

Modelspoor

magazine

WWW.MODELSPOORMAGAZINE.COM

ONAFHANKELIJK MAANDBLAD

BAAN:

Van Bad Eisbach naar Schneeberg

110

Veertiende jaargang

Januari 2012

Prijs: € 7,95



TEST: GCI-RIJTUIGEN VAN GOOVER MODELS • DUBBELSET REEKS 59 VAN MÄRKLIN **DIORAMA:** EEN TRACTIETERREIN VOOR DE NS 3700 **PRAKTIJK:** EEN KLEINE UPGRADE VOOR GCI-RIJTUIGEN • VERFRAAIEN PIKO BENELUXSTEL • MONTAGEBOK VOOR MODULEBAKKEN • EEN LOCLOODS NAAR DUITS VOORBEELD IN SCHAAL 1 • KASSEIEN INKRASSEN OP KLASIEKE WIJZE • EEN VERVALLEN STOOMLOC OP SCHAAL 1/35 • VAN 2RAIL NAAR 3RAIL **TREINSAMENSTELLING:** DE 15 RIJTUIGEN VAN DE NMBS **REPORTAGES:** EXPO WALFERDANGE • WEEKEND O-FORUM • VERKIEZING MODEL VAN HET JAAR **ALLE NIEUWS VAN DE FABRIKANTEN**

5 414253 300131

11012

P 208597

Uitgeverij Think Media Magazines nv

REDACTIE & ADMINISTRATIE

Keetberglaan 1B - B-9120 Melsele
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 Dendermonde - BTW BE 461.983.086

BANKRELATIES BELGIË

KBC 733-0558399-97

BANKRELATIES NEDERLAND

Giro 115884

HOOFDREDACTEUR

Dirk Melkebeek

modelspeer@thinkmediamagazines.be

REDACTIECHEF

Guy Van Meroye

gvanmeroye@thinkmedia.be

EINDREDACTEUR

Luc Dooms

KERNREDACTIE

Dirk Melkebeek, Guy Holbrecht, Luc Dooms,
Guy Van Meroye, Gerard Tombroek

OPMAAK

Shari Buyle

MEDEWERKERS

Jaques Le Plat, Max Delie, Michel Van Ussel, Bart Luyten,
Tony Cabus, Luc Hofman, Jean-Luc Hamers,
Peter Van Gestel, Gerolf Peeters, Jacques Timmermans,
Arnaud Verlaeken, Bertran Montjobaques, Matti Thomae,
Erwin Stuyvaert, Emmanuel Nouaillier, Rik De Bleser,
Jan Nickmans, Patrick Dalemans, André Saenen, Jos Geurts,
Frans Hooyberghs, Theo Huybrechts, Alain Vandergeten

ADMINISTRATIE & ABONNEMENTEN

Christel Clerick

abo@modelspoormagazine.be

FOTOGRAFIE

Dirk Melkebeek, DPC

LICENTIES & COPYRIGHTS

Dirk Melkebeek

WEBMASTER & FORUMMODERATOR

Luc Dooms, Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTIE & ADVERTENTIES

gvanmeroye@thinkmedia.be

MARKETING MANAGER

Lydia De Sloover

SALES MANAGER

Sam Van Campenhout

CIRCULATION MANAGER

Ellen Cappelle

VOORZITTER DIRECTIE COMITÉ

Maurice De Velder

DRUK

Geers Offset nv, Oostakker

VERDELING

AMP nv Brussel

Aldipress bv 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
tegenmoet. Voor ongevraagd ingezonden beeldmateriaal of teksten
kan nochtans geen enkele eis gesteld worden. Retourzending is enkel
mogelijk wanneer portkosten ingesloten zijn.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Dirk Melkebeek, redactieadres

HOE ABONNEREN?

Voor België: schrijf 69,95€ (1 jaar) of 133€ (2 jaar) over op rekeningnr.
733-0558399-97 ten name van Think Media Magazines nv
met vermelding Abo MSM. Voor Nederland: Maak 69,95€ (1 jaar) of
133€ (2 jaar) over op giro 115.884 ten name van Think Media Magazines
nv met vermelding Abo MSM. Voor Frankrijk en rest van de EU:
Schrijf 85€ (1 jaar) of 164€ (2 jaar) over op IBAN BE5473305583997 BIC
KREDBEBB ten name van Think Media Magazines nv met vermelding
Abo MSM. Voor de rest van de wereld: Schrijf 98€ (1 jaar)
of 190€ (2 jaar) over op IBAN BE5473305583997 BIC KREDBEBB
ten name van Think Media Magazines 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 Think Media Magazines
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 111: 03/02



Lid van de Unie
van de uitgevers
van de Periodieke Pers

Meer met minder

Op het ogenblik dit we dit voorwoord schrijven is er eindelijk een federale regering, 541dagen na de verkiezingen. Of in tijden van besparingen een ploeg van 19 federale excellenties, naast de andere 38 excellenties van de 5 andere regeringen die ons landje rijk is, nu echt nodig is laten we even in het midden. Feit is dat de burgers van dit land amper weten waar ze de komende jaren aan toe zijn. Er is niet enkel Europa dat ons zal opleggen bepaalde bezuinigingen en pijnlijke hervormingen te ondergaan, ook het Dexia-debacle zal de belastingbetaler nog aardig wat geld kosten, al beweren de dames en heren politici dat het allemaal wel zal meevallen.

Deze minder goede vooruitzichten hebben ongetwijfeld ook hun weerslag op het koopgedrag en bestedingspatroon van de mensen. Er wordt voorzichtiger met het budget omgesprongen, niet noodzakelijke aankopen worden eventueel uitgesteld. Vraag het maar aan de handelaars en standhouders van bijvoorbeeld Euromodelbouw en Eurospoor, zij zullen bevestigen dat de verkoop in verhouding met vorige beurzen een flink pak minder is. Een trend die wellicht nog wel een tijdje zal aanhouden vrees ik, zeker als de echte besparingen en belastingverhogingen er nog een schep boven op doen.

Geen goed nieuws dus voor de fabrikanten en handelaars in modeltreinen en modelspoortoebehoren. De strijd voor de gunst van de koper zal nog feller gestreden worden, hopelijk kunnen de spelers van nu één en ander bijstellen en anticiperen op een afnemende vraag. Vele modelspoorders zullen ongetwijfeld hun aankopen reduceren, noodgedwongen of uit voorzichtigheid.

Maar hoeft de modelspoorhobby daarom op een lager pitje gezet te worden? Wordt de hobby stilaan onbetaalbaar? Ik denk van niet, de 'crisis' kan ook een opportuniteit zijn om de zaken anders te bekijken. Toegegeven, we moeten misschien die nieuwe stam rijtuigen links laten liggen, of de zoveelste locomotief in beperkte oplage niet bestellen. Maar is dit erg? Missen we deze rijtuigen of locomotief echt?

De essentie van de modelspoorhobby is voor velen onder ons het creëren van een miniatuurwereld, het bouwen van een modelspoorweg, maar ook de constructie van rollend materieel, gebouwen of bomen. Fantasie en creativiteit spelen hierbij een grote rol. De vele praktijkartikelen die in Modelspoor magazine aan bod komen tonen aan dat vele modelspoorders ook modelbouwers zijn, of zelfs echte 'knutselaars', en dit is allerminst pejoratief bedoeld.

Een nieuwe benadering van onze hobby kan op zich verrijkend zijn, en hoeft nauwelijks geld te kosten. Laten we beginnen met alle kits die we op de schappen hebben liggen eindelijk eens te bouwen, alle aanpassingen of verbeteringen aan ons rollend materieel eindelijk te doen, eindelijk een daadwerkelijke aanvang te nemen met de bouw van een modelbaan, wellicht kleiner dan eerst gedroomd, maar daarom niet minder leuk. Herschik eventueel je collectie, en maak zo wat extra budget vrij. Of schakel over naar smalspoor in een grotere schaal, hier kan veel H0 materiaal gerecupereerd worden en is men 'verlost' van de drang om de nieuwste H0 aanbiedingen te verzamelen. Kortom, doe meer met minder.

Ondanks de eerder sombere vooruitzichten wenst de ganse ploeg van Modelspoor magazine de lezers een vreugdevol en gezond 2012 toe. En gaat het even minder, hou steeds de leuze van onze Amerikaanse confratros "Modelrailroading is fun" voor ogen.

Guy Van Meroye



Foto Gerard Tombroek

Een mooi sfeerbeeld op de modelspoorweg
"Van Bad Eisbach naar Schneeberg"

VOORWOORD	3
INHOUD	4
LEZERSBRIEVEN	7
NIEUWS	9
RECENSIES	17
BAAN: VAN BAD EISBACH NAAR SCHNEEBERG	18
TEST: GCI-RIJTUIGEN VAN GOOVER MODELS	28
TEST: DOBBELSET REEKS 59 VAN MÄRLIN	34
PRAKTIJK: MONTAGEBOK VOOR MODULEBAKKEN	37
PRAKTIJK: VERFRAAIEN PIKO BENELUXSTEL	38
PRAKTIJK: UPGRADE GCI-RIJTUIGEN	39
PRAKTIJK: KASSEIEN INKRASSEN	40
DIORAMA: EEN TRACTIETERREIN VOOR DE NS3700	44
PRAKTIJK: EEN LOCLOOBS NAAR DUTS VOORBEELD IN SCHAAL 1	48
DE LEZER AAN HET WOORD: EEN VERVALLEN STOOMLOC OP 1/35	56
PRAKTIJK: VAN TWEERAIL NAAR DRIERAIL	60
TREINSAMENSTELLINGEN: 15 RIJTUIGEN VAN DE NMBS	66
VERKIEZING MODEL VAN HET JAAR	72
REPORTAGE: EXPO WALFERDANGE	74
REPORTAGE: BIJEENKOMST O-FORUM	78
INHOUDSOPGAVE 2011	79
AGENDA EN SEINTJES	82

BAAN: Van Bad Eisbach naar Schneeberg

Geïnspireerd door het toeristisch skigebied in Hochsauerland en de omgeving van Winterberg hebben Martin Tolkemit en Erwin Hodes een modelspoorweg met een besneeuwd landschap gebouwd. Tijdens Eurospoor 2011 in de Utrechtse jaarbeurs konden we op uitnodiging van deze twee Duitse bouwers een fictieve reis maken van Eisbach via Lippetal-Wald naar Schneeberg. Het reisverslag door Gerard Tombroek kan u volgen vanaf pagina 18

18



TEST: De GCI-rijtuigen van Goover Models

Recent werden door GooverModels de eerste exemplaren van de GCI-rijtuigen aan de vakhandel uitgeleverd. Eindelijk is er een kant-en-klaar model van dit oer-Belgisch rijtuig in halfnul verkrijgbaar. Guy Holbrecht bekijkt eerst het grote voorbeeld en onderwerpt daarna de modellen aan een grondige test. Het resultaat hiervan kan u lezen vanaf pagina 28

28



DIORAMA: Een tractieterrein voor de NS3700

In een week tijd knutselde Herbert Tomeson van Artitec een diorama van een tractieterrein in elkaar om de nieuw verschenen NS stoomlocomotieven serie 3700 een eigen huis te bieden. Vanzelfsprekend heeft Herbert bij het bouwen veelvuldig gebruikgemaakt van de modellen en materialen die in zijn firma voorhanden zijn. Modellen en materialen, die in de handel zijn of komen, dus wat let u om zelf zo'n diorama, al of niet als onderdeel van uw modelspoorweg, te bouwen. Vanaf pagina 44

44



PRAKTIJK: Een locloods naar Duits voorbeeld in spoor 1

Kant-en-klare gebouwen in schaal 1 nemen een flinke hap uit het beschikbare modelspoorbudget. Zelfbouw is dus het alternatief om alles best betaalbaar te houden. Bovendien kunt u zo de gebouwen aanpassen aan de plaats waarover u beschikt. Voor een kleine modulaire spoor 1 baan waren we op zoek naar een bescheiden locloods met één spoor. Patrick Dalemans zocht en vond een geschikt voorbeeld dat hem inspireerde, de bouw van de locloods kan u stap voor stap volgen vanaf pagina 48

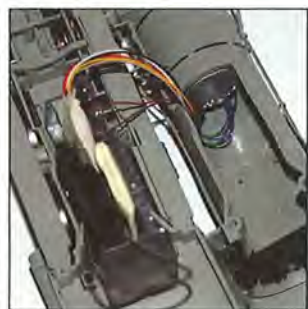
48



PRAKTIJK: Van tweerail naar drierail

Van tweerail naar drierail is in het digitale tijdperk niet hetzelfde als van gelijkstroom naar wisselstroom! Wisselstroommotoren of 'allstroommotoren' zijn niet meer van deze tijd. Ook in de huidige drierail (Märklin) locomotieven zitten gelijkstroommotoren. Frans Hooyberghs bouwt stap voor stap een analoge tweerail locomotief om naar een digitale drierail loc, vanaf pagina 60

60

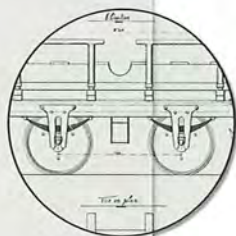


TREINSAMENSTELLING: De I5 rijtuigen van de NMBS

Samen met de I4 rijtuigen werd enige tijd geleden door Heris ook het I5 couchetterijtuig van de NMBS in H0 uitgebracht. De geschiedenis en inzet van de I4 rijtuigen werd uitvoering besproken in MSM105, thans neemt onze medewerker Bertrand Montjoubacques de I5 rijtuigen onder de loep, vanaf pagina 66

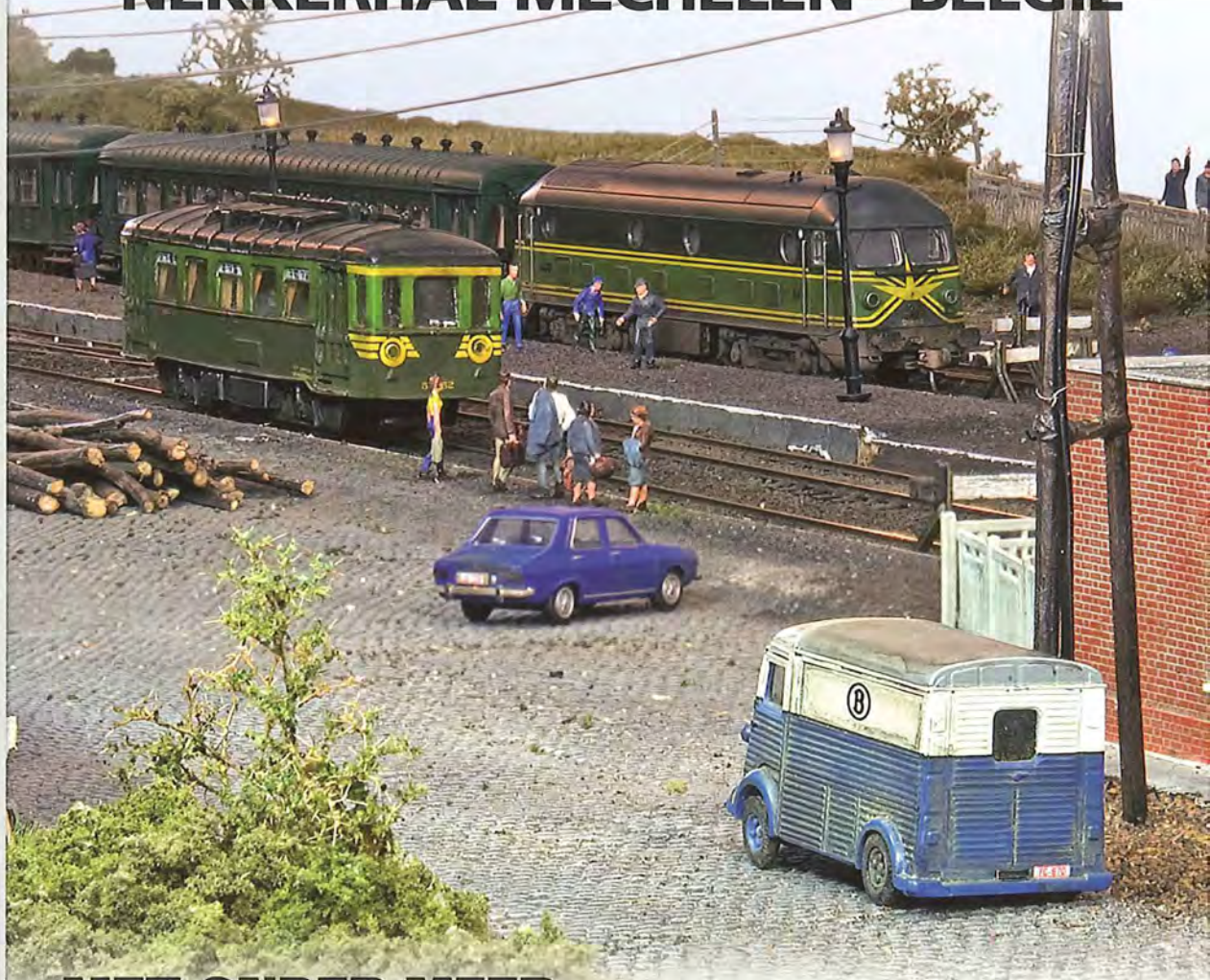
66





6^{de} Grote Modelspoor EXPO 2012

ZATERDAG 27 OKTOBER 2012
ZONDAG 28 OKTOBER 2012
NEKKERHAL MECHELEN - BELGIË



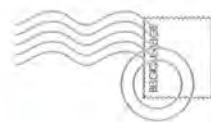
MET ONDER MEER

- **10 000 m² expositieruimte**
- **Meer dan 30 modelspoorbanen**
- **Ruim 5000m² modelspoorse handelsactiviteiten** met stand van de verschillende merken en handelaars en een grote ruilbeurs voor particulieren.

Standhouders kunnen voor prijzen en modaliteiten van standruimte contact opnemen via mail: gvanmeroye@thinkmedia.be

Brieven in deze rubriek geven enkel het standpunt van de schrijver weer en dienen de naam en 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 genooddrukt 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, Keetberglaan 1B, 9120 Melsele of per e-mail aan modelspoor@thinkmediamagazines.be



Modelspoor magazine
Keetberglaan 1b
9120 Melsele

ONNODIGE DETAILS?

Beste redactie,
In MSM107 laat u een lezer aan het woord, te weten Rik Gorleer. In zijn bijdrage stelt hij dat oudere – lees nog niet op alle punten zo gedetailleerde – wagens zeker nog een plekje op de baan verdienen. “Kijk jij ook naar de onderkant van iedere wagen om te zien of de remleidingen correct zijn en of de assen voorzien zijn van geventileerde schijfremmen?” (ci-taat) is een uitspraak naar mijn hart. Je hebt toch je rollend materieel om er mee te kunnen rijden. Het is natuurlijk wel heel erg leuk als de zichtbare kanten mooi overeenkomstig de voorbeelden zijn. Zeker met de tegenwoordige stand van zaken kan dat technisch heel goed, dus doen!

Maar de onderkant is toch voor die modelspoorliefhebbers die willen rijden niet echt interessant. Ik vind in elk geval van niet! Er zullen zeker ook liefhebbers zijn die een model in de vitrine willen zetten. Maar dan nog vraag ik me af of zij de modellen dan vaak omdraaien om de onderkant te bewonderen?

Wat mij betreft mogen de fabrikanten best wat minder aandacht besteden aan de detaillering van de onderzijde van het rollend materieel.

Wim Janse, Westkapelle, Nederland

NMBS STOOMLOCOMOTIEVEN TYPES 93 EN 25

In Modelspoor magazine 109 zijn bij de besprekingen van de modellen van de stoomlocomotieven types 93 en 25 enkele fouten geslopen:

1. Type 93 van de NMBS, pagina 28

Het type 9.3 is geen T3 met een loopas meer, maar

de voortzetting van de eerder gebouwde types T9, T9-1 en T9-2

2. Type 25 van de NMBS, pagina 24,

De tender 4 T 26 is wel degelijk een tender met draaistellen, en geen tender met vast onderstel en zijdelings verplaatsbare assen. Omdat het in model moeilijk is om aangedreven draaistellen te construeren wordt door de fabrikanten bij tenderaandrijving gekozen voor vaste assen. De fout in het betreffende artikel is waarschijnlijk te wijten aan de interpretatie van de toenmalige aanduiding van de tenders bij de DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft). De tenders werden vermeld volgens het aantal assen gevolgd door de waterinhoud in m³, zoals bijvoorbeeld 3T17, 4T30, enz. Hieruit is niet op te maken of de tender al dan niet voorzien is van draaistellen. Vermoedelijk is het systeem na 1950 gewijzigd en werden de draaistellen aangeduid met een afkappingsteken. Zo wordt bijvoorbeeld onze 4 T 26 : 2'2'T26. Mooi voorbeeld van mogelijke verwarring is de aanduiding van tenders 4 T30.

Twee tenders hadden deze aanduiding, later werd dat de 4T30 en 2'2'T30. 4T30 voor de uitvoering met vaste assen (zonder draaistellen) en 2'2'T30 voor de uitvoering met één draaistel en twee vaste assen. De tender type 4T26 (2'2'T26) werd enkel gekoppeld aan de locomotieven van de BR50 en BR23oud. Dat enkel de nrs 25.002 en 25.003 met de tender type 2'2'T26 uitgerust waren is een misverstand. Ook andere locomotieven van het type 25 waren voorzien van dergelijke tenders. Zelfs nr. 25.021 (ex BR 44-), normaal met tender 2'2'T34, was gekoppeld aan een 2'2'T26. De BR41 werd niet met deze tender aange-

haald, maar met tenders type 2'2'T32, 2'2'T32,5 en 2'2'T34.

Naar mijn mening zou een rechtzetting met deze opmerkingen wel in het volgende nummer op zijn plaats zijn. Een tijdschrift met naam moet juiste inlichtingen verspreiden. Een opmerking terzijde : de 25.002 was uitgerust met een antivriesinrichting (Frostschütz).

Rik De Bleser, Ekeren

WWW.BENELUXSPOOR.NET

Met aandacht heb ik uw verslag van Eurospoor gelezen in de Modelspoor magazine.

Een mooi verslag waar de stand van BeNeLuxspoor volop aandacht kreeg, waarvoor dank. Helaas zat daar een voor ons storende foutje in, u noemt ons www.beneluxspoor.netnl. Maar het juiste adres is www.beneluxspoor.net...dus zonder nl.

Dit hebben we bewust gedaan aangezien we een forum/encyclopedie voor de hele Benelux willen zijn. Helaas wordt het www.beneluxspoor.netnl gebruikt door een domeinverkoper en kan dit tot misverstanden leiden onder modelspoorliefhebbers.

Kunt u een rectificatie plaatsen in het volgende nummer?

Vriendelijke groet,

Bob Rodenburg

www.Beneluxspoor.net





LS MODELS

I2-rijtuig van de NMBS

Bij de uitgave van dit nummer van Modelspoor-magazine zouden de eerste nieuwe I2 rijtuigen van LS Models in de handel moeten liggen. Deze rijtuigen die in 1951 geleverd werden deden dienst tot in tijdperk IV (1992). LS Models brengt het eerste en tweede klasse rijtuig uit met de oorspronkelijke indeling als A2B6 en C11. Op basis hiervan worden alle mogelijke varianten uitgebracht inclusief het buffetrijtuig.

Het eerste klasse rijtuig dat wij tonen heeft een aluminium omlijsting rond de ramen die na een grondige onderhoudsbeurt werden aangebracht. Het maakt deel uit van een set met twee B8 (ex A8) en één A8 rijtuig in tijdperk IV. In één van volgende nummers van MSM volgt een gedetailleerde bespreking van deze nieuwe rijtuigen.

LS MODELS

WLAB30 schaal N

Naast modellen in HO brengt LS Models het slaaprijtuig WLAB30 (ex P-rijtuig) eveneens uit in schaal N. Het aantal slaapplekken werd na een grondige revisie in de CIWLT werkplaats in Oostende 1992 opgetrokken van 20 naar 30 in tweede klasse. Het getoonde rijtuig in tijdperk VI werd door The Train Compagnie (TTC) ingezet voor de Bergland Express naar Oostenrijk. LS Models zal tegelijk verschillende Belgische varianten van dit rijtuig uitbrengen. Elk rijtuig is voorzien van een afgewerkt interieur en standaard NEM-koppelingen. Naast deze versie is er ook een Franse variant van de CIWL verkrijgbaar.



MÄRKLIN

Fals Ertswagens VTG

Met deze set van vijf ertswagens speelt Märklin in op de vraag naar Belgische goederenwagens in de actuele periode V en VI. De gekende Fals worden uitgebracht in lichtgrijze uitvoering zoals ze in gebruik zijn door de verhuurmaatschappij VTG. Het bord met het blauwe opschrift VTG is in metaal en de wagens hebben aan beide zijden een bordes. Elke wagon heeft een ander bedrijfsnummer en is afzonderlijk verpakt. De wielen kunnen vervangen worden door nieuwe assen voor tweerail. Het gaat om een eenmalige productie (cat. 48431).



B-MODELS

Nieuwe goederenwagens

Bij B-models werkt men naarstig verder aan het gamma Belgische goederenwagens. Nieuw voor 2012 zijn een Eaos goederenwagon met draaistellen, die verkrijgbaar wordt in drie versies: standaard, met verstevigde zijwanden en zonder deuren voor containervervoer. Verder is ook een open bakwagon van het type Fas in voorbereiding.

Voor de onmiddellijke toekomst wordt het bestaande aanbod uitgebreid met een Belgische platte wagon Res met betongewelven, een Franse ertswagen Usinor, Franse graanwagens Transcérables CFPM en GDS, een rode DB-variant van de containerwagon en een blauwe CFL-versie, en tenslotte een nieuwe Belgische platte wagon 'Regs' met containers.

LS MODELS

Sgnss Containerwagens

Regelmatig brengt LS Models nieuwe Belgische varianten uit van haar bestaande containerwagens met de letteraanduiding Sgs. Deze platte wagon zonder rongen is geschikt voor het vervoer van containers van 45 voet. De wagens zijn verzwaard met plaatjes in metaal in het chassis. Twee varianten zijn in het bruin als Sgs type 3714A3 en 6424B0 (cat. 32037 en 32130). De derde wagon in het blauw is een Sgnss type 6424B0 (cat. 32046). Zij behoren alle drie tot de pool van TRW en



zijn inzetbaar in tijdperk V en VI. De lading bestaat uit drie mooi afgewerkte 45 voet containers van Michel Verschuere Transport, DHL

Danzas en Ewals Cargo Care. In een zakje zitten de onderdelen voor de bevestiging van de containers.



MÄRKLIN

Startset ICE My World

Voor kinderen vanaf drie jaar brengt Märklin een speciale startset uit voor slechts 49,5 euro. Deze set bestaat uit een vijfdelige ICE met een sterke magneetkoppeling tussen de rijtuigen (cat. 29200). De trein rijdt op een ovaal met C-rails en wordt gevoed met vier AA batterijen. De bediening gebeurt met draadloze infrarood-rijregelaar. De trein heeft drie snelheidsniveaus voor vooruit en achteruit rijden, drie geluidsfuncties en een driepuntsfrontsein. Er kunnen tegelijk twee treinen op een verschillende frequentie op dezelfde baan rijden. Het materiaal is sterk en stevig en geschikt voor spelende kinderen. Het enige minpunt zijn de batterijen, maar die kan je vervangen door een set oplaadbare exemplaren.



DE MASSINI/LS MODELS

SNCF Wagons Foudre

In samenwerking met LS Models brengt de Franse handelaar De Massini uit Senlis nabij Parijs, een nieuwe Franse goederenwagen uit in tijdperk II en III. Deze wagons Foudre en Bi-Foudre worden gebruikt voor het vervoer van wijn en bestaan uit één of twee vaten op een

bodem in hout. De tweeassige wagons met of zonder rem hebben een nauwkeurig nagemaakt chassis met kortkoppelmechanisme. Er worden verschillende versies aangeboden waaronder een variant van de C.W.R. Nord en SNCF.

LILIPUT

ÖBB Railjet 2060

Deze diesel rangeerlocomotief 2060 van Liliput wordt uitgebracht in de kleuren van het Oostenrijkse Railjet in tijdperk V en VI (cat. L132472). Het model heeft een chassis in metaal en is uitgerust met een vijfpolige motor met vlieg wiel en een achtpolige decoderinterface. Wie de trekkracht van het model wenst te verhogen kan één as wisselen met een meegeleverde as met antislipbanden. Dit gaat ongetwijfeld ten koste van de stroomafname.



REE

SNCF OCEN 29

Bij REE krijgen we een nieuwe reeks wagons OCEN29 met lage wanden die gebruikt worden voor het vervoer van kleine containers. Hiervoor gebruikt REE dezelfde chassis die onderling slechts in enkele kleine details verschillen. Het model WB-131 is een geremde



wagen in tijdperk IV en draagt de typeaanduiding Klm. Zij is geladen met drie citernes voor het transport van vloeistoffen. Opvallend bij dit model is dat één as is uitgerust met spaakwielen. De andere as heeft volle wielen.



MÄRKLIN Set Beierse stoomlocomotieven

Liefhebbers van de Koninklijke Beierse Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) in tijdperk I kunnen deze dagen een poging wagen om een exemplaar te bemachtigen van de set met drie blauwe stoomlocomotieven die voor net geen 1400

euro over de toonbank gaat (cat. 31806). Hier voor krijg je een tenderlocomotief Gt 2x4/4, een stoomlocomotief serie B VI en een stoomlocomotief S 3/6. Bij de set hoort eveneens een vitrine in hout met op de achtergrond een

reproductie van een aquarel van kunstschilder Peter Bomhard. Alle locomotieven zijn uitgerust met een mfx-decoder en bezitten uitgebreide geluidsfuncties.

Retrouvez nos destockages sur pierredominique.com



B.P. 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tél : +33 1.48.60.44.84
 de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi
 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 18 000 produits illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 17 ans d'existence

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

PORT OFFERT A 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.

ECHELLE HO

REE MODELES NOUVELLE SERIE

Ref WB035 Cof 2 wag cerealiers Sanders SNCF 60€
 Ref WB087 Wag cerealiier Minoterie Martin SNCF 32€
 Ref WB088 Idem Minoterie SNCF 32€
 Ref WB089 Idem Monfer SNCF 32€
 Ref WB090 Idem Minoterie Destandau 32€
 Ref WB091 Cof 2 wag cerealiiers Storione SNCF 62€
 Ref WB123 Cof 2 wag plat OCEM 29 MIDI 47€
 Ref WB124 Idem PLM 25€
 Ref WB125 Idem 25€
 Ref WB126 Idem + 2 cadres Bailly 36€
 Ref WB127 Idem + 2 cadres gris 36€
 Ref WB128 Idem + 2 cont. Citernes L.Charles 36€
 Ref WB129 Idem + 3 cont. Simotra 40€
 Ref WB130 Idem 25€
 Ref WB131 Idem + 3 cont citernes BP 40€
 Ref WB132 Idem + 2 cont citernes M-Dijon 36€
 Ref WB133 Idem + Brise glace Sioux 40€
 Ref WB134 Idem + essieux 45€
 Ref WB135 Idem + essieux 36€
 Ref WB136 Idem + essieux 40€

ELECTROTREN AC

Ref 2123 Autorail ABJ 1 EST Dig 189€ 94€
 Ref 2111 ABJ 4 Ep III toit blanc 195€ 99€
 Ref 2141 ABJ 3 toit rouge 199€ 149€
 Ref 2131 ABJ 1 PO MIDI Dig 199€ 99€
 Ref 2133 ABJ 1 ETAT Dig 199€ 99€
 Ref 2205 X2478 toit rouge 212€ 149€
 Ref 2207 X2440 toit rouge 212€ 149€
 Ref 2209 X 2436 toit crème 229€ 149€
 Ref 2811 CC 080 DA 16 Dig 255€ 179€
 Ref 2815 CC 04026 SNCF Dig 255€ 179€
 Ref 3705 BB 1525 SNCF Dig 255€ 175€
 Ref 3709 BB 1603 Dig 255€ 175€
 Ref 2203 X2400 toit rouge Dig 212€ 149€

JOUEF NOUVEAUTES DISPO

Ref HJ2180 CC 72045 fant 139€
 Ref HJ2180D Idem Dig 249€
 Ref HJ2180S Idem Dig Sound 249€
 Ref HJ2181 CC 72058 En v.139€
 Ref HJ2181S Idem Dig Sound 249€
 Ref HJ2182 CC 72062 épuisé
 Ref HJ2182D Idem Dig 249€
 Ref HJ2147 Vapeur 141 R 568 "Charbonnières" SNCF 299€
 Ref HJ2148 Idem Dig Sound 439€
 Ref HJ2149 vapeur AC Dig 329€
 Ref HJ2150 Vapeur 141 R 446 "Charbonnières" SNCF 299€
 Ref HJ2151 Idem Dig Sound 439€
 Ref HJ2152 Idem AC Dig 329€
 Ref HJ2153 vapeur 141 R 460 "Charbonnières" SNCF 299€
 Ref HJ2154 Idem Dig Sound 439€
 Ref HJ2155 Idem AC Dig 329€
 Ref HJ2161 Autorail X73502 pays de Loire SNCF 179€
 Ref HJ2081 Diesel BB 69204 Infra jaune SNCF 159€

DESTOCKAGE PIKO HO

Ref 96136 BB 26160 99€ 59€
 Ref 96136D Idem Dig 129€ 79€
 Ref 96137 BB 126048 95€ 59€
 Ref 96137D Idem Dig 129€ 79€
 Ref 96136 + 96137 216€ 109€
 Ref 96509 BB 17040 129€ 55€
 Ref 96509D Idem Dig 179€ 149€
 Ref 96510 BB 17045 129€ 55€
 Ref 96509 + 96510 Lot de 2 Ref différentes ou identiques 104€

VITRAINS

Ref 2185 16727 Béton 169€ 109€
 Ref 2194 16727 verte 169€ 109€
 Ref 2178 416654 FRET 169€ 109€
 Ref 2175 16755 Béton 189€ 95€
 Ref 2176 516729 Béton 189€ 95€
 Ref 2177 16671 Béton 189€ 95€
 Ref 2184 16701 Verte 189€ 110€
 Et toujours les séries 16 en promo

ROCO PROMOS D'AUTOMNE EPISODE3

Ref 62301 Vapeur Pacific 3.1192 Nord décodeur Zimo II Dig Sound 549€ 399€
 Ref 62300 Vapeur Pacific 231 Nord (Version Musée) 399€ 279€
 Ref 62304S Vapeur Pacific 231 E 23 Chapelon SNCF Dig Sound 399€ 379€
 Ref 63983/1 Diesel V211 TSO 99€
 Ref 62612 Electrique BB 907 SNCF 99€
 Ref 62479 202 9135 SNCF 159€ 149€
 Ref 63847.4 Re 4/4 11350 SBB 179€ 136€
 Ref 63847.6 Re 4/4 11634 209€ 149€
 Ref 62691 Re 420 BLS 159€ 144€
 Ref 63899 De 4/4 SBB bleu 179€ 134€
 Ref 62665 Ae 3/3 SBB 159€ 133€
 Ref 66777 Plat SNCB + 2 eng. milit. 34€ 26€
 Ref 63886 Ae 4/4258 BLS 159€ 139€
 Ref 63322 C56 Elephant SBB 259€ 179€
 Ref 62482 Elect. Série 20 SNCF 179€ 129€
 Ref 62893 Diesel Série 60 SNCF 179€ 129€
 Ref 62895 Idem 179€ 129€
 Ref 66022 Cof 2 wag silos SNCB 45€ 35€
 Ref 62498 485 003-8 "DIE ALPINISTEN / GLI ALPINISTI" BLS 159€ 133€
 Ref 62585 Ae 6/6 SBB 189€ 129€
 Ref 62328 BP Pl. 22 "cage de verre" KBay. Sis B 149€ 129€
 Ref 63442 D 319 RENFE 169€ 95€
 Ref 45608 Vot Iots TEN SNCF 52€ 42€

POUR LES AMATEURS DE N. AVEC POUR LA 1^{re} FOIS UNE SYBIC I PIKO N

Ref 94138 BB 26160 129€ 79€
 Ref 94138D Idem Dig 149€ 104€
 Ref 94307 2 Corail TER R.A. 75€ 49€
 Ref 94308 Idem 75€ 49€
 Ref 94307+94308 lot des 2 ref 150€ 95€
 Ref 94315 2 Corail TER R.A. 75€ 49€
 Ref 94109 66000 J. Meccoli 109€ 55€
 Ref 9410D Idem Dig 129€ 75€
 Et toujours
 Ref 94114 BB 66616 VFLI AT3D1603 109€ 59€
 Ref 94114D Idem digital 149€ 79€
 Ref 94304 Cof. 2 voil Aqualis 75€ 49€

VÉHICULES HO SPECIAL BERLIET

BREKINA/SAI
 Ref 2620 Berliet plateau bûche gris 18€
 Ref 2621 Idem bleu bûche grise 18€
 Ref 2610 Berliet GLR 8 citerne Vins Marnat 19€
 Ref 2611 Idem Shell 19€
 Ref 2620 Berliet GLR 8 plateau bûche gris 18€
RETRO 87 NOUVEAUTES
 Ref 4921 Berliet GBH 12 6x4 benne Marrel 89.75€
 Ref 4922 Idem jaune 89.75€
 Ref 4923 Idem vert 89.75€
 Ref 4920 Idem kit 63€
 Ref 4926 Berliet GBH 6x4 malaxeur béton prise d'air champignon bleu et jaune 119.5€
 Ref 4927 Idem gris orange 119.5€
 Ref 4928 Idem jaune béton de Paris 119.5€
 Ref 4925 Idem Kit 81.75€
 Ref 951 Tracteur agricole Renault D22 57.50€

AWM
 Ref 73987 Camion Renault Magnum bûche + remorque 29.75€

HERPA PROMO
 Ref 156332 Tracteur Man TGX semi remorq ple bloc béton 32.5€ 24€
 Ref 156004 Tracteur Scania ac remorque 32.5€ 27€
 Ref 156356 Semi remorq, Frigo Scania Bastrans 24.50€ 20€
 Ref 156837 MB Actros ADAC porte auto 34.5€ 29€
 Ref 157179 Semi remorq Actros Schreiner 24.5€ 20€
 Ref 156950 Semi remorq MB Actros + rem Dachser 24.5€ 20€
 Ref 156561 Renault Mag + S.R Solner 24.5€ 20.50€
 Ref 156745 DAF XF 95 + S.R.MOTORSPORT 29.5€ 22€
 Ref 024525 Renault R16 bleue 4€

Jocadis

Treinen & Trams in miniatuur



CityRail

IN VOORBEREIDING!

Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ER decor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Falier - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - Jocadis - Jordan - Jouef - Kade - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Le Matec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Microscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - Norscot - NMSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - Precision Scale - Proto 2000 - Proxxon - Rail Top Model - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfeld - Spielth - Spörle - STL Models - Symoba - Tiliig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vittrains - Vollmer - W&H - Walther - Weinert - Wilking - Williams - Woodland Scenics - ...

OPENINGSUREN:

Maandag gesloten

	9.30u - 12u	14u - 18u
dinsdag en woensdag		
donderdag		14u - 18u
vrijdag en zaterdag	9.30u - 12u	14u - 18u
zondag (niet in juli en augustus)	10u - 12u	



MÄRKLIN DB set Muldenkipperwagens

Insider-leden kunnen bij Märklin een set aan-schaffen die bestaat uit vier nieuw ontwikkelde kiepbakwagens Ommi 51, een zogenoemde zuurketelwagen en een gesloten goederen-wagen Gms 30 (cat. 46350). De kiepbakken die onderling van elkaar verschillen zijn gevuld met echte ballast. De DB telde niet minder dan

3.905 van deze wagens waarmee rechtstreeks een vrachtwagen kon gevuld worden. De set in tijdperk III kan aangevuld worden met een tweede set (cat. 46351). De wagens zijn eveneens terug te vinden in het Trix-programma (cat. 24091).



MÄRKLIN

DB V90

Bij Märklin verschijnt een variant van de Duitse V90 in tijdperk III in wijnrode kleur in originele uitvoering zonder borstwering op de zijanten (cat. 37906). Het model met mfx-decoder en bijhorend dieselgeluid wordt op alle assen aan-gedreven via een centrale motor. Het model is uitgerust met een Märklin telexkoppeling om wagens op afstand te ontkoppelen. Dit model is eveneens bij Trix voor tweerail verkrijgbaar (cat. 22290).



MÄRKLIN

FER D220

Binnenkort verschijnt in de handel een nieuwe versie van de Duitse V220 van Märklin in de aantrekkelijke kleuren van de Italiaanse Ferrovie Emilia Romagna. Deze opvallende verschijning is na de buitendienststelling bij de DB aan de FER verkocht. Het model is in metaal en is voorzien van een mfx-decoder en uitgebreide geluidfuncties (cat. 37804).



ATHEARN Union Pacific GE U50

De Union Pacific GE U50 is het nieuwe para-depaardje van Athearn. Deze diesellocomotief van General Electric (1963 en 1965) is in dienst geweest van de Union Pacific en de Southern Pacific. The GE U50 is gebouwd op vier draai-stellen en heeft een vermogen van 5000 pk. Hiervoor heeft zij twee dieselmotoren van elk

2500 pk of 1850 kW. Het model is fijn gede-tailleerd met doorzichtige radiatorroosters. Het chassis is voorzien van een centrale motor die gekoppeld is aan twee draaistellen. Op het model moeten geen extra onderdelen gemonteerd worden. Het model is geschikt voor DCC en heeft plaats voor twee luidsprekers.



MODELLBAHN-UNION

Voor de Luxemburgse markt brengt de firma Modellbahn-Union in N-schaal een model van een coilwagen met mechanisch dekzeil zoals door CFL Cargo gehuurd van de Duitse firma ERR uit Duisburg. De wagen is in de moderne helblauwe livrei van de CFL Cargo (cat. MU35003-A). (BM)



HOBBYTRAIN Siemens Vectron BR 193

De eerste modellen van de Vectron locomotieven van Hobbytrain zijn onlangs aan de vakhandel uitgeleverd. Onze aandacht werd getrokken door de BR193 in zogenaamde 'container' livrei. Deze locomotief is sterk verwant aan de nieuwe reeks 18 van de NMBS, die

op hun beurt weer een verdere ontwikkeling zijn van de Taurus reeks van Siemens. Handige modelspoorders kunnen wellicht deze Vectron locomotief als basis nemen voor de zelfbouw van een reeks 18 in N-schaal (cat. H2961). (BM)

Nieuw: ECoSDetector ----->



NEU

LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)



LokPilot micro V4.0



LokSound V4.0

PowerPack voor LokPilot & LokSound



Nieuw op
www.esu.eu;
ESU-forum
in het
Nederlands



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



Heden verkrijgbaar bij uw dealer!

ENGINEERING EDITION

Nieuw !



Foto: Rolf Wiemann

Tegen eind dit jaar
is de BR-215 ook
terug verkrijgbaar

T S D

Import: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com

ClassiX by Train Technology

Class 66

Crossrail / Captrain Class 66



Levering:
november 2011

© Treinfoto Team



Beperkte serie herschilderde
modellen op Mehano-basis

Crossrail: alle drie de bestaande
locomotieven: PB03, PB12 en PB13

Captrain: drie verschillende
varianten van de Captrain-livrei

Verkrijgbaar voor alle systemen,
met en zonder geluid

Digitale modellen uitgerust met
ESU LokPilot of LokSound decoder

Levering:
december 2011

© Treinfoto Team



De eerste foto's van deze modellen vindt u op onze website !

DC DC Dig. DC Sound AC Dig. AC Sound



Crossrail PB03 "Mireille" (rood/wit)

6601

6611

6621

6631

6641

Crossrail PB12 "Marleen" (rood/wit)

6602

6612

6622

6632

6642

Crossrail PB13 "Ilse" (rood/wit)

6603

6613

6623

6633

6643



Captrain 6601 (zwart/groen/wit front)

6604

6614

6624

6634

6644

Captrain 6603 (grijs/groen/wit front)

6605

6615

6625

6635

6645

Captrain 6609/PB05 (grijs/groen/geel front)

6606

6616

6626

6636

6646



MODELLEISENBUNN CLUB BASSIN MINIER D'ESCH-SUR-ALZETTE (LUX)

CFL diesel reeks 850 en 900 in schaal N

Deze Luxemburgse vereniging brengt in een beperkte reeks een model uit in N-schaal van de diesel-elektrische rangeerdiesel van de reeks 850 -900 van de CFL. Het gaat hier om een Luxemburgse variant van de grote familie van diesel-elektrische locomotieven BB63000/BB63500 van de SNCF. De kleine verschillen tussen de Luxemburgse en Franse versie worden ruimschoots gecompenseerd door de

fraaie CFL livrei. Dit model wordt in drie versies aangeboden: als locomotief 854 met het CFL 'sardienblik' logo zoals in gebruik van de jaren zeventig tot het midden van de jaren negentig, en als locomotief 913 en 914 met het actuele CFL-logo zoals in gebruik vanaf 1996. Meer inlichtingen kunnen bekomen worden op de internet site www.rail.lu/mbm of per email op het adres marcschw@pt.lu (BM).



FERIVAN

NMVB "Poldertram" standaard motorwagen met filmkast

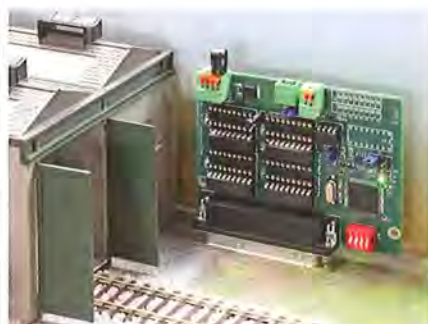
Kleinserie fabrikant Ferivan heeft nu ook een versie met filmkast uitgebracht van de standaard motorwagen van de NMVB. De tram wordt in kit vorm aangeboden; de kast is vervaardigd uit één stuk, idem voor het onderstel met aandrijving en het interieur. Het onderstel is geschikt voor 12mm meterspoor in H0. Wellicht het moeilijkste aan deze kit is de schildering. De bijgesloten koersborden zijn voor NMVB lijnen ten Noorden van Antwerpen. Deze kit kan rechtstreeks aangeschaft worden bij de fabrikant (cat. 100 073), richtprijs circa 260€. Meer info op www.ferivan.be.



MW-MODELL Italiaanse goederenwagens in N-schaal

De Duitse kleinserie fabrikant MW-Modell brengt in N-schaal enkele setjes uit van twee typisch Italiaanse gesloten goederenwagens met punddak. Deze sets van 2 wagens van het type Ghklms worden uitgebracht met tijdperk III of tijdperk IV markeringen, en in een versie met of zonder remmersplatform. De set op de foto

(cat. N-IT-401c) bestaat uit twee wagens zonder remmersplatform en tijdperk IV opschriften. De wagens zijn uitgerust met een kortkoppelmecanisme. Voor meer inlichtingen kan men terecht op de site van de fabrikant www.mv-modell.be (BM).



VPEP

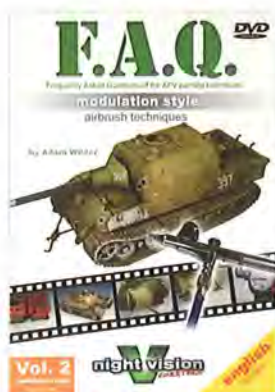
OC32 Besturingsmodule

Van Perlo Elektronica en Besturingstechniek biedt met zijn OC32 module de universele oplossing voor het aansturen van nagenoeg alles van wat men aan accessoires op de miniatuurwereld tegenkomt. De elektronische module heeft 32 uitgangen die kunnen gebruikt worden voor de digitale bediening van lampjes, led's, wisselmotoren, aandrijfspullen, servomotoren, enz. Zij is bruikbaar voor de meeste seinstelsels, waaronder ook de Belgische seinen. Zij kan bestuurd worden vanaf elk digitaal systeem dat DCC ondersteunt, en is klaar om rechtstreeks bediend te worden vanuit Koploper en iTrains. De OC32 is relatief eenvoudig te configureren door het juiste apparaat te kiezen dat moet aangestuurd worden. Meer informatie vind je op <http://dinamo.vanperlo.net>.

NIGHT VISION CREATIONS DVD

Airbrush technieken

In de reeks van airbrush technieken verscheen bij Night Vision een tweede DVD van MIG productions (cat. NV 1001-08). Met deze DVD ga je een niveau hoger met het vervuilen. Deze tweede DVD is Engels gesproken en toegespitst op militaire voertuigen onder de deskundige leiding van Adam Wilder. Naast een algemene inleiding gebruikt Adam Wilder een rupsvoertuig om zijn Color Modulation techniek toe te lichten. Met deze techniek wordt de aandacht getrokken op de visueel belangrijkste aspecten van het model. Hierbij werkt hij met verf van Tamiya voor de basislaag, Vallejo om contrast in details aan te brengen, olie verf voor de scha-



duwen en MIG Productions Pigments voor de afwerking. Uiteraard kan dezelfde techniek eveneens gebruikt worden voor oude stoomlocomotieven, maar ook voor vervuilde diesels en moderne elocs.



PREISER

Winterfiguurtjes in H0

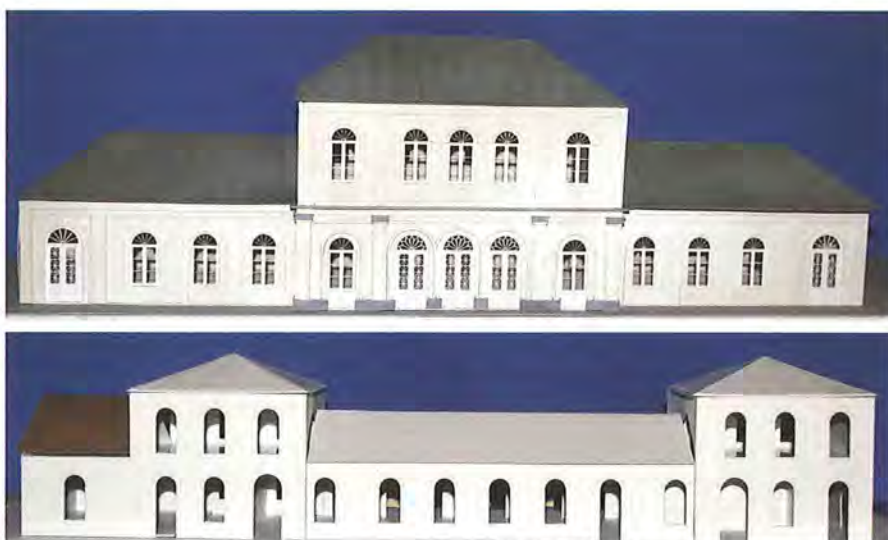
Nieuw bij Preiser zijn twee sets met winterfiguurtjes. Set 10626 bevat een kerstman, sneeuwman en een viertal spelende kinderen met slede. Setje 10627 bevat een aantal figuurtjes voor een kerstmarkt. Ideaal voor een modelbaan met een winterse sfeer.



AUTHENTIC MODELS

Landelijke woning

Bij Authentic Models zien we een landelijke woning naar een voorbeeld uit de omgeving van Ieper. Het gebouw heeft een rieten dak en een bijgebouw in hout dat dienst doet als stal voor een kleine boerenkar. De woning is voorzien van een dakgebinte, één verdieping en vier afzonderlijke kamers. Het pakket met een gedetailleerde bouwbeschrijving is lasergesneden en -gegraveerd in gekleurd laserboard en gelamineerd hout (cat. 331.00). Zij wordt bij voorkeur gemonteerd met speciale Aumo-lijm. De landelijke woning kan uitgerust worden met de bijgeleverde LED-binnenverlichting. De afmetingen zijn 14 x 7 x 8 cm. Het product kan besteld worden via www.aumo.be.



GOOVER MODELS Belgische stationsgebouwen

Na enkele tegenslagen willen de mannen van Goover Models eerst de markt aftasten alvorens een nieuw project te lanceren. Zo hebben zij plannen om twee Belgische stationsgebouwen in kitvorm uit te brengen, beide in lasergesneden styreen. Het eerste is het station van Lier, anno 1950, en zou 85€ kosten, het

tweede project is het station van Athus, dit zou 65€ kosten. Productie wordt opgestart indien er voor ieder project minstens 15 geïnteresseerden zijn. Wie interesse heeft kan best een mailtje zenden aan info@gouvermodels.be, met vermelding Lier of Athus.

HAMMERSCHMID

Zwitsers station in N-schaal



Passend bij het rollend materieel van de Rhätische Bahn in N-schaal brengt Hammerschmid een bouwkit van het type 1 station van de Rhätische Bahn, naar een voorbeeld langs de lijn Landquart-Davos. Het gebouw is vervaardigd uit lasergesneden hout en een sokkel

uit gips. Het is zowel verkrijgbaar als bouwkit (cat. 80503) en als afgewerkt model (cat. 8053). De richtprijs voor een bouwkit bedraagt 98€, deze voor een kant-en-klaar model 198€. Voor meer info: kleinserie@hammerschmid.de of www.hammerschmid.de.

BACHMANN

Containers voor kantoren

Onder de productnaam Scenecraft verdeelt Bachmann Europe afgewerkte gebouwen tegen een aantrekkelijke prijs in schaal OO (1:76). De gebouwen die in verhouding met HO iets groter zijn, worden in één geheel gemaakt in PU of giethars en daarna geschilderd. De ramen en ruiten worden afzonderlijk in de openingen geplaatst. Dit geldt ook voor deze verplaatsbare containers voor kantoren die voor



ongeveer 30 euro compleet geleverd worden met een trap in metaal. De afmetingen zijn 128 x 80 x 44mm (cat. 44-081).



WS-LASERCUT

Woning Eisenheim

Het lijkt wel alsof het tijdperk van plastic bouwdozen voor huisjes ten einde loopt en vervangen wordt door bouwpakketten in gelaserd karton. Dit laatste heeft het voordeel dat in beperkte oplagen kan gewerkt worden en geen ingewikkelde matrijzen nodig zijn. Ook de firma WS-LaserCut uit Duitsland is actief in deze nieuwe niche en heeft heel wat producten in huis die ook op een modelbaan naar Belgisch voorbeeld kunnen geplaatst worden. Dat geldt zeker voor deze woning Eisenheim (cat. 008) waarvan alle onderdelen voorgekleurd en uitgesneden zijn. De montage gebeurt met eenvoudige transparante kinderlijm. Meer informatie vind je op www.ws-lasercut.de.



PECO

Veld poorten

Peco is vooral bij ons bekend van de sporen en wissels, maar Peco vervaardigt ook een ruim aanbod aan toebehoren. Voor schaal 0 biedt Peco in de reeks 'O Gauge Lineside' een setje aan met twee typisch Britse poorten voor het afsluiten van een weiland of veld (cat. LK 746).



LANGMESSER

Verfset "Roest en staal"

Door Langmesser werd uit het omvangrijke Vallejo gamma een set verven samengesteld om in model metalen voorwerpen realistisch weer te geven. De set bestaat uit 8 flesjes van 17ml: 4 verschillende grijs tinten, inclusief metallic-an-

traciet en Basalt en 4 verschillende roesttinten. Bij iedere set zit ook een uitvoerige gebruiksaanwijzing. De richtprijs van deze verfset is €19,90. (GVM)



TRUMPETER

Fijne kettingen

Voor de afwerking van een model kun je bij Trumpeter een setje met acht zeer fijne kettingen vinden. Er zijn twee soorten kettingen en ieder exemplaar is ongeveer 5 tot 6 cm en wordt geleverd in goud- en zilverkleur.



MODEL MASTER

Vernis

Wie zelf modellen bouwt of wijzigingen aanbrengt weet dat de afwerking steeds een laagje vernis nodig heeft. Deze laag beschermt niet alleen het verfoppervlak, maar zorgt tevens voor een egaal uitzicht van uw model. Model Master heeft voor dit doel een matte en een glanzende vernis op enamel basis. Het vernis wordt bij voorkeur met een airbrush aangebracht (cat. 1560 en 1561). Beide potjes kunnen onderling gemengd worden. Het vernis kun je verdunnen met het medium van Model Master (cat. 1789).



CABOOSE INDUSTRIES

Wisselsteller

In het uitgebreide assortiment van het Amerikaanse Caboose Industries vinden we een wisselsteller die kan aangesloten worden op elke wissel die manueel moet bediend worden (cat. 2185 en 2025). Het pakket in kunststof is vooraf gemonteerd. De wisselsteller 2185 is relatief smal zodat hij tussen twee parallelle sporen past. De extra onderdelen worden gebruikt voor specifieke uitvoeringen.



JEWEHA

Materiaalklem

Bij JEWHA ontdekten we een interessante materiaalklem. Dit instrument maakt het mogelijk om zeer kleine onderdelen vast te klemmen en in de hand vast te houden. Er is een versie met één of met twee stelschroeven beschikbaar die afhankelijk van de grootte van de onderdelen kan gebruikt worden. Bij interesse kan je contact nemen met www.jeweha-modelbouw.be.

Tekst en foto's: Guy Van Meroye – Bertrand
Montjobaques (BM)
Met dank aan Het Spoor



TECHNO HOBBY

www.TechnoHobbyHalle.be

Airbrush Materialen

Alle airbrush toebehoren, pistolen, verven, compressoren, spuitcabines, pigmenten, washes, onderdelen, gereedschappen enz...



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.

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.

Verdelers 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



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

Silhouette 

De link met de natuur:
miniNatur®

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



Exclusieve
modelbomen
en model landschapsbegroeiing

eLOTRAINS Production®

EloTrains brengt binnenkort een mooie aanvulling op onze modelspoorbanen: de NS-rijtuigentype PlanK. Van dezedoor Beijnesin Haarlemgebouwde rijtuigen was de eerste serie bestemd voor internationaal verkeer. Zij reden vaak samen met de typen PlanN en D. De acht compartimenten waren verdeeld in drie eerste klas en vijf tweede klas. De laatste exemplaren zijn tot de jaren tachtig nog in gebruik geweest bij NS.



EloTrack- Modelbouw is importeur van EpokeModeller, PMT Eisenbahnmodelle, Micro Metakit en ViTrains. EloTrains Production is fabrikant van modelspoor/ bouw producten

EloTrack- Modelbouw Molendijk 19-A 3235XE Rockanje

info@elotrack-import.nl www.elotrack-import.nl

Tel. +31 181 40 55 32 Fax +31 181 40 53 46

BOEK



Modelleisenbahn : Das grosse Gleisplan-Buch

Uitgeverij Heel Verlag GmbH (www.heel-verlag.de), ISBN 978-3-86852-499-4, ééntalig Duits, formaat 30 x 24,5cm, harde kaft, 207 pagina's, talrijke kleurenfoto's, aanbevolen verkoopprijs 15€

Dit boek geeft een mooi beeld van hoe divers modelspoorwijken kunnen zijn. In een eerste hoofdstuk wordt wat theorie gegeven over hoe een spoorplan te ontwerpen, en welke vormen dit kan aannemen. Daarna geeft het boek niet minder dan een 48 tal uitgewerkte spoorplannen. Het gaat hier om modelspoorwijken die in de loop der jaren besproken zijn in het Duitse tijdschrift ModellEisenbahner. De benadering van de spoorplannen is op enkel uitzonderingen na erg Duits, sommige plannen zijn ook een beetje gedateerd. Maar de prijs van dit boek – een luttele 15€ – maakt veel goed. Het boek zal de modelspoorder uren lees- en kijkplezier bieden, ideaal voor op een donkere winteravond bij het haardvuur. (GVM)



Les petits trains de Ch'Nord

Door Claude Wagner, uitgeverij Editions LR Presse (www.lrpresse.fr), ISBN 978-290365167-1, ééntalig Frans, formaat 29 x 21,5cm, harde kaft, ingebonden, 280 pagina's, honderden zwart-witopnames, aanbevolen verkoopprijs 44,50€

In dit standaardwerk beschrijft Claude Wagner de geschiedenis van de metersporige lokaalspoorwijken in de Franse departementen Nord en Pas-de-Calais, en meer in het bijzonder de spoorlijnen Anvin-Calais, Aire-Berck en de lijnen van de Compagnie des Chemins de Fer des Flandres. De nadruk ligt op de periode 1930 tot het einde van de zestiger jaren, ook het einde van dit uitgebreid spoorwegennetwerk. Iedere spoorlijn wordt in detail beschreven en visueel voorgesteld aan de hand van oude wegenkaarten. Iedere stopplaats en station wordt uitvoerig belicht in woord en beeld, ook is een sporenplan voorzien. Het boek bevat ook tal van plannen van het rollend materieel. Aan de hand van hedendaagse foto's kan de lezer ook ontdekken wat er nu nog overblijft van dit spoorwegennetwerk, bijzonder interessant voor een ontdekkingstocht vanuit West-Vlaanderen. Het boek is knap gelayout en rijkelijk geïllustreerd met historische opnames in zwart-wit. Dit boek is een absolute aanrader voor al wie interesse heeft in meterspoor. (GVM)



Traumanlagen von Modellbahnprofis

Uitgeverij Heel Verlag GmbH (www.heel-verlag.de), ISBN 978-3-86852-500-7, ééntalig Duits, formaat 30 x 24,5cm, harde kaft, ingebonden, 240 pagina's, talrijke kleurenfoto's, aanbevolen verkoopprijs circa 35€

Zoals de titel aangeeft bevat dit fraaie boek een bloemlezing van de mooiste modelspoorwijken die in het Duitse tijdschrift Eisenbahn Journal werden voorgesteld. Het bevat het werk van de allerbeste Duitse modelspoorders zoals Josef Brandl, Rolf Knipper en Wolfgang Langmesser om er maar enkele te noemen. In totaal worden 18 modelspoorwijken uitvoerig voorgesteld. De meeste zijn naar Duits voorbeeld, maar er zijn ook enkele Zwitserse modelspoorwijken en de bijzonder fraaie Franse baan van Dominique Buraud. De baanreportages geven naast het verhaal ook veel aanwijzingen, raad en tips voor de bouw van een eigen modelbaan. Waarin dit boek zeker uitblinkt is de fraaie fotografie van de modelspoorwijken. Groot formaat kleurenfoto's laten ieder detail tot zijn recht komen. Het boek is ééntalig Duits, maar ook diegenen die geen of slechts een basiskennis hebben van het Duits zullen er plezier aan beleven. Het is werkelijk een boek om bij weg te dromen. (GVM)

La Ligne 4

Le Train Spécial 67, uitgeverij Editions Publitrails, brochure, ISSN 1267-5008, ééntalig Frans, 100 pagina's, A4 formaat, aanbevolen verkoopprijs 18,30€

In deze speciale uitgave van het Franse vaktijdschrift 'Le Train' wordt de spoorlijn 4, de lijn van Parijs naar Bazel via Troyes, Chaumont, Chalindrey, Belfort en Mulhouse uitvoerig besproken. Deze internationale verbinding doorkruist een fraai stuk landelijk Frankrijk en is voor het grootste deel nog niet van bovenleiding voorzien. De brochure

bespreekt in detail de geschiedenis van de lijn en geeft in fraaie kleurenfoto's een beeld van het landschap en de spoorlijn. Uiteraard komt ook het rollend materieel aan bod, gaande van de stoomtractie tot het huidige tijdperk. Vooral de liefhebbers van Franse diesellocomotieven zullen hun hart kunnen ophalen, en wellicht veel inspiratie vinden voor een modelspoorweg



naar Frans voorbeeld. Deze brochure is te verkrijgen in de vakhandel, of te bestellen bij de uitgeverij (www.letrain.com). (GVM)

Van Bad Eisbach naar Schneeberg



De zware Russische diesellooc 120 048-4 van de DR krijgt wat hulp van een opdruklocomotief type V200 van de DB bij haar zware tocht over de Schneeberg.



GEÏNSPIREERD DOOR HET TOERISTISCH SKIGEBIED IN HOCHSAUERLAND EN DE OMGEVING VAN WINTERBERG HEBBEN MARTIN TOLKEMIT EN ERWIN HODES EEN MODELSPORWEG MET EEN BESNEEUWD LANDSCHAP GEBOUWD. TIJDENS EUROSPOR 2011 IN DE UTRECHTSE JAARBEURS KONDEN WE OP UITNODIGING VAN DEZE TWEE DUITSE BOUWERS EEN FICTIEVE REIS MAKEN VAN EIBACH VIA LIPPETAL-WALD NAAR SCHNEEBERG.

De sneeuw op het stationsplein van Bad Eibach is wel geruimd en ligt aan de kanten opgehoopt. Er is echter alweer een verse laag sneeuw gevallen.



Tussen de weinige auto's die zich nog op de besneeuwde wegen wagen vinden een paar langlaufers hun weg naar het station om de trein naar Schneeberg te nemen.

Bad Eibach zou ergens in het Duitse middegebergte kunnen liggen. Hoewel het Sauerland min of meer als voorbeeld mag worden gezien, hebben de bouwers zich de artistieke vrijheid veroorloofd om hun eigen modelwereld te scheppen. Zoals we wel vaker in onze kolommen hebben geschreven, een modelspoorweg hoeft geen één op één verkleining te zijn van de werkelijkheid, als het maar overtuigend is. Met andere woorden het zou moeten kunnen bestaan en... de bouwer moet er zelf tevreden mee zijn. Als tijdperk wordt 1968/69 aangehouden, de periode waarin bij de Deutsche Bundesbahn nog met stoom werd gereden, maar de diesel al behoorlijk de overhand had. Echt tijdperk-vast zijn de Lippstädter Eisenbahnfreunde, die tijdens Eurospoor het bedrijf gaande hielden, echter niet. Af en toe reed er ook moderner en ouder materieel langs onze camera zoals u op de foto's kunt zien. Aangezien voor de sporen Märklin-C-rail is

gebruikt is ook het overgrote deel van het materieel afkomstig van deze fabrikant uit Göppingen, maar ook Brawa, Fleischmann, Piko en Roco waren belangrijke leveranciers.

De H0-modelspoorweg wordt – digitaal – bestuurd met behulp van een ECoS-centrale van ESU. Voor de zekerheid hebben de Lippstädter spoorwegvrienden tijdens exposities echter altijd minstens twee Märklin-Mobile-



Stations bij zich. Je weet het immers maar nooit, and the show must go on. Meestal gaat echter alles goed en rijden op de hoofdbaan acht treinen in een volautomatisch bloksysteem. Ze worden geschakeld via de vertrouwde schakelrail.

Dieptewerking

Het eerste wat opvalt bij de H0-modelspoorweg van 8,4 bij 1,6 meter is de diepte en hoogte van het landschap. Vooral de diepte maakte het mogelijk een indrukwekkend landschap te creëren, iets dat bij de vele modulebanen van tegenwoordig nogal eens ontbreekt, aldus Martin Tolke-mit. Het landschap en de achtergrond van Bad Eisbach naar Schneeberg zijn zo hoog opgebouwd dat zij de dwalende blik van de toeschouwers als het ware opvangen zodat een frieslijst en coulissen niet nodig zijn.

De vroeg gepensioneerd loodgieter Martin Tolke-mit en automonteur Erwin Hod-es, hebben amper vier maanden over de bouw van dit winterlandschap gedaan. Het geheel is opgebouwd uit vier segmenten. Aan het sporenplan is te zien dat de modelspoorweg feitelijk uit twee delen bestaat. De twee linker segmenten vormen samen een kleinere zelfstandige modelspoorweg Lippetal-Wald-Schnee-berg met een enkelsporige hoofdlijn. Dit is in het sporenplan te herkennen. Als

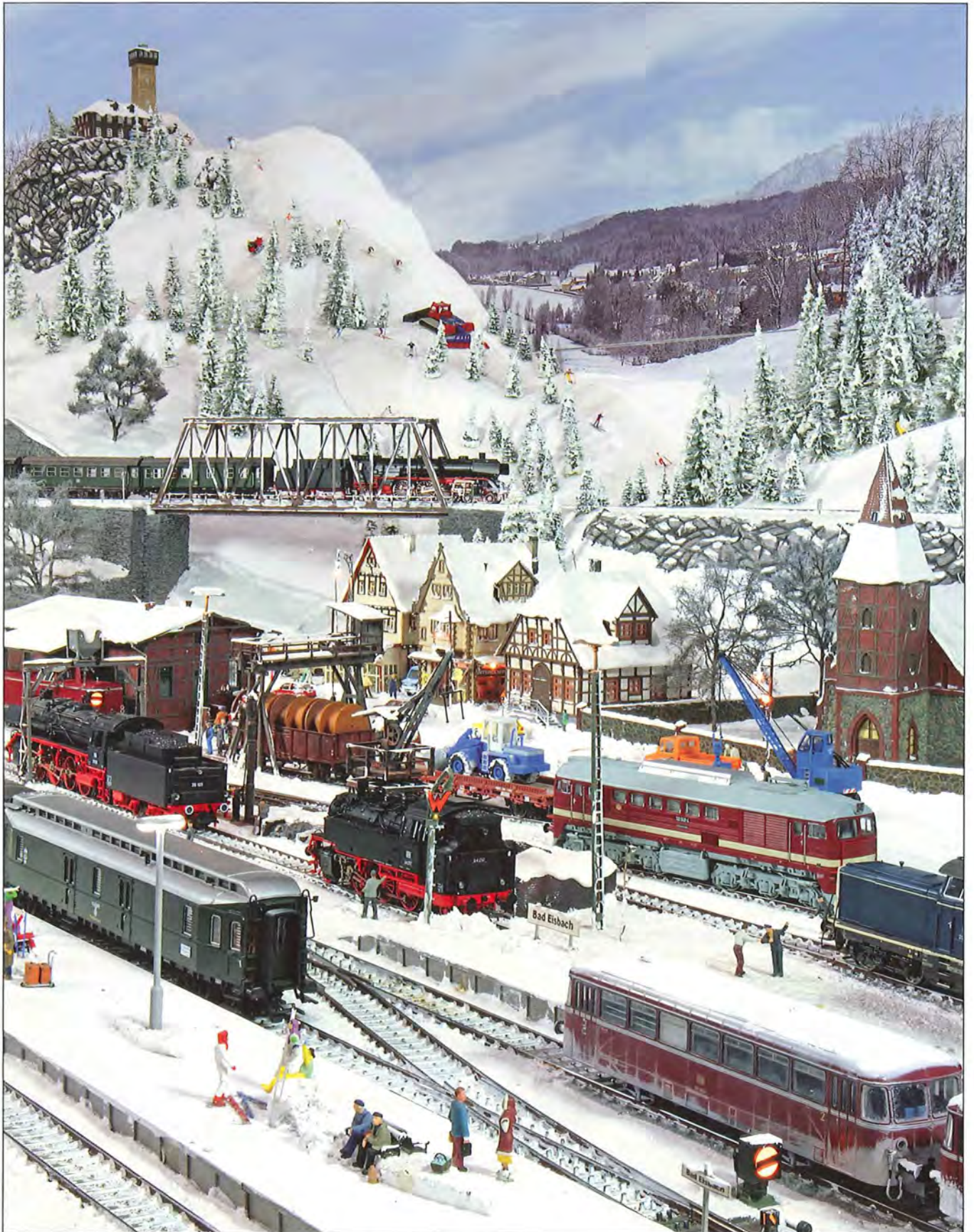
De bekende DB railbus serie 798 met bijwagens is zojuist binnengelopen in Bad Eisbach vanaf Schneeberg via Lippetal-Wald na een rit met veel stuifsnieuw.



Onderaan de skipiste staat een bus gereed om de skiërs weer naar de top van de berg te brengen.

er voldoende ruimte voor het geheel beschikbaar is worden de twee rechter segmenten aangekoppeld. De enkelsporige

hoofdlijn wordt dan twee maal zo lang met daarin een hoog gelegen parade-baanvak met een imposante overspanning



Het is een drukte van belang, zowel op het depot van Bad Eischbach als op de piste van het Lippetal.

over het Lippetal. Aan de voorzijde wordt Lippetal-Wald dan een splitsingsstation waar een enkelsporige zijlijn aansluiting

geeft naar het station Bad Eischbach. Spoor-technisch is deze aansluiting naar het in verhouding grote Bad Eischbach toch wel

wat merkwaardig. Je zou toch minstens verwachten dat het spoor vanuit Bad Eischbach in Lippetal-Wald langs een perron zou aansluiten. We zullen maar aannemen dat het betreffende perron onder een dikke laag sneeuw ligt verborgen.



Loc nr. 10 alias 216 122 van de privé spoorwegmaatschappij H.F. Wiebe passeert het besneeuwde dal van de Lippe waar nu skiërs in plaats van forellen onder de brug door duiken.



De sneeuwplough 80809730185-3 is weer terug op haar thuishaven, het depot van Bad Eisbach. Dankzij de inzet van de sneeuwplough is het spoor goed begaanbaar.



Sneeuw of niet, het werk moet doorgaan. De DB 265 014-1 haalt een wagen met lege kabelhaspels op die een kabelaar heeft gebruikt bij het aanleggen van een glasvezelnet.

Sneeuwlandschap

Een modelspoorweg in de sneeuw is feitelijk eenvoudiger te bouwen dan een gewone modelspoorweg menen Martin Tolkemit en Erwin Hodes, die beiden als bestuurslid van de Lippstädter Eisenbahn-

freunden de klappen van de zweep kennen.

Het waarom ligt volgens Martin Tolkemit, die het merendeel van de afwerking voor zijn rekening heeft genomen, nogal voor

de hand. Je hoeft niet alles eerst groen te maken en straten te detailleren. De afwerking beperkt zich eigenlijk tot het aanbrengen van een laag gips, maar dat is wel wat kort door de bocht mogen we vaststellen.

Erwin Hodes is de man van de houtconstructie en bedrading of zoals hij het zelf zegt de houtworm die meer onder de modelspoorweg aan het werk is dan daarboven. De basis bestaat uit een raamwerk in de zogenoemde open bouwmethode. De bergen hebben hun ruwe vorm gekregen met behulp van aluminiumgaas. Daarover is een laag gipsverband aangebracht en vervolgens een laag modelgips van gemiddeld vijf millimeter. Er is met opzet aluminiumgaas gebruikt. Gips is een agressief product dat gaas van ijzerdraad laat roesten en bruine plekken in de sneeuw is iets dat je natuurlijk niet kunt gebruiken.

Het aanbrengen van de gipslaag was een klus voor Martin Tolkemit. Om de uithardtijd te verlengen koos Martin voor een 1/1 mengsel van modelgips en Roodband gips uit de bouwmarkt. Het meeste werk was het zo glad mogelijk aanbrengen van deze laag. Bij zo een enorm oppervlak als op Bad Eisbach wreken de nare eigenschappen van gips zich snel. Gips absorbeert vocht



en gaat bij wisselende temperaturen bijna altijd barsten. Het gebruik van gipsverband vertraagt het drogen van het gips en vermindert de neiging tot barsten. Verder wordt het barsten tegengegaan door na het volledig drogen van het gips er een laag buitenverf (Alpine-wit) met een borstel over aan te brengen. De verf voorkomt het intrekken van vocht en daarmee het barsten van het gips. In een tweede nog natte laag verf zijn glasdiamantjes van Heki gestrooid om een glinsterend sneeuwdek te krijgen.

Een probleem bij een winterlandschap is het aanbrengen van gips tot aan en tussen de sporen. De rails moeten immers goed vrij blijven om over te rijden en een goede stroomafname te garanderen. Bij Bad Eibach is volstaan met het aanbrengen van het modelleergips tot nagenoeg de bovenkant van het ballastbed van de Märklin-C-rail. Direct naast en tussen de spoorstaven is het ballastbed eenvoudig wit geverfd. Het ontbreken van een sneeuwlaag valt tussen de sporen eigenlijk helemaal niet op. Bij de

Aan ijspegels aan het dak van het gebouw van de Eisbacher molen is te zien dat het tussendoor nog flink heeft gedooid. Het is maar beter om er niet onder te gaan staan.



Ijspret op het dichtgevroren meer voor het station Liptal-Wald

wissels, die natuurlijk probleemloos moeten blijven functioneren, is de verlaag nog wat dunner gehouden. Iets dat heel aanvaardbaar is, aangezien ook bij het grootbedrijf wissels worden schoongemaakt en tegenwoordig worden verwarmd.

Kijken naar het grote voorbeeld is zo wie zo de basis voor elke modelspoorweg.

Daarbij is het goed om uit te gaan van een bepaald seizoen en weerbeeld. Martin Tolkemit stelt het zo: "Om een overtuigend winterlandschap te maken moet je vooraf bepaalde weersomstandigheden bedenken en daarbij is een heftige sneeuwstorm niet het meest voor de hand liggend". Het gaat er dus om wat voor sneeuw wilt u dat er ligt. Is er bijvoorbeeld in de nacht verse



De DB V200 133 rolt met een gemengde goederentrein binnen in Lippetal-Wald.

sneeuw gevallen of niet? Bovendien moet rekening worden gehouden met de windrichting en of het nog vriest of al dooit. Dat maakt een groot verschil.

Door alles vooraf goed te bekijken en te bedenken kun je een geloofwaardig sneeuwlandschap maken. Voor Bad Eisbach is Martin er vanuit gegaan dat er al

een laag sneeuw van circa 30 cm lag en dat er 's nachts nog een verse laag sneeuw van tien centimeter is gevallen. Door de wind die – net zoals vaak in Westfalen – uit westelijke richting lijkt te zijn gekomen is de sneeuw vanuit rechtsvoor bij Bad Eisbach via het Lippetal in de richting van Schneeberg opgehoopt. Het vriest ook nog een beetje. Bij dooi zouden de bomen

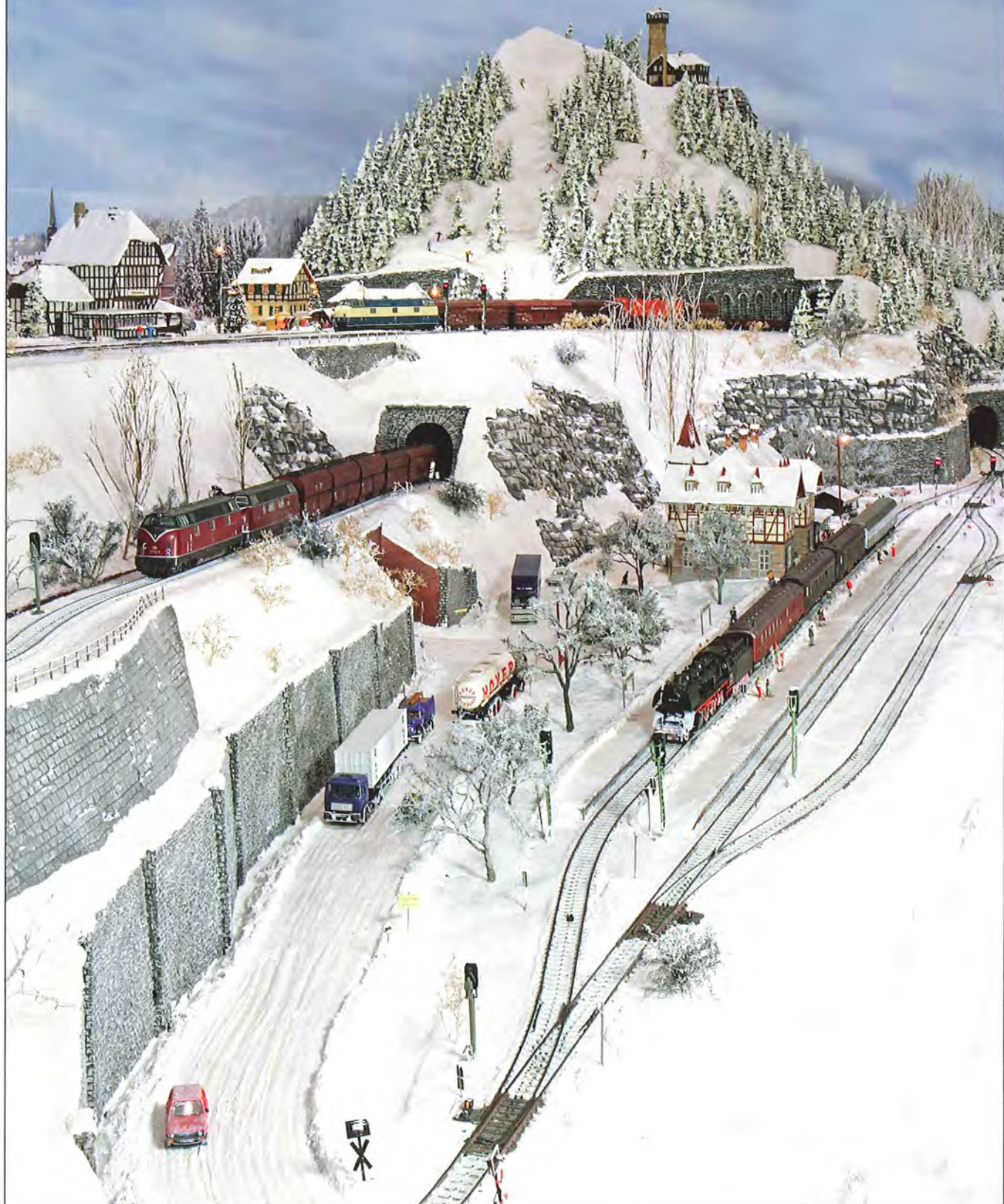
Station Lippetal-Wald. De Kerstman blijkt concurrentie te hebben.

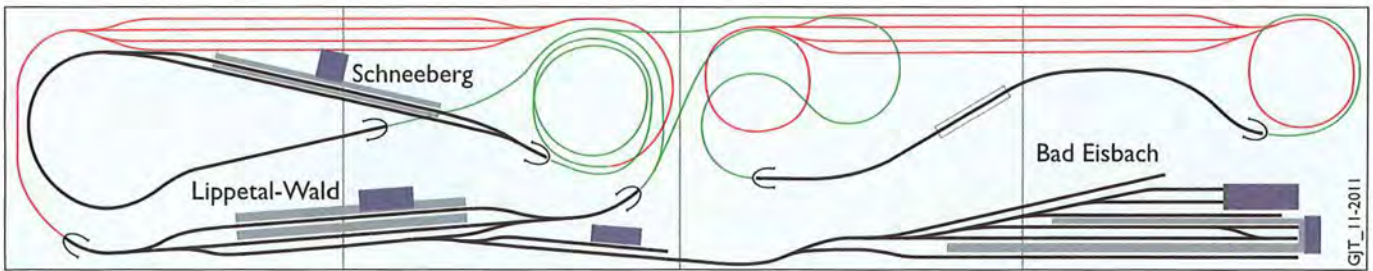
niet meer zo wit zijn en zou ook op andere plaatsen het groen door de sneeuw heen steken.

Op de modelspoorweg staan zo'n 1500 naaldbomen die door de jeugdleden van de Lippstädter Eisenbahnfreunde uit Hekikits werden gebouwd. Over de takken is een laagje gips vermengd met witte houtlijm aangebracht dat zo dun is gemaakt dat het net van de takken af druppelt. Op de straten ligt nog een vastgereden pak sneeuw dus de sneeuwpluigen hoeven niet aan te slag om het op te ruimen. Tot genoeg overigens van wat langlaufers die zo op hun lange latten naar het station onderweg lijken te zijn.

Overall zie je verse voet- en bandensporen in de sneeuw. Zou er geen verse sneeuw zijn gevallen, dan zou de sneeuw op veel plaatsen vuil en modderig zijn, vooral in de omgeving van het locdepot en het voorplein bij het station, waar de nodige activiteiten heersen. De voetsporen in de sneeuw werden aangebracht met een in de vorm van een voetje gesneden tandenstoker. Voor het nabootsen van de bandensporen in de sneeuw werd in het

Ondanks het winterweer met de nodige sneeuw is er veel treinverkeer. Uit voorzorg wordt de erts-trein wel met dubbeltractie gereden.





GT_11-2011

natte gips een strookje vershoudfolie gelegd waarover met een modelauto over en weer wordt gereden. Voor het aanbrengen van een dun laagje gips op de daken werden deze eerst met een laagje witte houtlijm ingesmeerd, waarin vervolgens zand werd gestrooid voor een betere hechting.

Ook bij een sneeuwlandschap komt het op detaillering aan. Je ziet her en der in een juist evenwicht leuke tafereeltjes. Zo zie je voor het station Lippetal-Wald een bevroren vijver met schaatsers, bij Schneeberg is er een Kerstmarkt en vanaf de berg het Lippetal in is een skipiste die de

aandacht vraagt. De bouwers weten dat je in de beperking de meester herkent. Zij hebben gemakkelijk de verleiding kunnen weerstaan om een zo voor de hand liggende kabelbaan op te stellen. De skiërs kunnen vanuit Bad Eisbach met de bus, of met de trein, naar Schneeberg en vandaar via de piste weer naar beneden glijden om na een snack bij Karl's Schnellimbiss de reis weer omhoog te maken voor een nieuwe tocht over de piste.

Dilemma

Op veel auto's zien we een min of meer dikke laag sneeuw, afhankelijk van hoe

lang ze niet zijn gebruikt. Ook de gebouwen gaan gebukt onder een laag sneeuw. Dat is heel anders met het rollend materieel op het spoor. Op een enkele loc en de railbus na is het materieel wel erg schoon. Afgezien van een bescheiden weathering van enkele wagens. Tja daar heb je het dilemma als je een modelspoorweg bouwt in een winters kleed. Het aanbrengen van een laagje sneeuw op het materieel is definitief, je kunt het dan niet meer gebruiken op een andere modelspoorweg. Martin Tolkemit voert nog wel zwakjes aan, dat het materieel pas gewassen uit het depot komt. Daar houden we het dan maar op.

De kerstmarkt is nog in volle gang in Schneeberg. Tegen de tijd dat u dit verhaal leest in MSM zullen de meest artikelen wel voor de halve prijs worden verkocht.

Tekst en afbeeldingen: Gerard Tombroek met dank aan Martin Tolkemit en Erwin Hodes



Een sleep GCI's in dienst op de modelbaan van MSC Het Spoor vzw



De GCI rijtuigen van GooverModels

RECENT WERDEN DOOR GOOVERMODELS DE EERSTE EXEMPLAREN VAN DE GCI-RIJTUIGEN AAN DE VAKHANDEL UITGELEVERD. EINDELIJK IS ER EEN KANT-EN-KLAAR MODEL VAN DIT OER-BELGISCH RIJTUIG IN HALFNUL VERKRIJGBAAR. MAAR VOORALEER WE ONS OVER HET MODEL BUIGEN, EERST EEN STUKJE SPOORWEGHISTORIE.

Van GC naar GCI

Iedere spoorwegliefhebber in België, en vooral deze met interesse voor het stoomtijdperk, kent ongetwijfeld de GCI rijtuigen van de Etat Belge, later de NMBS. En toch is er maar weinig bekend over deze vrij uitgebreide reeks van rijtuigen. Haast geen enkele publicatie heeft deze rijtuigen tot onderwerp. Het was dan ook een hele zoektocht om een historisch overzicht van deze rijtuigen samen te stellen.

Laten we alvast stellen dat er geen GCI zou zijn geweest zonder de GC. Deze laatste rijtuigen zijn een onmiddellijk gevolg

van de industriële revolutie eind 19e eeuw in Wallonië. Het Franstalige landsgedeelte stond in die dagen bekend als een industriële grootmacht. De as Luik-Charleroi met zijn vele steenkoolmijnen en een uitgebreide staalindustrie was wereldwijd een speler van formaat. Het alsmaar groeiende industriële potentieel had niet alleen nood aan grondstoffen en afzetgebied, maar ook aan arbeidskrachten. Deze laatste waren destijds in Wallonië niet meer overvloedig te vinden. Vlaanderen echter was eerder gericht op de landbouw, met uitzondering van de centra Gent, Aalst en

Kortrijk, waar de textielindustrie voor heel wat arbeidsplaatsen had gezorgd. De rest van Vlaanderen was echter vrij verpauperd en daardoor kwam een echte exodus op gang van Vlaamse arbeiders naar de Waalse industriebekkens.

Deze exodus is drieërlei: allereerst is er de emigratie van Vlaamse arbeidskrachten en hun familie naar Wallonië. Vervolgens is er een grote pendelbeweging van Vlaamse arbeiders die dagelijks de trip naar de industriële bekkens in Luik en Charleroi dienden te maken. Het openbaar vervoer speelde hierbij een grote rol. België voerde immers als eerste land het werklidenabonnement per week in voor zes reizen heen en terug (februari 1878), zodat heel wat arbeiders met dit openbaar vervoer naar hun respectievelijke arbeidsplaats



Het derde klasse rijtuig met balkon van GooverModels.

Op het fijne messing etswerk is duidelijk de plooinaad zichtbaar. Het balkon werd wellicht pas geplooid nadat het in de juiste kleur was gespoten.

werden gebracht. Tenslotte waren er de werklieden die op logement gingen in Wallonië en met een weekabonnement met één enkele heen en terugreis pas op zaterdagavond weer naar huis keerden.

Om deze pendelbeweging in goede banen te leiden had de toenmalige Etat Belge nood aan nieuw materieel. De twee-assige rijtuigen uit de eerste 50 jaren van de spoorweggeschiedenis konden de toevloed aan reizigers/pendelaars niet aan. Nieuw en groter materieel werd daarom ontworpen.

Als eerste verscheen in 1890 het GC rijtuig op de sporen. GC staat voor 'Grande Capacité'. Er moesten immers zoveel mogelijk arbeiders op zo'n beperkt mogelijke ruimte vervoerd worden: zes personen per bank, beperkte beenruimte en controle door de treinwachter via de buitenste doorlopende treeplanken. De GC rijtuigen vielen verder nog op door de drie assen waarmee dit rijtuig was uitgerust. Door in

het midden een extra as te voorzien kon de lengte van het rijtuig aanzienlijk uitgebreid worden, waardoor er dan ook meer binnenruimte kon gecreëerd worden. Echter geen binnenruimte om het comfort van de reizigers te verhogen, doch enkel om de transportcapaciteit te verhogen. Zo beschikte het GC rijtuig over acht compartimenten met telkens twaalf plaatsen, wat het totale aantal plaatsen per rijtuig rekend in principe op 96 bracht. Doch de geraadpleegde literatuur beschrijft stevast de GC rijtuigen als rijtuigen met 80 plaatsen, zijnde 5 personen per zitbank. De meeste van deze GC rijtuigen 3e klasse waren vrij spartaans uitgevoerd. Zoals eerder aangehaald was er van echt comfort geen sprake; beperkte beenruimte, harde houten bankstellen, onvoldoende verlichting.... Er was zelfs geen toilet voorzien, wat soms tot nare gevolgen voor de pendelaar kon leiden. Even het venster met de beruchte lederen riem laten zakken en de behoefte via het raam naar buiten doen waren schering en inslag. Verder was de

taak van treinbegeleider een riskante bedoening. De controle van reizigers op de rijdende trein moest immers via de doorlopende opstaptreden aan de buitenkant gebeuren. Talrijke ongelukken met treinwachters zorgden al snel voor een aanpassing van de rijtuigen. Er werd dan ook beslist om per bank één zitplaats (twee per compartiment) op te offeren om een doorgaande gang te creëren, zodat de treinwachter op een veilige wijze zijn taak kon uitvoeren. Bovendien werden de kopwanden van deze rijtuigen voorzien van een deur met overgangsbrug, zodat de treinwachter enkel nog in de buitenlucht kwam om van het ene rijtuig naar het andere te stappen. Deze rijtuigen hebben immers nooit over vouwbalgen kunnen beschikken, net als de later gebouwde L rijtuigen.

Vele geleverde GC rijtuigen werden daarom verbouwd tot GCI rijtuigen met 64 plaatsen in 3e klasse, waarbij de I stond voor 'Intercirculation' of 'Intercommunication', naargelang de bron. Daarnaast werden de meeste van deze rijtuigen ook van een toilet voorzien, wat het comfort voor de reizigers enigszins verhoogde. Vanaf de eeuwwisseling werd de bouw van GC's stopgezet en tussen 1901 en 1920 vervangen door de nieuwbouw van GCI's. Deze werden in grote aantallen geleverd, zodat de 'Etat Belge' over ruim 4000 rijtuigen van dit type beschikte. Deze rijtuigen waren alomtegenwoordig op het Belgische spoorwegnet. Zelfs na de Tweede Wereldoorlog waren er nog ruim 2800 in dienst. De laatste werden pas in 1966 buiten dienst gesteld, vrijwel samen met het stopzetten van de stoomtractie. Een aantal ervan werd echter als 'strategische reserve' voor het Belgische leger bewaard.

Eén van de eerste beslissingen van de jonge NMBS (opgericht in 1926) was het ver-



Het derde klasse rijtuig van GooverModels zonder balkon.



Op de kopwand, richting toilet, van het rijtuig zonder balkon, is een ladder aangebracht. Boven het toilet is de ventilator zichtbaar. In de kopwand zijn een aantal voorgeboorde gaatjes om extra onderdelen in te pluggen.

vangen van het houten reizigersmateriaal door metalen materieel, dit als gevolg van enkele spectaculaire treinongevallen waarbij heel wat slachtoffers vielen. De houten rijtuigen waren immers verre van veilig en bij een ongeval gebeurde het meer dan eens dat volledige rijtuigen totaal versplinterd werden, met een groot aantal slachtoffers tot gevolg. Het metalen L-rijtuig was hierop het eerste antwoord, doch het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog en de moeizame heropbouw van het spoorwegnet na afloop zorgde voor een aanzienlijke vertraging in de ontwikkeling en de bouw van aangepast materiaal. Het is dan ook vooral daar aan te wijten dat een aantal GCI-stammen nog tot 1966 in regelmatige dienst bleven.

Een aantal van deze rijtuigen werd bewaard. We vinden ze terug op enkele museumspoorlijnen. Zo beschikt de Stoomlijn Dendermonde-Puurs (BVS) over enkele

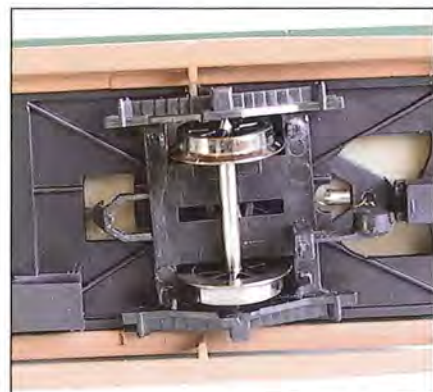
exemplaren, vinden we een aantal rijtuigen terug bij de CFV3V en werden een aantal rijtuigen aan buitenlandse museumverenigingen verkocht. Ook de NMBS beschikt over een aantal exemplaren, die momenteel nog in de museumbewaarplaats in Leuven wachten op een definitieve stek.

Het model van een GCI rijtuig van GooverModels

Op de redactie kregen we setje 42001 in handen. Het betreft hier een set van drie rijtuigen die op de tentoonstelling van Luik in 1905 als nieuw materieel stonden te pronken: rijtuig 23225 met één balkon, rijtuig 14981 met één balkon en rijtuig 14982 zonder balkons. Van rijtuig 14981 vinden we een beperkte tekening terug in het archief van de NMBS. Deze stemt echter niet overeen met wat we terugvinden bij de tekeningen van Rik De Bleser, die dit rijtuig zonder balkon afbeeldt. Rijtuig



De middelste as van het GCI rijtuig is verschuifbaar in de breedte. Je merkt dat deze as over de bovenste treeplank tot tegen de onderste treeplank schuift. Door deze beweeglijkheid gaat het rijtuig prima door alle bochten en wisselstraten.



Ook de buitenste assen zijn enigszins flexibel aangebracht om een goede loop door wisselstraten te verkrijgen.

14982 vinden we correct terug bij De Bleser, evenals rijtuig 23225.

Bij het bekijken van de GCI rijtuigen van GooverModels valt onmiddellijk het typische voorkomen van de aloude GCI's op. Houten rijtuigen met coupédeuren die naar buiten openen en de onvermijdelijke treeplanken onderaan het gehele rijtuig. Bij het uit de doos nemen dien je heel voorzichtig te werk te gaan, want de rijtuigen zijn heel fijn gebouwd, doch fragiel. We raden af ze bij de treeplanken vast te nemen.

De gravure van de kast is fijn uitgevoerd, zeker wat de plankenstructuur van de rijtuigkast betreft. Op iedere deur is het sluitwerk aanwezig en correct uitgebeeld. Naast de deuren vinden we heel fijn uitgevoerde handgrepen. Deze zijn in voor-geboorde gaatjes in het model geklikt, het is aan te raden deze met een drupje lijm te fixeren om verlies te vermijden. Het dak van de rijtuigen is vrij sober. Voor rijtuig 23225 is dit zeker correct, op de tekeningen van de andere rijtuigen vinden we ventilatoren terug die op de modellen niet aanwezig zijn. Het kan hier natuurlijk gaan om een later aanpassing.

De opstaptreden over de gehele lengte van het rijtuig zijn niet enkel zeer fragiel aan de rijtuigkast bevestigd, de fijnheid en de zachtheid van het materiaal zorgen er ook voor dat bij sommige exemplaren de treeplanken niet helemaal recht zijn. Bovendien lijken deze opstaptreden te ver van onder het chassis te komen. Dit merk je vooral in de tabel met de maatvoering. Dit heeft te maken met een technische oplossing die het mogelijk maakt deze rijtuigen door vrij krappe bochten en wisselstraten te laten rijden. Bovendien is de middelste as met zijn volledige ophanging verschuifbaar in de breedte. Bij wat krappe bogen en wisselstraten merk je dan ook dat de ophanging van de middelste as haast tot tegen de onderste treeplank komt.

De overige maatvoering is prima, de meeste maten vallen binnen de minieme afwijkingsgraad, een graad die eveneens door de modelbouwcommissie van Febrail wordt gehanteerd bij het jaarlijkse keuren van de uitgeleverde modellen. Enkel de totale breedte is iets te groot.

De GCI rijtuigen van GooverModels zijn voorzien van heel fijne buffers die vastgeklit zitten in het chassis. Ook hier kan je met een likje lijm wat extra versteviging aanbrengen. Buffers zijn immers bij vele rijtuigen de zwakke schakels en men merkt vaak te laat dat er eentje verdwenen is. En ga dan maar op zoek! Gelukkig zijn de bij GooverModels vooruitziend, want in het zakje met extra onderdelen en reserveonderdelen zijn een aantal extra buffers voorzien.

Binnenin zijn de rijtuigen voorzien van een interieur. Dit interieur met houten banken lijkt ons correct uitgevoerd. Wel moet je

maatvoering personenrijtuigen

producent: GooVerModels • catalogusnummer: 42001

	realiteit	schaal 1/87	model	% verschil
lengte over de buffers	15210	174,8	173	-1,0
lengte kast	14010	161,0	160	-0,6
radstand	4600	52,9	51,7	-2,2
totale hoogte	3492	40,1	41,45	3,3
breedte kast	2780	32,0	31,97	0,0
totale breedte	3100	35,6	40,4	13,4



Kortgekoppeld ziet de verbinding er zo uit. De mindere nauwkeurigheid van de Chinese montageploeg blijkt uit één van de buffers. Deze had wat rechter mogen staan.



De opschriften zijn goed leesbaar, doch de plaatjes met de klasse aanduiding zitten niet altijd mooi recht op de deur. Hier moet bij de assemblage beter op gelet worden.

opletten bij het demonteren, want de spijlen van de bagagedragers boven de banken zijn heel fragiel. Reizigers aanbrengen is best mogelijk, doch hiervoor dient de hele wagen gedemonteerd te worden. Voor beginnende modelbouwers raden we dit ten stelligste af. Reden daarvoor is de vrij moeilijke demontage en de kans dat bij demonteren en hermonteren enkele fragiele onderdelen de geest geven.

Bijzondere aandacht dien je dan te besteden aan de balkons. Deze zijn van geëtsd messing, bijzonder fijn gemaakt, doch op de imitatie plankenvloer van de wagen vastgekleefd. Daardoor hoort dit balkon niet bij de kast als je demonteert, maar blijft het vast achter op de bodemplaat. Bij hermonteren dien je de kast mooi tussen balkon en binneninrichting te plaatsen.

Kleurweergave

De kasten van de GCI rijtuigen van GooverModels zijn vervaardigd uit in de massa gekleurde groene kunststof, waarover een fijne afwerkinglaag matte groene verf is aangebracht. Deze verf is eveneens gebruikt voor de messing balkons, zodat er een mooi geheel ontstaat. De messing balkons zijn echter wel geschilderd voordat zij geplooid werden. Daarom is er op de plooi-naad een fijn streepje messing zichtbaar. Dit valt echter niet onmiddellijk op. Het dak, het chassis en de wielophanging zijn mat zwart uitgevoerd. De treeplanken in lichtgrijze kunststof hebben een lichtbruine verflaag. Op onze beide fora, www.modelspoor magazine.com en www.trainminiaturemagazine.com, is er sinds de uitlevering een discussie aan de



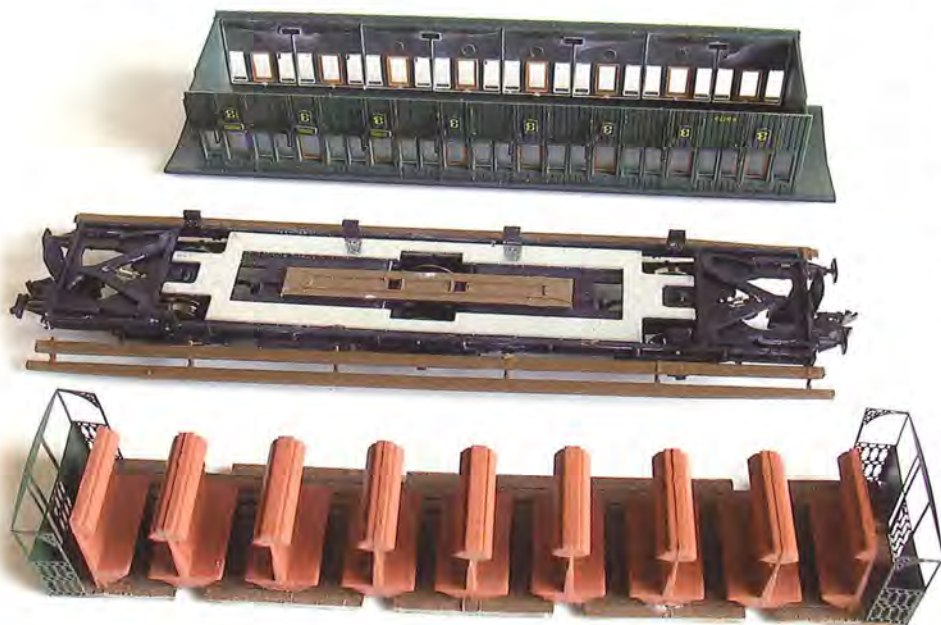
Langs de onderzijde is het rijtuig voorzien van een minimale detaillering. Meer hoeft het voor ons niet te zijn. Verder detaillering zou de rijeigenschappen nadelig kunnen beïnvloeden.

gang over de correctheid van de kleuren van deze rijtuigen, en dit vooral over de kleur van de kast en de kleur van de treeplanken. Wat de kast betreft, kunnen we zeer duidelijk zijn. In het boekdeel 'Het metalen reizigersmaterieel, deel 1, 1835-

1950' van J. Vandenberghen is een hoofdstuk opgenomen over het lastenkohier type XXV van 1897. Hier wordt op pagina 138 in het schema van de samenstelling van de kleuren duidelijk gesteld dat voor rijtuigen en pakwagens van lichte treinen de groene kleur wordt gebruikt, en niet de geverniste teakenversie, zoals die voor de GC rijtuigen wel werd gebruikt. In hetzelfde schema staat echter dan weer dat voor voettreden zwart op basis van roet wordt gebruikt. Hieruit kunnen we opmaken dat de treden bij dit rijtuig wel degelijk zwart zijn geweest. En niet bruin zoals bij de modelversie. Dit laatste is echter gemakkelijk te verhelpen.

Opschriften

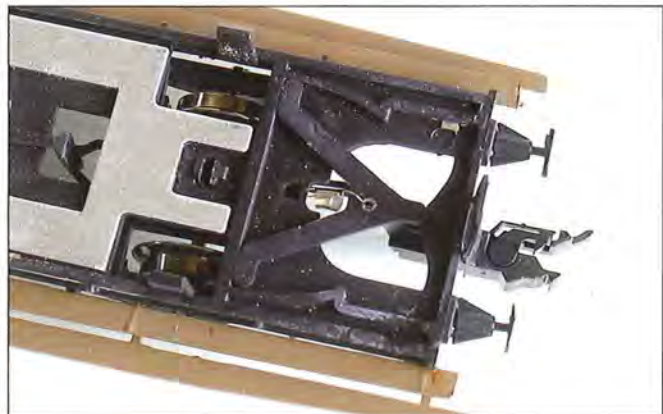
Alle rijtuigen in onze set zijn derde klasse rijtuigen. Dit wordt op elke deur van het rijtuig weergegeven. De klasse aanduiding is op een apart bord op de deur bevestigd. De montageploeg in China moet echter wat nauwkeuriger werken, want niet alle bordjes staan mooi recht. Op enkele deuren is eveneens het opschrift 'niet roken', 'non fumeurs' aangebracht. Het Nederlandstalige opschrift is in die mate fout omdat in tijdperk I nog een oudere spelling werd gehanteerd, waarbij 'roken' met



Een volledig gedemonteerd rijtuig. Je merkt wellicht dat tijdens het demonteren de opstaptreden zijn losgeraakt. Dit is op het rijtuig een zwak punt.



In het chassis zit een systeem verborgen waarbij het bewegen van de middelste as invloed uitoefent op de beide buitenste assen. Daardoor krijg je een prima rijgedrag over wisselstraten.



In het chassis zit het kortkoppelingsmechanisme ingebouwd. Het veertje trekt de koppelinghouder steeds weer op zijn plaats.



- typisch Belgisch model
- rijeigenschappen
- gravure van de kast
- ruime inzetbaarheid op een Belgische modelbaan



- fragiele onderdelen
- ietwat slordige assemblage van de onderdelen op sommige rijtuigen
- te breed uitgevoerde opstaptreden

twee o's werd geschreven (rooken). Op de kopwanden is de klasse aanduiding nogmaals aangebracht, samen met een opschrift van de stelplaats van deze rijtuigen. Ook is het B monogram merkbaar. Historisch gezien is dit laatste niet mogelijk omdat dit monogram pas in 1934 (tijdperk II) werd ingevoerd, terwijl de rijtuigen nummers dragen die maar tot in 1931 werden gebruikt. Let wel: deze opmerkingen gelden enkel voor de ons ter beschikking gestelde set tijdperk I. Wie een set tijdperk III heeft gekocht beschikt allicht over de correcte opschriften.

Rijeigenschappen

De rijeigenschappen zijn meer dan uitstekend. Dank zij een prima schuivende middelste as neemt elk rijtuig van de sleep vlot wissels en bochten. Dit is uitgetoetst op zowel standaard Peco wissels als op de korte industriewissels van Tillig. Deze in de breedte verschuifbare middelste as is trouwens via een schuifstelsel in het chassis verbonden met beide uiterste assen, zodat de drie assen vrijwel mooi in lijn komen te liggen tijdens het rijden.

Het aanbrengen van een koppeling in de normschachten gaat vrij gemakkelijk. Bij onze proefmodellen werd een kortkoppeling van Fleischmann gebruikt. Met deze koppeling doen de wagens het prima op de modelbaan.

De GCI rijtuigen van GooverModels hebben wel een wat wiebelende loop. Wie echter ooit met de GCI's van de NMBS is meegereden, weet dat deze eveneens een vrij wiebelende loop hadden. Daar zit het model dus meer dan goed. De rijtuigen van Goover hebben bovendien een mooie, soepele uitloop op de modelbaan.

Inzetbaarheid op de modelbaan

Aangezien de Etat Belge, later de NMBS over zo'n 4000 exemplaren van dit type beschikte, is de uitlevering van GCI's door Goover een prima zaak voor de Belgisch



Deze foto uit de rijke verzameling van Max Delie toont ons een voormalig derde klasse rijtuig na de omvorming van derde naar tweede klasse midden jaren 50.



De 16.042 met een sleep GCI's in het Noordstation van Brussel in 1985 ter gelegenheid van 50 jaar NMBS. Let op de treeplanken: ook in werkelijkheid waren deze niet echt kaarsrecht. Zowel loc als rijtuigen behoren tot het historisch patrimonium van de NMBS en staan op betere tijden te wachten in de museumbewaarplaats te Leuven. (foto Max Delie)

georiënteerde modelbouwer naar tijdperk I, II en III (NEM 802 B). Voor elk van deze tijdperken voorziet GooverModels één of meerdere sets om een volwaardig treinenverkeer met Belgisch materieel mogelijk te maken. Momenteel zijn set 42001 (tijdperk I), 42002 (tijdperk II) en 42003 (tijdperk III) beschikbaar, weldra gevolgd door set 42022 (tijdperk II) en 42023 (tijdperk III). Al deze sets worden in beperkte oplage (100 dozen per set) geproduceerd en zijn verkrijgbaar tegen een richtprijs van € 145 per set.

Besluit

Met het uitbrengen van een GCI rijtuig vult GooverModels een groot hiaat in het historisch Belgisch rijtuigpatrimonium. Heel wat modeltreinliefhebbers waren immers al jaren aan het wachten op dergelijk exemplaar, de vroegere bouwdozen van Jocardis niet te na gesproken. We kunnen eindelijk af van de pseudo-Belgische 3-as-

sige rijtuigen uit de nasleep van Wereldoorlog I.

Het uitleveren van deze rijtuigen heeft water, bloed, en zweet gekost, doch het uiteindelijk resultaat mag best gezien worden. Met het GCI-rijtuig mag GooverModels alweer een historisch Belgisch model aan zijn palmares toevoegen.

Tekst en foto's (model):

Guy Holbrecht



Bronnen

BVS informatie en folders

GVO rijtuigen, Rik De Bleser

Brochure 150 jaar technische evolutie bij de Belgische spoorwegen

Materieel met groot vermogen met overgangsbrug (NMBS)

NEM- bladen Morop

Het metalen reizigersmaterieel, deel 1 1835-1950 J. Vandenberghen, NMBS

Märklin dubbelset reeks 59 VAN DE NMBS



BEGIN NOVEMBER WERD DE LANGVERWACHTE DUBBELSET MET DE NMBS LOCOMOTIEVEN 5929 EN 5917 AAN DE VAKHANDEL UITGELEVERD. DIT MODEL WERD ALS CATALOGUSNUMMER 37275 IN FEBRUARI 2011 AANGEKONDIGD OP DE MESSE IN NÜRNBERG. DEZE SET WERD IN EEN BEPERKTE OPLAGE VAN SLECHTS 700 STUKS VERVAARDIGD VOOR DE BELGISCHE EN LUXEMBURGSE MARKT. VERRASSEND IS DAT EEN MAAND LATER ONDER CATALOGUSNUMMER 37276 EEN GEWEATHERDE VERSIE UITKWAM VAN DEZELFDE LOCOMOTIEVEN. DEZE SET WORDT OP 350 EXEMPLAREN GEMAAKT, EN IS OOK WERELDWIJD VERKRIJGBAAR.

Door de liefhebbers van Belgische diesels en de talrijke Märklin verzamelaars werd met belangstelling uitgekeken naar deze nieuwe varianten van de reeks 59. Een versie van de reeks 59 in groene "1970"livrei met dubbele koplampen was immers tot op heden niet in het Märklin gamma opgenomen, net als een reeks 59 in de zogenaamde "gele standaardlivrei". Bij puristen was de ontgoocheling dan ook groot wanneer de set in de winkels verkrijgbaar was. Het productiemodel van de gele 5917 heeft immers een afwijkende schildering in vergelijking met het in Nürn-

berg getoonde prototype, de brede groene band is te breed uitgevallen voor de "gele standaardlivrei", en wijkt ook af van de gele originele livrei, zoals bijvoorbeeld door Märklin gebruikt op de eerder uitgebrachte gele 5933. Voor de verzamelaars zal dit wellicht minder uitmaken, maar voor eenzelfde moeite kon de livrei ook juist geweest zijn. Ook de groene 5929 is niet geheel conform het grote voorbeeld, de schuine streep naast de cabineruiten is in realiteit taps toelopend, op het Märklin model is ze eerder rechthoekig. Maar toegegeven, je moet de schildering al goed

kennen vooraleer het opvalt. Wat wel onmiddellijk opvalt zijn de spaakwielen waarmee beide machines zijn uitgerust. Dit is niet conform een model uit tijdperk IV, de reeks 59 had in de beginjaren wel spaakwielen, maar deze zijn in de loop van de jaren zeventig allemaal vervangen. Wellicht een fout in het lastenboek van dit model. Op beide locomotieven ontbreekt bij de dubbele koplampen het rode glas in de uiterste lampen.

Naast deze afwijkingen in livrei in vergelijking met de echte locomotieven vertoonden sommige modellen van de 5917 op de koppen van het model een kleine imperfectie in de groene lak. Bij sommige was dit zelfs een matte vlek op de plaats waar het model vast in de verpakking zat, bij andere modellen was het euvel nauwelijks op te merken. Wat er juist misgelopen is, is op heden niet duidelijk, feit is wel dat de

NMBS	5917	
BOUWER	Cockerill 3422, kast Baume-Marpent	
BOUWJAAR	1955	
LEVERING NMBS	26/03/1955	
NUMMERING	201.017	26/03/1955 tot 31/12/1970
	5917	01/01/1971 tot buitendienststelling
STELPLAATSEN	Kinkempois	26/03/1955 tot 15/04/1955
	Haine-St-Pierre	15/04/1955 tot 01/06/1986
	Merelbeke	01/06/1986 tot 31/05/1987
	Antwerpen-Dam	31/05/1987 tot 31/12/1987
	verhuurd SNCF	xx/09/1991 tot 28/02/1993
	Merelbeke	28/02/1993 tot 01/06/1995
	Monceau	01/06/1995 tot 11/12/1998
	Kinkempois	11/12/1998 tot 01/06/2002
BUITENDIENSTSTELLING	PV nr 219 FAZ 07/12/1987	wegens destandardisatie reeks
UIT DE GESCHRIFTEN	31/12/1987	
TERUG IN DIENST	jul'91	
TERUG UIT DE GESCHRIFTEN	1/06/2002	nog gebruikt tot 15/11/2002

NMBS	5929	
BOUWER	Cockerill 3434, kast Baume-Marpent	
BOUWJAAR	1955	
LEVERING NMBS	17/05/1955	
NUMMERING	201.029	17/05/1955 tot 31/12/1970
	5929	01/01/1971 tot 31/12/1987
STELPLAATSEN	Kinkempois	17/05/1955 tot 27/06/1955
	Haine-St-Pierre	27/06/1955 tot 01/06/1986
	Merelbeke	01/06/1986 tot 31/12/1987
BUITENDIENSTSTELLING	PV nr 226 FAZ 08/12/1987	wegens destandardisatie reeks
UIT DE GESCHRIFTEN	31/12/1987	
GESLOOPT IN RNET		

kwaliteitscontrole bij Märklin hier gefaald heeft. De fabrikant uit Göppingen heeft na het vaststellen van deze lakschade zijn dealers aangeschreven dat ze de locomotieven met een beschadiging terug naar de fabriek konden zenden. Op het tijdstip van het schrijven van dit artikel is er nog geen duidelijkheid over wat er nu verder gaat gebeuren. Niet iedereen heeft evenwel zijn modellen terug naar de fabriek gezonden, sommige verzamelaars nemen de kleine imperfectie voor lief en houden hun model, je weet maar nooit hoe het verhaal afloopt. Anderen die hun modellen toch verweren vooraleer ze op hun modelbaan in te zetten zullen zich niet storen aan een klein lakfoutje.

Kort na uitlevering aan de vakhandel van de set 37275 kondigde Märklin een verweerde versie aan van dezelfde locomotieven onder catalogusnummer 37276. Kwade tongen beweren dat het hier zou gaan om een verdoezeling van de 'slechte' locomotieven uit de eerste set die aan de fabriek werden teruggezonden. Dit is evenwel niet juist, het gaat hier om een bijkomende productie van 350 stuks voor de wereldwijde verkoop. Wij kregen van de fabriek een set 37276 ter beschikking, de gele 5917 uit deze set vertoont ook een kleine imperfectie aan beide koppen. Deze imperfectie valt evenwel nauwelijks op, zeker niet met de lichte verwerking. Zowel in de set 37275 als 37276 zitten de locomotieven individueel verpakt, in beide sets hebben de locs, net als de bijhoren-



De echte 5917 in volle actie in Brussel-Noord op 2 september 1981. Als je het Märklin model met deze foto vergelijkt valt het onmiddellijk op dat de onderste groene band te breed is. De band moest boven de lantaarnhouders op de koppen lopen, bij het Märklin model gaat de groene band tot onder de lamphouders. (foto Axel Vermeulen)



De 5929 te Antwerpen Dam op 19 september 1981. Een vergelijking met het Märklin model toont aan dat de livrei hier mooi is weergegeven, met uitzondering van de taps lopende zijstrepen naast de cabine. Op het model dienen de buitenste koplampen te worden voorzien van een doorschijnende rode kleur. (foto Axel Vermeulen)



de handleidingen het catalogusnummer 37275-01 en 37275-02.

De perikelen rond livrei en schildering leiden helaas de aandacht af van de intrinsieke kwaliteiten van deze modellen. Zoals eerder beschreven in dit magazine is de Märklin reeks 59 een knap schaalmodel, waarbij de afmetingen mooi gerespecteerd worden. De schildering is zeer strak, met een scherpe aflijning tussen de verschillende kleuren. Ook de verwerking bij de set 37276 is fraai gedaan: het dak heeft een realistische zwarte zweem, de zijwand heeft onderaan een fijne bruine roestkleurige waas, net als de draaistellen. Kortom, deze verwerking maakt de machines meteen gereed voor inzet op de modelbaan. Beide locomotieven behoren tot de stelplaats Haine St.Pierre, de groene 5929 heeft als revisiedatum 16.08.1977, de gele 5917 16.01.1981.

Beide locomotieven uit de dubbelset zijn voorzien van een klassieke Märklin aandrijving. De loop is na wat inrijden soepel, op de rollenbank spint de machine als een naaimachientje, maar eens op de modelbaan maakt ze meer kabaal, ook door de werking van het sleepcontact. Snelheid, optrek- en afremvertraging kunnen traploos worden ingesteld.

De gele 5917 is voorzien van een mfx decoder met een enkele geluidsfunctie, de bekende signaalhoorn. Met de functietoetsen kan via de bediening (Mobile



Op het einde van hun loopbaan werden locomotieven van de reeks 59 ingezet voor het slepen van ballasttreinen bij de constructie van de hoge snelheidslijnen. Hier zien we een fraaie treinschakeling van de 5917 met de 5946 te Sully (hogesnelheidslijn L1) op 12 oktober 2012. Achteraan de trein bevindt zich een gelijkaardig duo.

Station, Central Station, ESU Ecos) de frontverlichting in de beide cabines aan/uitgeschakeld worden. De groene 5929 is uitgerust met een heuse geluidsmodule waarvan de klank en functies te vergelijken zijn met een ESU Loksound. Via de functietoetsen kunnen verschillende geluiden worden ingeschakeld, zoals piepende remmen, fluit, compressor en allerhande bedrijfsgeluiden. Het geluid klinkt realistisch, en luid genoeg om de mechaniek te overstemmen.

Beide locomotieven zijn ook voorzien om in treinschakeling te rijden; zo is het mogelijk om de verlichting aan een zijde uit te schakelen. In dubbeltractie heeft dan enkel de locomotief op kop een wit frontsein. Het rode sluitsein kan evenwel niet uitgeschakeld worden.

De modellen zijn voorzien van een koppelingsdissel met normschachtje, standaard zitten Märklin kortkoppelingen gemonteerd. Voor een opstelling in de vitrine kan desgevallend de koppeling worden gedemonteerd, en kan de ruimte onder de bufferbalk worden opgevuld met een los bijgeleverd opvulstukje. Een gelijkstroomversie van deze set is van fabriekswege niet voorzien, de set komt enkel uit onder de Märklin naam en geschikt voor het 3rail systeem.

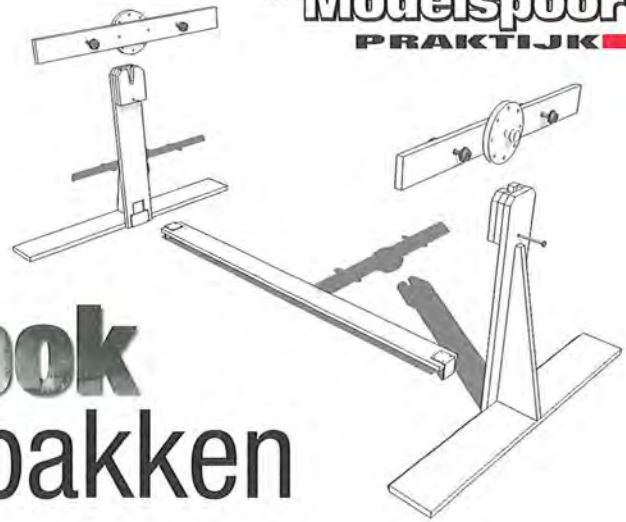
Besluit

De dubbelset 27275/37276 is voor de liefhebber van Belgische diesels wellicht een teleurstelling, het blijft een raadsel waarom Märklin de livrei niet conform weergeeft en op de koop toe spaakwielen monteert. Voor sommige verzamelaars is het dan weer onbegrijpelijk dat Märklin een model uitbrengt met een fout in de lak, hoe minuscule die ook mag zijn. Voor een forse prijs van circa 550€ mag men immers een perfect schaalmodel verwachten. Maar eens in actie op de modelbaan valt dit alles minder op, en is en blijft de reeks 59 van Märklin een fraaie dieselloco.



Tekst en foto's (model): GVM
Foto's grootbedrijf: Axel Vermeulen
Overzicht 5917 en 5929:
Guy Holbrecht





Een montagebok voor modulebakken

DE MODULEBAAN "DE KEMPEN" VAN MODELSPOORGROEP VALKENSWAARD BESTAAT UIT 10 STANDAARD MODULES VAN 90 CM LANG EN 70 CM DIEP. AL DEZE MODULES MOETEN AAN DE BOVENKANT WORDEN VOORZIEN VAN RAILS EN SCENERY EN AAN DE ONDERZIJDE VAN DE BENODIGDE BEDRADING. ALS DE SCENERY IS GEPLAATST EN ER MOET AAN DE BEDRADING WORDEN GEWERKT WAS DE KEUZE OF ONDER DE MODULEBAK BOVEN JE MACHT WERKEN, OF DE MODULEBAK OP ZIJN KANT OP EEN TAFEL ZETTEN EN MET EEN LIJMKLEM VASTZETTEN. GEZIEN DE LEEFTIJD VAN VEEL MODELREIN LIEFHEBBERS IS ONDER DE BAAN WERKEN NIET DE GEMAKKELIJKSTE OPLOSSING. BIJ HET PLAATSEN VAN DE MODULEBAK OP ZIJN KANT IS HET RISICO VAN BESCHADIGING VAN DE ZORGVULDIG AANGEBRACHTTE SCENERY LEVENSGROOT.

Wij hebben een bok ontworpen waar de modulebak in gehangen kan worden en waar zowel horizontaal aan de bovenzijde, volledig op zijn kop, als verticaal aan deze

modulebak kan worden gewerkt. Ook is nog de mogelijkheid om de modulebak onder 45 graden in de montagebok te hangen.

De steunen van de bok zijn gemaakt van 18 mm multiplex. De modulebakken worden met twee bouten met elkaar verbonden. Aan de modulebakken wordt een ligger gemonteerd en met bouten vastgezet. Dat kunnen dus dezelfde bouten zijn waar de modulebakken onderling mee worden verbonden. Aan de ligger is een houten schijf vast geschroefd, met een afmeting van rond 15 cm, waarin 8 gaten zijn geboord. Zowel horizontaal, verticaal en ook nog onder 45 graden. In deze houten schijf is in het midden een gat geboord waar een stukje rondhout, een oude bezemsteel kan daarvoor worden gebruikt, in is gezet. Dat stukje rondhout hoeft niet langer te zijn dan ruim drie keer de gebruikte plaatdikte. Aan het andere eind van dit stukje rondhout is weer een kleiner houten schijfje vastgezet. In dat kleine schijfje is ook weer een gat geboord om het stukje rondhout goed in vast te kunnen zetten. Beide schijven zijn ook van multiplex.

Aan de bovenzijde van de steun zijn twee extra stukjes multiplex geschroefd. In het buitenste stukje multiplex moet een sleuf komen ter breedte van de diameter van het kleine stukje rondhout en het middelste stukje multiplex moet een sleuf komen ter breedte van de diameter van het kleine schijfje. Door de drie lagen multiplex wordt een gaatje geboord welke overeenkomt met de gaatjes in de grote schijf. Door dat gaatje wordt een pen gedruwd die voor de borging zorgt. Dat dient aan beide staanders te gebeuren. Tenslotte worden de staanders met een horizontale ligger met elkaar verbonden. De lengte van die horizontale ligger en de hoogte van de staander is uiteraard afhankelijk van de afmeting van de modulebak. De bijgevoegde 3D tekening en de foto's spreken voor zich.



Opstellen van de montagebok



De modulebak wordt in de bok gehangen



de standaard



Het gemak van de montagebok verticaal

Tekst, tekeningen en foto's:
Hugo Baart



MODELSPOOR TIP : verfraaien Piko Benelux 'hondenkop'

DAT HET BENELUX-STEL VAN PIKO EEN FRAAIE REALISATIE IS KON U UITGEBREID LEZEN IN MSM 108. MAAR OP SOMMIGE PUNTEN KAN DIT TREINSTEL NOG VERBETERD OF VERFRAAID WORDEN. WIJ KOZEN VOOR EEN PAAR KLEINE INGEPEN DIE ZO GOED ALS NIETS KOSTEN, EN BINNEN HET BEREIK VAN IEDEREEN LIGGEN.



Links op de foto zien we een Piko stel in originele uitvoering, rechts de lichtjes gepimpte versie.



Na deze kleine ingrepen ziet ons Benelux stel er alweer een pak realistischer uit.



Hoe een lijke verf en een stukje afvalplastiek een wereld van verschil kunnen maken.

Wat hebben we allemaal aangepast :

- Het sleepstuk van de pantograaf is vervangen door een meer natuurgetrouw sleepstuk, afkomstig uit de reserveonderdelen van een LS Models reeks 27 locomotief
- De opstaptredes zijn donkergrijs geschilderd (Humbrol 32), dit geeft meteen wat meer diepte aan de onderzijde van de kast
- De zilveren rand van de kleine cabine-raampjes werd weggekrast zodat deze ramen iets groter lijken. Op vele foto's uit de werkelijkheid is enkel het groot raam in het midden duidelijk voorzien van een aluminium kader (cfr MSM108, pag 20/21)
- Bij het middelste raam werd de opgegoten ruitenwisser voorzichtig weggesneden en vervangen door een vrijstaand exemplaar, afkomstig van de reserveonderdelen van een Mehano reeks 51 locomotief. De kleine raampjes naast het centrale raam kregen ook een kleine liggende ruitenwisser
- De Scharfenberg koppeling werd deels donkergrijs geschilderd en voorzien van een tweetal leidingen uit messingdraad
- Onder de Scharfenbergkoppeling is een verbindingsstuk gelijmd zodat het niet langer lijkt of er een hap uit de onderzijde van de kast is. We gebruikten hiervoor een stukje halfrond afvalkunststof dat vervolgens grijs werd geschilderd

Tekst en foto: Guy Van Meroye
Modelbewerking: Ludo Caers





Een kleine upgrade voor de GCI rijtuigen van Goover Models

ONZE MEDEWERKER ARNAUD VERLAEKEN HEEFT ZICH EEN AVONDJE BEZIG GEHOUDEN (EN ZELFS VERMAAKT!) MET HET VERBETEREN VAN DE GCI RIJTUIGEN VAN GOOVER MODELS. WE HOPEN DAT BUGAANDE FOTO'S DE TEKST VOLDOENDE ILLUSTREREN.

Het voornaamste werkje is eigenlijk de treeplanken een dunner uitzicht te geven. Ze zijn zo kenmerkend voor dit soort rijtuigen dat ze best een klein beetje esthetische chirurgie kunnen verdragen. Die treeplanken zijn gegoten in een middelbruin gekleurde kunststof, en de fabrikant bevestigt ons dat hij opzettelijk voor deze kleur koos omdat ze de modelbouwer toelaat deze mooier te verwerken dan wanneer ze in het zwart zouden zijn gegoten.

De eerste bewerking bestaat erin de rand van de onderste treeplanken lichtjes af te



De treeplanken worden afgeschuind door af-schaven met behulp van een cutter.



Het bruinzwart van Vallejo 822, de blijkbaar ideale kleur om spoorwegmaterieel te verwerken. We zijn net begonnen met de treeplan-

schaven met een wat schuin gehouden cuttermesje. Men schaaft een paar keer, dat volstaat ruimschoots om de aanblik ervan optisch heel wat te verbeteren. Ook de bovenste plank ondergaat dezelfde bewerking, maar nu vanaf de bovenzijde. Wie wil kan ook nog de iets te dikke steunen wat bijwerken met fijn schuurpapier.

Ziezo, onze GCI's zijn al klaar om verweerd te worden. Het lievelingskleurtje van onze redacteur Arnaud hiervoor is 'German Camouflage Black Brown' 70822 van het merk Vallejo Model Color. In zijn ogen roept deze tint het best de typische roestkleur op uit spoorwegmiddens. Je gebruikt in dit geval best een wat 'dikkere' wash met een verhouding van 1 deel verf op 1 deel water. Deze wash wordt zowel op de treeplanken als op de onderste randen van de wagenkast gebruikt. Om het uitzicht nog wat te verbeteren kan men in de lengte nog wat drybrushen met Deck Tan om zo de slijtage van het hout aan het licht te brengen. Deze bewerkingen geven ons het aanzicht van de rijtuigen zoals velen onder ons ze kennen van foto's waarop de rijtuigen te zien zijn ten tijde van hun reële exploitatie.

De wagenkasten zelf moeten slechts een dunne wash krijgen, met als doel de kleur slechts licht te vervagen. De ervaring heeft ons immers al geleerd dat het NMBS groen zijn tint helemaal verliest als de wash erover te dik is. Een pluspuntje bestaat erin de ijzeren delen ook zwart te schilderen, en als de rijtuigen in de vitrines mogen



De voornaamste taak voor het superen van deze modellen bestaat erin de treeplanken dunner te doen lijken en ze te weatheren. Als optie: het plat leggen van de overstaptreden en het zwart schilderen van het ijzerwerk.

staan kunnen de treeplanken voor de overloop tussen twee rijtuigen nog neergeklapt worden. De daken zijn momenteel nog onaangeroerd, bedoeling is om deze met de airbrush te behandelen, een werkwijze die daarvoor veel meer geschikt is. Hiermee benadert men immers beter de redelijk uniforme zweem die men meestal observeert.

Om te eindigen kan men nu nog hier en daar, om kleine gebreken wat te verdoezelen, wat Black Brown van Vallejo aanbrengen. Je zult merken dat hiermee ook de storende glans van het plastic gebroken wordt. We denken hierbij bijvoorbeeld aan de kleine reliëfdelen van de bordjes die de klasse aanduiden.

Nu kunnen we volop genieten van de sfeer uit de tijdperken I, II en III op onze modelbaan dank zij deze toch wel aantrekkelijke productie van Goover Models...

Tekst en foto's: Arnaud Verlaeken
Bewerking GVM



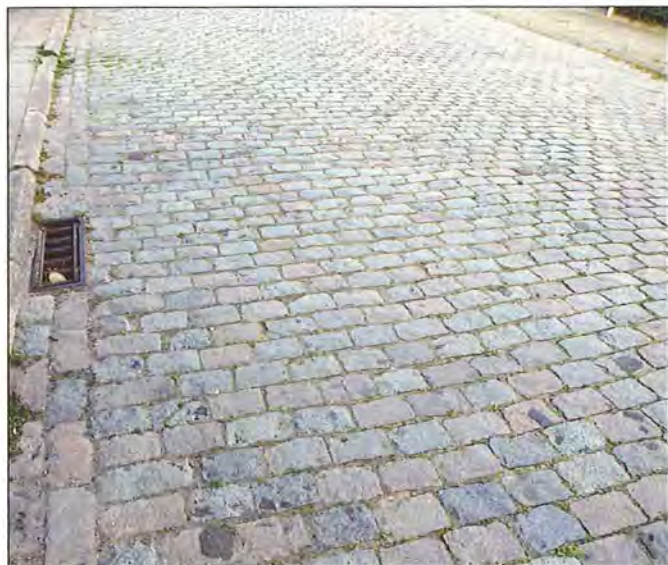


Een kasseiweg inkrassen op klassieke wijze

KASSEIWEGEN KOMEN IN VEEL SOORTEN VOOR: DE RECHTE OUDE STEENWEGEN, DE HOBBELIGE EN MODDERIGE VELDWEGEN, DE HEDENDAAGSE RUSTIEKE BESTRATING IN STADSCENTRA,... ER ZIJN AL VELE TECHNIEKEN EN HULPMIDDELEN ONTWIKKELD OM DEZE KASSEISTRATEN IN MODEL NA TE MAKEN, MAAR HET IS MOGELIJK OM ZE NA TE MAKEN MET HEEL EENVOUDIGE HULPMIDDELEN. ZO EENVOUDIG DAT IEDEREEN HAAST ONMIDDELIJK KAN BEGINNEN.

Vele technieken om kasseistraten te maken werden al beschreven in een aantal MSM edities. En, het resultaat met deze technieken is dikwijls ronduit schitterend.





Het gips is aangebracht, en nu kunnen we het profiel van de weg uitsnijden.

De kasseiweg in wording krijgt vorm, en vertoont duidelijk een licht bollend profiel.

Maar soms is het gewoon leuk om op ambachtelijke wijze kasseien te krassen in gips. Dit artikelje is vooral een aanmoediging voor beginnende modelbouwers om met eenvoudige middelen iets heel persoonlijks te maken. Niets van bouwdozen of reliëfplaten, maar een puur eigen creatie. En vooral, we hebben hiervoor niet veel artistieke gave nodig. Een beetje technische inzicht in de opbouw van een kasseistraat is voldoende.

Het weggetje hier gekrast is gemaakt in schaal N (1/160), maar deze techniek is natuurlijk geschikt voor werkelijk eender welke schaal. Er wordt hieronder een fictieve kasseibaan gemaakt, maar het is natuurlijk mogelijk om een specifiek voorbeeld na te maken. Aandachtig observeren is dan de sleutel voor een goede imitatie.

Voordat we kunnen gaan krassen, hebben we een laagje gips nodig. Een laagje

van een millimeter is al voldoende. Elk type gips is bruikbaar, de goedkoopste is daarom nog niet de slechtste. Let wel dat de verwerking van het gips afhangt van het type. De een droogt erg snel, de ander is vrij grof of niet homogeen... Maar voor het resultaat maakt het eigenlijk weinig uit. Zelfs tegelijk of andere overgebleven zak gipsachtig bouwpoeder uit de kelder kan dikwijls een nuttige bestemming krijgen, als basis voor een kasseibaantje of een steunmuurtje. Hydrocal of ander dergelijk modelgips is vooral geschikt om het gewicht te drukken, en heeft een iets poreuzere oppervlaktestructuur die merkbaar (mogelijk gewenst) zal zijn bij het eindresultaat.

De ondergrond waarop we het gips gaan aanbrengen moet vrij stevig en vormvast zijn. Meestal zal het om een houten ondergrond gaan: spaanplaat, triplex of mdf. Maar elke vormvaste ondergrond is ge-

Dit heb je nodig

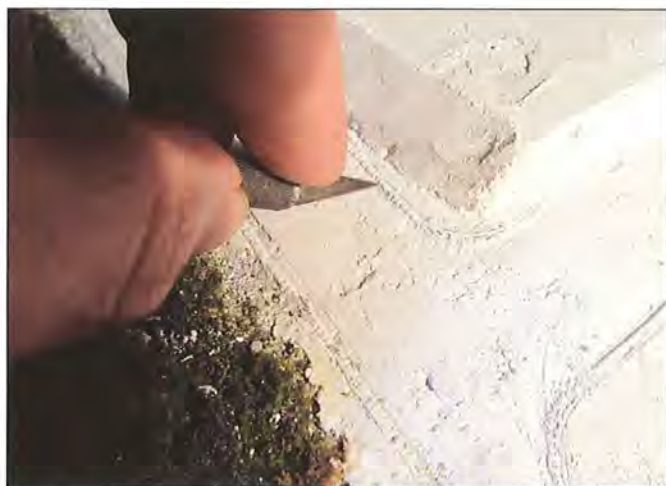
- gips (haast elk type gips van de bouwmarkt is geschikt)
- spatel (een gewone spatel van de bouwmarkt voldoet)
- een mesje (breekmes, xacto of ander scherp, puntig mesje)
- een lat
- een potlood

schikt, zolang het maar gips laat hechten (dus geen kunststof of zo).

Om het gips op een houten ondergrond goed te laten hechten, wordt het hout best eerst met een dun laagje houtlijm ingesmeerd. Op deze nog natte lijm wordt het gips met de spatel aangebracht. Het is ook mogelijk om het gips aan te brengen op een metalen gaas dat vastgeniet is aan de ondergrond. Een dun laagje vanaf een paar millimeter is al ideaal. De laag mag



We trekken de groeven voor de boordstenen en de goot.



De boordstenen worden één voor één ingekrast in het gips.



Vervolgens krassen we de kasseien in.



Bij een oudere kasseiweg zijn de stenen vaak onregelmatig door allerlei verzakkingen.

echter niet te dun worden aangebracht (minder dan een millimeter) want dan gaat het te gemakkelijk schilferen tijdens het krassen. Zorg ervoor dat het oppervlak vrij vlak en glad is, zonder al te veel oneffenheden. Hoe gladder en strakker, hoe nieuwer het eindresultaat. Een wat oneffen oppervlak kan dus ook om een ouder en meer verweerd resultaat te bekomen, maar vooral niet overdrijven. Breng dus het gips met de spatel aan over de hele lengte van de geplande kasseiweg, en laat het dan helemaal uitharden.

Na het uitharden, kunnen we het profiel van de weg uitsnijden. Een kasseiweg heeft een bolle rug, gewelfvormig om de kasseien goed te laten aansluiten en om de waterafvoer naar de goten te verzekeren. De weg is afgeboord met een rij hoger liggende boordstenen, en een rij dieper liggende stenen die de goot vormen. Als eerste gaan we de ronde rug uitsnijden. Hiervoor tekenen we de boord van

de weg af met een potlood en snijden dan met een scherp mes langs deze lijn, ongeveer een millimeter diep. Met het mes snijden we dan langs beide kanten van de centrale as het gips weg om de bolle rug te verkrijgen.

Nadat de weg een bolle rug heeft gekregen, worden de boordstenen aangebracht. De kasseien worden in 1 of 2 rijen in de lengterichting van de weg aangebracht. De boordstenen bestaan dikwijls ook uit lange stukken blauwsteen (of iets degelijks) in plaats van afzonderlijke kasseien. Dat is naar eigen voorkeur. Om deze boordstenen in het gips aan te brengen, trekken we met een scherp mes een lijn parallel langs beide kanten van de opstaande wegrand, op ongeveer 1 millimeter afstand. De hoge rij worden de boordstenen, de lage rij wordt de goot van de kasseiweg. Eenmaal de lijnen getrokken, worden de afzonderlijke stenen met een scherpe horlogeschroevendraaier

of puntig mes om de 1 tot 2 millimeter ingedrukt. Ook hier weer: hoe onnauwkeuriger en slordiger we werken, hoe ouder de indruk van het geheel.

Nu komen de kasseien zelf aan de beurt. Hiervoor snijden we haaks op de rand van de weg, om de millimeter een lijn in het gips met behulp van een mes en een lat, van goot tot goot. Om de lijnen in een bocht mooi radiaal te houden, kunnen we een nagel of schoef in het centerpunt van de boog aanbrengen, en de lat er tegen houden en stap voor stap laten meedraaien. Voor een hedendaagse kasseiweg worden fijne, ondiepe krassen gemaakt. Voor een oude, verweerde kasseibaar worden de groeven dieper ingesneden.

Om de 1 a 2 millimeter drukken we nu de voegen van de afzonderlijke stenen in het gips, weer met de horlogeschroevendraaier of een puntig mes. Ook hier weer hetzelfde: hoe nauwkeuriger, gelijkmatiger en



De kasseiweg is nu ingekrast, ook de boordstenen zijn aangebracht.

We geven de kasseien een wash met verdunde zwarte verf.

fijner we werken, hoe moderner en recentere de uitstraling van het resultaat.

In feite is de weg nu volledig gekrast, en kunnen we beginnen met het inkleuren en inkleden van de weg. Het inkleuren kan heel snel en doeltreffend met een zwarte wash. De meeste kasseiwegen zijn van porfier, een donkergrijze steensoort met een korrelige structuur. Met sterk verdunde zwarte acrylverf in water, met een druppeltje afwasmiddel wordt het gips vrij rijkelijk ingesmeerd om dit effect te verkrijgen. De bedoeling is dat de koppen van de kasseien lichter grijs kleuren dan de voegen. Het is natuurlijk mogelijk om vrij ver te gaan met het aanbrengen van kleur, maar een zwarte wash geeft al een goede basis om van te vertrekken.



Na inkleuring oogt de kasseiweg erg realistisch.

De afwerking is naar eigen voorkeur. Men kan nog roosters aanbrengen of wegmarkering. Om een modderig effect te krijgen kan de weg bestrooid worden met bruine leem. Als het om een bergweg gaat, kan men het bestrooien met fijn grind om losse steenslag te imiteren. Ook begroeiing is niet ongebruikelijk, vooral "op den buiten". Van een mosachtige waas tot gras en onkruid; het kan allemaal.

Dus, aan de slag met gips. Het krassen van een kasseiweg vergt geen artistieke aanleg. Een beetje meetkundig inzicht is handig, maar eigenlijk hoeven we gewoon maar systematisch en geduldig lijntjes trekken. Meer niet. En, het belangrijkste bij het hele proces van het krassen is geduld hebben. Dus, doe het rustig, neem er de tijd voor en het resultaat zal je verrassen.



Een slingerende kasseiweg door een glooiend landschap.

Tekst en foto's:
Michiel Van Loey



Een tractieterrein voor de NS3700

IN EEN WEEK TIJD KNUTSELDE HERBERT TOMESON VAN ARTITEC EEN DIORAMA VAN EEN TRACTIETERREIN IN ELKAAR OM DE NIEUW VERSCHENEN NS STOOMLOCOMOTIEVEN SERIE 3700 EEN EIGEN HUIS TE BIEDEN. VANZELSPREKEND HEEFT HERBERT BIJ HET BOUWEN VEELVULDIG GEBRUIKGEMAAKT VAN DE MODELLEN EN MATERIALEN DIE IN ZIJN FIRMA VOORHANDEN ZIJN. MODELLEN EN MATERIALEN, DIE IN DE HANDEL ZIJN OF KOMEN, DUS WAT LET U OM ZELF ZO'N DIORAMA, AL OF NIET ALS ONDERDEEL VAN UW MODELSPORWEG, TE BOUWEN.

Laten we eens kijken naar het voorbeeld dat Herbert Tomeson heeft gemaakt. Het diorama meet 120 x 40 cm en is slechts een deel uit een denkbeeldig tractieterrein. Dit gaf Herbert alle vrijheid om gebouwen en andere attributen te gebruiken die her en der in Nederland waren te vinden. Het geeft het tijdsbeeld weer van omstreek 1955. De rol van de stoomlocomotief was in die tijd in Nederland al bijna

uitgespeeld. Al voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd met de ontstoming van de spoorwegen begonnen. Na nog een korte opleving en aanvulling met een flink aantal tweedehands stoomlocomotieven uit Zwitserland en Zweden werden de stoompaarden in het midden van de jaren vijftig al snel naar de goederendienst verwezen. Soms mochten ze nog een militaire of facultatieve trein trek-

Een simpele rij gevels als achtergrond is weer een wat anders dan een foto. De schoorsteen kreeg voor deze gelegenheid een passende onderbouw.



ken. Overeenkomstig dit tijdsbeeld is het materieel en ook het hele tractieterrein gewaard. Of zoals Herbert het zelf zegt, de scene is behalve meteorologisch ook voor wat de stoomlocomotieven betreft in de herfst gesitueerd.

Kolenpark

Het middelpunt van het diorama is zondermeer het kolenpark met de kolenkraan. Het kolenpark is gebouwd naar een tekening uit het 'Handboek voor Spoorwegtechniek'. Dit boek uit de jaren 1930 is soms nog op een boekenmarkt voor veel geld te koop. Een uit het boek afgeleide modeltekening van het kolenpark is echter te vinden in het Praktijkboek modelspoorwegen en het boekje 'de Nederlandse modelspoorweg' die gemakkelijker zijn te verkrijgen. Wie zich niet aan zelfbouw wil wagen kan uitzien naar een model van Artitec. De heer Tomeson laat weten dat zij het zullen uitbrengen, samen met de kolenkraan en bijbehorende verrijdbare kiepbakken. Het model van de kraan, waarvan het huis zal worden uitgevoerd in resin en de giek in geëst messing, is naar voorbeeld van de kolenkraan in Nij-

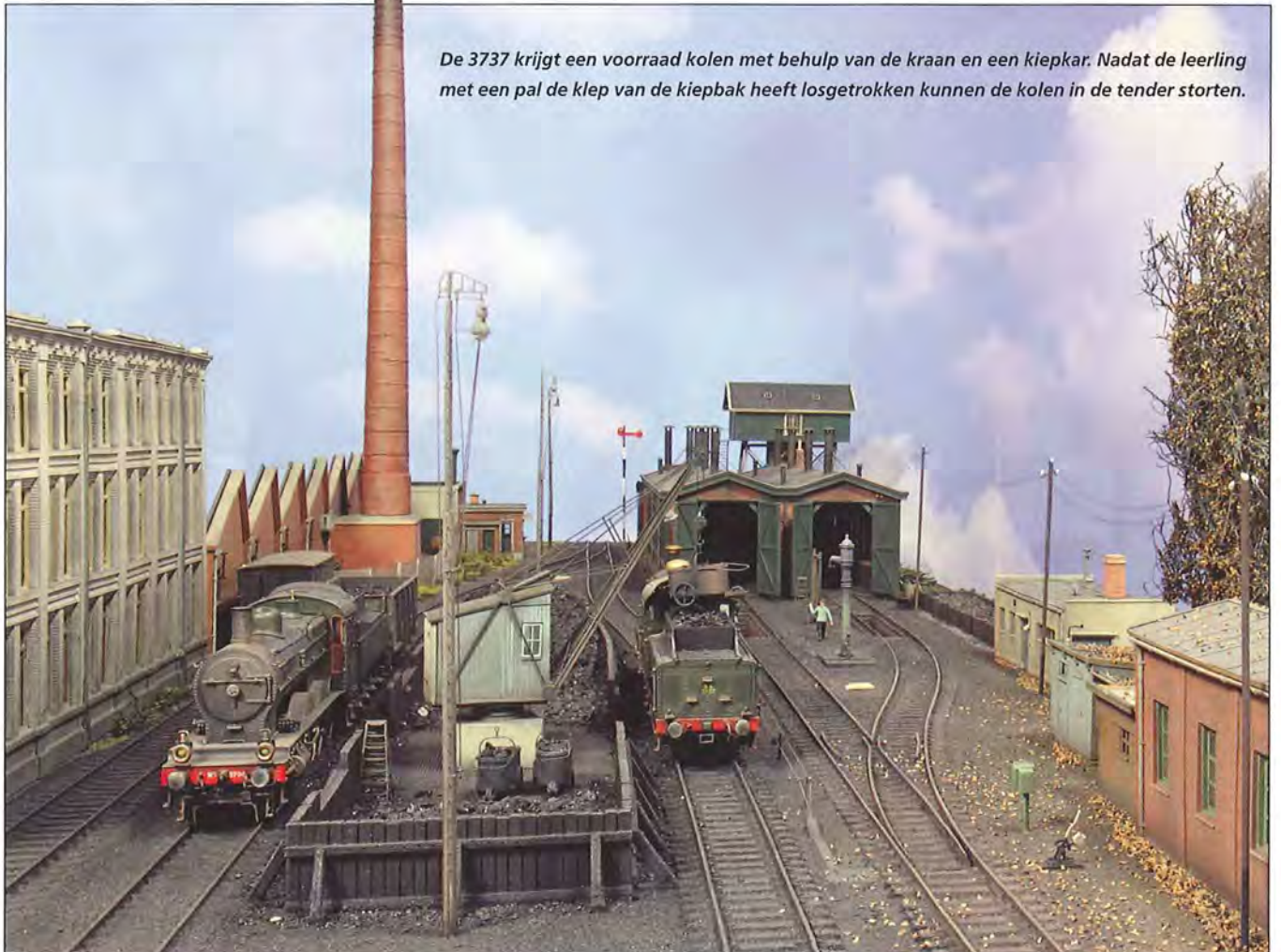


De locloodsen in Apeldoorn, Hoorn, Winterswijk en andere vertoonden veel overeenkomst met deze GOLS loods uit Doetinchem al of niet met een verhoogd watergebouw aan het einde.

megen. Aangezien het om een standaard 1,5 tons kolenkraan van de Haarlemse fabriek Figee gaat kunt u hem op vrijwel elk depot naar Nederlands voorbeeld een plaatsje geven. Bedenk echter wel dat dergelijke elektrisch aangedreven kranen alleen werden gebruikt op middelgrote tractieterreinen waar 50 tot 100 ton kolen per dag werden verwerkt. Het kolenpark op het diorama is overigens gevuld met echte kolen. Die zullen niet bij het bouw pakket worden geleverd.

Een locloods en reservoirgebouw mochten natuurlijk niet ontbreken. Meestal zijn dit de meest opvallende objecten op het tractieterrein. De locloodsen dienden om de locomotieven tijdens hun rusttijd tegen weersinvloeden te beschermen, te reinigen, te onderzoeken en zo nodig te herstellen.

In het verleden heeft Artitec al eens de locloods van Doetinchem gemaakt voor een groot diorama van die stad. Zo'n tweestandige loods kon mooi voor het tractie-



De 3737 krijgt een voorraad kolen met behulp van de kraan en een kiepkar. Nadat de leerling met een pal de klep van de kiepbak heeft losgetrokken kunnen de kolen in de tender storten.



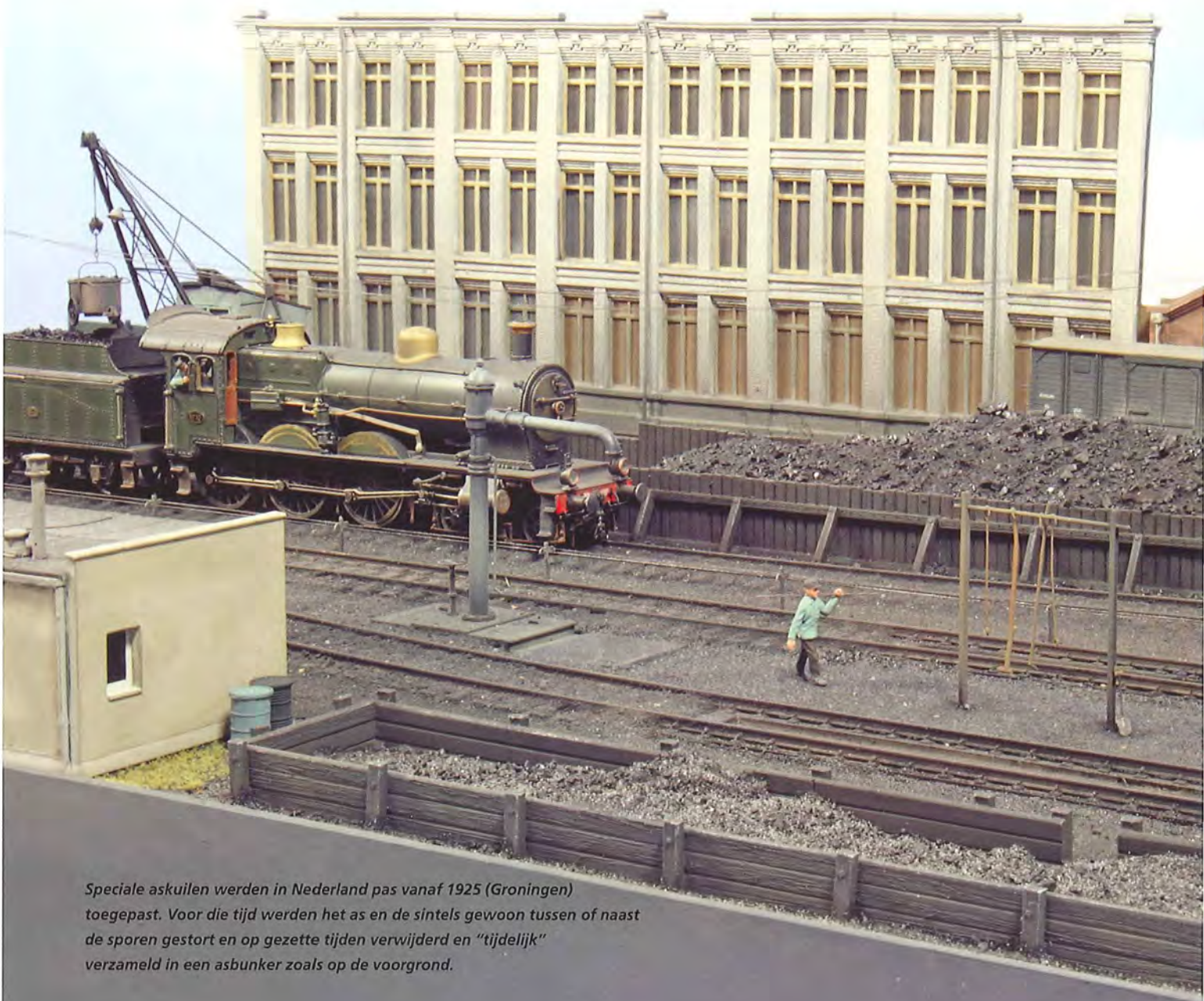
Kleine toebehoren maken het tractieterrein extra levendig. Daartoe behoort zeker het rek met stookgereedschap bij de askuilen.

depot voor de NS 3700 worden gebruikt. De echte loods was aanvankelijk enkel-sporig, maar werd in 1894 uitgebreid tot

twee sporen. Ook had de loods aan het eind een verhoogd gedeelte van 4,4 bij 7,5 meter. In dat deel waren beneden

dienstruimte en stonden op de bovenverdieping reservoïrbakken. In 1929 was er een grote brand in de loods waarna hij gedeeltelijk is herbouwd. Die loods (van na 1929) heeft mooie afmetingen om in H0 na te bouwen. Bovendien is het een gebouwtype dat in diverse varianten door de HSM is gebouwd. In dit geval voor de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij (GOLS) in Doetinchem, maar ook elders in Nederland waar de HSM de dienst uitmaakte kwam je dit type loods tegen. Reden voor Artitec om het in model uit te brengen.

Wat zij niet in model zullen uitbrengen is het watergebouw dat op het diorama staat. Het is eveneens gebouwd naar een voorbeeld uit Doetinchem. De waterbak op een stalen stelling is, bouwkundig, een nogal lastig model dat zich niet leent om



Speciale askuilen werden in Nederland pas vanaf 1925 (Groningen) toegepast. Voor die tijd werden het as en de sintels gewoon tussen of naast de sporen gestort en op gezette tijden verwijderd en "tijdelijk" verzameld in een asbunker zoals op de voorgrond.



Door de opstelling van de gebouwen en attributen lijkt het diorama heel wat groter dan het werkelijk is. Rechts achter de loods is het hoge waterreservoir met zijn houten mantel te zien.



als bouw pakket uit te brengen. Best wel jammer eigenlijk. Het boek 'Locomotiefloodsen en tractieterreinen in Nederland' van H. Waldorp en J. van de Meene leert ons dat van de ruim 160 bekende waterreservoirs er circa 40 op een dergelijke manier waren gebouwd. Ruim tien daarvan waren er voorzien van een houten mantel, zoals in Doetinchem, ter bescherming tegen vorst.

Voor de locloods ligt nog een askuil. Ook hiervoor is dankbaar gebruik gemaakt van een tekening uit het 'Handboek voor Spoorwegtechniek'. De open bak naast de askuil is voor het opslaan van de sintels. Deze asbunker is een reconstructie aan de hand van een foto.

Eigen producten

De hoge gevel op de achtergrond van het diorama is opgebouwd uit twee façades van het warenhuis uit het programma van Artitec. Ze zijn geplaatst zonder de onderpui. Ook de kuif op de verhoogde lijstgevel is weggelaten. Verder wordt de achtergrond gevormd door de gevel van een fabriekshal met sheddak (zaagdak). Tegen de fabriekshal is een bijgebouw gezet en een onderbouw voor de fabrieksschoorsteen. Net als de gevels is die onderbouw tot stand gekomen door kitbashing. Een onderbouw voor de schoorsteen komt namelijk niet voor in het programma van Artitec. Nog niet... want ook de fabrieksgevels en de onderbouw voor de schoorsteen komen er aan...

Vanzelfsprekend komen ook de bijgebouwtjes op het diorama uit het Artitec assortiment. Het setje schuren, de Köfloods, de loods van het kleine werfje en het seinhuis Brugge zijn allen min of meer aangepast of verbouwd terug te vinden. Zo kreeg de Köfloods een extra afdak voor fietsen. De schuurtjes zijn nu een lampisterie en het onderkomen voor de kolendragers. Ook tal van kleine attributen zoals een bakfiets, handkar, fietsen, het rek voor het stookgereedschap bij de askuil, de draadrollen voor de trekdraden naar het sein, de wisselstoel, telefoonpalen, emplacementslantaarns en het armsein zijn eigen producten van Artitec, of komen op korte termijn in het assortiment. Alleen de rails en wissels zijn niet van Artitec. Daarvoor heeft Herbert Tomeson Tillig-Elite materiaal gebruikt.

Tekst en foto's: Gerard Tombroek,
met dank aan Herbert Tomeson.



Een **locloods** naar Duits voorbeeld in spoor 1



KANT-EN-KLARE GEBOUWEN IN SCHAAL 1 NEMEN EEN FLINKE HAP UIT HET BESCHIKBARE MODEL-
SPOORBUDGET. ZELFBOUW IS DUS HET ALTERNATIEF OM ALLES BEST BETAALBAAR TE HOUDEN.
BOVENDIEN KUNT U ZO DE GEBOUWEN AANPASSEN AAN DE PLAATS WAAROVER U BESCHIKT. VOOR
EEN KLEINE MODULAIRE SPOOR 1 BAAN WAREN WE OP ZOEK NAAR BESCHIEDEN LOKLOODS MET ÉÉN SPOOR.
ONZE VORKEUR GING UIT NAAR EEN KLEIN VAKWERKGEBOUW, WAARBIJ ZOWEL DE BINNENZIJDEN ALS DE
BUITENZIJDEN EVEN BELANGRIJK ZIJN. NA WAT RONDNEUZEN IN VERSCHILLENDE TIJDSCHRIFTEN EN CATALOGI
WERD INSPIRATIE GEVONDEN IN DE CATALOGUS VAN H&P DIE ONDER NUMMER 1412 EEN FRAAIE VAK-
WERKLOODS IN HET PROGRAMMA HEBBEN. AAN DE HAND VAN FOTO'S HEBBEN WE EEN VEREENVOUDIGDE
SCHETS OPGEMAAKT REKENING HOUDENDE MET DE WERKELIJKE AFMETINGEN OP DE MODULEBAAN. DE
BOUW VAN DE LOKLOODS KAN U STAP VOOR STAP VOLGEN IN DEZE FOTOREPORTAGE.

Ruwbouw

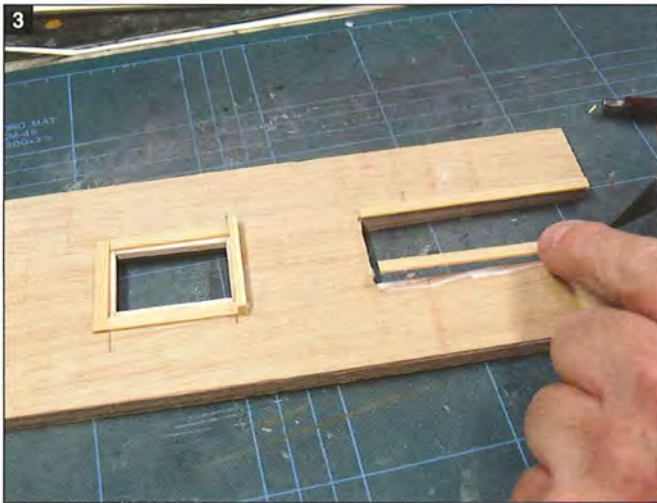
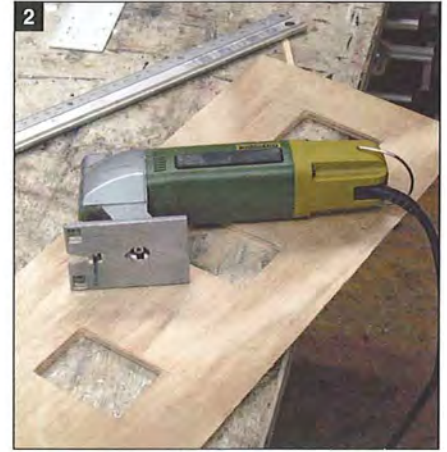
1: De schetsen van de gevels worden op ware
grootte uitgetekend op multiplex van 9mm

en vervolgens haaks uitgezaagd. Als controle
werden de gevels tegen elkaar geplaatst en

voorlopig gemonteerd met kleeftband. De
dakplaten werden gezaagd uit triplex van
6mm

2: Vervolgens worden de raam- en deuropen-
ingen met potlood afgetekend op de wan-
den. De openingen worden uitgezaagd met
een kleine decoupeerzaag (Proxxon).

3: Voor de ramen en deuren worden balsa pro-
fielen in de openingen gelijmd. Eerst wordt
een kader op 1mm gelijmd over de opening
(raam- de deurenkaders in natuursteen) met een
grenen latje (2 mm x 8 mm).



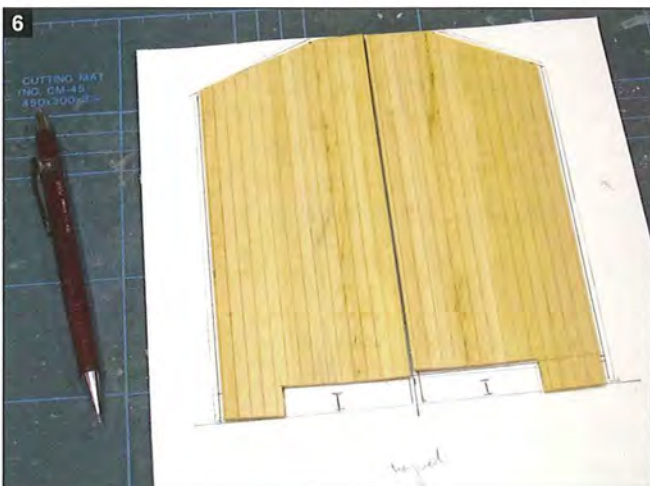
4: Aan de achterzijde van dit kader worden met balsahout de ramen en deuren gelijmd. Door gebruik te maken van verschillende secties in balsa hout bekomt met een juiste opbouw van buitenkaders en binnenvleugels van ramen en deuren.

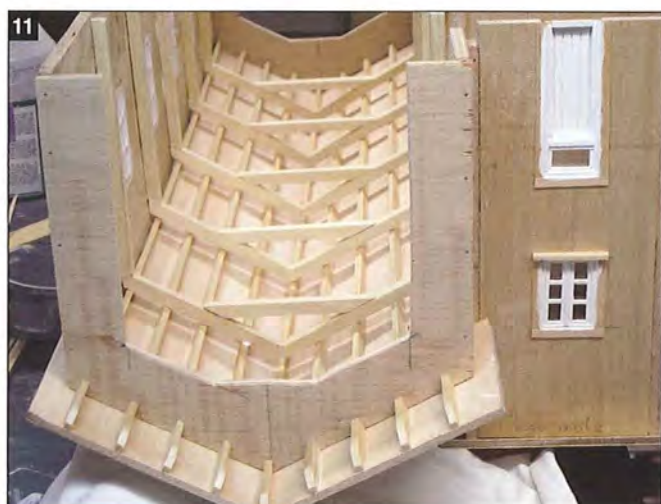
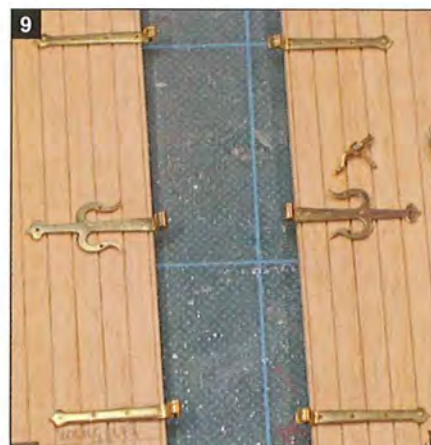
worden de ramen en deuren voorzien van een eerste grondlaag.

5: Een omlijsting van de ramen en deuren wordt opgelijmd met een grenen latje. Aan de achterzijde van deze omlijsting worden de ramen en deuren gelijmd met profielen in balsa hout. Omdat schildering nadien lastig is

6: De toegangspoorten voor de loods worden op ware grootte afgetekend op papier. Deze mal vormt de basis voor het maken van de poorten.

7: De poortvleugels zijn opgebouwd uit gegroefd fineertriplex, afkomstig uit de modelscheepvaartbouw (merk Aeronaut).





8: De poorten zijn aan de binnenzijde verstevigd met opgelijmde grenen latjes van 3 x 6 mm – deze vormen de kaderstructuur van de opendraaiende poorten. Bij het maken van de poortvleugels moet er wel rekening gehouden worden met enkele millimeter speling voor de plaatsing van de scharnieren.

9: De poortvleugels zijn opgehangen aan messing scharnieren. De poorten kunnen functioneel bewegen. De scharnieren in gegoten messing worden met snellijm op de poortvleugels gekleefd. Nadien worden de

ophangbeugels nauwkeurig afgeschreven op de poortstijlen en bevestigd met snellijm.

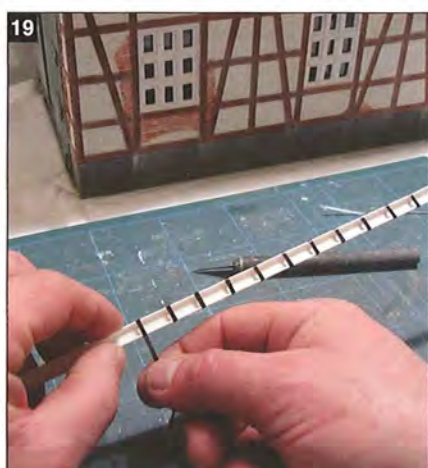
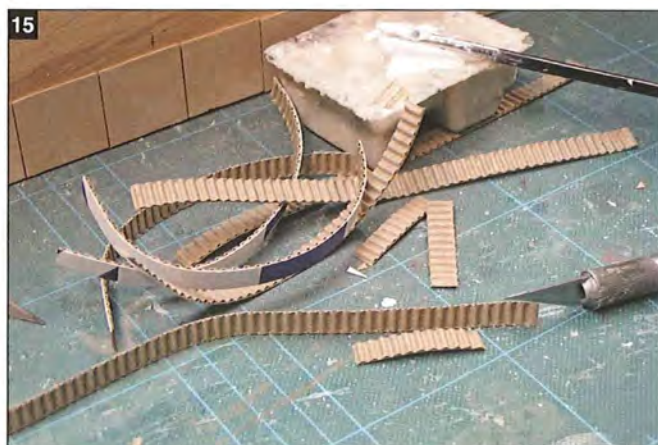
10: De binnenzijde van de dakconstructie is voorzien van de nodige dakbalken en vakwerkspanten als steun voor het dak. De draagbalken van de dakconstructie worden gelijmd tegen de schuine dakkanten. Om alles netjes op zijn plaats te houden wordt een kleefstrip gekleefd.

11: De vakwerkspanten worden op maat onder de draagbalken gelijmd. Tegen de wan-

den zijn houten kolommen voorzien – deze ondersteunen de vakwerkspanten.

12: Ter hoogte van de nok van het dak zijn verluchtungskappen voorzien. Deze zijn gemaakt uit triplex en aan de buitenzijde afgewerkt met fineerhouten latjes.

13: Loodafwerking (loketlood) aan opgaande muren, schouwen en andere dakaansluitingen worden gemaakt met smalle repen stijfkarton van +/- 0,5 mm dikte.



14: Als dakbedekking hebben we gekozen voor een pannendak. Het uitzicht van een dakbedekking met dakpannen kan op een vrij eenvoudige en goedkope wijze gerealiseerd worden met golfkarton. De grootte van de golf moet uitgezocht worden in functie van de schaalgrootte.

15: Smalle repen (hier 12mm) van het golfkarton worden gesneden in de langsrichting en met witte houtlijm gelijmd op de onderlaag van triplex.

16: Het is de bedoeling om de golven netjes onder elkaar te verlijmen.

17: De nokpannen worden gemaakt uit een kunststof U-gootje en met houtlijm vastgelijmd.

18: Onderaan de buitenmuren wordt een plint in natuursteen voorzien. Deze plint wordt gemaakt met een dunne triplex van 1 mm, aan de zijkant geschuurd met schuurpapier voor een accent voeg tussen de aangebrachte strookjes.

19: De goot is opgebouwd uit een kunststof U-gootje van 6 mm. De bevestigingsbeugels zijn niets anders dan dun zelfklevend markeringslint van 1 mm breedte.

20: Een U-gootje wordt op lengte van het dak afgekort. De beugels voor bevestiging van de goot worden gekleefd met zelfklevende strip. Het gootje wordt nadien onderaan de schuine dakkant gelijmd met snelhardende lijm.

21: De vloer in de loods wordt op niveau van



de sporen uitgevuld met schuimfolie. Tegen de railstaven is een L-profiel gelijmd voor de uitsparing van de flenzen van de wielen.

22: De vloer in de loods werd verder afge-
werkt met tegels. Deze tegels zijn versneden
uit aquarelkaart en hebben een afmeting
van +/- 12 x 12 mm. Deze worden dan met
houtlijm gelijmd op de onderlaag – de tegels
verspringen steeds een halve tegel t.o.v. el-
kaar.

23: Het inkleuren van de vloertegels is uit-
gevoerd met wateroplosbare aquarelverf in de
tinten zwart en bruin. Door afwisselend meer

of minder water te gebruiken bekomt men
een mooie schildering in verschillende nuan-
ces.

Schildering van de loods en afwerking

24: De binnenzijde van de schuine dakkant,
dakbalken en spanten werden gekleurd met
waterbeits.

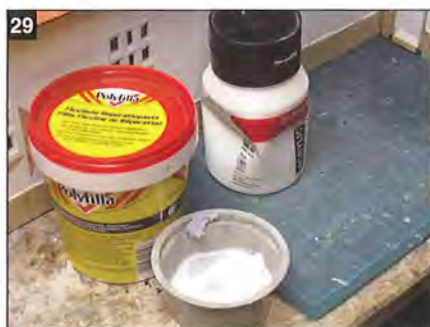
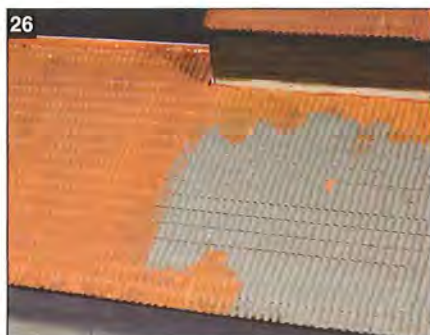
25: De binnen- en buitenwanden werden

geschilderd met witte grondverf (primer op
acrylbasis).

26: Het golfkarton van het dak wordt geschilderd met latexverf.

27: Om de loods doelbewust te verouderen
werden op verschillende plaatsen baksteen
motieven op de wanden gekleefd (baksteen-
motief Fallert).





28: Met een "zandverf" werden de wanden aan de buitenzijde geschilderd. Door de diktestructuur van de zandverf werden kleine spleten en oneffenheden in het hout compleet weg geschilderd. Na droging geeft dit de muren het effect dat deze zijn bepleisterd met cementbepleistering. Ter hoogte van de baksteenmotieven bekomt men zo "beschadigingen" in het pleisterwerk door lekkages en vorstschade.

29: De zandverf is op een eenvoudige wijze zelf te bereiden: een kleine hoeveelheid Universele Reparatiepasta (merk Polyfilla), een kleine hoeveelheid witte houtlijm, aanlengen met witte acrylverf om de juiste tint te bekomen en ietwat aanlengen met water tot een schilderbare verf. Best kan je 2 tot 3 lagen met een borstel aanbrengen, met voldoende uitdroogtijd tussen de lagen.

30: Ramen, deuren en poorten worden eveneens geschilderd met matte acrylverf. De raamlijsten worden geschilderd in een gele tint (imitatie van zandsteen). De buitengevels worden nadien licht uitgewassen met een verdunde verloplossing in wasbenzine (best

laagje voor laagje aanbrengen tot je de juiste tint bekomt).

31: De schildering wordt licht vervuild met een verdunde oplossing van lakverf in wasbenzine. Ter hoogte van raamdorpels worden de wateraflopen aangebracht met een zeer fijn penseel.

32: De vakwerkbalken in de buitengevels zijn gemaakt van fineerhout (deze smalle fineerlatjes kan je vinden in de betere modelbouw winkels met modelscheepvaart). Bij het verlijmen moet je wel de nodige aandacht besteden aan de voegen en verstekken van de balkverbindingen. Alles wordt gelijmd met witte houtlijm.

33: Het dunne fineerhout wordt op maat gesneden en met witte houtlijm verlijmd op de gevels. De latjes zijn wel nauwkeurig op maat en in verstek te snijden om een mooi resultaat te bekomen.

34: Om het gebouw een "verweerd uitzicht" te geven wordt de gevels lichtjes opgekleurd met een dry-brush van witte en licht grijze



acrylverf. Wateraflopen aan gevels en raamdorpels worden aangebracht met een fijn penseel en zwarte lakverf verdund in wasbenzine. Om een mooie veroudering te creëren is het raadzaam om eerst in de werkelijkheid een aantal gebouwen eens grondig te bekijken en desgevallend een aantal foto's te maken. Zo maakt je minder fouten bij verouderen. Verouderen en ververen van gebouwen is totaal iets anders dan vervuilen alleen.

35: Onderaan wordt de plinten bijgewerkt met groene verf – deze wordt laag per laag in gradatie aangebracht om een mooi resultaat te bekomen.

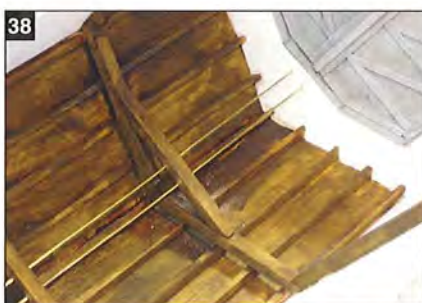
36: De schaduwzijden van het dakvlak worden eveneens bijgewerkt met verschillende tinten van groene acrylverf om de mosvorming na te bootsen.



37: De binnenverlichting van de loods werd uitgevoerd met kleine gloeilampjes van het merk Faller. Ter hoogte van de vakwerkspannten werden 2 stijve messing draden bevestigd.



38: Op deze draden werden de lampjes gesoldeerd en met de nodige bedrading verbonden met de transfo onder de module. De buitenverlichting boven de inrijpoorten van het merk Dingler.



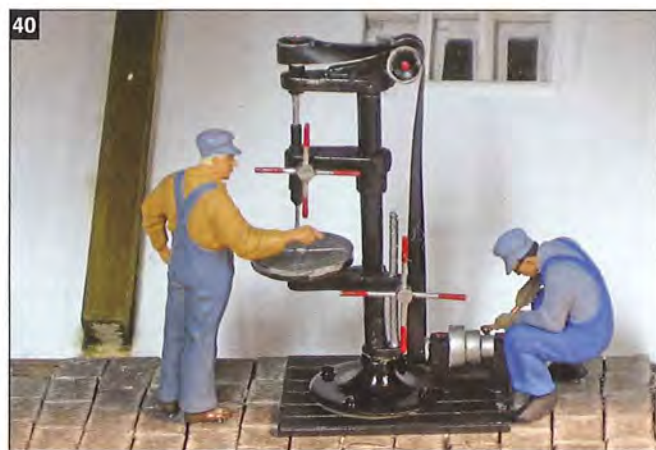
39, 40 en 41: Het binneninterieur is tot een minimum beperkt. Vermits de lokloods slechts een kleine onderhoudsplaats is zijn slechts een beperkt machinepark en personeel voorzien in de loods. Het is vooral het suggestieve wat belangrijk is. Men kan de binnenzijde van de lokloods alleen bekijken via de poortopeningen. Verdere details zijn dan ook overbodig. Een werkbank, opslag van enkele olievaten, een kolomboormachine en freestafel / draaibank geven een idee van de kleine onderhoudswerken die in de loods worden uitgevoerd.

42 en 43: Rond de loods werd het groen aangewerkt tot tegen de stenen plint. We gebruiken hiervoor Heki Wildgras. Hierdoor kan je ook de vervelende voeg tussen onderzijde van de loods en module perfect wegwerken. Een kleine houtopslag tegen de muren geeft nog een leuk detail.

44 en 45: Een algemene indruk van de binnenzijde van de loods na afwerking.

46: Tegen de zijgevel van het bijgebouw zijn de muurhaken voorzien voor de bedrading van de telefoon/telegraaf verbinding.

47: Stemmig binnenzicht in de afgewerkte loods. Foto Frank Zarges



44



Besluit

Beste lezer, zoals u zelf kan vaststellen zijn er bij de bouw van deze locloods geen gecompliceerde werkmethoden gebruikt. Met beperkte middelen aan materiaal, de nodige inspiratie en wat tijd is de realisatie

van dit gebouw geen moeilijkheid. Deze werkwijze leent zich het best voor de grotere schalen (spoor I en spoor 0), maar is mits gebruik van aangepaste materialen (plasti-

card, dun karton, papier) perfect bruikbaar voor H0 en zelfs N.

Tekst en foto's:
Patrick Dalemans



45



46



47





Een vervallen stoomloc op schaal 1/35

LEZER MARC VANDORPE WAS GEFASCINEERD DOOR DE BOUWDOOS VAN EEN STOOMLOCOMOTIEF OP SCHAAL 1/35 VAN TRUMPETER. VAN BEGIN AF WAS HET DE BEDOELING OM NU EENS NIET IETS TE BOUWEN WAT DE MEESTE MODELBOUWERS WEL DOEN. UITGANGSPUNT WAS WEL DE BOUWDOOS EN EVENTUELE ZELFBOUW, MAAR ER ZOU GEEN GEBRUIK WORDEN GEMAAKT VAN PHOTO-ETCHED SUPERSETJES. WANNEER DE ONDERDELEN VAN EEN BOUWDOOS GRONDIG OPGEPOETST WORDEN KAN JE ER BEST EEN LEUK RESULTAAT MEE BEHALEN.

De opzet was om de loc grondig te verbouwen naar het voorbeeld van een Belgische type 25, dus met een open cabine en hier en daar enkele onderdelen die zelf moesten vervaardigd worden. Verder wilde Marc er enkele huidplaten afhalen zodat de buitenkant van de boiler zichtbaar wordt. Ook de rookkamer zou in geopen-de stand worden weergegeven zodat je

een binnenzicht heb op de binnenkant van de ketel. Wel zijn er zogezegd reeds koperdieven gepasseerd, alle details binnenin dienen dus niet weergegeven te worden. Ook de originele tender van Trumpeter werd grondig verbouwd tot een tender zoals gebruikt voor het type P8. De bouw van deze stoomlocomotief is niet zozeer een oefening in plasticard en

Tips en trucs

- Verzegelen van pigmenten: met ontsmettingsalcohol lukt dat zeer goed. Gewoon de pigmenten aanstippen en laten drogen.
- Heb je geen pigmenten? Dan kan je zonder problemen soft pastelkrijt gebruiken. De verwerking is dezelfde als pigmenten. Het gaat hier eigenlijk over twee dezelfde producten, gewoon een andere naam en veel duurder.
- Vormen van plastic: plasticard en profieltjes kan je gemakkelijk vormen in kokend water. Je stopt gewoon de plastic in het kokend water tot het iets zacht begint te worden, dan vorm je het naar wens en koelt het onmiddellijk af in koud water. Zo heb je een blijvende vorm. De windleiplaten werden op deze wijze gevormd.
- Spetteren met de airbrush: bij sommige airbrushes kan je een spetterkap kopen, maar de meeste mensen hebben dit niet. Spetteren kan je simpel doen door de druk op de airbrush erg te verlagen tot bijna niets en dikke verf gebruiken.
- Acrylverf verdunnen: de acrylverven van Vallejo verdun je normaal met kalkarm water, iets dat veel beter werkt is echter de spuitflessen om ruiten te kuisen. Hiermee kan je ook perfect uw materiaal zoals airbrush en penselen kuisen.
- Ruitjes en glas lijm je prima met witte houtlijm.



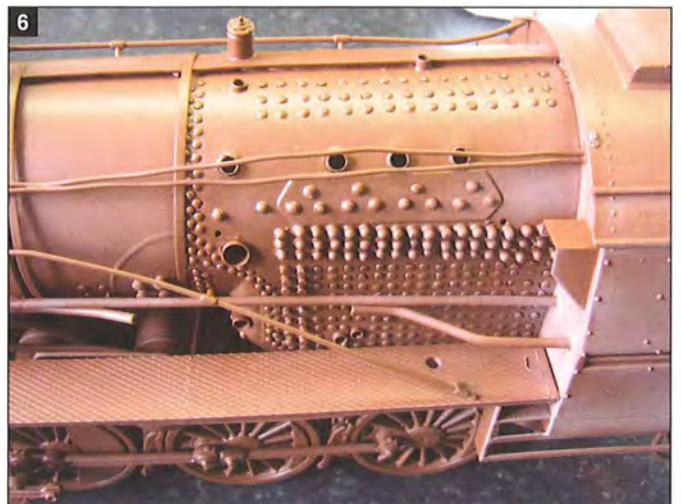
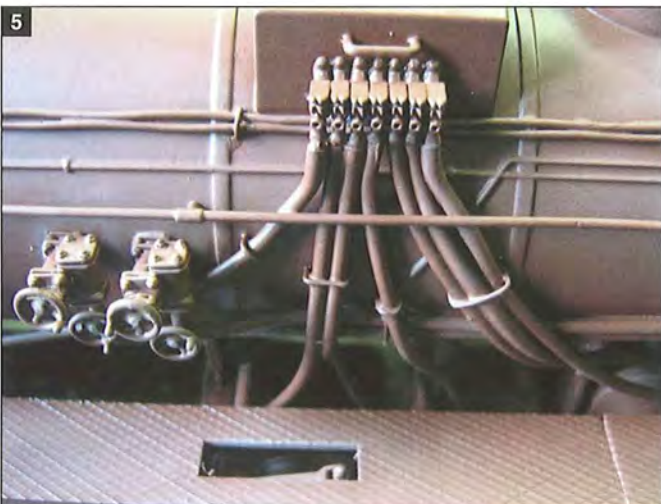
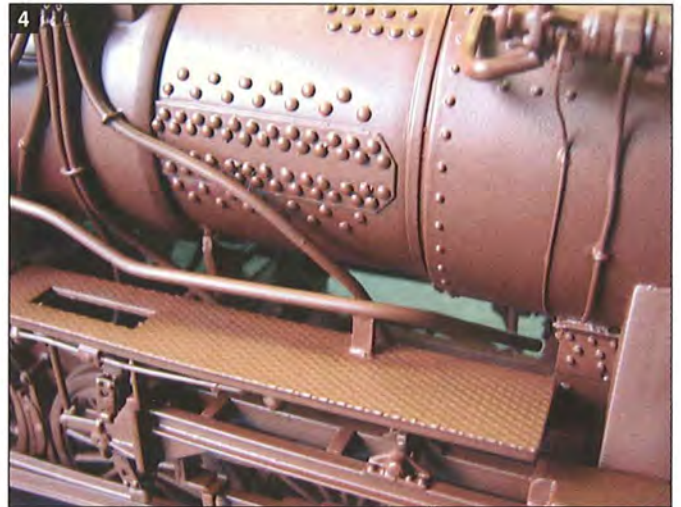
detaillering dan wel een poging om zo realistisch mogelijk een totaal verroeste locomotief weer te geven. Het schilderen van die roest is niet zo simpel, er bestaan immers zoveel soorten roest, al naargelang het materiaal en in welk gebied het voorwerp staat weg te roesten. Voor Marc

was de roest het belangrijkste in dit project, dus een volledig verroeste locomotief was de enige optie.

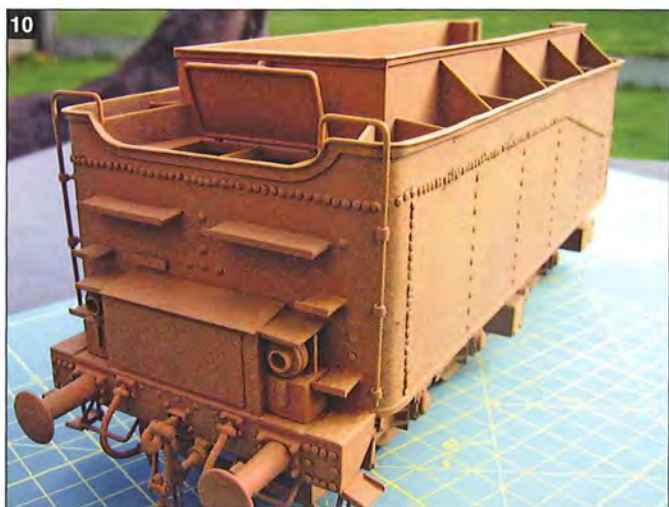
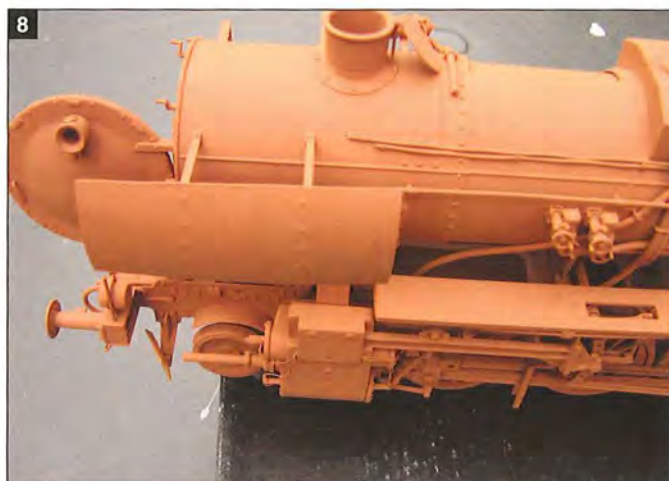
Om de BR52 te verbelgischen werd de achterwand in de cabine open gezaagd. Dit open zagen lukt prima door het gebruik van een Dremel met een zaagbladje op ge-

middelde snelheid. Aan de achterzijde van de ketel werden nog een aantal extra leidingen aangebracht, alsook enkele kleine details (**FOTO 1 EN FOTO 2**) zoals peilglazen, kranen e.d. Veel hiervan werd gemaakt uit plasticprofieltjes.

Ook aan de voorzijde van de locomotief







dienen enkele aanpassingen te worden gedaan, zoals bijvoorbeeld de treeplanken aan de voorzijde van de ketel. Deze werden ook gemaakt uit kunststof (**FOTO 3**). Om het model toch een ietwat bijzonder uiterlijk te geven werd de buitenkant van de ketel opengezaagd, daarna werd uit plasticard een binnenhuid opgebouwd waarin de rivetten werden geplaatst. Alle leidingen werden zelf vervaardigd uit plasticprofielen en fijne elektro snoeren (**FOTO 4 EN 5**).

Het model kreeg met de airbrush eerst een laagje roestkleurige verf (**FOTO 6, 7 EN 8**). Daarna werden met een fijn freesje in een boormachientje alle slijtagesporen en openingen gemaakt. Dit gebeurde uit de vrije hand en vooral een beetje op gevoel (**FOTO 9**). Dan was het tijd om alles een laagje Vallejo 301 en Vallejo 303 te geven. Daarop kwamen dan nadien 2 spetterlaagjes met de airbrush, eerst met Vallejo 302 en de laatste laag met Vallejo 303. De bedoeling was om door de spettertjes diepte in de verflaag te verkrijgen (**FOTO**

10). Nadien werden de vormen een beetje benadrukt met een lichte nevel donkerroest van Vallejo. De graffiti werd uit de vrije hand geschilderd (**FOTO 11**). Als de acrylverflaag na enkele dagen goed uitgedroogd was werd het model verder bewerkt met roestpigmenten van Vallejo. Deze worden verzegeld met gewone ontsmettingsalcohol. Dit is goedkoop en werkt prima (**FOTO 12**).

Tekst en foto's: Marc Vadorpe
Bewerking GVM



Van tweerail naar drierail

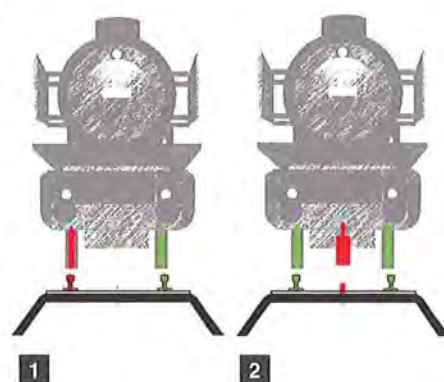


VAN TWEERAIL NAAR DRIERAIL IS IN HET DIGITALE TIJDPERK NIET HETZELFDE ALS VAN GELIJKSTROOM NAAR WISSELSTROOM! WISSELSTROOMMOTOREN OF 'ALLSTROOMMOTOREN' ZIJN NIET MEER VAN DEZE TIJD. OOK IN DE HUIDIGE DRIERAIL (MÄRKLIN) LOCOMOTIEVEN ZITTEN GELIJKSTROOMMOTOREN. WE BOUWEN EEN LOCOMOTIEF, TWEERAIL EN ANALOOG (GELIJKSTROOM), OM NAAR DRIERAIL EN DIGITAAL. ALS VOORBEELD NEMEN WE EEN FLEISCHMANN LOCOMOTIEF, EEN ROCO FLUISTERSLEPER EN EEN ESU LOKSOUND DECODER OM TE GAAN RIJDEN OP MÄRKLIN RAILS. MULTICULTUREEL IN DE PRAKTIJK!

Foto 1 en 2: Tweerail betekende in het analoge tijdperk, bijna altijd gelijkstroom, die van de ene rail via de wielen aan de ene zijde van de locomotief werd afgenomen, de motor aanstuurde, en via de wielen aan de andere zijde van de locomotief naar de tweede rail ging.

per onder de locomotief werd afgenomen, de motor aanstuurde, en via de wielen van de locomotief naar de twee rails ging.

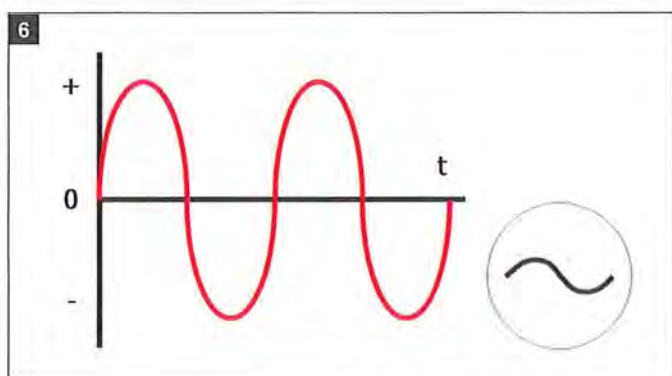
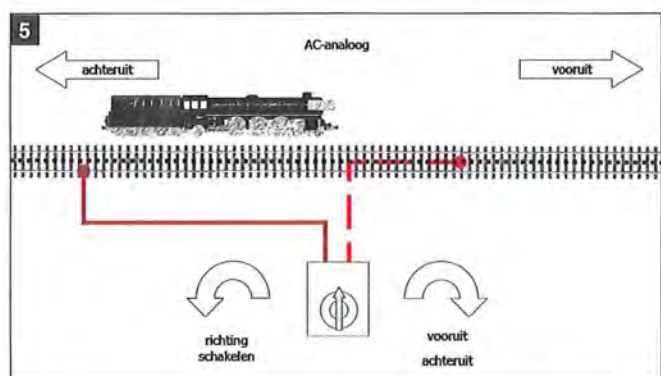
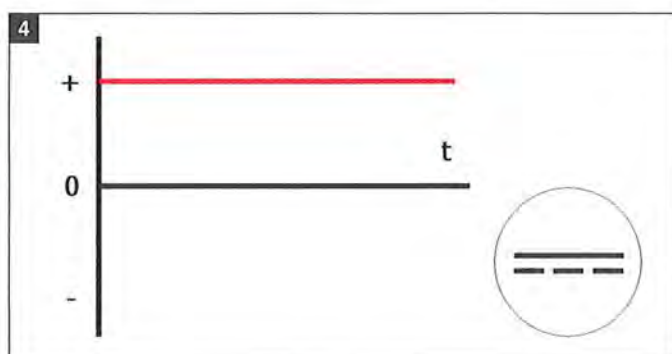
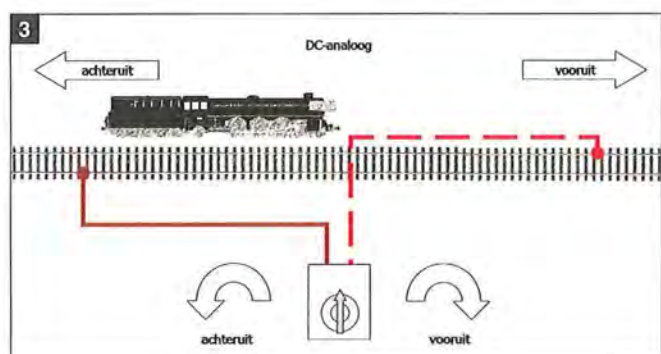
Afhankelijk van de spanning ging de trein sneller of trager rijden.



Drierail betekende in het analoge tijdperk, meestal wisselstroom, maar soms ook gelijkstroom, die van de middenrail, later de puntcontacten tussen de rails, via de sle-

Foto 3 en 4: Bij gelijkstroom (maximum 12 volt) kon de rijregelaar in twee richtingen draaien waardoor de spanning die in twee richtingen op de rails werd gezet, werd omgepooled.

Foto 5 en 6: Bij wisselstroom (maximum 16 volt) zat er een ompoolrelais in de locomotief dat werd aangestuurd door een impulsspanning (24 volt, hoger dan de normale maximum spanning) en de motor ompoolde.



Dit heb je nodig

- een tweerail gelijkstroom locomotief van Fleischmann, Roco, Mehano, ...
- een sleper, bijvoorbeeld Roco-fluistersleper, artikel 40500 (kort) of 40501 (lang)
- een decoder, bijvoorbeeld ESU Lok-Sound artikel 52400 (8 pin) of ESU LokPilot artikel 52610 (8 pin), 52612 (6 pin), in "micro" versie ESU Lok-Sound artikel 52800 (6 pin) of ESU LokPilot artikel 52687 (6 pin).

Foto 7 en 8: Dat betekent dat bij tweerail gelijkstroom de stroom in de rails zowel in de ene als in de andere richting loopt. Bij wisselstroom is er geen polariteit en loopt de stroom dus altijd hetzelfde.

Foto 9: De digitale spanning/stroom (18 volt) die nu op de modelspoorbaan staat wordt op precies dezelfde manier naar de locomotief geleid. Nu wordt echter niet de motor gevoed, maar de ingebouwde decoder, die op zijn beurt de motor aanstuurt. De spanning op de rails blijft altijd constant.

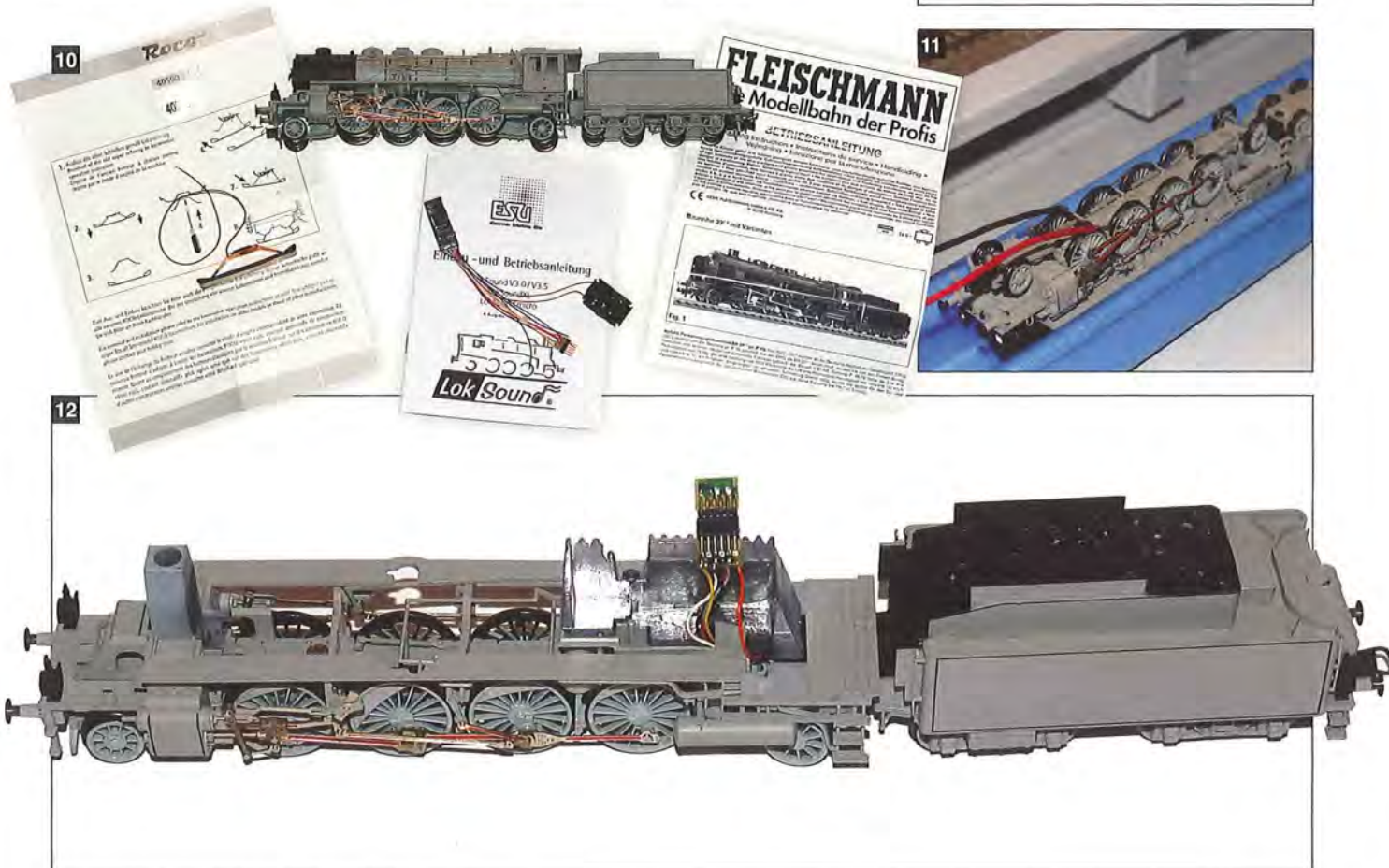
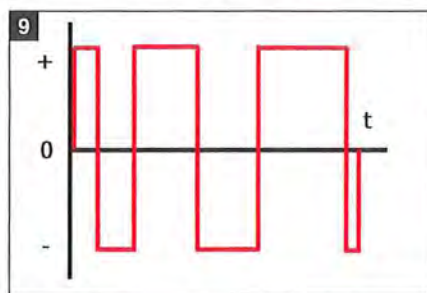
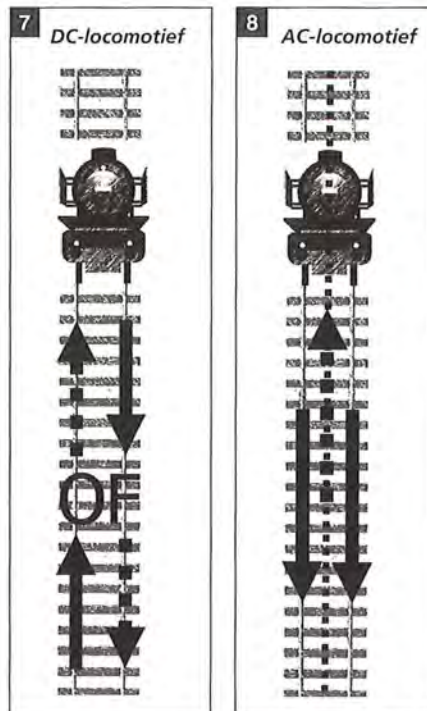
De decoder is een geprogrammeerde elektronische eenheid. Programmeren gebeurt met een programmeertaal (formaat) waar vooral DCC en Motorola gebruikt worden. Decoders die beide (meerdere) talen begrijpen worden multiprotocol decoders genoemd.

Als we dit alles in ons achterhoofd houden kan het ombouwen van een tweerail naar een drierail locomotief niet moeilijk zijn.

Foto 10: De handleidingen helpen ons bij het openen van de locomotief, het plaatsen van de sleper, het inpluggen van de decoder.

Foto 11: We testen op een analoge tweerail testbaan vooraf of de locomotief werkt. Als we niet beschikken over een testbaan kunnen we ook met een gelijkstroomvoeding of een 9 volt batterij testen of de loc werkt. Als we zowel links als rechts stroom leveren via een wiel moet de motor (in de tender) draaien!

Foto 12: De motor zit dus in de tender. De stekkerverbinding zit in de locomotief. We moeten dus alleen de locomotief openen. In de locomotief heeft men ruimte gelaten om een decoder te plaatsen.



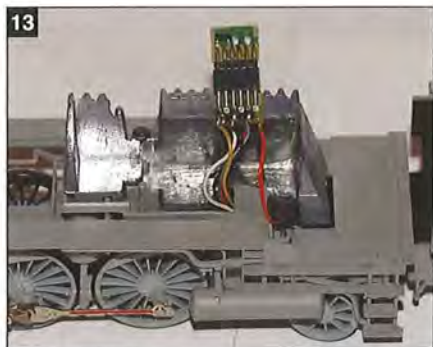


Foto 13, 14 en 15: Er is een 6 polige NEM stekkeraansluiting voorzien. We verwijderen voorzichtig het aanwezige stekkerkje uit de schacht. We pluggen onze decoder in. Let op de kleuren van de draadjes!

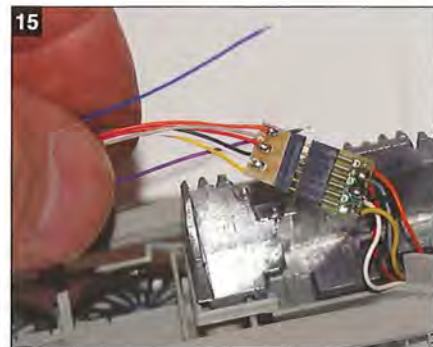
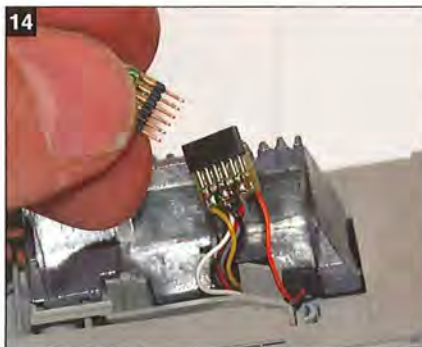


Foto 16 en 17: ESU gebruikt de DCC normering. Plug de stekker correct in.

De keuze voor de decoder is geheel vrij. We opteren hier voor een ESU LokSound (met geluid) micro decoder. Het spreekt voor zich dat een ESU LokPilot micro (zonder geluid) even gemakkelijk te plaatsen is, net zoals alle andere decoders (van om het even welk merk) met een 6 polige NEM stekker.

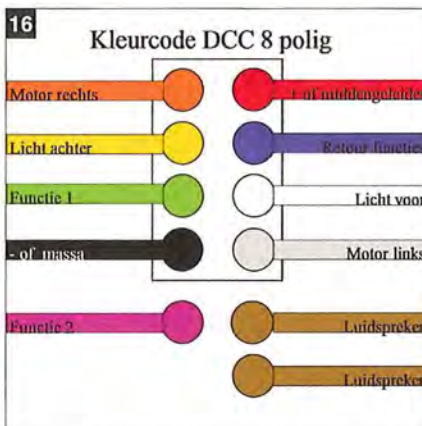
Let wel op! Omdat we met Märklin rails gaan rijden, is de kans heel groot dat we ook met Märklin besturingsmaterieel (6021, Mobile Station, ...) gaan (willen) besturen. De decoder kan dus best ook Motorola als programmeertaal verstaan!

Het spreekt voor zich dat locomotieven voorzien van een 8 polige NEM schacht voorzien worden van een decoder met een 8 polige stekker.

Is er geen stekkeraansluiting (schacht) voorzien dan moeten we de draadjes rechtstreeks solderen aan de stroomvoorziening, motor, verlichting, ... We verwijzen graag naar

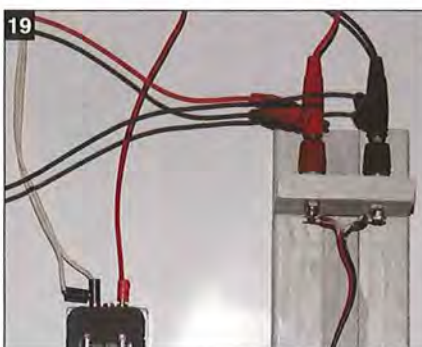
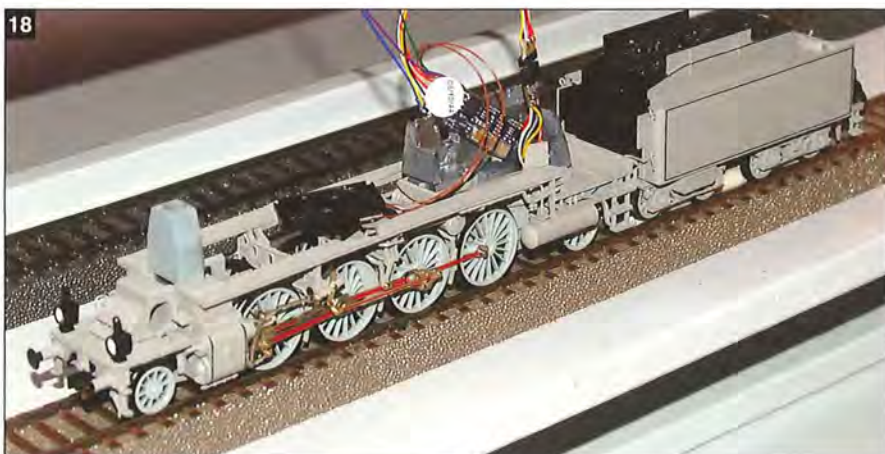
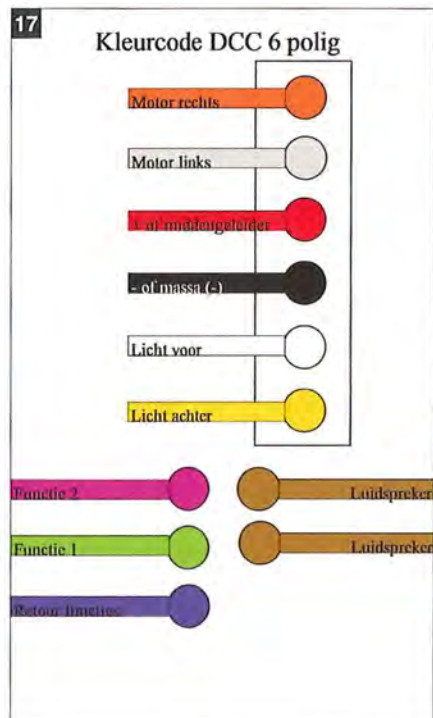
Modelspoor magazine 79 - Hoe redden we onze oude reeks 16 van Märklin
Modelspoor magazine 81 - Maak van je Märklin locomotief een MärESU
Modelspoor magazine 82 - Hoe zo, geen plaats
Modelspoor magazine 89 - Hoe oudere Märklin locomotieven upgraden met de decoderset 60760
waar we telkens dieper ingingen op het inbouwen van decoders.

Foto 18: Tweerailrijders zijn nu al helemaal klaar met het digitaliseren van hun loco-



motief. Tenminste nadat de loc is getest, goed is bevonden, en deugdelijk gesloten.

Foto 19 en 20: Voor we verder gaan maken we even tijd voor iets anders. We sluiten onze ECOS (besturingscentrale) aan een C-rail van Märklin (drierail) en tegelijkertijd aan onze rollenbank waar we enkel de rails (tweerail) voeden.



21

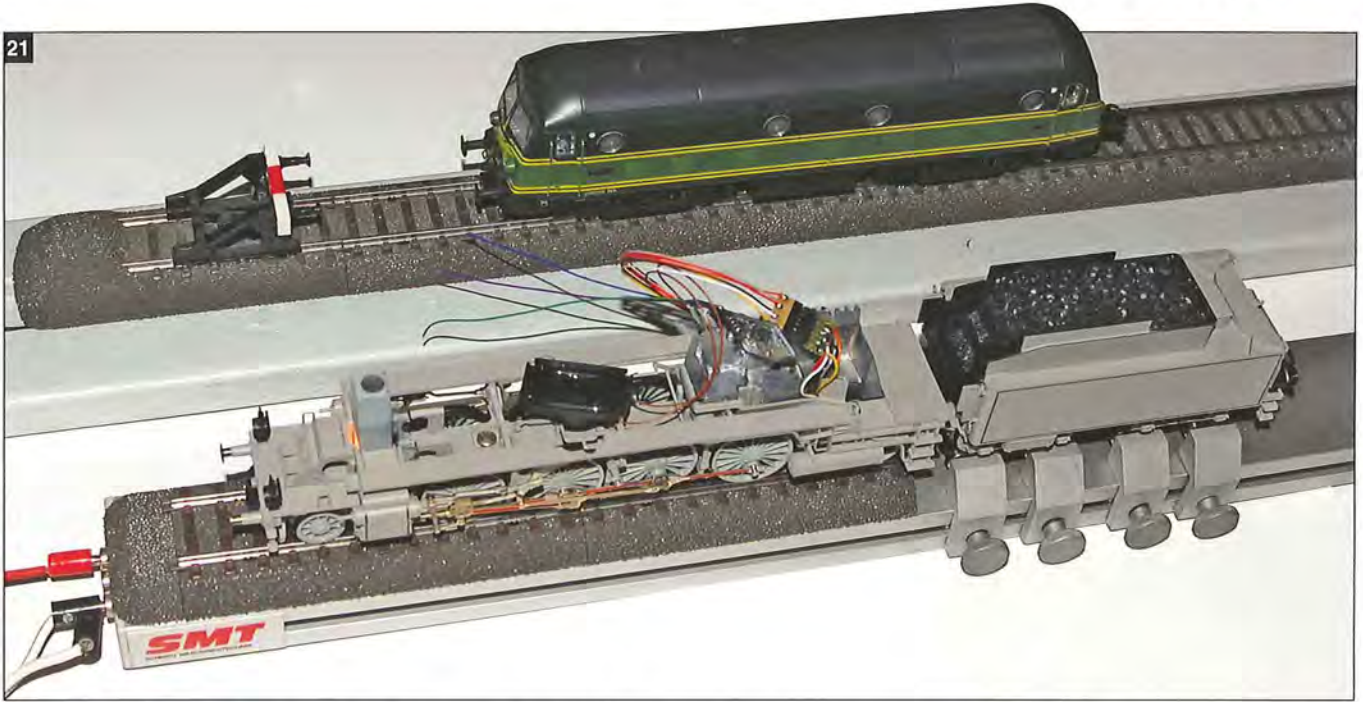


Foto 21: Op de rollenbank plaatsen we onze Fleischmann locomotief die nog steeds een tweerail locomotief is, maar nu wel gedigitaliseerd. Op de C-rails plaatsen we een echte Märklin locomotief, dus drierail en gedigitaliseerd.

Foto 22 en 23: We voeren onze locomotieven in de databank van de ECOS in. De ene als Motorola 28 met adres 59, de andere als DCC 28 met adres 3.

Foto 24 en 25: En kijk, ze rijden allebei, parallel naast elkaar, tegelijkertijd, gevoed door dezelfde twee draden, de ene tweerail DCC, de andere drierail Motorola! De digitale spanning van de ECOS stuurt dus zowel tweerail DCC als drierail Motorola. De spanning voor tweerail en drierail is hier exact dezelfde!

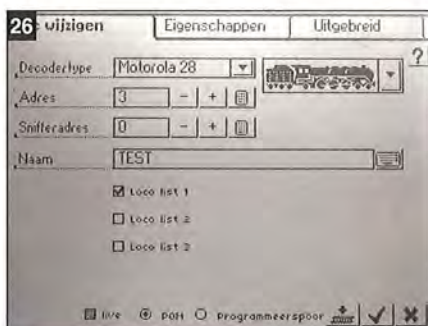
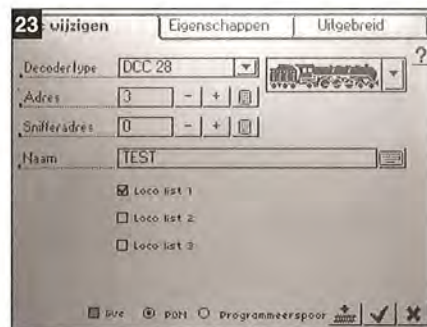
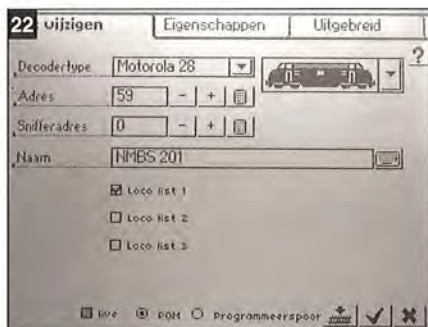


Foto 26 en 27: En zelfs al maken we van onze Fleischmann gedigitaliseerde tweerail locomotief ook een Motorola 28 dan nog functioneert deze! Dat is multiprotocol! Eigenlijk is Motorola hier "vertaalde" DCC.

Foto 28: We moeten nu van onze tweerail een drierail locomotief maken. We moeten daartoe de rode en zwarte draad die elk naar één zijde van de locomotief loopt om stroom af te nemen met elkaar verbinden. Een sleper onder de locomotief zorgt voor de nieuwe stroomtoevoer. We verwijderen de decoder en leggen hem op een veilige plaats even weg.

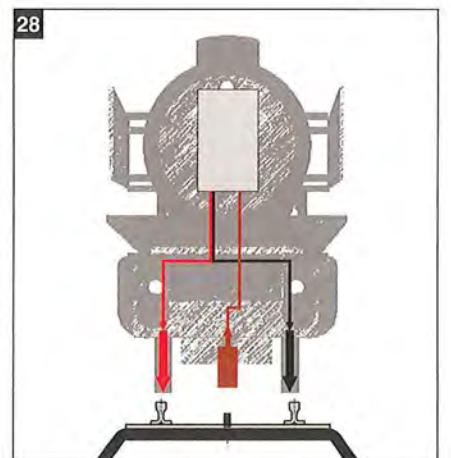
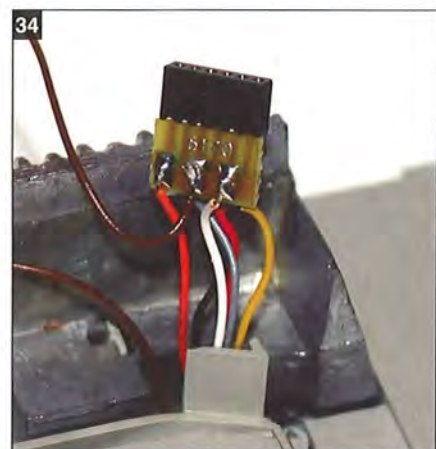
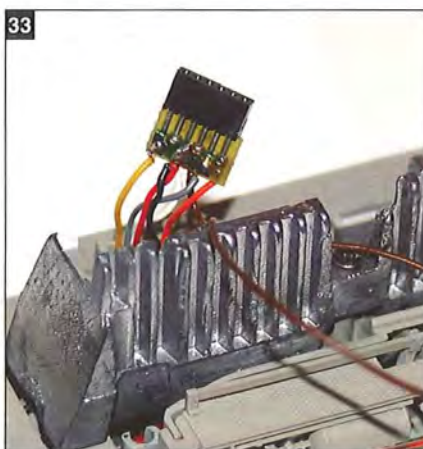
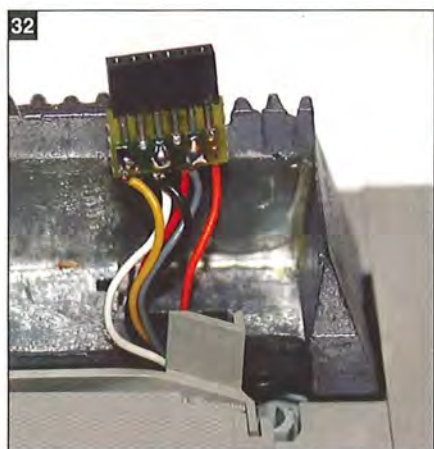
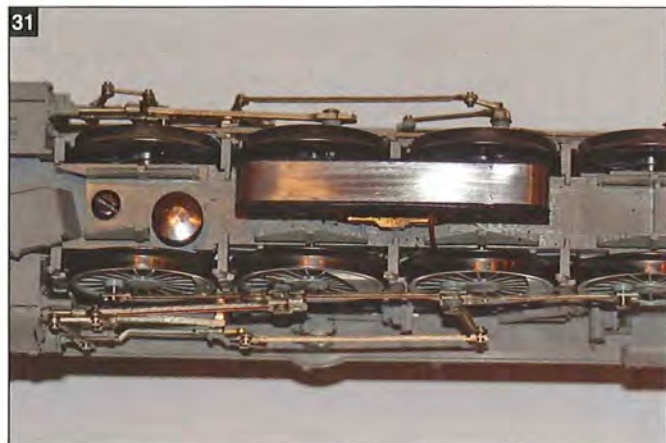
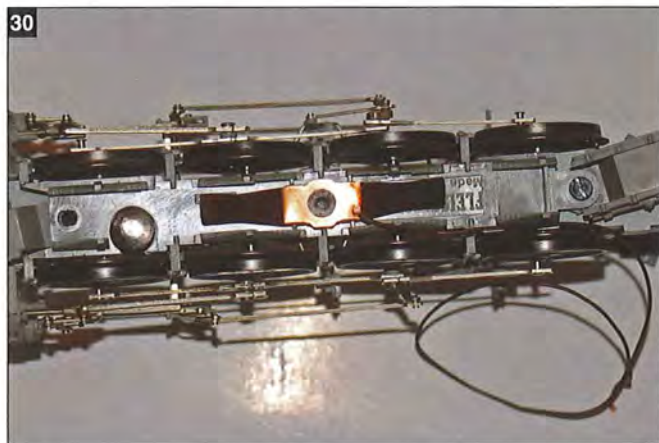
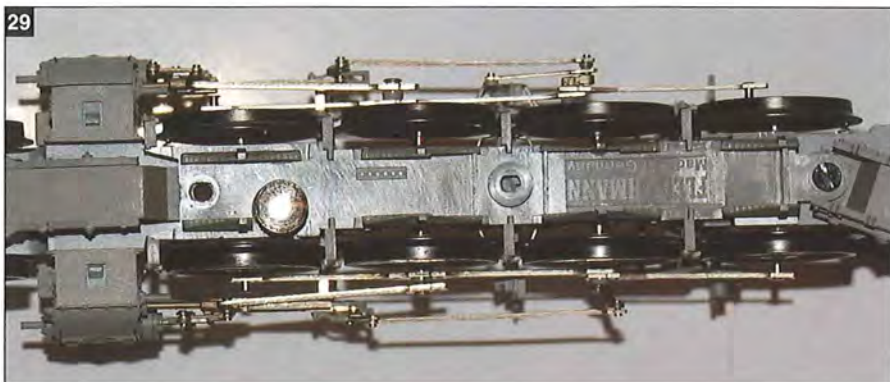


Foto 29: Onder de locomotief kiezen we de meest optimale plaats om de sleper te bevestigen. In ons voorbeeld is zelfs speciaal een besvestigingsplaats voorzien.

Foto 30 en 31: We bevestigen de sleper met contactlijm, eventueel een vijsje ter versteviging, en voeren het draadje naar de bovenzijde van de locomotief. Zorg dat het draadje nergens tegenaan sleept. Fixeer het met lijm of plakband. Misschien moet je, zoals in ons voorbeeld, wel wat schuren



aan de sleper (en eventueel de locomotief) om de sleper diep genoeg tussen de wielen te laten zakken. Als de sleper niet hoog genoeg kan worden weg gedrukt tijdens het rijden gaat de locomotief immers (gemakkelijk) ontsporen.

Foto 32, 33 en 34: We gaan aan onze stekerverbinding moeten solderen. De rode draad solderen we los en verbinden we met de zwarte draad. Op de vroegere plaats van de rode draad solderen we de bruine draad die van de nieuw aangebrachte sleper komt.

Foto 35: Onze locomotief is nu een drierail geworden. We pluggen onze decoder opnieuw in.

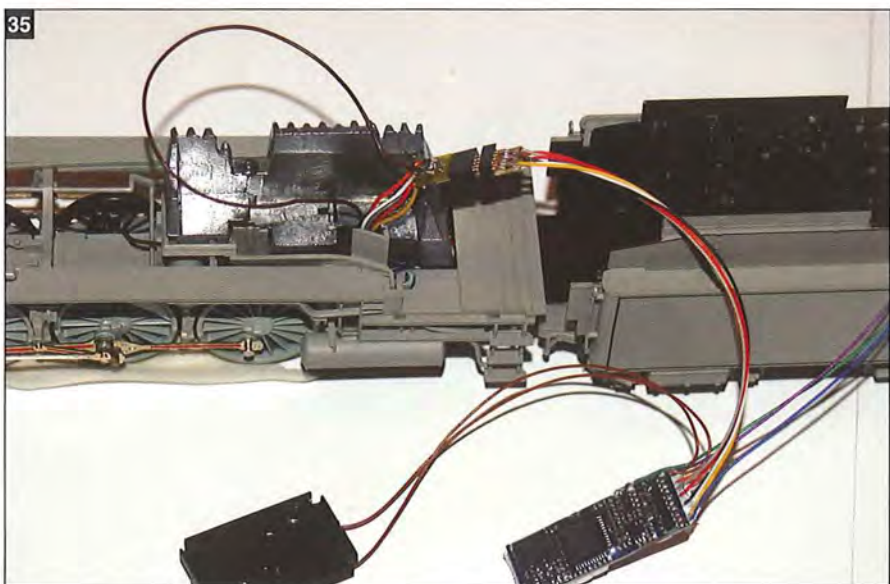


Foto 36 en 37: Het moeilijkste werk is de locomotief opnieuw goed te sluiten nadat de decoder en luidspreker een geschikte plaats hebben gekregen. Gelukkig is in de ketel van deze locomotief veel plaats (we hebben een stukje van het "gewicht" geknipt zodat de decoder mooi in de ketel kan schuiven). Vergeet niet alle losse draadjes en de stekerverbinding te isoleren (met plakband)! Met dubbelzijdige plakband fixeren we de luidspreker (het bijgeleverde kapje is te groot en gebruiken we niet).

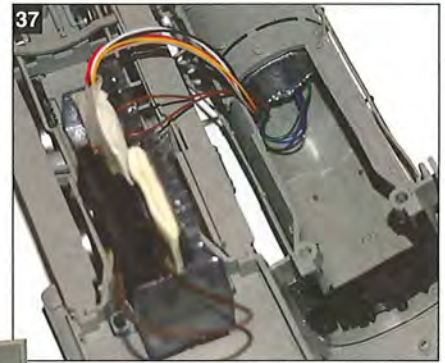
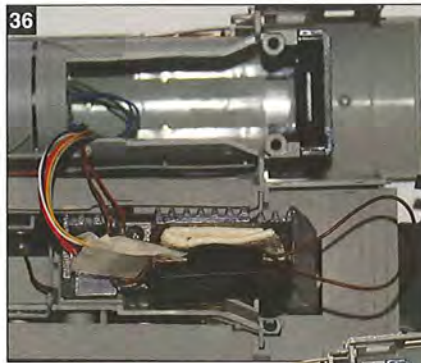


Foto 38: en laatste blik op de binnenkant om ons er van te vergewissen dat geen enkel draadje wordt geklemd bij het sluiten van de locomotief.

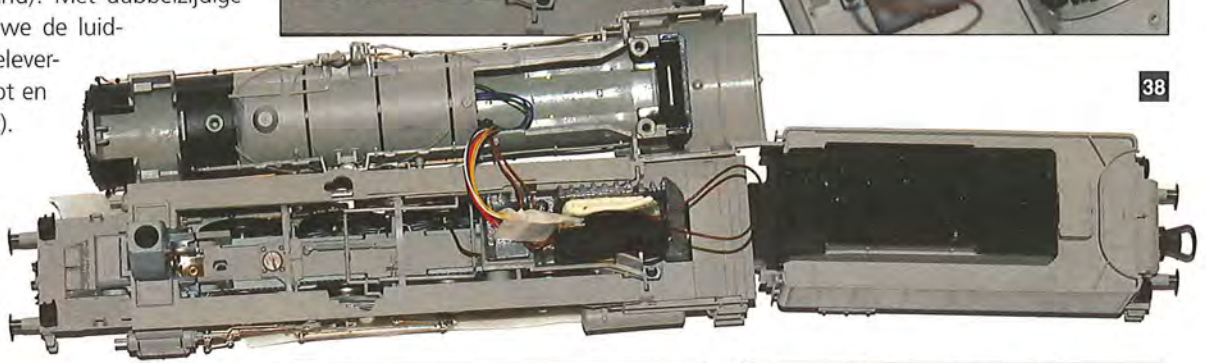


Foto 39 en 40: We testen onze locomotief als Motorola locomotief.

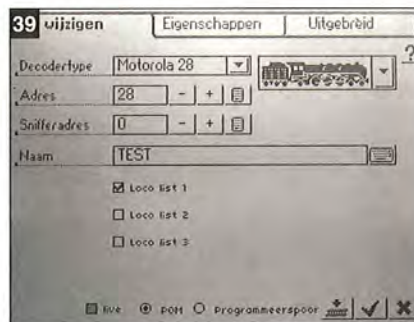


Foto 41 en 42: En vervolgens als DCC locomotief. Ook als drierail locomotief werkt hij onder beide formaten of programmeertalen.

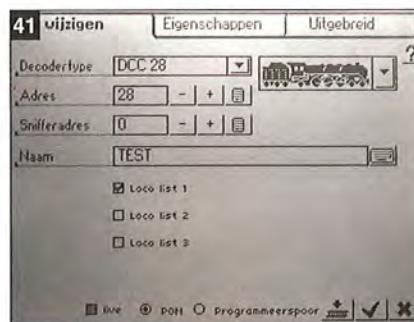


Foto 43: Op elke drierail modelspoorweg zal deze locomotief perfect functioneren naast alle originele drierail (Märklin) locomotieven. Een mooie aanwinst. En het levende bewijs dat multicultureel in H0 geen illusie is!

Tekst en foto's:
Frans Hooyberghs



De 15 rijtuigen van de NMBS



SAMEN MET DE 14 RIJTUIGEN WERD ENIGE TIJD GELEDEN DOOR HERIS OOK HET 15 COUCHETTERIJTUIG VAN DE NMBS IN H0 UITGEBRACHT. DE GESCHIEDENIS EN INZET VAN DE 14 RIJTUIGEN WERD UITVOERING BESPROKEN IN MSM105, THANS NEEMT ONZE MEDEWERKER BERTRAND MONTJO-BACQUES DE 15 RIJTUIGEN ONDER DE LOEP.

Tegen het midden van de zestiger jaren van vorige eeuw constateerde de NMBS dat het aanbod aan couchetterijtuigen I3 die in het begin van het decennium werden geleverd niet meer volstond. Men plaatste een bestelling van 45 couchetterijtuigen I5 bij BN in Brugge. Deze rijtuigen werden opgeleverd tussen januari en juli 1967. Uitwendig waren ze identiek aan de I4 rijtuigen, en de I5'en voldeden helemaal aan de UIC normen wat betreft het rijtuigtype UIC-X: een lengte over de buffers van 26,4m, tien compartimenten met zes plaatsen en een dienstcompartiment. Ze stonden op dezelfde draaistellen als de serieijtuigen I4, namelijk Schlieren type 25.

In den beginne droegen deze rijtuigen de klassieke groene NMBS livrei. Maar om de I5 rijtuigen bestemd voor de Railtour dienst gemakkelijk te kunnen onderschei-

den, kregen deze een "Railtour" opschrift in grote witte letters op de zijwanden. In 1974 onderging het hele I5 rijtuigpark een grondige wijziging van de uitmonstering. De kasten werden nu donkerblauw met lichtblauwe band boven de ramen, en datzelfde lichtblauw vond men terug op de toegangsdeuren. Op de Railtour rijtuigen werden het Railtour logo en de firmanaam aangebracht op de zijwanden.

Vanaf 1982 werd de livrei van de 16 Railtour rijtuigen alweer veranderd. De drie lichtblauwe banden onder de ramen werden nu vervangen door een regenboogband.

De overige I5'en kregen ook een andere livrei maar men was daarmee nog niet klaar als men in 1984 besloot ze een vereenvoudigde huisstijl te geven. Men behield de donkerblauwe basiskleur met de lichtblauwe deuren, maar de banden op de

De 'Freccia del Sole' met bestemming Brussel-Zuid rijdt het station van Marloie binnen op 3 juli 1993. De trein bestaat hoofdzakelijk uit couchetterijtuigen I5 in blauwe livrei met oranje banden, behalve het laatste couchetterijtuig I5 in blauw met lichtblauwe deuren. De hier geïllustreerde samenstelling was als volgt: drie couchetterijtuigen I5 in blauw en oranje, een slaaprijtuig T2, een slaaprijtuig MU, een rijtuig I4B9 van de serie in livrei C1, de Bar-Dancing SR2, een slaaprijtuig T2, drie couchetterijtuigen I5 blauw en oranje en één couchetterijtuig I5 in donkerblauw met lichtblauwe deuren. Foto: Michel Hanssens.

zijwanden werden niet meer aangebracht. Op 31 december 1986 bleven nog vier rijtuigen "niet Railtour" over met blauwe banden, de 25 andere hadden toen al de vereenvoudigde kleuren.

Nog tijdens datzelfde decennium (vanaf 1987) begon men de I5 rijtuigen bijna dezelfde kleurstelling te geven als de I3 couchetterijtuigen die al sinds 1986 inwendig gerenoveerd werden en die dan ook uitwendig andere kleuren kregen om ze te



De auto-couchettetrein Lourdes – Bressoux rijdt door Remicourt, op 15 september 2002. Achter de loc reeks 21 herkennen we achter elkaar een I6A, een restaurantrijtuig 'Resto', een gemoderniseerd slaaprijtuig MU en twee autotransportwagens DD. Alle rollend materieel van deze trein behoort toe aan de NMBS. Foto: Bertrand Montjobaques.



De 'Freccia del Sole' Rimini-Brussel rijdt door Jemelle op 5 juni 1986. Achter de 23 in groene livrei vinden we een couchetterijtuig I5, een slaapwagen T2, nog een couchetterijtuig I5, een slaapwagen T2, het Bar-Dancingrijtuig SR2, een pakwagen Dms en vijf couchetterijtuigen I5. Alle rijtuigen van deze trein dragen de regenboogbanden. Foto: Luc Ninane.



Een kleurige samenstelling van de 'Freccia del Sole' gefotografeerd bij het uitrijden van Luttre, op 20 juli 1990. Getrokken door een reeks 20 zien we daarachter een couchetterijtuig I6Bc, twee couchetterijtuigen I5, een slaaprijtuig T2, een slaaprijtuig MU, een tweede klasserijtuig I6B in C1 livrei, de Bar-Dancing SR2 met regenboogband, een couchetterijtuig I5, een slaaprijtuig T2 en nogmaals een couchetterijtuig I5. Alle I5 rijtuigen zijn voorzien van de beroemde regenboogband. Foto: Michel Van Ussel.

onderscheiden van de niet gerenoveerde, die in het groen bleven rijden. Deze nieuwe uitmonstering (de voorlaatste) had als basiskleur marineblauw (Levis lux 71), met twee oranje banden (RAL 2004) van verschillende breedte en de deuren werden weer lichtblauw (Levis lux 42 + 48).

Op 31 december 1987 waren al acht rijtuigen in de nieuwe kleuren gezet, marineblauw en oranje, de andere niet Railtour rijtuigen droegen nog steeds de vereenvoudigde blauwe livrei. Op 31 december 1988 telde men onder de niet Railtour I5'en elf rijtuigen in de vereenvoudigde kleurstelling en reeds achttien in marineblauw/oranje.

Tenslotte, vanaf 1990, was het volledige park van 45 rijtuigen het onderwerp van een grondige modernisering die werd uitgevoerd in de centrale werkplaats van Mechelen. Ze kregen een binneninrichting die quasi identiek was aan de I6B rijtuigen die door dezelfde werkplaats waren omgebouwd tot couchetterijtuigen I6Bc.

Nu werden de I5 rijtuigen in dezelfde kleuren geschilderd als de I6Bc. De kast werd marineblauw (Levis lux 71). Het dak, het onderstel en de draaistellen kregen een grijze kleur (RAL 7022). Tenslotte werden twee twee lichtroze banden (RAL 3015) aangebracht evenals een rode (pantone 185). Tijdens deze revisie kregen de eerste twintig I5 couchetterijtuigen ook nieuwe draaistellen van het type Schlieren 27, die van het vorige type 25 verschilden door hun uitrusting met schijfremmen.

De I5 rijtuigen van de NMBS werden zowel in autoslaaptreinen als in klassieke nachttreinen ingezet. Hiervan een volledige lijst publiceren zou ons te ver voeren, daarom beperken we ons tot de buitenlandse eindstations die ze in hun carrière regelmatig aandeden.

Locomotief 2713 trekt hier de Bressoux-stam van de auto-couche-trein 'Azur Express'. Achter de locomotief zien we een I6B van de NMBS in C1 livrei, een I5 couchetterijtuig in blauw en roze, een slaaprijtuig NMBS WLAB30 en drie autotransportwagens DD van de NMBS. Com-bain-au-Pont, 18 juli 2003. Foto: Max Delie.

Internationale treinen zijn wegens hun lengte vaak moeilijk in model na te bootsen. De Azur-Express is evenwel een prachtig voorbeeld dat in H0 kan uitgebeeld worden op een modale modelbaan. Het is niet enkel een relatief korte trein, ook alles is in H0 als model vervaardigd.

Uiteraard is niet alles nu nog in de winkel verkrijgbaar, maar mits wat zoeken op beurzen en veilingen kan de Azur-Express ook in model samengesteld worden zoals hier voorgesteld.

locomotief reeks 27 : LS Models/Lima

I6B in C1 livrei : Roco (Märklin op schaal 1/100)

I5couchetterijtuig in blauw/roze : LS Models (Märklin op schaal 1/100)

NMBS WLAB30 slaaprijtuig : LS Models/Heris

DD autotransportwagen : LS Models/Heris







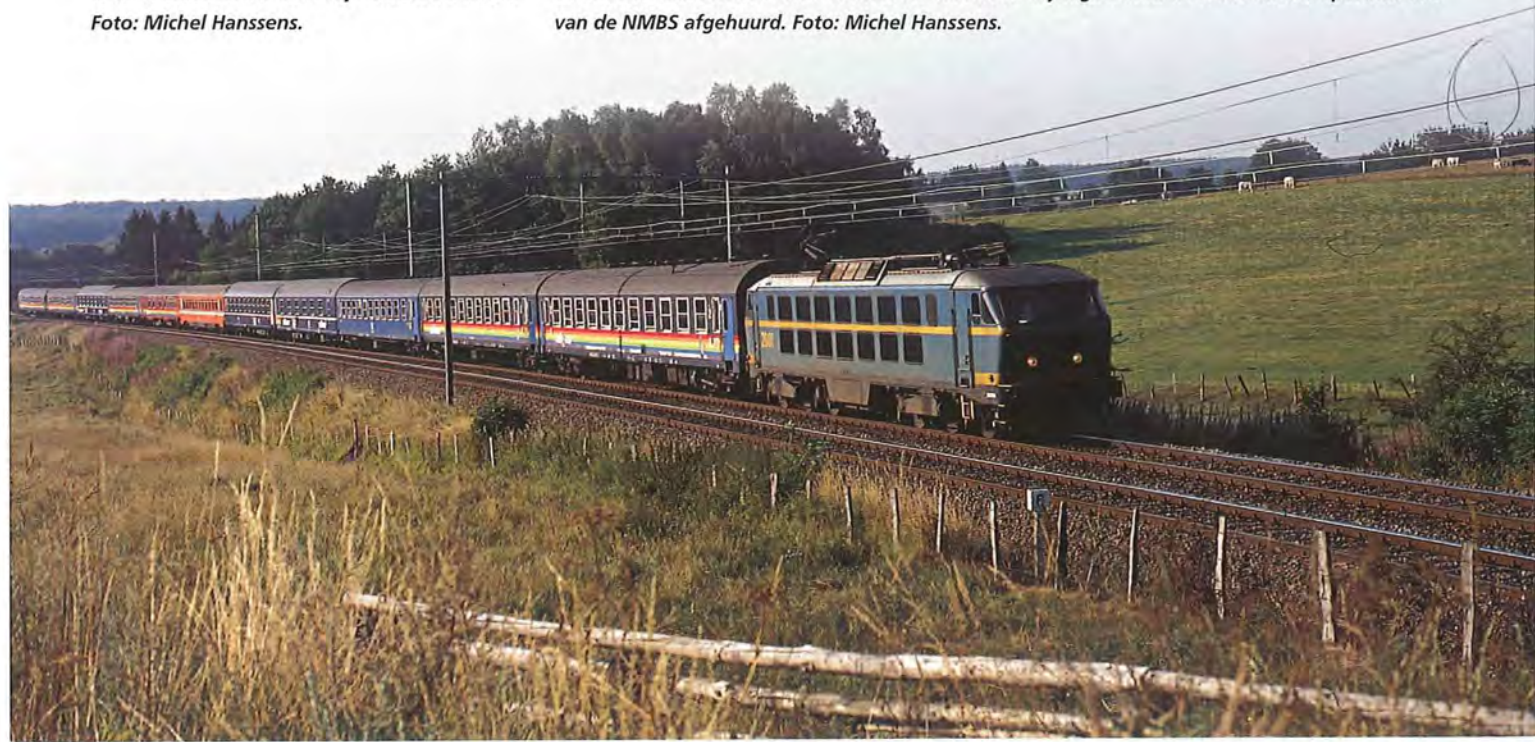
Lege terugrit van Denderleeuw naar Brussel van de trein INT 498 komende uit Basel. De 20 trekt een stam van acht NMBS rijtuigen: een couchetterijtuig I5 blauw en roze, een slaaprijtuig WLAB30, een couchetterijtuig I5 blauw en roze, een tweede klasserijtuig I10B met airco in C1 livrei, twee slaaprijtuigen MU, twee couchetterijtuigen I5 in blauw en roze en een I6B rijtuig met fietsencompartiment. Binnenrijdend in Brussel-Zuid op 19 augustus 2001. Foto: Bertrand Montjobaques.

De 'Freccia del Sole' met bestemming Ancona nadert Libramont, op 3 augustus 1990. Achter de loc reeks 20 hangen drie couchetterijtuigen I5, twee slaaprijtuigen T2, een rijtuig I6B in C1 livrei, de Bar-Dancing SR2, een couchetterijtuig I5, nog een slaaprijtuig T2 en twee couchetterijtuigen I5.

Alle rijtuigen zijn uitgemonteerd in de Railtour kleurstelling met regenboogband behalve het derde rijtuig, een I5 in blauw met lichtblauwe deuren en de I6B in C1 oranje met witte band. Foto: Michel Hanssens.



De 'Bergland Express' stopt in het station Verviers Centraal op 6 februari 2005. Achter de 27 hangen achtereenvolgens een slaaprijtuig WLAB 30, een slaaprijtuig T2, vier blauw en roze I5 couchetterijtuigen, het Bar-Dancingrijtuig SR3 en nog twee I5 rijtuigen in blauw en roze. Tijdens het winterseizoen 2004-2004 werden al deze NMBS rijtuigen door de Nederlandse operator TTC van de NMBS afgehuurd. Foto: Michel Hanssens.



In Duitsland: Hamburg
 In Oostenrijk: Bludenz, Innsbruck, Klagenfurt, Lienz, Salzburg, Schwarzach, Selztal, Villach, Zell am See.
 In Denemarken: Kopenhagen.
 In Spanje: Irun en Port-Bou.
 In Frankrijk: Biarritz, Cerbère, Hendaye, Latour-de-Carol, Lourdes, Narbonne, Pau, Saint-Raphaël.
 In Italië: Albenga, Ancona, Bologna, Bolzano, Genua, Merano, Milaan, Rimini, Rome, San Candido, Venetië, Ventimiglia (via Nice of via Milaan), Verona.
 In Zwitserland: Brig (via Bern), Coire, Sierre (via Lausanne) met verlenging, al dan niet bezet, tot Brig.
 In Joegoslavië: Ljubljana.

In sommige treinen telde men amper één of een paar I5 couchetterijtuigen. Dit in tegenstelling tot treinen als de 'Freccia del Sole' Brussel – Rimini (-Ancona) of de Ski Express die Brussel met de Dolomieten of Oostenrijk verbond, daarin kwam men gauw een tiental van die rijtuigen tegen samen met klassieke slaaprijtuigen en een Bar-Dancing rijtuig.

Toen de NMBS de exploitatie van nachttreinen stopzette in december 2003 werden de couchetterijtuigen werkloos. Een eerste partij van zeven stuks I5 werd buiten dienst gesteld op 29 december 2003. Op 30 juni 2004 volgden nog twaalf couchetterijtuigen, toen bleven er nog zesentwintig I5 rijtuigen in dienst.

Vanaf december 2004 huurde de Nederlandse privé operator 'The Train Company' (TTC) een deel van het overblijvende effectief van de I5 couchetterijtuigen samen met een Bar-Dancing rijtuig (de SR2 of de SR3) en slaaprijtuigen T2 en WLAB30 met NMBS stamboeknummers voor het verzekeren van de wintersporttrein 'Bergland Express'. Die verbindt Nederland met Oostenrijk via Berchem, Brussel, Leuven, Luik en Verviers. Deze trein reed tot begin maart 2005.

Op 8 december 2005 werden nogmaals elf I5 rijtuigen buiten dienst gesteld zodat er slechts vijftien I5 overbleven voor verhuur aan TTC om hun Bergland Express te verzekeren tijdens het winterseizoen 2005-2006. Om voor de piekmomenten in het seizoen toch voldoende plaatsen te kunnen aanbieden en door het beperkte aantal resterende I5 rijtuigen huurde TTC dan maar een aantal I6Bc couchetterijtuigen.



De 'Bergland Express' houdt stil in het station van Rotterdam op 17 februari 2006. Hij wordt hier getrokken door een NMBS loc 25.5 en daarachter hangen na elkaar een slaaprijtuig WLAB30, vier couchetterijtuigen I6Bc, een couchetterijtuig I5, weer een couchetterijtuig I6Bc, het Bar-Dancing rijtuig SR3, vier couchetterijtuigen I5 en nog een slaaprijtuig WLAB30. Let op de livrei van de I6Bc en de I5, die identiek is. Foto: Willy Peyskens.



17 juli 1978, de 'Camino Azul' Brussel-Zuid - Port Bou rijdt door Luxemburg-Zuid. Tijdens de zomerseizoenen 1975 tot en met 1978 werd die getrokken door een NMBS loc reeks 15 of 18 van Brussel-Zuid tot Thionville. Achter de 15 zien we een couchetterijtuig I5, een slaapwagen T2, nog drie couchetterijtuigen I5, het Bar-Dancingrijtuig SR1 en het restauratierijtuig I2 AR en nog enkele couchetterijtuigen I5. Foto: Roger Leclerc.

Gedurende het volgende seizoen (de winter 2006-2007) gebruikte TTC opnieuw couchetterijtuigen I5 en I6 van de NMBS, maar dat was dan wel het laatste jaar dat dit type materieel werd ingezet in de Bergland Express.

Op 26 april 2007 was het dus uit met de laatste I5'en, ze werden toen ook buiten dienst gesteld. Sindsdien was het merendeel afgesteld in de werkplaatsbundel van Schaarbeek in afwachting van hun opzen-

ding voor sloop. Negen van deze rijtuigen zouden worden omgebouwd als dienstrijtuigen voor de infrastructuurdienst. In elk geval werden er drie naar het buitenland verzonden: twee per schip via Antwerpen naar Iran en eentje is verkocht aan de firma Colmar te Grenoble.

Tekst: Bertrand Montjobaques



Met oprechte dank aan Michel Thiry voor zijn hulp bij het opstellen van dit artikel.

Kies als lezer van Modelspoormagazine het 'Model van het jaar 2011'

TRADITIEGETROUW MAKEN WIJ OP DE REDACTIE TER GELEGENHEID VAN HET JANUARINUMMER VAN MODELSPOORMAGAZINE EEN STAND VAN ZAKEN OP VAN HET ROLLEND MATERIEEL NAAR BELGISCH VOORBEELD DAT HET VOORBIJE JAAR IS UITGEBRACHT. IN DE ELF NUMMERS VOORAFGAAND AAN DIT JANUARINUMMER VAN ONS BLAD KON U MET DIT MATERIEEL KENNISMAKEN, OFWEL UITGEBREID IN EEN RAILTEST, OF WEL IN ONZE RUBRIEK 'NIEUWS ROLLEND MATERIEEL'. EN WELLICHT ZIJN TAL VAN DEZE MODELLEN OP MEERDERE MODELSPOORBANEN OF IN TALRIJKE MODELSPOORVERZAMELINGEN TERECHT GEKOMEN. ONDANKS DE WERELDWIJDE CRISIS IS DE OOGST VOOR DIT JAAR TOCH MEER DAN BEHOORLIJK. AAN U DUS, BESTE LEZER, OM UIT DEZE MODELLEN DAT ENE EXEMPLAAR TE KIEZEN DAT VOOR U DE TITEL 'MODEL VAN HET JAAR 2011' VERDIENT.

De lijst met nieuwe of hernieuwde modellen wordt op de redactie maandelijks bijgehouden. Alle nieuwe uitgaven worden er aan toegevoegd. Deze 'longlist' wordt tenslotte op het einde van het jaar door de redactie gereduceerd tot een 'shortlist', waaruit u, als lezer, kan kiezen. Immers niet alle verwezenlijkingen komen in onze uiteindelijke lijst terecht. Heel wat rollend materieel is immers een heruitgave, een herschildering of een hernummering van wat vroeger is uitgebracht. In principe komen deze 'nieuwigheden' niet in aanmerking voor verkiezing. Enkel echt nieuwe realisaties en modellen waaraan wezenlijk onderdelen zijn veranderd weerhouden wij in onze shortlist. Verdere criteria zijn er niet. Zo houden wij geen rekening met prijs, schaal, kleurstelling en tijdperk.

Dit jaar bestaat de lijst slechts uit vier sublijsten: tractiematerieel, personenrijtuigen, goederenwagens en scenerymateriaal. Trams viel dit jaar weg omdat er in dit seg-

ment van de hobby niet echt iets nieuws op de markt is gekomen. De dieseltram van MTE is een te artisaan product om in aanmerking te nemen. Een vijfde lijst omvat dan weer alle modelspoorwegen die in Modelspoormagazine het voorbije jaar aan bod zijn gekomen. Ook hier zijn we echt benieuwd naar wat u, als trouwe lezer van ons blad, de mooiste modelbaan van het afgelopen jaar vond.

De werkwijze om het model van het jaar te kiezen blijft behouden. Je hoeft, net zoals vorige jaren, niets meer uit je lijfblad te scheuren. Deelnemen kan online. U surft daarvoor via onze website www.modelspoormagazine.com naar het deelnameformulier en u maakt online uw keuze. Wie echter niet online wenst of kan deelnemen, kan nog altijd een kopie van het deelnameformulier opsturen naar

ons nieuwe adres: Think Media, Modelspoormagazine, Keetberglaan 1B, 9120 Melsele. Vergeet echter niet je contactgegevens te vermelden. Onder de inzendingen wordt immers een jaarabonnement op Modelspoormagazine verloot.

Deelname is kosteloos, doch medewerkers van Modelspoormagazine worden uitgesloten voor deelname. Uiteraard kan iedereen slechts één keer deelnemen en dit nog tot 15 januari 2012. Daarna maken wij het resultaat bekend in Modelspoormagazine en worden de oorkondes van 'Model van het jaar 2011' overhandigd aan de betreffende fabrikanten op de jaarlijkse Internationale Spielwarenmesse in Nürnberg.

Hoe gaat u nu concreet te werk. Op het deelnameformulier duidt u in elk van de categorieën uw top drie aan. Wie op de eerste plaats komt, krijgt het cijfer 1, 2 voor de tweede plaats en 3 voor de derde plaats. Per categorie mag u niet meer dan 3 items aanduiden.

We kijken op de redactie alvast met meer dan gewone belangstelling samen met u uit naar het verdict van onze lezers.

De redactie



Piko reeks 28



TRACTIEMATERIEEL

merk	type	omschrijving	msm
☐ B-models	55	Diesellocc 5515 NMBS	100
☐ Märklin	Thalys PBKA	Hogesnelheidstrein	103
☐ Roco	25	NMBS stoomlocc 25.002	107
☐ Piko	28	NMBS e-locc reeks 28	107
☐ Piko		Benelux Hondekop	108

PERSONENRIJTUIGEN

merk	type	omschrijving	msm
☐ LS Models	I 11	Tweede klasserijtuig	101
☐ ClassiX	M6	NMBS dubbeldekrijtuig	106
☐ LS Models	ICR Bs	Benelux Stuurstandrijtuig	108
☐ GooverModels	GCI	NMBS GCI rijtuigen	109

GOEDERENWAGENS

merk	type	omschrijving	msm
☐ Makette	Fbd	NMBS zelflosser	102
☐ Kuehn-Model	Shis	NMBS staalrollenwagen schaal TT	103
☐ B-models	Res	NMBS open goederenwagen	105
☐ Hag	Zagkks	Ketelwagen Solvay	106
☐ B-models	Glms	NMBS gesloten goederenwagen	107
☐ Fleischmann	Res	NMBS open goederenwagen schaal N	107
☐ B-models	Rils	NMBS gesloten goederenwagen	107
☐ Vitrains	Rs	Rongenwagen	107

SCENERYMATERIALEN

merk	type	omschrijving	msm
☐ PB messing Modelbouw		Belgische spoorweglantaarn	99
☐ Rietze	MB Citaro	De Lijn 1/43	99
☐ Brekina	Porsche 911	Rijkswacht	101
☐ GooverModels		Lantaarns met ledlampjes	104
☐ GooverModels		Kempische boerderij	105
☐ PB messing Modelbouw		Waterzuil	105
☐ PB messing Modelbouw		Overlaadkraan	105
☐ Bachmann		Art Deco seinhuis	105
☐ Rietze	VW T 5	Politiecombi	105
☐ Brekina	Berliet GLR8	Gesloten vrachtwagen met huif	108

MODELBANEN

baan	msm
☐ Blacston Junction	99
☐ Scherpenheuvel	100
☐ Ölförderung in Hümmling	101
☐ Sand Point	101
☐ Maredval	102
☐ Stjoldal	102
☐ Mini-Bundesbahn	102
☐ Ronet-les-Bains	103
☐ Chufnel Regis	103
☐ La baraque	104
☐ Van Stolberg naar Steinheim	104
☐ Balegem Dorp in schaal N	105
☐ Braggels Baenke	105
☐ Lewin Leski	105
☐ Copenhagen Fields	105
☐ The Mill	106
☐ Saguaro Junction	106
☐ Beautiful British Columbia	106
☐ Apache Canyon	106
☐ Ninitat River Railroad	106
☐ Frans stoomdepot in schaal 0	107
☐ Quibery	108
☐ The Corn Mill	108
☐ Corris 1930	108
☐ Langs het tuinpad van mijn vader	109
☐ Morvallon	109

KIES ALS LEZER VAN MODELSPOORMAGAZINE HET 'MODEL VAN HET JAAR 2011'

Naam: Straat nr.

Postcode: Gemeente:

Land Abonnee: ja/nee

Walferdange expo-trains 2011

Klein maar fijn

Op 12 en 13 november kon je in Walferdange de jaarlijkse Modelspoorexpo bezoeken. De Beurs, een organisatie van de AMFL (Association des Modélistes Ferroviaires de Luxembourg), is het grootste modelsporevenement van Luxemburg. Walferdange ligt enkele kilometer ten noorden van Luxemburg stad. Voor bezoekers uit het noorden van België een flinke trip. Toch loonden de afgelegde kilometers want de getoonde banen haalden een hoog niveau. De exposanten kwamen uit Duitsland, Luxemburg, Frankrijk, België en Nederland. In de schalen H0, H0e, H0m, 0, 0e en 0f waren er 15 modelbanen te zien.

De eerste indruk van de expo was er eentje van verwondering. Verwondering omdat de zaal eerder klein te noemen is. Zeker wanneer je even voordien Euromodelbouw bezocht hebt. Ondanks het beperkte zaaloppervlak kan je uren kijkplezier vinden. De leuze "Klein maar fijn" dekt de lading perfect.

Als binnenkomer werd "Hometown" van Horst Meier gepresenteerd. De Duitser heeft faam opgebouwd als bouwer van Amerikaans geïnspireerde modulebanen. De verwachtingen rond zijn werk waren hoog gespannen. Recente publicaties in de Duitse modelspoorpers deden het beste verhoppen. De verwachtingen werden

helaas niet ingelost. Hometown was opgesteld zonder achtergrond en verlichting. Daardoor kwamen de details die de baan bezit niet tot hun recht. Op fremo rijden kan deze manier van werken handig zijn maar op een betalende tentoonstelling mag je als bezoeker beter verwachten.

Veel beter uit de verf kwam de stand van PAJ modelbouw. Meteen één van de twee Belgische deelnemers aan de expo. Enkele dioramas in schaal 1/32 toonden bezoekers de modelbouwkunsten van het team. Met plezier werd uitleg gegeven aan geïnteresseerden. Velen zullen zich vooral het zolderdiorama herinneren. In schaal 1/10 werd een hobbyzolder uitgebeeld. Uiteraard met een rijdende trein in Märklin Z spoor. Het is nu iedere bezoeker duidelijk dat Ken een echte man is. Want zoals uit-

Deze Trestle is de blikvanger op de Nitinat River Railroad. De houten vakwerkbrug werd door de leden van Branchlines&Backwoods zelf gebouwd met lindehouten latjes. Zowat elke bezoeker met fototoestel wachtte geduldig op de passage van een trein om een foto te schieten.

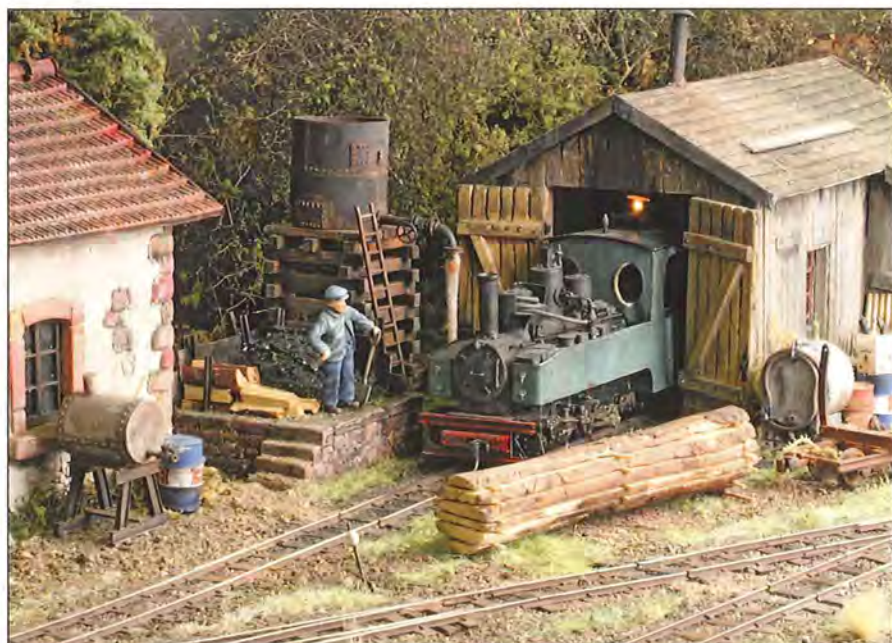




Een lading boomstammen rolt het emplacement van "La scierie du pas des loups" binnen. Het personeel in schaal O heeft weldra een gevulde werkdag.



De passage van een stoomloce schrikt de lokale fauna van "La scierie du pas des Loups" op. Gelukkig zijn de dieren weldra uit het schietveld van de toekomstige jager. Leuke details op een fijn uitgewerkt baantje.



Een gemengd Frans Luxemburgs bouwteam toonde "La Scierie du pas des loups". Detlev Horn en Bernard Junk vonden modelspoorinspiratie in de houtverwerkende nijverheid en bouwden een modulebaan in schaal O.

gebeeld speelt hij liever met treintjes dan met Barbie.

Het was jammer dat op de beurs geen Luxemburgs modelspoorverkeer te bekijken viel. Gelukkig was er het diorama "Château Clervaux" zodat de expo een lokaal tintje verkreeg. Bouwer Claude Joachim heeft in schaal 1/35 een deel van het kasteel van Clervaux nagebouwd. Zijn diorama besloeg op de beurs 2,2 op 2,1 meter. Hierop waren taferelen te zien uit WOII. Claude nam ons mee naar 17 december 1944. The Battle of the Bulge was in volle gang. Amerikaanse troepen krijgen het hard te verduren tijdens het Duitse offensief. Op de expo was Claude aan het werk want er dienen nog uitbreidingsmodules gemaakt voor zijn diorama. Een uitgelezen kans om modelbouwtechnieken te leren van een ervaren rot. Meer info kan je vinden op www.diorama-clervaux.com. Dat Luxemburg meer modelbouw talent bezit werd op de beurs duidelijk in de verf gezet. Een handvol banen werd getoond gebouwd door lokale bouwers. Allen haalden een hoog niveau. Frank Achten koos Zuid Californië als thema. Zijn modulebaan "Trackage rights" biedt onderdak aan modern Amerikaans treinmateriaal. Uiteraard is voor dit thema heel wat lengte nodig. Frank had met een baan van 10 meter lengte een mooie thuis geschapen voor het moderne dieselmogel van over de plas. Je kon even fijn wegdromen bij een Amerikaanse overweg met toeters en bellen.

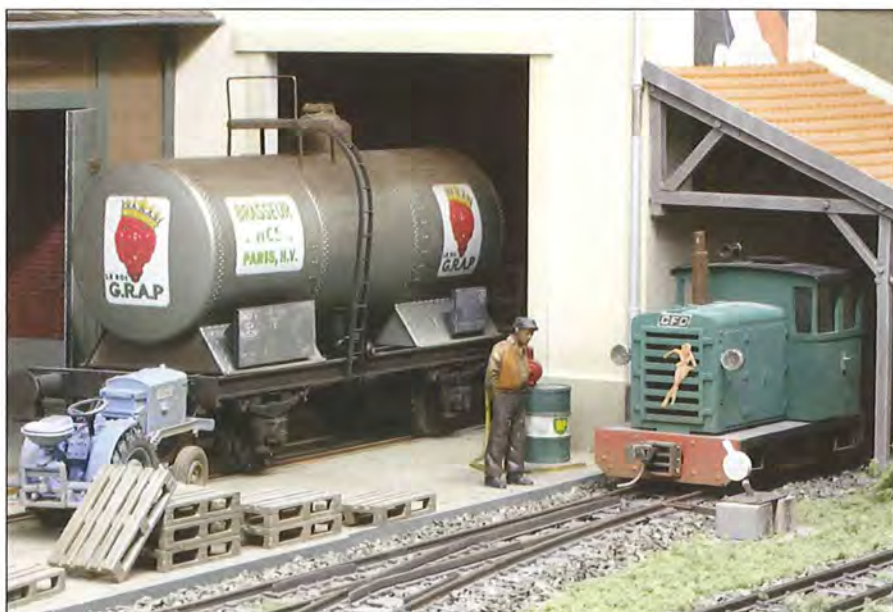
Spoorminnend Luxemburg kon kennismaken met een ruime delegatie uit Nederland. Poldermodel van Filip Sleurink met de RTM tramlijn was zoals steeds uiterst vriendelijk op post. Hobbyclub De Tenderloc uit Uden liet "De tenderloc beweegt" tot leven komen. Velen keken bewonderend naar de actiescènes op hun baan. De ladderklimmer, de draaiende overwachter, samen met hun collega's hebben ze heel wat modelwerkuurtjes verzet. Mark van Dijk presenteerde "Rheinberger Strassenbahnen" een Duits stadje met tramverkeer. Imponerend was het aantal modelpoppetjes dat de HO stad bevolkte. Al was het enigszins vreemd om naast een drukke kerstmarkt een zonnig zomers caféterras bevolkt te zien. Tom Lahaye had naast Euromodelbouw ook Walferdange opgenomen in zijn agenda. Voor de tweede maal werd "La dernière minute" aan het publiek getoond. Uitgebeeld is een en-

kelsporig Frans diesellintje met klein loc-depot. Een mooi uitgewerkt baantje met een thema dat velen aanspreekt. Doordat Walferdange een kleine beurs is en het aantal bezoekers eerder gering, kan er makkelijk een woordje gewisseld worden met de exposanten. Een gezellige babbel met Tom bracht aan het licht dat we in de toekomst nog veel werkstukjes mogen verwachten. Wellicht zit er zelfs een Belgische baan in de pijplijn.

Dat Luxemburg een Europese smeltkroes is was ook in Walferdange duidelijk. De Franse heren van ESM kozen als thema Oost-Duitsland voor de Wende. Ze amuseerden zich met het vervoeren van steenslag op hun O schaal smalspoorbaantje "Großbierdorf". Smalspoortreintjes vervoerden heel wat kilos steenslag dat uiteraard volgens de regels van de kunst verladen werd.

Een gemengd Frans Luxemburgs bouwteam toonde "La Scierie du pas des loups". Detlev Horn en Bernard Junk vonden inspiratie in de houtverwerkende nijverheid uit het noordoosten van Frankrijk. Een zagerij aangedreven via een watermolen staat centraal in hun schaal Of diorama. De 3,6 meter lange baan is prachtig uitgewerkt en wist velen te boeien. Leuk om zien was dat in deze digitale tijd er nog plaats is voor handbediende banen. De heren sturen hun treinverkeer deels mechanisch. Wissels worden met de hand omgelegd

Frank Achten uit Luxemburg vond zijn modelspoorthema in Zuid Californië. Modulebaan "Trackage rights" biedt onderdak aan modern Amerikaans treinmateriaal



Christophe Saclet bouwde een drankendepot na gelegen in de banlieu van Parijs. HO sporen vormden een prima basis voor de bouw van dit smalspoor diorama in schaal Oe.



De laatste interlokale tram in Nederland was de RTM of Rotterdamse Tramwegmaatschappij. In 1966 werd de tramverbinding tussen Rotterdam en Hellevoetsluis stopgezet. In HO herleeft de spoorlijn op de modulebaan "Poldermodel" van Filip Sleurink.





Tom Lahaye was naar Luxemburg gereisd met La dernière minute. Een sfeervol baantje in HO geliefd door Franse dieselfans.

dankzij een stangensysteem. Rijtuigen kunnen manueel ontkoppeld worden. Dit dankzij kadee koppelingen met bijhorende magneten die via een hefboom wegklappen. Koppelen op afstand, het blijft een beetje magisch, maar laat dat net de sfeer zijn die dit baantje oproept, "Magisch". Dat het in Frankrijk wel goed zit op modelspoorvlak liet de Club maquettisme Sedanais blijken. Christophe Saclet kon binnen

de club de hand leggen op een kale modulebak zonder toekomst. Christophe stak de handen uit de mouwen en bouwde "Le Chais Guevara". Een Oe baantje voorzien van HO spoor. Over dit spoor bollen omgebouwde Bachmann Davenport locjes. De goederenwagens zijn omgebouwde HO modellen. Opmerkelijk is dat de vierwielers op het diorama gekocht werden bij de krantenboer die daar aangeboden waren

als collectors item. Het baantje is een uitstekende ambassadeur voor de tweejaarlijkse Ramma expo in Sedan. Dit soort modelbouwwerk willen we beslist meer zien. Wellicht de publiekslieveling onder de banen was de "Nitinat River Railroad". Deze baan gebouwd door 6 Belgische modelbouwers is bij de lezers van MSM zeker bekend. In de Amerika special (nummer 106) werd de baan uitvoerig besproken. De Nitinat in werking zien is uiteraard veel beter dan een papieren beleving. De bezielde leden van de Branchlines and Backwoods wisten het Luxemburgse publiek perfect te bespelen. Zo kreeg een enthousiaste jongeling de kans om zelf een trein te besturen doorheen het landschap van de in Canada gesitueerde baan. De heren gaven zich bloot als perfecte ambassadeurs van de hobby.

Wie in Walferdange zin kreeg om zelf met de hobby te starten kon meteen op de ruilbeurs of bij handelaars een aankoop doen. De geïnteresseerden in grootspoor konden hun boekencollectie aanvullen met de nieuwste boeken die van de Luxemburgse spoorpers rolden.

Wij kijken alvast uit naar een volgende editie.

Tekst en foto's: Peter Van Gestel



Diorama "Château Clervaux" van Claude Joachim was in Walferdange een opvallende verschijning. In schaal 1/35 werden taferelen uitgebeeld uit WO II. The Battle of the Bulge was in volle gang rondom het kasteel van Clervaux



5de Schaal 0-weekend

SCHAAL 0 MAG JE GERUST EEN SCHAAL IN OPMARS NOEMEN. 0-SCHAAL BESTAAT AL VELE DECENNIA. WIE EEN OUDE FLEISCHMANN CATALOGUS UIT DE JAREN 50 INKIJKT, VINDT HIER EEN RUIM AANBOD AAN 0-SCHAAL MODELLEN. VELE ANDERE MERKEN HEBBEN OOK MATERIEEL UITGEBRACHT IN DIE SCHAAL. NEEM EENS EEN KIJKE OP [HTTP://WWW.METROPOLITRAIN.COM](http://www.metropolitrain.com) EN JE ZAL VERSTELD STAAN HOEVEEL MERKEN ROLLEND MATERIEEL AANBIEDEN IN 0-SCHAAL. HEEL ZELDEN TREFFEN WE ZELFS OOK EEN BELGISCH MODEL AAN. HET 0-FORUM VERENIGT EEN AANTAL BELGISCHE LIEFHEBBERS VAN DEZE MOOIE SCHAAL ([HTTP://WWW.0-FORUM.BE](http://www.0-forum.be)). HET DOEL IS DE SCHAAL TE PROMOTEN, IDEEËN UIT TE WISSELEN EN GELIJKGESTEMDEN BIJ ELKAAR TE BRENGEN.



Jaarlijks organiseert het 0-forum een schaal 0 weekend voor kenners, geïnteresseerden en nieuwsgierigen. Dit jaar ging de bijeenkomst door in het weekend van 26 en 27 november in Hofstade. Deze bijeenkomst is beslist de moeite waard om eens op verkenning te gaan. Verwacht geen overvloed van banen en bezoekers. Ga op ontdekking en neem je tijd om kennis en ervaring uit te wisselen. De inkom is bovendien gratis. Je stapt zeker met een goed en rijk gevoel naar buiten.

Blikvanger van de bijeenkomst was een modelbaan met twee enorme keerlussen. We hebben het niet nagemeten, maar schatten de diameter zeker op 5 meter. Deze lussen zijn niet voorzien van scenery. Tussenin bemerken we enkele modules met landschap in opbouw. De totale rijlengte is ruim 75 meter. Bedoeling is dat wie volgens de normen van het 0-forum

werkt in de toekomst op bijeenkomsten, zijn modules kan inpassen in deze baan. Op die manier wordt de gelegenheid geboden om in een grote ruimte de 0-treinen te laten rijden.

Uit Nederland was een vertegenwoordiger aanwezig van de Dutch Scale Seven Group (www.scaleseven.org.uk). De 7 mm modellen worden exact op schaal gebouwd. Smalle wielen en kleine flensen, zoals bij het echte voorbeeld. Zelfbouw van sporen, wissels en rollend materieel. Modellen die op foto nauwelijks van de echte te onderscheiden zijn, om bij te watertanden.

Verder was er een demonstratie CNC-frezen in messing. Je kon er zien hoe het chassis voor het NMBS type 80 gefreesd wordt. De deskundigen stonden je graag te woord om op alle vragen te beantwoorden. Ook 'Moustique', gekend van het fo-

rum van TrainMiniatureMagazine toonde enkele van zijn zelfgebouwde 0-schaal locomotieven.

Tenslotte was ook de nieuwste creatie van Johan Van Balberghe voor de eerste keer in ons land te zien. De Balmount River Railway in On30 heeft een Amerikaans thema, het is een fictief ontwerp, te merken aan de namen die je kunt terugvinden in diverse opschriften. De sfeer zit er goed in, deze baan zal zeker nog te zien zijn op andere tentoonstellingen.

Heb je interesse voor de bijeenkomsten van het 0-forum, hou dan vooral de agenda van volgend jaar in het oog. Het schaal 0-weekend van het 0-forum is een bezoek meer dan waard.

Tekst: Luc Hofman
Foto's: Luc Hofman/Moustique



Overzicht INHOUD MSM 99-109

ARTIKEL NR. PG.

Banen, diorama's en plannen

Baanbespreking

Blackston Junction	99	18
Scherpenheuvel	100	22
Ölförderung (1957) im Hümmling	101	46
Sand Point	101	75
Maredval	102	18
Stjordal in N langs Noorse fjorden	102	46
Mini-Bundesbahn in 1:220	102	66
Ronet-les-bains, een kopstation in 'le Nord'	103	22
La Baraque : smalspoor in de Auvergne	104	40
Dit is Belgisch: Balegem in N	105	20
Braggels Baenke	105	36
Lewin Leski	105	50
Flowers Valley Railway	105	82
Copenhagen Fields	105	90
The Mill	106	26
Saguaro Junction	106	36
Beautiful British Columbia	106	42
Apache Canyon	106	46
Nitinat River Railway	106	50
Frans stoomdepot in schaal 0	107	20
La Baraque deel II: gebouwen en presentatie	107	50
Quibery: modelspoorweg naar Belgisch voorbeeld	108	26
The Corn Mill	108	40
Corris 1930	108	54
Langs het tuinpad van mijn vader	109	34
Morvallon	109	50

Baanplan

Bertrange	100	42
Harderhaven-Ermelo	104	50
Vuistregels voor een sporenplan	107	40
Vuistregels voor een sporenplan - deel 2	108	60
Vuistregels voor een sporenplan - deel 3	109	70

Diorama

Hoogstandjes op de Nürnberger Messe	102	56
Miltenberg am Main: romantiek in N-schaal	103	78

Mini-baantje

B.A. Bodil	99	24
Post 7	100	36
Janakpur Railway	101	36
Aftrap minibaantjeswedstrijd 2012	102	26
Sart-Moulin anno 1950	102	28
Wolfs Creek	103	34
Depot van Sart-Boly	104	39

ARTIKEL NR. PG.

Shunter	105	68
De 3de minibaantjeswedstrijd	106	77
Viroinval 1956	107	48
Minibaantjeswedstrijd 2012: stand van zaken	107	68
Mijn Mijn	108	70
Minibaantjeswedstrijd 2012: stand van zaken	108	71
Spurious Mine	109	42
Minibaantjeswedstrijd 2012: stand van zaken	109	75

Het maken van een spoorbaan

Een schaal I modelbaan op 1,2m ²	103	72
---	-----	----

Rollend materieel in model

Locomotieven

Test

Märklin dubbelset reeks 23	99	17
B-models reeks 55	100	16
Roco 6002	101	32
ESU BR 215	101	34
Piko CFL G1206 (1583-84)	102	16
Märklin Thalys PBKA	103	18
Lenz Köf II	104	19
Piko reeks 28	107	72
Piko Benelux Hondekop	108	20
Artitec 3700	109	18
Roco 25.002	109	22
Fleischmann 93.006	109	28
Os.Kar BB 475008	109	32

Ombouw

Een NMBS reeks 28 in N-schaal	100	69
Grote revisie voor de reeks 55 van Märklin	103	32
G2000 ARF	105	46
Van 6218 naar 6255	107	36

Superen

Verweren van de bolle neuzen	100	48
Omschilderen van een Switcher in N-schaal	106	62
Upgrade verlichting Piko 2813	108	47
Omnummeren Piko 2813	108	52
Verbeteren van Fleischmann type 93	109	44

Rijtuigen

Test

Heris I4	105	72
M6 rijtuigen ClassiX	106	18

Ombouw

Ombouw T25 in N-schaal	99	75
------------------------	----	----

ARTIKEL	NR.	PG.
---------	-----	-----

Goederenwagens

Test

Gesloten wagen Glms van Hobby Trade	100	20
Res B-Models	105	18
Vitrains Rs	107	19

Zelfbouw

Bouw zelf uw goederenwagen uit papier, slot	100	82
---	-----	----

Ombouw

Märklinwagens kortgekoppeld	107	75
-----------------------------	-----	----

Superen

Zelfbouw natuurstenen platen	99	54
Beladen autotransportwagen van het type Laaers	101	58
Verbeteren van goederenwagen gbs Roco	102	62
Verouderen van goederenwagens	103	40

Voertuigen

Zelfbouw

Bouw van Fuchs kraan van Weinert	99	64
----------------------------------	----	----

Ombouw

Ombouw van een vrachtwagen in schaal I	101	72
--	-----	----

Gebouwen en kunstwerken

Gebouwen

Zelfbouw

Zelfbouw seinhuis Schijnpoot	100	54
Een gebouw in model vanuit een foto	100	74
Een gebouw in model vanuit een foto, deel 2	101	60
Een betonnen spoorwegkeet	102	36
Innovatieve lasergesneden huisje van NOCH	102	74
Bouw van 'Café du Nord' van KitNord	103	28
Een watertoren voor de industrie	104	62
Kit-bashing in 0 schaal	104	72
Een langgevelhoeve van Goover Models	105	30
La Baraque deel II: gebouwen en presentatie	107	50

Superen

Een middeleeuws kasteel	100	30
-------------------------	-----	----

Kunstwerken

Zelfbouw

Het bouwen van een gemetselde brug	109	58
------------------------------------	-----	----

Stationsomgeving

Zelfbouw

Zelfbouw belgische bovenleiding, deel 6	99	60
Bovenleiding op de modelbaan 'Oostende'	100	92
Hangende telegraafdraden	101	42
Een houten stootblok in schaal 0	102	39
Bouw van een handbediende draaischijf	103	62
Een Belgische laad- en loskade	107	27
A-typische stootblokken	108	65

ARTIKEL	NR.	PG.
---------	-----	-----

Scenery

Zelfbouw

Emmanuel's knutselhoekje: riooldeksels, roosters en inspectieputjes	99	34
Witte steen	99	44
Stadsimpressies door Emmanuel Nouaillier	100	58
Zelf kabelgoten maken in H0	100	66
Bomen maken uit hortensia bloemen	102	70
Emmanuel Noaillier: takel en gevelankers	102	50
Zandsteen in werkelijkheid en model	104	22
Stations in zandsteen	105	58
Een doe-het-zelf gebouw van papier	105	80
Naaldbomen in model	106	58
Een drukkerij van Zébulon Decor	106	70
Voorgevels van toen	107	62
Zelfbouw palletten in grote schalen	108	72

Technieken

Onderhoud

Tomix reinigingswagen in N	107	58
Dapol reinigingswagen	107	61

Superen

Zelf decals maken	102	58
-------------------	-----	----

Verlichting

Typisch Belgische straatlantaarns, deel 1	107	23
Typisch Belgische straatlantaarns, deel 2	108	42

Verwerken en schilderen

Verwerken van de bolle neuzen	100	48
Verwerken van een laadvloer	106	76

Elektriciteit en elektronica

Licht en donker	102	42
Licht en donker bis	103	70
Upgrade verlichting Piko 2813	108	47

Digitaal

ECoS 1 en ECoS2: tweelingbroertjes	101	69
------------------------------------	-----	----

Reportage

Tentoonstelling & beurs

Eurospoor 2010	99	40
Expo Walferdange	99	57
20 jaar Fremo in Nederland	99	58
De Nederlandse modelspoordagen	100	88
Proto 87 komt weer naar Rail	101	52
Hoogstandjes op de Nürnberger Messe	102	56
On TraXS 2011	103	56
Life steam	103	45

ARTIKEL	NR.	PG.
Rail 2011	103	48
Spoorwegen voor Toeristen	104	58
Intermodellbau 2011	104	78
Inhuldiging station Charleroi-Zuid	106	78
Spijkspoor organiseert Deltaspoor	106	79
MSM/TMM modelbaan	107	71
Euromodelbouw 2012	108	36
Nederlandse modelsmalspoordagen	108	78
Ramma en Expométrieque 2011	109	64
Eurospoor 2011	109	76
Fabrikant		
Jocadis	108	76
Märklin dagen	108	77
Prijzenpolitiek in de modeltreinwereld	109	46
Allerlei		
Forummeeting treinmuseum Pieter Nombuez te Heist-op-den-berg	104	35
Waarom kiezen voor Amerikaans modelspoor?	106	24

Grootbedrijf

Samenstelling

Blauwe 55ers	100	80
BR 215 in België	101	50
I4 rijtuigen	105	74

Clubs

MSC Pacific	101	78
-------------	-----	----

Budget

Nieuw en tweedehands kopen op eBay in 2010	102	79
--	-----	----

Recensie

Gent op het spoor	100	97
Door Europa met de bolle neuzen	100	97
Creating Model Buildings in 4mm & 7mm	102	78
The Railway Operating Division on the Western Front - The Royal Engineers in France and Belgium 1915-1919	102	78
Finetuning and maintaining 00 gauge models	103	80
Creating Realistic Landscapes for model railways	103	80
Les Super-Réseaux: deel 10: Soumagnac – Episode 2 : Le retour	103	80
Met Stoom en Mazout - 74 jaar sporen tussen Tervuren en Tienen	104	81
Modelspoor - Praktische Raadgever - Uitrusting - Onderhoud - Reparatie	104	81
NOCH Modell - Landschaftsbau Heute, Heft nr.1	104	81
D.E. – Locomotieven serie 2200/2300 en 2400/2500	105	97
Een eeuw stoom 4	106	80

ARTIKEL	NR.	PG.
012 ExtraPress 2 - PAJ Modelbouw	106	80
Right Track DVD Series - Locomotive Kit Building	106	81
MIBA-Anlagen 15	106	81
Miba modellbahn praxis - Gleise und Weichen 2	106	81
LE TRAIN - Spécial 66 les BB 26000	106	81
Stomend België	108	80
Atlas ferroviaire France 2010/2011	108	80
Sporen van voorspoed	108	80
Eisenbahn journal Josef Brandls Traumanlagen: Rhb-Bahnhof Bergün	108	80
Modellbahn tv 18	108	81
MIBA Modellbahn-Zauber, Miniland und mehr	108	81
Musée ferroviaire de Kinkempois Transport de Métal en Région de Liège	108	81
Kalenders 2012 - Eisenbahn Journal & Miba	108	81
Centraal station, spoorwegkathedraal - Antwerpen op de rails, toen en nu	109	81
Eisenbahn und Landschaft 2012	109	81
Nachtzüge 2012	109	81
Nürnberg messe - nieuwigheden		
Nürnberg Messe 2011	101	16
Model van het jaar		
Verkiezing model van het jaar 2010	99	74
Model van het jaar 2010 volgens de lezers - de uitslag	101	56
Febelrail model van het jaar 2010	102	64
De lezer aan het woord		
Chufnel Regis	103	52
Van Stollberg naar Steinheim	104	68
Märklinwagens kortgekoppeld	107	75
Beurstips		
Ontraxs	101	80
Rail2011	101	81
Expo Spoorwegen voor Toeristen	103	81
Expo Charleroi	104	80
Euromodelbouw	107	78
Eurospoor	107	80
RAMMA 2011	107	81
Speciale nummers		
Amerika special	107	

De volledige inhoudstabel van de nummers 1 tot en met 109, in een handige excel-tabel, kan je raadplegen en downloaden op: www.modelspoor magazine.com

