabrikant van het model van de Voith Maxima diesellocomotief. Nu dit model in productie is, is het tijd om een nieuw project aan te vatten. Gekozen werd voor een model van de Deuts DG 1000/DG 1200, een diesellocomotief die voor de private industrie werd ontworpen. Interessant voor ons is het model van de Deutz DG 1200 B'B'M van Strukton.

UHLENBROCK

Uhlenbrock kondigt een aantal verbeterde decoders aan, zowel voor spoor N, TT als H0. Om geluiden in de decoder te plaatsen is de IntelliSound laadadapter nu uitgerust met een USB-aansluiting en komt tegen de zomer van 2011 de benodigde software ter beschikking onder de naam IntelliSound SUSI-SoundManager. Hiermee kunnen vier geluiden in WAV-formaat opgeladen worden.



STANGEL

Als u op zoek bent naar realistische gebouwen in de schalen H0, 0, I of II kijk dan een bij de Poolse firma Stangel. In Nürnberg stonden een aantal gebouwen die zo

op een Belgische modelspoorweg kunnen worden geplaatst. U moet ze dan nog wel 'even' bouwen. De onderdelen bestaan voornamelijk uit karton.

TILLIG

Bij Tillig vonden we een nieuwe Nederlandse open bakwagen Eanos van NS-Cargo met een lading schroot, geschikt voor tijdperk V. Verder ook een aantal mooie Duitse motorwagens en bijwagens, ideaal voor een kleine landelijke modelbaan.



TRIX

Bij Trix komt net als bij Märklin de Thalys. De motorwagens zijn niet gedigitaliseerd, en dus is het basispak ook 80 euro goedkoper dan de Märklins. Ze zijn uiteraard wel voorzien van een 21-polige stekker. De andere Belgische nieuwigheden zijn enkel gereserveerd voor de 3-rail rijders. De goederenwagens zijn uiteraard wel verkrijgbaar met geïsoleerde assen.

Bij Minitrix noteren we een set van 10 graanwagens met opschriften van Cita, Transcérales en TMF-Cita, allen ingeschreven bij de NMBS. Voor de Nederlandse markt is er een set met 12 onderlossers type Fals van de NS.

VAN BIERVLIET

Onder eigen naam brengt VB tegen eind 2011 een Duikbril motorstel (AM 86) op de markt. Een model van dit motorstel is nog niet eerder uitgebracht. De NMBS bestelde midden jaren tachtig 52 van deze motorstellen. Ze zijn zeer geschikt voor lokale stoptreinen. Met hun merkwaardige neus worden ze ongetwijfeld een opgemerkte verschijning op onze modelspoorwegen.

Na de blauwe en groene uitvoeringen van de reeks 60 prototypes zijn nu ook de gele versies klaar voor de verkoop. Voorts worden ook nog de locomotie-

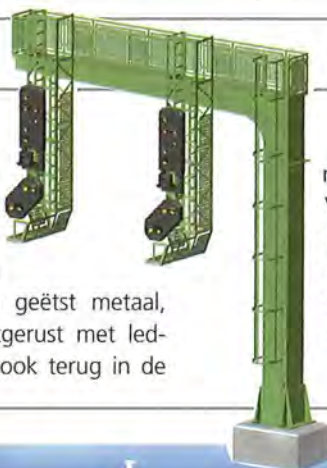


ven van de reeks 23 voor het einde van het jaar verwacht.

VISSMANN

Ook Viessmann stapt mee in de schaal Nulboot. Nieuw zijn een Duits lichtsein en een Duits armsein, alsmede een meegebogen lichtpaal. Nuttige accessoires voor de modelspoorwegen in schaal nul naar Duits voorbeeld. Eveneens naar Duits voorbeeld maar

dan in H0 is de mooie signaalbrug met 2 daglichtseinen van de DB. De signaalbrug is vervaardigd uit fijn geëtst metaal, de seinen zelf zijn uitgerust met ledjes. Ledjes vinden we ook terug in de



nieuwe straatlantaarns van Viessmann en de rijtuigverlichting. De enkele nieuwe bewegende figuurtjes hebben het Wilde Westen van de VS als voorbeeld.



VOLLMER

Ter gelegenheid van de 125ste verjaardag van de auto brengt Vollmer een schaalmodel uit van het Gottlieb Daimler memorial. Dit is een getrouwe reconstructie van het tuinhuis met orangerie waarin Gottlieb Daimler de allereerste auto in elkaar knutselde. Nieuw in het programma van Vollmer zijn een tuincentrum met lente-feest, een Mc Café ter aanvulling van de

Mc Donalds en een OBI-bouwmarkt. Altijd leuk voor de heren modelspoorders is een Finse sauna met groot raam en bijhorende naakte figuurtjes.

Vollmer zet de vorig jaar begonnen reeks met Bio-kunststof bouwkits verder met een Alnatura groene natuurwinkel, enkele gebouwen uit het Zwarte Woud en een stationnetje. Nieuw is de zogenaamde



'retro-reeks' waarin een aantal gebouwen uit het vroegere Vollmer programma terug worden uitgebracht. De grootste nieuwheid in N-schaal is de Mc Donalds.

Tekst : Gerard Tombroek,
Luc Doods, Guy Van Meroye
Foto's : Gerard Tombroek,
Luc Doods, fabrikanten



ROCO NIMBS 6002



Prototype

De eerste lijndiesels op het Belgische net werden vaak gekenmerkt door een fraaie livrei. Denken we maar het type 201 met zijn tweetinten groene kast met ster op het front, of het type 204 met zijn vliegend wiel op de neus. Maar dergelijke fraaie livreien vergden heel wat werk bij onderhoud en reparaties. Daarom besliste de NMBS om vanaf april 1960 een vereenvoudigde groene schildering in te voeren. Deze schildering zou niet enkel toegepast worden op de bestaande machines, maar ook op de nieuwe diesellocomotieven die in bestelling waren bij de nationale industrie.

Bij deze vereenvoudigde groene schildering was de kast geheel donker groen gespoten. Dak, bufferbalken en draaistellen waren zwart. De kast werd in het midden versierd door een smalle horizontale gele bies. Voor de toen nieuwe diesels van de types 200, 205 en 210 werd een iets minder sobere livrei uitgewerkt, waarbij de gele bies schuin naar beneden liep over de koplampen en het front. De brede lijn werd verder aangevuld met een 10cm brede bies net onder de daklijn, en een heel smal biesje ter hoogte van het chassis. Dit was zwart geschilderd.

De 6002, toen nog 210.002, was de tweede prototype locomotief die in 1961

de fabriekshal van Cockerill verliet. In plaats van de standaard livrei, of een variëte daarop, had deze locomotief een zeer afwijkende schildering. De kast was geheel donkergroen, inclusief het chassis. Net boven het chassis was een 30cm brede gele band aangebracht, deze band maakte bovendien een knik naar beneden ter hoogte van de plooilijn van de cabine om vervolgens terug horizontaal verder te lopen op de bufferschorten. Bovenaan de gordellijn van de kast liep een smalle

gele band die op de neus uitliep in een brede driehoek met de punt naar beneden. Het verluchtingsrooster tussen de (enkele) koplampen was ook geel geschilderd. Dit was ongetwijfeld de meest ongewone livrei die de NMBS heeft toegepast. Gelukkig bleef het bij dit ene exemplaar, wat de 210.002 wel uniek maakt. Bij een tussentijdse revisie werd het chassis onder de gele band zwart geschilderd. Bij de omnummering in reeks 60 werd de machine de 6002 maar behield zijn ongewone li-



Max Delie was er bij toen de 210.002 in juli 1961 in dienst werd toegewezen aan de stelplaats van Schaarbeek. Op de foto zie je duidelijk het groene chassis. Later werd dit zwart geschilderd. (foto Max Delie)

vrei. De locomotief behield zijn unieke schildering tot hij in 1978 omgeschilderd werd in de nieuwe geel/groene livree. De inzet op de modelbaan van de 6002 is dus beperkt tot tijdperk IV, zeg maar tussen 1971 en 1979.

Model

Over de modellen van de prototype reeks 60 is al heel wat inkt gevloeid. Niet moeilijk, met twee fabrikanten die zowat gelijktijdig eenzelfde model uitbrengen. Na de groene, gele en blauwe reeks 60 is het nu de beurt aan de reeks 60 als 6002 met enkele koplampen. Op de Modelspoorexpo stelde Van Biervliet zijn 6002 voor, thans is het de beurt aan Roco die haar model nog net voor oudjaar in de winkels bezorgde, net te laat voor vermelding in MSM100.

Technisch hoeven we de reeks 60 van Roco niet meer voor te stellen. We verwijzen hier naar de test in MSM 89 en de vergelijkende test van de 6005 in MSM 95. De 6002 heeft een gewijzigd front met enkele koplampen. Afhankelijk van de rijrichting branden de lichten enkel aan de voorzijde van de locomotief. De witte ledjes geven een mooie warm witte schijn. Toch is het spijtig dat Roco hier geen gebruik maakt van rood/witte ledjes zodat de locomotief ook achteraan een rood sluitsein zou vertonen.

De schildering van de locomotief is zeer strak, de gele verf is mooi dekkend aangebracht en scherp afgelijnd. Opvallend zijn een aantal detailverschillen met de eerder uitgebrachte 6001. Zo zijn bij de 6002 de

cabineramen vooraan voorzien van een zilveren kader, en is ook de grote zijruit van het machinistenhuis zilver omrand. Dit is geheel in overeenstemming met het grote voorbeeld. De lantaarnhouders onder de koplampen dienen door de koper nog wel van een stipje gele verf te worden voorzien. De bedrukking van het model is eveneens zeer fraai, met een mooie weergave van de fabrieksplaten op de zijwanden van de locomotiefkast.

De 6002 met enkele koplampen is wellicht de



Een zeldzame opname van de 6002 tijdens een losse rit. (foto verzameling Max Delie)



De kop van de reeks 60 met enkelvoudige koplampen is best geslaagd te noemen. De vorm van het origineel is goed weergegeven. De kleine naad rond de koplampen verraadt dat hier een inzetstukje gebruikt is.

eerste in een nieuw Roco offensief van varianten van de reeks 60. We denken hier bijvoorbeeld aan een model als type 210, maar ook aan de 6004 of 6005 in enkelvoudige groene schildering. De dieselliefhebber weet het ongetwijfeld te waarderen dat locomotieven van eenzelfde type/reeks in meerdere schilderingen en nummeringen worden uitgebracht.



Ter vergelijking, rechts het eerste model van Roco, de 6001, en links de jongste variant als 6002. In wezen eenzelfde machine, maar toch twee verschillende modellen. De 6002 is zeker een aanwinst voor de vele dieselliefhebbers.

Tekst en foto's:
Guy Van Meroye



BR 215 van ESU



ESU, DE GEKENDE FABRIKANT VAN GELUIDS-DECODERS EN DIGITALE CENTRALES, BRACHT ONLANGS ZIJN EERSTE MODELLOCOMOTIEF IN H0 OP DE MARKT. ESU KOOS VOOR EEN MODEL VAN DE DUITSE BAUREIHE (BR) 215. DIT MODEL IS OOK INTERESSANT VOOR DE MODEL-SPOORDER NAAR BELGISCH VOORBEELD, SEDERT 1987 IS DE BR 215 IMMERS OOK REGELMATIG TE ZIEN OP BELGISCHE SPOREN.



Onder de opengewerkte dakrooster bevindt zich één van de twee luidsprekers.

De ESU BR215 wordt in twee varianten uitgebracht, namelijk als 215 010-0 in wijnrode livree en als 215 009-2 in turkoois-beige uitmontering. Beide varianten zijn zowel verkrijgbaar voor 2-rail als voor 3-rail. De locomotief is standaard geschikt voor digitaal bedrijf, maar kan ook analoog gebruikt worden. Wij kregen van de invoerder een 215 009 2 gelijkstroomer ter beschikking.

De eersteling van ESU zit stevig verpakt in een grote doos met schuimrubber. De loc zelf zit met een grote zeskantige moer vast op een uitneembare kunststof sokkel. Om de locomotief los te maken is een kleine inbussleutel bijgevoegd. Een beetje om-

slachtig misschien, maar zo ben je zeker dat de loc op zijn plaats blijft zitten en de fijne onderdeeljes niet beschadigd raken.

De ESU BR215 is volledig uit metaal vervaardigd, dit voel je meteen als de loc van zijn sokkel wordt losgemaakt. De machine oogt zeer mooi; de gravure van de metalen kap is voortreffelijk, de cabineruiten sluiten perfect aan bij de rijtuigkast. De cabine is voorzien van een interieur, er zit ook een Duitse machinist in de stuurpost. Er zijn ook tal van los aangezette onderdeeltjes. De trapjes zijn uit geëtst metaal, de ruitenwissers vallen op door hun fijnheid. De handrails zijn uit stevig plastic gemaakt en afzonderlijk aangezet. De

buffers zijn verend. Ook de draaistellen zijn fraai gedetailleerd, en zelfs van echte spiraalveren voorzien. Ons testexemplaar was zeer strak gespoten en voorbeeldig bedrukt. De beschrijving situeert de locomotief in tijdperk IV/V.

Opvallend is dat de locomotief maar aan één zijde voorzien is van een beugelkoppeling, aan de andere zijde zit een fraaie imitatiekoppeling. Je kan deze evenwel uitwisselen tegen een beugelkoppeling in een normschachtje, de nodige reservestukjes zitten bijgevoegd. Aan beide zijden is een kortkoppelmechanisme gemonteerd. Ook van de andere fragiele onderdeeltjes zit een reserve exemplaar in de doos. Bij ieder model is ook een onderdelenlijst en een Duitstalige handleiding gevoegd. Een uitgebreide Nederlands- of Franstalige handleiding is te vinden op de website van de invoerder Train Service Danckaert.

Een 5 polige hoogvermogen motor met twee elektronisch gebalanceerde vliegwielen zorgt voor een grote krachtlevering, een stille werking en een soepele loop. Bij



De rookgenerator kan gevuld worden via de dubbele uitlaatpijpen.



De BR215 zit stevig vastgeschroefd op een kunststof sokkel. Met de bijgeleverde inbussleutel kan hij gemakkelijk worden losgemaakt.

gelijkstroomlocomotieven werkt de aandrijving op de vier assen, bij wisselstroomlocomotieven slechts op drie assen. Bij beide uitvoeringen zorgen antislipbanden voor een verhoogde trekkracht. De gelijkstroomrijders kunnen de assen met antislipbanden vervangen door de bijgeleverde wielstellen zonder slipbandjes. De locomotiefkap kan met vier vijzen gemakkelijk van het onderstel worden afgenomen.

De BR 215 is standaard uitgerust met de modernste LokSound decoder. Deze kan de locomotief met de meest voorkomende bedrijfsmodi besturen: analoog met gelijk- of wisselstroom, digitaal bedrijf met Motorola formaat of alle DCC compatibele systemen. De locomotief is uitgerust met twee luidsprekers. Een grote luidspreker brengt geluiden voort door de dakroosters, en een tweede naar beneden gerichte luidspreker geeft hoge tonen op zijn best weer. Met de functietoesten F0 tot F21 kunt u 22 geluids- en extrafuncties oproepen. Standaard staat het geluid redelijk luid, maar dit kan via de CV (continu variabelen) gemakkelijk bijgesteld worden.

De locomotief beschikt over een rijchtingsafhankelijke verlichting met warmwitte LED's. De verlichting van het front waaraan de trein gekoppeld is kan uitgeschakeld worden. Bij rangeergang brandt één licht aan beide fronten. De cabine- en dashboard verlichting maken de lichtfuncties volledig.

Tot zover onderscheidt de ESU BR215 zich niet wezenlijk van de digitale locomotieven van andere fabrikanten. Maar ESU bewandelt wel nieuwe paden met de bijkomende technische uitrusting van deze locomotief.

Zo is de loc voorzien van een ingebouwde energiebuffer, de zogenaamde Powerpack. In feite is dit een condensator die een ononderbroken stroomvoorziening mogelijk maakt, ook bij vuile rails en kleine stroomloze stukjes. De Powerpack is enkel actief bij digitaal bedrijf en wordt automatisch uitgeschakeld bij analoog bedrijf.

Uniek zijn de ingebouwde boog- en wisselsensoren. Zij zorgen bij ingeschakeld dieselgeluid en lage snelheid voor het typische piepen in krappe bogen of het geluid van gedender over wissels. De contactslepers van de sensoren bevinden zich onder de buitenste assen van de draaistellen. Uiteraard kan deze functie ook uitgeschakeld worden.

Geheel nieuw is ook de gesynchroniseerde rookgenerator. Het systeem bestaat uit een opslagtank voor de rookolie, een verdampert met temperatuurregeling en een ventilator die de verstuuving van de rook controleert. ESU levert speciale rookolie die met een pipet in de uitlaatpijp wordt geïnjecteerd. De rookuitstoot is inderdaad afhankelijk van de bedrijfsomstandigheden, maar mist de zwarte roetkleur van echte dieselluitstoot. Het blijft een geparfumeerde witte rookpluim die niet echt prototypisch is.

Tussen de voorste wielen van ieder draaistel bevinden zich de sensoren voor het geluid bij het rijden door krappe bogen en het rijden over wissels.



Het front van de BR215 is bijzonder fraai gedetailleerd.



De rookontwikkelaar werkt enkel met de speciale ESU-rookolie.

De ESU BR215 is met zijn vele digitale functies geen goedkope locomotief, de adviesprijs ligt in de buurt van 400€. De technische toeters en bellen zijn evenwel indrukwekkend en staan garant voor veel speelplezier. De ESU BR215 is een ideale machine om op een tentoonstelling de toeschouwers te verblijven.

Tekst en foto's:
Guy Van Meroye



De Janakpur Railway

DE DERDE PLAATS IN DE MINI-BAANTJESWEDSTRIJD WERD GEWONNEN DOOR HET DUO **RODERIK VANDERKELEN** EN **BJÖRN BOCKSTAEL** MET HUN EXOTISCH MINI-BAANTJE 'JANAKPUR RAILWAY'. **BJÖRN** DOET HIER HET VERHAAL VAN DIT INSPIREREND MINIBAANTJE.

Toen Modelspoormagazine iets meer dan anderhalf jaar geleden de minibaantjeswedstrijd uitschreef hadden Roderik en ik direct zin om deel te nemen. Eerst speelden we met het idee om ieder een baantje

te maken. Er gingen een tweetal weken voorbij en ik had nog geen onderwerp gevonden voor mijn baantje en had geen zin meer om deel te nemen. Op een zondagmiddag kwam Roderik langs en vroeg

mij om samen met hem deel te nemen aan de wedstrijd, hij had een onderwerp gevonden dat volgens hem nooit eerder werd uitgebeeld: de Janakpur Railway, een spoorlijn van 29km lang tussen Jaynagar (gelegen in het noordoosten van India) en Janakpur (gelegen in Nepal).

Bij de vraag hoe hij aan het onderwerp

De bouwers hebben er voor gezorgd dat het spoor niet evenwijdig loopt met de rand van de modelbaan. Dit geeft het geheel iets dynamisch.





gekomen was kreeg ik volgende uitleg: "Bij mijn vorige deelname aan de mini-baantjeswedstrijd met Ninove Terminus stonden er verschillende banen die op de bovenste sport van de ladder van de spoorwereld staan, nagelnieuwe treinen die stonden te blinken op goed onderhouden spoorwegen. Ik ben via internet op zoek gegaan naar de spoorlijn die op de laagste sport van de ladder kan staan. Door de zoekterm "worst railways in the world" in Google in te geven heb ik enkele spoorlijnen gevonden die in aanmerking komen en Janakpur Railway is zeer goed gedocumenteerd op internet."

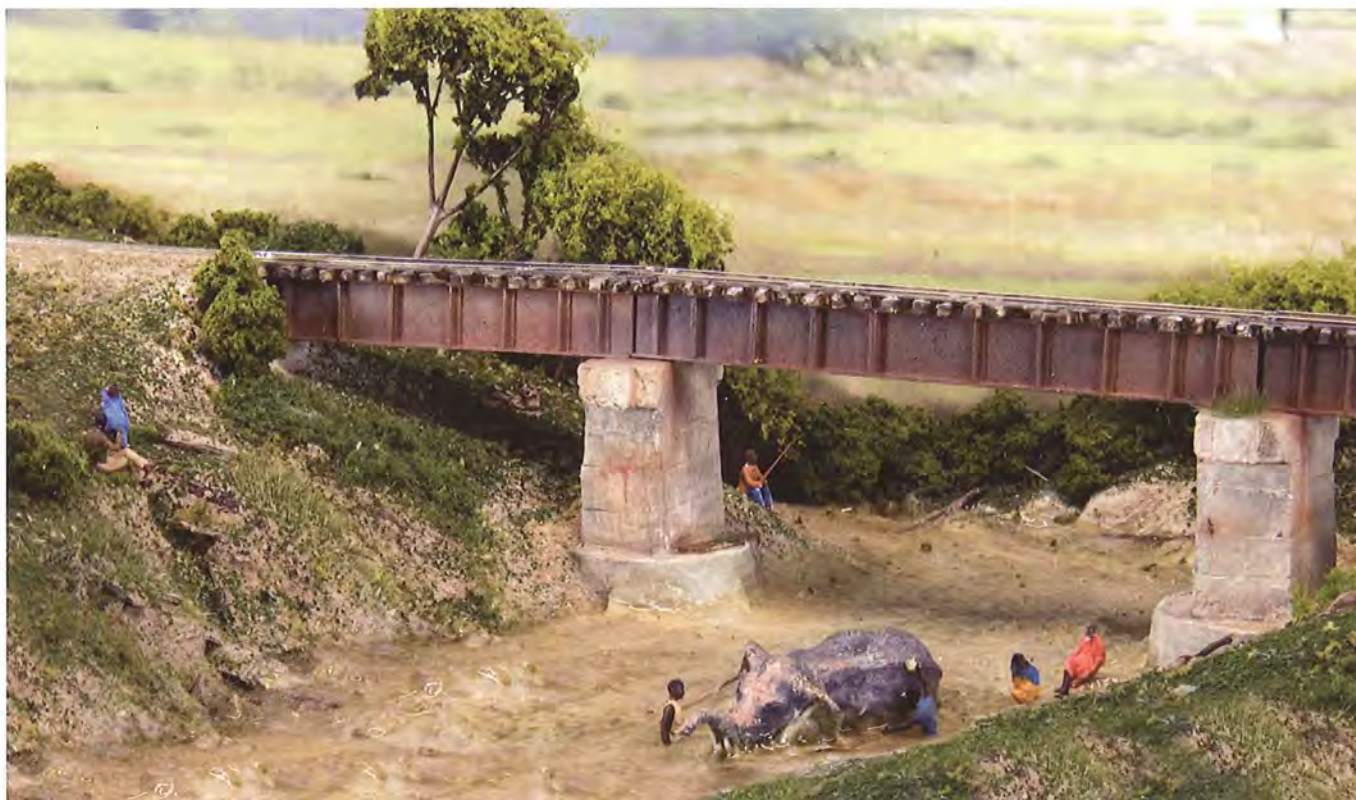
Nog dezelfde dag zijn we begonnen met het bepalen van de schaal waarin we

De lijn kruist een rivier over een redelijk gammele brug. Reizen per trein is in India en Nepal letterlijk een avontuur.



De baan is opgebouwd als een ovaal. Eén kant van het ovaal is niet zichtbaar, zodat de toeschouwer de trein kan volgen vanaf het punt dat hij uit de coulissen komt tot aan het punt dat hij er aan de andere kant van het ovaal terug in verdwijnt.





In India worden nog olifanten gebruikt als lastdier. Een bad doet deugd na een zware werkdag.

zouden werken en de daar bij horende maximale oppervlakte volgens het wedstrijdreglement. Aangezien de Janakpur Railway smalspoor van 76,2 cm gebruikt was H0e een logische keuze, de maximale oppervlakte die daar aan vast hangt is 0,9m². Een voor ons bijkomend voordeel van H0e was dat we N-schaal sporen konden gebruiken die we nog liggen hadden van vorige projecten en zo de kostprijs van de baan konden drukken. Eens de schaal en de oppervlakte gekend waren zijn we

begonnen met de eerste schetsen van de baan. De baan zal 180 op 50 cm groot zijn waarop wij zowel een stationsomgeving als een landschap zullen weergeven.

Na het bekijken en bestuderen van de vele foto's die we op het web gevonden hadden bleek dat we alles (locomotieven, wagens, gebouwen,...) zelf zouden moeten gaan bouwen. Aan de hand van de spoorbreedte en de foto's hebben we de afmetingen van het rollend materieel bepaald. Eens we deze afmetingen

hadden is het rollend materieel met de computer uitgetekend en zijn we aan de slag gegaan met plakkaard om alles te bouwen. Voor de diesellocomotief hebben we het onderstel gebruikt van een BR 218 van Brawa, de onderstellen van de wagens zijn van Minitrix en Fleischmann.

Eens het rollend materieel klaar was zijn we terug aan de tekentafel gaan zitten om het sporenplan verder uit te werken. Eén van de dingen die we zeker wilden vermijden was dat de sporen evenwijdig lopen aan de zijkant van de modules, hiervoor hebben we een ovaal gemaakt met 2 verschillende boogstralen. De kortste boogstraal is 14 cm (langs de buitenzijde gemeten). Een kleinere straal kan het on-

De spoorlijn maakt een U bocht, de in het midden geplaatste scheidingswand verdeelt de baan netjes in twee. Op de voorgrond zien we een rijstveld, dat bijzonder realistisch door de bouwers is weergegeven.





derstel van Brawa niet aan, dit hebben we proefondervindelijk uitgezocht met een stuk flexibel spoor dat we zijn gaan buigen en dan er de loc lieten over rijden.

Eens de schetsen van het plan voor ons in orde waren hebben we het plan met de computer uitgetekend en met de grootformaat printer afgedrukt op de gewenste

grootte. Met dit plan op zak zijn we aan de slag gegaan met de bouw van de 2 modules waaruit de baan bestaat.

De modules hebben een houten frame, gebouwd uit stroken multiplex van 12 mm dik. Op dit frame werd een plaat multiplex van 4mm dik geplaatst om de sporen en het landschap te kunnen dragen. Onder de sporen werd er een laagje kurk voorzien om het geluid te dempen. Om het landschap vorm te geven hebben we gebruik gemaakt van piepschuim. Het piepschuim werd met een gloeidraad gesneden en met houtlijm vastgezet op



De trein rijdt het stationnetje binnen, bemerk ook de fietsen die aan de buitenzijde van de rijtuigen zijn bevestigd.



de ondergrond. Bovenop het piepschuim werd een laagje zijdepapier aangebracht en vastgelijmd met verdunde houtlijm. Dit zijdepapier zorgt ervoor dat de latere afwerkingslaag hecht op het piepschuim. Om het landschap zijn uiteindelijke vorm te geven hebben we een mengsel gemaakt van gescheurde eierkartons, water en pleistergips. Dit mengsel is goedkoop, gemakkelijk aan te brengen met een spatel en helemaal niet zwaar.

Tijdens de droogperiode van de afwerkingslaag van het landschap zijn we begonnen met het bouwen van de gebouwen die we op ons baantje wilden. Alle gebouwen zijn gebouwd aan de hand van foto's die we gevonden hadden op het web en via Google Earth. De materialen die we gebruikt



Bij de inrit van het station vinden we dit stationsbord.

hebben zijn papier, karton, plastikard en aluminium van lasagnaschaaltjes.

Eens de gebouwen er waren hebben die hun plaats gekregen en zijn we met verf en scenery materialen van Woodland Scenics aan de slag gegaan om het landschap zijn definitieve afwerking te geven. Na het bestrooien van het landschap hebben we de achtergrond en de bomen gebouwd. De achtergrond is een foto van een Nepalees landschap die op schuimkarton is gekleefd.

Naast het station vinden we een Indisch openlucht 'shopping centre'.



Het gammele stationnetje, niet voor niets behoort deze spoorlijn tot de slechtste ter wereld. De infrastructuur en het rollend materieel mag dan gammel en versleten zijn, op tijd rijden ze wel. Bemerkt de fraaie geprinte achtergrond.



Voor de bomen hebben we takjes van struiken gebruikt en die bestrooid met strooimateriaal van Woodland Scenics.

Na het planten van de bomen en het vastzetten van de gebouwen hebben we de fries met verlichting geplaatst en zijn we overgegaan tot het detailleren en tot leven brengen van de baan.

Al de figuren die we op de baan geplaatst hebben zijn afkomstig van Preiser. We hebben twee sets niet geschilderde figuren aangeschaft, één set staande en één set zittende. De houding van de meeste van de zittende figuren hebben we moeten aanpassen omdat ze zittend op een stoel waren en dus niet op het dak van de wagens zouden passen. Het aanpassen van de zithouding hebben we gedaan



Een kleine diesellocomotief van onbekende oorsprong verzorgt de rangeringen.



Het stationsemplement bevat ook een kleine loods voor het onderhoud van het rollend materieel en voor de stalling van de rangeerloc. Achter deze loods verdwijnt de trein uit het zicht om in het verdoken deel van het ovaal terug een U-bocht te maken.

met behulp van een soldeerbout: figuurtje in de buurt van de warme soldeerbout brengen en dan hun benen vervormen. Zo hebben we zittende figuren verkregen met gestrekte of opgetrokken benen, in kleermakerszit of op hun knieën.

Na het vervormen van de figuren hebben we de vrouwelijke figuurtjes een sari gegeven. De sari is de lokale klederdracht in India en Nepal. Om een sari te imiteren hebben we meerlagig keukenpapier gebruikt. We hebben de verschillende laagjes keukenpapier uit elkaar getrokken tot er maar één laagje overbleef, hiervan hebben we kleine strookjes over de figuren gedra-

peerd en een laagje verdunde houtlijm er over gedaan. Vervolgens hebben we ons verschillende avond bezig gehouden met het verven van de figuurtjes.

Het laatste onderdeel van de baan dat nog afwerking nodig had was het rijstveld. Hiervoor is er vlas gebruikt. Het vlas is eerst groen gekleurd met aquarelverf. Om de "rijst" te kunnen planten hebben we met een saté-prikker gaatjes gemaakt in de gel van Realistic Water die enkel maanden eerder al was aangebracht. In die gaatjes werd dan de gekleurde vlas aangebracht en op de juiste hoogte afgeknijpt. De gaatjes in de gel hebben de neiging om terug

dicht te gaan, dus blijft de vlas vastzitten.

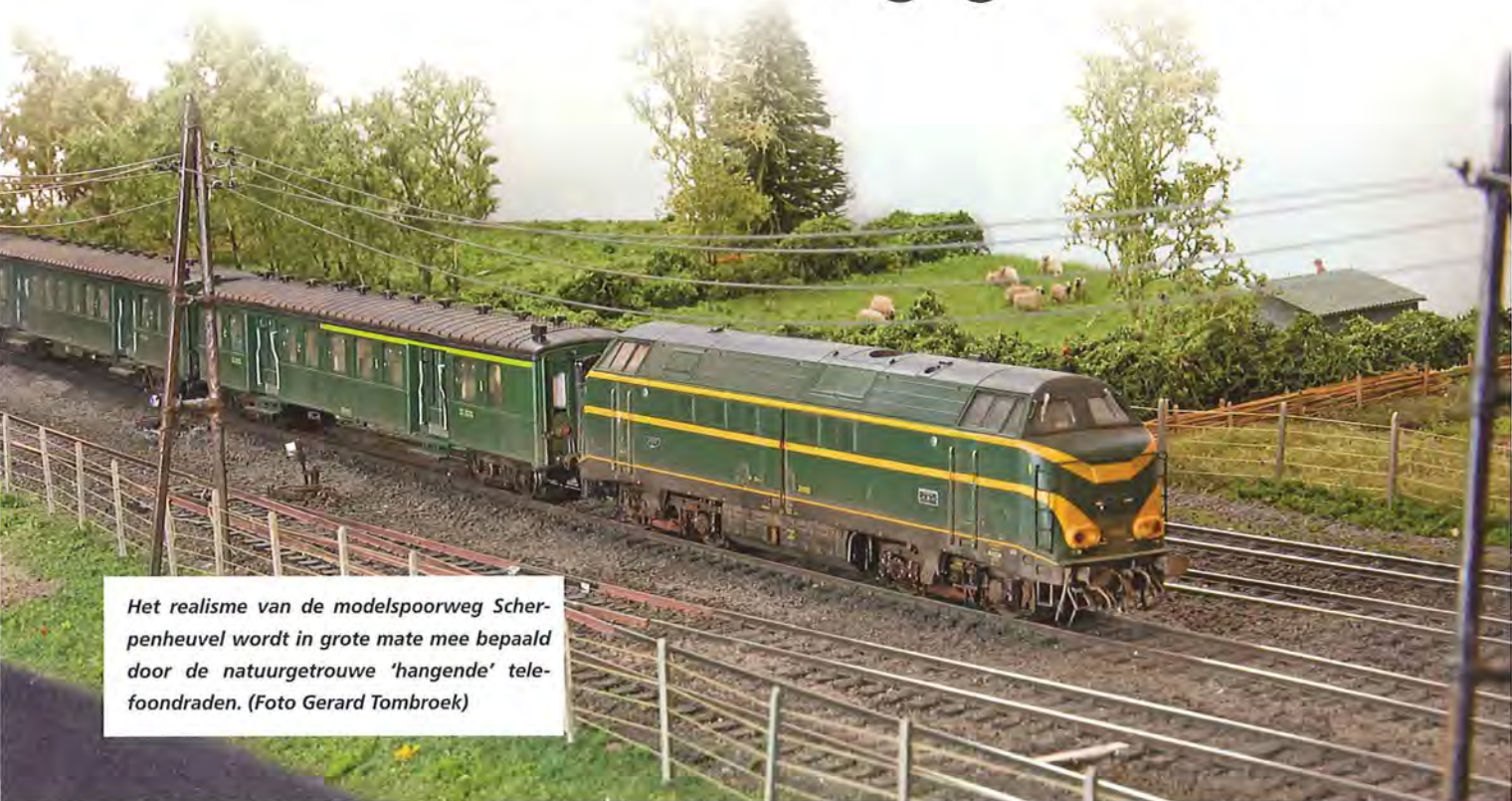
Eindelijk was de Janakpur Railway klaar om deel te nemen aan de wedstrijd en we hadden nog anderhalve week te gaan. Dus hadden we nog tijd over om de transportkisten te maken. De transportkisten zijn opgebouwd uit multiplex van 8 en 12 mm dik. Deze kisten doen tevens dienst als onderstel van de baan.

De voor velen onbekende Janakpur Railway oogstte op de Grote Modelspoorexpo enorm veel bijval, en dit zowel bij de doorwinterde modelspoorders als bij het grote publiek. De Janakpur Railway is ook te zien op On traXS 2011 in het weekend van 25-27 februari.

Tekst: Björn Bockstael
Foto's: Gerard Tombroek –
Roderik Vanderkelen



Hangende telegraafdraden eenvoudig gemaakt



Het realisme van de modelspoorweg Scherpenheuvel wordt in grote mate mee bepaald door de natuurgetrouwe 'hangende' telefoondraden. (Foto Gerard Tombroek)

DE MODELSPORWEG "SCHERPENHEUVEL" VAN DE MSC DE KEMPEN SITUEERT ZICH IN TIJDPERK III. TYPISCH VOOR DIE TIJD ZIJN DE TELEGRAAFDRADEN NAAST HET SPOOR. IN MINIATUUR DE PALEN NAMAKEN IS GEEN PROBLEEM, MAAR EEN MOOIE BEDRADING REALISEREN IS EEN ANDER PAAR MOUWEN. DE LEDEN VAN MSC DE KEMPEN ZOCHTEN EN VONDEN EEN OPLOSSING.

Volgende eisen werden gesteld:

- de draden moesten natuurlijk doorhangen, dus geen strak gespannen draden.
- ze moesten doorlopen over de modules heen, dus geen dubbele palen op de scheiding van de modules.
- ze moesten gemakkelijk te monteren en demonteren zijn.
- ze moesten tegen een stootje kunnen en er optisch fijn genoeg uitzien.

Met deze gegevens werd er geëxperimenteerd met verschillende materialen, zoals koperdraad. Op zich wel fijn, maar snel vervormbaar bij een verkeerde aanraking. Na een bezoek aan de modelbouwbeurs te Dortmund werd bij de scheepsbouwers

de juiste draad gevonden, namelijk piano-snaar van 0,38 mm. Deze voldeed volledig aan onze eisen.

De draad is fijn en sterk. Na plooiën of verkeerde handeling neemt de draad vlot terug zijn originele vorm aan. Na enig opzoekwerk vonden we dezelfde draad terug in het gamma van Walthers. Deze draad is ook bij enkele handelaars in België te verkrijgen.

Werkwijze voor het vervaardigen van de palen

Eerst wordt de paal uitgetekend op papier of karton. Deze tekening dient als mal voor het vervaardigen van de palen. Onze

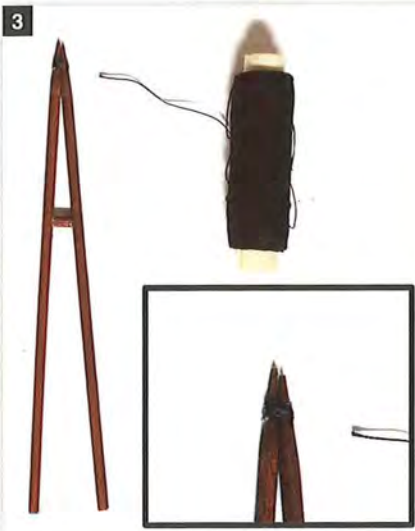
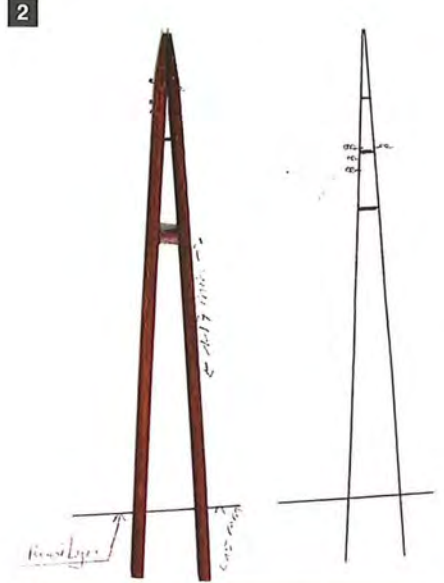
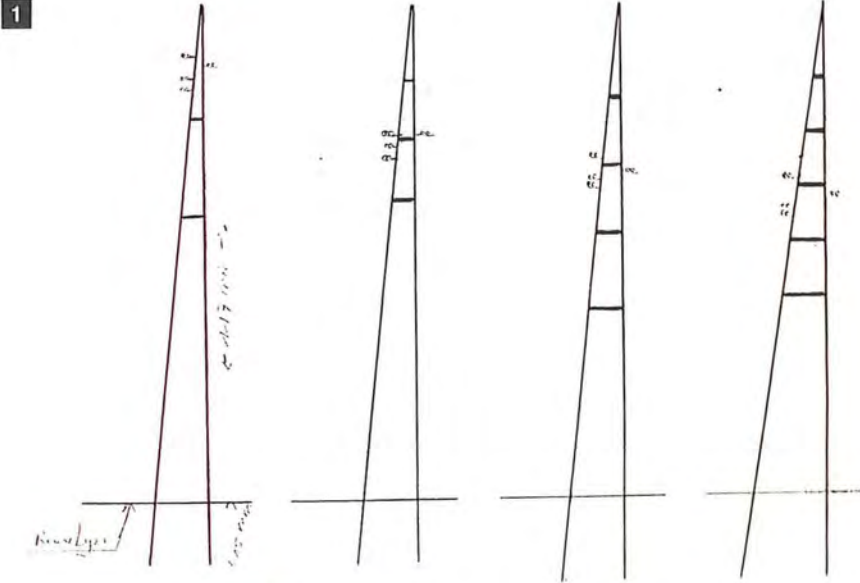
palen zijn 132 mm lang, waarvan 15 mm dient om ze vast te zetten in de ondergrond. (foto 1)

Op deze mal worden de onderdelen vastgelijmd met houtlijm. (foto2)

Na droging worden de palen verstevigd door een garendraadje rond het bovenuiteinde van de paal te winden. De dwarsverbindingen worden ook voorzien van een draadje. (foto3)

Vervolgens worden de 'varkensstaartjes' gedraaid waarin de draden worden opgehangen. Hiervoor worden in een plankje twee nageltjes zonder kop genageld op een afstand van 3 à 4 mm van elkaar. (foto 4)

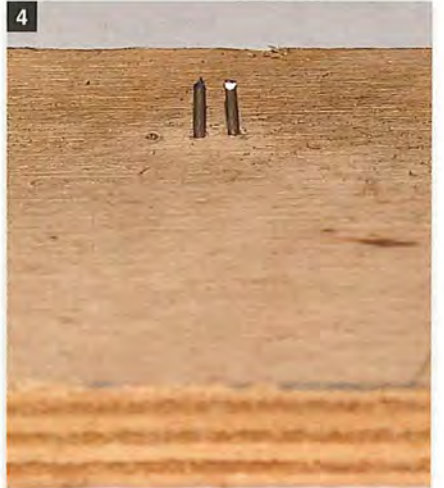
De gestripte elektriciteitsdraad wordt rond de twee nageltjes gedraaid. Daarna worden ze wat bijgewerkt met de tang, en



het uiteinde wordt wat langer afgeknipt. (foto5)

De 'varkensstaartjes' worden op een stuk styrofoam geprikt en zwart geschilderd. Dit gaat eenvoudig met een spuitbus. (foto 6)

In de palen worden volgens de mal de gaten geboord met een handboortje met diameter 0,60 mm. Hierin worden de varkensstaartjes bevestigd. Vervolgens worden ze op lengte afgeknipt en gefixeerd met secundelijm. De bovenkant van de oogjes wordt aangetipt met witte verf. (foto7) De palen kunnen nu verder geverfd worden in de kleur van uw keuze. Meestal waren de palen bruin/zwart.



Plaatsen van de palen op de modelbaan

De palen worden op een onderlinge af-

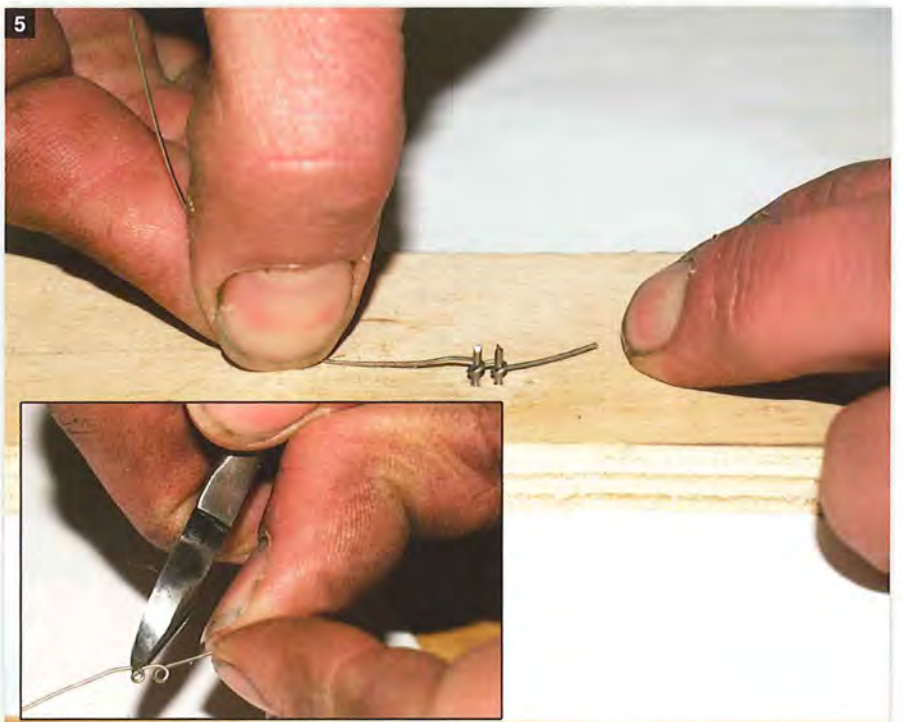
Dit heb je nodig

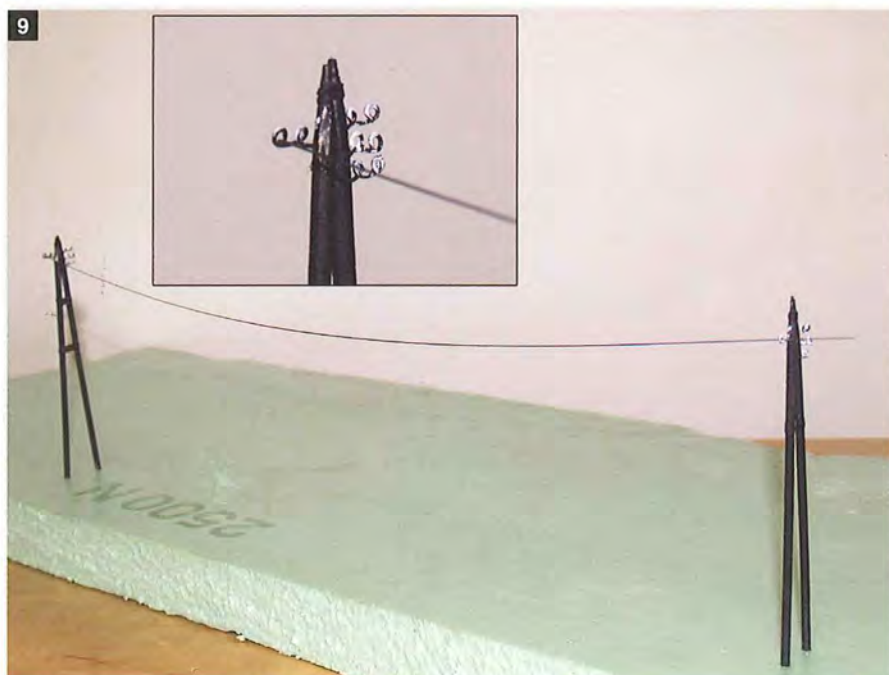
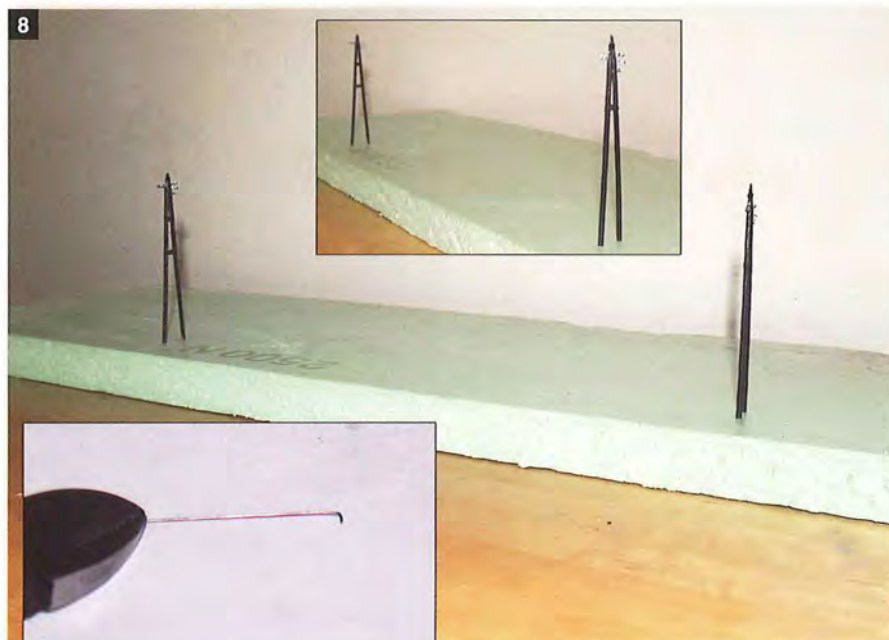
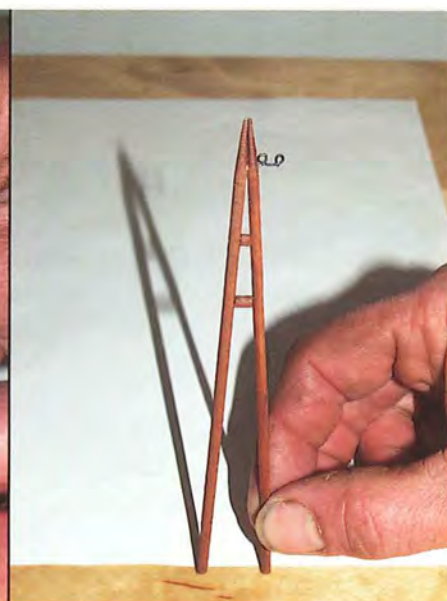
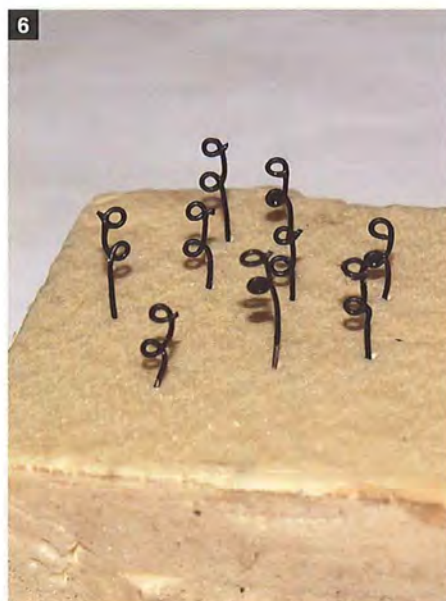
Voor de palen:

- saté stokjes
- houtlijm
- zwart garen
- gestripte elektriciteitsdraad van 0,50 mm
- handboortje + boortje van 0,60 mm
- snijmat
- cutter
- kniptang
- platte tang
- secundelijm

Voor de draden:

- piano draad van 0,38 mm
- kniptang
- platte tang
- elektriciteitsbuis van 5/8 + verbindingsmoffen
- styreen van 1 mm
- snijpasser

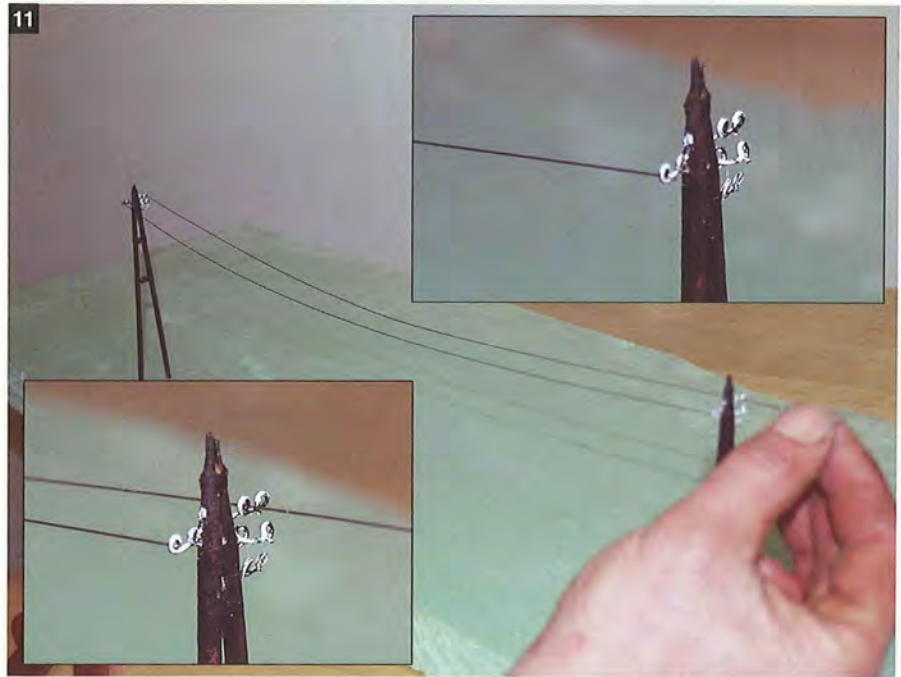
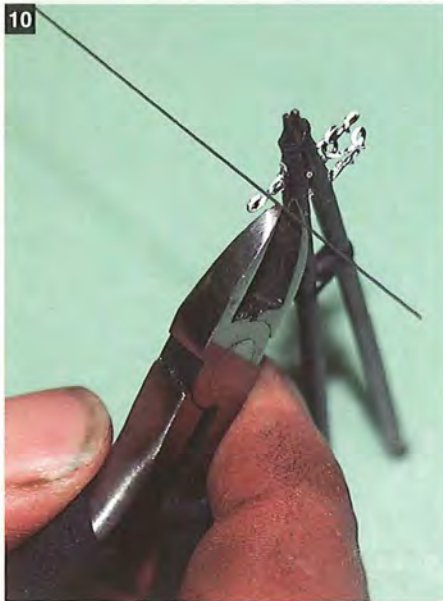




stand van +/- 42 cm gezet. Vervolgens brengen we de draden aan. Deze hebben een standaardlengte van 90 cm, door de draad in het midden door te knippen kunnen we twee stuks uit één lengte halen. Aan elk eerste uiteinde wordt een klein haakje geplooid. (foto 8)

Dit haakje wordt door het oogje van de 'varkenstaart' gestoken. Het andere uiteinde van de draad wordt los op het bevestigingspunt van de andere paal gelegd. (foto 9) Nu wordt het doorhangen van de draad bepaald, dit gebeurt op zicht. Pas op, niet overdrijven met de mate waarin de draden doorhangen. Wanneer alles naar wens is wordt de overtollige draad afgeknipt en het tweede haakje geplooid. (foto 10) Dit wordt dan bevestigd in het oogje. (foto 11) Eenzelfde werkwijze wordt gevolgd voor de volgende draden.





Opslag voor transport

Daar alle draden niet gelijk zijn moeten de draden bij elkaar gehouden worden per module.

Hiervoor nemen we pvc elektriciteitsbuis van ongeveer 50cm lengte. Met een snijpasser wordt een rondje styreen uitgesneden met dezelfde diameter als de buis. Dit wordt op de buis gekleefd.

genomen, die doormidden wordt gesneden. Opnieuw wordt er een rondje styreen tegenaan geplakt. (foto12) Vervolgens wordt de buis in een kleurtje gespoten. De buizen worden gelabeld en bieden een degelijke bescherming tijdens transport. (foto13)

Voor de stop wordt een verbindingsmof

Tekst: Eddy Podevijn
Foto's: Peter Vercammen



Ölförderung (1957) im Hümmling

“ÖLFÖRDERUNG (1957) IM HÜMMLING” IS DE NIEUWSTE CREATIE VAN DE DUITSE MODELSPOORDER **WOLFGANG STÖSSER**. TROUWE BEZOEKERS VAN **ONTRAXS** IN HET SPOORWEGMUSEUM IN UTRECHT KENNEN **WOLFGANG** WELCHT VAN ZIJN VORIGE DEELNAMES MET ZIJN **“MOORBAAN”** EN **“SEINPOST ESELSBRÜCK”**. OOK DIT JAAR IS **WOLFGANG** TE GAST OP **ONTRAXS**, WIJ GEVEN U HIERBIJ ALVAST EEN VOORPROEFJE.



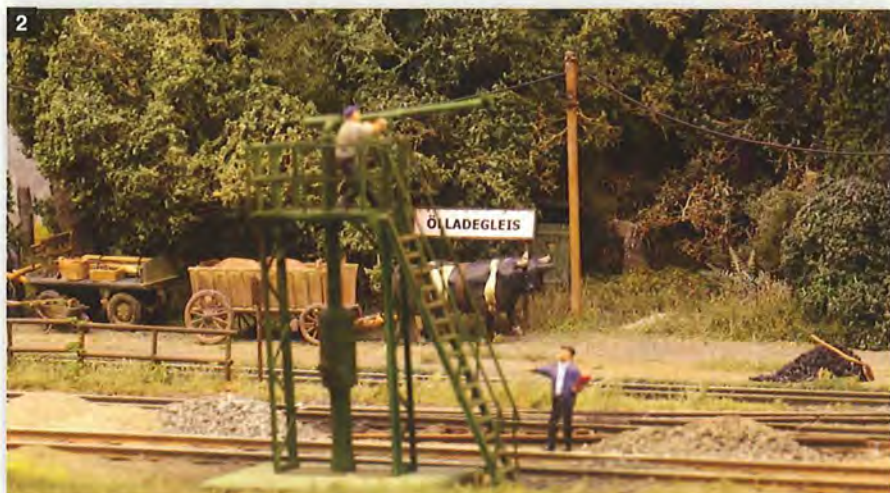
De Hümmling

Wolfgang liet zich voor zijn nieuwste modelbaan in halfnul inspireren door de oliewinning in het Emsland in Duitsland. De Hümmling is een droog stuk zanderig landschap ten zuidoosten van Papenburg (Duitsland). Sinds 1898 verzorgt de smalsporige Hümmlinger Kreisbahn (HKB) het spoorverkeer tussen Lathen en Werlte. In het begin van de vijftiger jaren van vorige eeuw werd in het Emsland gestart met oliewinning. In de Hümmling werd het landschap in korte tijd beheerst door oliepompen.

De aardolie werd naar een centraal pompstation gevoerd en daar overgeladen in ketelwagens. Het transport van aardolie nam snel toe, en bedroeg al gauw de helft van het totale goederenverkeer van de HKB. De toenemende economische ontwikkeling bracht met zich mee dat een deel van het smalspoortraject werd omgebouwd

1. Een kijkje in het fraaie landschap van Hümmling. De figuren hebben hier iets met elkaar en dat is heel belangrijk.

2. De ossenwagen staat langs de kant van de weg. Een van de ossen kijkt waar zijn baas blijft. Voor wie goede ogen heeft, deze kijkt door het hart van het huisje, waar hij zo nodig zijn behoefte moest doen.





3. Ook hier zijn de figuren met zorg neergezet, alsof er echt iets te doen is.



4. In het veld is een groepje jongeren aan het kamperen. De vers gevangen vis wordt boven een kampvuurtje klaar gemaakt.



naar normaalspoor. Met de omsporing werd een aanvang genomen in 1955. Op 8 juli 1957 reed de eerste trein tussen Lathen en Ostenwalde op 1.435mm spoor, tussen Ostenwalde en Werlte reed men over het smalspoortraject met opgebokte wagens. Voor het opboksen van de wagens werd het oostelijk deel van het oude oliespoor gebruikt. Ondanks de omsporing was de HKB geen lang leven meer beschoren, reeds op 14 november 1957 werd het spoorverkeer stilgelegd. De oliewinning zelf werd in 1995 opgeheven.

De HKB in model

Wolfgang is een groot liefhebber van

kleine modelbanen. Ook 'Ölförderung in Hümmling' past zonder problemen in een boekenkast, en kan op andere gelijkaardige modules worden aangesloten. Zonder schaduwstation en verlichtingskast is het geheel 182cm lang, 41cm diep en 37cm hoog.

De kleine modelspoorweg is volgens de open raam bouwwijze gebouwd. Daarop zijn houten platen en hardschuimplaten gelijmd, die met modelleermassa van ML-Modell in de juiste vorm zijn gebracht. De sporen komen van Tillig. Hierbij werd elke derde dwarsligger verwijderd. Vervolgens werden de rails geschilderd, en voorzien

van een ballastbed, bestaande uit gezeefd vogelzand vermengd met pigmentpoeder.

Er wordt analoog gereden met een rijregelaar van Heißwolf (www.modellbahn.heisswolf.net). De wisselaandrijvingen zijn van Conrad en de ontkoppelaars van REPA (www.conrad.de). Het rollend materieel is van Liliput, Weinert en Präzisionsbau-Heinrich (www.praezisionsmodellbau-heinrich.de), en bestaat deels uit smalspoor materieel en deels normaalsporig materieel.

De oliekraan is gemaakt uit een metalen bouwkit van Weinert, de oliepomp is van karton en afkomstig van MBZ. De huisjes komen van Trip-Trap uit Denemarken. Figuren en andere details zijn van Noch en Preiser. Het laslicht komt van Tams Elektronik (www.tams-online.de).

Voor het maken van de weide is Noch strooigras, veld- en wildgras gebruikt, voor een deel gemengd met Noch Flora. De ondergrond is ingelijmd met Noch graslijm en meerdere malen bestrooid met de Noch

5. Het landschap is in pure harmonie opgebouwd.





6. De schapen zijn bang voor de koe en zijn onder de bank gedoken. Het is alsof het echt is, want een koe is van nature nieuwsgierig en komt kijken wat er langs komt.

7. Eenden in het water en een jongetje dat verscholen in het riet ligt te vissen.

8. Rustig herkauwen en genieten van de sma-

kelijke appels uit de boom.

9. In alle hoeken is de natuur in een harmonisch geheel opgebouwd.

10. Nog maar eens het landschap. Vlak bij het kleine bruggetje staat een varken dat ontsnapt is aan de aandacht van zijn baas, die even verderop verbaasd aan het zoeken is.

Grasmaster om een onregelmatig oppervlak te krijgen. In de weidevelden vinden we bosjes Noch Profi Flockage en Noch Blüten Flora. Tenslotte werd een laagje Noch spuitlijm aangebracht om het geheel stofzuiger-bestendig te maken.

De boomstammen zijn gemaakt van boomwortels. Andere bomen komen uit

10





11. De oliepompe wordt gerepareerd terwijl de oude driewieler ligt te roesten in het landschap.



12. Olie laden in Hümmling, van smalspoor naar normaalspoor.

het Noch programma. Deze werden bespoten met spuitlijm en daarna bestrooid met een mengsel van Noch loof, Classic Flock en Flockage. Alle bomen werden met een lijmpistool vastgezet op de ondergrond. De grote populieren werden zelf gebouwd van gedraaide bloemendraad. De sloot is voorzien van Noch Lasercutminis en riet. Vissen werden gemaakt van komeinzaad. De roeiboot is van Artitec. Het water en de watereffecten komen eveneens van Noch. De achtergrond is van hout en voorzien van een laagje acrylverf. Daarna zijn er motieven van MZZ op aangebracht. De gehele modelspoorweg is bewerkt met Revell kleuren, verweerpoe-der van Noch en Artitec.

De verlichting bestaat uit warme TL buizen die in de koof zijn weggewerkt. Bij een be-



13. Kijken we nog even naar dit tafereel. De hond blaft tegen de ganzen, de ganzen blazen tegen de hond, het meisje in de achtergrond is bang van al die herrie en kruipt dicht tegen de benen van haar vader.

zoek aan dit diorama hoort u verschillende geluiden die komen van een door Wolfgang Stöber zelf samengestelde CD. Deze duurt ca. 71 minuten en is alleen te verkrijgen op tentoonstellingen waar Wolfgang

aanwezig is. Wie hiervoor belangstelling heeft moet zeker OntraXS bezoeken.

Tekst: Wolfgang Stöber
Foto's: Paul de Groot



14. Hier wordt hard gewerkt aan het verbeteren van het spoor.

De BR215 op Belgische sporen



ELDERS IN DIT BLAD KAN U EEN TEST LEZEN VAN DE ESU BR215 VAN DE DUITSE BUNDESBahn. DEZE LOCOMOTIEF BEHOORT TOT DE DUITSE REEKS V160 EN WERD BEGIN VAN DE JAREN ZESTIG VAN VORIGE EEUW ONTWIKKELD OM DE STOOMTRACTIE TE VERVANGEN. DE DIESELHYDRAULISCHE V160 KENDE VEEL VARIANTEN, DIE RESULTEERDEN IN LOCOMOTIEVEN VAN DE REEKSEN 215, 216, 218 EN 219. DE REEKS 215 WERD GEBOUWD IN 150 EXEMPLAREN. DE NORMALE SERIELOCOMOTIEVEN HADDEN EEN VERMOGEN VAN 1900PK, EEN KLEIN AANTAL HAD EEN 2500PK STERKE MOTOR. IN 1991 WERD EEN DEEL VAN DE MACHINES VERKOCHT AAN DB-CARGO EN OMGENUMMERD NAAR REEKS 225.

Om de gesynchroniseerde rookontwikkelaar tot zijn volle recht te laten komen koos ESU voor een versie van de BR215 met 2500pk motor en twee verlengde uitlaatpijpen. Een aantal locomotieven van de BR215 werd van dit opvallende kenmerk voorzien om te vermijden dat de uitlaatgasen van de dieselmotor terecht kwamen in de op het dak gemonteerde luchttoevoer bij de 'interregio' rijtuigen. Afgezien van deze uitlaathoedjes is de ESU variant van de BR215 identiek aan de locomotieven van de BR 215 die ook in ons land reden.

Het aantal exemplaren dat in België dienst deed was beperkt tot een 9-tal exemplaren, die allen werden uitgerust met het Belgische "Memor" veiligheidssysteem. De ESU BR215 kan dus met een klein beetje fantasie ook op een modelspoorweg naar Belgisch voorbeeld worden ingezet.

De BR215 werd door de Duitse Bundesbahn in de jaren tachtig ingezet voor het slepen van goederentreinen tussen Aachen-West en Montzen. Vanaf september 1987 reden locomotieven van de

De 215 023-3 met een sleep Huckepack wagens is onderweg naar Antwerpen en poseert hier in het station van Neerpelt.

DB BR215 met Belgische bestuurders ook door tot in Kinkempois en Antwerpen-Schijnpoort. Vanuit het Duitse Neuss werden Huckepack-treinen over de IJzeren Rijn gesleept door BR215'en tot in Antwerpen-Schijnpoort. De 215 sleepte ook autotransporttreinen van de Ford fabriek in Genk naar Duitsland. Maar de 215'en werden soms ook ingezet voor speciale ritten met reizigersmaterieel aan de haak. Kortom, de inzet op de modelbaan is groter dan men op het eerste gezicht zou denken.

Tekst: GVM
Foto's: Max Delie





De 215 026 6 werd occasioneel ook ingezet voor het slepen van een reizigerstrein. Hier zien we de Duitse loc met een sleep M2 rijtuigen aan de haak bij het verlaten van Antwerpen-Centraal in augustus 1992.



Nogmaals de 215 026 6 in augustus 1992 maar dit maal voor een gecharterde trein van een Duitse spoorwegvereniging te Oostende. Wat je in miniatuur niet voor mogelijk zou houden gebeurt wel degelijk in het grootbedrijf.

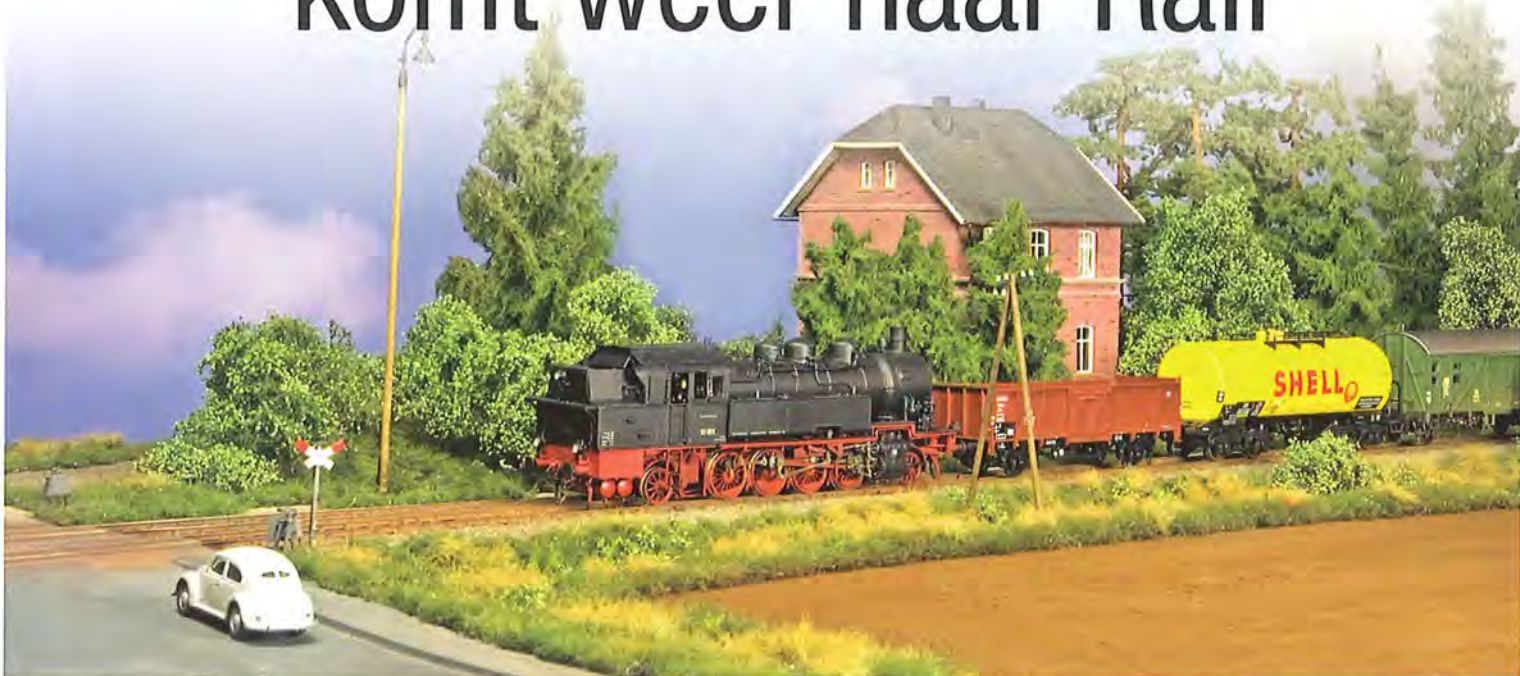


Op 12 augustus 1996 fotografeerde Max Delie deze dubbeltractie van 215'en te Antwerpen-Oost. De 215 025 heeft al de nieuwe rode livrei van DB Cargo, de 215 023 draagt nog de klassieke turkooizen livrei zoals het ESU model.



Nadat de BR 215 op 12 augustus 1991 zijn trein met Huckepack wagens had afgeleverd te Antwerpen-Schippenpoort werd hij in afwachting van de terugreis gestald in het depot Antwerpen-Dam.

Proto: 87 komt weer naar Rail



T IJDENS DE VERMAARDE MODELSPOORTENTOONSTELLING 'RAIL' IN MAART 2009 KWAM EEN INTERNATIONALE GROEP FINE SCALE BOUWERS BIJEN DIE, ONDERSTEUND DOOR DE RAIL-ORGANISATIE, HUN EERSTE EUROPESE PROTO: 87 CONVENTIE HIELDEN. ER WERD NIET ALLEEN VERGADERD, ER WAS OOK VEEL TE ZIEN. DIT JAAR WORDT TIJDENS RAIL 2011 OP 11, 12 EN 13 MAART OPNIEUW EEN PROTO-CONVENTIE GEHOUDEN. HET BELOOFT WEER EEN BIJZONDERE GEBEURTENIS TE WORDEN EN OPNIEUW ZIJN ER EEN AANTAL FINE SCALE MODELSPOORWEGEN TE BEWONDEREN, WAARVAN ER ENKELE NOG NIET EERDER IN HET OPENBAAR ZIJN GETOOND.

Te vaak wordt bouwen volgens Proto beschouwd als onderdeel van de modelspoorhobby waarbij de wielen en het spoor exact op schaal zijn. We schreven daarover in MSM 79. Voor een belangrijk deel is dat ook zo, maar het is slechts een deel van het verhaal. In het begin van de jaren 1960 vormde een zeer gemotiveerde groep modelbouwers de Model Railway Study Group (MRSg), om te komen tot betere rijeigenschappen door het consequent toepassen van normen voor de wielen en het spoor. In die tijd was het commerciële aanbod nauwelijks consistent in het toepassen van normen en uitwisseling van materieel van verschillende merken was amper mogelijk. Daar waar het wel lukte resulteerde het echter meestal in slecht rijgedrag.

Een van de eerste stappen naar verbetering was het Peco Streamline railsysteem en ook de NMRA (National Model Railroad Association), in de VS, toonde aan dat het rijgedrag aanzienlijk kon worden verbe-

terd door het consequent toepassen van normen.

De MRSg begon aanvankelijk met een schone lei voor het vaststellen van hun normen. En waar konden ze beter van uitgaan dan door te kijken naar het grote voorbeeld. Ze ontdekten echter al snel dat anderen hen waren voorgedaan. Na onderzoek te hebben of op die studies en ervaringen kon worden voortgeborduurd werd toch besloten om zelf een serie normen uit te werken waarbij zoveel mogelijk werd uitgegaan van het wiel- en spoorstaafprofiel van de Britse spoorwegen. Verwonderlijk is dat niet, het profiel is zeer vergelijkbaar met dat van andere Europese spoorweg-

Binnen de Fremo zijn er groepen die bouwen volgens de Proto: 87 of H0Pur®-normen. Om hun modellen nog fraaier te maken zijn die voorzien van originele (model)schroefkoppe-

bedrijven. De MRSg koos voor een spoorstaafprofiel dat zo dicht mogelijk overeen komt met het Britse BS 95 lbs 'bullhead' profiel. Bewust gebruiken we de woorden 'zo dicht mogelijk' in plaats van een exacte kopie, omdat de MRSg wel zo realistisch was om bij het opzetten van de normen uit te gaan van haalbare toleranties.

Juiste verhoudingen

We zijn nu aangekomen bij het punt waarbij de voordelen van Proto-modelbouw zich gaan manifesteren en het duidelijk wordt waarom Proto zoveel meer is dan een set aan normen voor wielen en spoorstaven die exact op schaal zijn.

P87 tentoonstellingsmodule 'entre PO et PLM' van de Franse 'Club Proto'.



Hogere en dikkere flenzen, zoals bij het materieel van de commerciële modelspoorleveranciers heeft er toe geleid dat de wielen op de assen dichter bij elkaar moeten staan om ze binnen de spoorwijdte te houden. Bij de wissels heeft dit tot gevolg dat de afstand tussen de aanslagspoorstaaf en de strijkegels (contrarail) en bij de puntstukken de vleugelrail ruimer moet zijn. Ook is vaak de groef bij het puntstuk opgevuld zodat de wielen niet in de kloof vallen. Door een juiste dimensie van de wielflenzen kunnen de wissels veel fijner worden uitgevoerd en rollen de wielen er veel soepeler over.

Deze Proto-normen zijn inmiddels ruim aanvaard waarbij ze overigens per schaal op details verschillen.

Samen met voorgaande verbeteringen aan het spoor zijn dankzij de Proto-normen ook een aantal indrukwekkende verbeteringen door te voeren bij het rollend materieel. Bij de gebruikelijke wielen van de commerciële modellen van stoomlocomotieven is het vaak nodig om de wielbasis te vergroten omdat bij een juiste wielbasis de 'overgedimensioneerde' wielflenzen elkaar anders



A Het is ongeloofelijk hoe een commercieel model optisch verbetert als zij wordt voorzien van Proto wielen.

zouden raken. Ook wordt bij commerciële modellen met het oog op de hoge flenzen de wieldiameter nogal eens verkleind omdat de flenzen anders de wielkasten of onderkant van de voetplaat raken.

Voor de Proto bouwers (en zeker voor de auteur van dit artikel) wordt vermindering van de wieldiameter bij stoomlocomotieven beschouwd als de meest gruwelijke misdaad. Het verstoort de onderlinge verhoudingen van een model rampzalig. Het verstoort niet alleen de wielafstand, maar ook de relatieve hoogte van de koppelingen en (indien aanwezig) de hellingshoek van de buitenliggende drijfstenen opzichte van de horizontale lijnen, zo-

als de voetplaat, de cilinders en de spoorstaaf.

Door de verhoudingen van de flenzen zoveel mogelijk te verlagen tot ze in de buurt komen van de schaalafmetingen zijn compromissen ten aanzien van de wielbasis of de wieldiameter niet langer noodzakelijk. De flenzen botsen niet meer tegen de wielkasten, de onderkant van de voetplaten of, bij een korte wielbasis, tegen elkaar. Dit resulteert in modellen die veel meer overeenstemmen met hun prototypen.

Veel mensen betogen dat die paar tienden van een millimeter maar weinig uitmaakt, maar als u twee modellen naast elkaar ziet, waarvan de ene is aangepast en de andere niet, zult u onmiddellijk het verschil zien en vaststellen dat het niet-aangepaste model haar prototype beter vertegenwoordigt. Om dit te bepalen heeft u echt geen meetinstrument nodig, het ongekalibreerde menselijke oog ziet dit. Het is een kwestie van vergelijken in plaats van meten.

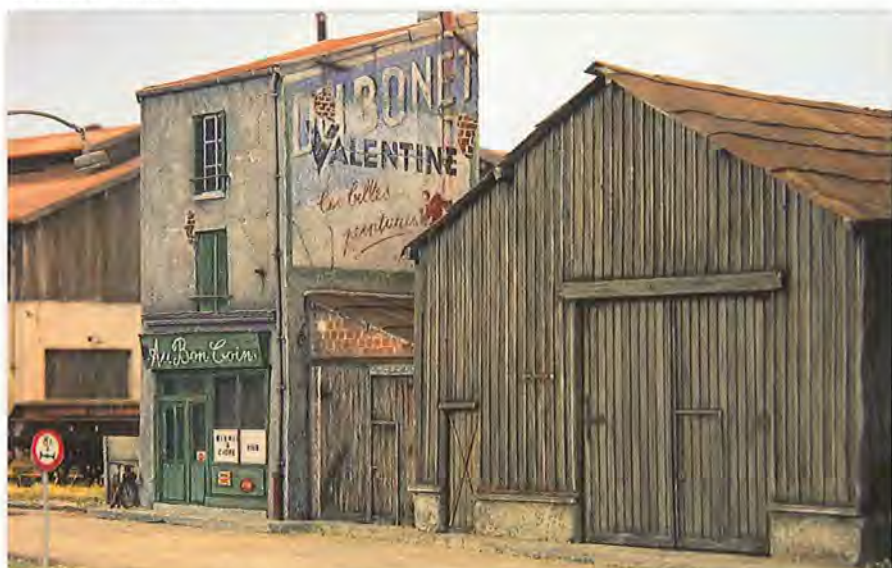
Proto is nog meer...

Als het spoor en rollend materieel worden verbeterd, kan de omgeving niet achterblijven. Gebouwen en landschap schreeuwen, bij wijze van spreken, om een meer realistisch beeld, net als bij het rollend materieel, waar al veel wordt gedaan aan detaillering en weathering (weergeven van bedrijfssporen en weersinvloeden). Met de technieken voor het weergeven van weersinvloeden en inzicht in het kleurenspectrum zijn ook de gebouwen en de rest van de modelspoorweg veel realistischer te maken. Denk maar eens aan de fraaie gebouwen van Emmanuel Nouaillier, die daarover regelmatig in MSM schrijft, en andere modelbouwers met een soortgelijk artistiek inzicht.

Beschouwen we het voorgaande, dan is wel duidelijk dat de Proto 'gedachte'



In Oost-Nederland passeert de Bentheimer Eisenbahn regelmatig de grens. Zo ook op deze Nederlandse Fremoduul.



Model of werkelijkheid? U weet het wel, maar laat deze foto van Rue de la Glacière eens bekijken door uw vrienden. Wat denken zij?



Obberkaer van de Deense deelnemers aan de Proto-conventie in 2009.



De Franse Club Proto heeft speciaal voor de promotie van P87 een tentoonstellingsmodule 'entre PO et PLM' waarop de nadruk ligt op de sporen en rijden. Dit is toch wel een ander wissel, dan van de commerciële aanbieders.

veel verder gaat dan alleen de schaalverhouding van wielen en rails. Mensen die bouwen volgens Proto steken dezelfde energie in andere aspecten van de spoorwegmodelbouw. Rails, dwarsliggers, railbevestigingen, ballast, rollend materieel, landschap, gebouwen, exploitatie, seinwezen, het ontwerp van de complete modelspoorweg en niet in de laatste plaats de presentatie. Zelfs geluid en wie weet wat de toekomst nog in petto heeft. Misschien wel echte stoom (niet die vette rook van Seuthe) en de bijhorende geur.

Soms ligt de oplossing in technische details, soms in de toepassing van het kunstenaarschap en soms in het elimineren van compromissen. Hoe dan ook vanuit de



Om volgens Proto te bouwen hoeft u zich niet te beperken tot stoomlocomotieven. Fremo Proto: 87 module.

Proto is meer dan rail en wielen. Het hele tafereel maakt er deel van uit. Trouwe lezers herkennen beslist de meesterhand van Emmanuel Nouaillier in dit stukje van Rue de la Glacière (zie ook MSM 81).

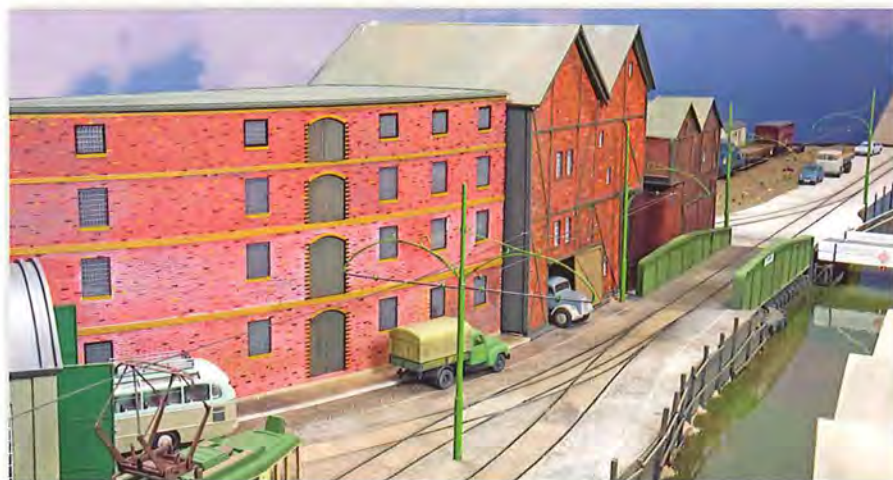


Bouwen volgens de Proto-normen met een smalle groef tussen de aanslagspoorstaaf en strijkregel maakt het mogelijk om wisselformaties te bouwen die met de gebruikelijke NEM en fabrieksnormen onmogelijk zijn. Een treffend voorbeeld daarvan is Kai 87 van Brian Harrap.

Proto-gedachte kijk je voortdurend naar de uitdagingen en oplossingen.

Wereldwijd

Het bouwen volgens Proto wordt steeds toegankelijker en beter realiseerbaar. Een belangrijke bijdrage daaraan leveren de



Vooral bij overwegen en straatspoor is het verschil van de groef tussen de spoorstaven enorm. Op Kai 87 van Brian Harrap is te zien hoe minuscule de groef bij Proto-rails is.

vele interesse groepen. Protofour, ScaleSeven en de Scalefour Society zijn goed ingeburgerd in de Engels sprekende wereld, maar de Proto-gedachte is ook bij andere schalen aanvaard. De 'S scale Society' in Groot Brittannië was misschien wel de eerste die het heeft overgenomen. De schaal 1:87 versie lijkt in heel de wereld snel te worden geaccepteerd, en in sommige kringen begint zelfs bij spoor 'Z' bouwers de Proto-gedachte te leven. In

Frankrijk worden Proto: 43,5 en Proto: 87 gepromoot door 'Le Club Proto', FREMO bevordert Proto: 87 in Nederland en Duitsland en de Proto: 87 Special Interest Group van de NMRA interesseert mensen in de VS en vele modelspoorers daarbuiten. Er zijn ook min of meer formele groepen in België, Nederland, Spanje, Italië, Australië alsmede een aantal individuele pioniers in verschillende landen over de hele wereld actief.

Voor de NMBS reeks 62 kon worden toegelaten op Kai 87 is zij door Dave voorzien van Proto: 87 wielen. Een ingreep van minder dan tien minuten.

Bezoekers van Rail 2011 zullen tijdens het tweede weekend van maart ongetwijfeld kunnen kennis maken met een aantal bijzondere modelbouwers die de Proto normen hanteren. Omdat de schaal niet uitmaakt bij de Proto-gedachte zijn dit jaar ook modelspoorvrienden uitgenodigd die in andere schalen bouwen. Behalve Proto: 87, zullen er inzendingen zijn van Proto: 43.5 (Scale Seven), schaal S, Protofour, en de 1:220 liefhebbers met hun versie van Proto-modelbouw. Bovendien zullen een aantal leveranciers, die gespecialiseerd zijn in onderdelen voor Proto-modelbouw, deelnemen om hun producten te demonstreren en verkopen. Het zal u verbazen hoeveel beschikbaar is om volgens Proto te bouwen.

Tekst: Dave Doe
Bewerking en foto's:
Gerard Tombroek



Het model van het jaar 2010 volgens de lezers van Modelspoormagazine

DE VIJFDE EDITIE VAN DE VERKIEZING VAN HET MODEL VAN HET JAAR DOOR DE LEZERS VAN MODELSPOORMAGAZINE WERD OOK DIT JAAR ZOWEL ONLINE ALS PER KLASSIEKE POST GEORGANISEERD. EN HET MOET GEZEGD, DE ONLINE INZENDINGEN OVERTROFFEN ALLE VERWACHTINGEN. HET AANTAL INZENDINGEN WAS BEDUIDEND HOGER DAN VORIGE JAREN, ZODAT DE VERKIEZING DAN OOK REPRESENTATIEF IS VOOR WAT ER ONDER DE MODELSPOORDERS LEEFT.

De keuze van de lezer is een subjectieve keuze, los van prijs, technische kenmerken, maatvoering en dies meer. Bij deze verkiezing hanteren we andere normen dan bij de verkiezing van het model van het jaar door Febelrail. Daar wordt alles gewogen en gemeten, tot en met de verpakking en handleiding, bij ons telt veel meer het buikgevoel.

Ook dit jaar was het in de categorie tractiematerieel een spannende strijd tussen drie van de zes genomineerden. De punten liggen zeer dicht bij elkaar, maar de elektrische locomotief van de reeks 28 van ACME/LS Models gaat met de felbegeerde titel "model van het jaar" lopen. De prototype reeks 60 van Van Biervliet werd nipt geklopt, de derde plaats gaat naar de stoomlocomotief type 36 van Treinshop Olaerts.

Bij de rijtuigen was het aanbod beperkt, maar de strijd om de eerste plaats was niet minder spannend. Treinshop Olaerts met de L-rijtuigen versloeg met een neuslengte de vernieuwde I11 rijtuigen van LS Models.

In de categorie goederenwagens waren er 6 genomineerden; ook hier speelde de strijd zich af tussen drie modellen. De Falls ertswagens van B Models wonnen het pleit, gevolgd door de Laaerss autotransporter van LS Models en de schraagwagen Lklp van Goover Models.

Bij de trams en toebehoren moest de le-



zer kiezen tussen de T3000 gelede tram van de MIVB van Dream Collection/Ferivan en de standaardtram van Ferivan. De eer ging naar de T3000. In de categorie scenerymaterialen gaat de gouden medaille voor de tweede keer op rij naar Kit Nord met het hoekcafé. Zilver is voor het Nord-Belge bijgebouwtje van MKB/Train Service Danckaert en brons voor de Herpa trekkeroplegger combinatie van DD Trans in Zeebrugge.

Voor de titel modelspoorweg van het jaar kon de lezer kiezen uit niet minder dan 27 modelbanen die het afgelopen jaar in Modelspoormagazine aan bod kwamen. Het schitterende "Kautenbach" van onze Nederlandse lezer Wim Wijnhoud won met ruime voorsprong. "Hove" van Paul Celis behaalde een eervolle tweede plaats en "Tipton on the hill" van Ton Trip werd derde. De overige punten werden netjes

verdeeld over de andere banen, wat wijst op de veelzijdige smaak van onze lezers.

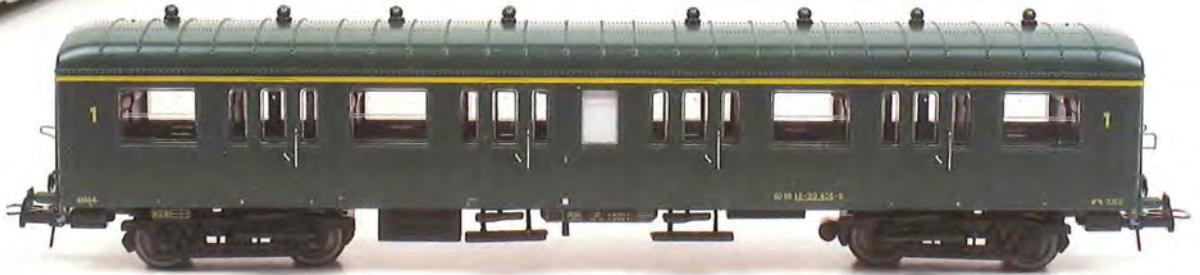
Deze verkiezing bewijst dat onze lezers over de taalgrenzen heen best chauvinistisch zijn, en de initiatieven van de handelaars, constructeurs en fabrikanten uit eigen land waarderen. Laat dit voor zij die hun nek uitsteken om iets Belgisch te realiseren een steuntje in de rug zijn, en een aanzet tot verdere projecten.

De aan de verkiezing verbonden oorkondes werden waar mogelijk op de SpielwarenMesse in Nürnberg overhandigd. Uit de talrijke inzendingen werd door een onschuldige kinderhand lezer Dirk Debock uit De Pinte uitgekozen als winnaar van het jaarabonnement op Modelspoormagazine.

Tekst en foto's: GVM



DreamCollection T3000



L rijtuig Olaerts



B-Models Falls



ACME/LS reeks 28

Plaats	TRACTIEMATERIEEL	%
1	ACME/LS Models reeks 28	22,12
2	VanBiervliet prototype reeks 60	21,57
3	Treinshop Olaerts Type 36	20,10
4	Roco prototype reeks 60	14,07
5	Märklin/Trix type 96	11,09
6	Philotrain Benelux	11,05

Plaats	RIJTUIGEN	%
1	Treinshop Olaerts L rijtuigen	36,07
2	LS Models I 11 rijtuigen	35,27
3	LS Models plan W benelux	28,66

Plaats	GOEDERENWAGENS	%
1	B Models Falls	26,11
2	LS Models Laerss	22,52
3	Goover Models Lklp	17,61
4	LS Models Tahs	15,35
5	Roco Fbl	13,32
6	Rocky Rail Sggmrss'90	5,09

Plaats	TRAMS EN TOEBEHOREN	%
1	DreamCollection/Ferivan T3000	52,31
2	Ferivan standaardtram	47,69

Plaats	SCENERYMATERIALEN	%
1	Kit Nord café	33,98
2	TSD/MKB bijgebouw Nord Belge	22,90
3	Herpa combinatie DD Trans	12,21

Plaats	MODELBANEN	%
1	Kautenbach	15,09
2	Hove	9,41
3	Tripton on the hill	9,18



Kit Nord café

Autotransportwagens type Laaers van LS Models

IN OKTOBER VORIG JAAR ZORGDE LS MODELS VOOR DE LEVERING VAN DE COBELFRET AUTOTRANSPORTWAGENS TYPE LAAERS. DEZE WAGENS ZORGEN VOOR EEN GROOT DEEL VAN HET AUTOTRANSPORT OVER HET SPOOR IN BELGIË. WIJ DEDEN EEN TEST OM NA TE GAAN HOE JE DEZE GOEDERENWAGENS MET AUTO'S KUNT LADEN EN HOE JE DE MEEGELEVERDE WIELKLEMMEN MOET MONTEREN.



Cobelfret is een internationaal redersbedrijf gevestigd in Antwerpen. Het bedrijf is gespecialiseerd in het vervoer van droge bulk producten en het aanbieden van roll-on-roll-off veerboot verbindingen tussen het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië en het Europese vasteland. Daarnaast verzorgt Cobelfret een aantal nevenactiviteiten waaronder het vervoer van auto's over het spoor. Hiervoor beschikt Cobelfret over meer dan 500 autotransportwagens, waarvan ongeveer 300 van het type Laaers zoals ze momenteel door LS Models worden aangeboden.

De wagens met de lettercode Laaers werden in 1992 door de NMBS besteld bij Va-

gonka Poprad in Tsjecho-Slowakije. Vanaf 1993 werden ze geleverd in de gekende appelgroene kleur. Zij werden doorverhuurd aan AutoCare Europ NV. ACE was een samenwerkingsverband van de NMBS met Cobelfret en British Rail. Het hoofdoel was autotransporttreinen in te leggen tussen de Fordfabriek in Genk en Groot Brittannië. Door de concurrentie met de veerbotsen werd het transport via de kanaaltunnel vroegtijdig afgebouwd. Daarna concentreerde ACE zich op het vervoer van auto's met de omringende buurlanden Nederland en Duitsland. In 2003 werden alle autotransportwagens van ACE door Cobelfret overgenomen en werd het logo ACE vervangen door de naam

van de nieuwe eigenaar. De groene kleur van de wagens bleef behouden. Momenteel verzorgt Cobelfret vooral transporten voor Ford België en Duitsland. Regelmatig verlenen zij ook diensten voor Fiat, Ford, en tot voor kort ook voor Opel Antwerpen en Toyota. Occasioneel verzorgt zij ook het vervoer van andere automerken zoals Volkswagen en Mercedes.

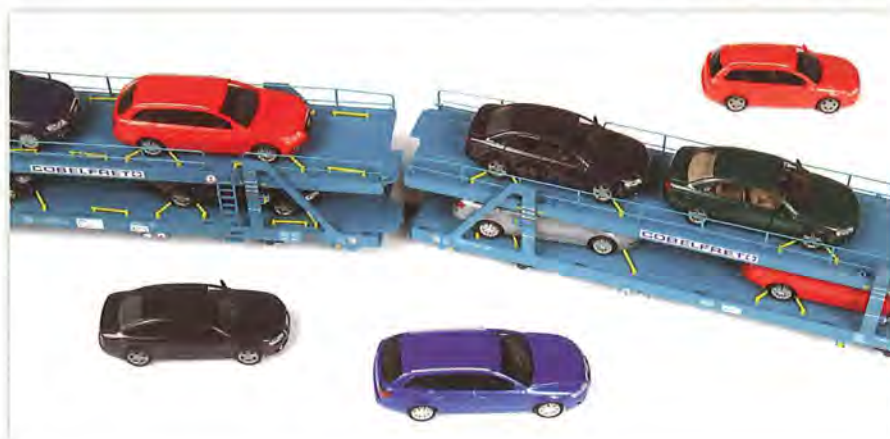
De autotransportwagens Laaers die in dienst zijn van Cobelfret bestaan uit twee delen die vast met elkaar verbonden zijn. Zij hebben een lengte van 31 meter en zijn geschikt voor snelheden tot maximum 100 km/u. Elk deel heeft een dubbel dek dat in vier verschillende standen kan geplaatst worden afhankelijk van de hoogte van de



Om de klemmen onderaan te kunnen plaatsen moet eerst het bovendeck verwijderd worden. Gebruik hiervoor een mes of een fijne schroevendraaier.



De beide uiteinden van een klem worden eerst in tweecomponentenlijm gedrukt en daarna op het dek geplaatst.



auto's die vervoerd worden. In de laagste stand zijn ze geschikt voor het vervoer van kleine bestelwagens.

De eerste serie die door LS Models is geproduceerd, is een set met vier wagens. Ze zitten verpakt in een stevige doos. De wagens moeten eerst met een starre koppeling verbonden worden. Hiervoor kan

De Audi's A4 en A6 van Busch zijn na 2003 gebouwd en kunnen perfect met Cobelfret autotransportwagens vervoerd worden.

je kiezen uit een korte van 16 mm of een lange koppeling van 18 mm. Om de wagens extra gewicht te geven is het chassis in het midden in metaal.

Het bovendek van de wagens is in de hoogste stand geplaatst. Hierdoor zijn ze geschikt voor de meeste moderne auto's. Een twee reeks wordt in de loop van dit jaar geleverd. Bij deze wagens zal het bovendek in de onderste stand geleverd worden zodat ze geschikt zijn voor het vervoer van kleine bestelwagens.

De wagens zijn zeer degelijk gemaakt zoals we intussen van LS Models gewoon zijn. Ze bestaan uit verschillende onderdelen die deskundig zijn gelijmd. De borstwering op het bovendek is in stevig geëst metaal. De kleuren en opschriften zijn conform de werkelijkheid. Er is echter één probleem. Het kortkoppelmecanisme laat het soms afweten. Dit was bij ons het geval bij een lange sleep rijtuigen. Oorzaak is de draadveer die er voor zorgt dat de kortkoppeling naar het midden terugveert. Dit zal veranderen bij de tweede serie. Hier zal het kortkoppelmecanisme met een spiraalveer uitgerust worden. Wie problemen ondervindt met zijn rijtuigen, kan via zijn verkoper contact nemen met LS Models. De auto's worden op elk dek vastgezet met wielklemmen. Voor elk wiel zijn er twee klemmen voorzien. Deze klemmen zijn geel geschilderd en worden in een apart zakje meegeleverd. Er zijn 64 klemmen voor acht auto's. In werkelijkheid zien we echter dat er meer auto's worden geplaatst en dat het aantal beschikbare klemmen verdeeld wordt over de lading. De wielklemmen zitten aan één zijde vast aan de buitenkant van het laadplatform en kunnen onder de wielen gekanteld worden. Het ander uiteinde wordt onder de middenrail vastgezet. Wanneer er geen



Vooraan vijf Audi's op een verlaagde vloer die normaal alleen gebruikt wordt voor bestelwagens.



Twee Audi A4 en één A6 op transport naar België. Let op de fijne detaillering.

lading wordt vervoerd, dan liggen de wielklemmen op de zijkant in de lengterichting van de wagen.

De wielklemmen moeten met lijm op het dek geplaatst worden. Hiervoor hebben wij tweecomponentenlijm Bison Combi Snel gebruikt. Deze lijm wordt reeds na vijf minuten hard en droogt helder op. Heb je teveel lijm gebruikt of wordt de klem verkeerd geplaatst, dan kan je de lijm onmiddellijk verwijderen met een nat wattenstaafje. Wanneer je een lading wilt aanbrengen, dan moet je op zoek naar recente auto's gebouwd na 2003. Wij vonden enkele Volkswagens bij Busch, maar je kunt ook wagens van andere merken gebruiken. Wil je de klemmen tegen de wielen plaatsen dan moet je het buitenste stukje dat onder de middenrail wordt vastgezet van elke klem wegsnijden. Omdat lijmsporen onvermijdelijk zijn, raden

wij aan om elk dek voorzichtig een opervlakkige weathering te geven. Om de klemmen op het onderste dek te plaatsen, moet je eerst het bovendek losmaken. Dit doe je door een mes tussen de opstaande stijl en het bovendek te plaatsen.

Om een complete trein met acht wagens met auto's te laden heb je minstens 64 auto's van hetzelfde merk nodig. Dit is een dure operatie. Je kunt ook op zoek naar goedkopere modellen zoals de Herpa Minikits of de auto's die aangeboden worden door Goover Models. Je moet dan wel voor de juiste auto's kiezen met een wielbasis van maximum 20,5 mm in HO. Uiteraard kan je de goederenwagens ook leeg laten rijden. In dit geval mag je niet vergeten om de wielklemmen in de rijrichting te plaatsen.

Tekst en foto's: Guy Van Meroye



Het bovendek van de Laaers van Cobelfret. Let op de autoklemmen aan beide zijden van de wagen, Sati Antwerpen 27 september 2008 (foto verz. GVM).



Een autotransport van Mazda's met Cobelfret, Duffel 17 oktober 2008 (foto verz. GVM).



IN HET EERSTE DEEL VERTELLEN WE HOE U VANUIT FOTO'S AAN EEN GESCHIKT BOUWPLAN KAN GERAKEN. IN DIT DEEL GAAN WE VAN AF DAT PLAN ECHT BOUWEN. WE LEGGEN IN DIT BOUWVERHAAL DE NADRUK OP EEN AANTAL TIPS EN TECHNIEKEN, DIE MOGELIJK BIJ UW EIGEN ZELFBOUWPROJECTEN VAN PAS KUNNEN KOMEN.

Een gebouw in model, vanuit foto's – deel 2

Het plan opsplitsen in bouwbare delen

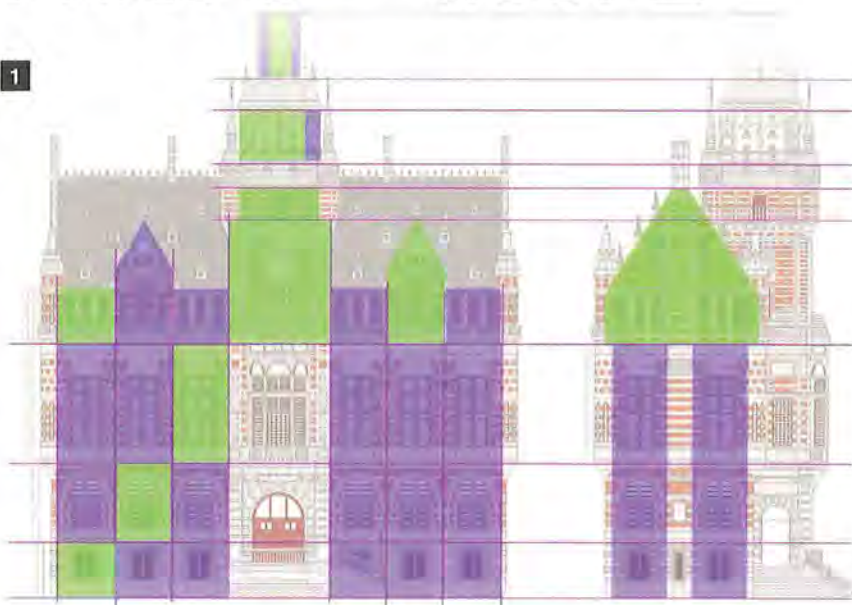
Zeker bij een groot gebouw als dit is "bezinnen eer je begint" een goed idee. Als je alles vanuit basismaterialen wil opbouwen, gaat het immers om een erg groot en langdurig project. Een eerste zaak is dan te gaan kijken hoe we dit grote gebouw in delen kunnen maken, zodat we tegen het einde van onze werkzaamheden niet met een al te groot werkstuk geplaagd zitten. Het risico op beschadiging van reeds gemaakte delen is dan niet denkbeeldig, wat een bijkomende reden is om kleinere stukken op je werkplek te maken, en deze pas te assembleren wanneer ze bijna voltooid zijn.

Een tweede voorbereidende stap is even checken of er geen delen van het gebouw "in serie" kunnen gemaakt worden. Bij het gebouw dat we hier namaken zijn er complete gevelstukken die zich min of meer herhalen. Het maken van een moedermodelletje en hiervan afgietsels in resin maken loont dan zeker de moeite.

Foto 1: Op de bijgaande tekening hebben we het plan verdeeld in delen, die elk afzonderlijk kunnen gebouwd worden. Tevens zie je verschillende delen die gekopieerd kunnen worden via mallen (de groene vlakken als moedermodel, de blauwe als kopietjes uit giethars).

Voor deze bouwtechniek hebben we ons wat geïnspireerd op het modulaire systeem van het Amerikaanse DPM. Hun idee om vanuit verschillende gevelstukken een compleet gebouw te maken is bijzonder interessant voor fictieve gebouwen. In ons geval moeten we de gevelstukken zelf

1



maken, maar de constructiemethode is wel gelijkaardig aan die van DPM.

Niet geheel terzijde: de achterzijde van dit gebouw zal nooit zichtbaar zijn voor "het publiek", en wordt daarom gewoonweg niet gebouwd.

Moedermodellen maken

Eens we bepaald hebben welke delen kopieerbaar zijn én het de moeite loont om er een mal van te maken, kunnen we aan de slag. Voor complexe geveldelen loont het wat ons betreft al de moeite als er twee stukken vrijwel identiek zijn, en dit is zeker zo wanneer de grootte van de siliconenmal beperkt blijft.

Het voordeel van een plan dat exact op schaal in je PC zit, is dat je het op diverse soorten papier kan afdrukken. Voor onze methode zijn relatief grote zelfklevers op een A4 erg geschikt.

Foto 2: We sneden uit 2mm dik styreen een stuk met de juiste buitenafmetingen voor ons geveldeel. Iets te groot mag ook, de exacte afmetingen kunnen we

immers dadelijk van de zelfklever overnemen. Kleef de sticker zo precies mogelijk op het styreen.

Met een scherp hobymesje kan je de lij-

nen op de zelfklever insnijden in het styreen. Op deze manier kan je gemakkelijk alle referentielijnen en -punten overnemen op het plaatje. Eens dit volledig gebeurd is, kan je de stukgesneden sticker losmaken van het styreenplaatje. De nog aanwezige lijmresten kan je met wat white spirit of wasbenzine verwijderen.

De nu goed zichtbare ingekraste lijnen kan je eerst gebruiken om je ramen uit te snijden. Maak eerst een gat binnen je markeringen, maar er een eindje vanaf, en werk daarna de randen van je raamholte af door met een hobymesje exact op de markeringslijnen te snijden of er langs te vijlen.

Alles wat "steen" is bouwen we nu verder op. Voor ons gebouw wil dat zeggen dat we ook enkele verdelingen binnen het grotere raamgat maken. Dit kan vrij goed met strips styreen. Het "houten" gedeelte van het raam maakten we apart. Nadat we het "stenen" deel van het raam in ons moedermodel hadden gemaakt, gebruikten we dit als mal om de maten ervan op een dun vel styreen over te brengen. We gebruikten al weer een vers, scherp hobymesje om dit in te krassen. Dat dunne styreenvelletje werd daarna voorzien van opstaande randjes, zodat het houten gedeelte perfect past in het "stenen" deel. Verderop zie je nog foto's van muren en ramen, die waarschijnlijk één en ander verduidelijken.

2

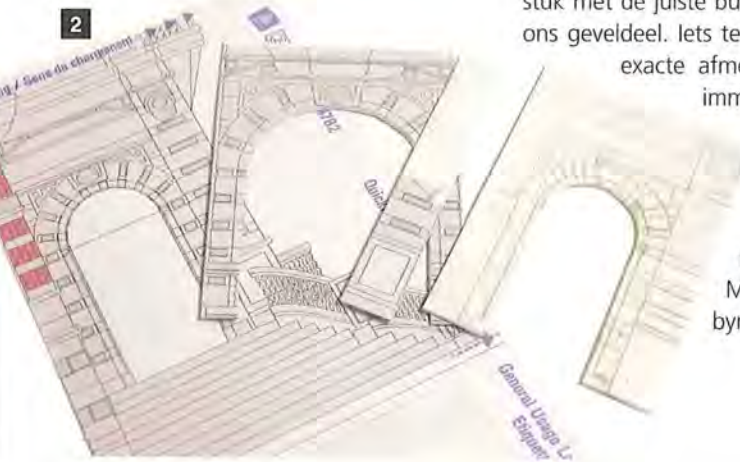


Foto 3: De ingekraste lijnen kan je ook gebruiken om reliëf op je gevel aan te brengen. Met behulp van diverse stukjes styreen kan je zo de zaak opbouwen. Zelf maakten we overvloedig gebruik van diverse strips uit het gamma van Evergreen. De foto toont een wat complexer geveldeel, maar laat de bouwmethode toch duidelijk zien: Laag per laag werd de gevel opgebouwd, tot je een mooi en precies gevelstuk hebt. Voor de stukken waar er een baksteenmotief in de gevel zit, gebruikten we de bekende platen uit het gamma van Slaters.

Foto 4: Het eerste moedermodelletje van het gebouw dat we maakten was relatief eenvoudig. Het betreft een gevelstuk van het onderste deel van het gebouw (kijk even naar het plan om te zien welk deel we bedoelden).

In dit bakje, klaar om er siliconenhars in te gieten, zie je links ook een hoekstuk. Zo hebben we er maar vier nodig, maar het moedermodel hiervan was zo eenvoudig – en het afgieten kon makkelijk – dat we dit meteen mee in dezelfde mal aanmaakten. Over het afgieten van modellen met behulp van siliconen en giethars gaan we nu niet uitweiden. Over dat onderwerp kan je in vroegere edities van Modelspoor-magazine een hoop informatie vinden.



den. Eén tip willen we nog wel meegeven (met dank aan Stephan Appelmans op het forum van Modelspoormagazine): om de achterzijde van je afgietsel mooi vlak te krijgen kan je een stuk transparante kunststof "over" je pas gegoten resin uitrollen. De luchtballen druk je zo weg, je ziet door de transparant waar er nog foutjes zitten; en het kunststof zorgt door zijn elasticiteit ervoor dat de achterzijde van je afgietsel vlak kan uitharden. Dat scheelt nogal wat aan schuurwerk, en je geveldelen zal je dus straks een pak gemakkelijker kunnen verwerken!

Foto 5: Op de foto zie je het grote voordeel van siliconen en giethars: op luttele tijd maak je een hoop kopietjes van één moedermodel. Stel je voor dat je al deze stukken één voor een uit styreen zou moeten opbouwen! De kopietjes zijn nooit zo perfect als je moedermodel, maar zeker voor een wat ouder gebouw kan het absoluut geen kwaad wanneer er hier en daar een stukje beschadigd is. De tand des tijds doet dat bij de echte gebouwen immers ook.

De afgegoten stukken hebben waarschijnlijk nog wat bramen aan de randen, en die dien je uiteraard eerst te verwijderen. Met een hobbymesje, juweliersvijltjes en fijnkorrelig schuurpapier zou dit op het vrij zachte resin geen probleem mogen geven.

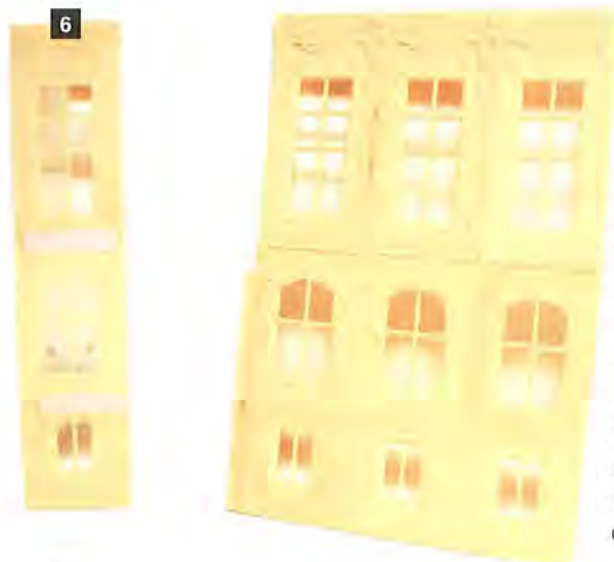
Foto 6: Eens de gevelstukken perfect ontbraamd zijn, kan je ze nu met de kopse zijden aan elkaar kleven. Pas de delen eerst "los" tegen elkaar. Op die manier zie je mogelijk nog wat onregelmatigheden aan de randen, die je nu nog kan bijwerken.

Voor de montage zelf dien je ervoor te zorgen dat de gevels netjes op dezelfde lijn liggen, ook in de diepte. Wij vonden

het handig om de stukken met de gevelzijde op een vlakke plaat te leggen, waarbij we de onderlinge hoogte van elk deel "afregelden" met behulp van stukjes styreen, die we tussen de geveldelen en de ondergrond legden. Het verdere uitlijnen deden we met enkele zware stukken recht metaal. Eens de gevelstukken perfect uitgelijnd zijn, druppelden we wat secundelijm langs de voeg. Een extra, dun reepje styreen en wat secundelijm zorgt tenslotte voor een versteviging van deze verbinding. Op die manier kan je, zoals de foto toont, een vrij grote gevel zonder al teveel problemen opbouwen.

Foto 7: Eigenlijk merkten we dit pas op tijdens het tekenen van het plan: Op de hoeken hadden de architecten van het gebouw het blijkbaar leuk gevonden om er ronde torentjes te zetten. Dat gaf een extra uitdaging om die na te bouwen. Een moedermodel was uit den boze: we hadden er maar twee nodig, en de mal zou complexer zijn dan de twee torentjes apart te maken.

In het gamma van Evergreen vind je buizen uit styreen met een forse diameter. Mits wat zoeken en passen vonden we drie opeenvolgende, in elkaar passende maten. De buitenzijde van de dikste buis was een millimeter dunner dan het toren-





het gebouw, zoals enkele stenen beelden. Voor de leeuwen op de foto hebben we even geprobeerd om die met Milliput te boetsen, maar toen we zittende leeuwtjes op schaal in het circusgamma van Preiser vonden, was de keuze snel gemaakt. Met een hittebron (de punt van een solderbout) er vlakbij plooiden we deze figuurtjes in de gewenste vorm. Het schild dat ze vasthouden, net als de sokkels waar ze op zitten, werd opgebouwd uit styreenplaatjes en dito strips. Als dit bouwspel straks nog een steenachtige kleur krijgt, ziet niemand meer waarvan het gemaakt is.

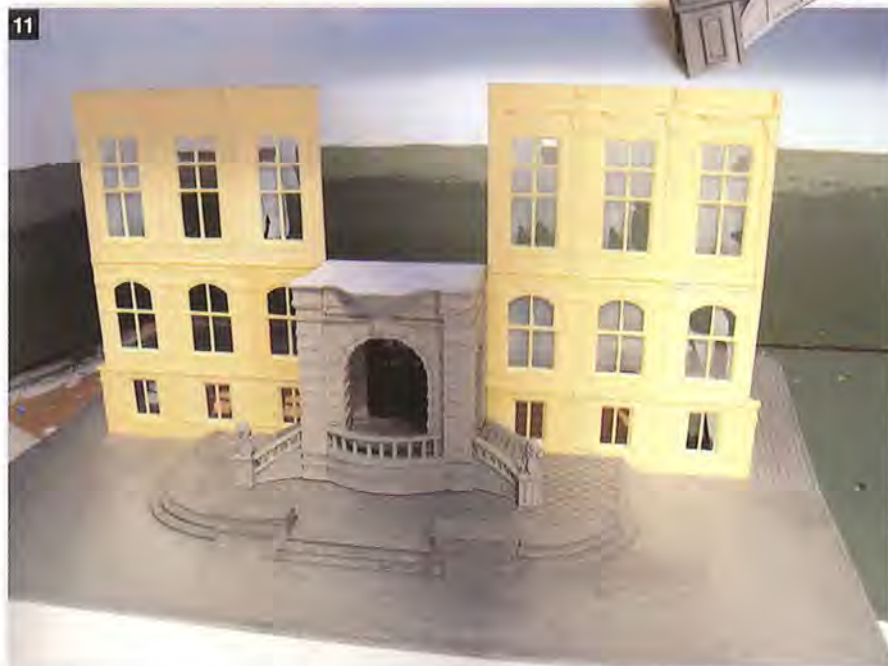
Foto 9: Een ander probleem waren de grote klokken aan de centrale toren. Om die mooi filigraan te maken was styreen geen optie. Gelukkig hebben we onszelf geleerd om onderdelen te maken met de estechneek. Uit zeer dun (1/10de millimeter) "nieuwzilver" werden de wijzerplaten en wijzers apart geëtst, en die zullen straks op het gebouw gekleefd worden.

Het flinterdunne lichtgevoelige basismateriaal heeft als voordeel dat het etsen zelf zeer snel kan gebeuren, maar vooral dat je er zeer kleine details loepzuiver mee kan maken. Een ander voordeel van

deze wijzerplaten in half reliëf is, dat we een flinterdun laagje verf er over kunnen spuiten, om daarna met zeer fijnkorrelig schuurpapier de hoger liggende cijfers en ornamenten glanzend tevoorschijn te halen. Een laagje vernis zorgt ervoor dat het metaal niet aan de lucht oxideert en zo zijn kleur behoudt.

Voor een beschrijving van de bijzonder nuttige estechneek verwijzen we U graag naar eerdere edities van Modelspoormagazine. Op www.modelspoormagazine.com vind je trouwens een handige index om eerdere artikelen op te zoeken.

Foto 10: Zoals gezegd kunnen sommige stukken niet met een mal gekopieerd worden, en dat is dan zelfbouw. De trappen onderaan het stadhuis zijn daar een voorbeeld van. Op de foto herken je de intussen versteende leeuwen. Alles is opgebouwd uit dikke en dunnere platen styreen, het reliëf werd opnieuw opgebouwd met verschillende strips uit het gamma van Evergreen. Het tegelmotief bovenaan de trap werd ingekrast. Als basiskleur gebruikte ik een lichtgrijze acryl uit het gamma van PollyScale. Dit werd met de airbrush aangebracht om zo weinig mogelijk details te verliezen. Een washing met een donkergrijze tint zorgt er voor dat de



voegen van de tegelvloer en andere details beter tot hun recht komen.

Foto 11: De grondplaat voor het gebouw, dat ook de stoep bevat die rondom het grote pand loopt, werd gemaakt uit een groot stuk styreenplaat. Ook hier werden de straattegels ingekrast. Zowat alles wat je ziet is opgebouwd uit lagen styreenplaat: de buitenste trappen met de sokkels, de centrale poort, ...

We maakten voor het gebouw zelf een kuil van 2 mm diep, zodat er geen kieren zichtbaar zouden zijn tussen de wanden en de stoep. De gevels zitten dus een klein beetje verzonken achter de binnenste stoepwand. We kunnen in deze fase meteen even controleren of de gekleefde stukken resin netjes passen, en waar nodig ons bouwspel wat bewerken.



Foto 12, 13 en 14: Deze drie foto's tonen de verdere evolutie van de onderste helft van het gebouw, waarbij telkens stukken werden toegevoegd. Op de eerste foto herken je bovenaan de ingangspoort het stuk dat we eerder toonden om de opbouw van geveldelen in styreen te illustreren.

De tweede foto toont vooral het resultaat van de eerste schilderwerken, en hier is misschien wat uitleg op zijn plaats. Eerst verfdn we de volledige binnenzijde zwart. Op die manier zal de later aan te brengen binnenverlichting niet door de muren heen schijnen. Daarna verfdn we het volledig muurdeel in de eerder gebruikte lichtgrijze acrylverf, met de airbrush. De bakstenen delen werden daarna met een penseel geverfd.

Een washing met "Aged concrete" van PollyScale zorgde tenslotte voor het opvullen van de voegen van al het metselwerk, maar helpt ook om de grijze basistint van de kalksteen wat te verzachten. Deze beige tint imiteert mooi de kalkmortel zoals die vroeger alom gebruikt werd. Op de laatste foto zie je dat we volop bezig waren om de ronde torentjes mooi passend te laten aansluiten op de hoeken van het gebouw.



Foto 15: Een detailfoto van een hoek van het gebouw toont enkele zaken die we wensen te verklaren. De tralies die je voor de ramen van het gelijkvloers ziet, hebben



we geëist uit het eerder genoemde dunne nieuwzilver. Ze werden met de airbrush in "Engine Black" van PollyScale geverfd, dezelfde tint die we voor de lantaarnpaaltjes in een vorig artikel gebruikten.

De houten raamdelen werden zoals eerder al gezegd apart gebouwd en afgegoten. Dit heeft het voordeel dat we ze ook apart konden airbrushen en ze niet "ter plaatse" met een penseeltje moeten trachten te verven.

Een tweede tip bij deze foto zijn de glas-in-lood ramen. Deze hebben we zeer eenvoudig gemaakt vanuit onze bouwtekening: met een gewone kleurenprinter op transparanten. De afgedrukte tekening zit aan de binnenzijde. Zo blijft de buitenkant mooi glad (en indien nodig gemakkelijk te reinigen is) en de opdruk kan van buitenaf niet beschadigd worden.

De oplettende lezer ziet waarschijnlijk dat het gebouw onderaan links op de foto scheef is. Dat is geen constructiefout, maar dit komt omdat het gebouw op onze modelbaan op een zachte helling zal staan.

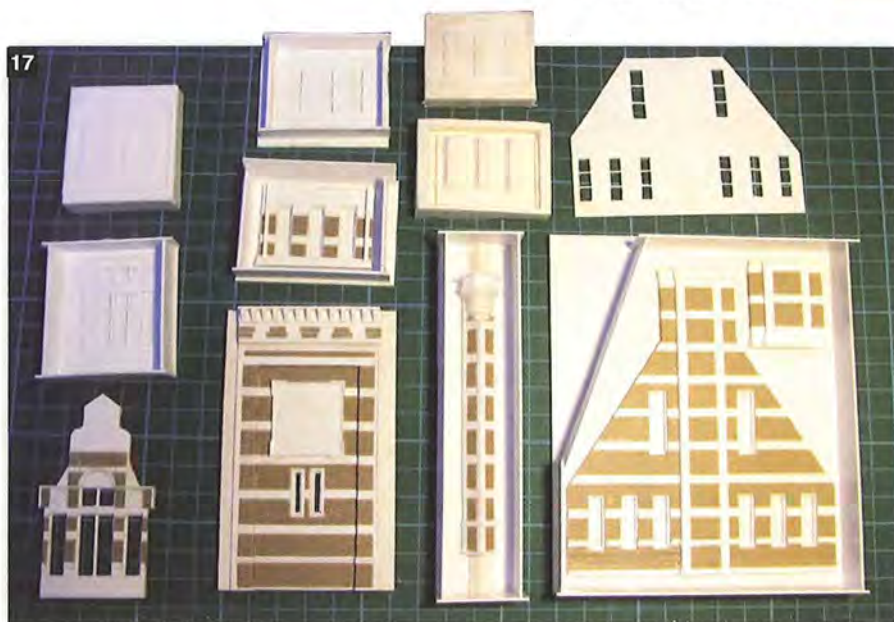
Foto 16: Wat zijn een computer, een printer en een goed tekenprogramma toch fan-

tastische hulpmiddelen voor modelbouwers, niet? Op de tekening zie je dat we de ramen uit de bouwtekening hebben gehaald en geschikt gemaakt voor afdruk op een transparant. Op één A4 hadden we meteen al het glas (en loodglas) voor het volledige gebouw.



Foto 17: We gaan verder met de bouw van het stadhuis. Op de foto zie je een hoop moedermodellen voor de bovenbouw. Het leek ons een mooie illustratie, ook voor de voorbereidingen van het afgieten van deze bouwsels. Bovenaan op de foto zie je trouwens enkele modellen voor het "houten" gedeelte van de ramen. Zoals gezegd worden die apart geverfd en geplaatst, en daarom werden ze dus ook afzonderlijk gemaakt en afgegoten in resin.

Foto 18, 19, 20 en 21: We gaan weer wat stappen verder. De afgegoten stukken voor het dakgedeelte worden in elkaar gepast, zo nodig wat bijgewerkt en tenslotte vastgelijmd. Daarna volgde er een wat moeilijker taak: het grote dak op maat maken. Dit werd een opeenvolging van ruw op maat snijden, ter plaatse afmeten, stukken wegvijlen en opnieuw checken of alles past... Vooral het stenen reliëf aan de centrale toren zorgde daarbij voor nogal wat herhaling van de genoemde tussenstapjes. Gelukkig moeten we straks nog "loodslabben" aanbrengen, en die helpen ons om aanwezige kiertjes te verbergen. Dat lood is overigens een relatief dikke aluminiumfolie, dat we recupereerden van de verpakkingen van chirurgische mesjes. Op de derde en vierde foto zie je goed hoe



de verfstappen gebeurden. Het bovenste geveldeel was in deze fase nog afneembaar en zodoende gemakkelijk te airbrushen in een lichtgrijze tint. Daarna volgde een langdurend precisiewerkje: het verven van de bakstenen. Een washing met een lichtbeige tint zorgde tenslotte voor de voegen en voor een verzachting van de lichtgrijze steenkleur. Pas daarna werden de houtbruine ramen en het "glas" aangebracht.

De onderste delen van de dakkapelletjes

werden in serie gemaakt uit dunne plasticard. Een gat in de dakplaat zal later licht kunnen doorlaten. Alle dakranden, ook aan deze dakkapelletjes, werden afgeboord met reepjes van het eerder genoemde "lood". De torentjes (in drie maten) zijn in resin, afgegoten van drie moedermodelletjes. De torentoppen - het smeedwerk - werden uit elektriciteitsdraad en kleine kraaltjes samengesteld. Het siersmeedwerk op de nok van het dak is dan weer geëst.



Foto 22: Nu alle ramen zijn aangebracht kunnen we een eenvoudige binneninrichting maken. Een kijkje aan de achterzijde van het gebouw toont meteen dat de achtergevel niet gebouwd werd. Die zal onzichtbaar blijven voor de toeschouwer, en zodoende hoeven we daar ook geen energie in te steken. Bovendien vergemakkelijkt dit het werken aan de binneninrichting.

De onderdelen voor het interieur zijn vrij eenvoudig: de vloermotieven (diverse tegels) vonden we op het internet. Zoek maar eens met het trefwoord "vintage" bij Google afbeeldingen – je vindt er een schat aan bruikbare motieven! Met wat kopieer- en plakwerk op de computer hebben we zo enkele op schaal gebrachte motieven "vermenigvuldigd" naar ruimere stukken, die we dan op een dikke papier-soort afdrukten. De interieurs werden ook via gerichte trefwoorden van het internet geplukt, op schaal gebracht en afgedrukt op fotopapier.

De constructie van de interieurtjes zelf gebeurde met dik zwart papier: dit is stevig genoeg, eenvoudig op maat te knippen, gemakkelijk met houtlijm te kleven én het laat geen licht door. Op die manier kunnen we elke "kamer" een eigen lichtbron geven, en die apart aan- of uitschakelen zonder dat het licht naar de aanpalende kamer doorschijnt. De lichtbronnen zelf zijn kleine Leds, in SMD 0603-formaat, van geëmailleerde aansluitdraadjes voorzien en tegen het plafond van elke kamer gekleefd. We maakten drie kringen van verlichting, en sommige kamers werden niet verlicht. Op die manier is het mogelijk om – handmatig of geautomatiseerd - wat variatie in de binnenverlichting van het gebouw te krijgen.



Foto 23: Deze Leds bleken echter "koud wit" licht te geven, en dit had het effect alsof er overal TL-verlichting hing, of dat men overal naar de televisie aan het kijken was. In eerste instantie dachten we dat de warme kleuren van de afgedrukte kamerfoto's dit wel zouden compenseren, maar dat was helaas niet zo. We moesten dus de verlichting aanpassen bij de bron.

De volledige binneninrichting uitbreken en opnieuw maken met warmwitte SMD's leek een te tijdsintensieve optie. We probeerden daarom een alternatief. Ergens hadden we een héél klein flesje met een oranjekeurig, doorzichtige lak, ooit gekocht via Conrad. Na een behoorlijk intensieve zoektocht bleek dit piepkleine flesje helaas onvindbaar, en daarom hebben we zelf maar een verfmengsel gebrouwen: Eén deel oranje Humbrol, één deel geel en twee delen verfverdunder. Dit werd in een spuitje mét een lange, dunne naald opgetrokken. Door die naald waren we in

staat om door de achterwand van de interieurtjes te prikken. Door het gebouw op zijn kop te zetten en te kijken doorheen de ramen konden we de naaldpunt net op het Ledje plaatsen, en een klein druppeltje van het verfmengsel op de SMD aanbrenge-n. Dit gaf onmiddellijk het gewenste effect. Op de foto zie je duidelijk het verschil tussen de behandelde en niet-behandelde kamers.

Foto 24: Verder met de bouw van de centrale toren kwamen we bij een gaanderij. Ook deze hadden we bij onze eerste plannen niet opgemerkt, en ook de bouw hiervan was weer een tussentijdse uitdaging. We maakten drie moedermodellen: één voor elke diepte van de gaanderij en ééntje voor de hoektoren. Op de foto zie je trouwens dat we ditmaal de moedermodellen gebruikten in het eigenlijke gebouw. Dat scheelt een afgietsel, en waarom zouden we die originele modellen bewaren? De pilaartjes onder de balkonrand maak-



ten we van styreenbuis en dun volrond styreen. Met "The Chopper" sneden we ringetjes van de buis, en kleefden die op gelijke afstanden op een aantal styreenstaven. Deze lange pilaarbuizen werden - met diezelfde "Chopper" - in gelijke lengtes verdeeld.

Foto 25: Het moedermodel voor de afgegoten torenspitsen die je op de hoeken ziet, werd ditmaal met de draaibank uit een stevig stuk rond messing gemaakt. Het moedermodel voor het tussendak is dan weer volledig uit styreen, waarbij we met platte profieltjes de houten planken van de dakbedekking hebben nagemaakt. Voor de volgende verdieping van de toren volstonden twee "originelen". Deze bleken echter wat te breed. De aandachtige kijker ziet zaagsneden in het midden van de reeds gekleefde afgietsels: op die manier hebben we deze verdieping wat kunnen versmallen. De ronde vormen werden



na het terug samenkleven met een vijltje bijgewerkt.

Foto 26: Er was nog een verrassing waar we bij uitkwamen tijdens het ontwerp. Blijkbaar zit er in de toren van ons stadhuis een heuse beiaard, en dit klokkenspel is bovendien aan de buitenzijde nog zichtbaar ook... Er zat dus niets anders op dan die ook zo goed mogelijk in model na te maken. In een echte beiaard is geen enkele klok hetzelfde, en daarom waren een moedermodel en afgietsels uit den boze. De 24 aan de buitenzijde zichtbare klokken zijn dan ook stuk voor stuk afgedraaid uit messingstaven van verschillende diktes. De hamertjes zijn dan weer geëst uit wat dikker nieuwzilver. Deze werden in twee helften "rug aan rug" gesoldeerd, wat een mooie benadering van een echte hamer gaf.

Foto 27: We naderen de eindfase van de bouwwerken. Het bovenste stukje van de centrale toren bevat alweer een balkonnetje, van waar mensen een vergezicht over de stad kunnen hebben. De eerder in serie gemaakte stenen spijlen zouden dus weer van pas komen voor deze balustrade. Gelukkig had dit stuk een regelmatige achthoek als grondplan, waardoor we slechts één moedermodel moesten maken voor de acht wanden.

Op de foto is het dakje van dit laatste torendeel zichtbaar. Dit werd ook weer met de draaibank uit een dikke staaf messing gehaald. Enkel wat siersmeedwerk op de

kleine spitsjes en op de toren zelf moest nog gemaakt worden, en dit werd dan weer geëst uit het zeer dunne nieuwzilver.

Foto 28: Op deze foto zijn de bouwwerken afgerond. Je merkt op de foto het wel erg blauwige licht in het gebouw, dat we zoals beschreven intussen verbeterden naar een warmere tint.

Het bovenste deel van de centrale toren moest nog een wat andere kleur krijgen. We hadden "Aged White" van Polly-Scale gebruikt, maar die tint was te geel om oude witte verf na te bootsen. Verder dienden er hier en daar nog wat kieren gedicht te worden, en dat deden we met Milliput en met "Model Filler" van Humbrol. Het grote leiendak moest zeker ook nog een betere basistint krijgen.

Foto 29: Na de beschreven opvul- en schilderwerken was het gebouw helemaal klaar, op één fase na. Een lichte ververing zorgt ervoor dat het gebouw niet "gloednieuw uit de steigers" komt. Het voorbeeld dateert van rond de vorige eeuwwisseling, en we wensten het te situeren op het einde van de jaren '50. Renovaties en gevelreinigingen waren toen bijlange niet ingeburgerd, en er bestond ook toen nogal wat luchtverontreiniging, vooral door de huizenverwarming op steenkool. Ook de auto's, hoewel ze toen nog minder aanwezig waren dan nu, waren wél een stuk meer vervuילend.

De ververing zelf had technisch gezien niet veel om het lijf: ze werd uitsluitend met washings gedaan. Zeer sterk verdunde donkergrijze en donkerbruine matte



acryl werd in verschillende bijna-transparante laagjes aangebracht tot we tevreden waren.

Foto 30: Nog één detail ontbrak: de vlaggen aan het stadhuis. De vlaggen zelf werden alweer van het internet geplukt en met

een tekenprogramma op aanvaardbare afmetingen gebracht. Ze werden afgedrukt op gewoon papier, en dit langs beide zijden. Mits goed uitlijnen van de tekening en het printerpapier is dit prima haalbaar. De vlaggenmasten zijn staaldraden van 0,8 mm dik, de vlaggen zijn er aan bevestigd met fijne strookjes schilderstape. Een imitatie voor de steunen van de vlaggenmasten tenslotte werd gemaakt met elastisch naaigaren.

Onnodig te zeggen dat het stadhuis, dat we als illustratie voor dit artikel gebruikten, een zeer tijdsintensief project was. Gespreid over meer dan een jaar (vanaf de eerste foto tot het afgewerkte gebouw) hebben we er toch zo'n 900 uren modelbouwplezier aan gehad. Het ligt uiteraard niet in onze verwachting dat alle lezers nu aan zo'n groot project gaan beginnen, maar we hopen toch dat we u met dit bouwverhaal gaandeweg tips voor uw eigen projecten hebben gegeven. Bij deze: succes met wat je ook doet!



Tekst, tekeningen en foto's:
Gerolf Peeters





ECoS1 of ECoS2: tweelingbroertjes

EEN TIJDJE TERUG BRACHT ESU EEN COMPLEET NIEUWE ECoS MET KLEURENSCHERM UIT, DE ECoS2. IS HIERDOOR DE 'OUDE' ECoS1 MET MONOCHROOM SCHERM METEEN VEROUDERD? HELEMAAL NIET. OP DE VOLGENDE BLADZIJDEN WORDT DUIDELIJK DAT DE ECoS1 DE FACTO IDENTIEK IS AAN DE ECoS2, HET ENIGE NOEMENSWAARDIGE VERSCHIL IS HET KLEURENSCHERM.

ESU verdient een pluim. Zij hebben destijds een centrale uitgebracht die ook vandaag nog steeds perfect bruikbaar is. Mensen die de oude Märklin Central Station hebben geupgraded met een ECoS reloaded CD van ESU (advies verkoopprijs € 159,99) zullen merken dat ook zij vandaag nog steeds een actuele centrale in hun bezit hebben. En dus ook niet moeten uitkijken

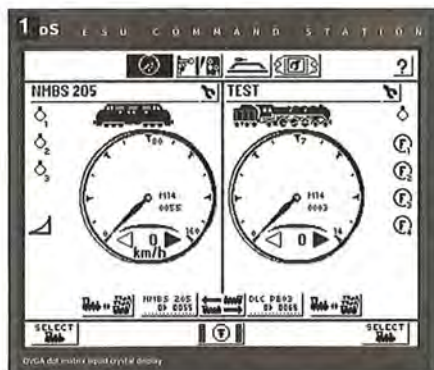
naar een nieuwe investering! De ECoS1 was normbepalend wat betreft de mogelijkheden die een digitale centrale moest hebben. De ECoS1 en de ECoS2 zijn dat vandaag nog steeds.

Uiterlijk zijn de verschillen minimaal! Functioneel is de nieuwe 9de functietoets. Er zijn immers geen 8 maar 9 standaardfunc-

ties. De eerste functie, licht aan en uit, wordt al te vaak vergeten. Het blijft jammer dat er geen 'power'toets is. Aan en uitschakelen doe je door de stekker uit te trekken. Je kan natuurlijk ook een speciale stekkerdoos met schakelaar aanschaffen.

Toch even opletten vooraf!

De oude ECoS1 (of de Central Station 1 reloaded) moet wel nieuwe software krijgen. Hiertoe is het nodig een update uit te voeren zodat je minstens versie 3.0.2 op je oude centrale hebt. We gaan er van uit dat gebruikers weten hoe ze hun centrale

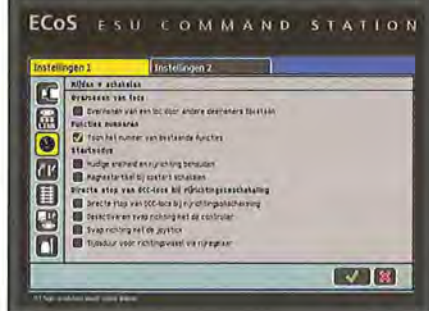


moeten updaten. Kort, de update downloaden, je centrale aan de computer koppelen en de software installeren.

Als de versie 3.0.2 is geïnstalleerd heeft de oude ECoS1 zijn limieten bereikt. Een nieuwe update maakt van onze 'oude' centrale een 'nieuwe' ECoS1. De centrale zal na deze update bijna identiek zijn aan de nieuwe ECoS2. Het enige verschil zal het scherm zijn. We moeten updaten van 3.0.2 naar 3.2.0! Eens de softwareversie 3.2.0 geïnstalleerd is merken we dat het beeld van onze oude maar vernieuwde ECoS1 scherper is. **Zie afb. 1**

Updaten naar versie 3.2.1

Na de update zien de centrales er bijna identiek uit. We gaan de ECoS1 en de ECoS2 updaten naar versie 3.2.1. Let op! Beide centrales hebben daarvoor een ander softwarepakket! Na de update zien we in de tabbladen de complete gelijkenissen tussen de ECoS1 en de ECoS2. Het lijkt een echte tweeling. Zowel de rijregelaars als de schakelborden, het spoorbeeld

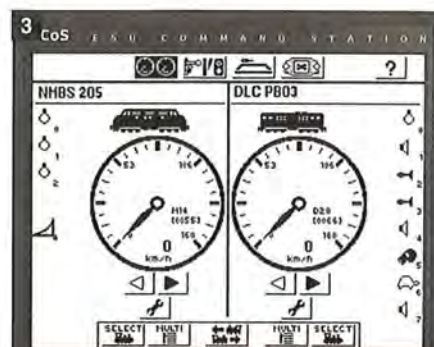


en de tabbladen voor de instellingen zijn identiek, op de kleuren na natuurlijk.

Tabblad instellingen

We vergelijken de vele tabbladen, onderdelen in onze ECoS. We beginnen bij de instellingen. Opvallend is dat er veel meer mogelijkheden zijn gekomen en men een aantal onderdelen overzichtelijker weer geeft.

Onder het tabblad 'Instellingen 1' vinden we vooral de instellingen met betrekking tot onze ECoS zelf. In dit tabblad kunnen we naast enkele algemene instellingen ook altijd de ECoS terug plaatsen naar zijn



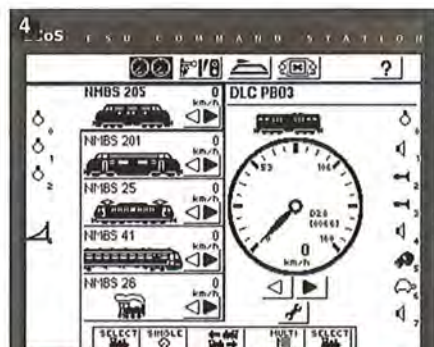
fabriekinstellingen, maar ook eenvoudig en veilig heropstarten. We kunnen instellingen voor rijden, schakelen, magneetartikelen en rijwegen invoeren en wijzigen, kiezen welk standaardprotocol we verkiezen en welke digitale systemen ondersteund moeten worden. We kunnen hier ook de netwerkinstellingen vastleggen die we wensen te gebruiken om de ECoS te updaten, maar ook langs waar we een backup kunnen maken. We kunnen tenslotte ook nakijken hoe groot het vermogen is dat door de ECoS en/of booster(s) wordt gebruikt. Onder het tabblad 'instellingen 2' vinden we vooral instellingen met betrekking tot onze locomotieven. **Zie afb. 2**

Tabblad rijregelaar/locomotieven

Ook hier spreekt elk tabblad voor zich. De figuren vertellen meer dan 1000 woorden. We merken zeer goed dat het monochrome scherm van de ECoS1 veel scherper en duidelijker geworden is. **Zie afb. 3**

We kunnen reeds (zelf) ingegeven locomotieven selecteren uit een lijst die we op verschillende manieren kunnen ordenen. In totaal kunnen we 10 locomotieven tegelijkertijd zichtbaar maken op het scherm in een lijst zoals hier links op ons scherm zichtbaar. Het is wel nodig deze even aan te stippen om ze ook te kunnen regelen. **Zie afb. 4**

Ook nieuwe locomotieven aanmaken kan zoals vanouds. **Zie afb. 5**





We kunnen handmatig alle gegevens invullen. Maar, bij ESU heeft men ook geop- teerd een Märklin databank te kopiëren. Märklinrijders kunnen deze gebruiken om locomotieven in te voeren op bijvoorbeeld artikelnummer. Elke locomotief krijgt een eigen identiteitskaart in een tabblad. We bepalen zelf hoe externe rijregelaars (mo- bile station,...) onze loc moeten weerge- ven. In ieder tabblad is duidelijk wat er te regelen valt.

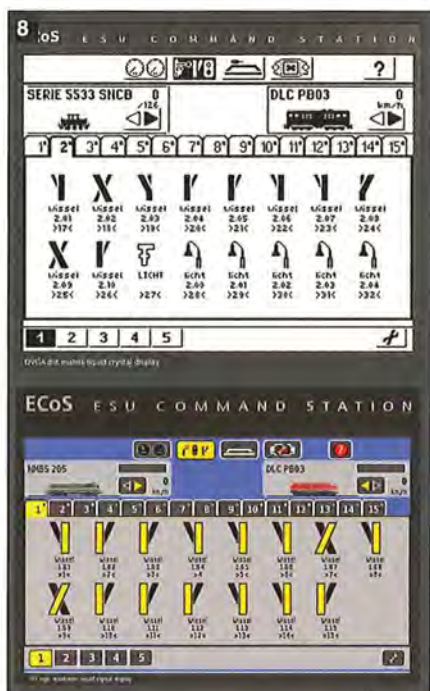
Minstens voor (de meeste) ESU decoders, maar ook voor vele andere, kan het profiel worden uitgelezen nadat we in dit tabblad op "starten" hebben gedrukt. Doe dit bij voorkeur altijd van op het programmeer- spoor. Dat betekent dat de ECoS alles wat in de decoder is gestopt op een aantal tabbladen zeer overzichtelijk weergeeft. (Her)Programmeren is dan natuurlijk veel eenvoudiger.

Minstens 10 tabbladen geven ons de mo- gelijkheid voor deze loc instellingen te wij- zigen. Vergeet niet op de "V" te klikken (zoals bij Windows-computers) om te be- vestigen! **Zie afb. 6**

We hebben dit getest voor allerlei deco- ders, ook voor "oude" Motorola's. M4- locomotieven, mfx mogen ze bij ESU niet meer genoemd worden, worden automa- tisch ingelezen (als bij instellingen ten min- ste dit protocol mee is aangevinkt)! Het zal duidelijk zijn, locomotieven gebruiken met de ECoS is geen enkel probleem. Erg veel digitale protocollen worden ondersteund. De gebruiksvriendelijkheid is erg groot. Na alle updates kunnen eigen afbeeldingen worden ingelezen... **Zie afb. 7**

Schakelbord

Ook wissels, verlichting,... zijn zeer een- voudig instelbaar en schakelbaar met de ECoS1 en de ECoS2. De werkwijze is iden-



tiel aan deze voor het handmatig inbre-ngen of wijzigen van locomotieven. **Zie afb. 8**

Spoorbeeld

Het spoorbeeld of baanplan in ECoS1 en de ECoS2 maken rechtstreeks schakelen mogelijk. Even oefenen maakt het voor iedere modeltreinliefhebber mogelijk een schematisch overzicht van zijn/haar baan te tekenen en te gebruiken. **Zie afb. 9**

Interface

De beide ECoS modellen zijn uitermate ge- schikt als interface voor het besturen van de baan met een stuurprogramma. Zowel



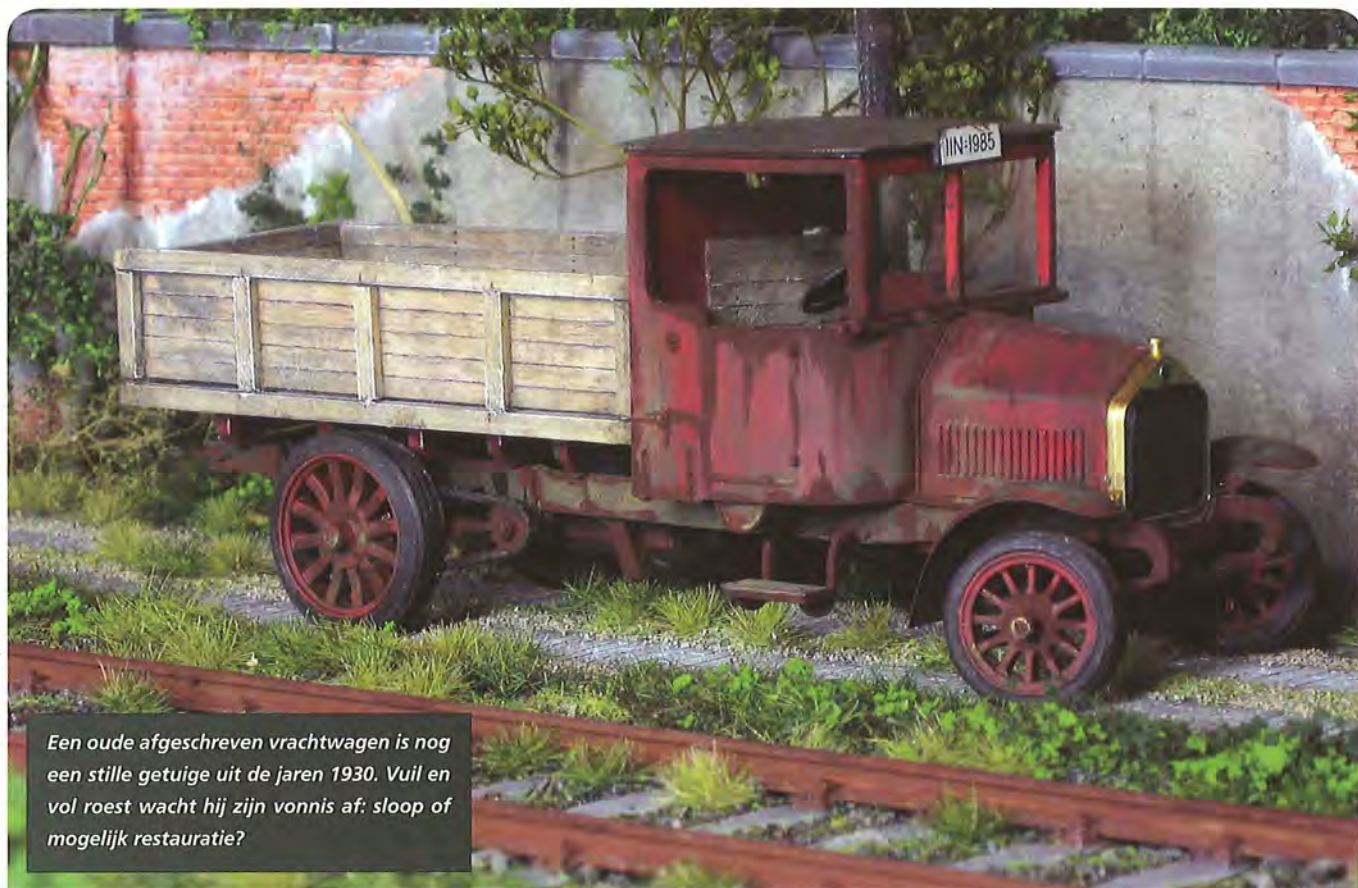
WinDigipet als Koploper hebben we met succes getest.

Besluit

De ECoS 1 en 2 zijn beide prima digita- le centrales. De geupdate ECoS1 en de ECoS2 verschillen nog nauwelijks in func- ties, het grootste verschil is het kleuren- scherm. Het prijsverschil tussen een ECoS1 (adviesprijs €539) en een ECoS2 (advies- prijs €650) bedraagt zo'n 111 euro. Ons inziens is het fraaiere kleurenscherm deze meerprijs dubbel en dik waard.

Tekst en foto's: Frans Hooyberghs
(bewerking GVM)





Een oude afgeschreven vrachtwagen is nog een stille getuige uit de jaren 1930. Vuil en vol roest wacht hij zijn vonnis af: sloop of mogelijk restauratie?

Ombouw van een vrachtwagen in schaal 1

HET AANBOD VAN VOERTUIGEN IN SCHAAL 1 (1/32) IS EERDER BEPERKT. VAAK KOMEN WE OP MODELSPORWEGEN IN DIE SCHAAL DEZELFDE VOERTUIGEN TEGEN, ZONDER TOEVOEGING VAN ENIG DETAIL OF AANPASSINGEN. IN DEZE BIJDRAGE TOONT PATRICK DALEMANS HOE HIJ EEN EERDER SPEELGOEDACHTIGE MÄRKLIN VRACHTWAGEN ONDER HANDEN NEEMT.

Aan de slag

Basis voor de ombouw is een vrachtwagen die meegeleverd zat in een set met een Märklin goederenwagen. De vrachtwagen was oorspronkelijk voorzien van een grote fles als belading. Deze vrachtwagen werd grotendeels gedemonteerd. Alle overbodige stukken die betrekking hadden op de "publiciteit met fles" werden verwijderd. Zo bekomt men een vlakke laadvloer als basis voor de opbouw van een nieuwe laadbak in hout. Voor de ombouw inspireerden we ons op een vrachtwagen die we ontdekten in het Auto en Technikmuseum in Sinsheim.

De zijborden van de laadbak zijn vervaardigd uit houten profielen in grenenhout (3 x 4 mm). De beplanking aan de binnenzijde is uitgevoerd met fijne houten latjes (scheepsbouw Fabrikant Billing Boats nr 1024 – annagré 0,7 x 3 mm). Alles wordt verlijmd met witte houtlijm. Na droging worden de zijborden verlijmd met een gelachtige snellijm (merk Zap). Om snel en doeltreffend te werken werd een verharder gebruikt tijdens de verlijming. Op de metalen vloer van de vrachtwagen werden eveneens fijne houtjes gelijmd met snellijm. Na enkele uurtjes is de ruwbouw van de vrachtwagen klaar.

Verouderen

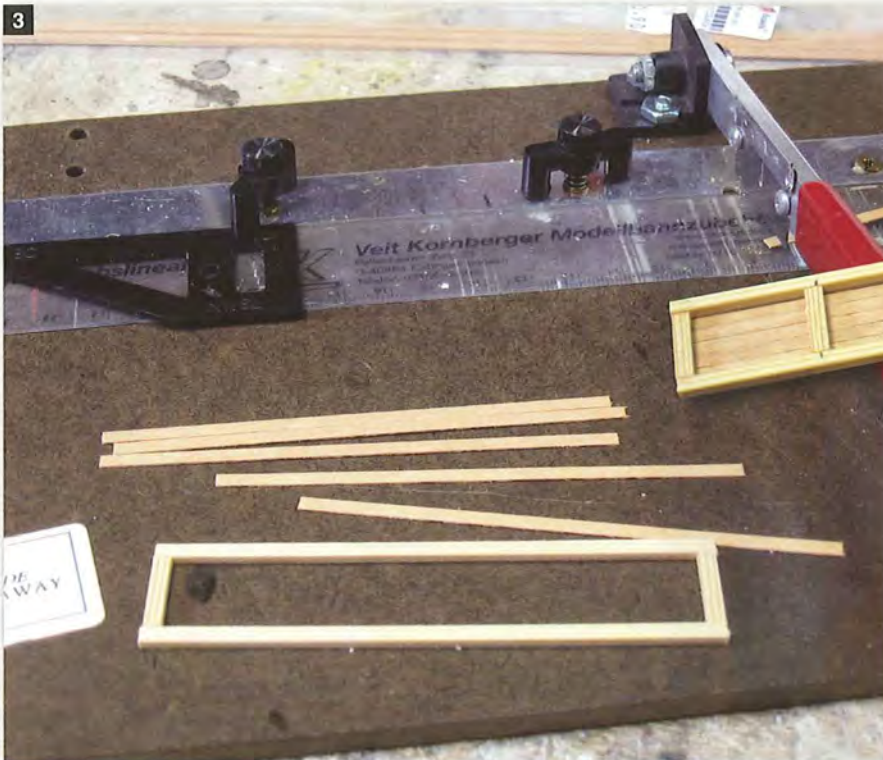
Natuurlijk ziet het geheel er nog iets te braaf en te netjes uit. De houten laadbak wordt "vervuild" met een oplossing van zwarte lakverf in wasbenzine. De zwarte lakverf zet zich vast in de diepere houtnerfen en geeft een perfecte dieptekleur. Alle metalen onderdelen en de onderzijde van het chassis worden beneveld met matte vernis (Testors Dulcote). Met een aantal pigmentpoeders wordt in de nog natte vernis het chassis geschilderd. De plastic uitzijnde onderdelen verdwijnen onder een matte transparante schijn van verschillende pigmentpoeders. Dit is een vrij snelle wijze van werken – na een half uurtje is alles voldoende aangetrokken om nog enkele extra details aan te brengen met roestpigmenten. De laadbak in hout wordt nabehandeld met een washing van witte acrylverf.



1. De vrachtwagen in Auto en Techniek museum in Sinsheim was deels de inspiratie tot ombouw van dit model.



2. De vrachtwagen wordt deels ontmanteld. Alle niet bruikbare onderdelen worden verwijderd. Alles wordt gesloopt tot op de basis van het chassis.



3 & 4. Met grenen latjes (3 x 4 mm) wordt een frame gelijmd als basis voor de zijborden van de nieuwe laadbak. De binnenbeplanking wordt uitgevoerd met fijne latjes (Billing Boats 0,7 mm x 3 mm). Alles wordt verlijmd met witte houtlijm.



Tot slot

Met weinig arbeid, een beetje verbeelding en een minimum aan materialen werd een vrachtwagen verbouwd tot een bruikbaar

5 & 6. Voor het verlijmen wordt een gelachtige snellijm (merk Zap) gebruikt. In combinatie met een verharder kan de verlijming na het juist positioneren versneld uitgevoerd worden. Het voorste deel van de laadbak en de achterklep worden op maat gesneden en eveneens verlijmd.





7. Op de basis van de bestaande laadvloer wordt de gellijm aangebracht. De fijne latjes (idem als de binnenbeplanking van de zijborden) worden zachtjes in de gellijm gedrukt. Na verstuuven van de verharder wordt de lijm gefixeerd.



8. Bij aankoop van dit model (op ruibeurs) ontbrak eveneens de bestuurderszetel. In die tijd was dit slechts een houten bank. Deze werd met een aantal fijne latjes in elkaar geknutseld.



9. Met een fijn tekenpotlood worden dunne potloodlijntjes aangebracht – dit met de bedoeling om alle brandgaatjes met de fijne punt van een soldeerbout op gelijk afstanden uit te voeren. Deze kleine brandgaatjes zijn na veroudering een perfecte imitatie voor vijs- of nagelgaten.

10. De nieuwe laadbak ziet er uiteraard iets te nieuw en proper uit. Een gewetherde versie is vanzelfsprekend realistischer. Met een verdunde lakverf, opgelost in wasbenzine of verfverdunder, wordt een washing aangebracht op het hout. Alle diepere houtnerven verkleuren diep zwart – de rest blijft deels de hout kleur bewaren. Bij deze washing werden de rubberen banden verwijderd – je weet maar nooit hoe kunststof of rubber reageert met een verdunner of oplosmiddel!



11. Om de metalen onderdelen van de vrachtwagen te verouderen (cabine, spatborden en chassis) werd een combinatie toegepast van matte vernis en pigment poeders. Voor deze veroudering werden de pigmentpoeders van Artitec gebruikt. De metalen onderdelen werden beneveld met de matte vernis. Op de onderlaag van de nog natte vernis (Testors Dulcote) wordt met een fijn penseel een klein beetje pigmentpoeder aangebracht. Door herhaaldelijk uitstrijken met een weinig poeder bekomt men een fijne matte waas op de metalen onderdelen. Door combinatie van verschillende kleuren (zand, aarde en zwart) verkrijgt men voldoende variatie in kleur om het geheel een realistisch uitzicht te geven. Dit procédé kan herhaaldelijk na elkaar worden toegepast tot men de juiste tonaliteit bekomt.



12. Extra roest kan nog plaatselijk aangebracht worden op sommige plaatsen: hiervoor wordt ook matte vernis gebruikt en pigmentpoeders van GPP. Een juiste dosering op bepaalde plaatsen geeft een geloofwaardig uitzicht aan het geheel.

voertuig op de modulebaan. De volledige ombouw werd gerealiseerd in een 3 tal uurtjes. Ga op verzamel- of ruilbeurzen eens op zoek naar dit soort om te bouwen voertuigen. Vaak betaal je slechts een paar euro voor een niet volledig exemplaar, dat met wat verbeelding perfect kan omgebouwd worden. Veel succes!

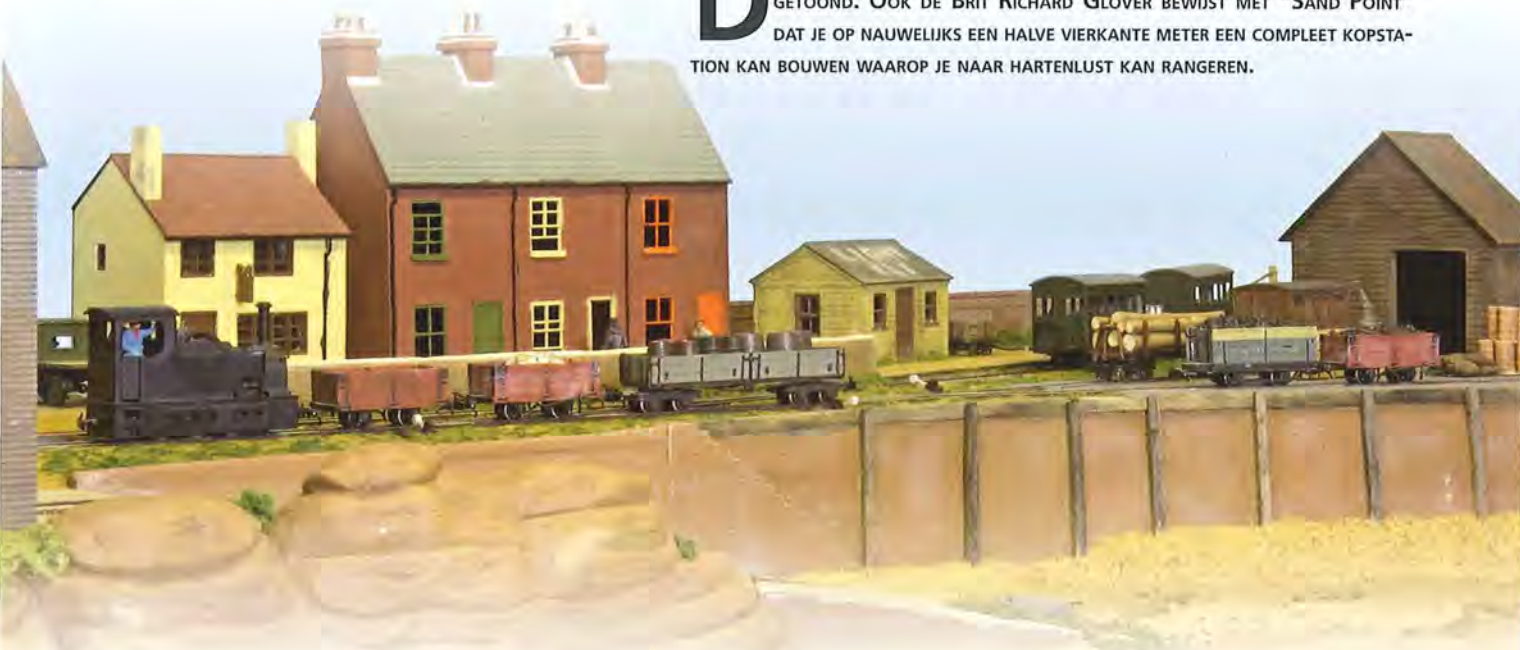
Tekst en Foto's:
Patrick Dalemans



Sand Point

Een rangeerstation aan de kust

DAT EEN MODELSPOORWEG NIET GROOT HOEFT TE ZIJN IS AL MEERMAALS AANGE-
GETOOND. OOK DE BRIT RICHARD GLOVER BEWIJST MET "SAND POINT"
DAT JE OP NAUWELIJKS EEN HALVE VIERKANTE METER EEN COMPLEET KOPSTA-
TION KAN BOUWEN WAAROP JE NAAR HARTENLUST KAN RANGEREN.



Sand Point stelt een havenstadje voor met een klein eindpunt van een smalspoorlijntje. Te oordelen naar de kleuren van de rotsen moet het ergens in het zuidwesten aan de kust van Groot Brittannië liggen. De concurrentie van de autobus heeft het personenvervoer al nagenoeg verdrongen. Alleen tijdens de spits is er nog een zeldzame passagierstrein te zien, die dan wordt gereden met een motorwagen. Het goederenvervoer voor de haven en de omliggende dorpen is echter nog vrij intensief. De ingezette locomotieven zijn klein en de treinen kort om het spoor niet te zwaar te belasten. Het spoor is lang geleden aangelegd als tramspoor en ligt voor een deel in de straat. Zware treinen zouden het lichtgewicht spoor uit elkaar drukken. Door de ligging van het spoor in de straat, of er vlak langs zijn bij de locomotieven de bewegende delen afgedekt om andere weggebruikers te beschermen. Aangezien het feitelijk om een trambaan gaat ontbreken seinen langs het spoor en rijden de goederentreins zonder speciale remwagens. Dit betekent wel, dat er uitsluitend met een beperkte snelheid mag worden gereden.

De hele modelspoorweg wordt door de hoge gebouwen links en rechts en een frieslijst erboven als een soort kijkdoos gepresenteerd.

De keuze voor een tramweg langs de straat is ontstaan door een toenemende belangstelling voor dit soort spoorlijntjes met hun buitengewone variatie aan rollend materieel. Richard erkent echter ook dat de afscherming van de bewegende delen van de aandrijving bij de locomotieven het bouwen van deze machientjes een stuk gemakkelijker maakt.

Sand Point is ontworpen als een compacte modelspoorweg van 105 cm bij 42,5 cm (3 ft 6 bij 17 inches) met veel rangeermogelijkheden. Het sporenplan is eigenlijk een klein hoekje met wat opstelsporen met een extra lus (omloopspoor) en een listig verborgen fiddle yard. De als sectorblad uitgevoerde fiddle yard dient daarbij tevens als wisselverbinding voor het linker gedeelte van het emplacement en is toereikend voor drie treinen. Meestal zijn dat een personentrein en twee goederentreinen. Deze treinen verschijnen afwisselend op het zichtbare deel van de modelspoor-

weg. De reizigerstreinen eindigen hun rit op het achterste spoor bij het stationsgebouw en blijven daar staan tot de volgende inzet.

Goederentreinen verdelen hun wagens over de goederensporen en verzamelen de wagens die daar al stonden om mee terug te nemen naar de fiddle yard. Het rangeren is extra gecompliceerd als er een personentrein bij het stationsgebouw staat, omdat er dan slechts ruimte is voor één locomotief om 'om te lopen'. Hiervoor moet namelijk gebruik worden gemaakt van het perronspoor. Het is belangrijk om het totale aantal wagens op de modelspoorweg tot ongeveer twaalf te beperken, anders staan de sporen zo vol dat alles tot stilstand komt!

De gehanteerde schaal is 4 mm/ft (1:76) en de spoorwijdte bedraagt 9 mm, oftewel 2 ft 6 inches. Deze populaire combinatie voor smalspoormodellen staat bekend

als 009. Het meeste rollend materieel is gebouwd uit kits, hoewel sommige van de locomotieven werden geleverd door Paul Windle. Aan het probleemloos rangeren dragen zondermeer de Greenwich koppelingen bij, die gemakkelijk koppelen en ontkoppelen.

Richard Glover heeft bij het bouwen van deze compacte modelspoorweg een aantal nieuwe technieken uitgeprobeerd, in het bijzonder het gebruik van Polyurethaan platen (PU-platen) als bouw materiaal. De basis bestaat uit vier gestapelde PU-platen op een dunne MDF plaat. Door wegsnijden van het schuim is de haven en de scheepshelling vormgegeven. Bij deze bouwmethode gaat het bedraden het gemakkelijkst door van bovenaf te werken, omdat de ondergrond uit een massief blok schuim bestaat. De draden werden eerst aan de rails gesoldeerd en pas daarna werden de rails op de PU platen gelegd, waarbij de draden in vooraf uitgesneden gleuven zijn verwerkt.

De kliffen zijn gevormd uit schuim en bedekt met een laag van boetseerklei. Terwijl de klei nog vochtig was is de rotsstructuur aangebracht. Nadat de klei goed was gedroogd zijn de rotsen verder gedetailleerd en op kleur gebracht. Voor de verdere afwerking werd zand gebruikt met aan de voet van de rotsen gebroken grint om afgefallen gesteente te imiteren. Met verschillende kleuren groene schuimvlokjes



Achter de grote scheepshal ligt de fiddle yard verborgen. Om de fiddle yard voldoende ruimte te geven is de hal aan de achterzijde opengewerkt.

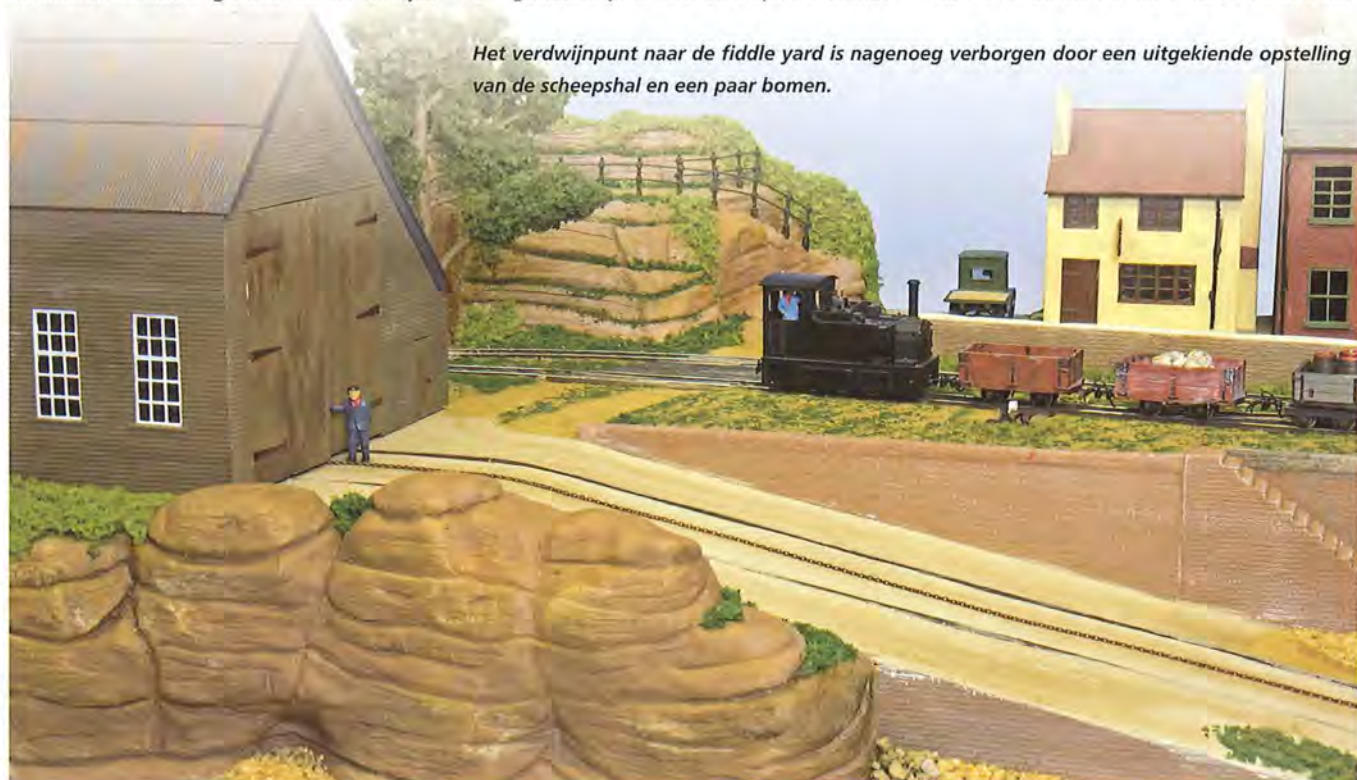
van Woodland Scenics werd de vegetatie aangebracht. Ook de enkele bomen die er staan werden gebouwd met witmetaalen stammen en foliage van Woodland Scenics. Voor de stenen kademuren en andere muren langs de haven is een beroep gedaan op polystyreen platen uit de reeks van Slaters. De muren van de grote scheepshal zijn van architectenkarton waarin de stenen zijn gekrast. Een typische vorm van scratchbuilding zoals onze Britse modelvrienden dat noemen. De overige gebouwen zijn kits uit Dornaplas en Wills die naar eigen inzicht door Richard zijn aangepast. Verder werden producten van Evergreen, Langley, Meridian Models, Parkside Dundas, Paul Windle en Peco gebruikt.

De gedeeltelijk in de scheepshal verbor-

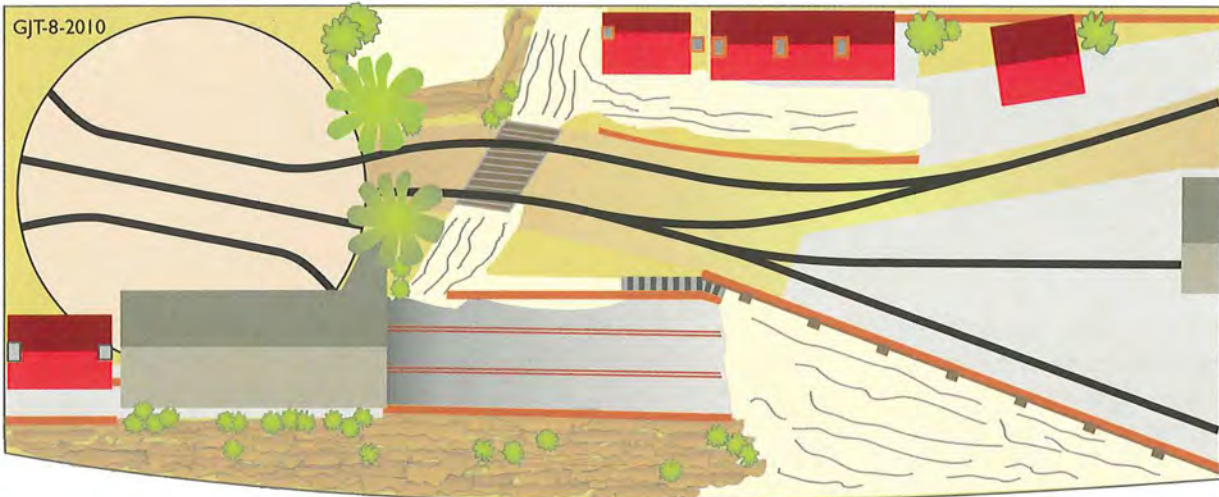
gen fiddle yard, is de basis voor een succesvol treinbedrijf. Op een schijf van MDF met een diameter van 30 cm liggen drie sporen, waarvan steeds twee in verbinding staan met de spoorlus zodat omlopen van een loc – via de fiddle yard altijd mogelijk is. Sleepcontacten zorgen voor een goede elektrische verbinding als de sporen goed tegenover elkaar liggen. De sectorplaat kan helemaal worden rondgedraaid zodat treinen weer gemakkelijk, zonder dat ze worden aangeraakt, kunnen terugrijden naar het zichtbare deel van de modelspoorweg.

Elektrisch is alles zeer eenvoudig uitgevoerd. De voorkant van de spoorlus en de zijsporen vormen een sectie en de achterkant van de lus en het achterste uithaalspoor vormen een tweede sectie. Verder kan het achterste deel van het uithaal-

Het verdwijnpunt naar de fiddle yard is nagenoeg verborgen door een uitgekiende opstelling van de scheepshal en een paar bomen.



GJT-8-2010



105 cm

42,5 cm



Normaal voorkomt een frieslijst dat een toeschouwer vanuit dit vogelperspectief kan zien wat er zich op de achter de scheepshal verborgen fiddle yard afspeelt.

spoor spanningsloos worden geschakeld, evenals de fiddle yard.

Kleine modelspoorwegen zoals Sand Point worden in Groot-Brittannië vaak aangeduid als micro-lay-outs. Dankzij hun beperkte omvang zijn ze binnen een redelijke tijd te voltooien en kunnen ze gemakkelijk een plaatsje in huis krijgen zonder gelijk een hele kamer in beslag te nemen. Als u de smaak te pakken krijgt, kunt u zelfs meerdere van de compacte modelspoorwegen maken met verschillende thema's die samen minder ruimte innemen dan een grote modelspoorweg. Voor geïnteresseerden in dit concept kunnen we de Micro / Small Layouts website van Carl Arendt aanbevelen op www.carendt.com.

Tekstbewerking en afbeeldingen:
Gerard Tombroek



Met het kade spoor en een extra losspeer biedt het emplacement van Sand Point volop rangeermogelijkheden.



ModelSpoorClub PACIFIC

CLUBFICHE:

NAAM: MSC Pacific

AANTAL LEDEN: 25.

Wekelijkse werking op vrijdagavond
vanaf 20 uur.

ADRES: Laagweg 3 - 8940 Wervik

CLUB WEBSITE: www.msc-pacific.be

MAILADRES: postduif@msc-pacific.be

CORRESPONDENTIEADRES:

Spanjestraat 197 - 8800 Roeselare

VOLGENS DE STATUTEN WERD MSC PACIFIC OPRICHT IN 1981 IN ROESELARE DOOR EEN KLEINE GROEP MODELSPOORENTHOU-
SIASTEN, MET ENIGE NIET GEHEEL VAN EIGENBELANG GESPEENDE AANMOEDIGING VAN DE PLAATSELIJKE TREINTJESWINKEL. NA TALRIJKE OMZWERVINGEN DOOR WEST-VLAANDEREN, NA PERIODEN MET EN PERIODEN ZONDER CLUBLOKAAL, NA JAREN MET WEINIG GELD EN JAREN ZONDER GELD, IS MSC PACIFIC UITEINDELIJK IN WERVIK NEERGESTREKEN. EERST OP EEN ZOLDER TEGENOVER HET STATION, DAN IN EEN BOUWVALLIG LOKAAL BOVEN HET GIL-DEMUSIEK EN TEN SLOTTE -EINDELIJK- IN EEN DEF-
TIG LOKAAL, ZIJNDE DE VOORMALIGE BASISSCHOOL MARIËNBURG.

De allereerste clubbaan was een bescheiden klassieke - Duitse - modelbaan op vier modules, verdacht gelijkend op een voorbeeld uit een toenmalig banenboek van Märklin. Hierop waren de leden al snel uitgekeken, en gauw werd de bouw aangevat van de tentoonstellingsbaan Wervik. Deze baan gaf meteen de toon aan: een waarheidsgetrouwe baan bouwen waarbij zoveel mogelijk de in de club aanwezige expertise tot zijn recht zou komen. MSC Pacific telt immers onder de leden een kunstschilder voor de achtergronden, meerdere elektronica-specialisten, een architect als voorzitter en gedreven modelbouwers die zoeken naar het correcte ballast, het perfecte loof voor elke boom en geduldig vierkante meters kasseitjes prikken in architectenkarton.

Wervik

De oudste tentoonstellingsbaan 'Wervik' heeft met haar bijna 10 jaar heel wat kilometers afgelegd. De modelbaan van Wervik is begonnen als een initiatief van twee vrienden en groeide al snel uit tot een clubgebeuren. Hierbij hanteerde de club een eigen tweesporige versie van het Fremo-systeem. Gekozen werd voor een weergave van het station van Wervik anno midden jaren vijftig van vorige eeuw. Wervik werd voor het eerst tentoongesteld in 2001 in Oostende, de volgende jaren heeft de club er mee deelgenomen aan tentoonstellingen in binnen- en buiten-



Zicht op de ganse N-baan, achteraan zien we het stuk Louise-Marie, op de voorgrond wordt nog naarstig verder gewerkt aan Ronse.

land. In MSM 20 verscheen een reportage over de baan.

Louise-Marie...

Omdat men bij het bouwen van Wervik gaandeweg op een aantal moeilijk op te lossen tegenstrijdigheden was gebotst, en men de nieuwe baan zo nauw mogelijk bij de werkelijkheid wilde doen aansluiten, nam men zich voor de zaak ditmaal grondig voor te bereiden. Een jaar lang werden archieven van de NMBS, het stedelijk museum en het gemeentehuis van Ronse doorzocht. Oude topografische kaarten, postkaarten, kadasterplannen, luchtfoto's, gesprekken met gepensioneerde spoor-
mannen en niet in het minst dagen van opmetingen en duizenden foto's leverden uiteindelijk een schat aan gegevens. MSC Pacific kon met kennis van zaken aan de slag.

Al vlug werd duidelijk dat om de werkelijkheid niet teveel geweld aan te doen deze modelbaan niet gebouwd kon worden in de vertrouwde H0-schaal. Spoorlijnen die vanuit Ronse in vier verschillende richtingen vertrekken, niet minder dan zeven doorgaande sporen met bijhorende wisselstraten, een goederenloods van meer dan honderd meter, een watertoren, een keerdriehoek,... het moest allemaal zijn plaats krijgen op de baan zonder dat deze een overvolle indruk zou wekken. Een

keuze voor schaal N, waarin met het nodige geluk nogal wat Belgisch materiaal te vinden is, drong zich op.

Bij het uittekenen van het plan besloot men om niet alleen het stationselement zelf weer te geven, maar ook één van de vier vanuit Ronse vertrekkende lijnen na te bouwen als paradespoor. De keuze viel, nogal voor de hand liggend, op de lijn naar Oudenaarde en Gent, met de steile klim langs het Muziekbos naar de tunnel van Louise-Marie,... die namen alleen al. De modelbaan zou dus twee erg van elkaar verschillende gezichten krijgen: een spoorse en stedelijke voorkant, het station van Ronse, en een rustige, landelijke achterkant, de lijn naar Louise-Marie.

Omdat in de club weinig expertise bestond met N-schaal besloot men te beginnen met de eenvoudigste zijde van de modelbaan, Louise-Marie. In 2002 werd Louise-Marie in ruwbouw in première aan de bezoekers voorgesteld op de allereerste Modelspoor-expo in Wetteren. Sindsdien was de baan de afgelopen acht jaar te gast op talrijke tentoonstellingen in binnen- en buitenland. Ook deze baan werd beschreven in MSM nummer 43.

... en Ronse

Het stationsgebouw was van 1844 tot 1879 het eerste station van Brugge. Het



Ronse in aanbouw. Enkele kartonnen volumegebouwen geven al een hint van hoe het er in een verdere fase zal uitzien.



Dat de West-Vlamingen zot van 'A' zijn is nieuw; het havenproject begint stilaan vorm te krijgen, maar er is nog jaren werk voor de boeg.

werd steen voor steen afgebroken en terug opgetrokken in Ronse. Op die manier zou dit het derde oudste stationsgebouw ter wereld zijn. Een pittig detail: het station staat eigenlijk verkeerd, de voorkant is gelegen langs de kant van de sporen. Momenteel wordt in de club druk verder gewerkt aan Ronse. De sporen liggen er al een tijdje en de elektronica wordt regelmatig aangevuld en getest. Enkele volumemodellen van de gebouwen en karakteristieke bruggen werden gebouwd en geplaatst. Stapje voor stapje krijgt de baan haar vorm.

Rueun

Rueun is de huidige Rhetische naam voor een dorpje dat vroeger, in het Duits, Ruin werd genoemd. De lijn waarlangs het gelegen is, is enkelsporig meterspoor en wordt uitgebaat door de Rhätische Bahn. Ze komt van Chur, loopt enkele kilometers gemeenschappelijk met de Albularoute, splitst af in Reichenau en volgt dan verder de Vorderrhein, terwijl de Albularoute de Hinterrhein volgt.

Deze modelbaan werd vele jaren geleden door twee clubleden begonnen als een soort 'levend diorama', maar het bouwen vorderde niet echt tot op de club geopend werd om Rueun eens in het lokaal op te stellen. Van het een kwam het ander en al vlug hielpen verschillende leden aan de verdere opbouw en afwerking. Ook met deze modelbaan nemen de leden van MSC Pacific deel aan tentoonstellingen.

'A'

Naast de afwerking van Ronse is MSC Pacific begonnen aan een nieuwe baan met de werktitel 'A', een grote Antwerpse havenbaan. Het is een modelbaan in een moderner tijdperk, jaren 80. Er werd terugggekeerd naar schaal H0, op de hoofdsporen kan met elektrisch materieel gere-



Een buitenbeentje: Zwitsers smalspoor op de modelbaan Reuen.

den worden. Op de bundels en kaaien zal enkel met rangeerloos gereden worden. De nieuwe modelbaan moet zowel de mogelijkheid bieden om met verschillende treinsamenstellingen te rijden, als om zowel van diesel- als elektrische tractie gebruik te maken.

In een eerste fase van de baan wordt een ertsoverslag gebouwd, in een later stadium volgt een kaai met fabrieksgebouwen aan de andere kant van de baan. Inspiratie werd gevonden in een terrein gelegen aan het Delwaiedok, in het noorden van de haven van Antwerpen. Schepen meren aan en lossen hun lading. Daarna wordt alles per soort en materie gesorteerd. Op het terrein zelf wordt alles vervoerd per transportband.

Op de modelbaan zelf worden 2 lange sporen voorzien voor het afslepen van lange treinen naar de NMBS, deze sporen hebben ook een bovenleiding. De 2 vultorens hebben elk 3 bundelsporen en 1 spoor dat onder door de toren loopt. Men kan 11 wagens per keer vullen. Het model van de vulinstallatie werkt half automatisch. De torens worden voorzien van erts door middel van 2 werkende transportbanden.

Momenteel worden de sporen gelegd en de elektronica geplaatst.

Opendeur

Op zaterdag 19 en zondag 20 maart organiseert Modelspoorclub Pacific uit Wervik zijn 2e opendeurweekend. Tijdens deze opendeurdagen worden zowel doorwinsterde modelbouwers als modelspoorliefhebbers in het algemeen een kijkje gegund achter de schermen van de club. De leden geven graag meer dan één woordje uitleg bij alle stappen die een modelspoorproject doorloopt.

Naast de clubbanen wordt de tentoonstelling aangevuld met enkele kleinere banen van leden en met de grote Amerikaanse modelspoorbaan 'New Ponca Yard' van modelspoorclub ARRAG uit Gent. In totaal zullen 8 banen gedurende het weekend actief zijn zodat iedereen zeker iets zal vinden dat zijn of haar interesse wegdraagt. Eveneens wordt op de binnenkoer een demonstratie getoond van RC-vrachtwagens en een miniatuurstoomlocomotief en striptekenaar Willy Degryse signeert uw exemplaar van zijn stripreeks 'Joran'.

Tekst: MSC Pacific
Foto's: Bernard Lambert

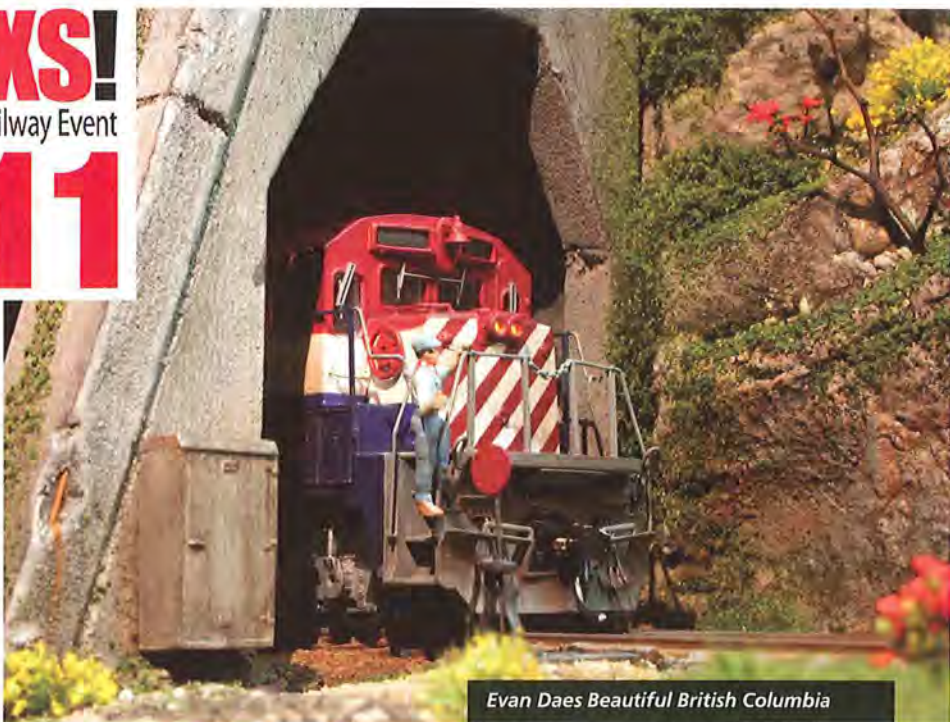


ON TRAXS!

International Modelrailway Event

2011

HET NEDERLANDS SPOORWEGMUSEUM TE UTRECHT IS ONGETWIJFELD EEN VAN DE MOOISTE LOCATIES VOOR DE ORGANISATIE VAN EEN MODELSPOOREVENEMENT. IN HET WEEKEND VAN 25 TOT EN MET 27 FEBRUARI IS ON TRAXS! VOOR DE DERDE MAAL OP RIJ TE GAST IN HET MUSEUM. TE MIDDEN VAN DE HISTORISCHE COLLECTIE KAN DE BEZOEKER DAN KENNISMAKEN MET DE MOOISTE MODELSPOORWEGEN EN MET DE NIEUWSTE PRODUCTEN VAN DE MODELSPOORFABRIKANTEN.



Evan Daes Beautiful British Columbia

Op twee jaar tijd heeft On traXS! zich een schitterende reputatie opgebouwd, die tot ver over de Nederlandse grenzen heen reikt. De organisatoren, zelf doorwinterde modelspoorers, hebben een neus voor bijzondere modelspoorwegen. Niet de grootste, wel de mooiste worden uitgenodigd. Ook dit jaar zijn er op On traXS! niet minder dan 30 modelspoorwegen te bewonderen, in een grote verscheidenheid aan voorbeelden en schalen. Het smalspoor in al zijn vormen is prominent aanwezig. De deelnemers komen zowat uit alle West-Europese landen, het is een echt internationaal gezelschap. Uit eigen land nemen de mannen van PAJ deel met hun schaal I-diorama's, Evan Daes presenteert zijn Beautiful British Colombia en Roderik Vanderkelen laat ons nog eens "live" genieten van de Junukpar Railway die elders in dit nummer voorgesteld wordt. De volledige lijst van deelnemers kan je vinden op de website van On traXS! (www.spoorwegmuseum.nl).

Naast deze 30 modelspoorwegen is ook Henk Wust op On traXS! aanwezig. Henk trekt zich einde dit jaar terug uit het tentoonstellingscircuit, en als een eerbetoon aan deze toch wel bijzondere modelbouwer is hij met zowat al zijn modelbanen uitgenodigd. Wellicht een laatste gelegenheid om de meester zelf zijn modelbouwkunst te zien en horen toelichten.

Een nieuw initiatief in 2011 is de zogenaamde 'Villa Flandria', een demonstratie-

hoek met top modelbouwers uit België. Het idee hiervoor ontstond op de Modelspoorexpo in Mechelen. Patrick Dalemans, Alain Vandergeten, Jan Nickmans, Evan Daes, Theo Huybrechts en Arnaud Verlaeken, allen MSM-medewerkers, tonen het overwegend Nederlands publiek dat ook in ons land aan hoogstaande modelbouw wordt gedaan.

Het tweede luik van On traXS! zijn de commerciële standhouders. Een dertigtal fabrikanten, importeurs en gespecialiseerde handelaars zijn aanwezig om hun nieuwste producten, die in enkele gevallen rechtstreeks van de Messe in Nürnberg werden overgebracht, aan het grote publiek voor te stellen. On traXS! is evenwel geen ruil- of koopmarkt. Ook Modelspoor magazine/ Spoorwegjournaal is met een bescheiden stand aanwezig waar je terecht kan voor abonnementen, nieuwe en oude nummers, verzamelmappen en boeken.

In 2011 wordt voor de tweede keer de On traXS! Award uitgereikt aan de beste niet commerciële inzending. Vorig jaar ging deze trofee verdiend naar onze landgenoten van Brachlines & Backwood met hun Nitinat River Railroad. Wie de trofee krijgt bepalen de bezoekers, die tot op zondagnamiddag via een stembiljet hun keuze kunnen maken. We

zijn alvast benieuwd wie dit jaar het schijfderij van de Nederlandse kunstenaar John Hennigner mee naar huis mag nemen.

Door zijn unieke locatie en schitterende collectie is het Spoorwegmuseum op zich een bezoek waard. Op de dagen dat On traXS! wordt gehouden kan de bezoeker genieten van grote én kleine treinen, belist een hele aanrader voor de hele familie.

Guy Van Meroye



WAAR: Nederlands Spoorwegmuseum,
Maliëbaanstation, 3581 Utrecht

WANNEER: van vrijdag 25 tot en met zondag
27 februari 2011, alle dagen van 10 tot 17 uur

INKOM: (inclusief toegang tot Spoorwegmuseum)
• Alle bezoekers vanaf 3 jaar: €13,50
• Kinderen onder de 3 jaar gratis

HOE TE BEREIKEN:
• Per trein: elk uur vertrekt een pendeltrein
van Utrecht CS naar het Spoorwegmuseum
• Per auto: er is een beperkt parkeerterrein
aan het Spoorwegmuseum, hier parkeren
kost €4,50 per dag

RAIL 2011

AMPER TWEE WEKEN NADAT ON trAXS! DE DEUREN HEEFT GESLOTEN KAN DE MODELSPOORDER ZIJN HART WEER OPHALEN OP RAIL 2011, DE GROTE JAARLIJKE BEURS EN TENTOONSTELLING DIE AL EEN PAAR JAAR EEN VASTE STEK HEEFT GEVONDEN IN HOUTEN. ANDERS DAN ON trAXS! IS RAIL VEEL MEER EEN VERKOOPSBEURS, MET HONDERDEN STANDHOUDERS. MAAR DE RAIL BLIJFT IN DE EERSTE PLAATS OOK EEN SHOW, WAAR TALRIJKE MOOIE MODELSPOORWEGEN UIT BINNEN- EN BUITENLAND TE BEWONDEREN ZIJN.

Een tweetal jaar geleden werd de Rail gecombineerd met de 'Proto 87 Convention', zeg maar een bijkomst van alle modelbouwers die volgens de proto-normen werken. Deze Proto 87 Convention was een ongekend succes, en Rail bewees hiermee nog steeds een trendsetter te zijn. Rail 1987 was immers de eerste expo op het Europese vasteland waar een 4-tal Britse modelspoorwegen werden getoond die alle gebouwd waren volgens 'andere' normen, en dit zowel op gebied van sporen en rollend materieel als inzake scenery en presentatie van de modelspoorweg. Op de Rail 1990 was een eerste modelspoorweg in Proto:87 aanwezig. Net als in 2009 wordt ook dit jaar op de Rail een Proto 87 conventie gehouden. De eerste aandacht gaat naar de modelspoorders die op schaal 1/87 werken (Proto:87), maar ook de andere schalen volgens proto normen zijn ruim vertegenwoordigd. Er zullen bouwers aanwezig zijn uit Nederland, België, Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland. Een bijzondere vermelding is de deelname van Prof. Dr. Winfried Schmitz-Esser uit Oostenrijk die in exclusiviteit zijn modelspoorweg "Hamburg Ericus" voorstelt. Lezers van Modelspoor magazine kennen deze vermaarde modelbouwers inmiddels van de reeks "bouw een goederenwagen uit papier", op Rail2011 kunt U

hem live ontmoeten. Voor de liefhebbers van 'proto' zijn er ook een aantal gespecialiseerde handelaars aanwezig zoals Apogee Vapeur uit Zwitserland, Huet Trains en Decapod uit Frankrijk en ZTC uit Engeland. De deelnemers aan de Proto 87 conventie zijn te vinden in de Meidoornzaal van het beurscomplex.

In de andere vier zalen van het Euretco beurscomplex vinden we de meer modale modelbouw terug, in alle gangbare schalen. Nieuw op Rail is een Z-spoorbaan die gesitueerd is in het Zwitsers hooggebergte. In N en H0 vinden we er vele verenigingsbanen, een evenement als de Rail is voor de module-verenigingen een evenement bij uitstek om met de grote modulebanen naar buiten te treden. Spoor 0 en Spoor I zijn traditiegetrouw ook op Rail te bewonderen, net als LGB. Een volledige lijst van de deelnemende modelspoorwegen kan u vinden op www.rail.nl.

Naast de deelname van verenigingen en particulieren zijn op de Rail ook flink wat detailhandelaars en enkele invoerders

WAAR:

Euretco Expo Center
in Houten, Nederland



WANNEER: van vrijdag 11
tot en met zondag 13 maart 2011,
telkens van 10 tot 17 uur

INKOM:

- Volwassenen: €15. Maak gebruik van de kortingsbon en betaal slechts € 12,50
- Kinderen tot 12 jaar gratis inkom, mits begeleiding van een volwassene

PARKEREN:

gratis parkeren rondom Euretco Expo Center

HOE TE BEREIKEN:

- Openbaar vervoer: Er is een pendelbus van het station Houten (kant Randhoeve) naar het Euretco Expo Center. Vanaf Utrecht CS per streekbus 47 tot de halte bedrijventerrein Doornkade
- Met de auto: A27, afrit 29 Houten, volg bordjes Doornkade (bedrijventerrein)

aanwezig. U kunt er ongetwijfeld koopjes doen, het aanbod is enorm. Ook een ruime schare tweedehands- en verzamelateriaal wordt te koop aangeboden. Ook op Rail is Modelspoor magazine/Spoorwegjournaal met een bescheiden standje aanwezig. Wie op zoek is naar rollend materieel of toebehoren voor zijn modelbaan is op de Rail aan het juiste adres. Met de kortingsbon achteraan in dit nummer (u hoeft de bon niet uit te knippen, kopiëren is voldoende) krijg je een korting van €2,50 aan de inkom.

Guy Van Meroye



