

Modelspoor

magazine

WWW.MODELSPOORMAGAZINE.COM

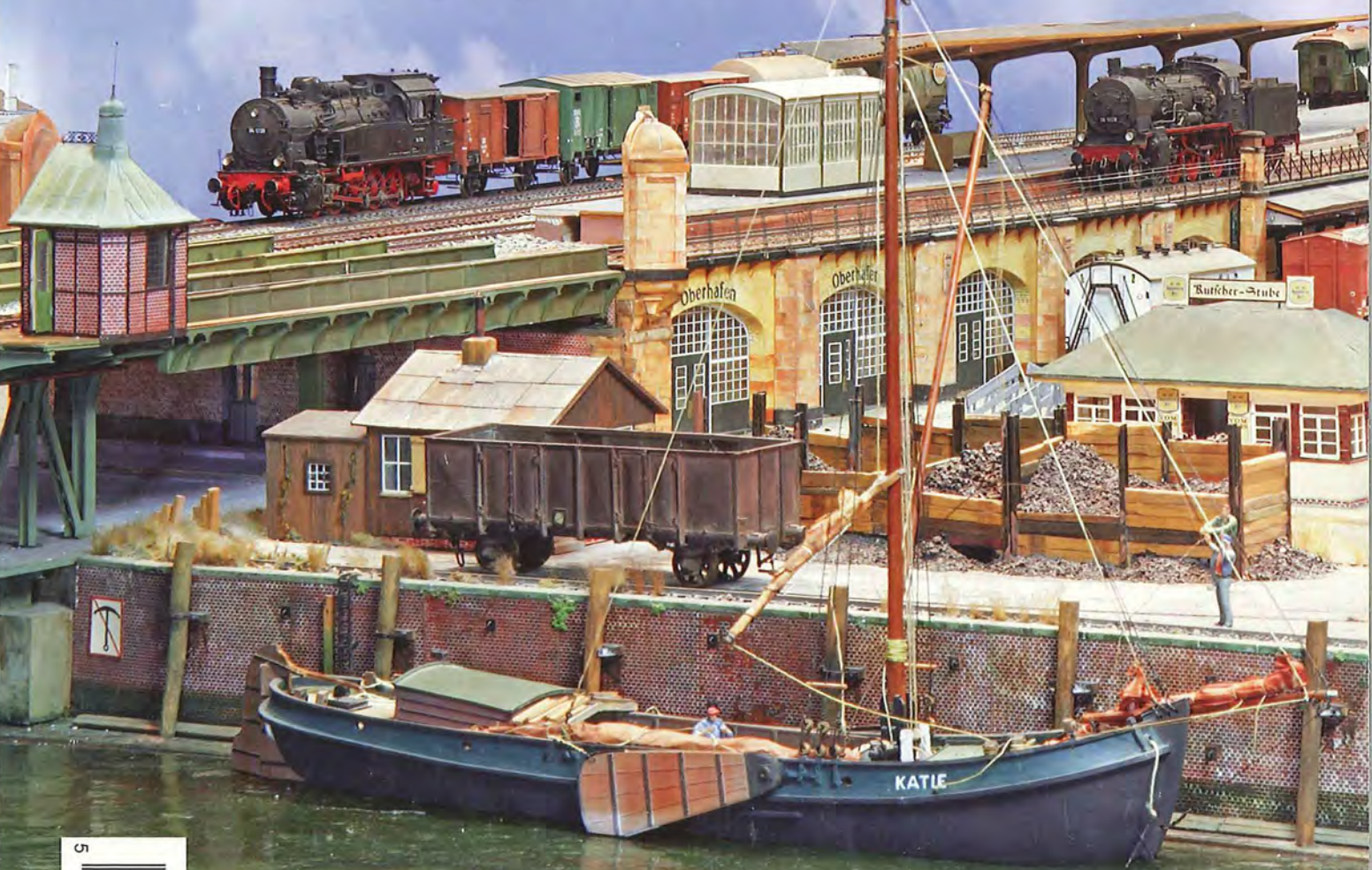
ONAFHANKELIJK MAANDBLAD

nr. **103**

Dertiende jaargang
Mei 2011
Prijs: € 7,95

BAAN:

RONET-LES-BAINS, een kopstation in 'le Nord'



P 208597

KORTGETEST: MÄRKLIN THALYS PBKA • **REPORTAGES:** RAIL 2011 – ON TRAXS – LIFE STEAM • **PRAKTIJK:** BOUW VAN “CAFÉ DU NORD” VAN KIT NORD
VEROUDEREN VAN GOEDERENWAGENS • **SCHAAL 1** MODELBAAN OP 1,2M²
BOUW VAN EEN HANDBEDIENDE DRAAISCHIJF • GROTE REVISIE VOOR DE REEKS 55
VAN MÄRKLIN/TRIX • LICHT EN DONKER BIS • **MINIBAANTJE:** WOLFS CREEK
DIORAMA: MILTENBERG AM MAIN: ROMANTIEK IN N-SCHAAL
LEZER AAN HET WOORD: CHUFNEL REGIS • **BEURSTIP:** SPOORWEGEN VOOR TOERISTEN
RECENSIES • AGENDA EN SEINTJES • ALLE NIEUWS VAN DE FABRIKANTEN

Uitgeverij Meta Media nv

REDACTIE & ADMINISTRATIEOude Leeuwenrui 8 bus 2 - B-2000 Antwerpen
tel. 0032 - (0)3 20 20 170 - fax 0032 - (0)3 20 20 181
administratie@thinkmediamagazines.be

www.modelspoormagazine.com

Correspondentie-adres Nederland

Postbus 4 - 4530 AA Terneuzen

Onze kantoren zijn geopend elke
werkdag van 9 tot 12 en van 13 tot 17 uur

RPR Antwerpen - BTW BE 441.120.267

BANKRELATIES BELGIË

KBC 733-0558399-97

BANKRELATIES NEDERLAND

Giro 115884

HOOFDREDACTEUR

Dirk Melkebeek

modelspeer@thinkmediamagazines.be

REDACTIECHIEF

Guy Van Meroye

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

EINDREDACTEUR

Luc Doms

KERNREDACTIE

Dirk Melkebeek, Guy Holbrecht,

Luc Doms, Guy Van Meroye

OPMAAK

Shari Buyle

MEDEWERKERS

Jaques Le Plat, Max Delie, Michel Van Ussel, Bart Luyten,

Tony Cabus, Luc Hofman, Gerard Tombroek,

Jean-Luc Hamers, Gerolf Peeters,

Jacques Timmermans, arnaud Verlaeken

Bertran Montjobaques, Matti Thomaes, Erwin Stuyvaert,

Emmanuel Nouaillier, Rik De Bleser, Jan Nickmans,

Patrick Dalemans, André Saenen, Jos Geurts,

Frans Hooyberghs, Theo Huybrechts, Luc Avonts

ADMINISTRATIE & ABONNEMENTEN

Christel Clerick

abo@modelspoormagazine.be

FOTOGRAFIE

Dirk Melkebeek, DPC

LICENTIES & COPYRIGHTS

Dirk Melkebeek

WEBMASTER & FORUMMODERATOR

Luc Doms, Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTIE & ADVERTENTIES

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

MARKETING AND SALES DIRECTOR

Katrien Willems

SALES MANAGER ADVERTISING

Christophe Vermeeren

MARKET AND SPONSORING MANAGER

Dries Heneau

CIRCULATION MANAGER

Veerle Deparcq

VOORZITTER DIRECTIE COMITÉ

Maurice De Velder

DRUK

Geers Offset nv, Oostakker

VERDELING

AMP nv Brussel

Aldipress by Utrecht

Alle rechten voorbehouden in binnen- en

buitenland. Niets uit deze uitgave (artikelen, foto's, publiciteitsmateriaal, zelfs gedeeltelijk) mag worden overgenomen zonder uitdrukkelijke en schriftelijke toestemming van de uitgever. Lezersbrieven vallen onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de schrijver.

De redactie ziet graag elke inzending van beeldmateriaal en teksten tegemoet. Voor ongevraagd ingezonden beeldmateriaal of teksten kan nochtans geen enkele eis gesteld worden. Retourzendingen is enkel mogelijk wanneer portkosten ingesloten zijn.

Copyright: Meta Media nv, tenzij anders vermeld.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Dirk Melkebeek, redactieadres

HOE ABONNEREN?Voor België: schrijf 65€ (1 jaar) of 124€ (2 jaar) over op rekeningnr. 733-0558399-97 ten name van meta Media nv met vermelding Abo MSM.
Voor Nederland: Maak 65€ (1 jaar) of 124€ (2 jaar) over op giro 115.884 ten name van meta Media nv met vermelding Abo MSM. Voor Frankrijk en rest van de EU: Schrijf 85€ (1 jaar) of 164€ (2 jaar) over op IBAN BE54733055839997 BIC KREDEBEB ten name van meta Media nv met vermelding Abo MSM. Voor de rest van de wereld: Schrijf 98€ (1 jaar) of 190€ (2 jaar) over op IBAN BE54733055839997 BIC KREDEBEB ten name van meta Media nv met vermelding Abo MSM.
Voor meer info kan u contact opnemen met het secretariaat: administratie@thinkmediamagazines.be

De ons meegeleverde persoonsgegevens worden gebruikt om uw (aan)vraag te beantwoorden (abonnements, wedstrijden, spaaracties, lezersvragen,...) en worden opgenomen in het adresbestand van Meta Media nv om u op de hoogte houden van onze activiteiten. Tenzij schriftelijk verzet mogen uw persoonsgegevens worden doorgegeven aan derden. U heeft steeds het recht op toegang, verbetering en schrapping van deze gegevens.

VERSCIJNINGSDATA:

MSM 104: 27/05

Lid van de Unie
van de uitgevers
van de Periodieke Pers

De multiculturele modeltreinwereld

Als redactiechef sta ik iedere maand voor een nieuwe uitdaging: hoe stellen we een zo gevarieerd en interessant mogelijk tijdschrift samen dat een ruime schare lezers aanspreekt?

Ik mag dan wel ideeën en wensen hebben, tussen droom en daad staan wetten en praktische bezwaren zoals Willem Elsschot zo mooi wist te verwoorden. In ons geval zijn het geen wetten, tenzij de wet van Murphy, maar vooral praktische bezwaren. Wat is er voorhanden aan interessant materiaal aangeleverd door de vaste en occasionele medewerkers? Hoe zit het met de illustraties? Wat én wanneer worden de aangekondigde modellen door de fabrikanten uitgeleverd? Wie kan een reportage maken? Hoe ver staan de aangekondigde projecten?

Meestal valt alles met een beetje puzzelen en geluk wel in de plooi, en slagen we er in om tegen het einde van de maand dat gevarieerd en interessant magazine klaar te hebben, zodat u het veertien dagen later ook in uw brievenbus of bij de krantenboer kan vinden. Ook voor mij is dat een spannend moment, het is immers het moment van de waarheid, het moment waarop ook ik het geheel voor een eerste maal volledig gedrukt zie. Komt alles wel over zoals we het bedoeld hebben, is de druk niet te licht of te donker, zit de samenstelling en volgorde van artikels wel snor, zijn ze niet te kort of te lang? Allemaal dingen die je pas ten volle kan zien wanneer je het tijdschrift letterlijk in je handen hebt en het kan doorbladeren.

Uiteraard ben ik steeds benieuwd naar de reacties van de lezers, uw opmerkingen op het MSM-forum worden alle aandachtig gelezen. Meestal merk ik dan wel dat we op de goede weg zitten, soms zijn er al eens uitschuiptjes, maar dat is dan meer een kwestie van smaak, en, zoals u weet, over smaken en kleuren valt niet te twisten. Af en toe gaan we al eens de mist in, hoe kan het anders, ook onze modelspoor GPS kiest al eens een verkeerde afslag.

Bij de samenstelling van het blad stel ik mij steeds de vraag 'wat wil de lezer?'. Maar om dat te kunnen beoordelen, moeten we natuurlijk weten wie de lezer is. En hier wringt het schoentje, de ene modelspoorder is immers de andere niet. Dit werd mij een zoveelste keer duidelijk bij mijn bezoek aan de tentoonstelling Rail 2011.

Deze expo toont aan dat de grote groep modeltreinliefhebbers alles behalve een homogeen groepje is. En gelukkig maar. Er zijn de verzamelaars, de knutselaars, de rijders, de mensen die met modeltreinen spelen, de bouwers, de klinknageltellers, de luie-zetel modelbouwers (hoe moet je anders de uitdrukking arm-chair modellers vertalen?), de dromers, de fantasien, de later-als-ik-tijd-heb modelspoorers, enz. En dan spreken we nog niet van de verschillende schalen of prototypes waartoe de modelspoorder zich aangetrokken voelt. Alle benaderingen zijn evenwaardig, het is niet aan ons om een waardeoordeel uit te spreken over deze of gene wijze waarop de modelspoorhobby wordt beleefd, zolang er maar plezier aan beleefd wordt.

Toch proberen we voor deze, zeg maar multiculturele, modeltreinwereld een magazine te maken waarin ieder iets kan vinden dat interessant, boeiend of nuttig is, een magazine waar u lezer iedere maand naar uitkijkt. Of ook met dit nummer de 'missie volbracht' is lees ik wel op het forum.

Guy Van Meroye

Beste lezer,

Omwille van organisatorische en technische redenen verschuift de verschijningsdatum van Modelspoormagazine vanaf volgend nummer naar het einde van de maand. Dat betekent dat het volgende nummer, het juninummer, op 27 mei in de boekhandel zal liggen in plaats van op 14 mei. Abonnees zullen hun nummer alvast enkele dagen vroeger in de brievenbus vinden. Alle daaropvolgende verschijningsdata zullen eveneens vallen op de vrijdag die het dichtst in de buurt van de 1ste van de maand van verschijning ligt. Wij hopen dat u deze eenmalige extra wachttijd van veertien dagen niet al te storend vindt en wensen u alvast veel leesplezier met dit nummer.

De redactie

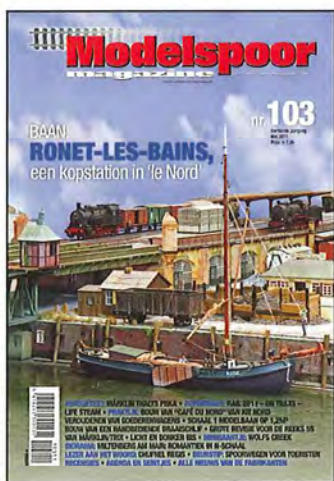


Foto Gerard Tombroek

Hamburg Ericus, het magnum opus van Winfried Schmitz-Esser was zeker één van de hoogtoppen van Rail 2011.

VOORWOORD	PAG 3
INHOUD	PAG 4
LEZERSBRIEVEN	PAG 7
NIEUWS	PAG 9
AUTONIEUWS	PAG 17
KORTGETEST: MÄRKLIN THALYS PBKA	PAG 18
BAAN: RNET-LES-BAINS, EEN KOPSTATION IN 'LE NORD'	PAG 22
PRAKTIJK: BOUW VAN 'CAFÉ DU NORD' VAN KITNORD	PAG 28
PRAKTIJK: GROTE REVISIE VOOR DE REEKS 55 VAN MÄRKLIN	PAG 32
MINIBAANTJE: WOLFS CREEK	PAG 34
PRAKTIJK: VEROUDEREN VAN GOEDERENWAGENS	PAG 40
REPORTAGE: LIFE STEAM	PAG 44
ACTUALITEIT GROOTBEDRIJF	PAG 47
REPORTAGE: RAIL 2011	PAG 48
LEZER AAN HET WOORD: CHUFNEL REGIS	PAG 52
REPORTAGE: ON TRAXS	PAG 56
PRAKTIJK: BOUW VAN EEN HANDBEDIENDE DRAAISCHIJF	PAG 62
PRAKTIJK: LICHT EN DONKER BIS	PAG 70
PRAKTIJK: EEN SCHAAL I MODELBAAN OP 1,2m²	PAG 72
DIORAMA: MILTENBERG AM MAIN: ROMANTIEK IN N-SCHAAL	PAG 78
RECENSIES	PAG 80
BEURSTIP: EXPO SPOORWEGEN VOOR TOERISTEN	PAG 81
AGENDA EN SEINTJES	PAG 82

KORTGETEST: Märklin Thalys PBKA

Met de Thalys PBKA heeft Märklin/Trix een model in huis dat een grote internationale uitstraling heeft, en hopelijk, ook hoog op het verlanglijstje komt van de modelspoorers in België, Nederland, Duitsland en Frankrijk. De Thalys PBKA behoort immers in deze vier landen tot het alledaagse beeld van de hedendaagse spoorwegen. Vanaf pagina 18 verneemt u meer over voorbeeld en model.

18



BAAN: Ronet-les-bains, een kopstation in 'le Nord'

We zijn ergens op 't einde van de jaren '50, 1958 of 1959. In de nabijheid van het station staan een paar auto's uit die tijd: een Peugeot 203, een Citroën 11PK en meer van dat moois. Op de muren hangen van die mooie geëmailleerde reclameborden. Langs de perrons staan rijtuigen met overwegend coupédeuren, en vele daarvan dragen nog het cijfer 3, synoniem van "werkmansstreinen", hoewel die klasse al in 1956 werd afgeschaft. Stoomtractie staat nog hoog in het vaandel, al komt hier en daar een spiksplinternieuwe diesel rangeerloc wat van de eer afsnoepen. Het stationnetje van Ronet-les-Bains is het eindpunt van een kort zijlijntje van de lijn Calais-Boulogne, maar we konden ons even goed ergens tussen Lille en Saint-Omer bevinden. Keer mee terug in de tijd, vanaf pagina 22

22



PRAKTIJK: Bouw van "café du Nord" van KitNord

Voor zijn derde civiele gebouw trok Lazlo Osi, dynamische zaakvoerder van Kit Nord, letterlijk de grens over. In het Noord-Franse plaatsje Formerie vond hij een hoekhuis met café dat geschikt leek om in miniatuur na te bouwen. Het gebouw werd "Café du Nord" gedoopt, het kind moet immers een naam hebben. De kit behaalde in 2010 zowel bij de lezers van Modelspoor magazine als bij Febelrail de eerste plaats in de categorie toebehoren voor de modelspoorweg. Reden genoeg om zelf ook eens op café te gaan, vanaf pagina 28

28



MINIBAANTJE: Wolfs Creek

René Wolf behaalde met zijn Amerikaans minibaantje Wolfs Creek een verdienstelijke vijfde plaats op de 2de modelspoor minibaantjeswedstrijd. Het idee voor een nieuwe kleine expobaan in een afwijkende schaal ontstond vroeger, de aangekondigde wedstrijd was een mooie aanleiding om de bouw van het baantje effectief aan te vatten. Het verhaal van Wolfs Creek kan u lezen vanaf pagina 34

34



PRAKTIJK: Bouw van een handbediende draaischijf

MSM-medewerker Jean Luc Hamers is begonnen met de bouw van een tijdperk I modelspoorweg waar zelfbouw centraal staat. Eén van de eerste onderdelen die hij gebouwd heeft is een kleine handbediende draaischijf voor het keren van de kleine tijdperk I locjes. Hoe de draaischijf te bouwen kan u stap voor stap volgen vanaf pagina 62

62



PRAKTIJK: Een schaal I modelbaan op 1,2m²

Wie aan de minibaantjeswedstrijd deelneemt met een project op een schaal groter dan H0/00 beschikt over een oppervlakte van 1,2 vierkante meter. Amper genoeg voor een modelbaan op schaal H0 zal u wellicht denken. Maar niet voor onze vrienden van PAJ, zij gingen de uitdaging aan en bouwden een heuse schaal I baan op amper 1,2 m². Toegegeven, zonder fiddle-yard, deze beslaat nog eens een extra 0,6m² zodat de totale modelspoorweg net geen 2 vierkante meter groot is. Schaal I voor in een modale kamer dus. Te lezen vanaf pagina 72

72





Nieuw - Nouveau

Lasergesneden Hoevedeuren en Vensters
Portes de Ferme et Fenêtres coupées au laser

Made by C-tracces

Binnenkort
Kleine hoeve met stal
Bientôt
Petite ferme et étable



real keyhole !!!



Webshop : www.C-tracces.be

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



De link met de natuur:

miniatur®

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



**Exclusieve
 modelbomen
 en model landschapsbegroeiing**



Open van maandag tot zaterdag 10.30u tot 18.00u

Exclusiviteit

Flexity tram 4000 MIVB/STIB

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

NU LEVERBAAR

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

0102_0125_MSM_Dreamcollection

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

0128_MSM_Wiborail

MODELSPOORTENTOONSTELLING

30 JAAR MOBOV

TREIN TRAM, BUS

TIEN BANEN EN STANDEN – DEMO'S

14 en 15 mei 2011 van 10 tot 17 uur
 CC Bouckenborgh (einde dreef)
 Bredabaan 561 2170 Merksem (Antwerpen)
www.mobov.be - 03 2372764 - 0486 316404



FERIVAN

Modelbouw



Productie Tram & Bus Verkoop & Advies

Wij zijn aanwezig :
 Modelspoor Expo, Casino Blankenberge, Paasweekend 2011
 Mobov-Tentoonstelling op 14 en 15 mei 2011, Kasteel Bouckenborgh, Merksem

Fernand Vanhoey
 Postbus 55
 B-2170 Merksem

info@ferivan.be
www.ferivan.be
 Tel. 03.383.11.17



NEU



LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)



LokPilot micro V4.0



PowerPack voor LokPilot & LokSound



LokSound V4.0

RailCom plus by ESU



Loconet adapter: L.Net voor uw ECoS

Adapter PluX > NEM-652



ESU

Hobby Trade - ADE

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle : station Nord-belge
en bijgebouw

Schienenreiniger

ER-decor

WinTrack V10.0-3D



hobbytrade

tot straks op :
te Blankenberge
op 23-24-25 april 2011

SPOORWEGEN voor TOERISTEN



Import: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com

Nieuw 2011

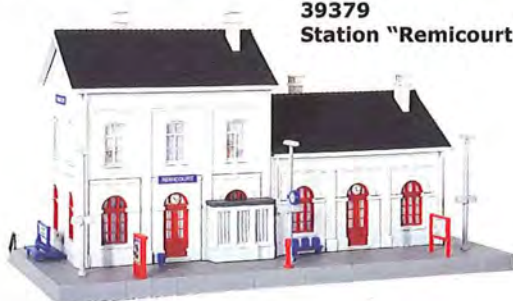
kibri®

Terug van weggeweest:
De Belgische stations van Kibri®

39529
Station "Mignault"



39379
Station "Remicourt"



26093 - Plasser & Theurer onderstopmachine Infrabel

Met elektrische aandrijving en LED-zwaailicht, RailCom geschikte digitaaldecoder (DCC / Motorola). Lob: 265 mm. NEM-koppelschacht. Functiemodel voor tweerailsysteem.



26098

Uitvoering voor drierailsysteem

26095 - Plasser & Theurer onderstopmachine Strukton (NL)

Met elektrische aandrijving en LED-zwaailicht, RailCom geschikte digitaaldecoder (DCC / Motorola). Lob: 265 mm. NEM-koppelschacht. Functiemodel voor tweerailsysteem.



26099

Uitvoering voor drierailsysteem

TREINSHOP OLAERTS

biedt u aan

PROTOTYPE*



Stoomlocomotief Type 53 in metaal



1. Bruine versie van 1904 - 1934

2. Groene versie van 1934 - 1955 met gele belijning

3. Groene versie van 1955 - 1966 zonder gele belijning

Prijzen vanaf € 329 DC en € 349 AC

*Model niet contractueel en definitief



**NMBS L-rijtuigen
Alle versies leverbaar**



VERSIES VAN ALLE TIJDPERKEN BESCHIKBAAR • 80-TAL VERSCHILLENDE NUMMERS

Treinshop Olaerts - Nieuwstraat 192/1 - 3590 Diepenbeek - T +32 11 42 33 94 - F +32 11 42 89 15 - info@treinshopolaerts.be - www.treinshopolaerts.be



HOBBYTRADE

TWA Laads 800B

Hobbytrade is gestart met het uitleveren van haar nieuwe tweeledige rongenwagen type Laads 800B van Transwaggon TRW in tijdperk V. Deze wagens worden ondermeer gebruikt voor het vervoer van grote voertuigen en land-

bouwmachines. Ook het Nederlandse leger maakt gebruik van deze wagens voor haar militair transport. Het model is zeer degelijk uitgevoerd en voorzien van een goed werkend kortkoppelmechanisme volgens NEM 362.

De totale lengte is 325 mm. In de doos zitten twee zakjes met onderdelen die je zelf moet aanbrengen. Het model van Hobbytrade wordt met drie verschillende bedrijfsnummers uitgebracht (cat. 41251 tot 53). (GVM)



PB MESSINGMODELBOUW

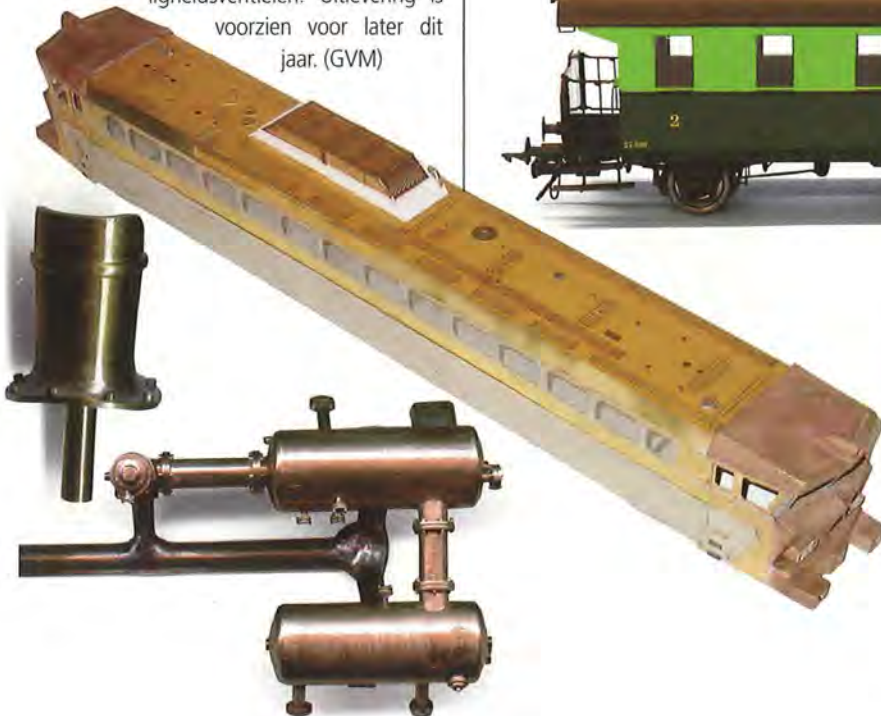
Paul Bellon werkt naarstig verder aan een uitbreiding van zijn schaal Nul aanbod. Momenteel is een model op 1/43,5 van de NMBS elektrische locomotief van de reeks 18 in ontwikkeling. De foto toont een prototype van de locomotiefkast, op het productie model zullen zowel het dak als de koppen in messing gefreesd zijn ipv gegoten. Uitlevering van dit model is pas voorzien voor het einde van het jaar. Naast deze volledige modellen in schaal 0 brengt PB Messingmodelbouw voor de zelfbouwers in deze schaal ook toebehoren uit voor Belgische stoomlocomotieven, zoals een Belgische schouw met kroon, een ACFI voorverwarmer, schouw met klep of fluit en veiligheidsventielen. Uitlevering is voorzien voor later dit jaar. (GVM)

KUEHN-MODELL

Type Shis

Het is hoogst uitzonderlijk dat in schaal TT een Belgisch model wordt uitgebracht voor het vervoer van rollen plaatstaal. Schaal TT (1:120) houdt het midden tussen N (1:160) en H0 (1:87). Kuehn-Modell probeert met één van haar goederenwagens de Belgische markt te verkennen. De set met twee Shis wagens die vorig jaar werd aangekondigd is sinds kort vlot verkrijgbaar (cat. 51230). Elke wagen in

kunststof heeft drie rollen die gelijk verdeeld worden over vijf wiegen. De wagens in bruine uitvoering zijn uitgerust met een kortkoppelmechanisme volgens NEM358 en hebben twee verschillende bedrijfsnummers. Ze zijn geschikt voor tijdperk V. Dezelfde wagen wordt later eveneens uitgebracht in de groene kleuren van B-cargo als type Shimmns in tijdperk V. (GVM)



LENZ - MTE

Donderbussen

De Duitse Donderbussen zijn al enkele jaren in schaal 0 bij Lenz verkrijgbaar. Deze wagens zijn ook in België terecht gekomen als oorlogsvergoeding. In tijdperk III hebben zij tot in de jaren '50 van vorige eeuw in tweetintengroen gereden. In deze uitvoering zijn zij momenteel bij Mini Train Expo in Blankenberge in model verkrijgbaar. Hiervoor betaal je wel een beperkte meerprijs. De wagens zijn standaard voorzien van binnenverlichting en hebben een zeer fraai gedetailleerd interieur. (GVM)

GROTE MODELTREIN RUILBEURS

BLANKENBERGE

PAASWEEKEND 23 - 24 - 25 APRIL 2011

IN ZAAL FORUM
KERKSTRAAT 66 BLANKENBERGE
DOORLOPEND OPEN VANAF 10U TOT 18U

INKOM 2€

STANDHOUDERS MET NIEUW EN TWEEDEHANDS MATERIAAL

GAST-THEMA 2011
SPOOR NUL 1:43,5 / 1:45

IN EEN ORGANISATIE VAN



PERMANENTE TENTOONSTELLING OVER DE BELGISCHE EN DE
LUXEMBURGSE SPOORWEGEN

WIJ VERWELKOMEN JULLIE GRAAG IN ONZE BIJHORENDE SHOP

WWW.MINITRAINEXPO.BE

MINITRAINEXPO@TELENET.BE

MET MEDEWERKING VAN MODELSPoorCLUB
"DE DWARSLIGGERS"



B-MODELS

Nieuw in het gamma van B-Models zijn twee setjes met telkens twee grijze Zwitserse containerdraagwagens van het type Sgns(s) van SBB Cargo (cat. 45112 en 45116). (GVM)



PIKO

BR 41

Piko kan met haar stoomlocomotieven in model probleemloos concurreren met de andere grote spelers die in deze markt thuis zijn. Piko doet dit niet alleen met aantrekkelijke prijzen, maar ook in detaillering en goede rijkwaliteiten moeten deze modellen niet onderdoen. Dit bewijst zij opnieuw met de uitvoering van de stoomloc BR 41 met het nummer 41 1150-6 die momenteel is ondergebracht in het Spoorwegmuseum in Beieren (cat. 50125). Deze zware goederenlocomotief met kolentender heeft een fijn gedetailleerd loopwerk en is uitgerust met een vijfpolige motor met dubbel vliegwielt. Het model in tijdperk V is voorzien van een driepunts frontverlichting. (GVM)



PIKO

Eas Nacco

Ook in schaal G (1:22,5) laat Piko zich niet onbetuigd. Deze schaal is uitermate geschikt voor een tuinspoor. Het materiaal is bestand tegen weersinvloeden zoals regen en wind. Deze open bakwagen type Eas in blauwe uitvoering behoort toe tot de leasingmaatschappij Nacco. Zij is gebouwd in kunststof en is voorzien van Y25 draaistellen. In deze uitvoering zou je de wagen kunnen ombouwen naar een Belgische variant. (GVM)



GOOVER MODELS

Nederlandse modellen

Goover Models richt zijn pijlen nu ook op de Nederlandse markt. Als eersteling kondigen zij de DH1 en DH2 aan. Prototypes van deze motorwagen waren reeds op Rail 2011 te bewonderen en ogen veelbelovend. Het model zal uitgerust worden met een centrale motor met twee vliegwielen die alle assen aandrijft. Het model zal zowel in gelijk- als wisselstroom worden aangeboden, al dan niet digitaal en digitaal met geluid. Levering wordt voorzien in het vierde kwartaal 2011. Daarna volgen de dieselstellen SM90 en DM90.

Ook getrokken Nederlands materieel staat op het programma van Goover Models, zoals de plan K rijtuigen, de Benelux stuurstand en HSM houten drieassige rijtuigen. Bij de gebouwen wordt een lasercut model aangekondigd van een stationsgebouw Waterstaat type 4. (GVM)

MARKLIN

Kuiswagen Spoor 1

Ook de grote schalen hebben een kuiswagen nodig om de bedrijfszekerheid en de stroomafname van de locomotieven te garanderen. Deze railreinigingswagen van Märklin heeft tussen de wielassen twee flexibele reinigingselementen die stof en slijtagesporen van de

rails verwijderen (cat. 58268). Als basis gebruikt Märklin een gesloten goederenwagen Gmhs 53 van de Deutsche Bundesbahn. De twee reinigingselementen zijn afzonderlijk gelagerd. (GVM)





FANTASTISCHE PRIJZEN, VELE PROMO'S IN ROGO, 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 & Vrij: 14u tot 18u
Zaterdag: 10u tot 12.30u - 14u tot 17u
Zondag: 10u 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 promotions sur pierredominique.com



B.P 49 - F 93602 Aubnay 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

Wehmaster : 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

Tél les jours de salon : +33 6. 22. 40. 59. 01

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
15 000 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 gretfa)

Règlements acceptés : Cartes bancaires Visa,
Mastercard/Eurocard Virement bancaire

JOUEF HO



Réf HJ2073 Vapeur 141 R 1187

SNCF 2990

Réf HJ2074 Idem Digital

sound 4390

Réf HJ2075 Idem AC 1/3 rails 3490

Réf HJ2104 Vapeur 141 R 1173 fuel

SNCF (plaque Mistral) 2990

GROSSE PROMO EXCLUSIVE

JOUEF À CES PRIX !

Réf HJ2014 BB126005

Ep V 1990 1490

Réf HJ2047 BB 66200 1490 1290

Réf HJ2042 CC7155

Mistral 1990 1390

Réf HJ4013 voit RIB

Transilien 390 190

Réf HJ4041/4042 4 voit

DEV inox 1700 1240

Réf HJ4042 seul 3 voit

DEV inox 1250 990

ELECTROTREN HO



Réf 2204 Autorail X2478 1690 1290

Réf 2204D Idem digital 2120 1690

Réf 2206 Autorail X2440 1690 1290

Réf 2206D Idem digital 2120 1690

EN EXCLUSIVITÉ À CES PRIX !

Réf 2814 CC 64026 ver. 2150 1690

Réf 2138 ABJ3 toit cré. 1690 940

RIVAROSSI HO

Réf HR4135 Voit. restaurant CIWL

Venise Simplon Orient Express 590

Réf HR4136 Coffret 3 voit. CIWL

«flèche d'or» 1690

Réf HR4137 Voit. de service CIWL

Pullman Express 590

Réf HR6113 Canon Leopold monté

sur affût ferroviaire (camouflage

beige) 450

PROMO EXCLU.

RIVAROSSI SPÉCIAL CIWL

Réf HR4010 cof 3 voitures toit crème

(1 fourgon + 2 lits) 1590 1190

Réf HR4077 cof 2 voitures Pullman

toit gris Flèche d'Or 1490 1090

Réf HR4089 cof 3 voit. CIWL 2 lits +

1 fourgon toit blanc 1990 1390

Réf HR4090 voiture Pullman toit

blanc 870 590

Réf HR4100 cof 3 voitures toit gris

(1fourgon + 1 salon + 1 lits LX)

1990 1390

Réf HR4016 cof 3 voitures lits type

MU des FS 1490 1190

Réf HR4001 cof 3 voitures UIC toit

gris FS 1450 990

Réf HR4101 voit lits CIWL type LX à

toit gris 790 590

Réf HR4102 voit lits CIWL type MU

790 590

Réf HR2038 Loco manœuvre

verte foncée FS motor,

inter. digital 1990 690

Réf HR2072 Deux locos manœuvre

FS motor, inter. digital 1990 1150

Réf HR2080 Locomotive de

manœuvre verte claire FS motorisé

avec interface digital 1090 690

VITRAINS HO



Réf 2162 Locomotive électrique

Serie 16 N°1602 SNCF 1790 1240

Réf 2163 N°1602 1790 1170

Réf 2167 N°1607 1950 1170

Réf 2168 N°1608 1950 1220

Réf 2169 N°1603 1950 1220

Réf 2171 N°1601 1790 1170

Réf 2173 N°16022 1790 1170

MAKETTE HO

Réf 4782 Wag plat RS Fbd CFL 260

Réf 4783 Wag plat RS TYPE 1222B

SNCF 260

HERPA HO

Réf 024525 Renault 16 bleue 40

Réf 024556 Renault 5 métal 90

Réf 024557 Renault 5 orange 80

NOREV HO

Réf 511130 Renault Kangoo 70

MAKETTE/ COLLEC' CIT' HO



Réf 8001 Citroën DS Présentielle

Chaperon 290

Réf 8002 Citroën BX 4TC év. 320

Réf 8004 Citroën traction

avant 22CV coupé 280

RIVAROSSI HO

Réf Hr4136 Coffret

de 3 voitures «Flèche

d'or» 1690 1290

PROMO EXCLU.

REE MODELES HO

Réf WB065 plat OCEM 29 MT 240

Réf WB066 plat OCEM 29 240

Réf WB080 plat VB marron clair 240

Réf WB083 plat OCEM 29 VB 240

Tarif dégressif à la quantité (voir

conditions sur notre site)

Réf WB050 plat UFR SNCF + rem.

Paris-Turin 450

Réf WB051 Idem + rem. Sobolrai

Dijon 450

Réf WB052 Idem + rem. Bourgey

Montreuil 450

Réf WB053 Idem + rem. 450

Réf WB054 Idem 450

Réf WB055 Idem + rem. Pavese 450

Réf WB056 Idem + rem. 450

Réf WB057 Idem 450

Disponible en mai

Réf WB068 Idem + rem. STG 450

Réf WB069 Idem + rem. transport

Pavese 450

Réf WB070 Idem + rem. STEF 450

Réf WB071 Idem 450

Réf WB072 Idem + rem. Alamasse

et Cie 450

Réf WB073 Idem + rem. Henri

Walbaum 450

Réf WB074 Idem + rem. STEF 450

Réf WB075 Idem +

rem. Gervais 450

PORT OFFERT À PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

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.



HERPA ROCO

Van Dieren Maritime

Van Dieren Maritime B.V. is een internationale logistieke transporteur gespecialiseerd in intermodaal spoor- en wegvervoer met hoofdzetel in Nederland. Dagelijks verzekeren zij vier shuttle-treinen met eigen vrachtwagens tussen

Duitsland en Zweden. Samen met Roco biedt Herpa een set aan met twee Roco Huckepack draagwagens, een trekker en drie trailers met huif. Van Dieren Maritime heeft 280 dergelijke huiftrailers in gebruik die via de zijkant en langs

boven kunnen geladen worden. Deze Huckepack trailers kunnen in combinatie met de trein tot 28 ton geladen worden. Van deze set worden 250 stuks aangeboden. (GVM)

KATO

Couchetterijtuigen van de ÖBB voor de Wien-Oostende-Express

Kato heeft, op initiatief van de Duitse importeur Lemke, de modellen uitgeleverd van de couchetterijtuigen type UIC-X van de Oostenrijkse Bondsspoorwegen ÖBB.

De voorbeelden werden in 1976 gebouwd door de Oostenrijkse constructeur Jenbacher Werke die de licentie verkreeg van de bouwers van de Zwitserse RIC UIC-X rijtuigen, vandaar de enorme gelijkenis tussen de slaapwagens van de ÖBB en de SBB.

Kato bracht twee verschillende nummers uit. De set 23211 omvat twee rijtuigen waarvan de kast in blauwe kleur is uitgevoerd. Beide rijtuigen verschillen echter door de kleurstelling van de daken. Het ene rijtuig heeft een ivoorkleurig dak, de originele kleur, terwijl het andere een grijs dak heeft. De ivoorkleur werd al spoedig, na een paar jaar, gewijzigd in grijs omdat de lichte kleur zeer gevoelig bleek voor vervuiling. Men kan ook een enkel rijtuig kopen, onder nr. 23214. Dit model is uitgevoerd in een livree die de couchetterijtuigen kregen aan het eind van de jaren '80, lichtgrijs met een blauwe band rond de ramen.

Vergeleken met het oude model dat een twintigtal jaar geleden werd gefabriceerd voor Hobbytrain door Kato, valt de opmerkelijke verbetering van de schildering en de beschrijving direct op. Terloops vermelden we ook nog dat de nieuwe modellen van Kato vanaf de fabriek zijn uitgerust met binnenverlichting. Nog een



verbetering die we opmerkten t.o.v. de Hobbytrain modellen is dat Kato nu zijn modellen uitrust met correcte opstaptreden waarvan de onderste opklapbaar is.

Toch zijn er een paar gebreken, zo zijn de rijtuigen geplaatst op Schlieren draaistellen i.p.v. de Minden-Deutz 36 types. Dit foutje kwam ook reeds voor op de vroegere Hobbytrain modellen. Ook zijn de beide ventilatieopeningen aangebracht tussen de ramen zoals op de SBB rijtuigen, terwijl de ÖBB exemplaren één enkele grotere opening hadden onder een raam van een compartiment.

Om begrijpelijke economische redenen heeft Kato klaarblijkelijk gekozen om geen nieuwe mallen voor de kasten en de draaistellen te maken om volledig conforme ÖBB couchetterijtuigen te bouwen.

Deze foutjes nemen niet weg dat deze nieuwe ÖBB rijtuigen veel modelspoorders in verschillende landen zullen verleiden, want aan het

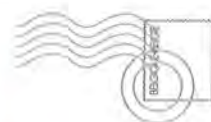
begin van hun carrière werden deze rijtuigen ingezet in de meest prestigieuze nachttreinen naar Oostenrijk waarvoor de ÖBB de rijtuigen leverde.

De Belgische N liefhebber kan ze inzetten in de Oostende-Wien-Express en de Nederlandse in de Holland-Wien Express. In deze treinsamenstellingen bevonden zich tevens eerste en tweede klasse Eurofima rijtuigen van de ÖBB en een slaaprijtuig van het type MU.

Ook vermeldenswaard is dat de couchetterijtuigen UIC-X van de ÖBB die in 1976 werden gebouwd reeds vijf jaar later vervangen werden door een nieuw type dat vanaf 1981 geconstrueerd werd en dat erg geleek op het vijf jaar eerder gemaakte type. De nieuwe rijtuigen telden nog maar negen coupés in plaats van tien. De indienststelling van deze nieuwe, comfortabelere rijtuigen verwees de oudere al snel naar minder prestigieuze treinen of zelfs naar de rang van versterkingsrijtuigen. (BM)

Brieven in deze rubriek geven enkel het standpunt van de schrijver weer en dienen de naam men het adres van de afzender te vermelden. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. Ook bij gebruik van e-mail dienen naam en adres te worden vermeld. Persoonlijke gegevens kunnen worden weggelaten indien de omstandigheden dit vereisen. De redactie ziet zich soms genoodzaakt een selectie te maken en eventueel brieven in te korten. Niet gepubliceerde brieven worden alleen nog persoonlijk beantwoord indien de inhoud ervan dat echt noodzakelijk maakt.

Brieven zenden aan Modelspoor magazine, Oude Leeuwenrui 8/2, 2000 Antwerpen of per e-mail aan modelspoor@thinkmediamagazines.be



Modelspoor magazine
Oude Leeuwenrui 8/2
2000 Antwerpen

Baanontwerp

Ik zou graag eens een artikel zien verschijnen in ons lijfblad waarin wordt uitgelegd hoe men aan een realistisch en mooi baanplan begint.

Het liefst een artikel dat praktijkgerichte informatie geeft. Het maken van een realistisch en functioneel baanplan blijft voor mij een ware marteling.

Moest er ooit zo'n artikel geweest zijn dan verneem ik graag in welk nummer dat was.

Ludwig Dries, Zoersel via forum MSM

In MSM 66 heeft Gerolf Peeters als eens uitvoerig uitgelegd hoe je hieraan begint. In volgend nummer MSM 104 publiceren we een baanontwerp van Gerard Tombroek waarbij ook flink wat aandacht aan de fase van het plannen is besteed. Nog even geduld, en ondertussen misschien alle in MSM gepubliceerde baanplannen eens nalezen, u zal dan al een pak wijzer worden. Een index van alle artikels vind u trouwens op onze website. (GVM)

Lezersbrieven

Wat me het meest stoort aan het editoriaal, is het onderwerp zelf.

De rubriek lezersbrieven, voor elk tijdschrift bladvuulsel dat gratis aangereikt wordt door de lezers, is na tien jaar geëvolueerd naar ons forum. Een heel actief en mooi forum.

Meer uitgebreid naar allerhande onderwerpen. Ook onderwerpen die een eigen leven gaan leiden, los van het tijdschrift. Of de nieuwere lezers door verwijzingen aanzet op zoek te gaan naar 'back issues'. Of die precies inspiratie opleveren voor volgende nummers. Qua onderwerpen en qua auteurs.

De klok tien jaar terugdraaien om terug wat makkelijke bladvulling te krijgen? 'Duizenden lezers' die nooit op het internet komen? Of daagt er een komkommertijd aan de einder?

Echte brieven hebben inderdaad hun nostalgische aantrekkingskracht. Maar dat is dan ook alles. Ik heb ook nog ergens een doos met vergeelde liefdesbrieven uit een andere eeuw... Maar onze hobby én ons tijdschrift zijn meer geholpen met het forum.

Waar ook geen redactie knip-of selectiewerk op uitvoert.

Guy, ondertussen zijn we in 2011 (het jaar waarvoor MSM een mooie kalender produceerde). Met voor- en nadelen.

Marc Goovaerts, Antwerpen via forum MSM

Kijk, dat is nu wat we willen bereiken met deze rubriek: een kritische noot van een lezer. Als redactie hebben we niet zo veel feedback als we dat wel zouden wensen. Zelfs een klein mailtje blijkt voor heel wat mensen een te grote drempel. Net als een toneelvereniging zich uitleeft tijdens de voorstelling, beleven we plezier aan het maken van het blad, maar net als die toneelamateurs zijn we uiterst benieuwd naar de reacties van ons publiek. Ten slotte doen we het niet voor onszelf.

Gelukkig zijn er nog de beide fora (MSM en TMM) die telkens weer een aantal interessante discussies opleveren bij het verschijnen van een nummer. Bij deze wil ik van de gelegenheid gebruik maken nogmaals wat publiciteit te maken voor deze fora. Meelezen kost niets, deelnemen ook niet, maar je moet enkel een gebruikerscode aanvragen. Heel wat talenten delen hier graag hun kennis mee, de moeilijkste problemen worden er samen opgelost, de mooiste foto's dagelijks gepubliceerd. Kortom, deze fora zijn een prima verlengstuk van ons blad. Helaas schatten we dat slechts 5% van onze lezers op de fora komen. Deze rubriek is er dus voor die 95% anderen. Komkommertijd is het dus niet. We hebben heus nog veel materiaal liggen om

lang door te gaan met ons blad.

In het voorwoord haalt Guy het al aan: onze hobby bevat vele facetten en we proberen voor elk wat wils te brengen. Kritiek en nieuwe ideeën zijn steeds welkom. Schouderklopjes natuurlijk ook. (LD)

CD

Zou het geen goed idee zijn om bij Modelspoor magazine een CD bij te voegen met beelden van een baan van een van de leden? Andere bladen doen dat ook (af en toe). Heel informatief. Zo iets zou wel een dimensie toevoegen aan ons blad.

Marc De Bruyn, Laakdal via forum MSM

Aan extra's, zoals een CD, hebben we inderdaad al gedacht. Je mag echter niet vergeten dat in de productie hiervan heel wat tijd, energie en geld sluipst en we willen ons blad graag voor iedereen betaalbaar houden. Af en toe slagen we er in een extraatje aan onze lezers aan te bieden, zoals de kalender bij het 100e nummer en zullen dat in de toekomst zeker blijven doen. We zijn als redactie natuurlijk ook niet blind voor de technische evolutie. Daarom zijn we al geruime tijd bezig om af en toe iets extra's aan te bieden via elektronische weg. Op onze vernieuwde website, www.modelspoor-magazine.com, die zopas zijn eerste kaarsje uitblies, kunnen al heel wat extraatjes, die een mooie aanvulling vormen op het blad bekeken worden. Je vindt hier af en toe de plannen van beschreven bouwsels, extra foto's en zelfs filmpjes van bijna alle banen die bvb. te zien waren op Ontrax en Rail 2011, een complete index van de artikels, alles cijfergegevens over eBay-verkopen, een agenda, links- en nieuwspagina die allen de actualiteit van nabij volgen. Tips voor extra's zijn echter nog steeds welkom. (LD)

TECHNO 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





LS MODELS

Slaaprijtuigen type WLABmee in N schaal

Het gaat hier om de eerste modellen van de van airco voorziene slaaprijtuigen met verwisselbare draaistellen, type WLABmee, geschikt voor snelheden tot 200 km/u. Het merendeel van deze rijtuigen werd gebouwd tussen 1994 en 1996 en maakt deel uit van het bestand van de Russische Spoorwegen RZD.

Na de kwalitatief opmerkelijke realisatie van dit type slaaprijtuig in H0 en TT heeft LS Models ook met dit N model weer een schot in de roos. Dit slaaprijtuig wordt door LS Models in verschillende versies aangeboden. Drie sets van twee van deze RZD slaapwagens zijn verkrijgbaar in de verschillende livrees.

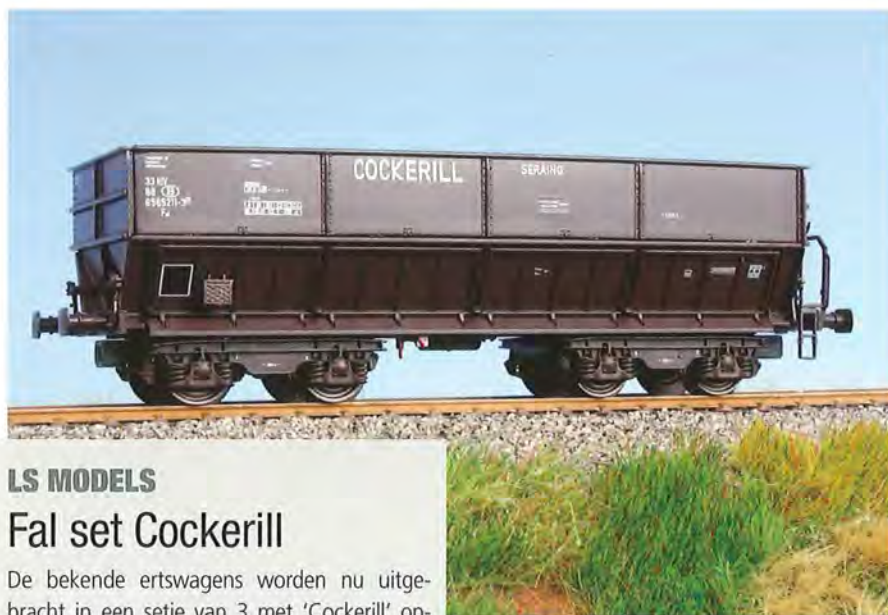
Behalve de rijtuigen van de RZD zijn deze ook los te koop in uitvoeringen van de Witruissische, Slowaakse, Oekraïense en Litouwse spoorwegen en als prototype ingeschreven bij de inmiddels ter ziele gegane Deutsche Reichsbahn.

Leuk om weten voor de Belgische N liefhebber is dat de RZD slaaprijtuigen werden ingezet in de Ost-West-Express die tot in juni 1994 Moskou verbond met Parijs via Liège, Namur en Charleroi, en daarna Moskou met Brussel Zuid van juni 1994 tot in juni 1996.

Tussen juni 2004 en half december 2005 werden drie ligwagens van de RZD samen met één van de Witruissische (BC) naar Minsk ingezet in de nachttrein "Jan Kiepura" die Brussel met Warschau verbond. Tenslotte werd ook een RZD slaaprijtuig gebruikt tijdens de dienstregeling van 2008 uit de trein Moskou-Parijs via Berlijn en Brussel in de stam van de nachttrein CNL van Berlijn naar Parijs via Brussel.

Voor de Belgische N liefhebbers zouden we

durven aanbevelen de set 78012 te kopen van twee RZD rijtuigen die op de zijwanden een groot logo droegen dat een bed voorstelt, en de BC uitvoering 78015 in blauwe uitmontering. Deze modellen stellen namelijk getrouw de samenstelling voor van de "Jan Kiepura" met de deelbestemmingen Minsk en Moskou. Voor onze Nederlandse lezers vermelden we dat de slaaprijtuigen van de RZD en de BC nu rijden in de huidige Jan Kiepura nachttrein sinds deze trein rijdt tussen Amsterdam en Warschau. (BM)



LS MODELS

Fal set Cockerill

De bekende ertswagens worden nu uitgebracht in een setje van 3 met 'Cockerill' opschriften (cat. 32076). (GVM)



BEMO

RhB Tm 2/2 82

Producten van Bemo worden steeds in beperkte oplagen geproduceerd. Als modelliefhebber is het kwestie van uw bestelling tijdig door te geven. Jammer genoeg zijn er slechts enkele handelaars in België en Nederland die modellen van Bemo in hun assortiment opnemen. Dit geldt ook voor deze rangeertractor waarvan verschillende varianten bestaan. Deze TM 2/2 met het nummer 91 in gele schildering heeft schuifdeuren (cat. 1274.193). Het model is slechts 5,75 cm lang. De motor is mooi weggewerkt en is voldoende krachtig om in een lokaal station dienst te doen. (GVM)



RAILKING

Lamp Post Set

De Amerikaanse fabrikant RailKing maakt deel uit van het totale aanbod van MTH Trains. RailKing is gespecialiseerd in materiaal in schaal 1:32 of zoals zij zeggen in One Gauge Trains. Daarnaast werkt zij ook mee aan het aanbod van schaal 0 zoals deze zeshoekige straatlampen (cat. 30-1062). De modellen zijn gemaakt in die-cast en voorzien van een lampje dat onderaan aan de voet met twee draadjes aan een voeding verbonden wordt. (GVM)



PB MESSING MODELBOUW

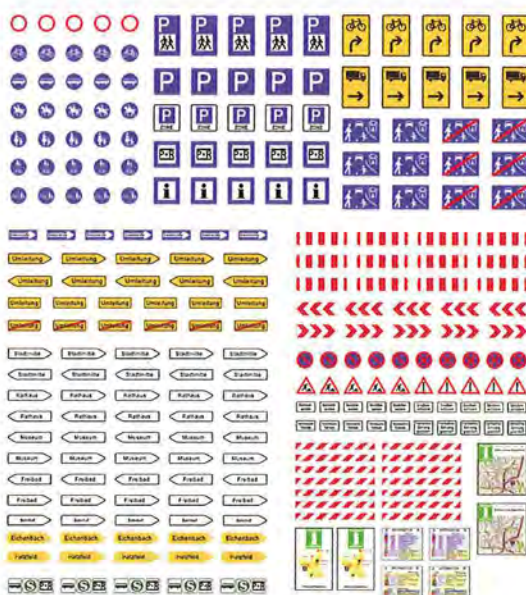
Rijwoningen

Paul Bellon heeft al enige jaren ook bouwkits van gebouwen in kunststof in het programma. De onderdelen zijn gefreesd, en deels al samengelijmd. Nieuw in het gamma zijn een aantal 'gewone' rijwoningen zoals we die in vele dorpen nog tegen komen. De ramen en deuren zijn in messing geëtst. (GVM)

VIESMANN

Gratis te downloaden opschriften, affiches en verkeersborden

Viesmann helpt de modelspoorers hun modelspoorweg te verfieren met natuurgetrouwe affiches, opschriften, verkeersborden en plaatsnamen. Via de website www.viesmann-model.de, in de rubriek Service/download kunnen geheel gratis A4 bladen met allerlei opschriften gedownload worden. Daarna kan je deze zoveel keren als je wil afprinten op dun zelfklevend papier. Voorlopig zijn slechts twee bladen beschikbaar, namelijk met het thema spoorweg (waarbij enkele leuke hedendaagse affiches o.a. voor de Thalys PBKA) en het thema vrije tijd - straat - bouw. Later volgen nog bladen rond het thema handel en industrie en het Alpenland. Viesmann koos hier uiteraard voor Duitse voorbeelden, maar sommige borden/schilden zijn ook bruikbaar voor een



modelbaan naar Belgisch voorbeeld. Een leuk initiatief dat navolging verdient. (GVM)



NOCH

Laser cut bloemen

Nieuw in het gamma van NOCH is een pakketje met kant-en-klare laser gesneden bloemen. De bloemen waren reeds eerder als bouwpakket verkrijgbaar, maar voor wie tegen het frulwerkje opziet om ze samen te stellen zijn er nu deze fraai kant en klare bloemen. Enig minpuntje is dat ze nogal aan de grote kant zijn voor H0, maar eens geplaatst in een modeltuin valt dit minder op (cat. 14050 - 52 - 54 - 56). (GVM)

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





RICKO RICKO

Rolls Royce Phantom II

Rolls Royce is het resultaat van de samenwerking tussen Henry Royce, een perfectionistische ingenieur en fabrikant van elektrische kranen die in 1904 zijn eigen auto bouwde, en de adellijke Charles Rolls, een Londense autodealer die niet tevreden was over de wagens die hij verkocht. Rolls was zo onder de indruk van de kwaliteit van de Royce, dat ze in 1904 besloten van hun achternamen een handelsmerk te maken. Hetzelfde jaar nog werd op de Parijse autotentoonstelling de eerste Rolls Royce voorgesteld. Binnen de kortste keren stond het merk Rolls Royce bekend voor zijn grote kwaliteit, uiteraard tegen een flinke prijs.

De Rolls Royce Phantom II uit 1929 is voorbeeldig door Ricko Ricko op schaal 1/87 nagemaakt en straalt klasse en luxe uit. Zelfs de kleinste details zijn weergegeven, zo ook het rode RR embleem op de radiator. Dit embleem werd overigens zwart van kleur na de dood van Henry Royce in 1933. De wagen is verkrijgbaar in stemmig zwart met een bruin biesje, maar ook in een zwart-bordeaux en zwart-gele kleur. Onze voorkeur gaat uit naar de zwarte Phantom II, een ideale wagen voor allerlei statige plechtigheden op de modelspoorweg. (cat. 38254)



NOREV

Citroën DS 3

Op basis van de nieuwe C3 presenteerde Citroën vorig jaar de DS 3, een luxe variant van de C3 die ook de legendarische benaming DS mag dragen. Het enige dat de DS 3 evenwel met zijn voorvader gemeen heeft zijn enkele eigenzinnige koetswerkdetails, Citroën wil hier duidelijk opvallen. Dit doet de DS 3 des te meer door de mogelijkheid om hem te individualiseren, je kan een DS 3 als het ware op maat krijgen, tenminste toch wat het uiterlijk betreft. Citroën wil hier duidelijk ook in de vijver van de nieuwe Mini vissen. Het Norevje op 1/87ste heeft evenzeer de leuke uitstraling en charme als de echte DS3. (cat. 155292)



HERPA

Scania R TL dieplader met turbinebehuizing

Herpa heeft een ganse reeks vrachtwagencombinaties met als centraal thema het vervoer van de onderdelen van windmolens. De vrachtwagens behoren alle toe aan de gespecialiseerde vervoeronderneming P. Adams uit Eupen. Voor

het transport van de behuizing van de turbine van een windmolen wordt een Scania R TL trekker ingezet, met een 8-assige dieplader. (cat. 158077)



HERPA

Mercedes Vito en Viano bouwjaar 2010

De Mercedes Vito maakt al jarenlang deel uit van het gamma lichte vrachtwagens van Mercedes en is één van de meest populaire bestelwagens. Minder gekend is de luxe-versie als grote monovolume die onder de benaming Viano wordt verkocht. Beiden kregen voor het modeljaar 2010 een grondige facelift. (Vito cat. 48927 – Viano cat. 24570)



HERPA

DAF XF 105 SZ 'Billy Boy'

In de "Herpa Exclusive Series" vinden we deze zwarte DAF XF 105 trekker met 'Billy Boy' op de zijkant. De slogan 'zekerheid in het verkeer'

slaagt wellicht niet enkel op de betrouwbaarheid van de DAF-motor... (geen catalogusnummer).

Tekst en foto's: GVM

met dank aan modelbouw Herman verschooten voor het ter beschikking stellen van sommige modellen.





Märklin THALYS PBKA

MET DE THALYS PBKA HEEFT MÄRKLIN/TRIX EEN MODEL IN HUIS DAT EEN GROTE INTERNATIONALE UITSTRALING HEEFT, EN HOPELIJK, OOK HOOG OP HET VERLANGLIJSTJE KOMT VAN DE MODELSPoordERS IN BELGIË, NEDERLAND, DUITSLAND EN FRANKRIJK. DE THALYS PBKA BEHOORT IMMERS IN DEZE VIER LANDEN TOT HET ALLEDAGSE BEELD VAN DE HEDENDAAGSE SPOORWEGEN.

Thalys PBKA

Het 'merk' Thalys werd in 1992 gecreëerd door de SNCF, NMBS, NS en DB voor de toekomstige hogesnelheidstreinen die Parijs, Brussel, Keulen en Amsterdam (PBKA) met elkaar zouden verbinden. Met kapitaal van de deelnemende spoorwegen werd de samenwerkende vennootschap Thalys International opgericht, met zetel te Brussel. Thalys koos voor een direct herkenbare livrei en een dynamisch logo. De dieprode en zilveren kleuren verwijzen naar de vroegere TEE en de CC40100 van

de SNCF, het logo is een gestileerd vrouwengezicht in profiel, vermengd met een pijl die snelheid moet suggereren.

In 1994 bestelden de vier spoorwegmaatschappijen bij GEC-Alsthom 27 tienledige hogesnelheidsstellen. Deze stellen zijn uiterlijk verwant aan de Eurostar en de TGV-Duplex, technisch hebben ze veel overeenkomst met de TGV-Réseau, de TGV van de derde generatie.

In afwachting van de levering van deze

stellen nam Thalys in 1996 10 stellen van het type TGV-Réseau in dienst voor het verzorgen van de verbinding Parijs-Brussel-Amsterdam, het betreft de Thalys 'PBA' stellen 4531 tot 4540.

Omdat deze 'oude' TGV stellen voldeden, werden er uiteindelijk slechts 17 stellen van het nieuwe type PBKA gebouwd, die eind december 1997 in dienst kwamen. De Thalys PBKA stellen werden ingedeeld als reeks 4300. Zeven eenheden zijn eigendom van de NMBS (4301 tot 4307), twee stellen horen toe aan de NS (4331-4332), zes stellen zijn van de SNCF (4341-4346) en tenslotte twee stellen zijn eigendom van de DB AG (4321-4322). Op de stellen zelf vinden we geen verwijzing naar het net dat eigenaar is, alle stellen (met uitzondering van 4345) worden onderhouden in de TGV werkplaats te Vorst (Brussel).

De Thalys PBKA is geschikt voor 4 verschillende stroomsystemen: 25kV AC 50Hz in Frankrijk en op de Belgische hogesnelheidslijnen, 3 kV DC voor de rest van het Belgische net, 1,5 kV DC voor Nederland en 15 kV AC 16 2/3 Hz voor het Duitse net. De Thalys is dan ook voorzien van twee verschillende stroomafnemers. Omdat er zowel links als rechts wordt gereden is de stuurtafel in het midden geplaatst en zijn de belangrijkste bedieningselementen aan beide zijden beschikbaar.





Ieder Thalys PBKA stel is tiendelig. Aan de beide koppen vinden we een motorwagen, daartussen zitten 8 rijtuigen. De rijtuigen zijn onderling met elkaar verbonden met gemeenschappelijke Jakobs-draaistellen. Er zijn drie 1ste klasse rijtuigen, in Thalys terminologie omgedoopt tot Comfort 1, één bar rijtuig en vier 2de klasse of Comfort 2 rijtuigen. Een Thalys stel biedt plaats aan 377 reizigers, waarvan 120 in Comfort 1 en 257 in Comfort 2.

In ons land wordt de Thalys PBKA niet enkel ingezet op de oorspronkelijke stamlijnen, er zijn ook vertrekken vanuit Oostende en Luik (via Namen). We kunnen de Thalys PBKA dan ook spotten op de verbindingen Oostende-Brugge-Gent-Brussel, Nederlandse grens-Noorderkempen-Antwerpen-Brussel, Franse grens-Brussel-Luik-Duitse grens, Antoing-Mons-Charleroi-Namen-Luik. Begin 2010 hebben de

Thalys stellen een intensieve verjongingskuur ondergaan, waarbij het ganse interieur werd vernieuwd en ook de livrei werd aangepast met nieuwe grafische elementen. Opvallend is ook de grote halve bol die bovenop het tweede Comfort 1 rijtuig is geplaatst en de schotelantenne voor de Wifi-sateliëtverbinding bevat.

Thalys PBKA in model

Märklin heeft eerder al enkele hogesnel-





heidstreinen in model uitgebracht, het lag dan ook in de verwachtingen dat een Thalys PBKA stel zou volgen. Dit nieuws werd op de Nürnberg Messe in februari aangekondigd, en het eerste deel van de Thalys PBKA in model ligt nauwelijks twee maanden later al in de winkel. De thans uitgeleverde basisset bestaat uit twee motorwagens en twee tussenrijtuigen, een Comfort 1 en een Comfort 2 rijtuig (cat. Märklin 37791). Ook de eerste uitbreidingsset (cat. 43421) met twee Comfort 1 rijtuigen is inmiddels verkrijgbaar. In mei volgen nog twee sets, namelijk cat. 43441 (Bar rijtuig en Comfort 2 rijtuig) en 43431 (twee Comfort 2 rijtuigen). De modelspoorder met voldoende plaats (en budget) kan dan

een geheel voorbeeldgetrouwe tienledige Thalys PBKA in H0 inzetten. De basisset heeft een lengte van 101cm, en is dus perfect op schaal 1/87. Het tiendelig stel meet 230cm, iedere uitbreidingsset van twee rijtuigen is 43cm lang. Märklin heeft gekozen voor een stel met het bedrijfsnummer 4331. Dit is eigendom van de NS, maar wordt in de Märklin catalogus als een Belgisch model aangekondigd, wellicht omdat de zetel van Thalys in Brussel is, en op het stel zelf geen symbolen van de maatschappij die eigenaar is voorkomen. Wellicht hopen ze zo zowel de Nederlandse als Belgische modelspoorders aan te spreken.

De basisset bevat twee motorwagens, ie-

der voorzien van een aandrijving. In feite dus twee locomotieven, wat zich ook vertaalt in een hogere prijs voor het stel. De adviesprijs voor het Märklin stel is € 469. Beide motorwagens zijn uitgerust met een centrale hoogvermogenaanrijving die via een cardan alle 4 assen van het draaistel aandrijft. Onder iedere motorwagen zit een sleper. Afhankelijk van de rijrichting verloopt de stroomvoorziening enkel via de voorste motorwagen. Het stel is uitgerust met een mfx-digital decoder en uitgebreide geluidsfuncties, waaronder ook de stationsomroepen in Brussel-Zuid. Ondanks de schaalengte kan het stel toch ook rijden op bogen met een minimumradius van 36cm.



In tegenstelling tot de gebruikelijke werkwijze bij Märklin kan de kap van de motorwagen niet simpel worden afgenomen door het losdraaien van een schroefje. Neen, ook hier is enig peuterwerk en gefriemel met cocktailprikkers nodig om de kap van het chassis te lichten. Het chassis is uit metaal, de kap is gemaakt in kunststof, net als de tussenrijtuigen.

Het stel is voorzien van een driepunts frontsein dat wisselt met de rijrichting, het derde frontsein is digitaal afzonderlijk schakelbaar. Afhankelijk van de rijrichting vinden we achteraan twee rode sluitseinen. De Thalys is standaard voorzien van interieurverlichting met warmwitte led's.

De motorwagen en het eerste rijtuig zijn permanent aan elkaar gekoppeld met een speciale kortkoppeling en schaar geleiding. De twee rijtuigen hebben een gemeenschappelijk Jacobs-draaistel, het koppelen van de rijtuigen dient met de nodige omzichtigheid te geschieden. Een ingebouwde stekker zorgt voor de elektrische verbinding. Om de rijtuigen terug van elkaar te koppelen is een speciaal gereedschapje bij iedere set gevoegd. Ook de tussenrijtuigen uit de uitbreidingsset zijn per twee vast gekoppeld.

Algemene vormgeving, gravure en detailering van het stel is voortreffelijk. Ook de livrei is perfect uitgevoerd, met een

De 'echte' 4331 rijdt Thalys dienst 9362 van Amsterdam Centraal naar Parijs, we zien het stel hier bij zijn doortocht te Nieuw-Vennep op 26 juni 2010.

knappe weergave van het nieuwe Thalys logo. De stuurposten zijn van een interieur voorzien. Iedere motorwagen heeft 2 eenarmige stroomafnemers, die alle van het SNCF type zijn (en dus niet geheel voorbeeldgetrouw). Deze stroomafnemers zijn evenwel niet functioneel. Het tweede Comfort 1 rijtuig van de uitbreidingsset heeft op het dak de typische halve bol voor de draadloze internetverbinding.

Besluit

Märklin zet hier een zeer fraai stel neer, dat ongetwijfeld aan uitstraling wint als het gekoppeld wordt aan de bijkomende wagensets. Voor de gelijkstroomrijders is het nog even wachten op de Trix variant die kortelings wordt uitgebracht. Op een tijdperk VI modelspoorweg naar Belgisch voorbeeld die één van de hoofdlijnen van ons land uitbeeldt mag deze Thalys in feite niet ontbreken.

Tekst en foto's model: GVM
Foto grootbedrijf: Quintus Vosman



Ronet-les-Bains een kopstation in “le Nord”

WE ZIJN ERGENS OP 'T EINDE VAN DE JAREN '50, 1958 OF 1959. IN DE NABIJHEID VAN HET STATION STAAN EEN PAAR AUTO'S UIT DIE TIJD: EEN PEUGEOT 203, EEN CITROËN 11PK EN MEER VAN DAT MOOIS. OP DE MUREN HANGEN VAN DIE MOOIE GEËMAILLEERDE RECLAMEBORDEN.



Langs de perrons staan rijtuigen met overwegend coupédeuren, en vele daarvan dragen nog het cijfer 3, synoniem van “werkmansstreinen”, hoewel die klasse al in 1956 werd afgeschaft. Stoomtractie staat nog hoog in het vaandel, al komt hier en daar een spiksplinternieuwe diesel rangeerloc wat van de eer afsnoepen. Het stationnetje van Ronet-les-Bains is het eindpunt van een kort zijlijntje van de lijn Calais-Boulogne, maar we konden ons even goed ergens tussen Lille en Saint-Omer bevinden...

Het basisidee

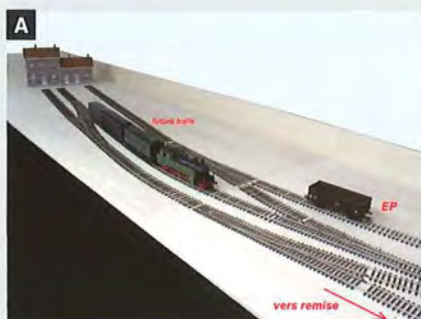
Het lijntje wordt uitgebaat door een privé-maatschappij die voor een deel haar eigen materieel gebruikt, maar ook tractie- en getrokken voertuigen huurt van de SNCF. Moest je als geïnteresseerde wandelaar langs het talud rondhangen, dan zou je zowel een eerbiedwaardige 131 type T5 aantreffen, gekocht van de SNCF net na W.O. II, als een oude loc van de “Nord” die was achtergebleven op Franse bodem na de wapenstilstand van 1918. Ook zou je de interessante verschijning meemaken

De ABJ 1 zien we hier bij de inrit van het station. Naast het hoofdspoor wordt de plaats enerzijds ingenomen door het bijgebouwtje van de tractie, anderzijds door de grintsilo.

van een motorrijtuig ABJ 1 van Arras voor de pendeldienst, dat lang werd gebruikt in afwachting van de aankoop van een eigen autorail. En als de lokale goederentrein wat zwaar uitvalt kan die ook al eens getrokken worden door een 040 D, ook van de SNCF. Ga je de wagens en rijtuigen tellen, dan zou je er zonder twijfel nooit meer



Langs de perrons, aan de voorzijde van de baan, bevinden zich volkstuintjes.



De bouwfasen

Alvorens aan de bouw zelf te beginnen ging daar toch wel flink wat schetswerk aan vooraf. Met behulp van die schetsen konden we grofweg de volumes dan bepalen. Dat was het goeie moment om de plaats van het stationsgebouw te bepalen, aan het eind van het spoor en loodrecht daarop. Tweede, nog steeds theoretische fase, is dan het bepalen van het sporenplan met behulp van de computer. Wij gebruiken daarvoor een tekenprogramma met vectoriële output, en net zoals dat gebruikelijk is met typische sporenplannenprogramma's (Railly, Win-

track...) maakten we onze eigen bibliotheek met railstukken en spoortoestellen. Eens het sporentracé vastligt kunnen we met de eigenlijke aanleg beginnen.

Het spoor wordt op het maagdelijke oppervlak gelegd (foto A), zodat we kunnen zien of het getekend plan voldoet en daaraan eventuele wijzigingen aanbrengen. Op dit moment gaan we het stationsgebouw nog niet op een verhoging plaatsen, maar het geplande goederenspoor wel. Met mock-ups van de gebouwen en stukken karton en polystyreen

bekijken we hoe de berm en gebouwen zich tegenover elkaar verhouden en of de plaatsing ervan ook een beetje harmonieus is. Zijn de sporen definitief aangelegd (foto B) en bedraad, dan wordt het tijd wegen uit te tekenen, de berm uit te snijden en eventuele steunmuren te maken. Zo, nu zit de ruwbouw erop en kunnen we aan de decoratie gaan denken (foto C). De grond wordt ingekleurd en dan bevolkt, en de sporen geballast. Daar blijft het niet bij, er is nog heel wat werk aan detaillering en beplanting.

dan een tiental opmerken, gedwongen door de helling en de lengte van de peronsporen in Ronet-les-Bains. 's Zondags kan de spoorliefhebber wel getuige zijn van een evenement: dan komt namelijk de enige wat luxueuzere trein op de lijn: een eerste klasserijtuig of zelfs een Pullman dat werd afgekoppeld in Verbrouck van de express uit Parijs, aan boord waarvan de welgestelde liefhebber het riante maar minder gekende kuuroord komt bezoeken.

Wat zou je willen, we zijn nu eenmaal liefhebber van kleine kopstations. We hopen dus dat jullie het even door de vingers kunnen zien dat we voor deze opstelling kozen. Het verschil met andere banen die we reeds bouwden is dat Ronet-les-Bains gelegen is aan een enkelsporige lijn die aan een ander station aftakt. De uitbating op zich is niet zo uitzonderlijk, maar in onderhavig geval hebben de treinen een werkelijke oorsprong en bestemming, en is het station niet zomaar een coulisse waarbij de rest in de verbeelding van de bestuurder of dispatcher ontstaat. Ook al is Ronet-les-Bains dan eigenlijk een deel van een grote modelspoorweg, toch denken we dat het plezier dat we beleven aan de exploitatie en de beschrijving ervan jullie kan overtuigen een dergelijk project te overwegen als je weer eens aan het bouwen slaat: het principe van het eindstation.

Een blik op de baan

Ronet-les-Bains is geen groot station, het vindt zijn plaats op een ruimte van slechts 240 x 40 cm en indien nodig zou de lengte zelfs tot 210cm kunnen beperkt worden als de stationsbuurt zou weggelaten worden. Het hoofdspoor komt langs rechts binnen. De coulisse met het niet gedecoreerde enkelspoor is verborgen achter de loads van het kleine locdepot. Een omloopspoor is vanzelfsprekend voorzien om de loc weer aan de kop van de trein te zetten, of te bevoorraden in het kleine depot. Een ander kopspoor bedient de goederenkoer en hierop sluit ook een privéspoor aan van waar grint wordt verzonden in stortwagens. Op het voorplan zien we volkstuintjes, die fijn gedetailleerd werden want ze liggen zowat voor de neus van de toeschouwer. Rond het stationsplein wordt de buurt heropgebouwd. Daar bevinden zich al een hotel en een garage...

De gebruikte technieken

De onderbouw bestaat uit drie delen van



De ABJ 1 verzekert de dienst op het enkelsporige traject en komt net aan in het station. Dit model is gemaakt door Electrotren. De lantaarnpalen zijn geproduceerd door Model Arts Diffusion.



Enkele reizigers staan klaar om in het motorrijtuig te stappen. De bagagekar is een leuk modelletje van ABE.

80 x 40 cm in multiplex van 8 mm, die gelijmd en gespijkerd werden op latten van 3cm hoog. Deze drie delen zijn aan elkaar gezet met bouten, zodat het geheel nog gemakkelijk kan gedemonteerd worden. Negatief reliëf is in deze opbouw niet mogelijk, Ronet is immers opgebouwd boven op een verborgen dubbelspoor dat de lus

vormt van de hoofdbaan. Positief reliëf is echter wel aanwezig. Buiten de bermen die gesneden werden uit piepschuim en die een soort kuipje vormen voor de perronsporen is de aansluiting één cm verhoogd aangelegd op een stuk architectenkarton. Deze bermen zijn bedekt met gipsband en dan afgewerkt met een mengsel van zand

en aarde. De sporen zijn van het Amerikaanse merk Micro Engineering in code 70, aangepast voor een beter rijgedrag met Europese modellen. De ballast komt van GPP, maar wij prefereren H0m-ballast omdat die naar onze mening mooier lijkt. Gewassen en begroeiing werden gesimuleerd met vezels van GPP die met de Noch

Het is niet erg druk op het stationsplein. De 4PK is een Brekina model, de 203 komt van de collectie Atlas. De bomen zijn afkomstig van Model Arts Diffusion.



Deze loods, een vluggertje eigenlijk, beeldt een bestaand gebouw uit van staal en holle baksteen. De gesloten wagen is van LS Models en de 2PK camionette is van Brekina.

Grasmaster werden aangebracht. Op de achtergrond bemerkt men een koolzaadveld van Mini Natur, dat een leuke kleuroets in het gezichtsveld brengt. De meeste losse bomen komen uit het excellente gamma Model Arts Diffusion, terwijl de struiken gemaakt zijn van zeeschuim dat werd bevolkt met blaadjes van GPP.

Gebouwen zijn er niet zoveel op deze baan: het stationsgebouw is het bekende kitje van Kibri dat werd opgebouwd door Guillaume Bellengé, wij namen het bijgebouwtje van de tractie voor onze rekening op basis van een ouder kitje van Pola. De grintsilo is ook ontstaan uit een bouw pakket, de onderdelen stammen uit een pakket van het Amerikaanse Cornerstone.

De diversiteit van het rollend materieel

De 131 T van Brawa is zonder twijfel de vedette van het rollend materieel van onze privémaatschappij. Het locje rijdt bijzonder



Het stoptreintje vertrekt naar het beginpunt van deze lijn, het station van Verbrouck. De rook is erbij getekend met een beeldbewerkingprogramma, ook al is dit Brawa locje voorzien van een rookgenerator.

goed en vertoont ook mooie lijnen. Deze machine is een pleistertje op de wonde omdat we geen meer typische loc zoals 220 T «Ravachol», een 131 T Corpet Louvet of, ook al mooi, een 131 TB Est in ons bezit hebben. Soms wordt ze wel eens ver-

vangen door een Roco 130 TC die ooit in "Nord" uitmonstering werd gemaakt. Als de goederentrein wat zwaar uitvalt voor de 131T doen we beroep op een 040 D van Fleischmann of Trix. Een motorrijtuig ABJ 1 van Electrotren verzekert het leeuwen-

Waarom «Ronet-les-Bains»?

De naam van het stationnetje drong zich zo ongeveer op toen we beslisten het Kibri gebouwtje te gaan gebruiken. Dat draagt onder andere de naam Ronet, en met een station is het al een beetje als met een schip, dat doop je niet om. Wij verzonnen er dan maar "les Bains" bij om het door te laten gaan als een kuuroord. Zo hebben we dan ook een reden om een relatief luxueus stationsgebouw neer te poten ten opzichte van het belang van het plaatsje.

Denk maar eens aan de gebouwen van Châtelguyon ou Salins-les-Bains... Zo wordt het ook mogelijk om, net als in het echt, een stukje van een express, al is het maar een enkel eerste klassenrijtuig of zelfs een Pullman rijtuig, tot in het badplaatsje te rijden!



In zulk een kleine tractiewerkplaats heb je genoeg aan een transportband voor het bevoorraden van kolen. Dit modelletje is een bouw pakketje van SMD.



De 131 T is naar de kop van de omnibustrein gereden. Deze bestaat uit coupérijtuigjes van Roco en een Märklin postwagen. Later komen hiervoor, meer typisch voor de "Nord", Ty rijtuigjes die waarschijnlijk gaan geproduceerd worden door AMF87.



De gebruikte digitale centrale

Voor het besturen van de treinen in Ronet-les-Bains, net als deze die op de rest van de baan rijden, kozen we voor digitale besturing. De bedrading wordt er een stuk eenvoudiger door dan bij analoge besturing want er hoeven geen stopsecties meer voorzien te worden die niet alleen extra schakelaars maar ook extra bedrading vereisen. Je kunt immers elke trein opstellen waar je wil en hem daar laten staan terwijl lichten, geluid en zo meer blijven werken. Bovendien kan je met een bedieningseenheid langs de hele baan lopen en die inpluggen waar het op dat moment het best past. Wij kozen voor een Lenz Set 100 omwille van de kostprijs, zijn prestaties en zijn compatibiliteit met de meeste decoders. In het station van Ronet worden de zes wissels bediend met trekstangetjes die zijn verbonden met omschakelaars voor het polariseren van de puntstukken van de wissels.



De lokale goederentrein wordt dit keer getrokken door een locomotor, de Y 7101 van LS Models. De flanken van het machinistenhuis kregen nummerplaten van SMD. De pakwagen is eveneens van LS Models, de tankwagen is er een van het Amerikaanse Transportation Corps uit 1944 geproduceerd door Klein Modellbahn, de gesloten TP komt van Fleischmann. Deze twee laatste zijn voorzien van fijne spaakwielen met RP 25 code 88 wielprofiel te koop bij AMF 87.

deel van de stoptreindienst. Al het rollend materieel is uitgerust met DCC decoders. Het getrokken materieel bestaat uit coupérijtuigjes van Roco en Fleischmann, wagons van L.S.Models, Fleischmann, Roco of Kleinmodellbahn. Bij gebrek aan een wat discreter systeem gebruiken we de traditionele beugelkoppeling die behalve goedkoop ook nog eens gemakkelijk is om materieel met de hand te ontkoppelen.

We kunnen jullie verzekeren dat Ronet-les-Bains werkelijk plezierig is om te exploiteren. Vast opgesteld is het een sympathieke bestemming voor treinen die in Verbroeck samengesteld worden, maar het baantje kan ook een eigen leven leiden op tentoonstellingen bijvoorbeeld, in combinatie met een fiddle yard.

Tekst en afbeeldingen: Yann Baude





Bouw van 'Café du Nord' van Kit Nord



VOOR ZIJN DERDE CIVIELE GEBOUW TROK LAZLO OSI, DYNAMISCHE ZAAKVOERDER VAN KIT NORD, LETTERLIJK DE GRENZ OVER. IN HET NOORD-FRANSE PLAATSJE FORMERIE VOND HIJ EEN HOEK-HUIS MET CAFÉ DAT GESCHIKT LEEK OM IN MINIATUUR NA TE BOUWEN. BOVENDIEN ZOU DOOR EEN AANTAL KLEINE ARCHITECTURALE AANPASSINGEN HET GEBOUW ZOWEL GESCHIKT ZIJN VOOR EEN MODELSPORWEG GESITUEERD IN FRANKRIJK ALS ÉÉN IN BELGIË. HET GEBOUW WERD "CAFÉ DU NORD" GEDOOPT, HET KIND MOET IMMERS EEN NAAM HEBBEN. DE KIT BEHAALDE IN 2010 ZOWEL BIJ DE LEZERS VAN MODELSPORMAGAZINE ALS BIJ FEBELRAIL DE EERSTE PLAATS IN DE CATEGORIE TOEBEHOREN VOOR DE MODELSPORWEG. REDEN GENOEG OM ZELF OOK EENS OP CAFÉ TE GAAN.

Zoals bij Kit Nord gebruikelijk zijn de muren en het dak vervaardigd uit fijne plaaster. De gravure hiervan is uitzonderlijk scherp en gedetailleerd. Deze gipsen onderdelen worden aangevuld met onderdelen in resin. Ramen, deuren, dakgoten en slagvensters zijn in resin, net als de bijgeleverde tafels en stoelen voor het interieur. Ook hier valt het op hoe fijn de gegoten resin is.

We beginnen de bouw met het doorlezen van de uitgebreide handleiding. Bij de eer-

ste kits zat deze handleiding in twee talen nog op een bijgeleverde CD, bij de nieuwste oplage wordt de koper verwezen naar de site van Kit Nord, waar de 34 pagina tellende handleiding kan gedownload worden. Mensen die niet over een computer beschikken maar de kit toch willen monteren kunnen op verzoek bij de fabrikant een uitgedrukte handleiding aanvragen.

Nadat we de handleiding hebben doorgenomen starten we met het verwijde-

ren waar nodig van de gietnaden op de plaaster onderdelen. Vervolgens schilderen we de buitenmuren van het gebouw met Humbrol 70, het dak verven we licht grijs. Als de verf goed droog is brengen we op de ganse gevel een laagje Vallejo licht grijs aan, deze verf wordt meteen met een doekje terug afgeveegd zodat enkel in de voegen een grijze waas achterblijft. Daarna plakken we met maskeertape de muren af rond sluitstenen, gevelversieringen en venstertabletten. Deze worden nu geschilderd met respectievelijk Vallejo crème en Vallejo licht grijs. De bakstenen van de gevels worden naderhand met wat kleurpotloden bijgewerkt om wat meer schakeringen in de kleur aan te brengen.

Terwijl de gevels drogen buigen we ons over de resin onderdelen. Omdat we zowel acryl als olieverf gebruiken geven we alle onderdelen uit hars eerst een grond-



laagje Tamiya primer. Daarna spuiten we alles desert yellow met een spuitbusje van Tamiya. Bedoeling was eens af te wijken van het alomtegenwoordige wit voor ramen en deuren.

Het leuke aan deze bouwdoos is dat het café ook voorzien kan worden van een gedetailleerd interieur, dat door de grote ramen duidelijk te zien is. Er zit een binnenwand in gips bij, alsmede ook een grote toog en kasten voor de dranken, eveneens in gips. De kasten worden donkerbruin geschilderd, de deuren in een lichtere tint bruin. In de toog zit ook een afwasbak en is plaats voor een kleine biertap. Deze is gemaakt in resin, net als de tafels en stoelen. Het samenbouwen hiervan is een werkje waarvoor wat geduld en een vaste hand nodig zijn. De gegoten onderdeeltjes zijn heel fijn, maar ook heel broos. Hoe de tafels en stoelen best samen te bouwen wordt stap voor stap in de handleiding uiteengezet. Daarna worden ze in een passend kleurtje geschilderd.

Nu het interieur klaar is nemen we de in het café zichtbare binnenmuren onderhanden; wij hebben ze een vaalgele kleur

gegeven. De vloer van het café is eerst felblauw geschilderd. Vervolgens werd met een fijne viltstift lijnen getrokken die de vloer in vierkante tegels verdeelt. Deze tegels werden met aquarel kleurpotloden bijgekleurd, om zo het effect te bekomen van een ouderwetse tegelvloer. Als de vloer klaar is lijmen we met een drupje secundelijm het interieur op zijn plaats. De binnenmuur wordt wat opgekleurd met een oude affiche en een logo. Als laatste plaatsen we ook wat Preiser figuurtjes in het café.

Inmiddels zijn alle andere onderdelen droog, en kunnen we verder gaan met het plaatsen van de ramen en deuren. Achter ieder raam wordt een op maat gesneden stukje doorzichtige plastic gekleefd, vervolgens wordt het raam langs de voorzijde in de uitsparing in de gevel bevestigd. We zetten het raam vast met een weinig matte medium, of wat Cristal Clear. Dit droogt mooi onzichtbaar uit en maakt geen matte vlekken op het vensterglas. Aan de binnenzijde wordt achter de ramen een gordijn uit papier gekleefd. Deze gordijnen zitten ook in de kit.

1. De kit zit veilig verpakt in een stevige kartonnen doos. Dit is ook wel nodig, de plasters onderdelen zijn immers breekbaar. Voor de ramen, deuren, het meubilair en de kroonlijsten en dakgoten wordt kunsthars gebruikt.

2. Na het ontbramen schilderen we de gevels met Humbrol 70. De binnenzijde van de ramen is per vergissing mee geschilderd, dit moeten we later corrigeren.

3. Als de gevelverf goed droog is schilderen we de gevel lichtgrijs, na een aantal minuutjes wordt de verf terug afgeveegd, enkel in de voegen blijft grijs achter.

4. Nadat de ruiten aan de achterzijde van de vensterkozijnen werden gelijmd worden de ramen met een beetje Matte Medium in hun uitsparing in de gevel vastgezet.

Nu is het tijd om de gevels samen te voegen tot een geheel. We starten met twee gevels die mooi haaks tegen de bodemplaat worden gelijmd. Om de gevels op de hoeken correct te laten aansluiten en inspringen zit in de kit een speciale mal. De gevels worden met sneldrogende houtlijm samengevoegd. In het café dient nog een steuntje



voor het plafond te worden gelijkmd. Nadat vier van de vijf gevels samengevoegd zijn, monteren we het plafond boven het café. Ook bijzonder aan deze kit is dat in het plafond de nodige uitsparingen zijn voor een bijgeleverde binnenverlichting. Een kleine strip met drie ledjes en ingebouwde weerstand wordt in de uitsparing geplaatst, en verder afgedekt met een gipsen sluitstuk. Wel even de verlichting testen alvorens dit sluitstuk vast te lijmen. Vergeet ook niet een gat in de bodem van het gebouw te maken waarlangs de draden voor de verlichting op een transfo kunnen worden aangesloten. Daarna wordt ook het vijfde geveldeel vastgelijmd. Eventuele kieren tussen de gevels, niet zozeer te wijten aan het concept van plaaster onderdelen dan wel aan enige slordigheid bij de samenbouw, kunnen opgevuld worden met plaaster. Bij iedere kit zit een zakje fijne plaaster bij.

Alvorens het dak te monteren schilderen we eerst de zinken knelprofielen en de zinken schoorsteensokkel in een licht grijs. Daarna wordt het leistenen dak verweerd met een washing van zwart, wit en donkerbruin. Alvorens de kroonlijsten te monteren worden deze aan de binnenzijde vuil grijs/bruin geschilderd. Met wat seconde-

lijm worden ze tegen de dakrand gelijkmd. Wel goed passen op voorhand, het mooi laten aansluiten van de hoeken vergt enig paswerk en soms kleine aanpassingen. De schoorsteen zetten we vast met een drupje witte houtlijm. Daarna wordt het dak op de gevels gelijkmd. Rest er enkel nog het aanbrengen van de afvoerpijpen van de kroonlijst en de opschriften.

Bij iedere kit zitten twee papieren vellen met opschriften voor het café, en dit zowel in het Frans als het Nederlands. Bij de Nederlandstalige opschriften vinden we de benamingen als de wachtzaal, de sportvriend of de kroon, en dit gekoppeld aan diverse brouwerijen (Maes, Stella Artois, Jupiler). In het Frans vinden we opschriften voor Café du Nord of Cagé de la Gare, en het typisch Franse Chez William zoals het echte café in Formerie. Wij kozen voor een uithangbord van 'De Kroon' in de rood/witte kleuren van Stella Artois.

Kit Nord levert bij zijn gebouwen ook steeds een voetpad. Dit is bij deze kit niet anders, er zit zowel een Belgisch als een Frans voetpad bij. Voor de proefopstelling voor de foto werd dit voetpad evenwel niet gebruikt.

5. Een ouderwetse tegelvloer bekomen we door met kleurpotloodjes schakeringen op de effen blauwe ondergrond aan te brengen

6. Het samenbouwen van de stoelen is een minutieus werkje.

7. Het interieur is klaar, tafels en stoelen zijn geplaatst, er zijn zelfs enkele tooghangers geplaatst.

8. Eerst schilderen we het dak grijs. Daarna worden de knelprofielen lichtgrijs geschilderd. Hiervoor dienen we het dak af te plakken met Tamy maskeertape.

Het hoekcafé van Kit Nord is een typisch gebouw met een authentieke uitstraling. Het bouwen van deze kit vergt wel wat meer tijd dan 'schudden met de doos' zoals bij vele kunststofbouwkits. Maar met wat zorg kan iedere gemiddelde modelspoorer een behoorlijk resultaat behalen. De kits van Kit Nord zijn verkrijgbaar bij een beperkt aantal handelaars in België, maar aan dezelfde prijs ook rechtstreeks te bestellen bij de fabrikant via zijn website www.kitnord.be. De adviesprijs is 62€, een faire prijs voor een kit die ook voor-

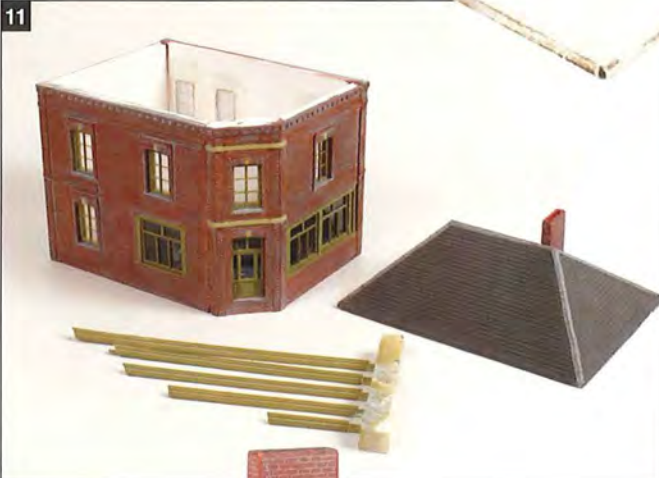
9



10



11



12



13



9. Om de gevels samen te voegen met de juiste uitsparing zit in de kit een handige pasmaat. Als de maat tegen de gevel wordt gedrukt verkrijgt je de juiste insprong.

10. In het plafond van het café zit een uitsparing voor het monteren van de bijgeleverde binnenverlichting met ledjes.

11. De geveldelen zijn samengebouwd. Het dak is geschilderd, de kroonlijsten moeten nog mooi op maat gesneden worden.

12. Bij avond kan het café stemmig verlicht worden.

13. Bovenaanzicht van het afgewerkte café De Kroon.

zien is van een binneninrichting en dito verlichting. Wij hopen alvast dat het succes van deze kit Lazlo Osi zal aanmoedigen om het ingeslagen pad verder te zetten. Onze dorpskern kan gerust nog wat kleine zelfstandigen gebruiken (bakker, beenhouwer, groentenwinkel, enz.).

Tekst en foto's: GVM
Foto 1/1: verzameling Lazlo Osi





Grote revisie voor de 'oude' reeks 55

NU ER MOOIE, NIEUWE LOCOMOTIEVEN VAN DE REEKS 55 OP DE MARKT ZIJN MET DITO RIJEIGENSCHAPPEN KAN MEN ZICH DE VRAAG STELLEN WAT TE DOEN MET MIJN OUDE MÄRKLIN/TRIX REEKS 55? HET IS BEST EEN GOED MODEL, MAAR DE AANDRIJVING DATEERT NOG UIT HET STENEN TIJDPERK. EEN GELUIDSDECODER PLAATSEN IS WEGGEGOOID GELD, HET RIJGELUID OVERSTEMT IMMERS ALLES. OOK DE INBOUW VAN EEN VIJFPOLIGE MOTOR BRENGT NIET VEEL SOELAAS. MOETEN WE ONZE OUDE TROUWE MACHINES DAN MAAR VERKOPEN VIA EBAY EN RUILBEURZEN? DAT NU OOK WEER NIET. ER BESTAAT NAMELIJK EEN ZEER GOEDE OPLOSSING IN DE VORM VAN EEN OMBOUWKIT MET EEN MAXXONMOTOR VAN SB-MODELBAU. OMDAT DE TRIX REEKS 55 EIGENLIJK TOCH EEN GOED MODEL IS, IS HET DEZE EXTRA INVESTERING WAARD. ZELF HEBBEN WE ER AL TOT GROTE TEVREDENHEID DRIE OMGEBOUWD.

Gespecialiseerd gerief heb je niet echt nodig. Hoewel we over een freesmachine beschikken hebben we hier alle freeswerk uit de losse hand gedaan. Het stelt dan ook echt niet zoveel voor en nauwkeurigheid is bij het frezen hier niet van toepassing. Het bijgeleverde passtuk komt immers op

een plaats waar niet gefreesd wordt. Aan de hand van volgende fotoreportage tonen we hoe de eenvoudige ombouw uit te voeren is.

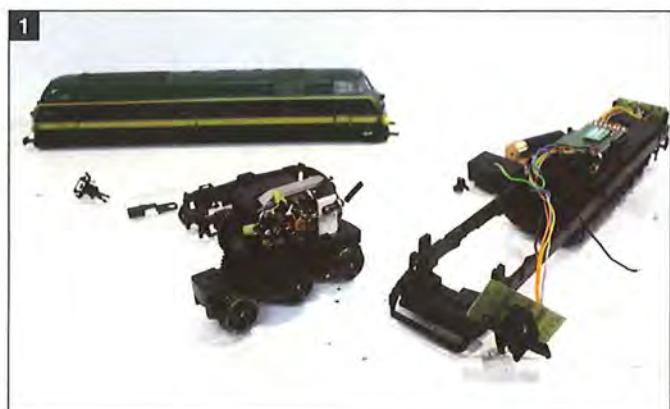
Foto 1: om te beginnen demonteren we de ganse loc. Soldeer de draadjes naar de mo-

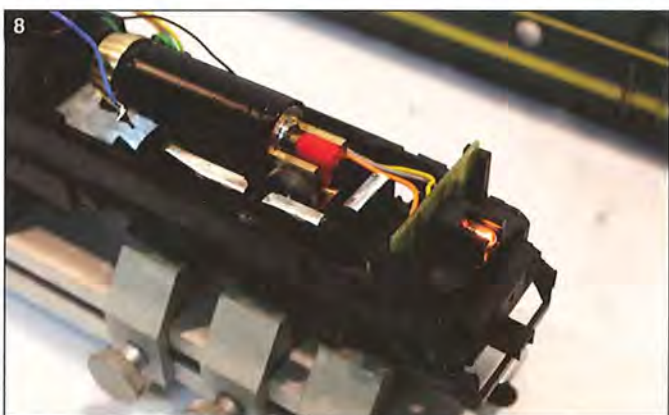
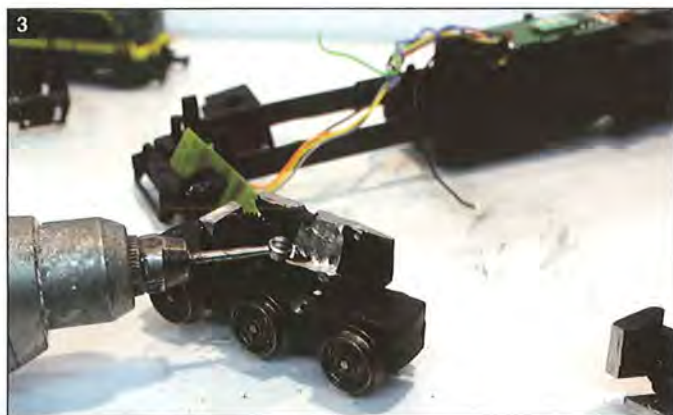
Dit heb je nodig

- Miniboormachine met kogelfreesje
- Soldeerbout
- Schroevendraaier
- Vijl of minibandschuurmachine
- Twee componentenlijm
- Setje van SB-Modelbau 22097

tor toe los. Deze worden immers later hergebruikt.

Foto 2: Nadat je het motorschild en anker verwijderd hebt zaag je het motorhuis midden-door. We doen dit met een slijpschijfje. Let er wel op dat je ter hoogte van het motorlager





blijft. Het onderste stuk moet namelijk dienen om het draaistel in het chassis vast te houden.

Foto 3: Vervolgens maak je met een kogelfreesje ruimte aan de binnenkant. Zet het passtuk er even in en plaats de vervangmotor er even op. Als de vervangmotor mooi in lijn kan staan met het draaistel is er voldoende ruimte. Anders moet je nog wat wegfrezen.

Foto 4: Als alles past gaan we de boel nog even fatsoeneren. Dit kun je doen met een vijl, maar wij geven de voorkeur aan de zwaardschuurmachine van Proxxon. Met deze minibandschuurmachine kun je echt fantastische dingen doen. Als alle bramen weggeslepen zijn gaan we het draaistel goed zuiver maken met wasbenzine. Er mag geen vijlsel overblijven. Zeker niet in de tandwielen. Hier moet je extra zorgvuldig tewerk gaan.

Foto 5: Motor en passtuk worden nu verlijmd met tweecomponentenlijm. Vergeet niet om eerst de stroomdraad door zijn uitsparing te voeren want anders... U mag raden hoe we hier achter gekomen zijn. Zorg dat motor en draaistel mooi in lijn liggen en dat het aandrijftandwiel voldoende speling heeft. Als je het met een pincet beetpakt moet je het lichtjes kunnen bewegen. De tandwielen moeten in elkaar grijpen maar mogen nooit tegen elkaar geperst zijn! Laat het nu maar een dagje drogen.

Foto 6 & 7: Ondertussen gaan we het blokje dat het draaistel in het chassis vastzet aanpassen. Dat moet toch bijna de helft dunner gemaakt worden. Ook het opstaande randje onderaan moet weg want anders krijg je het er niet meer in.

Foto 8: Als de lijm hard is zetten we even stroom op het draaistel. Als dit prima en geruisloos loopt kan het draaistel weer ingebouwd worden. De draadjes weer aansluiten, een drupje olie op de lagers en dan flink proefrijden. Wie een rollenbankje heeft is hier in het voordeel. De loc moet geruisloos lopen en een flinke uitloop hebben als de stroom plots wegvalt. Als alles goed is mag de kap weer dicht en klaar.

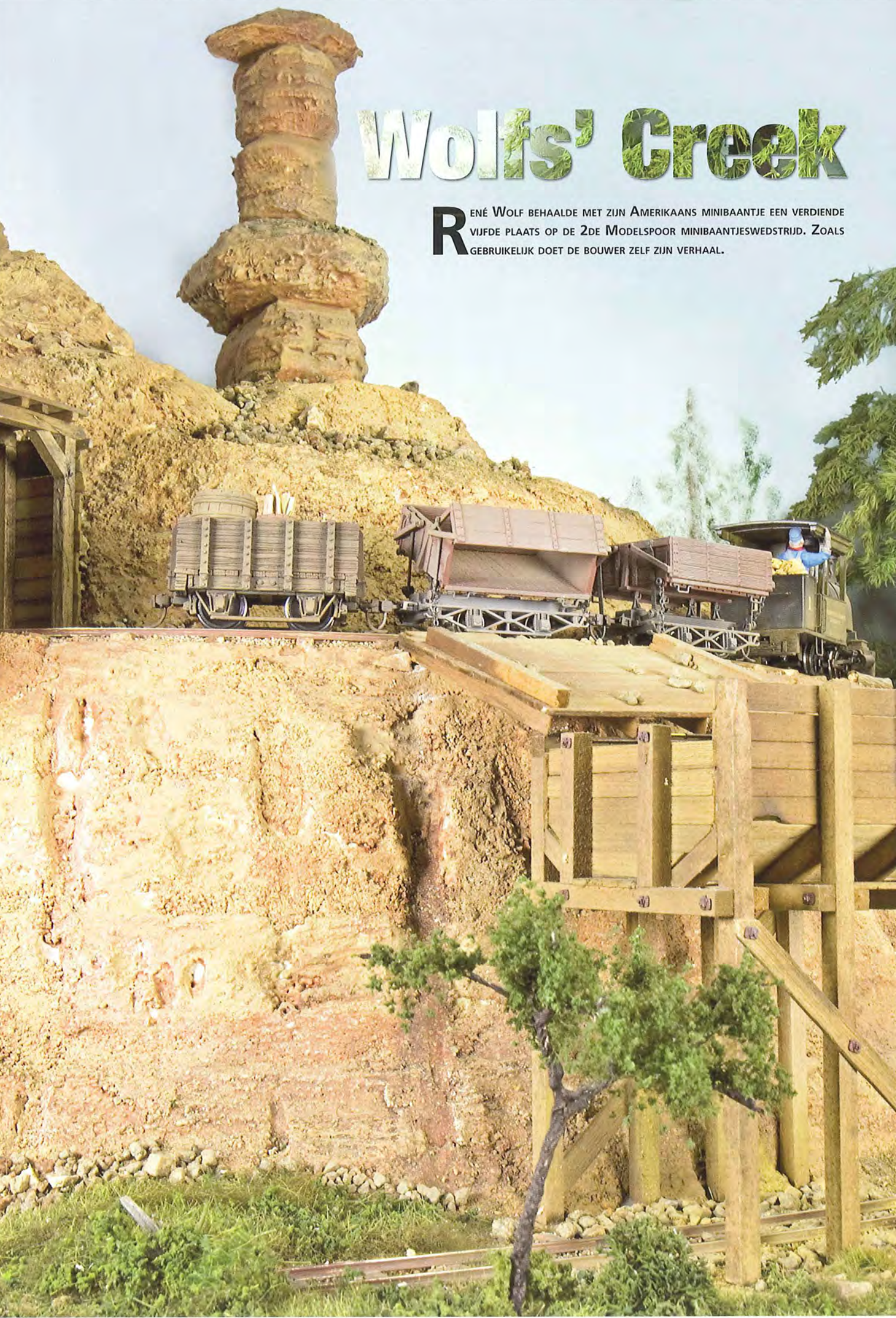
Met deze relatief eenvoudige ingreep hebben we van een rammelkast een Zwitsers horloge gemaakt. Nu kan onze 'oude' 55 nog jaren mee en heeft rijkwaliteiten die helemaal up to date zijn.

Tekst en foto's:
Jan Nickmans

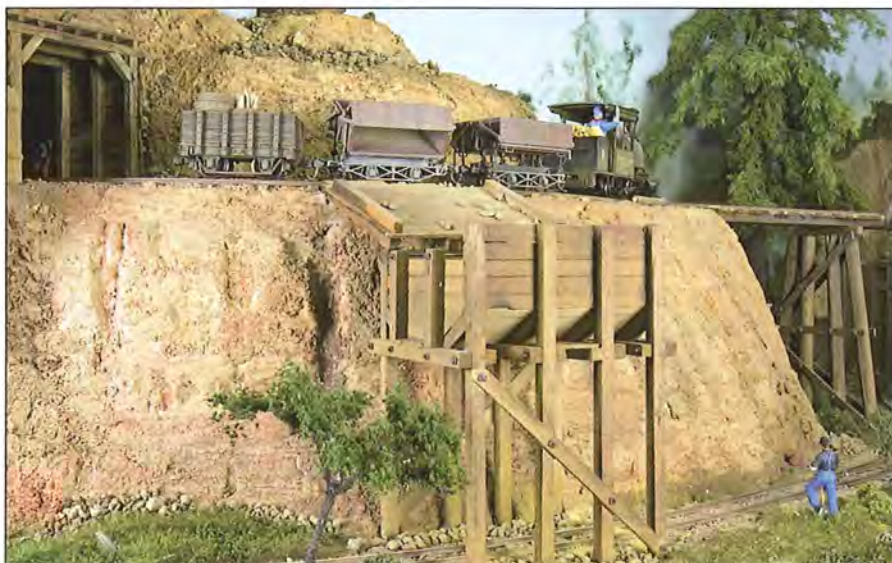


Wolfs' Creek

RENÉ WOLF BEHAALDE MET ZIJN AMERIKAANS MINIBAANTJE EEN VERDIENDE VIJFDE PLAATS OP DE 2DE MODELSPOOR MINIBAANTJESWEDSTRIJD. ZOALS GEBRUIKELIJK DOET DE BOUWER ZELF ZIJN VERHAAL.



Toen Modelspoormagazine bekend maakte ook in 2010 een minibaantjeswedstrijd te organiseren waren plannen voor het bouwen van een On30 baantje op een klein oppervlak al in de maak. Niet bepaald met de bedoeling om mee te doen aan een wedstrijd maar meer om een klein baantje te bouwen in een andere schaal dan die ik gewend was. Leuk om op te merken dat het overstappen naar On30 wel mede is gebeurd naar aanleiding van de vorige minibaantjeswedstrijd in 2008. Daar was toen Gringolandia van Evan Daes te zien en zo heeft het On30-virus definitief toegeslagen nadat ik een paar weken eerder al lichtelijk geïnfecteerd was door Forks Creek Yard.



Vanaf het begin af aan is de insteek geweest om een kleine modelbaan te bouwen die eenvoudig meegenomen zou kunnen worden naar een beurs of tentoonstelling. Daarnaast speelde de afmeting van de hobbyruimte ook een rol. De baan moest daar gebouwd kunnen worden maar ook nog door de deur kunnen en de trap af gedragen kunnen worden. Die deur was wel degelijk een beperkende factor aangezien de doorgang tot 53cm vernauwd is door een kast.

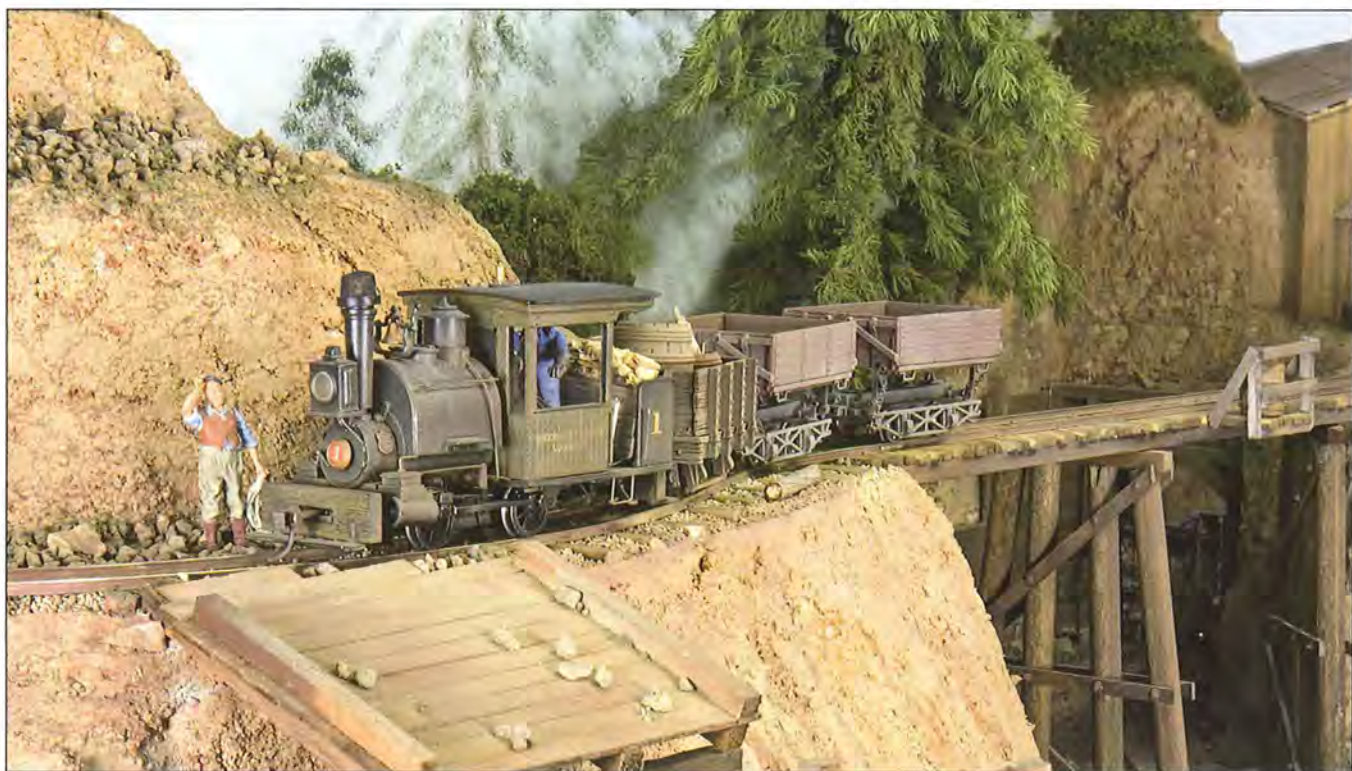
Bij het bedenken en bouwen van Wolfscreek is het niet de bedoeling geweest om iets bestaand na te bouwen of een specifiek gebied weer te geven. Wolfscreek is geheel fictief. Het belangrijkste bij deze

baan is om een bepaalde sfeer weer te geven. Het doet Amerikaans aan en de landschapsvormen doen misschien denken aan Monument Valley. Toch is het zeker niet dat gebied dat wordt weergegeven. Het zou ergens in de USA kunnen zijn, maar Canada, midden Amerika of zelfs Zuid-Amerika komen in aanmerking. De vreemde landschapsvorm met 'hoodoos' komen niet alleen voor in de kale dorre gebieden in en rond Monument Valley. Deze natuurlijk gevormde monumenten zijn ook te vinden in groene en begroeide gebieden. Sfeer is waar het om draait op Wolfscreek. Gezien de reacties in Mechelen is dat goed gelukt.

Een kleine modelbaan bouwen heeft zo

zijn voordelen. Zo is er niet veel ruimte nodig. Ook de bouwtijd en de kosten zullen lager uitvallen dan bij een grote baan. Zelf vind ik het altijd prettig dat de bouwtijd beperkt is en je na niet al te lange tijd weer eens aan iets anders kunt beginnen. Dit is vooral handig voor die modelbouwers die van afwisseling houden. Een voordeel dat ook voortvloeit uit de geringe bouwtijd is dat er meer tijd gestoken kan worden in het detailleren. Of zoals in mijn geval aan het zelf uitdenken en bouwen van de bouwwerken. Het zijn er immers niet zo veel en dan kun je best wel een paar weken of maanden werken aan dat ene gebouw.

Bijna alles op dit minibaantje is volledig





zelfbouw. Dat geldt ook voor de sporen, die zijn zelf gelegd op houten bielsjes van abachi hout en vastgezet met daarvoor bestemde nageltjes. Voor de detaillering van de sporen zijn de rails om de 20cm voorzien van een verbindingsplaat. Aanvankelijk lijkt het zelf leggen van de rails misschien moeilijk maar na een proefstukje en wat meer oefening is het niet veel lastiger dan het leggen van rails die al kant en klaar met plastic bielzen van de fabrikant komt. Voor de wissels is dat een ander verhaal. Daar komt toch iets meer

soldeervaardigheid en nauwkeurig werken om de hoek kijken. De op Wolfscreek gebruikte materialen voor de wissels komen nog wel uit een kitje maar in het vervolg moet het geen probleem zijn om die ook zelf te maken uit losse railstaven en messing plaatjes. Een goede tekening als mal is wel een vereiste. Het enige handige in de kitjes is dat het puntstuk al gevormd is. De rest moet toch zelf op maat gezaagd en gebogen worden.

Ook de bouwwerkjes op de baan zijn zelf-

bouw. Hierbij is geen gebruik gemaakt van kitjes of tekeningen uit kitjes. De bouwwerken zijn gemaakt aan de hand van foto's van bestaande gebouwen of van modellen. Aan de hand van de foto's heb ik werktekeningen gemaakt die op hun beurt weer zijn gebruikt als mal. De gebouwen zijn voornamelijk gemaakt van lindehout en balsahout. Deze twee houtsoorten zijn erg gemakkelijk te bewerken en daardoor geschikt voor dit werk. Bij een paar kleine bruggen is gebruik gemaakt van snoeihout uit de tuin. Nadat dit al meer dan een jaar lag te drogen bleek dat dit wel erg hard was geworden en dat de railnagels die langer zijn dan de bielzen waar ze ingestoken worden zich niet eenvoudig in het relatief harde snoeihout lieten drukken. Echter met een klein boortje was dat probleem snel verholpen.

De basis van de baan is een hardschuim isolatieplaat (geëxtrudeerd polystyreen) van 4cm dik. Dit materiaal is stevig en laat zich goed bewerken. In het houten frame van de module is een ondersteuning onder de beek voldoende. Het materiaal biedt een goede mogelijkheid om de beek die door het landschap stroomt hierin uit te snijden.

De bergen en rotsen zijn eveneens gemaakt van hardschuim isolatieplaten. Dit



materiaal is de laatste jaren aan het winnen in populariteit bij de modelspoorers. Dat is ook niet verwonderlijk. Het is stevig, licht in gewicht en laat zich gemakkelijk bewerken zonder erg veel rommel te veroorzaken zoals de bekende witte tempex isolatieplaten bestaande uit bolletjes. Bovendien is het niet zo verend als tempex wat de stevigheid weer ten goede komt en er volstaan kan worden met een dunne laag gips of een ander landschapvormend materiaal.

Het sporenplan is erg eenvoudig van opzet en bestaat eigenlijk uit twee aparte baan-tjes, ieder op een eigen niveau. Op het hoger gelegen spoor rijdt een trein tussen twee delen van de mijn. Eigenlijk is dit een rondlopend spoor. De toeschouwer ziet hiervan slechts een gedeelte. Dit spoor is bewust als een rondje gelegd zodat hier altijd iets kan bewegen zonder dat ik het goed in de gaten moet houden om ongelukken te voorkomen.

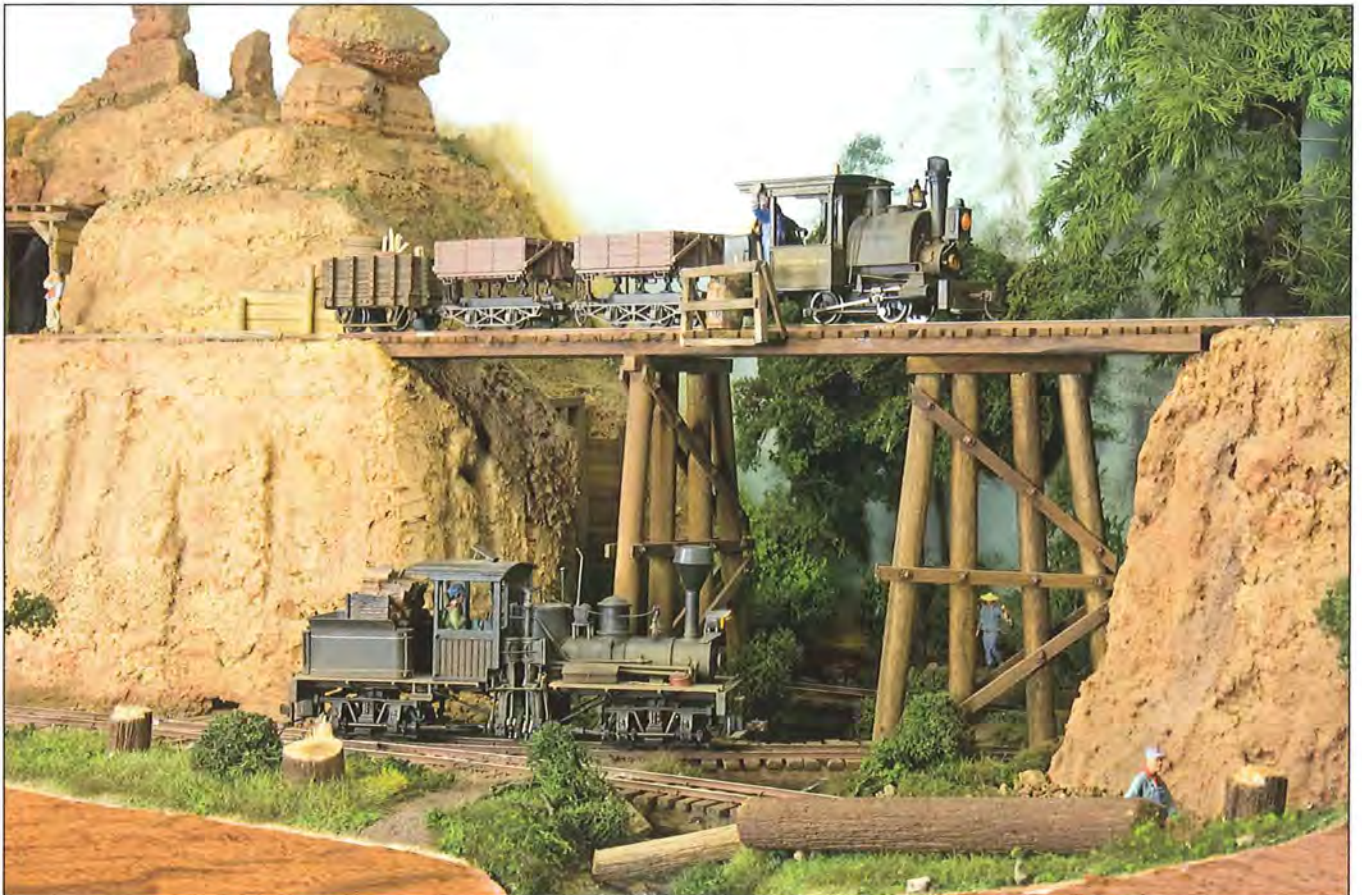
Het voordeel van een stukje spoor dat nagenoeg geen aandacht vraagt is dat je tijdens een tentoonstelling een gesprek met een van de kijkers kunt voeren zonder dat er voor de rest van de toeschouwers niets meer rijdt omdat wij als man maar één ding tegelijk kunnen. Praten en de treinen laten rijden leidt in zo'n geval nogal eens

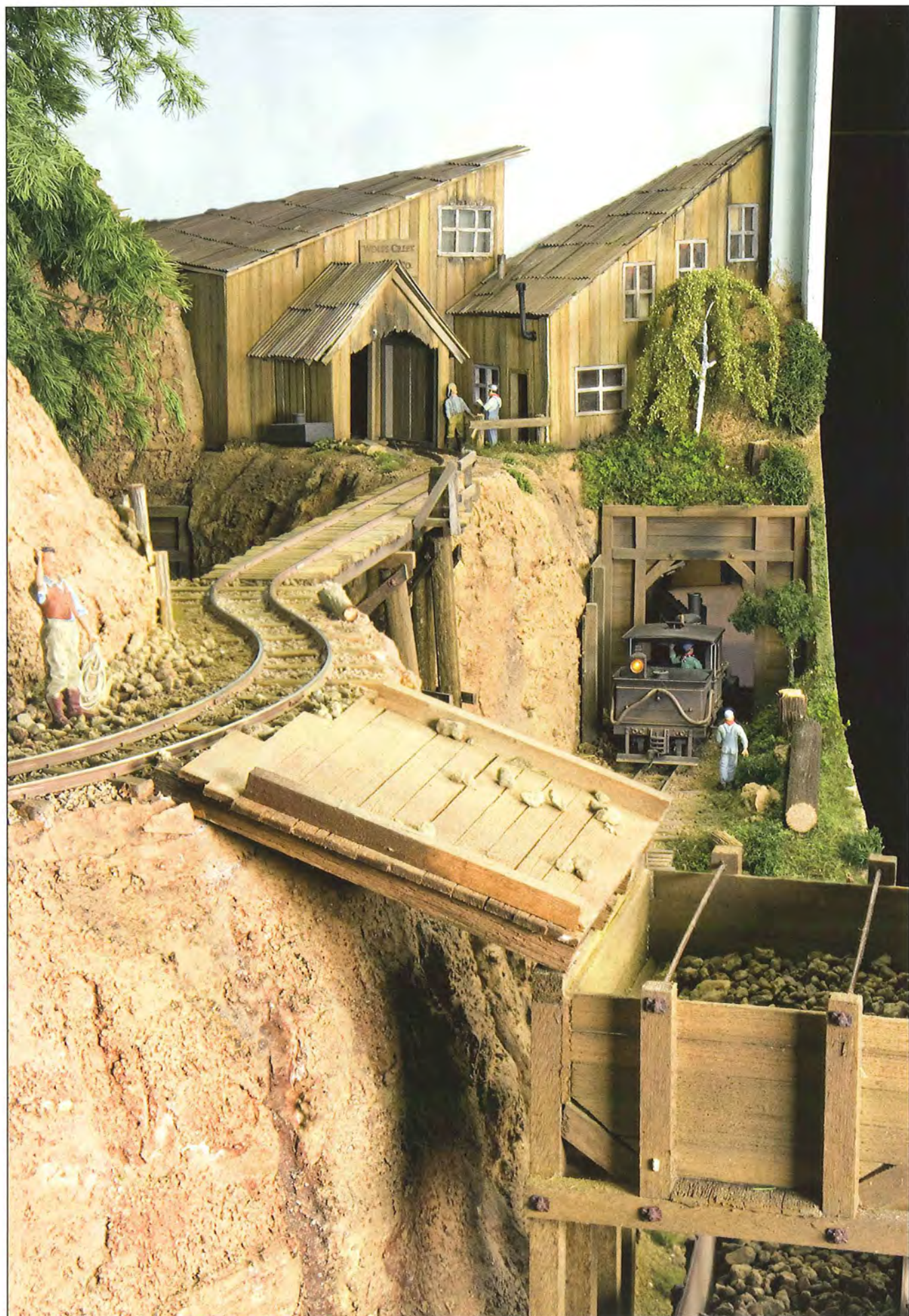


tot ongevallen en kortsluiting op de wissels die nog niet in de goede stand staan. Het andere stukje spoor ligt op het lage niveau. Dit is een stukje rangeerspoor in de vorm van een Z. Achteraan op de baan is het een "doorgaand spoor" dat aan twee kanten in een tunnel verdwijnt. In dit spoor ligt een wissel naar het spoor aan de voorkant. Dit spoor loopt aan één kant dood onder een "hopper" waar het erts uit de mijn in een daarvoor bestemde wagon gestort kan worden. Aan de rech-

terkant verdwijnt het spoor in een tunnel.

De tunnels in de onderste baan doen eigenlijk dienst om een loc met een wagon even aan het oog van de kijker te onttrekken. Tijdens de minibaantjeswedstrijd was het opvallend dat veel bezoekers op zoek gingen naar het "geheim" achter de verdwijnsproen. Voor een volgende tentoonstelling komt er dan ook een afbeelding van het sporenplan zodat de kijker daarop kan zien hoe de baan is opgebouwd.





Tijdens de twee dagen van de modelspoorexpo in Mechelen is ook goed duidelijk geworden welke rangeermogelijkheden een eenvoudig stukje spoor als dit toch nog biedt. Zo kan er met gemak gerangeerd worden met twee locs en twee wagens waarbij de wagens van loc wisselen. Ook de loc aan de andere kant van een wagen plaatsen is nog mogelijk. Dat alles ondanks dat de verdwijnsporen amper plaats bieden voor 2 of 3 stuks rollend en rijdend materieel.

Het rangeren wordt nog aantrekkelijker gemaakt door de aanwezigheid van 4 ontkoppelmagneten voor Kadee koppelingen. Hierdoor hoef ik zelf niet met de hand te ontkoppelen wat ook voor de toeschouwer leuker is om te zien. Op het voorste spoor is dat vrij eenvoudig doordat de posities zijn gemarkeerd met Preisers. Op het achterste spoor is het meer een sport voor mijzelf om de wagens op de juiste plaats te ontkoppelen.

Zoals gezegd heeft de baan een aantal verdwijnsporen. De twee sporen in de tunnels aan de rechterkant zijn 40 cm lang en



opklapbaar en worden door een scherm aan het zicht van de kijker onttrokken. Het derde verdwijnspoor van het onderste spoor bevindt zich echt in een tunnel onder de berg. Om het rondje van het bovenste spoor compleet te maken zijn

de rails gelegd op een plaat die aan de achterkant van de baan neergeklapt kan worden. Door het gebruik van uitklapbare sporen wordt het opzetten van de baan vergemakkelijkt, liggen de sporen altijd recht tegenover elkaar en zijn ze elektrisch al verbonden met de rest van de baan.



De besturing van de treinen is eveneens eenvoudig gehouden. Een eenvoudige centrale met een lokmaus II wordt gebruikt voor de digitale besturing van de locs die vrijwel allemaal van een sounddecoder zijn voorzien. De bediening van de twee wissels geschiedt met een schakelaar aan de voorzijde van de baan. Ze kunnen ook via een eigen locadres met de lokmaus bediend worden. Dat laatste bleek tijdens de expo niet erg handig en de decoder wordt in de toekomst verwijderd. Daarvoor in de plaats komt een tweede positie voor een schakelaar nadat gebleken is dat ik voor de bediening toch vaker aan de linkerkant van de baan zit of sta.

Terugkijkend op de minibaantjeswedstrijd kan ik met tevredenheid concluderen dat de bouw van Wolfscreek niet voor niets is geweest. In de eerste plaats was er al het plezier van het bouwen, het indekken van de mogelijkheden van zelfbouw, vooral met hout en uiteindelijk de vele positieve reacties die ik mocht ontvangen tijdens de twee dagen in Mechelen. Het was de moeite van de "lange" reis vanuit het mid-noorden van Nederland zeker waard.

Tekst en tekening: René Wolf
Foto's: Gerard Tombroek



Goederenwagens: de juiste start bij het verouderen van uw wagenpark



INDIEN U NA HET LEZEN VAN DE EERDERE ARTIKELTJES GEPRIKKELD BENT OM ZELF WAT TE VEROUDEREN IS HET AANBEVOLEN OM NIET GELIJK MET EEN DURE LOCOMOTIEF TE BEGINNEN, MAAR MET EEN RELATIEF GOEDKOPE WAGEN. DE KANS DAT HET RESULTAAT NIET IS WAT U WENST IS IN HET BEGIN REËL, MOGELIJK ZOU DAT DAN GELIJK LEIDEN TOT HET EINDE VAN HET AVONTUUR WAAR U MAAR NET MEE BEGONNEN BENT, WAT NATUURLIJK NIET DE BEDOELING IS.

Waarom dan wel een goederenwagen? Iedere modelspoorer heeft er wel één of meerdere in zijn verzameling, sommigen zijn net als in het echt al wat afgeleefd. De belettering ontbreekt of is vervaagd, er zitten wat deukjes en krassen op kortom het ideale slachtoffer om uw prille opgedane kennis op uit te gaan proberen.

Omdat goederenwagens niet of nauwelijks esthetisch worden onderhouden vormen ze een onuitputtelijke bron om voorbeelden bij het grootspoor op te doen. Bijna alles is mogelijk, tot zelfs wagens waarvan het lijkt of ze in een verbad zijn gedompeld met een niet bijpassende kleur. Juist hierdoor zijn ze dus uitermate geschikt om mee te starten, alle denkbare techniekjes kunt u er met een gerust hart op uitproberen, het kan eigenlijk niet fout gaan. Met deze gedachte in het achter-

hoofd is de kans niet zo groot is dat u de handdoek in de ring gooit en het avontuur te vroeg wordt beëindigd. Het is om het even van welke vervoerder de wagen is, de wagens worden grensoverschrijdend ingezet waardoor de kans dat u uw creatie in het echt ziet rijden altijd aanwezig is.

In dit artikel hebben we gekozen voor 2 verschillende wagens, namelijk een wagen type GS met gladde zijwanden en een GS met zijwanden bestaande uit planken, hierdoor is de aanpak van beide wagens totaal verschillend.

Op **FOTO 1** ziet u de onbehandelde wagen waar we mee zullen gaan beginnen. Deze wagen heeft op de zijanten metalen luisen en een opvallend frame. Het draagframe is veelal donkerder dan de rest van de opbouw. Zelf hebben we de kleur leerbruin

gebruikt om het frame een duidelijk donkerdere kleur te geven. U kunt er voor kiezen om het frame met een penseeltje te behandelen of u maakt gebruik van de airbrush waarbij de delen die niet meegekleurd gaan worden met maskingtape afplakt worden. Het afplakken heeft u in MSM 100 al kunnen zien, daarom willen we er voor u een extra keuzemogelijkheid aan toevoegen zoals het gebruik van sjablonen.

Sjablonen kan je eenvoudig maken met bijvoorbeeld papier voor de printer, zelf geven we de voorkeur aan dun kunststof plaatmateriaal van bijvoorbeeld Evergreen (vervormd niet of nauwelijks onder invloed van vocht en of de druk van de lucht van de airbrush). Bijkomend voordeel is dat u de sjablonen keer op keer kan blijven gebruiken.

De sjablonen zijn eenvoudig te snijden uit de plaat met een hobbymesje en een liniaal (**FOTO 2**). De sjablonen kunt u ook gebruiken om delen op de zijkant van de wagen, bijvoorbeeld de belettering tijdelijk af te dekken zodat deze goed leesbaar blij-



ven (FOTO 3 EN 4). Met gebruik van de sjablonen kunnen ook aardige neveneffecten worden bereikt, door het variëren van de afstand van de sjabloon tot het object. Indien u de sjabloon strak tegen het object houdt zal er een scherpe duidelijke scheiding ontstaan, indien u de sjabloon op enige afstand van het object houdt zal de scheiding wat vervagen met als resultaat dat de kleuren wat meer in elkaar overlopen. Zelf uitproberen zal al snel duidelijk maken wat we hier proberen uit te leggen.

Nu weer snel naar de praktijk met het aanbrengen van de kleur op de hoger liggende delen. Dit is gedaan door het toepassen van beide eerder beschreven methodes (FOTO 5). Volgende handeling is het aanbrengen van verschillende kleuren op diversen plaatsen van het plaatwerk, zo lijkt het net of er reparaties hebben plaats gevonden aan de wagen. De kleur die hiervoor gebruikt wordt mag best wat roder zijn dan de originele basis kleur van de wagen, om duidelijk onderscheid te verkrijgen (FOTO 6 EN 7). Na het drogen van de verf kan er op de wagen een wetwash



(zie MSM 100) worden aangebracht met een nagenoeg zwarte kleur (FOTO 8 EN 9).

De witte wagen (FOTO 10 EN 11) is ook voorzien van een wetwash maar volgens een weer iets andere methode en wel als volgt. De wetwash is hier gedaan met een

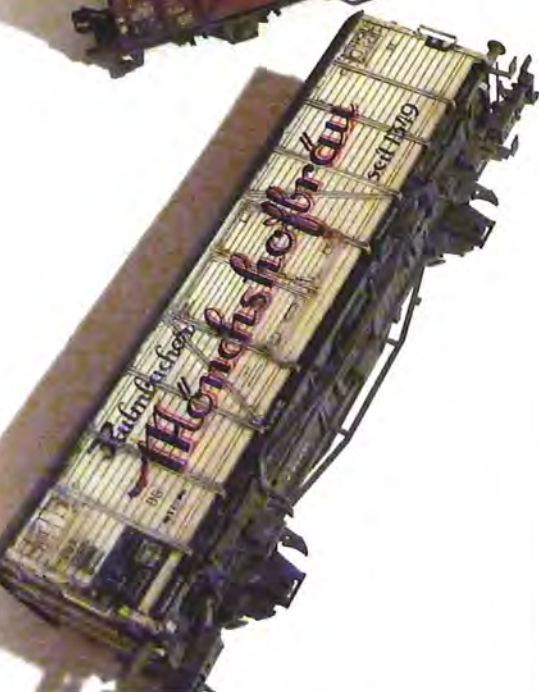
'enamel' olieverf die wat beter vloeit en minder samentrekt op een glad kunststof oppervlak. De wagen wordt eerst bespoten met een glanzende lak op waterbasis, waar na het drogen de wetwash met olieverf er overheen wordt aangebracht. Door het opbrengen van de glanslak zal de olie-



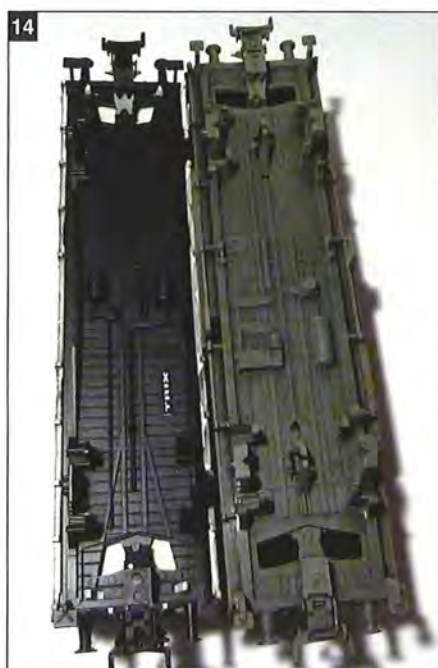
12



13



14



15



16



verf nog beter vloeien naar de lagere delen. Ook zal na het deels reinigen van de wagon met bijvoorbeeld wasbenzine de onderlaag (acryl) niet oplossen waardoor de opschriften van de wagon niet zullen beschadigen. Deze handeling weer afsluiten met het bespuiten van de wagon met matte acryl lak waarna er weer kan worden gewerkt met de verven op waterbasis. De luiken van de wagon zijn gedaan met een wetwash van pigmentpoeder verdund met water. Op deze techniek komen we later nog eens uitgebreider terug.

Voordat we met de pigment poeders gaan werken voorzien we eerst de wagon van wat laagjes met de basis vuilkleur (earth / darkearth). De onderzijde van de wagon en het dak worden het zwaarst aangezet

met verf. Daarnaast wordt het dak aan de bovenzijde het meest vervuild en de lagere delen van het dak worden wat schoner gehouden (FOTO 12 EN 13). Vergeet hierbij ook niet om de onderzijde te voorzien van een laagje verf (FOTO 14).

Zoals u waarschijnlijk al heeft bemerkt hebben we al diverse malen de kleur voor de airbrush gewisseld. Het tussentijds reinigen en of doorspuiten van de airbrush geeft normaliter de meeste rommel omdat de airbrush leeg wordt gespoten op keukenpapier en of doeken. Echter met een goedkoop zelf te maken hulpmiddel blijft zowel de omgeving als de werkplek schoon.

Gebruik hiervoor bijvoorbeeld een em-

merkje met goedsluitend deksel. Maak nabij de rand in het deksel een gat waar de spuitmond van de airbrush net doorheen past (FOTO 15). Ook maken we wat gaten aan de zijkant (ca 3 centimeter vanaf de bodem zodat afgewerkte verf en oplosmiddelen er niet direct weer uit kunnen lopen) zodat de druk van de airbrush afgevoerd kan worden zodat het deksel niet los kan komen van de emmer. (FOTO 16)

De binnenwanden voorzien we van wat laagjes keukenrol en het geheel vullen we met filterwatten. De lucht die aan de onderzijde de emmer weer verlaat is dus nagenoeg geheel gezuiverd van de verf, waardoor de omgeving en de werkplek een stuk schoner zal blijven. Indien u gebruik maakt van vluchtige oplosmiddelen zoals thinner of wasbenzine kan onder in de filter als extra nog een laagje actieve kool worden aangebracht die dan de irritante geur voor een deel weg zal nemen. Zoals u kunt zien heeft deze filter zijn diensten al bewezen (FOTO 17 EN 18) wie durft er nu nog te zeggen dat een hobby altijd veel geld moet kosten?

Het model is nog niet geheel klaar, er zijn nog een aantal zaken die geregeld moeten worden. Op diversen plaatsen roest en

17



18





krasjes aanbrengen kan u het beste doen met een zeer fijn penseeltje. De kleur van de roest kan naar eigen inzicht en smaak worden gekozen, er zijn namelijk zoveel kleuren roest mogelijk dat alles variërend van oranje tot nagenoeg zwart mogelijk is. De wagen, ontdaan van zijn assen, is hier en daar al voorzien van een laagje roest (FOTO 19 EN 20). Ook de wielen worden niet vergeten want standaard zijn ze zwart glimmend uitgevoerd, ook hier doet een likje verf met een roest kleur wonderen

(FOTO 21).

Nog een paar details en de wagens kunnen weer worden ingezet op de baan. De details variëren van:

- vet op de bufferhalzen, waarbij ditmaal ook een gewoon grafiet potlood buiten de blanke lak (satijn) zijn waarde heeft aange-toond. Vermits het potlood zacht genoeg is kan je met een simpele beweging de aanzet tussen de bufferhals en buffer nog eens een extra detail meegeven, door wat

potloodstreken rond de hals te maken. Hierdoor krijg je een extra metaal effect.

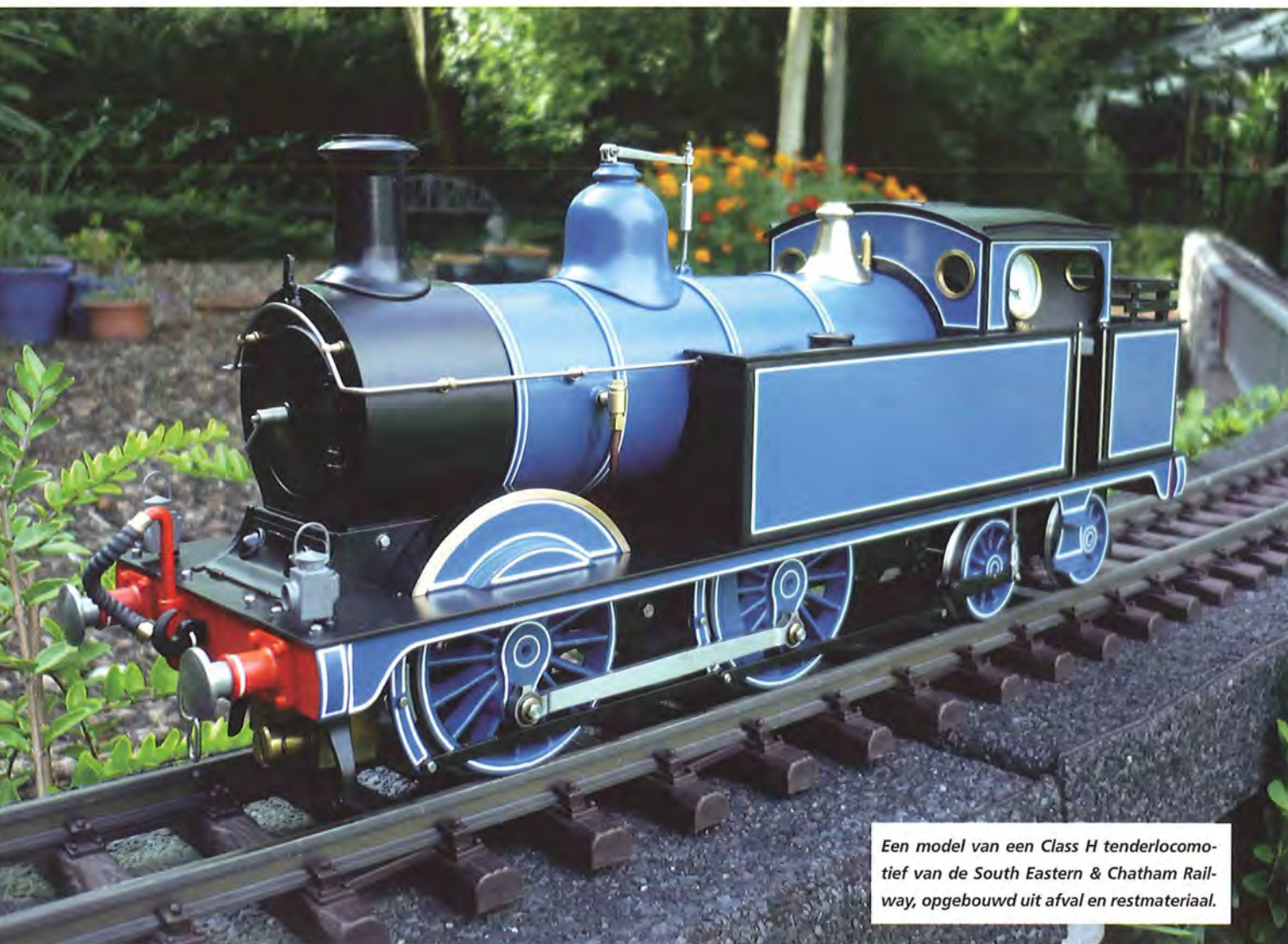
(FOTO 22)

- roest en vet op de aslagers en onderstel (FOTO 23)

Als laatste voorzien we elk model nog-maals van een laagje matte lak, dit om de dunne kwetsbare laagjes verf wat extra te beschermen (FOTO 24 EN 25).

Tekst en foto's:
Bert Kelder





Een model van een Class H tenderlocomotief van de South Eastern & Chatham Railway, opgebouwd uit afval en restmateriaal.

Life steam

LIFE STEAM IS EEN IETWAT VERGETEN TAK VAN DE MODELSPOORHOBBY. HIER GAAT HET IN DE EERSTE PLAATS OM HET VOLLEDIG ZELF BOUWEN VAN EEN ECHTE WERKENDE STOOMLOCOMOTIEF OP SCHAAL. EN VERDER IS HET OOK HET LATEN RONDTOEREN VAN DE ZELFGEBOUWDE MACHINES IN OPEN LUCHT, AL DAN NIET MET EEN SLEEP RIJTUIGEN VOL MET ENTHOUSIASTE KINDEREN. LEZER DIRK WIJNS BEOEFENT DEZE HOBBY AL 15 JAAR EN VERTELT ONS WAT ER ZOAL KOMT KIJKEN BIJ DE BOUW.

Life steam is de oudste vorm van modelspoorbouw. Reeds vanaf 1850 kwamen de eerste modellen op de markt. Veel stelde het niet voor en echte modellen waren het niet, ze reden zelfs niet op rails. De vooras kon gedraaid worden zodat ze hun rondjes reden op de vloer.

Begin 19 eeuw kwam er verandering. Curly Lauwers schreef veel artikels in "Model engineering" en "English mechanics". Hij maakte meer dan 120 tekeningen en ontwerpen en bouwde zelf een 50-tal stoomlocs. Veel van die locs zijn nog bewaard

gebleven en zijn ontwerpen worden zelfs nu nog gebruikt.

Wat is life steam?

Life steam is in de eerste plaats bouwen en ontwerpen. Het is constant zoeken naar oplossingen en het verbeteren van de prestaties. Dirk zegt dat hij van treintypes niet veel kent en een "klinknagelteller" is hij ook al niet, maar het bewerken van metaal heeft hij steeds prettig gevonden. Van een gevonden stukje ijzer een onderdeel maken geeft hem een grote voldoening.

Materiaal wordt bij de schroothandelaar gehaald, afvalstukjes bij draaijerijen en op scholen. En achter de knipschaar bij de dorpsmid is altijd wel wat afvalplaat te vinden. Technische achtergrond is niet echt nodig. Belangrijker is interesse en nauwkeurig werken, maar ook gevoel voor verhoudingen zijn belangrijk.

Een kleine draaibank en een kolomboormachine zijn een vereiste. Sinds enkele jaren worden we overspoeld door de Aziatische markt met goedkope machines. De kwaliteit is niet altijd van de bovenste plank maar wel geschikt voor onze doeleinden. Voor een kleine eenvoudige spoor 1 is een freesmachine nog niet echt nodig, maar ze maakt het werk wel makkelijker. Handgereedschap is natuurlijk ook onmisbaar. Boren, vijlen en tappen worden niet

in één keer aangeschaft maar de collectie groeit met de jaren. Veel hulpgereedschap kan ook zelf worden gemaakt. Eenmaal men dit allemaal heeft is het eigenlijk een goedkope hobby.

Wil of kan je zelf niet bouwen dan zijn er alternatieven in de vorm van bouwdozen en kant-en-klare modellen. Regner, Roundhouse en Aster zijn gespecialiseerd in spoor 0 en 1. De prijzen gaan van 250€ (Regner) tot 5000€ en meer voor een Aster. Deze laatste zijn dan ook verzamelobjecten.

Voor de grotere modellen kan je terecht bij bv O.S. Persoonlijk vindt Dirk het grootste plezier in "scratch" bouwen. In België zijn er maar een 3 tal clubs waar je terecht kan voor stoomtreinen.

<http://www.kmyca.be/index.html>

<http://www.stoomgroep.be/>

<http://ptvf.fte2.org/>

Ze hebben allemaal een permanente spoorbaan in een park. Turnhout en Brussel hebben een grondspoor op 5 en 7 1/4 duim. De club in Antwerpen bezit een verhoogde rijbaan van 2,5 - 3,5 en 5 duim. Voor spoor 1 zijn hier en daar mensen die in hun tuin een spoorbaan hebben liggen. Soms komen clubgenoten daar samen om gezellig te 'stomen'. In Nederland zijn er meer clubs en spoorbanen beschikbaar. Tijdens tentoonstellingen wordt er op demonteerbare tafels gereden. Er is dan mogelijkheid om gereedschap en materiaal te kopen.

Het bouwen

Hoe begin je er aan? Eerst maak je een keuze. Welke spoorbreedte? Spoor 0, spoor 1, 2,5 - 3,5 - 5 of 7 1/4? Spoor 2,5 valt een beetje uit de boot. Vroeger was dit in Engeland de spoorbreedte bij uitstek. Maar eigenlijk is het vis noch vlees. Het is te groot voor een spoor in de tuin en nogal klein om met personen rondjes te rijden, niet dat dat niet mogelijk is, zelf reed Dirk al achter zijn smalspoor op spoor 0! Er is voor zover we konden achterhalen ook maar één spoorbaan op het vaste land (Antwerpen).

Als eerste model kies je natuurlijk voor iets makkelijk. Een tweeassige smalspoorloc op 45 mm is een prima keuze. Tekeningen zijn in Engeland volop verkrijgbaar. Het enige probleem is dat de maten niet metrisch maar imperiaal zijn. Voor een beginnening kan het een struikelblok zijn om al de maten om te zetten naar metrische. Het zou ook voor extra problemen zorgen. Ook de opgegeven plaatdikte is hier niet verkrijgbaar. Na enkele jaren ervaring kan je echter wel zelf beslissen hoe je zulke problemen moet oplossen. Gelukkig zijn bij onze noorderburen voldoende tekeningen te koop in onze maatvoering. (kijk maar eens op <http://www.onderstoom.nl/drawings.php> en <http://www.modelbouwers.nl/tekeningenstoom.html>).

Nadat de tekeningen bestudeerd zijn kan met de bouw begonnen worden. Nor-

maal beginnen we met de frameplaten of de wielen. Als er spaakwielen nodig zijn kunnen daarvoor gietstukken gebruikt worden, voor een smalspoor is dit vaak niet nodig omdat er schijfwielen worden gebruikt. Gietstukken kan je weerom in Engeland bestellen of bij Rob Sauerbier in Nederland. (<http://www.sauerbiermodelbouw.nl/>)

Ze worden verkocht als ruwe gietstukken en zijn vaak samen met de manometer de enige gekochte onderdelen.

Onderdeel na onderdeel groeit onze loc en na een tijd kunnen we proefdraaien op lucht. Als dit naar wens verloopt, komt de ketel aan de beurt. Die is steeds gemaakt van koper, hard gelast met zilver. De ketel is dikwijls een struikelblok en daarom is het belangrijk om je aan te sluiten in een club waar men je kan bijstaan met raad en daad.

Stoomketels met een werkdruk van hoger dan 3 bar en een inhoud van meer dan 1 liter moeten om de twee jaar gekeurd worden door middel van een druktest: 1,5 maal de werkdruk. De maximale werkdruk voor een koperen ketel is 6 bar. Uiteraard worden ook de veiligheidsklep(pen) door de ketelkeurder van de club getest.

Als beginnening zal de bouwtijd van een simpel smalspoorlocje op spoor 1 (afhankelijk van beschikbare machines) oplopen tot een paar honderd uur. Ervaren bouwers werken soms meer dan 10.000 uur aan hun werkstuk verspreid over meer dan 10 jaar. Voor sommigen is het dan ook hun levenswerk.

De meeste modellen zijn op schaal, voor beginnersmodellen komt eenvoud op de eerste plaats. Alle details zijn moeilijk te verwezenlijken, een life steam loc wordt



Dit zijn de onderdelen, één voor één geneden, gezaagd, gefreesd, gedraaid, ... waaruit een life-steam loc ontstaat.



Het 'hart' van de life-steam locomotief is ongetwijfeld de ketel. Hierin wordt echte stoom geproduceerd.



zeer warm en dikwijls ruw behandeld. Daarom wordt er weinig of eigenlijk geen kunststof gebruikt.

Het rijden

Rijden met een stoomloc is wel anders dan met een H0. De ketel wordt met (regen) water gevuld. Tijdens het rijden houdt een waterpomp of bij grotere modellen een injector het water op peil. Drijfstanen en lagers worden gesmeerd. Het smeertoesel voor de cilinders en schuiven vullen we met stoomolie.

De verwarming van de ketel gebeurt met gas, spiritus of kolen. Bij gebruik van kolen wordt fijn gestampte antraciet gebruikt voor spoor 1; vanaf 3,5 duim is kolen (12/22) altijd de aangewezen brandstof.

Als de ketel op druk is kan er gereden worden, bij kleine modellen is het de kunst om met een constante snelheid te rijden zonder er aan te komen, en geloof ons dit is niet makkelijk.

Radiobesturing wordt wel eens toegepast, maar wat is er plezieriger om achter je op hol geslagen creatie te rennen en je vingers te verbranden aan de regulator en andere kraantjes?

Dat de aandrijving ook anders kan dan met stoom heb ik laten zien door een schaalmodel te bouwen van een loc uit WO1. Hier heb ik een vlammenhapper of vacuüm motor voor ontworpen, niet te verwarren met een stirlingmotor. Het vermogen van een vlammenhapper is echter

Dirk heeft onlangs een spoor 1-trammetje voor beginners ontworpen. Alle onderdelen zijn op professionele wijze uitgetekend en aanwezig in het compleet materiaalpakket dat voor ongeveer 50 à 60 euro werd aangeboden. Dit werd als clubproject in zijn club (KMYCA) verkocht. De tandwielletjes, ketting, gasvulnippel en de sproeier zijn het enige wat niet bewerkt moet worden. De rest is draai, vijl of freeswerk. Het werd als een kit geleverd voor bouwers die nog moeite hebben om onderdelen te vinden. Tijdens de maandelijkse vergaderingen kan er raad gevraagd worden en wordt er geholpen waar nodig, kortom, echt iets voor beginners. In de toekomst staan nog dergelijke projecten op stapel.



Een kleine Manning-Wardle industri locomotief van Britse origine



zéér gering maar het project is op zich dus wel mogelijk.

Zelf ben ik een 15 tal jaar bezig met deze hobby. Na eerst wat stationaire stoommachientjes in elkaar geknutseld te hebben en een 4-tal 5 duim locs gemaakt, ben ik stilaan overgeschakeld op spoor 1. Je gebruikt minder materiaal en het neemt niet veel plaats in.

Tot slot nog enkele interessante sites:

<http://home.iae.nl/users/summer/16mmngm/>
<http://www.asterhobbies.co.uk/main.htm>
<http://www.modelbouwatelier.nl/>
<http://www.sidestreetbannerworks.com/locos/intro.html>
<http://www.users.waitrose.com/~n25ga/index.html>
<http://www.roundhouse-eng.com/>
<http://www.16mm.org.uk/newsite/default.html>
<http://www.ajreeves.com/>
<http://www.blackgates.co.uk/>
http://www.youtube.com/watch?v=gxBKE_8kicE
<http://www.youtube.com/watch?v=89fsYybl55g>

Tekst en foto's: Dirk Wijns



V 250 FYRA

Op dinsdag 22 maart 2011 werden er nog maar eens proefritten gehouden met het door Ansaldo-Breda gebouwde stel "V250" in de FYRA-livrei, op de lijn 27 tussen Marienburg en Antwerpen-Noord alsook tussen Essen en Roosendaal. De V250 verlaat hier het station van Essen op weg naar Roosendaal om de overgang van 3000 V= in België naar 1500 V= in Nederland te testen.

NMBS Logistics

NMBS Logistics is de nieuwe naam voor de B-Cargo groep die op 1 februari 2011 operationeel geworden is als autonome onderneming en spooroperator. Op die datum nam NMBS Logistics ruim 200 locomotieven voor de tractie van goederentreinen in gebruik, net als een aantal gebouwen en een financiële ondersteuning. De onderneming beschikt over een spoorlicentie evenals de nodige veiligheids certificaten.

Na ieder groot onderhoud zal het "B" embleem achter het internationaal nummer zowel als op de stuurposten niet meer aangebracht worden. Of "NMBS Logistics" een ander embleem zal laten aanbrengen en/of de locs een andere livrei zullen krijgen stond bij het ter perse gaan van dit nummer nog niet vast. Op de foto zien we nog het "B" embleem op de brandstoftank van de 7717 dat in de toekomst zal wegvallen.

Blauwe 51

De 5180 en 5186 die verkocht werden aan een Italiaanse firma, werden op wens van deze firma in een blauw jasje gestoken. Klaar om verzonden te worden staan de locs afgesteld te Antwerpen-Noord. Een uitdaging voor de modelspoorder om deze livrei op een model van de 51 toe te passen en deze als proefrit over zijn baan te laten circuleren.

Tekst en foto's: Max Delie

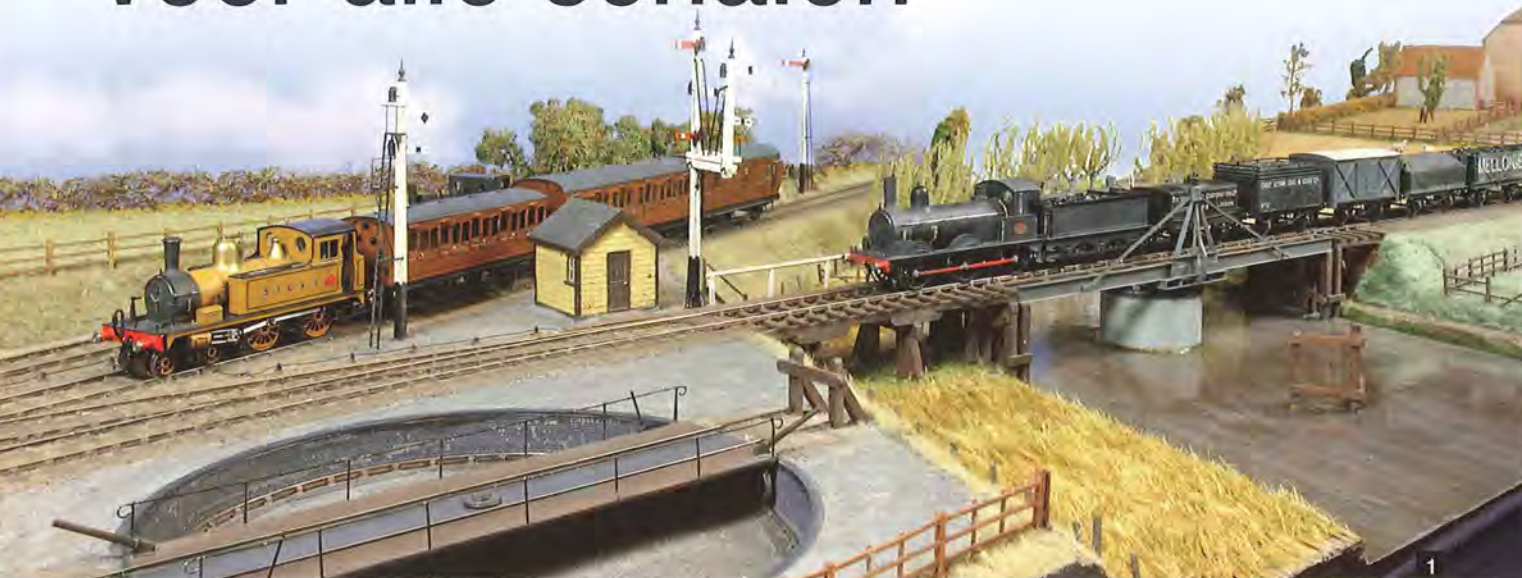


Tijdens de stilstand te Antwerpen-Oost kreeg de V250 even gezelschap van de Break 357. Wellicht zullen deze twee stellen zich nooit meer samentreffen in Antwerpen-Oost.



Rail 2011

Het modelspooorevenement voor alle schalen



G, I, O, P7, S, PROTO-87, H0PUR, H0, TT, N, Z, T ALLE SCHALEN EN VAAK NOG MET VERSCHILLENDE SPOORWIDTES TOT ZELFS ZM TOE WAREN TE ZIEN TIJDENS DE AFGELOPEN RAIL IN HOUTEN. ZOALS WE VAN RAIL ZIJN GEWEND WAS ER VOOR IEDEREEN WEL WAT TE BELEVEN MET ALS KERS OP DE TAART DE PROTO CONVENTIE.

Op Rail 2011 waren twee absolute topprimeurs uit Nederland te ontdekken. In de eerste plaats Lauwersmeer, een fictief Nederlands compact station in H0 van Robbert Jan de Vries. Robbert Jan die zelf machinist is lijkt van de opstelling van de seinen een erezaak te hebben gemaakt. Afgezien van het compromis dat de afstanden korter zijn dan in werkelijkheid staan de seinen en borden op de juiste plaats en... ze werken ook zoals het hoort. De tweede primeur van Nederlandse bodem, maar een Engels thema, is de nieuwe modelspoorweg van Ton Trip met de welklingende naam Tripton by the Sea. Het is een landelijk kopstation in P7 ofwel exact 1:43,5. Het emplacement met directe omgeving is klaar, maar er zijn nog twee modules en een fiddle yard in aanbouw. Ton heeft tot nu toe één loc gebouwd, een model met binnenliggend drijfwerk dat

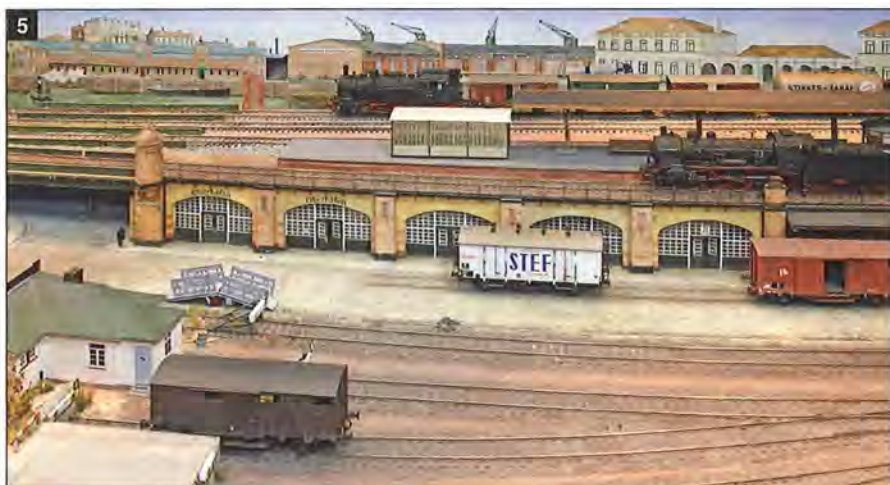
2. Een primeur was de presentatie van *Tripton by the Sea*, de nieuwe modelspoorweg van Ton Trip in P7. Ook bij deze modelspoorweg heeft Ton zijn beproefde bouwmethode met gips gebruikt voor zijn gebouwen.

reed als een zonnetje. Het was de bedoeling dat op het emplacement wat zou worden gerangeerd maar helaas bepaalde de Wet van Murphy het anders. Een van de krenken op de aandrijfas brak tijdens een van de eerste ritten af. Zie daar maar eens bij te komen! Zo werd de modelspoorweg een statisch diorama. Bij leven en welzijn – zoals Ton het placht te zeggen – zal de modelspoorweg volgend jaar tijdens de modelspooexpo in Mechelen te zien zijn. Ton verzekerde ons daarbij, dat hij dan twee locomotieven in dienst zal hebben.



1. Het rijden op de modelspoorweg East Lynn is een serieuze zaak. Voor uw fotograaf werden de treinen als afgebeeld opgesteld, maar er werd wel minzaam op gewezen dat de achterste trein feitelijk moet wachten omdat het een aansluiting van een secundaire lijn betreft.

De modelspoorweg van Ton stond opgesteld in de Meidoornzaal die geheel was ingericht voor de deelnemers aan de Proto conventie met Dave Doe als een van de trekkers. Ton wist zich dan ook vergezeld van de twee machtig mooie Britse modelspoorwegen. De 1:64, of zo u wilt spoor S, modelspoorweg East Lyne & Nunstanton van Trevor Nunn en de P4 modelspoorweg Lowburn Park van John Thompson. Aan



de wat vervaalde kleuren was te zien dat deze modelspoorwegen al een paar decennia meegaan, wat maar weer duidelijk maakt hoever onze Britse vrienden met hun modelspoorhobby 25 jaar geleden al vooruit liepen.

Iain Rice was er met zijn Boston and Maine modelspoorweg. Een sfeervol schouwspel zoals we bij deze auteur van vele inspirerende boekwerken mochten verwachten. Helaas had het tijdens de opslag en het vervoer schade opgelopen zodat Iain meer met zijn tangetjes en soldeerbout aan het werk was dan met het rangeren.

Zeër veel bewondering was er voor de mini ZOB haven van Brian Harap in Proto-Z. Ja u leest het goed, in de schaal 1:220 en dan gebouwd volgens de Proto-filosofie, en zoals we dat van Brian kennen met de meest bizarre wisselcombinaties. Om te bewijzen dat het nog fijner kan had hij er ook nog eens een smalspoortraject in verwerkt, met natuurlijk een stuk rail met drie spoorstaven en idem wissels. En het reed – zoals als het hoort – als een trein. Toch was dat niet het kleinste treintje op Rail. In de grote zaal was er een luchthaven met een trein in 1:450 ook wel aangeduid met spoor T. De spoorwijdte bij dit treintje bedraagt slechts 3 mm.

De sympathieke maar bloedserieuze

prof. Dr. Winfried Schmitz-Esser die we uit MSM kennen van zijn serie "bouw zelf goederenwagens uit papier" wuifde, toen wij hem spraken, zijn titels weg en ging enthousiast vertellen over zijn project Hamburg Oberhaven in H0pur. Dat deed hij zoals een professor betaamd zeer contentieus en wees ons op de kleinste details. Zijn modelspoorweg is nog lang niet af en hij noemt het dan ook gekcherend "een nooit eindigend project". Eveneens nog lang niet af was de Italiaanse modelspoorweg van Luca Possone uit Milaan. Het lijkt erop dat hij de enige Italiaan is die volgens Proto-87 werkt. Beide projecten laten natuurlijk wel zien waarmee men bezig is en hoe een Proto-modelspoorweg tot stand komt.

Een vergaande detaillering was te zien bij de groep die volgens de Fremo-87 richtlijnen bouwt. Er waren eens zoveel modules te bewonderen dan twee jaar geleden. Bewondering verdiende zeker de wissel van Werps die voor bijna 100% een verkleinde kopie is van de Nederlandse wissel. Voor het grote publiek is het Fremo-arrangement waarschijnlijk wat statisch. Tijdens onze fotosessie – en uw fotograaf neemt heus zijn tijd – kwam er zeggen en schrijven één trein voorbij. Net als in werkelijkheid natuurlijk, maar te weinig om

3. Behalve genieten van voorbijrijdende lange treinen door een zeer fraai landschap waren er op de Franse modelspoorweg La ligne de Maurienne van de Rail Modelisme Chalonnais nog talrijke leuke en verrassende details en tafereeltjes te bewonderen. Echt een modelspoorweg om een tijdje bij stil te staan.

4. Het fictieve Nederlandse station Lauwersmeer van Robbert Jan de Vries.

5. Het nooit eindigende project van Winfried Schmitz-Esser is een gecomprimeerd segment uit een deel van de voormalige hooggelegen Hamburgse halte Oberhaven in aanloop naar de brug over Ericusgraben en het lager gelegen goederenstation Ericus.

het publiek te boeien dat voor de rijdende treinen was gekomen. Voor hen was er heel veel te beleven in de grote hallen 2 en 3.

De ruimte tussen de hallen 2 en 3 was ingericht met een aantal fine scale modelspoorwegen. Naast het genoemde Lauwersmeer kwamen we hier ook Henk Wust weer tegen met zijn Punta Marina. Hij loste daarmee een ereschuld af. Wegens ziekte had hij in 2010 moeten afzeggen. In de fine scale hoek stonden ook nog de prachtige lange Franse modelspoorweg Réseau La ligne de Maurienne en Wisjni-Wosjni. Met Réseau La ligne de Maurienne wist de modelspoorclub Rail Modelisme Chalonnais op de RailExpo 2010 de eerste prijs te behalen. Wisjni-Wosjni geeft een stukje Oost-Duitsland weer waar de gevolgen van de tweede wereldoorlog nog duidelijk zichtbaar waren. Je moet daar wel van houden om het te kunnen waarderen.

Een bijzondere bijdrage was de industriële modelspoorweg van Christian Heine met een tot segmentdraaischijf verbouwde Fleischmann-draaischijf. Zo kan op de betrekkelijk smalle modules toch een draai-



6. Niet alleen op een modelspoorweg, ook in werkelijkheid is het soms woekeren met de ruimte. Een voorbeeld daarvan is het toepassen van een zogenaamde segmentdraaischijf. Op het eerste gezicht lijkt het erop dat een loc niet kan worden gekeerd. Nadat de brug 180 graden is gedraaid kan de loc echter de brug omgekeerd verlaten. Voorwaarde is wel dat de draaischijf aan twee zijden op het emplacement is aangesloten. Modelspoorweg Christian Heine.

7. Brian Harap bij zijn ZOB haven. Pas nu is te zien hoe klein de modelspoorweg is.

8. Imposante kranen bij de Vrienden 1:32. Met de kraan vooran werden containers overgeladen en met de achterste kraan kolen vanuit het scheepsrui in een kolenbunker voor het vullen van een trein.



schijf worden geplaatst. Een situatie die bij het grootbedrijf ook op meerdere plaatsen voorkwam en onder andere nog is te zien in het Duitse Dampflokmuseum in Neuenmarkt. Het leuke voor mensen die van rangers houden is dat voor het draaien van een loc meerdere rangeerbewegingen nodig zijn.

Modules

Nederland kent met Rail, Eurospoor en On traXS drie grote modelsporevenementen. De oudste daarvan is Rail die haar wortels heeft in de modulaire modelspoorwegen.

Zij vormen nog altijd een heel belangrijk deel van het evenement. Het is voor verenigingen de gelegenheid bij uitstek om een heel groot arrangement op te zetten en een paar dagen met plezier te rijden.

Vaak doen ze dat nog meer voor zichzelf dan het publiek en daar is niets mis mee. Er zijn duidelijk heel veel bezoekers (vooral mannen en kinderen) die het gewoon prachtig vinden dat er lange treinen in

9. De Austria-express in N. Mooie modelspoorwegen uit tijdperk IV en V zijn zeldzaam en al helemaal naar Nederlands voorbeeld. Een goede uitzondering daarop is beslist de N modelspoorweg van de vereniging N-Spoor Nijmegen.





10. Een groep die al vanaf de eerste Rail meedraait en nog geen Rail heeft overgeslagen is TT Nederland. Zij waren er met een moderne bijdrage met Duits materieel.

een zo hoog mogelijke frequentie voorbij rijden.

Dat daarbij niet iedere module even fraai is als we als kritische modelspoorder graag zien is inherent aan het bouwen in modules door individuele clubleden. Niet ie-

deren legt de lat even hoog en dat hoeft ook niet. Rail biedt op andere plaatsen wel mooie modelspoorwegen. Die lijken in het geweld van de vele grote modulaire modelspoorwegen soms wat verloren te gaan. Even tellen leverde echter naast de

11. De Fremo P87 groep onderscheidt zich door het consequent bouwen volgen de Proto richtlijnen, daarbij hoort behalve de rail en het materieel ook het landschap.

moduleclubs toch altijd ruim 20 inzendingen op van complete modelspoorwegen volgens een vast thema. Zo is er voor elk wat wils.

Toch zouden de deelnemende clubs wel eens kritischer naar hun presentatie van hun modules kunnen kijken. Het moet toch mogelijk zijn dat na het passeren van een trein het sein op stop valt en niet op groen blijft staan zodat de volgende trein voorbij hetzelfde groen tonend sein rijdt. Of wat dacht u van modellen die met een noodgang door haakse bogen rijden die zelfs voor een stadstram nog scherp zijn. Dat zou je als club toch niet meer moeten willen.

Gewild of ongewild valt aan een vergelijking met On traXS dat veertien dagen voor Rail werd gehouden niet te ontkomen. Wij laten het oordeel graag aan de bezoekers en u als lezer over. Zeker nu de twee evenementen nog vlugger na elkaar lijken te worden georganiseerd kan men zich inbeelden dat de bezoekers voor de een of de ander gaan kiezen. Wij denken echter dat zij zichzelf dan tekort doen. On traXS en Rail, maar ook Eurospoor hebben ieder hun eigen karakter. Dus waarom zou je het een laten voor het ander?



12. Gerco van Zetten (r) bij zijn demonstratie wisselbouw.



13. Vrienden van Modelspoor magazine.

Tekst en Foto's: Gerard Tombroek



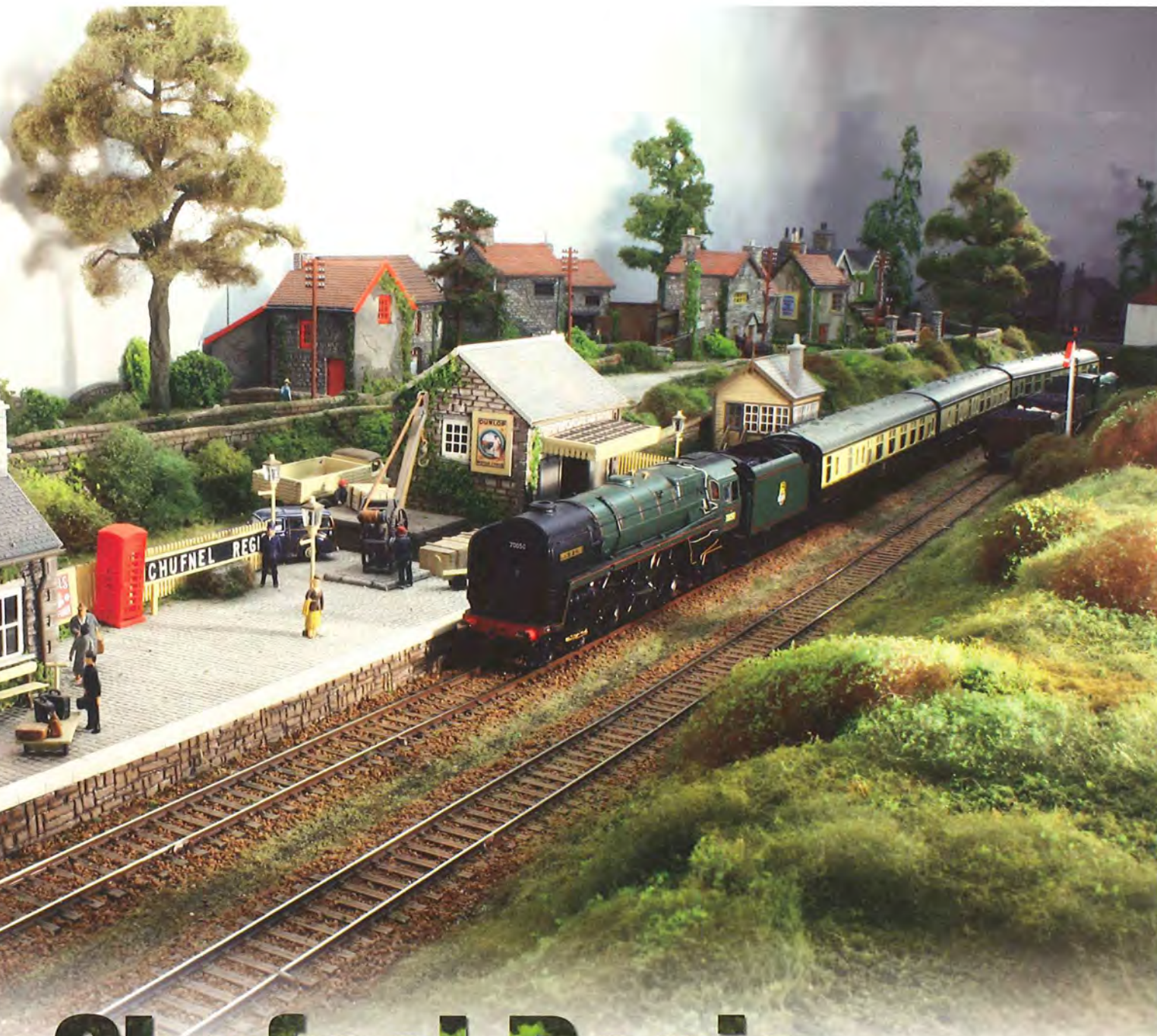


1. Het kleine stationnetje won ooit de prijs voor beste service van de regio. De "porters" zijn dan ook supergedienstig.

2. Ondertussen is een Southern M7 met een buurtgoederentrein naar Market Blandings.

3. Bertie Wooster heeft na verkeerde beleggingen op de beurs opnieuw een vak moeten leren en is nu hoefsmid.

4. Uitzonderlijk loopt de 'Firth of Clyde' binnen in het slapende stationnetje van Chufnel Regis. "Holiday season" begint en er zijn wat passagiers voor de Engelse kust.



Chufnel Regis

Hoe Engelse humor kan leiden tot een manifeste modeltreinverslaving

NA EEN PERIODE VAN MODELBOUW VAN RADIO-BESTUURDE BOTEN WAS LEZER MORRIS STEENS AAN EEN NIEUWE UITDAGING TOE. MODELTREINEN LEKEN HEM WEL WAT... DE EERSTE, EN VAAK MOEILIJKE KEUZE VOOR DE MODELREINLIEFHEBBER IS HET KIEZEN VAN EEN SCHAAL EN EEN THEMA. DE SCHAAL WAS SNEL GEKOZEN, NAMELIJK 00, OF 1/76. OP HET EUROPESE VASTELAND IS DE SCHAAL MINDER GEKEND, IN HET VERENIGD KONINKRIJK EN AUSTRALIË DES TE MEER. DE SPOORWIJDE VAN 00 IS DEZELFDE ALS H0, ALLEEN IS ALLES NET IETS GROTER: LOCOMOTIEVEN, HUIZEN, FIGUURTJES EN DIES MEER. HANDIG ALS JE WAT OUDER WORDT EN HET ZICHT VERMINDERT.

Morris Steens is eveneens een grote fan van Britse humor, en meer bepaald de boeken van de vermaarde romanschrijver P. J. Wodehouse vindt hij het einde. Zijn werken spelen zich af in een Engelse aristocratische familie op het landgoed Blandings Castle, waar lord Emsworth zich



5. Mr. Keeble, de bakker is met versgebakken brood onderweg. Blijkbaar denkt hij aan uitbreiding van zijn bakkerij, hij bekeek net het te koop gestelde pand. (wel veel kosten aan!!)

6. We wensen de vakantiegangers een prettig verlof.

7. Ondertussen staat een M5 te wachten tot het spoor vrij is.

8. Het kleine dorpje heeft alle voorzieningen. Een pub, een tabakswinkel, bakker en slager.

vooral bezig houdt met zijn prijsvarken "de Keizerin van Blandings", en ook bekende literatuurfiguren als Bertie Wooster en zijn butler Jeeves figureren. Het kasteel





9. *The Emsworht Arms is het meest gezellige hotelletje in de wijde omtrek. Mr. Beach (ex-butler) is alom gekend voor zijn steak-and-kidney pie.*

10. *Mr. Psmith (the p is silent) heeft zopas een nieuwe Morris Minor gekocht.*

11. *De geestelijke vader van het ganse verhaal is uiteindelijk gestopt met boeken schrijven en heeft in zijn lievelingsdorp een klein boekenwinkeltje geopend.*

is gelegen nabij het fictief dorpje Market Blandings, dat per spoor verbonden is met een klein stationnetje "Chufnel Regis". Hier vond Morris Steens zijn inspiratie voor zijn Engelse modelspoorweg. Chufnel Regis en Market Blandings zouden voorzien worden van huizen die bevolkt zijn door al

de (mini) personages uit de boeken van P.J. Wodehouse.

Een ruimte van 6 x 4 m was meer dan voldoende voor de bouw van de modelspoorweg. Er is een schaduwstation van vijf sporen, en twee stationnetjes, namelijk Market Blandings en Chufnel Regis. Enig opzoekwerk via internet leerde Morris dat in Engeland zelfbouw van scenery zeer hoog in het vaandel wordt gedragen. Morris verkoos dan ook de Britse manier en heeft al zijn gebouwen zelf gemaakt met architectenkarton. Ook de bomen zijn zelfbouw volgens de methode van Jos Geurts. Het rollend materieel is kant en klaar aangekocht, en is voornamelijk afkomstig van Hornby.

Tekst: Morris Steens
Foto's: Jan Nickmans



Modelspoormanifestatie

On traXS!

In teken van Spoor en water



1

T IJDENS HET WEEKEND VAN 25, 26 EN 27 MAART 2011 WERDEN WEER VEEL BEZOEKERS IN HET NEDERLANDSE SPOORWEGMUSEUM IN UTRECHT VERRAST DOOR EEN MODELSPORMANIFESTATIE. VOOR DE DERDE MAAL HAD HET MITROPA TEAM IN SAMENWERKING MET HET SPOORWEGMUSEUM HET MODELSPOREVENEMENT ON TRA XS GEORGANISEERD. ZOALS GEBRUIKELIJK WAS MODELSPORMAGAZINE WEER AANWEZIG MET EEN STANDJE EN EEN REPORTER OM HET EVENEMENT IN AL ZIJN FACETTEN VOOR U VAST TE LEGGEN.

Met drie grote tentoonstellingen per jaar in Nederland en dan ook nog fantastische exposities in de buurlanden is het een geweldige klus voor de organisatoren om het publiek toch steeds weer iets nieuws te bieden. Daarin zijn de spotters van On traXS bijzonder goed geslaagd. Zij kiezen duidelijk voor uitsluitend volledig afgewerkte modelspoorwegen, compleet met achtergrond, frieslijst en verlichting. Zowel in het aantal opgestelde modelspoorwegen, als in de omvang ervan toont zich in de beperking de meester. Niet meer en niet minder dan dertig modelspoorwegen is het uitgangspunt. Inspirerend daarbij is dat ook nu weer circa twee derde van

de modelspoorwegen door individuele of kleine groepjes modelspoorders zijn gebouwd en gewoon bij de bouwer thuis kan worden opgesteld. Dat motiveert om na te bouwen.

Er waren deelnemers uit Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië en Polen. Wat modelspoorwegbouw betreft is van dat laatste land weinig bekend. Daarin hebben de vriendelijke mevrouw en heer Lewinski met hun modelspoorweg Leski Lewin duidelijk verandering gebracht. Zij zijn in Polen actief met een groep modulebouwers op hoog niveau. Bij de uitnodiging was hen wel verteld dat zij

1. Braggels Baenke van Ger Lurken, kan het Hollandser? Water, schepen en een brug geven een bevestiging dat het hier om een Nederlandse modelspoorweg gaat.

de modelspoorweg dan wel van een achtergrond en verlichting moesten voorzien, een opdracht waaraan zij op hun eigen manier invulling aan hebben gegeven. Met twee grote halogeen bouwlampen werd het geheel verlicht. Niet echt de manier die hoort in het concept van On traXS. De omissie werd echter gecompenseerd door de bijzondere achtergrond. Zij hadden daarvoor een wazige foto gebruikt waarmee een fraaie diepte werd gesuggereerd.

Kijkkastjes

Een belangrijk deel van de modelspoorwegen hadden gemakkelijk kunnen meedoen aan de minibaantjes wedstrijd van MSM. Sommige hebben dat ook gedaan zoals



2. Schatjes op zolder: alle stereotypen voor een baantje op zolder waren op het diorama van Alain Vandergeten vertegenwoordigd. Een ovaaltje met rijdende trein, de vitrine met extra materieel, een kratje geestverruimend vocht en pin-ups aan de wand.

3. Stille voor de storm. Hier staat Rusty Pile Railroad, de Sn3 modelspoorweg van René Paul er nog eenzaam bij maar kunt u zich een mooier gezelschap voorstellen dan het voorbeeld in 1 staat tot 1?

4. Na anderhalf jaar informatie en tekeningen verzamelen en een jaar bouwen beleefde The Mill van Jacq Damen zijn debuut op On traXS. Natuurlijk heeft Jacq ook een spoor langs de zagerij aangelegd, maar die houdt u van ons tegoed.



B.A Bodil, de Junukpar Railway en Wolfscreek, die we kennen van de laatste Expo in Mechelen. Misschien is de verrassing en het oh effect van deze minibaantjes een beetje weg, het blijft wonderbaarlijk wat sommige bouwers binnen een vierkante meter weten te realiseren. Als het vooral om het bouwen gaat, maakt schaal daarbij niet uit, zoals onze vrienden van PAJ lieten zien. Zij waren aanwezig met een serie diorama's in 1:32. Een grapje in een grotere schaal daarbij was de kleine kijkkast 'Schatjes op zolder'.

Beslist geen kijkkastformaat, maar wel veel doorkijkjes bood de Franse modelspoorweg La Baraque van Hans Louvet. We kennen de vrolijke Brabander van met name Beachley Dock en La Trinité sur Mer en dan weet u wel dat het om een bijzondere modelspoorweg gaat. Het was zijn eerste optreden en Hans excuseert zich dan ook voor de regelmatige ontsporin-

gen van de rijtuigjes. In de praktijk bleken die te licht en haakten ook de koppelingen achter de middenbuffer. Bij zijn eerst volgende show in Dortmund is het probleem beslist verholpen en is ook zijn tweede loc gereed. Voor het maken van de foto's was het echter geen probleem en u kunt alvast uitkijken naar een uitgebreide reportage van deze bijzondere modelspoorweg in 1:64.

Spoor en water

Bewust of onbewust leek deze editie in het teken te staan van spoor en water. In Nederland waren dat vooral in de beginjaren van de spoorwegen elkaars grootste concurrenten. Tijdens On traXS ging spoor en water echter hand in hand. Op ruim de helft van de modelspoorwegen was het water terug te vinden of het nu om een haven ging of een brug. Het beperkte zich daarbij niet alleen op de Nederlandse modelspoorwegen, ook de inzendingen

uit het buitenland lieten het nodige aan water zien.

Al direct bij binnenkomst stond daar Guillaume Veenhuis met zijn diorama Langs Weg en Rail die wij in MSM 98 aan u hebben voorgesteld. De bijzondere pontonbrug had weer veel bekijks omdat dit type brug maar weinig voorkomt en voorkwam. Het is dan ook opmerkelijk dat in Utrecht twee modelspoorwegen stonden met een pontonbrug. Na de eerste On traXS had Pierre Orbons zich voorgenomen om bij een volgende editie ook met een bijdrage te komen. Geïnspireerd door een film uit de jaren dertig over de schipbrug over de Rijn bij Spyer bouwde hij dit tafereel na in H0. De modelspoorweg was te zien tijdens On traXS 2011. Pierre Orbons helaas niet. Kort voor de On traXS is hij overleden. De presentatie op On traXS mag worden beschouwd als een tribute aan Pierre.



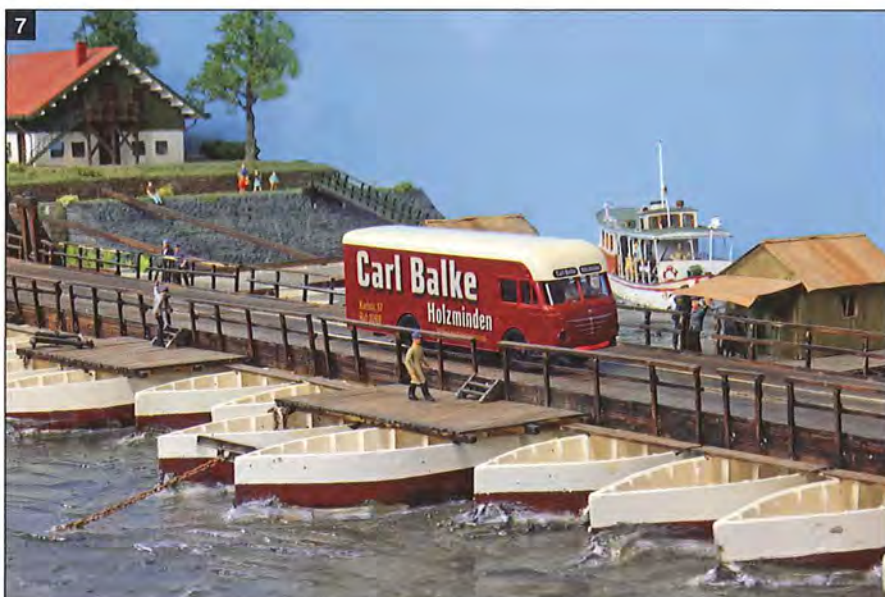
5. Christopher Payne bij zijn haven Portpyn in 1:35 die hij speciaal voor On traXS na 15 jaar weer eens tevoorschijn had gehaald.



6. De gezellige drukte rond de modelspoorweg 'An der Küste' van de EMC Coburg.

7. De Schiffsbrücke Spyer is een getrouwe kopie van de pontonbrug over de Rijn bij Spyer en net als in werkelijkheid rijden er zowel treinen als auto's over. Pierre Orbonst bouwde hem speciaal om te presenteren op On traXS.

Plezier beleefde Henk Wust wel aan zijn tribute. Aan het einde van dit jaar zal Henk stoppen met actieve modelbouw. In Utrecht toonde hij delen van bijna alle modelspoorwegen die hij heeft gebouwd. Henk had zelfs zijn "laatste" project bij zich. Het was echter nog niet helemaal af dus hebben we er geen foto van gemaakt. We willen het hem niet aandoen dat een project in de publiciteit komt dat nog niet zijn graad van perfectie heeft bereikt. Net als Castle rock en Punta Marina (die hij had meegenomen) heeft dit nieuwe pro-



8. Langs het tuinpad van mijn vader, langer kon de bouwgroep 'Nog Een Bakkie' de naam van hun H0m modelspoorweg niet maken, dat de zelfde weemoed oproept als de vertolking van het lied door Wim Sonneveld.



ject een directe relatie met water. Water vormt ook een belangrijk thema op de modelspoorweg van de Voornse Modelspoor Vereniging MVM zij waren er met hun vermaarde modules van de RTM en de Spijkernisserbrug. Een primeur voor On traXS waren de nieuwe modules met de stations Spijkenisse en Den Briel die vol-

9. De haven van de modelspoorweg 'An der Küste' van de EMC Coburg heeft natuurlijk een spooraansluiting waarover de goederen en verse vis naar het achterland kunnen worden gebracht.

ledig naar werkelijkheid zijn nagebouwd. Ook de modelspoorwegen Braggels Baenke van Ger Lucken en Langs het tuinpad van mijn vader van de modelspoorgroep Nog Een Bakkie hadden een brug in hun project opgenomen over een binnenwater. Zeewater was bijna te ruiken bij de Duitse Inselbahn Bieberoog van Alexander Lösch en de grote U-vormige modelspoorweg An der Küste van de EMC Coburg. Beide in schaal 1:45 met 750 mm smalspoor. Oe dus. Ondanks dat de Inselbahn Bieberoog feitelijk niet meer was dan een meterslang traject door het waddenlandschap met

aan het eind bij een aanlegsteiger een omloopspootje had deze modelspoorweg veel belangstelling. Vooral bij kinderen was de grote modelspoorweg An der Küste in trek. Zij konden praktisch met hun neus de Oe treinen aanraken en menigeen liep ook met de treinen mee. Dat ze daarbij in hun enthousiasme bijna de statieven van uw fotograaf omlopen valt ze moeilijk kwalijk te nemen al sloeg de schrik hem soms om het hart. Schrikken was het af en toe ook als de kleine, rappe, kinderhandjes een loc van de rails probeerden te graaien. Kinderen, maar ook veel ouders, beseffen niet



10. Passend in het thema spoor en water zou hier eigenlijk een plaatje moeten staan van de Spijkernisserbrug die de Voornse Modelspoor Vereniging had opgesteld. Omdat we in onze kolommen daarvan al eerder foto's hebben geplaatst hier een beeld van de nieuwe module van de VMV, met de watertoren van Brielle. Dus toch water...





11. VEB Fleischerei Kombinat een stukje DDR in H0 waarbij Kees-Jan van Vessem liet zien dat alleen de wisselstraat voor een station voldoende kan zijn om wat te rangeren en daar gaat het toch vaak om bij een modelspoorweg.



12. Acht meter lang is de eilandspoorweg in 0e Bieberoog van Alexander Lösch die duidelijk is geïnspireerd op een van de Duitse Waddeneilanden. Hoewel het meeste verkeer wordt afgewikkeld met dieseltractie komt de honderdjarige stoomloc Bieberoog 1 nog af en toe uit de loods.

13. Dit stukje Polen in 1:87 was door Leczek Lewinski meegebracht naar Utrecht. In Polen is het regelmatig te zien in een groot modu-learrangement dat ook daar vrij populair is.

dat die treintjes geen speelgoed zijn. In dat opzicht zijn de doorsnee bezoekers van On traXS duidelijk anders dan de gemiddelde bezoeker bij de overige modelsporevenementen.

Dat publiek maakt On traXS extra bijzonder. Behalve de grote getale modelspoorers komen er altijd veel bezoekers met hun kinderen een dagje naar het spoorwegmuseum om te kijken naar de grote treinen. Die worden dan volkomen verrast door de kleine treintjes. Ook zie je veel bezoekers die geen modelspoorweg hebben en ook niet van plan zijn om te bouwen, maar aangetrokken door reclame op TV en advertenties in (dag)bladen eens komen kijken. Ook zij worden meestal verrast

door de prachtige presentaties. De modelspoorwegen die ze te zien krijgen zijn vaak toch heel wat anders dan de speelbaantjes met rondtollende treintjes die zij verwachten. Dankzij On traXS ervaart het grote publiek dat modelspoorwegbouw een prachtige hobby is waarin de bouwers heel veel creativiteit in kwijt kunnen. On traXS is dan ook een van de beste ambassadeurs voor de modelspoorhobby.

Aan die presentatie leveren de aanwezige vertegenwoordigers van de fabrikanten en vakhandelaren een belangrijke bijdrage. Zij presenteren vakkundig hun producten en nemen vaak de nieuwtjes van Nürnberg mee. Zo was On traXS voor veel mensen de eerste gelegenheid om de NS stoom-

14. Hans Louvet heeft zich zelf wat aangedaan met zijn keuze om een metersporig toeristenspoorlijntje in schaal S na te bouwen. Er is maar weinig in deze schaal te koop zodat alles zelf moest worden gebouwd. Heeft de Spooraanwijding 5m dan toch een andere betekenis dan schaal 1:64 met een spoorwijdte van 16,5 mm?

loc serie 3700 van Artitec in model te bewonderen en dat in de nabijheid van haar grote zus de 3737. Bij Elotrak stond een andere modernere verrassing, de DM'90 in 1:87.

Zoals inmiddels gebruikelijk werd er tegen het eind van de laatste tentoonstellingsdag de On traXS Award uitgereikt. Alle bezoekers kunnen hiervoor stemmen. De mannen van MSG Valkenswaard behaalden met hun kijkkast B.A. Bodil de eerste plaats, met slechts één stem minder gevolgd door Jacq Damen met The Mill en op een derde verdienstelijke plaats eindigde Loek Bronkhorst met zijn diorama De



Hezelpoort. Ook dit jaar kreeg de winnaar een mooi kunstwerk van John Henniger, dat werd uitgereikt door Peter-Paul de Winter, Hoofd Collecties van Het Spoorwegmuseum.

Het spoorwegmuseum loopt aan tegen de maximumcapaciteit en de manifestatie zal

daarom uitwijken naar een periode buiten de schoolvakanties. On traXS! 2012 zal daarom gehouden worden op 2, 3 en 4 maart. Voor zover het zich laat aanzien, een week voor Rail.

Tekst en foto's:
Gerard Tombroek



De bouw van een manuele draaischijf



BIJ DE BOUW VAN EEN MODELBAAN MOETEN ER HEEL WAT KEUZES GEMAAKT WORDEN. TWEE KRITISCHE FACTOREN ZIJN DE BESCHIKBARE RUIMTE EN HET BUDGET WAAROVER WE BESCHIKKEN. DE SCHAAL, GELIJK- OF WISSELSTROOM, ANALOOG OF DIGITAAL, DE SPOREN, HET LAND, HET TIJDPERK EN HET THEMA ZIJN KNOPEN DIE WE MOETEN DOORHAKKEN. ANDERZIJDS ZIJN ONZE INTERESSES OP SPOORWEGGEBIED EN HET ANTWOORD OP DE VRAGEN "WAT IS MODELBOUW VOOR MIJ?" EN "HOE VER GA IK IN DE MODELBOUW?" HEEL BELANGRIJKE FACTOREN. WILLEN WE RIJDEN OF RANGEREN, MOETEN ER VEEL OF WEINIG TREINEN RIJDEN? HET MOET OOK GEZEGD DAT EEN MODELTREINLIEFHEDER GROEIT IN ZIJN HOBBY EN VERSCHILLENDE STADIA PASSEERT. ERVARING, DURF, KUNNEN, GOED ZIJN IN EEN BEPAALD ONDERDEEL EN DE BESCHIKBARE VRIJE TIJD ZIJN EVEN BELANGRIJKE CRITERIA. DAARNAAST ZIJN VRIENDEN BELANGRIJK VOOR ONZE SOCIALE CONTACTEN, MAAR TREINVRIENDEN KUNNEN ELKAAR MET RAAD EN DAAD BIJSTAAN BIJ DE BOUW VAN DE MODELBAAN; WE STAAN ER DUS NOOIT ALLEEN VOOR!

Wijzelf zijn begonnen met de bouw van een tijdperk 1 modelspoorweg waar zelfbouw centraal staat. We bouwen nagebouw alles zelf met een beperkt budget. Nauwgezetheit is troef en we gaan ons dan ook wagen aan de zelfbouw van sporen en wissels, signalen, gebouwen en treinmaterieel. Zonder afbreuk te doen aan Proto 87 willen we een baantje dat aantrekkelijk oogt en heel gedetailleerd is, maar dat uitgerust is met code 75 sporen en waar RP25 wielen over rijden. Twee perfect nagebouwde stations die we in de Leiestreek situeren, vlasroterijen en een pak vrijheid om het landschap en de resterende gebouwen vanuit een eigen perspectief vorm te geven. Stof genoeg dus om, met mondjesmaat, praktische bijdrages voor onze lezers te leveren.

Het eerste onderdeel dat we bouwen is een manueel draaischijfje dat onze klei-

ne tijdperk 1 locjes moet omkeren op het eindspoor. De scenery rond de draaischijf op de openingsfoto is overigens voorlopig "voor de foto" en mag je gerust wegdenken. Hoe deze draaischijf werd gebouwd kan u volgen in de hiernavolgende foto-reportage.

1: Ons draaischijfje moet niet groot zijn, waardoor de oppervlakte van een Cd-rom meer dan voldoende is. We bouwen eerst een vierkant bakje met een buitenzijde van 14 cm. Aan één kant monteren we, perfect in het midden van een zijde, een houten latje dat straks als steun zal dienen voor de aandrijving. Precies in het midden boren we een gat van 3 mm voor de drijfas van ons draaisysteem.

2: Bij "Le Train Magique" uit Straatsburg (<http://www.lettrainmagique.com/>) vinden we tandwielen in alle maten en in alle soorten materialen. De verpakking met code BB-Z2 (voor minder dan 10 €) bevat een resem aan hardplastieken tandwielen, kroonwielen, wormwielen, enkele- en dubbele wielen en diverse metalen assen met een diameter van



Zonder studie en gegevens van het grote voorbeeld kunnen we weinig bouwen. We baseren ons op een beeld van een manuele draaischijf. Hij ligt (nog steeds) achter de voormalige locomotiefloods van St-Ghislain. Als je naar TSP gaat kijken, even een paar honderd meter verder lopen en je krijgt hem te zien. De kans dat hij uit tijdperk I dateert, is echter miniem. In 1944 is St-Ghislain zwaar gebombardeerd en veel infrastructuur werd gewoon weggeveegd. Alles is herbouwd in de vroege jaren vijftig. Overigens, deloods lag vroeger aan de andere kant van de bundel, richting Quiévrain, en heette St.Ghislain-Hornu. Maar niet getreurd, de foto vormt een mooie basis en bevestigt ons idee om een Cd-rom te gebruiken als basis voor de draaischijf. Hij geeft trouwens een mooi beeld van enkele details qua houtstructuur en metalen banden. *Foto Peter Decaluwe*



3 mm, waar de geleverde tandwielen op passen. Ons tandwiel op de foto past precies in de as en zal straks dienen als onderstel voor de Cd-rom.

3: De as wordt door het geboorde gaatje geduwd. Vanzelfsprekend is het belangrijk dat alles loodrecht geboord wordt.

4: Hier zien we waarom dit nodig is. Aan een zijkant van ons bakje hebben we, pal in het midden, een opening geboord waar we een liggende asje doorsteken. De beide assen raken elkaar precies op hun middelpunt. De

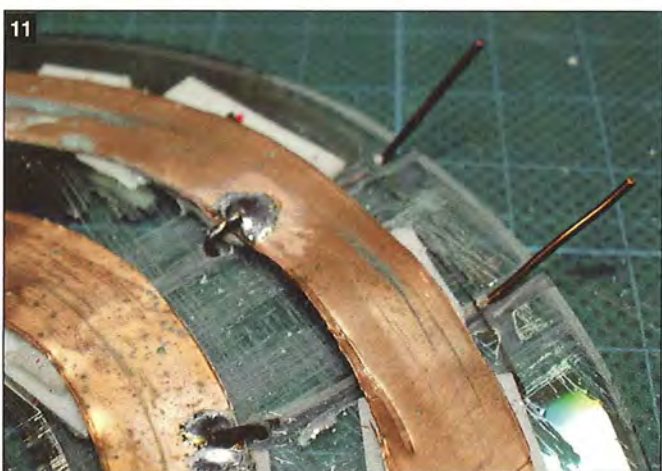
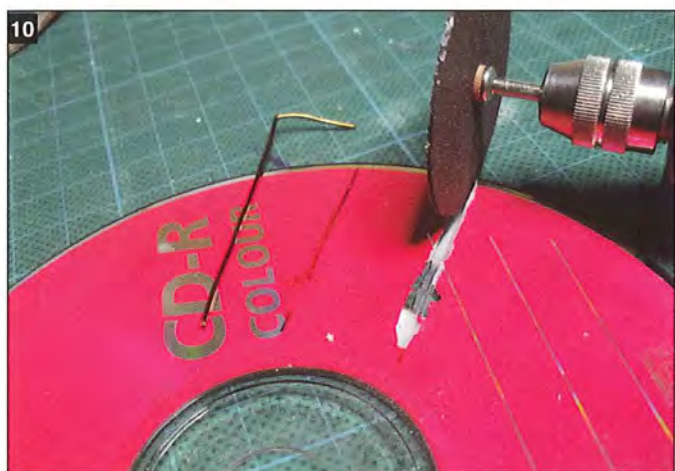
staande as wordt ondertussen op zijn plaats gehouden door een afgedankt tandwiel.

5: Om de liggende as op haar plaats te houden solderen we een buisje op een plaatje en kunnen we alles perfect in positie houden.

6: Van een koperen plaatje maken we een eenvoudig hendeltje om het draaischijfje te doen draaien. Het metalen deel van een kroonsteentje wordt van zijn plastic hoesje ontdaan en wordt op de as bevestigd. Aan de andere zijde solderen we een koperen plaatje en daar bovenaan wordt een stukje messing

buis gesoldeerd. Het buisje fungeert als handvat.

7: Op de liggende as monteren we een kroonwiel dat het tandwiel op de staande as aandrijft. Nu hebben we beweging in de twee assen, waardoor ons draaischijfje draait. Een druppel olie in het buisje verzekert een soepele loop. Het is raadzaam om de tandwielen niet aan de assen te lijmen. Onze draaischijf is nog helemaal niet af en anders kunnen we straks geen speling geven moest dat nodig blijken. We hebben overigens een modulus van 1/2,5; dit wil zeggen dat we 2,5 rondjes



aan het hendeltje moeten draaien om een volledig rondje met de draaischijf te maken. Dit gegeven is niet echt zo belangrijk, maar op die manier is de vraag reeds beantwoordt.

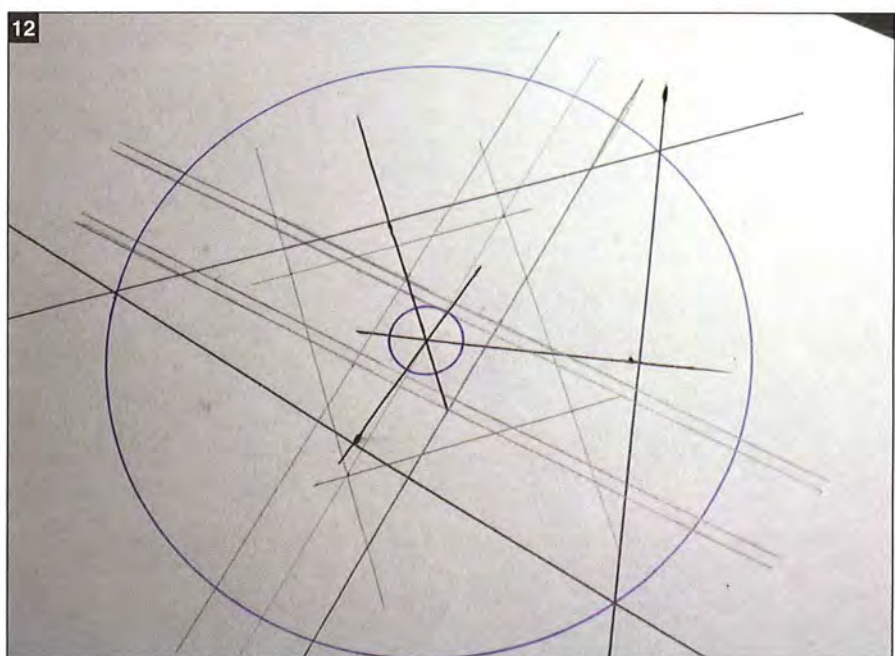
8: De loc die moet gedraaid worden moet vanzelfsprekend autonoom tot op- en van de draaischijf kunnen rijden. Daarom moeten we de sporen van stroom voorzien. We snijden twee cirkels van een messingplaat van 0,3 mm. Die kleven we met dubbelzijdig kleefband, van 1 mm dik, aan de onderzijde van de Cd-rom.

Van dezelfde messingplaat maken we vier metalen lipjes die we kunnen plooien.

9: We monteren de lipjes zodat ze de metalen cirkels goed kunnen raken en slepend contact maken. Voor iedere cirkel wordt er op twee plaatsen stroom doorgegeven.

10: Op de Cd-rom markeren we de plaats waar de sporen zullen komen. Aan de bovenzijde van het schijfje slijpen we twee gleuven, aan de uiteinden slijpen we een halve centimeter door de CD.

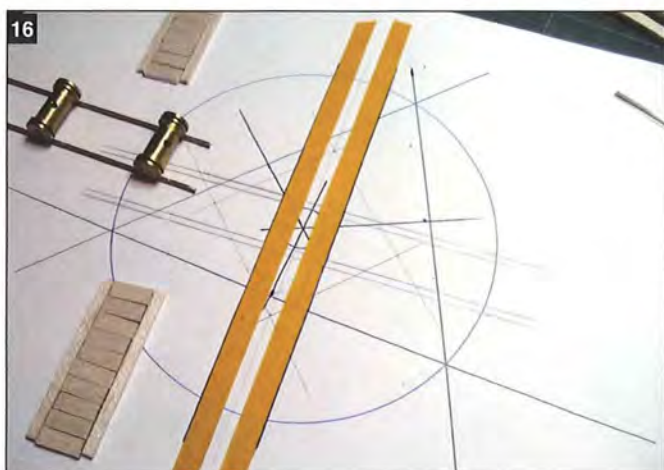
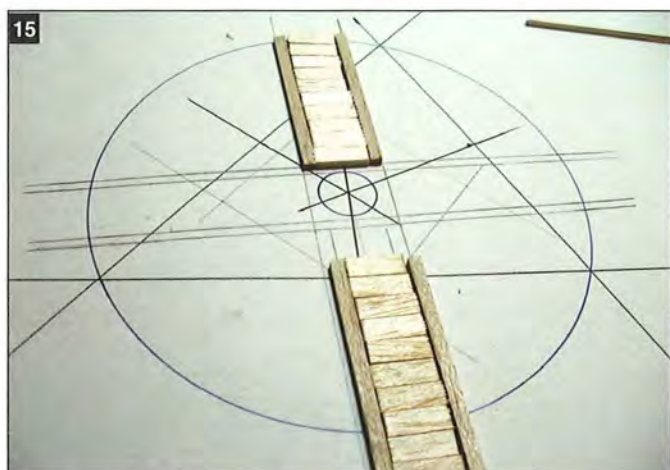
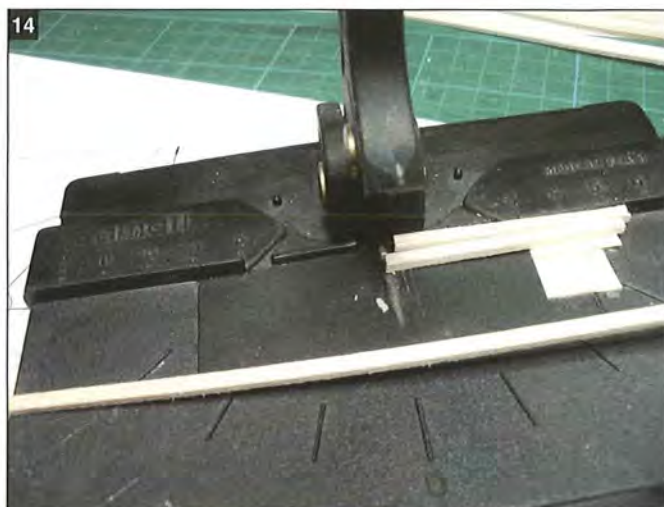
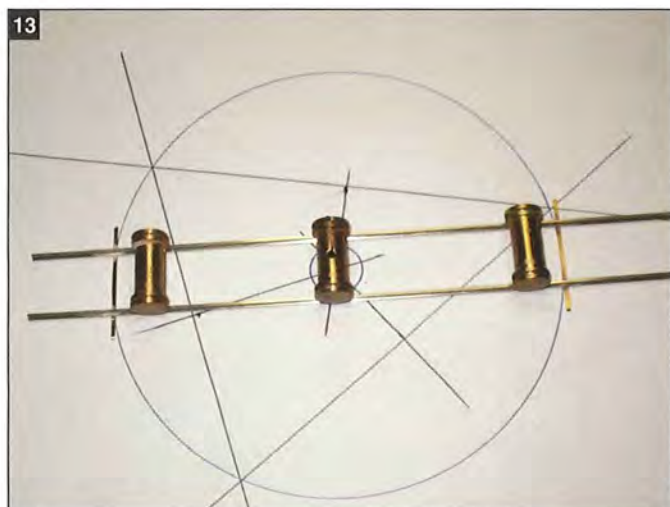
11: Nu solderen we een draad van de doorgeslepen gleuf naar de messing cirkels. Goed



opletten dat aan de andere zijde het juiste draadje aan de juiste cirkel gesoldeerd wordt; anders krijgen we straks kortsluiting. De reden dat we dikke draden ($\varnothing 1$ mm) gebruiken is dat deze de sporen goed zullen fixeren. Het gebruik van dunne- of flexibele draad kan dit immers niet garanderen. Om de sporen op de CD te monteren moeten

we nog wat geduld oefenen. Dit doen we pas bij foto 32 verderop.

12: Tot zover het onzichtbare werk voor de draaischijf. Omdat we precies tewerk moeten gaan is het nodig om het middelpunt van ons schijfje te bepalen. Dit kunnen we door drie-maal een koord en telkens haar middellood-



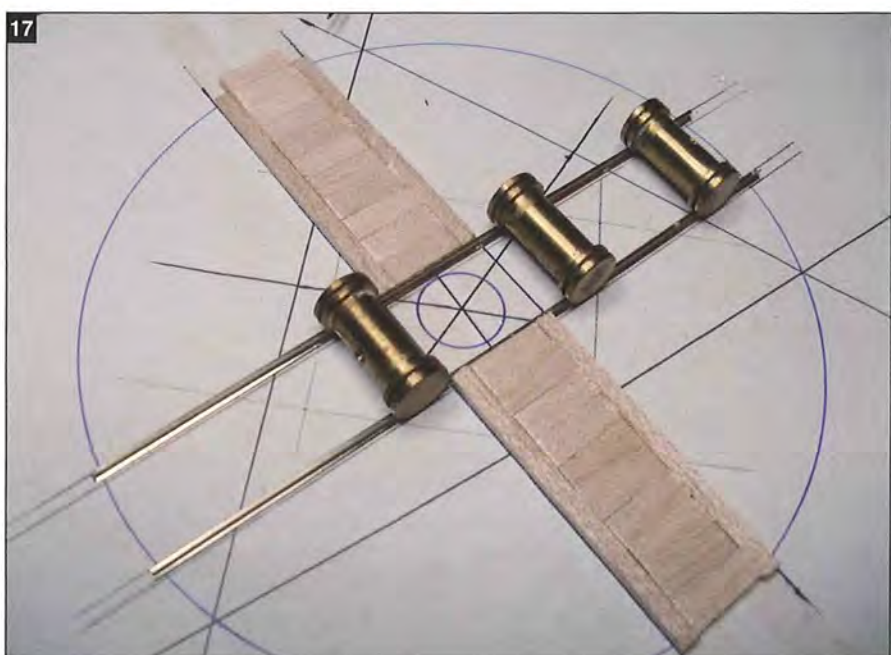
lijn op de cirkel te tekenen. Het punt waar de drie lijnen elkaar kruisen is het middelpunt van de cirkel. De dubbele lijnen op de foto geven de positie van de sporen weer.

13: We steken een speld in het centrum van de cirkel. De naald komt in de opening van ons "spoorbreedte kaliber". We leggen de sporen mooi recht met de hulp van drie kalibers en tekenen de plaats van de sporen af op het papier.

14: Nu kunnen we aan de slag met balsahout. We gebruiken twee maten, 2 x 3 mm en 2 x 5 mm.

Met de Master-Cutter van Amati maken we eenvoudig en snel precieze sneden. Hij werkt als een hakmes. De nylon hendel is draaibaar van -45° tot $+45^\circ$, zodat we de latjes onder iedere hoek kunnen afsnijden. Dit toestel is hier zeker zijn gewicht in goud waard.

15: Een eerste test om de profielen op maat te snijden lukt aardig. Het voordeel van balsa is de mooie (natuurlijke) houtstructuur. Anderzijds dient het gezegd dat het heel licht is en tijdens het monteren heel snel van plaats verschuift.



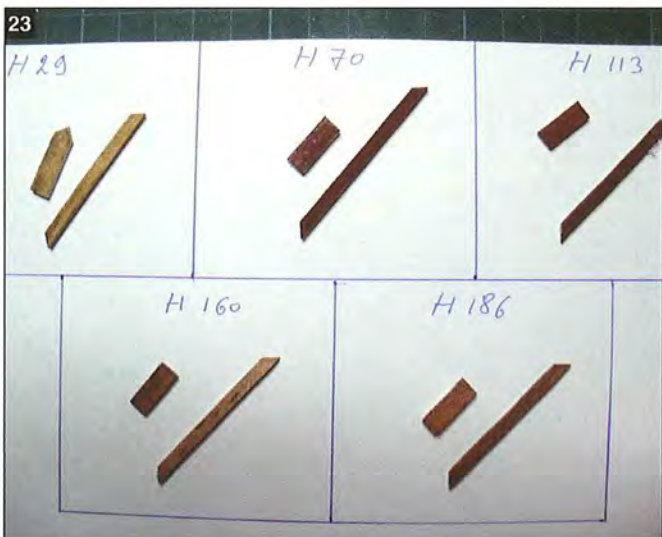
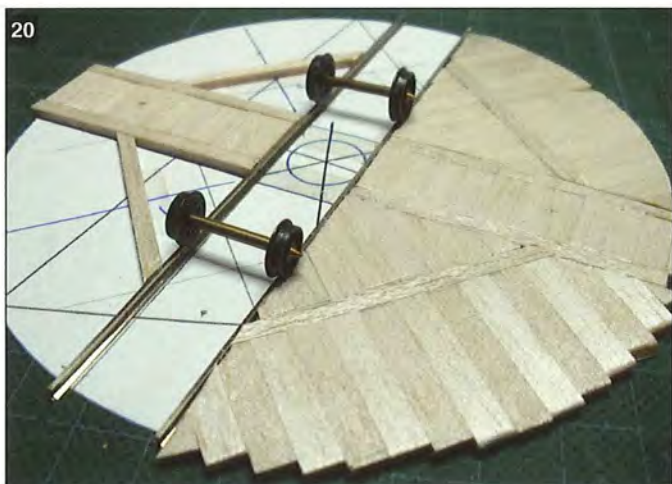
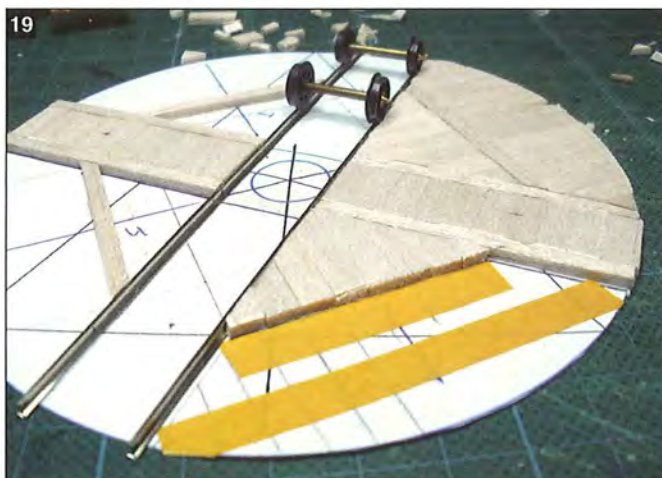
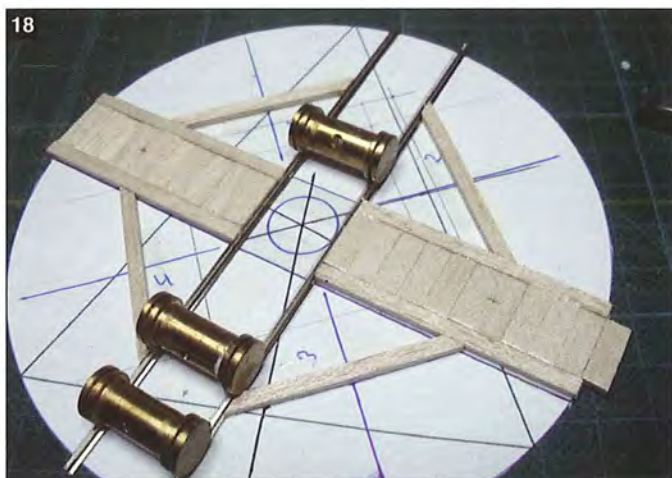
16: Daarom kleven we eerst de spoorstaven vast op dubbelzijdige kleefband.

Deze dunne kleefband vinden we nog bij fotografen en bij de doe-het-zelf. Hij is bedoeld om foto's in albums te kleven, is flinterdun en heel praktisch voor ons doel.

17: Nu kunnen we alle houten onderdeeljes

voorzichtig tegen de "gekleefde" sporen aan duwen. We merken overigens dat het veel makkelijker werkt als we de papieren cirkel uitknippen en daarop verder werken.

18: We kiezen er voor om een motief aan te brengen door gebruik van de profieltjes van 2 x 5 mm. Dit naar geen enkel voorbeeld, maar



vermoedelijk zal het wel ergens bestaan hebben. Tijdens de empire tijd had men overigens aandacht en tijd genoeg om gebruiksvoorwerpen als een draaischijf een eigen uitstraling en karakter te geven.

19: We gaan rustig vooruit. De strips gaan hier straks van de dubbelzijdige kleefband verwijderd worden zodat we alles goed kunnen bevestigen. Het is belangrijk dat we de deeltjes balsa goed aan elkaar laten aansluiten. Gebruik van kneedbaar hout is uit den

boze omdat dit later bij het verven heel zichtbaar wordt.

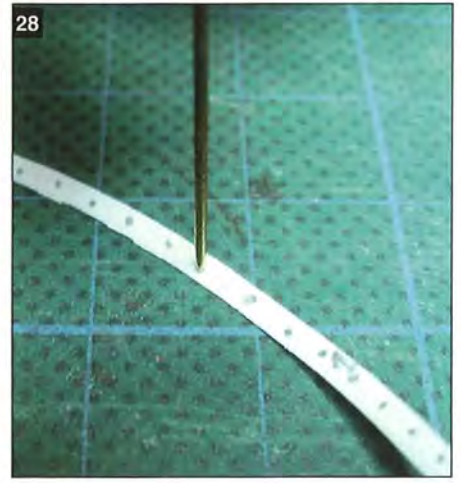
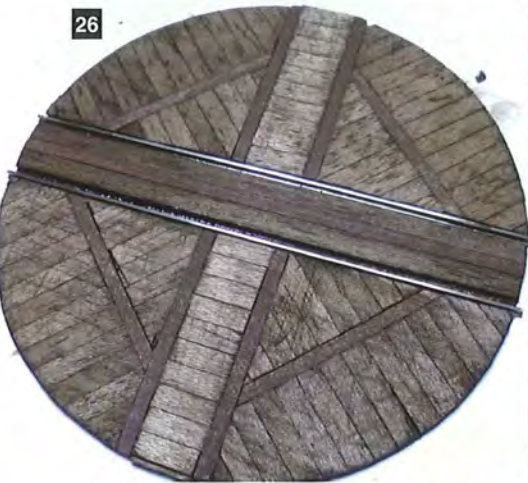
20: De vlakken worden stuk per stuk opgevuld. De RP25 asjes rijden feilloos over de sporen. Dit dient regelmatig getest te worden om straks de bedrijfszekerheid van de sporen te verzekeren.

21: De uiteinden van de latjes snijden we voorzichtig vanaf de onderzijde af met een scherp X-Acto mesje. Het is belangrijk dat we

dit nauwgezet uitvoeren omdat het de rand van onze draaischijf zal vormen.

22: Nu hebben we een egaal vlak met een gave rand. We werken de rest van het draaischijfje op dezelfde manier verder af.

23: Tijd om te schilderen. Op enkele restanten van balsa hout voeren we een verproef uit. We proberen verf van Humbrol met de nummers 29, 70, 113, 160 en 186. Voor het motief willen we een rode houtsoort imiteren. Hum-



broll 186 is de kleur die het dichtst bij rode es aanleunt ...

24: Met een penseel nummer 1 gaan we voorzichtig aan de slag om het motief met H 186 te schilderen.

25: Op de resterende plaatsen brengen we een donkere houtbeits aan. Eventjes de kamer goed verluchten ...

26: Nadat alle verf in het hout gedroogd is,

beslissen we om ons te beperken tot één laag houtbeits. Het is voldoende dekkend en geeft meteen een verweerde indruk.

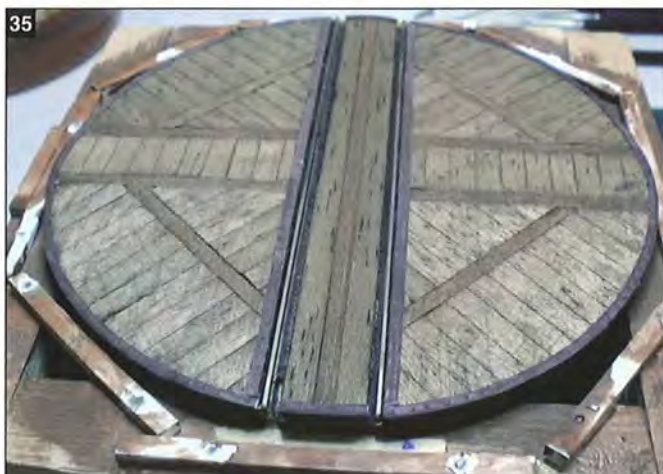
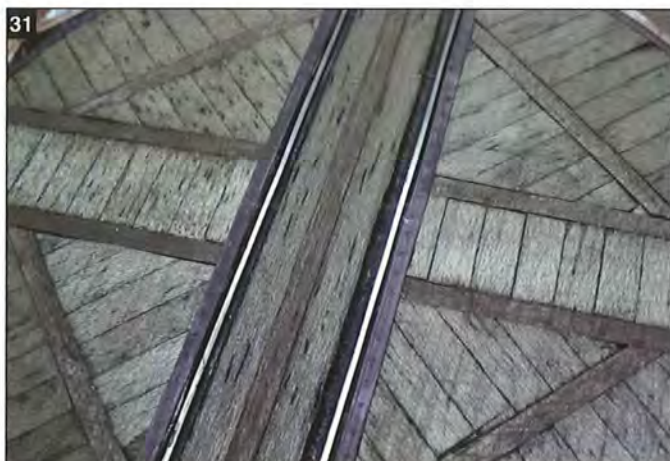
27: Op de foto van ons echte model zien we dat er een metalen band aan de rand van de draaischijf is aangebracht. Deze gaan we imiteren door de cirkel van een Evergreen-plaat nummer 9010 van 0,25 mm dik op een breedte van 2 mm uit te snijden. Op de foto hebben we reeds de plaats waar klinknagels moeten komen, met een tussenafstand van 3

mm, afgetekend.

28: Om de klinknagels te imiteren gebruiken we een botte stopnaald die we eerlijk kregen van onze echtgenote. Een lichte druk is voldoende om aan de andere zijde een klinknagel tevoorschijn te toveren. Oefening baart echter kunst en we werken beter alles in één keer af. Op die manier gebruiken we steeds dezelfde druk en zijn onze klinknagels egaal over de volledige draaischijf.

29: Na het aanbrengen van de klinknagels hebben de cirkelvormige profieltjes nogal wat last van krommingwaanzin. Daarom is het belangrijk dat we ze stevig vastlijmen met Pattex krachtlijm. We leggen een druppel lijm op een stukje papier en brengen voorzichtig, met een tandenstoker, een kleine dosis lijm aan op het hout. Daarna drukken we het strookje Evergreen aan op het hout met een maximum aan knijpers. Dit zorgt voor een kleurige pauwenstaart op de werktafel en heel wat vragen en reacties van de huisgenoten bij het ontbijt.

30: Voor de rechte delen van de stalen band hebben we Evergreen profiel 104 (0,25 x 2 mm) gebruikt en voorzien van klinknagels.



Als versteviging bij het vastlijmen gebruiken we twee lichte stukjes hout; dit is minder romantisch maar meer dan voldoende om de stroken vast te kleven.

31: Een beeld van de klinknagels en de houtstructuur. De stalen band werd overigens ge-verfd met M407 – Track Colour (Brown Rust) van Precision. Toegegeven, het potje maakt reeds dertig jaar, met succes, deel uit van onze voorraad verf. We hebben van dezelfde producent een potje “Yellow Rust”; de kans dat deze nog op de markt te vinden zijn, kunnen we als onbestaande beschouwen. De plannen om de omschakeling naar waterverf te maken beginnen nu langzaam aan vorm te krijgen; alle potjes Revell en Humbrol worden leeg.

32: Zoals eerder beloofd is het nu tijd om de

dikke koperdraden aan de spoorstaven te solderen. Rustig en niet hoger dan 300° C om de Cd-schijf niet te beschadigen.

33: In de CD boren we twee gaatjes van 1 mm. We boren die ook door het tandwiel. Nu lijmen we twee moertjes M1 met secundelijm boven de opening en bevestigen de CD aan het tandwiel door middel van een boutje.

34: Omdat enkel de sporen aan de Cd-rom zelf zijn aangebracht, kunnen we de zijanten van de draaischijf opheffen. Hier hebben we een zicht op het aangebrachte moertje tussen de CD en het balsahout. Omdat het balsahout tamelijk zacht is kunnen we het moertje voorzichtig in het hout drukken zonder dat dit van boven schade veroorzaakt.

35: Op de randen van ons houten bakje brengen we Evergreen profieltjes 166 (2 x 3,2 mm) aan om de kartonnen drager rond de schijf straks beter te ondersteunen. Overigens schilderen we de profielen en de randen van het bakje in een bruine kleur zodat het straks niet opvalt.

36: De draaischijf is klaar om gemonteerd te worden. In de baan hebben we een uitsparing aangebracht om de schijf en de hendel te bevestigen.

37: Het bakje met de schijf wordt aan de baan bevestigd. We boren gaten van 6 mm in de rand van de baan en gaten van 8 mm in de zijkant van het bakje. Door deze speling kunnen we het bakje precies monteren zoals het moet. Voor het verankeren gebruiken we



draadstangen en moertjes van 6 mm.

38: Een handig hulpmiddel om juist af te stellen is een wagonnetje waar een waterpas op werd gemonteerd. Het is overigens ook een welkome hulp bij het bepalen van de hellingsgraad van de sporen op heuvels en bergen. Door het aanbrengen van hulplijntjes kun je consequent de exacte helling aanhouden. Hier is het voldoende als hij ons een rechte stand aangeeft.

39: Rond de draaischijf brengen we een stuk hard karton aan. Dit zal straks dienen als basis voor de steenslag. Let dat we een uitsparing in het karton maken om de sporen toegang tot de schijf te verlenen.

40: Nu nog snel twee duwstokken bouwen. We snijden een rond Evergreen profiel 222 (Ø 1,6 mm) op 3 cm lengte. Daarna schuren we 1/3 van de lengte naar een conische vorm. We bouwen twee steuntjes door een stukje Evergreen 103 (0,25 x 1,5 mm) rond de stok te drukken en onderaan de twee flapjes tegen elkaar te lijmen. Eens dit droog is, kunnen we die flapjes afsnijden en er met een profiel 144 (1 x 2 mm) op 1 en op 2 mm lengte, twee voetjes onder bouwen zodat de stok op ongeveer 45° schuin staat. Een likje verf en klaar is kees. Nu zullen onze sterkste Preiser mannetjes de draaischijf kunnen ronddraaien. De lampist is op tijd, want er staat reeds een lan- taarn te wachten op de volgende locomotief.



41: Van een stukje staaldraad Ø 1 mm bouwen we een stang die gebruikt werd om de ruimte tussen de sporen en de houten balken proper te houden; dit schilderen we zwart.

De schijf is klaar, ingebouwd en de eerste draaitest gaf een goed resultaat. Nogmaals, het landschap is provisorisch aangebracht en schept een illusie van de toekomstige sfeer.

Kortom, tijdens de bouw van dit draaischijfje hebben we voor het eerst balsa-

hout gebruikt en gekleurd. Het werken met dit materiaal vormde een uitdaging die we gretig aanvaard hebben; experimenteren was nu en dan de boodschap. Het resultaat mag er al bij al zijn en samen met een goed gevoel is dit zeker een stimulans om verder te bouwen aan ons tijdperk I baantje!

Tekst en foto's: Jean-Luc Hamers
Foto draaischijf St-Gislain: Peter Decaluwe

Openingsfoto: Benoit Hamers



Licht en donker BIS

IN HET VORIGE NUMMER (MSM102 BLZ. 42) VERSCHIEEN EEN SCHAKELING "LICHT EN DONKER" WAARMEE WE DE VERLICHTING IN ONZE HOBBYKAMER KUNNEN REGEN EN ZELFS EEN ZONSOPGANG OF ZONSONDERGANG KUNNEN SIMULEREN. DE VELLEMAN-KIT K8028 IS HIER ZEER GOED GESCHIKT VOOR. DOCH BIJ DE GEPUBLICEERDE SCHAKELING IN COMBINATIE MET EEN VIESSMANN-MODULE ZOU ZICH EEN VEILIGHEIDSPROBLEEM KUNNEN VOOR DOEN. DE VELLEMAN-KIT IS EIGENLIJK ONTWERPEN OM TE WERKEN IN EEN LICHTNET OMGEVING ZODAT ER GEEN GALVANISCHE SCHEIDING VOORZIEN IS TUSSEN HET LICHTNET EN DE AANSLUITPUNTEN WAAROP DE SCHAKELAAR EN VIESSMANN-MODULE MOETEN WORDEN AANGESLOTEN, WAARVOOR TROUWENS OOK DUIDELIJK WORDT GEWAARSCHUWD IN DE BESCHRIJVING DIE U VINDT BIJ DE VELLEMAN-KIT. DIT BETEKEN DAT ER GEVAAR VOOR ELEKTROCUTIE ONTSTAAT ALS DE GEBRUIKER DEZE AANSLUITINGSPUNTEN ZOU AANRAKEN ALS DE SCHAKELING IN WERKING IS. TUSSEN DE TALLOZE VERBINDINGEN ONDER ONZE MODELBAAN Zouden er zo TWEE DRADEN LOPEN WAAROP EEN DODELIJKE SPANNING STAAT. AANGEZIEN DE MODELPOORDER GEWEND IS MET ZWAKSTROOM OM TE GAAN KUNNEN WE ONS VOORSTELLEN DAT EEN MOMENT VAN ONOPLETTENDHEID EEN REËEL GEVAAR KAN OPLEVEREN EN DAAROM WILLEN WE IN DIT EXTRA ARTIKEL EEN PAAR OPLOSSINGEN AANBIEDEN DIE ALLE GEVAAR VOOR 100% UITSLUITEN.

Een eerste en eenvoudige oplossing om dit gevaar weg te werken bestaat erin om zowel de Velleman-kit als de Viessmann-module veilig op te bergen in een en dezelfde geschikte behuizing die men kan kopen in de elektrohandel. Let er wel voor op dat u beide modules naast elkaar plaatst en niet boven elkaar daar het reglement, de triac Tr1 (zie beschrijving die u vindt bij de aangekochte Velleman-kit) heel wat warmte kan afgeven.

Indien u de Viessmann-module niet wenst samen in te bouwen omdat deze ook nog andere zaken moet aansturen, dan bestaat er nog de mogelijkheid om een kleine bijkomende schakeling zelf te bouwen en zodoende een galvanische scheiding te voorzien tussen de controle aansluitpunten van de Velleman-kit en de Viessmann-module. Deze tweede oplossing is ook universeler dan de eerste daar deze toelaat om eventueel andere op laagspanning werkende controlecircuits te gebruiken.

Deze tweede oplossing bestaat uit een opto-coupler (IC1 op nevenstaande Fig. 1) tussen de twee schakelingen. Dit is een kleine elektronische component die een transistor als schakelaar bevat, maar deze transistor wordt niet door een elektrische

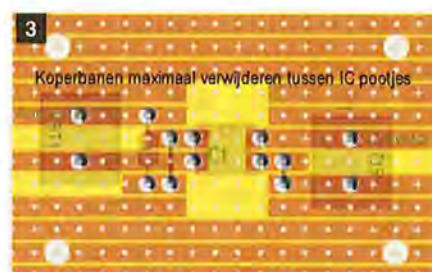
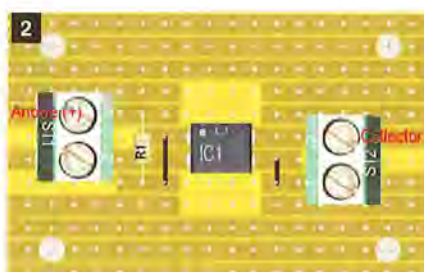
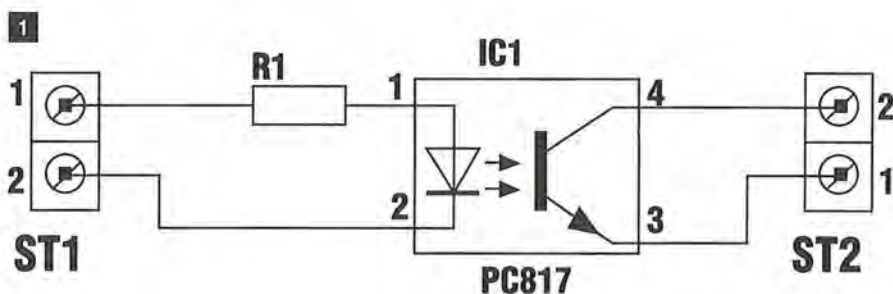
stroom gestuurd maar door een lichtstraal afkomstig van een lichtgevende diode die in hetzelfde IC is ingebouwd. Opto-couplers garanderen een elektrische isolatie tot enkele duizenden volts. In deze toepassing gebruiken we het courante type PC817 (bv. Conrad bestelnummer 187038-89).

ST1 en ST2 zijn kroonsteentjes zodat de bedrading met een schroefverbinding kan

worden vastgezet, zoals dat trouwens ook voorzien is op de Velleman print. De waarde van de weerstand R1 wordt verderop in het artikel besproken. We gaan deze schakeling monteren op een in de elektrohandel verkrijgbare Euro-printplaat met soldeerstroken. We monteren de componenten zoals weergegeven in Fig. 2.

Eerst maken we de printplaat op maat (een Euro-kaart is 160 x 100 mm groot en onze print is ongeveer 40 x 38 mm groot) en daarna verwijderen we de nodige gedeelten van de koperbanen, zoals duidelijk weergegeven in Fig. 3.

Let er vooral op dat u de koperbanen maximaal verwijdert tussen de pootjes van het IC want daarmee garanderen we een voldoende galvanische scheiding. Om dezelfde reden zijn ook de koperbanen boven- en onderaan het IC verwijderd. Het verwijderen van de koperbanen gaat het best met een miniatuur frees maar met een scherp hobbymes zal het ook wel lukken.



4

Daarna solderen we eerst beide stukjes draad (de zwarte lijnen in Fig. 2), gevolgd door de weerstand R1. Dan plaatsen we de opto-coupler zoals weergegeven in Fig. 2. Let op de juiste plaatsing, de ronde markering moet links boven zitten.

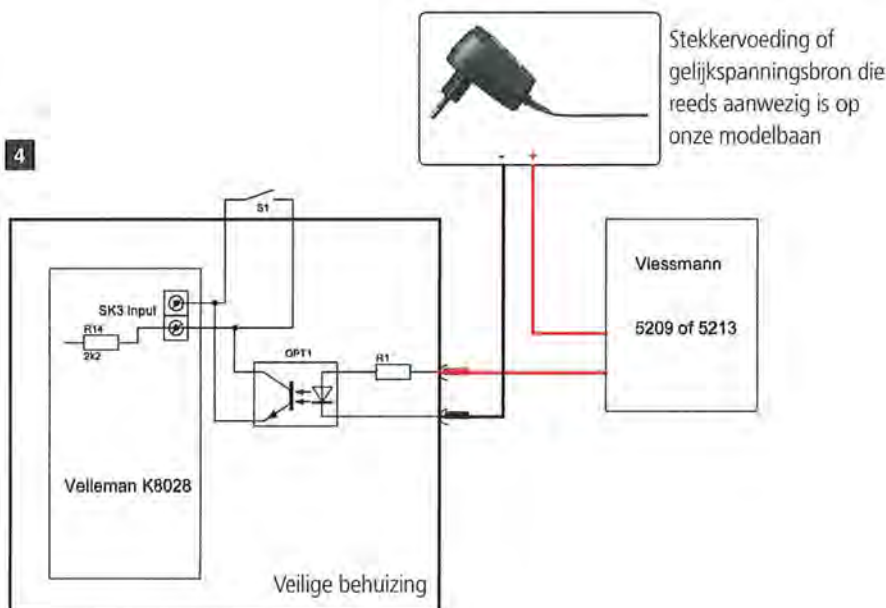
Als laatste monteren we de kroonsteentjes. U kunt deze ook weglaten en een rechtstreekse draadverbinding maken door de draden te solderen op de plaats waar u de solderingen van de kroonsteentjes ziet in Fig. 3.

Onze bijkomende schakeling is nu klaar om in te bouwen in dezelfde behuizing als de Velleman-kit. In de elektrohandel vindt u beslist een gepaste behuizing.

Aangezien de uitgang van de Viessmann-module eigenlijk een contact van een relais is en daar we nu stroom door de diode van de opto-coupler moeten sturen, moeten we een afzonderlijke gelijkstroombron voorzien (zie Fig. 4). Dit kan een stekkervoeding zijn die we mogelijk in ons bezit hebben van een oude printer of scanner maar we kunnen ook een-der welke constante gelijkspanningsbron gebruiken die wellicht al aanwezig is op onze modelbaan. Stekkervoedingen vindt men ook gemakkelijk in de elektrohandel (bijvoorbeeld een 12V 300mA bij Conrad bestelnummer 512778-89 voor € 4,99). De spanningswaarde van deze gelijkstroombron is niet belangrijk, vanaf 5V is eigenlijk elke spanning bruikbaar daar we de juiste stroom door de diode in de opto-coupler kunnen instellen door de waarde van weerstand R1 op onze bijkomende schakeling aan te passen. De diodestroom moet ongeveer 5 mA bedragen.

De grootte van weerstand R1 wordt als volgt berekend:

$R1 = \text{Spanning van de gebruikte voedingsbron in volt} / 5.$



De waarde die men dan bekomt is in kilo-Ohm.

Bij 5V gebruikt men een weerstand van 1 kOhm voor R1.

Bij 12V gebruikt men een weerstand van 2,4 kOhm voor R1.

Nu moeten we nog maar alleen de nodige verbindingen voorzien zoals weergegeven in Fig. 4.

We leggen eerst de verbindingen van de extra schakeling naar de Velleman-print.

We verbinden klem 2 van het kroonsteentje ST2 (aangeduid met "Collector" in Fig. 2) met het kroonsteentje "SK3 input" op de Velleman print aan de klem waaraan R14 verbonden is. Hiervoor volgt u op de Velleman print de koperbaan die vertrekt vanaf R14 en naar het kroonsteentje SK3 loopt. U kunt ook met de Velleman-kit in bedrijf de spanning meten over SK3 (daar staat ongeveer 5V over). Wees voorzichtig bij het meten want SK3 is ook met het lichtnet verbonden. Noteer welke klem van SK3 de positieve pool is en verbind deze klem met klem 2 van ST2.

De klem 1 van ST2 verbinden we dan met de nog vrije klem van SK3.

Zoals beschreven in het oorspronkelijke artikel in MSM102 kunnen we het best stekkerbussen gebruiken om de verbinding met de Viessmann-module te maken. Let op dat we nu met gelijkstroom werken

zodat we bij het aansluiten steeds de juiste polariteit moeten respecteren. Ik raad aan om een rode en zwarte (of blauwe) stekkerbus te gebruiken.

De rode stekkerbus dient dan als positieve pool en deze verbinden we binnen de behuizing met klem 1 van het kroonsteentje ST1 welke aangeduid is met Anode in Fig. 2.

De zwarte of blauwe stekkerbus sluiten we dan aan op klem 2 van ST1.

Hierna kunnen we de behuizing sluiten en beschikken we over een veilige en volledig galvanisch gescheiden interface.

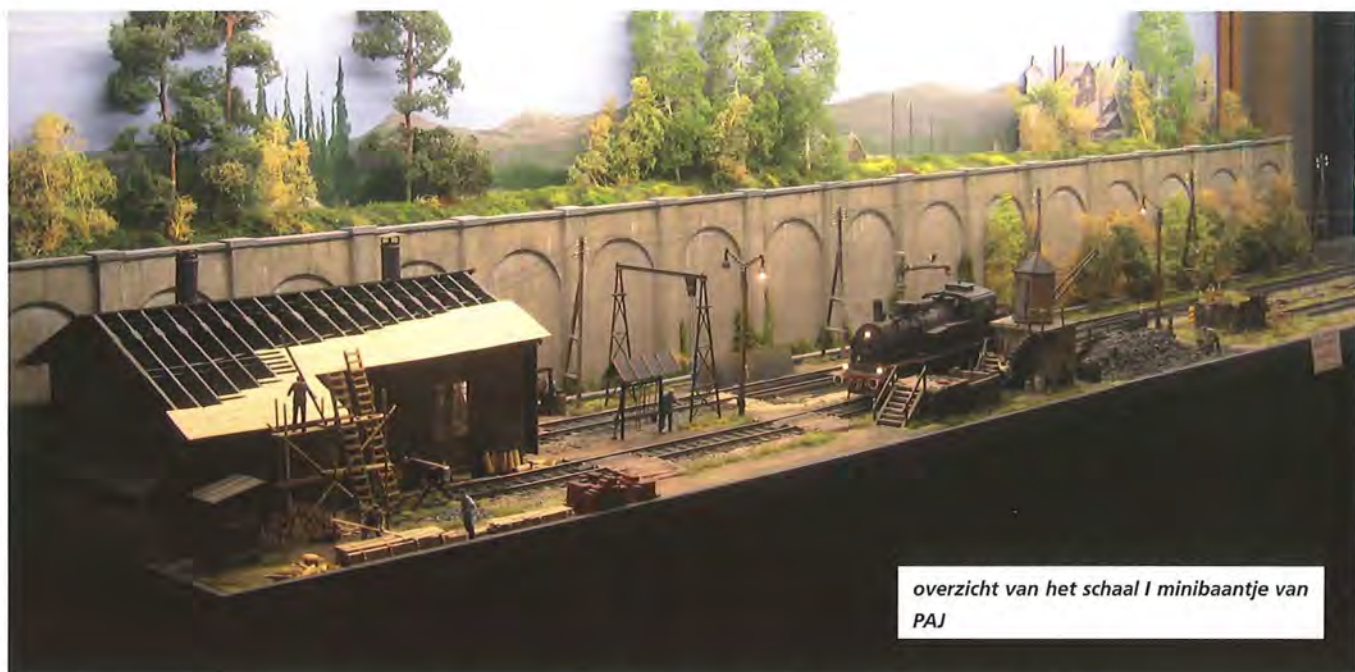
Nu verbinden we de positieve pool van onze gelijkspanningsbron met een van de contacten van de Viessmann-module en verbinden het andere contact van de Viessmann-module met de rode stekkerbus. De negatieve pool van de gelijkspanningsbron verbinden we rechtstreeks met de zwarte (of blauwe) stekkerbus.

Nu is de schakeling volledig klaar en kunt u op een veilige manier het licht in uw hobbykamer regelen.

Wie vragen heeft kan de auteur bereiken via de redactie.

Tekst en illustraties:
Tony Verbeek





overzicht van het schaal I minibaantje van PAJ

Een schaal I baantje op amper 1,2m²

WIE AAN DE MINIBAANTJESWEDSTRIJD DEELNEEMT MET EEN PROJECT OP EEN SCHAAL GROTER DAN H0/00 BESCHIKT OVER EEN OPPERVLAKTE VAN 1,2 VIERKANTE METER. AMPER GENOEG VOOR EEN MODELBAAN OP SCHAAL H0 ZAL U WELICHT DENKEN. MAAR NIET VOOR ONZE VRIENDEN VAN PAJ, ZIJ GINGEN DE UITDAGING AAN EN BOUWDEN EEN HEUSE SCHAAL I BAAN OP AMPER 1,2 M². TOEGEGEVEN, ZONDER FIDDLE-YARD, DEZE BESLAAT NOG EENS EEN EXTRA 0,6M² ZODAT DE TOTALE MODELSPORWEG NET GEEN 2 VIERKANTE METER GROOT IS. DE FIDDLE YARD IS 1,5M LANG EN 0,40M BREED, DE MODELBAAN IS 3METER LANG EN 40CM BREED. DE TOTALE LENGTE VAN 4,50 METER KAN THUIS IN EEN MODALE KAMER WORDEN OPGESTELD.

Als thema werd er gekozen voor een kleine locloods naar Duits voorbeeld. De nostalgie van de jaren 50 en 60: het on-

derhoud van kleine stoomlocs op een landelijk lokaalbaantje. Een sporenplan met 2 sporen en 1 wissel, een kleine houten

locloods, een bekolingskraantje, waterkraan, buffer en slakkenkuil. Meer hoefde niet op dit baantje. De bedoeling was om sfeer te creëren in alle eenvoud.

De locloods (1 - 2)

Blikvanger op de modelspoorweg is de locomotiefloods. Deze werd volledig in hout gebouwd, ook de binnenstructuur met houten vakwerk is langs de binnenzijde volledig zichtbaar. De buitenzijde werd bekleed met houten latjes. De dakstructuur werd vervaardigd met echte spantjes in hout. Het achterste deel werd als gesloten dak weergegeven. De dakbedekking van deze gebouwen was vaak voorzien van koolteerpapier of asfaltpapier (een soort roofing dakbedekking). De dakbedekking op de loods werd weergegeven met zwart schuurpapier (met zeer fijne korrel - kor-



relgrootte van 400 of 600). De naden tussen het "asfaltpapier" zijn afgedekt met een groen lat (op het model 1 x 2 mm). De voorzijde werd als "open structuur" weergegeven om de toeschouwers de mogelijkheid te geven om in de loods te kunnen kijken. **(3)**

Om iets meer sfeer en bedrijvigheid uit te beelden zijn een tweetal arbeiders bezig met herstellingswerken aan het dak. De houten stelling werd vervaardigd met "saté-stokjes". De planken voor dakherstelling zijn fijne gezaagde strookjes multiplex van 0,8 mm dikte. Op de voorgrond staan de rollen asfaltpapier klaar voor het uitvoeren van de dakwerken. De rollen "asfaltpapier" zijn kleine stroken schuurpapier opgerold en verpakt in een bruin verpakkingspapier. **(4)**



Aan de zijkant (kopgevel) is een kleine houtopslag voorzien. Als hout werd gekozen voor takjes "acaciahout". Deze takjes zijn zacht en op een eenvoudige wijze te splitsen met een snijmes om "gekliefd" hout weer te geven. **(5)**

In de loods zijn enkele opslagrekken, een werkbank en enkele machines voorzien – niet te veel – enkel genoeg om de sfeer van weleer weer te geven. De ramen en deuren zijn eveneens in hout.

Slakkenput en waterkraan

De slakkenput is uitgevoerd in metaal (leverancier Pfiffikus: Duitsland). De "slakken" en "as" van de locomotief werden weergegeven met echte "as" van hout en kolen. Hiervan werd een papje gemaakt met houtlijm en aangebracht in de slakkenput. Zodoende blijft de echte kleur vrij goed bewaard. **(6-7)**

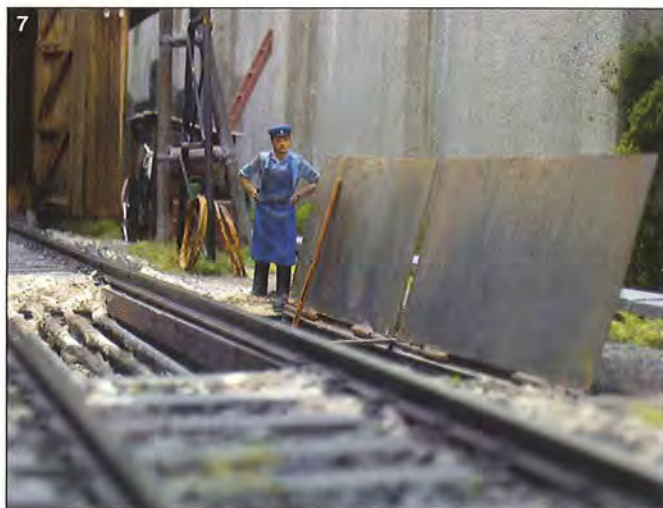
De waterkraan is eveneens van metaal (merk Saalbau). De waterkraan werd aangeleverd in neutrale grijze kleur, ze werd verouderd met acylverf en roestpigment. **(8)**



Telegraafmasten

Voor de keermuur staan dubbele masten. De masten zijn eigenhandig vervaardigd. Hiervoor werd rond hout gebruikt van 6 mm dikte. De fittingen voor het ophangen van de draden zijn niets anders dan een messing nageltje en kunststof huls. Het nageltje wordt met een knijptang in de

juiste vorm geplooid. Voor de bedrading werd gebruik gemaakt van elastisch garen. Dit geeft de mogelijkheid om de verschillende draden steeds op de gewenste spanning te houden zonder dat de draden gaan doorzakken. **(9)**



10



Bekoling

De bekoling van kleine locomotieven werd vaak manueel uitgevoerd met manden of met behulp van een kleine kolenkraan. Zowel het kleine platform met trapje als de kolenkraan met de kolenopslag zijn geheel zelfgebouwd. (10)

Keermuur

Om meer visuele omkadering van het minibaantje te bekomen werd gekozen voor een achtergrond. Dit belet de toeschouwer om "storende" elementen waar te nemen onmiddellijk achter de modelbaan. De keermuur is vervaardigd uit een strook multiplex van 15 mm, met daarop verlijmd de bogen welke zijn uitgezaagd in triplex van 6 mm. De volledige keermuur is geschilderd met een soort zandverf (mengsel van universele vulpasta, houtlijm en grijze acrylverf). Deze verf werd in 2 tot 3 lagen

12



11



aangebracht zodoende dat de nerven en kleine spleten van de houttextuur dicht geschilderd zijn met deze verf. De keermuur is vastgeschroefd tegen de zijkant van de modelbaan, en zorgt ook voor bescherming tijdens het transport. (11)

Om nog meer diepte te geven aan de achtergrond worden er 2 smalle landschapsmodulen opgehangen aan de bovenzijde van het rugelement. Het landschap is gemaakt met materiaal van Heki (Heki Flor,

Heki Wildgras,...). Voor een mooi resultaat is het belangrijk verschillende varianten te gebruiken om een rijke variatie van kleuren te verkrijgen om de natuur weer te geven. De grasmatten werden als patchwork (lapjes van 1 x 1 cm) verlijmd met flexlijm (Anita Decor). (12)

Voor de struikjes en lage begroeiing werd "zeeschuim" beneveld met lijm (Bison) en bestrooid met strooimateriaal van Noch. De hoogstammige bomen (grove den en berk) zijn van Anita Decor.



Achtergrond

Om te beletten dat de toeschouwer doorheen het diorama kijkt werd nog een bijkomende achtergrond geplaatst. Als achter-

grond werd gekozen voor een geschilderd tafereel, met lucht en landschap. In een vorig nummer van Modelspoor magazine

(nummer 72, juli-augustus 2008) werd beschreven hoe de lucht en landschap werden geschilderd (met acrylverf en penseel).





Op de achtergrond werden ook decorbeelden van gebouwen verwerkt (decor MZZ). Deze beelden werden op een rug van triplex gekleefd – de contouren werden uitgezaagd met de figuurzaagboog. De gebouwen werden op een afstand van +/- 1 à 2 cm geplaatst van de geschilderde achterwand. Zodoende bekomt men meer diepte in de achtergrond. Het geheel van de achtergrond geeft een extra diepte aan het diorama. (13 – 14 -15)

Fiddle yard

Om de mogelijkheid te hebben om toch met een aantal locomotieven te rijden werd een "schuiftafel" op geleiders als annex aan de baan toegevoegd. In totaal werden 3 opstelsporen op een stuk multiplex bevestigd. Het volledige paneel rust op 3 geleiders (op kogellagers) op een andere steunplaat. Door middel van eenvoudige schuifgrendels (gesoldeerd aan de zijkanten van de sporen) kunnen de sporen van beide elementen juist ten opzichte van elkaar gepositioneerd worden. De stroomgeleiding gebeurt eveneens via deze schuifgrendels. De grendels zijn ver-

vaardigd uit een massief messing staafje dat in een hol buisje wordt geschoven. Het staafje en buisje moeten juist passend van diameter zijn om een goede stroomgeleiding te verkrijgen. Het volledige paneel kan op een eenvoudige wijze verplaatst worden waardoor men verschillende locomotieven kan rangeren zonder schade aan de locomotieven of wagens.

(16 – 17 – 18)

Lichtluifel

Om een juiste belichting te bekomen werd een lichtluifel met TL-verlichting boven de baan geplaatst. Een juiste belichting geeft een belangrijke meerwaarde, waardoor vele details op de baan beter tot uiting komen. (19)

Lange treinen in schaal I zijn op deze oppervlakte natuurlijk niet mogelijk. Maar het hier gepresenteerde minibaantje biedt wel de mogelijkheid om met je favoriete stoomloc allerlei digitale functies (geluid, rook, enz) te bespelen.

Tekst en foto's: Patrick Dalemans



Romantiek in N-schaal: **Miltenberg am Main**



KOMT HET DOOR DE JARENLANGE INVLOED VAN FALLER, KIBRI EN ANDERE VOLLMER-CATALOGI, OF IS HET GEWOON DE CHARME VAN OUDERWETSE HUIZEN IN VAKWERKSTIJL, FEIT IS DAT DE DUITSE ROMANTIEK NOG STEEDS POPULAIR IS BIJ VELE MODELSPOORDERS. ZO OOK BIJ WERNER WILD, DIE ZIJN THUISSTAD MILTENBERG IN N-SCHAAL MINUTIEUS NABOUWDE OP EEN DIORAMA DAT BESTEMD WAS VOOR DE HEKI-STAND OP DE NÜRNBERGER MESSE.

Miltenberg is een lieflijk stadje gelegen in het Maindal aan de oostelijke rand van het Duitse Odenwald. Men vindt er het 'Hotel zum Riesen', het oudste hotel van Duitsland uit de 12de eeuw. De marktplaats met overdekte beek en imposant raadhuis zijn eveneens bekend. Het oude stadsgeheelte van Miltenberg telt circa 150 vakwerkhuisen die alle gebouwd zijn in de 15de-17de eeuw.



De huizen van Miltenberg zijn helaas in miniatuur niet in de vakhandel verkrijgbaar, Werner Wild diende de 60 huizen op

zijn diorama dan ook zelf te bouwen. Hij maakte hierbij gebruik van tekeningen uit archieven, aangevuld met eigen foto's en



waarnemingen. Voor de bouw van de huizen werd in hoofdzaak gebruik gemaakt van Heki-Dur modelbouwplaten. Deze goed bewerkbare hardschuimplaten kunnen met een scherp mes gemakkelijk in de juiste vorm worden gesneden. Er werd gebruik gemaakt van zowel de onbedrukte constructieplaten als de met steenmotief bedrukte platen. Eerst werden de wanden en muren uit de platen gesneden, daarna werden ramen en deuren uitgesneden. Daarna werd het vakwerk aangebracht. Hiervoor gebruikte Werner Wild enkelzijdig klevend architectenkarton dat met een scherp mes en een vaste hand in dunne reepjes wordt gesneden en op de gevels wordt gekleefd. Daarna wordt het vakwerk geschilderd, en tenslotte nog wat verveerd met pigmentpoeders.

De vegetatie is eveneens afkomstig uit het Heki-programma. Met de Flockstar van HEKI, werd het gras elektrostatisch aangebracht. Daarna werd de basisvegetatie verder afgewerkt met Heki-Flor loofvlokken. De honderden figuurtjes komen uit het gamma van Preiser. Na de Messe is het diorama ingebouwd in de grote modelspoorweg van Werner Wild.



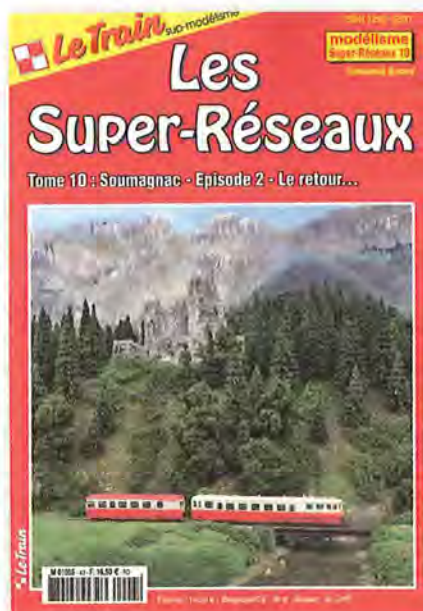
Tekst en foto's: Klaus Zurawski
Bewerking: GVM



Les Super-Réseaux: deel 10: Soumagnac – Episode 2 : Le retour

*Uitgegeven door Le Train, Editions
Publitrains eurl, CS 80010 – F-67660
Betschdorf, Frankrijk, ISSN 1296 5537,
100pag, formaat A4, zachte kaft,
eentalig Frans, 20€*

Het Franse modeltreinblad "Le Train" brengt regelmatig een special uit in de reeks "Modélisme Super-Réseaux" waarin aandacht wordt besteed aan uitzonderlijke modelspoorwegen. In het 10de deel in deze reeks wordt een nieuw bezoek gebracht aan de modelspoorweg Soumagnac van Dominique Buraud. Deze werkelijk fantastische modelbaan naar Frans voorbeeld (tijdperk III) werd een eerste keer bezocht in nummer 7 van deze reeks. Deze modelspoorweg is zo gevarieerd en gedetailleerd dat een tweede deel nodig is om alles te beschrijven. De auteur is niet enkel een knap modelbouwer maar ook een verdienstelijk modelfotograaf. Zelfs al spreekt het Franse voorbeeld u minder aan, Soumagnac is een lust voor het oog en een inspiratie voor alle modelspoorders. Dit boek is te verkrijgen in de gespecialiseerde pers, of rechtstreeks te bestellen bij de uitgeverij. (GVM)

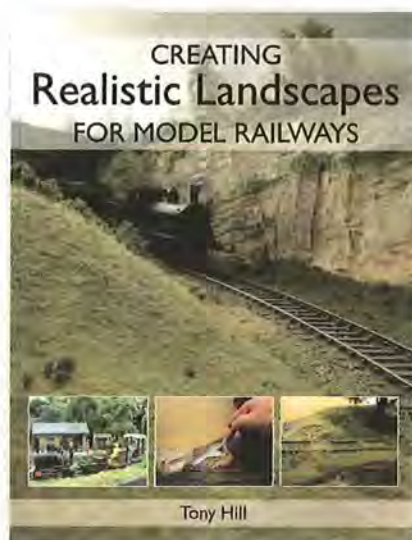
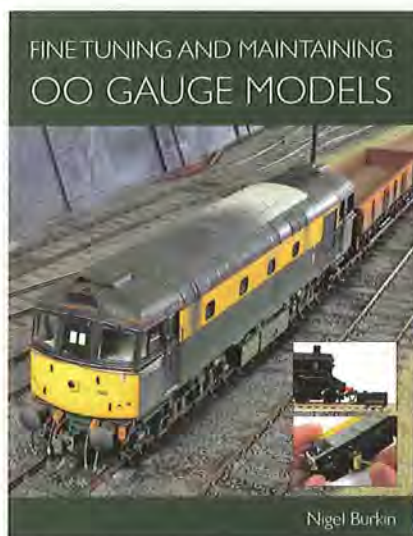


Finetuning and maintaining 00 gauge models

*Door Nigel Burkin, the Crowood Press,
www.crowood.com
ISBN 978-1-84797-234-7, 189 pagina's,
meer dan 400 kleurenillustraties
Formaat 24,5 cm x 18,5cm, zachte kaft,
eentalig Engels, £18,99*

Onderhoud van de modelspoorweg en van de bijhorende locomotieven maakt inherent deel uit van de modelspoorhobby.

Toch worden deze taken vaak verwaarloosd of onderschat, en niet alleen door nieuwkomers in de hobby. "Finetuning and maintaining 00 Gauge Models" toont u al de technieken die nodig zijn om je nieuwe locomotieven in te rijden, hoe de meegeleverde kleine onderdeeljes aan te brengen en hoe het kleine onderhoud uit te voeren. Een apart hoofdstuk besteedt aandacht aan de wielen, het reinigen ervan en het eventueel vervangen door fijnere exemplaren. Ook kleine mechanische verbeteringen worden belicht, alsmede kleine cosmetische aanpassingen. Een laatste hoofdstuk behandelt het onderhoud van de modelspoorweg zelf. Het geheel wordt rijklijk geïllustreerd met kleurenfoto's, de beschrijvingen zijn stap voor stap uitgevoerd. Uiteraard zijn de verschillende technieken toegepast op Britse locomotieven, doch de meeste van de tips en aanwijzingen zijn universeel bruikbaar. Een redelijke kennis van het Engels is wel vereist om dit boek ten volle te begrijpen. (GVM)



Creating Realistic Landscapes for model railways

*Door Tony Hill, the Crowood Press,
www.crowood.com • ISBN 978-1-84797-219-4
159 pagina's, meer dan 400 kleurenillustraties
Formaat 24,5cm x 18,5cm,
zachte kaft, eentalig Engels, £18,99*

Tony Hill is in Groot-Brittannië een gevestigde waarde inzake landschapsbouw, en heeft enkele decennia geleden hier een standaardwerk over geschreven (Simply Scenery, Irwell Press). Inmiddels zijn er her en der nieuwe materialen beschikbaar of zijn er nieuwe hulpmiddelen op de markt gekomen om een landschap te vormen. Tijd dus voor een grondige herwerking van het oorspronkelijke boek, zij het nu bij een andere uitgeverij, en ook volledig in kleur.

Tony Hill begint zijn verhaal met de vorming van het ruwe landschap, waarna het vormen van rotsen, klippen en uitgravingen aan bod komt. In een derde hoofdstuk behandelt de auteur de begroeiing met diverse grassoorten en het vervaardigen in miniatuur van bloemen en planten. Vervolgens komt het element water aan bod, dat in al zijn facetten belicht wordt, van een kleine stilstaande poel tot een heuse waterval. Het voorlaatste hoofdstuk gaat over het zelf maken van bomen. Ook hier worden verschillende technieken gedemonstreerd. In het laatste hoofdstuk komt het maken van afstratingen, muurtjes en hagen aan bod.

Het geheel wordt in de beste stap-voor-stap traditie op eenvoudige wijze uitgelegd en geïllustreerd. De illustraties zijn evenwel niet allemaal van een degelijke kwaliteit, de auteur is duidelijk een betere landschapsbouwer dan fotograaf.

Wie in één boekwerk een leidraad zoekt voor het bouwen van een realistisch landschap voor zijn modelspoorweg zit met dit boek goed. Ook hier is wel een redelijk goede kennis van het Engels aangewezen. (GVM)

Spoorwegen voor toeristen Casino Blankenberge



TJDENS HET PAASWEEKEIENDE WORDT VOOR DE 8STE KEER IN HET BLANKENBERGSE CASINO DE INTERNATIONALE MODELSPOORTENTOONSTELLING "SPOORWEGEN VOOR TOERISTEN" GEHOUDEN. DIT TWEEJAARLIJKS EVENEMENT WORDT GEORGANISEERD DOOR HET STADSBESTUUR EN DE DIENST VOOR TOERISME VAN DE STAD BLANKENBERGE, HIERBIJ BIJGESTAAN DOOR EEN TWEETAL ERVAREN TALENTSCOUTS. FILIP GADEYNE EN STEFAN GELAIDE ZIJN DE AFGELOPEN TWEE JAAR OP ZOEK GEWEEST IN BINNEN- EN BUITENLAND OM EEN MOOIE SELECTIE MODELSPOORWEGEN NAAR BLANKENBERGE TE HALEN. EN TE ZIEN AAN DE LIJST VAN DE DEELNEMENDE MODELBANEN ZIJN ZE ZEKER IN HUN OPZET GESLAAGD.

Dit jaar zijn niet minder dan 15 modelspoorwegen uitgenodigd. Franse, Duitse, Nederlandse, Britse en uiteraard Belgische modelbanen van schaal Z, N, HO, HOe en O, die allen voor het eerst aan de kust te zien zijn, of voor het eerst in België komen exposeren. Hierbij een aantal toppers zoals de Hezelpoort, Durlsbach, Gare de Courtras of Hospital Gates om er maar enkele te noemen. Ook een aantal laureaten van de mini-baantjes wedstrijd 2010 zijn aanwezig. De expo wordt aangevuld met een mooie collectie spoorwegfoto's, een boekenstand en verschillende museumspoorlijnen. Uiteraard ontbreekt ook Modelspoor magazine niet op het appel met een kleine info- en verkoopstand. De expo zou niet volledig zijn zonder de bar waar u terecht kan voor een drankje. Op de zeedijk vinden we een live-steam treintje waar het jonge volkje een ritje mee kan maken.

Zaterdag worden tijdens de expo door Febelrail de oorkondes van het model van het jaar uitgereikt in de verschillende categorieën. Febelrail viert de 20ste verkiezing van model van het jaar en brengt een overzicht van 20 jaar "model van het jaar".

Voor het eerst komt op zaterdag een historische trein naar de kust, deze trein vertrekt vanuit Antwerpen Centraal, stopt in Mechelen en komt zo naar Blankenberge afgezak. Wie een ticket koopt voor deze trein krijgt 50% korting op de inkom voor de modelspoorexpo.

Deze tentoonstelling trekt niet alleen vele modeltreinfans aan, ook de talrijke toeristen die in Blankenberge verblijven kunnen tijdens het paasweekend kennis maken met deze fascinerende hobby. Het unieke kader van het casino vormt de gedroomde

Waar: Casino Blankenberge, ingang kant zeedijk

Wanneer: van zaterdag 23 tot en met maandag 25 april 2011 (paasweekend), telkens van 10 tot 18 uur

Inkom: Volwassenen € 5 • Kinderen jonger dan 12 jaar gratis indien begeleid door een betalende volwassene

Parkeren: station Blankenberge

Hoe te bereiken: Openbaar vervoer: per trein – per kusttram – per historische trein op zaterdag, (inschrijven en info: historisch.erfgoed@b-holding.be)

Alle info:

www.spoorwegenvoortoeuristen.be, of op de Dienst voor Toerisme – Leopold III plein – 8370 Blankenberge – tel. 050/41 22 27

achtergrond voor deze expo. En als u toch in Blankenberge bent, breng meteen dan ook een bezoek aan de ruilbeurs die hetzelfde weekend in zaal Forum in de Kerkstraat wordt georganiseerd door MTE.

Foto: Gerard Tombroek
Tekstbewerking: GVM



