

Modelspoor

m a g a z i n e

ONAFHANKELIJK MAANDBLAD

WWW.MODELSPOORMAGAZINE.COM

141

zestiende jaargang
November 2014
Prijs: € 8,45



Focus op SPOOR 1

BAAN:

- VAN LINGEN NAAR GEFREES, DE MODULEBAAN VAN DE LEUVENSE SPOOR 1 VRIENDEN
- LANDESWEIT, EEN SPOOR 1 PROJECT OP BESTELLING

TEST:

- NMJ 5404 'BOLLE NEUS' VAN DE NMBS
- RAIL-KEES MAK G 1206 IN SPOOR 1

PRAKTIJK:

- DE STOOMCENTRALE VAN GENT-ZUID, DEEL 3
- ZELFBOW MET REDUTEX STRUCTUURFOLIE
- STATION VAN LIER VAN GOOVER MODELS
- EEN PURFINA SERVICE-STATION

REPORTAGE:

- SMALSPOORMODELBOUWDAGEN 2014
- ONTMOETINGSDAG IN AALST VOOR SPOOR 1

ALLE NIEUWS VAN DE FABRIKANTEN



AP 8

P 208597

is een uitgave van



ADMINISTRATIE

Hekkergermstraat 31 - B-9260 Schellebelle
RPR Dendermonde - BTW BE 0461.968.933
www.modelspoormagazine.com

REDACTIE

Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoormagazine.be

BANKRELATIES BELGIË

KBC 733-0558399-97

EURDPA

IBAN: BE 54 7330 5583 9997 - BIC: KREDBEBB

BLADMANAGER

info@modelspoormagazine.be

HOOFDREDACTEUR

Guy Van Meroye
redactie@modelspoormagazine.be

EINDREDACTEUR

Luc Dooms

KERNREDACTIE

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

OPMAAK

Shari Buyle

MEDEWERKERS

Max Delie, Michel Van Ussel, Sven van der Hart,
Tony Cabus, Luc Hofman, Peter Embrechts,
Chris Van Diesen, Rik Martens, Walter Moers,
Jean-Luc Hamers, Peter Van Gestel,
Gerolf Peeters, Arnaud Verlaeken,
Bertrand Montjobaques, Emmanuel Nouaillier,
Jan Nickmans, Patrick Dalemans, Alain Vandergeten.

ADMINISTRATIE & ABONNEMENTEN

abo@modelspoormagazine.be

LICENTIES & COPYRIGHTS

info@modelspoormagazine.be

WEBMASTER

Luc Dooms

FORUMMODERATOREN

Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTIE & ADVERTENTIES

Guy Van Meroye
info@modelspoormagazine.be

DRUK

Geers Offset nv, Oostakker

VERDELING

AMP nv Brussel
Aldipress bv Utrecht

RETOURADRES POST NL

Geers offset
PB 97 - 4530 AB Terneuzen

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

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Vivian Tavernier, administratief adres

HOE ABONNEREN?

Voor België: schrijf 69,95€ (11 nummers) of 133€ (22 nummers)
over op rekeningnr. 733-0558399-97 ten name van
Meta Media Groep bvba. met vermelding Abo MSM.

Voor Nederland: Schrijf 69,95€ (11 nummers) of 133€ (22 nummers)
over op IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB ten name van
Meta Media Groep bvba. met vermelding Abo MSM.

Voor de rest van de EU: Schrijf 85€ (11 nummers) of 164€ (22 nummers)
over op IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB ten name van
Meta Media Groep bvba. met vermelding Abo MSM.

Voor de rest van de wereld: Schrijf 90€ (11 nummers) of 190€ (22 nummers)
over op IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB ten name van
Meta Media Groep bvba. met vermelding Abo MSM.

Voor meer info kan u contact opnemen met het
secretariaat: abo@modelspoormagazine.be

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

VERSLIJMINGSDATA:

MSM 142: 21/11



Lid van de Unie
van de uitgeverij
van de Periodieke Pers



Het is weer voorbij...

... en dan doel ik niet zozeer op de mooie zomer, maar de al even mooie zevende Modelspoorexpo te Leuven. Twaalf jaar na de eerste voorzichtige editie, en zes ervaringen rijker, kan je natuurlijk verwachten dat de Grote Modelspoorexpo volwassen is geworden. Het is bijzonder moeilijk als de organisator, wij dus, zelf een oordeel moet vellen. Dat gaan we dus niet doen, maar we luisteren natuurlijk wel graag naar wat deelnemers en bezoekers ons vertellen, en dat was hoofdzakelijk positief. De verandering van locatie had eigenlijk weinig of geen invloed op de bezoekersaantallen en zelfs de stralende zon kon de enthousiaste modelspoorer niet weerhouden af te zakken naar de Brabantthal. De nieuwe locatie werd bij veel mensen heel positief ervaren en de samenwerking met het team van de Brabantthal was uitstekend, wat wellicht betekent dat Leuven de nieuwe stek wordt voor een volgende editie, maar dat leest u ten gepasten tijde wel.

Ik meen dan ook dat het niet overdreven is als ik hier schrijf dat het een geslaagde editie was. Dat hebben we in de eerste plaats aan u te danken, beste lezer. Zonder bezoekers is er geen expo. De organisatie heeft erg zijn best gedaan om een dertigtal modelspoorwegen van hoge kwaliteit naar de expo te brengen. Dat lijkt op het eerste zicht makkelijker dan het is. Een woordje van dank aan al die enthousiaste bouwers, die twee dagen lang met veel goede moed voor het nodige entertainment hebben gezorgd is dan ook op zijn plaats. Vergeten we ook de talrijke handelaars niet, die toch wel allemaal voor enkele aantrekkelijke aanbiedingen hebben gezorgd, zodat de vele verzamelaars en bouwers ook het beursdeel de moeite waard hebben gevonden. Een grote organisatie als de onze is financieel onmogelijk zonder de aanwezigheid van onze commerciële standhouders. Al vele edities lang kunnen we rekenen op enkele clubs die ons hun hand en spandiensten aanbieden om alles tijdens de beurs, maar ook gedurende de op- en afbouw, in goede banen te leiden. Aan de mannen van 'Het Spoor' voor de vlotte cateringservice, die van 'De Pijl' voor de security en 'Mobov' voor het kinderatelier, een dikke merci. Puik werk ook van Jan Vlummens en zijn team met de life-steam pret voor klein en groot op de parking. Wij zien trouwens op het redactieadres graag uw mening tegemoet.

Als ikzelf tot slot één conclusie mag trekken: de Belgische modelspoorwereld is springlevend.

Luc Dooms

Exclusieve modellen nu verkrijgbaar bij uw MC-Vakspecialist.



SPOOR H0



Elektrische locomotief Dm SJ

Roco

Tweedelige elektrische locomotief Dm van de Zweedse staatsspoorwegen.

78526 / 113 35 764 HO III ~ 289,7 digital

nu **249⁹⁹ €**
~~428,00~~
41% voordeel



Stoomlocomotief 01.1082 DB

Roco

Fijn gedetailleerd met nieuwe ketel en olietender.

72200 / 113 49 315 HO III = 277

nu **199⁹⁹ €**
~~324,00~~
38% voordeel

ALLEEN
BIJ
ONS*

Let op! Voorlopige afbeeldingen.
Kunnen afwijken van het uiteindelijke model.



Verschijnt in november 2014

Diesellocomotief BR 218418-2 toerisme

Roco

Fijn gedetailleerd model met complexe kleurstelling en belettering. Motor met vlieg wiel. Aandrijving op alle vier de assen, twee gripbanden. NEM 362 koppeling met KK-kinematica. Drie LED-koplampen volgens de rijrichting.

72748 / 113 46 391 HO IV = 188,5 digital € 289,99

78748 / 113 46 405 HO IV ~ 188,5 digital € 289,99

72749 / 113 56 958 HO IV = 188,5 digital € 229,99



Verschijnt in november 2014

Treinwagen toerisme - Set A

ACME

Bagagewagon Bvmsd 859 voor het vervoer van fietsen + transportcompartiment Bvmkz 856 + ruimtwagon Bpmz 857. Er volgen nog meerdere sets met personenwagens.

AC90083 / 113 68 221 HO V = oplage 650 € 199,99

AC90083-AC / 113 68 263 HO V ~ oplage 150 € 199,99

Dit is een door de VEDES GmbH Duitsland samengestelde gemeenschappelijke reclame van de VEDES- en Spielzeug-Ring-Specialist. Het kan toch niet worden uitgesloten dat in enkele gevallen niet alle hier genoemde artikelen onmiddellijk voor de verkoop ter beschikking staan. Voor zover beschikbaar doen we onze uiterste best om deze op korte termijn te leveren! De hier afgebeelde kleuren kunnen verschillen van de kleur van het originele product. Prijs-, modelwijzigingen, tekstfouten en tussentijdse verkoop voorbehouden. De afgebeelde prijzen zijn in Euro's en aanduidingen zijn ten minste tot 14 dagen na de publicatie datum geldig en alleen zolang de voorraad strekt. * De gemarkeerde met "Alleen bij ons" items zijn exclusieve producten en zijn uitsluitend via de specialisten van de VEDES- en Spielzeug-Ringleden verkrijgbaar. ©VEDES Zentralregulierung GmbH 2014, MDC4



Uw snelle klik naar ons!

druk hier

Eenvoudige QR-code met u mobiele telefoon.

UW MC-VAKSPECIALIST

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03585-50 90 70

Spiel + Sport Grob
(Spiel u. Sport Heila u. Günter Grob,
Inhaber Rainer Blümel) e.K.
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Diazak (Diazak GmbH)
Rodigaller 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby Et Co (Hobby Et Co. Freizeit-
Spiel- Et Bastelwerk,
Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großfleckens 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby Et Spiel GmbH
Große Krenperstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-80 70 33

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnen Fortenbacher
(Modellbahnen und Spielwaren
Stephan Fortenbacher e.K.)
Campstraße 23, 33332 Osterloh,
Tel.: 05241-2 83 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz
(Inh. Ernst Pelz)
Mittelstraße 10+11, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Spielzeugparadies Willy Müller
(Spielzeugparadies Willy Müller
Et Söhne GmbH & Co.)
Luisenstraße 23, 42103 Wuppertal,
Tel.: 0202-24 80 20

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218,
42288 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

Wie-Mo (Wie-Mo Andrea Winkler
Modellspielwaren KG)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Müller's Modellspielwaren
Spießerstraße 8, 53859 Niederkassel,
Tel.: 02208-49 34

Spielzeugparadies (Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelsstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausge-
räte, Hausart und Spielwaren)
Bundesstraße 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 08385 Farnitz/Mein,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Spezialist (Spielwaren-
Spezialist) e.K.
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 08032-28 74

Spiel + Freizeit Zinzhöfer
(Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 8-11, 63460 Marzau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e.K.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 12

Eisenbahn Et Modellbau Künzler
(Künzler Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinzhöfer
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren-
Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.)
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Karb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göttingen,
Tel.: 07161-7 25 77

HEDES Spielwaren
(W.H. Heides Nachf. GmbH & Co. KG)
Friedrichsstraße 3, 73720 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 80

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 48 50

Schreib- und Spielwaren Dünz
(Dünz GmbH & Co. KG)
Kesselsgraben 5-8, 74621 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner,
Inhaber Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Spielwaren Riedl
(Inhaber Wolfgang Riedl)
Oberamtsstraße 18, 78532 Tuttlingen,
Tel.: 07461-29 40

Die Spielzeugkiste
(Inhaber Michael Göttschke)
Rosenkavalliersplatz, 81925 München,
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08656-47 90 81

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inhaber Karin
Mühl e.K.)
Münchener Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Leuchttürme
(Augsburger Leuchttürme GmbH)
Gibergener Straße 110, 89199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Karl) Färberstraße 90-92,
08632 Neuburg/Oranien,
Tel.: 08431-98 43

Spielwaren Möhne
Schwanenstraße 7, 88720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Hirtle
(Inhaber Matthias Franz e.K.)
Kaufmannstraße 1,
87618 Marktendorf,
Tel.: 08342-56 30

Leo's Modellbahn-Store
Färthstraße 27a, 90507 Sengenthal,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH)
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-86 98 90

Spiel + Freizeit Maßlein
(Spielwaren Maßlein Inhaber
Reinhold Maßlein e.K.)
Museumstraße 4, 93133 Burggenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Höpner KG
Schulzenstraße 1-3, A1-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 89

Spielwaren Heiss (Manfred Heiss e.K.)
Museumstraße 6, A1-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby Spiel + Freizeit
(Mikado AB) Schiller 19, R-9490 Völs,
Tel.: 0043-2 32 79 94

Harlar Modellbauverlag V.O.F.
Rudolfstraße 63,
A1-1171 Döbrbach,
Tel.: 0031-20 6 58 94 94

Märklin Store Amsterdam
(Kaufmannstraße 1,
87618 Marktendorf,
Tel.: 08342-56 30)

Leo's Modellbahn-Store
Färthstraße 27a, 90507 Sengenthal,
Tel.: 0911-75 31 75



www.vedes.com



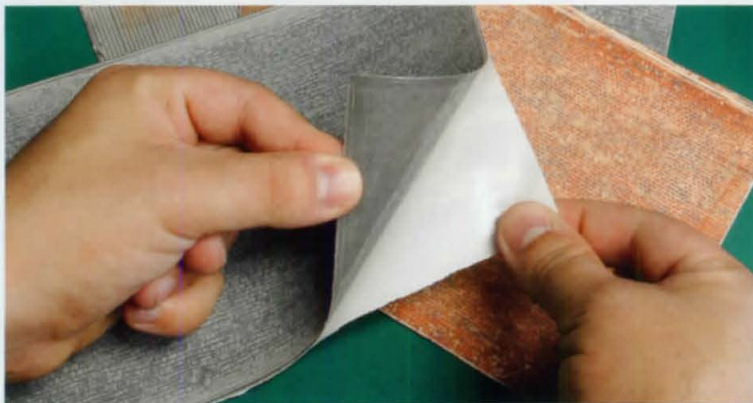
www.spielzeug-ring.com



Op de Messe in Nürnberg werden door verscheidene fabrikanten een nieuw model van de bekende 'Bolle neus' aangekondigd. NMJ is de eerste in de rij die een model in de vakhandel te koop heeft. We nemen het Noorse model onder de loep **VANAF PAGINA 18**



Spoor 1 zit duidelijk in de lift. De Leuvense Modelspoorvrienden, een groep vrienden die lid zijn van diverse modelspoorclubs in Vlaanderen, bouwden samen de modulebaan 'Van Lingen naar Gefrees', te bewonderen **VANAF PAGINA 26**



Redutex structuurfolie is een nieuw product voor de zelfbouwer. We bouwen een natuurstenen schuur met dit handig product, te lezen **VANAF PAGINA 41**



Jacques Le Plat vervolgt zijn verhaal van Purfina, en bouwt een jaren vijftig service-station voor zijn modelspoorweg 'Ferbach', **VANAF PAGINA 44**

TEST

NMJ BOLLE NEUS 5404 VAN DE NMBS	18
RAIL-KEES MAK G 1206 IN SPOOR 1	22

BAAN

VAN LINGEN NAAR GEFREES, DE MODULEBAAN	
VAN DE LEUVENSE SPOOR 1 VRIENDEN	26
LANDESWIT, EEN SPOOR 1 PROJECT OP BESTELLING	54

PRAKTIJK

DE STOOMCENTRALE VAN GENT-ZUID, DEEL 3	36
EEN NATUURSTENEN SCHUUR MET REDUTEX STRUCTUURFOLIE	41
EEN PURFINA SERVICE-STATION	44
SPOREN EN WISSELS ZELF BOUWEN, DEEL 2	49
GELUIDDEMPPING VOOR WISSELMOTOREN	62
HET STATION VAN LIER VAN GOOVER MODELS	64
EMMANUEL NOUAILLIER: KLEINE DETAILS VOOR GROTERE SCHALEN ..	70
VERVUILEN VAN BELGISCHE GOEDERENWAGENS	73

REPORTAGES

EERSTE NABESCHOUWING MODELSPOOREXPO 2014	76
DE SMALSPOORMODELBOWDAGEN 2014	78
SPOOR 1 ONTMOETINGSDAG IN AALST	80

RUBRIEKEN

VOORWOORD	3
NIEUWS VAN DE FABRIKANTEN	7
RECENSIES	81
AGENDA	82



Een BR 23 van de Deutsche Bundesbahn is met een sleep Umbau-wagens onderweg van Lingen naar Gefrees op de modulebaan van de Leuvense Spoor 1 Vrienden zoals te zien op de 7de Grote Modelspoor Expo in Leuven. Foto Gerard Tombroek

TREINSHOP OLAERTS

stelt voor

Stoomlocomotief Type 15

Locs volledig in messing
Levering voorzien einde 2014

Basisprijs : €560

Mogelijkheid tot gespreide betaling.

Type 15

- groen met of zonder gele lijn naar keuze
15.017 (laatste in bedrijf) - 15.033

- bruin
2568 - 2599

- Andere nummers naar keuze : + €45
Diverse extra's mogelijk (DC digitaal-AC
digitaal - DC digitaal sound - AC digitaal
sound - rookgenerator -gepatineerde
versie)



Stoomlocomotief Type 16

Locs volledig in messing
Levering voorzien einde 2014

Basisprijs : €560

Mogelijkheid tot gespreide betaling.

Type 16

- groen met of zonder gele lijn naar keuze
16.003 - 16.042 (museummodel)

- bruin
3964 - 3971

- Andere nummers naar keuze : + €45
Diverse extra's mogelijk (DC digitaal-AC
digitaal - DC digitaal sound - AC digitaal
sound - rookgenerator -gepatineerde
versie-andere kolenbak)



PROTOTYPES van beide locomotieven
vanaf november te bezichtigen in onze winkel
(onder voorbehoud)

Maandag: 13u - 18u • Dinsdag: gesloten
Woensdag, donderdag en vrijdag: 10u - 12u / 13u - 18u
Zaterdag: 10u - 18u • Zondag: Alleen de 1ste zondag van de maand: 10u - 13u

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

VAN BIERVLiet (HO)

Reeks 23

Na de eerste twee versies van de reeks 23 stelt Van Biervliet twee nieuwe nummervarianten voor in een blauwe en een gele schildering. De 2352 in het blauw kan je laten rijden in tijdperk V en VI. Dit kan je afleiden uit de Magellan-stickers die je naast de deuren vindt. Alle opschriften zijn conform de werkelijkheid. In 2011 werd de loc uit dienst genomen. De 2363 heeft de geelblauwe livrei van de jaren 1980. Zij is één van de 17 locomotieven van de reeks 23 die deze gele schildering heeft gekregen.



Zij heeft als stelplaats Ronet. Het model heeft geen contactdozen voor de kabels voor het rijden in treinschakeling. Boven het raam van de treinbestuurder vinden we wel de lampen voor dubbeltractie. Ook de kabel voor de intercom

ontbreekt nog en op het dak vinden we twee antennes. De blauwe 2352 (cat. VB-3004) was bij de uitlevering reeds uitverkocht door de vele voorinschrijvingen. De 2363 was bij dit schrijven nog te koop voor € 199,00. (PE)



LS MODELS (HO) I11-rijtuigen

Bij LS Models worden tegelijk drie sets met elk drie I11-rijtuigen aangeboden. Samen vormen ze een complete stam. Eén set bevat een stuurstandrijtuig en twee B-rijtuigen (cat. 43053). De twee andere sets bestaan uit twee tweede

klasse en één eerste klasse rijtuig (cat. 43054 en 43055). De rijtuigen van deze twee laatste sets hebben respectievelijk vier en twee roosters onderaan. De eigenschappen zijn ongewijzigd gebleven. Wie wil kan een bespreking over

dit product nog eens nalezen in MSM 94. De prijs bedraagt € 202,30 voor de basissets. De set met stuurstand kost € 246,00. Voor drierail betaal je een kleine meerprijs. (PE)

LILIPUT (HO)

Ex-DRG rijtuigen van de NMBS

De in Nürnberg aangekondigde NMBS-rijtuigen zijn onlangs aan de vakhandel uitgeleverd. De ex-DRG rijtuigen met nummers 27.311 (cat. L334052) en 27.316 (cat. L334050) zijn van het type Cd21 en werden na de Tweede Wereldoorlog van de Deutsche Reichsbahn overgenomen. Liliput kondigt deze 2 assige rijtuigen aan als zijnde tijdperk II rijtuigen, doch dit is niet correct, deze rijtuigen horen duidelijk in tijdperk III. De rijtuigen zijn mooi afgewerkt, de verkoopprijs bedraagt € 47,95. (GH)



LILIPUT (HO)

Ex-Badense rijtuigen van de NMBS

Ook de rijtuigen met de nummers 27.324 (cat. L334009) en 27.385 (cat. L3340004) werden na de Tweede Wereldoorlog in dienst genomen door de NMBS. Ook deze rijtuigen horen thuis in tijdperk III. De rijtuigen met open balkon zijn zeer mooi afgewerkt, met een bijhorend mooi prijskaartje van € 50,75. In een volgend nummer komen we uitvoeriger op deze rijtuigen terug. (GH)



Tél : 01.48.60.44.84

de 9h à 18h30 du lundi au vendredi
B.P 49 F 93602 Aulnay sous bois
FRANCE

Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com

**OFFREZ VOUS UNE VAPEUR FRANÇAISE
FULGUREX DE 2011 A MOINS DE 1000 EUROS !!!**

FULGUREX Digital 1699€ 999€

Ref 2236/5 140-1431 ETAT

Ref 2236/8 140 G 57 «Bataille du rail» SNCF

BRASSLINE A PRIX CASSÉS LA FIN !

Ref 41057 Vapeur 242 TA55 SNCF verte et noire région 1
Ref 41058 Vapeur 242 T20 NORD N° 6/10
Ref 41059 Idem T120 SUD EST N° 6/08

EXCLUSIFS

Ref 41011 Autorail Panoramique X 4204 SNCF
Ref 41012 Idem X 4206
Ref 41013 Idem X 4203
Ref 41067 Idem X 4207

**1699€
1099€**

FULGUREX HO - TAR - 2199€ pièce - Disponible

Ref 2244 TAR 34 NORD ZZ104 Santerre 1934
vert gris métallisés

Ref 2244/1 TAR 36 NORD ZZ112 Ile de France
1936 vert gris métallisés

Ref 2244/2 TAR 34 SNCF ZZ112 Vermondois
1947 alu vert, gris métallisés

Ref 2244/3 TAR 36 SNCF XF 1105 Flandre 1951
alu vert, gris métallisés

Ref 2244/4 TAR 36 SNCF XF 1107 Beauvais
1955 alu vert, gris métallisés moustache jaune

MTH échelle O

Coffret voitures OCEM SNCF ou PLM
avec éclairages 2 rails ou 3 rails.

Les Pacific disponibles en 2 et 3 rails Les dernières

Ref 20-3449-1 Vapeur 231 E 13 (noire-Hi-rail) 1249€
Ref 20-3449-2 Idem (fine scale) 1249€
Ref 20-3450-1 Idem 231 E 35 Pacific verte - Orient
Express Dig sound (Hi-Rail Wheels) 1249€
Ref 20-3450-2 Idem (fine scale) 1249€

BRAWA HO - EXCLUS ITALIE & SNCF

Ref 48318 Wag 1 terrigo FS 35€
Ref 48319 Wag Interfrigo FS 35€
Ref 48320 Wag Interfrigo FS 35€
Ref 48883 Wag citerne ep IV FS 35€
Ref 48884 Col 3 wagons citerne ep IV FS 99€
Ref 45483 Voil C3 2°cl SNCF 54€
Ref 45484 Idem 54€
Ref 45537 Remorque d'autorail 2°cl SNCF EpIII 49€
Ref 45986 Col 2 wag bière Mutzig & Kronenbourg d'Alsace 69€
Ref 45986 Wag bière Tigre Bock Hart SNCF 39€
Ref 47825 Wag couvert K2 Valsler SBB 35€
Ref 47826 Wag couvert K2 Maggi SBB 35€
Ref 45980 Col 3 wag couverts SNCF/SNCB/CFL 99€ 79€

RIVAROSSA NOUVEAUTÉS

Ref HR2426 Col 2 automobiles Aln663 XMPR FS 229€ 199€
Ref HR2435 Idem Dig Sound 339€ 309€
Ref HR2451 Idem Aln 668 serie 1000 FS 219€
Ref HR2452 Idem Dig sound 329€
Ref HR2487 Idem Aln 668 serie 1900 219€
Ref HR2488 Idem Dig sound 329€
Ref HR2490 Idem Aln 663 serie 1000 FS beige et grise
d'origine 229€ 199€
Ref HR2491 Idem Dig sound 299€
Ref HR2307 col vapeur BR 61 002 DRG Dig Sound 479€
Ref HR2317 Electrique E 453.001 FS 194€ 175€
Ref HR2318 Electrique E 454.002 FS 194€ 175€
Ref HR2427 Col 2 E402.138 Trenitalia FS 299€ 279€
Ref HR2431 Col E.645.076 + E 646 138 FS livrée d'origine 259€ 285€
Ref HR2433 Col 2 loco E 444 FS 229€ 199€
Ref HR2434 Col 2 loco E402A livrée originale & E402A livrée
XMPR FS 269€ 245€
Ref HR2472 Rame ETR 450 Pendolino FS (4
éléments) 455€
Ref HR2506 Idem Dig Sound 575€
Ref HR3000 Col 2 voit complémentaires ETR 450
Pendolino FS 155€
Ref HR3001 Col 3 Voit complémentaires ETR 450 Pendolino FS 229€
Ref HR2472+HR3000+HR3001 Rame complète Pendolino
9 éléments 839€ 799€
Ref HR2506+HR3000+HR3001 Idem Digital 959€ 899€
Ref HR2426 Col 2 automobiles Aln663 XMPR FS 229€ 199€
Ref HR2435 Idem Dig Sound 339€ 309€
Ref HR2451 Idem Aln 668 serie 1000 FS 219€
Ref HR2452 Idem Dig sound 329€
Ref HR2487 Idem Aln 668 serie 1900 219€
Ref HR2488 Idem Dig sound 329€
Ref HR2490 Idem Aln 663 serie 1000 FS beige et grise
d'origine 229€ 199€
Ref HR2491 Idem Dig sound 299€
Ref HR2427 Col 2 E402.138 Trenitalia FS 299€ 279€
Ref HR2434 Col 2 loco E402A livrée originale & E402A livrée
XMPR FS 269€ 245€
Ref HR2497 Electrique E 402B 144 "Francia" FS 215€
Ref HR4163 Voil kaki Wehrmacht sanitaire croix rouge DRG 45€ 42€
Ref Catalogue Rivarossi 2014 10€

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

OSKAR - SUPER PROMO

Ref OS1522 BB 675085 INFRASNCF 179€ 149€
Ref OS1526 Loco AKIEM BB 75039
(argente) 179€ 149€
Ref OS1534 BB 75101 Akiem HSL Apronon
Logistik 179€ 149€
Ref OS1542 BB 475403 Prima Fret
SNCF 179€ 149€
Ref OS 1550 BB 475051 Fret SNCF 179€ 149€

OSKAR HOM Nouveaux modèles disponibles

Ref OSE1000 Col 2 automobiles M1 EMMINA FCL (verte & marron)
digital 255€
Ref OSE1001 Automotrice M1 EMMINA MCL (inox) digital 129€
Ref OSE1002 Automotrice M1 EMMINA A FCL (marron) digital 129€
Ref OSE1003 Automotrice M1 EMMINA MCL (marron) digital 129€
Toujours aussi dispo les Infra et Indusi Fret dépôt de Longeau

LIMA expert

Ref HL2610 Electrique E636.082
(sans chasse pierre) FS 175€
Ref HL2611 Idem avec chasse pierre FS 179€

LS MODELS Nouveautés disponible

Ref 49128 Voil lts CIWL 1°cl 1968 65€
Ref 49131 Col 3 voitures WL S2 CIWL 189€
Ref 49132 Voil lts CIWL 1°2° CL 1952 69€
Ref 49133 Col 3 voit S1 CIWL 205€
Ref 49137 Voil lts CIWL WL S3 1968 CIWL UIC, grance SNCF 69€
Ref 49138 Voil WL STU CIWL SNCB 59€
Ref 49140 Voiture S2 CIWL Croix Rouge 73€
Ref 49142 Voil lts CIWL WL STU DSB 69€
Ref Catalogue LSM spécial CIWL 5€

VITRAINS promo exclusive

Ref 2176 BB 516729 béton SNCF 189€ 95€
Ref 2177 BB 16671 béton SNCF 189€ 95€
Ref 2178 BB 416654 Fret SNCF 169€ 109€
Ref 2185 BB 16727 SNCF 169€ 109€
Ref 2160 Electrique 160.24 SNCB livrée origine 179€ 99€
Ref 2163 Electrique 1602 SNCB Moustache jaune 179€ 99€
Ref 2166 Electrique 1606 SNCB logo Magellano 159€ 99€
Ref 2167 Electrique 1607 SNCB 195€ 99€
Ref 2168 Electrique 1608 SNCB bandes jaunes 195€ 99€
Ref 2169 Electrique 1603 SNCB 189€ 99€
Ref 2170 Electrique 1602 SNCB Merming I 195€ 99€
Ref 2171 Electrique 1601 SNCB Merming II 179€ 99€
Ref 2173 Electrique 160.022 SNCB 179€ 99€

ROCO - PROMOTION

Ref 61420 Col vapeur C 516 +
6 wag marchandises 399€ 299€
Ref 66140 Col 2 wag tombereaux
SBB 49€ 40€
Ref 64108 Col 2 voit voyageurs
DB EpIII-IV 99€ 79€
Ref 63175Automotrice ET91 DB 179€ 139€
Ref 63176Automotrice BR 491 DB 179€ 139€
Ref 45826 Voiture UIC 1°cl FS 47€ 26€
Ref 64040 Set 2 couchette 2°Cl SBB 99€ 79€
Ref 72468 BB 425231 SNCF 229€ 169€
Ref 72607 BB 425213 FRET SNCF Dig sound 319€ 279€
Ref 72617 CC 406526 Fret SNCF 249€ 219€
Ref 72618 Idem Dig Sound 329€ 299€
Ref 72460 BB 16024 béton SNCF 229€ 149€ *
Ref 72461 Idem digital* 349€ 249€ *
* Avec panto M14 "traverse renforcée"
"le plus Pierre Dominique"
1 paire de panto fin offerte
Ref 63128 Rame Ram TEE ARBALETE SBB 4 elements 399€ 249€
Ref 62477 2D2 9107 SNCF 199€ 149€

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.

ACME

Ref 50570 Voil lts CIWL M1964
FS 64€ 59€

Ref 50571 Voil lts TEN M1964 FS 59€ 55€

Ref 50745 Voil 1°2°CL Type X Paris-Belgrade (rouge/grise) FS 52€ 47€

Ref 50782 Idem 2°cl 49€ 45€

Ref 50784 Idem 2°cl Lyon-Turin 49€ 45€

Ref 52941 Voil 1°cl ZSSK 59€ 55€

Ref 55036 Col 2 voit 2°cl X1979 livréeXMPR TRENITALIA FS 109€ 99€

Ref 55082 Col 3 Voitures Thello Paris Venise
(2x Mu 1x couchette) 185€ 169€

Ref 55083 Col 3 Voitures Thello Paris Venise
(2x couchettes 1x restaurant) 185€ 169€

A nouveau dispo ! Ref 55100 Set 2 voit "THELLO"
Paris Venise FS 109€ 99€

Ref 55082+55083+55100 Rame Thello complète
8 éléments 437€ 419€

Ref 60252 Loco D143 TRUMAN FS (chassis vert) 179€ 169€

Ref 60342 Diesel D 442.401 FS 179€ 159€

Ref 60383 Electrique E 402.134 FS 229€ 209€

Ref 60420 Loco 245.003 DB 169€ 159€

Ref 60421 Col 2 diesel 245.001 + 245.002 DB 269€

Ref 60430 Electrique E636.080 FS 199€

Ref 60431 E636.080 FS 199€

Ref 60437 E636.082 FS 199€

Ref 60439 E636.082 FS 199€

Ref 60503 Vapeur Gr 685.157 FS 339€ 299€

Ref 45090 col 2 citerne gaz AGIP 99€ 87€

Ref 40182 Citerne gaz ARMITA DB 45€ 42€

Ref 40263 Wag articulé Sggrmsr porte-conteneurs Ambrogio 71€

Ref 52740 Voil resto Z1WR PKP Paris Moscou ou Nice Moscou 62€ 58€

Ref 55110 Col 2 voit 2°CL FS XMPR 117€ 105€

Ref 52855 Voil couchette JZ SPALNIK 57€ 52€

Ref 70060 Coffret motrices 4 éléments Frecciarossa FS 399€ 369€

Ref 70061 Col 3 voit Frecciarossa FS 184€ 169€

Ref 70062 Col 2 voit Frecciarossa FS 119€ 105€

Ref 70063 Voil restaurant Frecciarossa FS 78€ 69€

Ref 70066 Voil Frecciarossa FS 52€ 47€

Ref 50590 Voil Type Mu 1 CIWL 57€ 51€

Ref 50503 Couchettes X griseFS 52€ 47€

Ref 50513 Couchette X grise FS 52€ 47€

Ref 50663 Voil mixte 1°2°CL FS 52€ 47€

Ref 50772 voit compl typ x 1°cl 49€ 45€

Ref 50813 Voil voyageurs 1°cl livrée expérimentale FS 52€ 48€

Ref 50915 Voil lts T2s TEN DB 49€ 45€

Ref 50952 Voil T2S 1982 Trenno notte FS 57€ 51€

Ref 50960 Voil lts type MUon NS 62€ 56€

Ref 50964 Idem 62€ 56€

Ref 50965 Voil lts MUon CIWL 62€ 56€

Ref 55062 Col 4 voit Eurocity Polonia PKP 219€ 199€

Avec voit resto idéal pour « Paris-Moscou »

Ref 55068 Col 4 voit Riviera Express Ep IV-V DB 229€ 199€

Ref 55070 Col 4 voit type Z EC Michelangelo 209€ 195€

Ref 55071 Col 3 voitures Eurolima 1x 1°cl, 2x2°cl EpIV DB 179€ 165€

Ref 55072 Idem 179€ 165€

Ref 55079 3 voit 2°cl Milan-Nice XMPR Intercity (vert gris)
FS 179€ 159€

Ref 55090 Couchettes Hellas Istanbul Express (4 éléments) 209€ 199€

Plus de 100 ref dispo sur notre site

EXCLUSIVITES

Ref 90028 Col 3 INTEFRIGO MIGROS FS KML EXCLUSIVITE 105€

Ref 90059 Col 3 BRATISLAVA ZSR Type Z JR MODELAR 165€ 149€

PIRATA

Ref 90050 Rame Tuttoletti Milan-Rome (4 éléments) 239€ 219€

MKD À -30%

Ref MKD 510 Gare secondaire de "Fay-Aux-Loges" quai EpIII 35€ 25€
Ref MKD530 Maison de garde barrières avec passage à niveau 29€ 23€
Ref MKD 550 Dépôt 29€ 19€
Ref MKD588 Signaux mécaniques
et accessoires de voies 25€ 18€

Pour l'achat des 4 ref ci-dessus, nous vous
offrons deux 2CV Brekina (cf photos) -
MKD SET 1 85€

Ref MKD600 Café tabac 27€ 15€
Ref MKD625 Gare routière 20€ 12€
Ref MKD655 Gendarmerie 35€ 25€
Ref MKD532 Passage à niveau 25€ 14€

Pour l'achat des 4 ref ci-dessus, nous vous
offrons deux modèles Bush (cf photos)
MKD SET 2 66€

offert avec le SET 2

3 commandes Internet = 5% du total des commandes précédentes déduit automatiquement sur la 4^e, y compris sur nos soldés exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.



LILIPUT (HO)

Plasser & Theurer onderstopper

Bachmann, het moederhuis van Liliput, heeft de 'oude' onderstopper van Liliput van onder het stof gehaald en voorzien van een motor met digitale decoder. Het model bezit evenwel geen beweegbare onderdelen zoals de Viesmann onderstopper, maar kost dan ook slechts € 139 voor een gemotoriseerd DCC-model. Het model is geschikt voor zowel conventioneel als digitaal twee rail systemen. De motor en decoder zitten onzichtbaar ingebouwd in de cabine. Het model neemt stroom op beide draaistellen, wat zorgt voor een goede stroomafname. Het beschikt niet over functionele verlichting (cat. L136104). (GVM)



HELJAN (HO)

Class 66 Crossrail PB03

In MSM 139 kan je een test lezen van de Class 66 van Heljan. Deze test beperkte zich tot de DE 63 van Ascendos Rail Leasing. Intussen zijn drie varianten van Captrain en twee van Crossrail verkrijgbaar. Beide kleurvarianten zijn tot stand gekomen in samenwerking met Rocky Rail. Hij zorgde voor een perfecte weergave van de schildering en de opschriften. Het

model weegt 500 gram en is in staat om een lange sleep met containerwagens over een helling met een relatief hoog stijgingspercentage te trekken. Hiervoor is de loc uitgerust met een vijfpolige motor met dubbel vliegwiel die alle zes assen aanstuurt. De basisuitvoering voor tweerail kost € 259,90. Voor drierail betaal je € 299,90. (PE)



MEHANO (HO)

G2000 Rail Feeding 1102

Rotterdam Rail Feeding is een onderdeel van het Amerikaanse Genesee & Wyoming, en verzorgt in Nederland en België onder de naam van Rail Feeding rangeer- en aanvoerwerk. In België is RRF actief onder de benaming Antwerp Rail Feeding, en zet hiervoor locomotie-

ven van het type G2000 in, voorzien van een opvallende livree. De gekende G2000 van Mehano, nieuw leven ingeblazen door Lemke, is nu ook in deze livree verkrijgbaar. Adviesprijs is € 199 voor een twee-rail model (cat. 58702). (GVM)



MTE DECOR LINE (HOM)

Braine-le-Comte tram

Onder de benaming MTE Décor Line vervaardigt Mini Train Expo uit Blankenberge op bestelling een Hom model in messing van de tweeassige Braine-le-Comte tram van de buurtspoorwegen. Alle gewenste versies zijn leverbaar, zoals deze van de regio Gent, Brugge, Charleroi, Mons, Liège, Brussel of als werktam. Een kant en klaar model, voorzien van een PMT-aandrijving kost € 495, eenzelfde model doch zonder motor kost € 445. (GVM)

meer dan 500m²
Hobby en Modelbouw
in het hart van Antwerpen



Herman verschooten

Eiermarkt 31a, 2000 Antwerpen
+32 (0)3 232 66 22 — www.verschooten.be
info@verschooten.be

ma-wa-do-vr 9u45 - 13u & 13u45 - 18u
zaterdag 10u - 18u
dinsdag gesloten

Modelspoorshow 2014 Zwolle

13 | 14 | 15 november

Gratis
entree



Kom naar de modelspoorshow 2014 bij Auto Palace

Kijk voor meer en actuele informatie op onze website: mm.trainsandtrucks.nl

Auto Palace (locatie Marslanden), Nikolaus Ottostraat 11, 8013 NG Zwolle

Grote openbare, ruim voldoende parkeergelegenheid
en goed busverblijf per openbaar vervoer

Opentingsuren van de show: Thursday 13 november van 14:00 tot 21:00 uur
Vrijdag 14 en zaterdag 15 november van 10:00 tot 17:00 uur

auto palace
www.autopalacegroep.nl



ECR 66243

Art.Nr. 31059



DB Schenker 66001

Art.Nr. 31074



Freightliner Poland 66002

Art.Nr. 31075



Messwagen
EHG 388



DB 261 082

Art.Nr. 31150



Baneservice 260 507

Art.Nr. 31152



MIRCE 261 300

Art.Nr. 31151



HZL 261 002

Art.Nr. 31154



GSI 261 308

Art.Nr. 31153



www.toksound.be

ESU

NEW !

TILLIGHOBAHN

T	S	D
100%	100%	100%

H0 Wagon
Bauart
Eanos
ref.: 76615





MTE DECOR LINE (H0M)

AR motorwagens van de NMVB

Zoals bekend zijn de mallen van de ex-Jocadis AR dieseltram in handen van Saroulmapoul. Deze populaire dieseltram is nu terug volop verkrijgbaar in de vakhandel, een kunststof bouwkit met motor kost € 145. Wie liever een volledig afgewerkt model wil kan hiervoor terecht bij MTE. Jean Herckens en zijn medewerkers bieden de tram volledig gebouwd aan voor € 295. Daarbij is het mogelijk een gepersonaliseerde versie te bekomen zonder meerprijs. Hij wordt gemaakt zowel met als zonder lijnfilmkast, of als ART (goederentractor) met de brede buffer. (GVM)



PHILOTRAIN (H0)

NS 4700 stoomloc

In samenwerking met NMJ heeft Philotrain een model uitgebracht van de NS 4700 stoomloc in schaal H0. De loc is gebouwd in de gekende Philotrain kwaliteit, geheel uit messing, voorzien van een precisomotor (Faulhaber systeem), fine-scale wielen, verende buffers, schroefkoppelingen en constante verlichting. Het model is voorbereid voor digitaal en sound. De prijs

bedraagt € 1.395, tegen meerprijs van € 125 kan de NS 4700 ook voorzien worden van een ESU-sounddecoder. Er zijn nog twee uitvoeringen leverbaar. Meer info op info@philotrain.nl
Cat. 870/38-2 NS 4731, met Zweedse rookkastdeur
Cat. 870/38-3-NS 4719 met rookkastdeur type Austerly. (GVM)



MTE DECOR LINE (H0M)

ART 297-300

De ART 297-300 waren de enige vier autorails van de NMVB die specifiek voor het goederenvervoer werden gebouwd. Ze kwamen in dienst in 1947, en hadden een metalen kast die een meer afgeronde vorm had dan de klassieke autorails. Drie werden reeds in 1960 buiten dienst gesteld en verschoot, de ART 300 is bewaard gebleven. Deze ART is een eigen ontwikkeling van MTE, met een kunststof kap. De ART 297-300 wordt enkel gebouwd aangeboden aan € 295 of € 245 zonder aandrijving. Alle versies zijn leverbaar. (GVM)

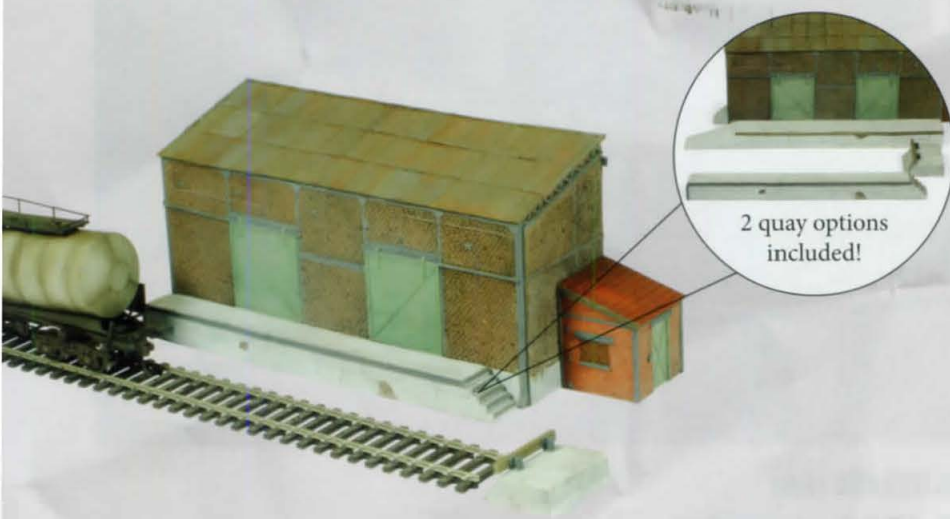


ESU (H0)

DB V200

De nieuwe V200 van ESU is uitgebracht in verschillende uitvoeringen. De versie die wij tonen is geschilderd in de oude rode kleur in tijdperk III. Het model heeft alle typische kenmerken van de originele versie die vanaf 1956 in serie werd gebouwd. Deze diesellocomotief rijdt met de grote letters 'Deutsche Bundesbahn' op de zijkant en met sierlijsten in reliëf (cat. 31080). Het model is volledig in metaal en is uitgerust met een veelzijdige geluidsdecoder en een dubbele rookgenerator. Het geluid is uitstekend en loopt

synchroon met het optrekken van de locomotief. Tegelijk wordt witte rook door de twee lastafhankelijke rookgeneratoren gestuurd. Het model is uitgerust met sensoren voor geluidseffecten in bogen en op wissels. De wielen zijn geschikt voor twee- en drierail. Voor drierail krijg je een puntcontactsleper bij die eenvoudig kan ingeplugd worden. Met dit model kan je ook analoog rijden. In dit geval zijn de beschikbare functies beperkt tot het dieselgeluid. Voor al dit fraais betaal je € 399,00. (PE)



Railroad Warehouse with Quay

item 87-0005 resin



Railroad Buffer Block

item 87-0004 resin



French House Corner, Type 1

item 87-0003 resin + ceramic



Metal Drums

item 87-0001 resin



Industrial Gate

item 87-0002 resin + ceramic

Available in Belgium:

- HOBBY 2000, Liège, 04/341.29.87, info@hobby2000.be
- BOIT A TRAIN, Namur, 081/22.21.34, interhobby@skynet.be
- DE KEYSER MODELBOUW, Ronse, 055/45.79.60, info@mcronse.be
- HOBBY TRAINS, Marchienne-au-Pont, 0474/46.22.58, vandaelealain@scarlet.be
- MALCORPS & FILS, Marcinelle, 071/36.30.35, expressionhobby@gmail.com
- MINITAIR, www.minitair.be, info@minitair.be
- MODELBOUW AALST, Aalst, 053/77.48.06, aalc.modelbouw@skynet.be
- TIMMS bvba, Oostende, 059/80.49.63, pierre.wagemans@skynet.be
- VERSCHOOTEN, Antwerpen, 03/232.66.22, Modelbouw@verschooten.be
- WAVRE MODELISME, Wavre, 010/22.61.48, wavremodelisme@gmail.com

Available in The Netherlands:

Contact your local hobby store - see www.addonparts.com for details.



JOUEF (HO)

Transcéréales Algeco

Bij Jouef vinden we een prachtige graanwagen van Transcéréales Algeco die ingeschreven is bij de SNCF. Deze wagen met opschriften in tijdperk V zijn nog steeds regelmatig te zien in België. Algeco verhuurt de wagens aan Transcéréales. Het model van het type Uapps wordt geproduceerd door Hornby (cat. HJ6133). We vinden het eveneens terug bij Rivarossi en Lima,



maar dan met opschriften van andere maatschappijen. Het model is volledig in kunststof en is voorzien van een goed werkend kortkop-

pelmechanisme. Alle details zijn vooraf gemonteerd. De wagen kan je kopen voor € 38,90. (PE)

LS MODELS

SNCF Ketelwagens

Voor de Franse markt brengt LS Models een set uit met twee ketelwagens OCEM 19 Mobiloil. Beide wagens in tijdperk III zijn nagenoeg identiek en hebben geen remmersplatform. Ze worden gebruikt voor het vervoer van petroleumproducten (cat. 30434). De set kan je vinden voor € 73,44. Daarnaast biedt LS Models ook twee versies aan van een goederenwagen met telkens twee vaten wijn. Deze wagens zonder remmersplatform werden gebruikt voor de CIWL. De wagen met grijze vaten is nieuw (cat. 30560), de tweede wagen is een heruitgave (cat. 30561). Ze zijn te koop voor € 40,63. (PE)



MARKLIN (HO)

DB BR 117

De E 17 werd in de jaren 1920 gebouwd door Siemens en AEG voor de Deutsche Reichsbahn (DRG) voor het slepen van de nieuwe sneltreinen op de pas geëlektrificeerde lijnen. Zij deden dienst tot 1980. In 1968 werden ze aangeduid als BR 117 bij de Deutsche Bundesbahn. Het is niet de eerste keer dat Märklin met dit model uitpakt. Deze nieuwe versie kan je inzetten in tijdperk IV en is uitgerust met de nieuwe Digital-decoder mfx+ (cat. 37062). Deze decoder ondersteunt talrijke geluids- en lichtfuncties. Om al deze functies te gebruiken heb je wel de laatste versie 3.5 van de Central Station 2 nodig. De loc is te koop voor € 329,95. (PE)



MARKLIN (HO) DB BR 191

De drieledige elektrische locomotief BR 191 van de DB is gebouwd in de jaren 1922 voor de toenmalige DRG voor het slepen van goederentreinen tegen een snelheid van 55km/uur in het zuiden van Duitsland. Zes machines werden begin 1970 omgebouwd voor rangeerwerk en beperkte baandiensten en kregen de aanduiding BR 191. De nieuwe loc van Märklin is een bestaand model met het nummer 191 101-5.

Zowel het chassis als het onderste deel van de kast is voor de gelegenheid vervuld en voorzien van enkele sporen van kleine herstellingen. Het model is uitgerust met een mfx-geluidsdecoder. Dit model wordt exclusief voor € 399,95 verkocht door winkels die aangesloten zijn bij MHI of Märklin-Händler-Initiative, een vereniging van (Duitse) speelgoed- en modeltreinvakhandelaren met circa 1.000 leden (cat. 37294). P(E)

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.

Uw advertentie in

Modelspoor?

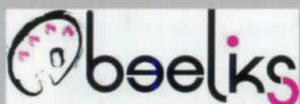
magazine

contacteer
guy.vanmeroye@modelspoomagazine.be



AIRBRUSH • onderdelen diverse merken
AIRBRUSHVERF • SJABLONEERMATERIALEN
MODELBOUWVERF • PENSELEN
MALMATERIALEN : GIETRUBBER / RESIN

CURSUSSEN IDEEFIKS vzw ANTWERPEN :
WEBSITE : USERS.TELENET.BE/IDEEFIKS



www.obeeliks.com



TECHNO T HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Halle
Tel: 02/356 04 03
Fax: 02/361 24 10
www.TechnoHobbyHalle.be
Openingsuren: 9u30 tot 18u00
Gesloten op zondag en maandag

EXPO-TRAINS LUXEMBOURG



WALFERDANGE

www.amfl.net
amfl@pt.lu



08 et 09 novembre 14
Centre Prince Henri
10:00 - 18:00

AMFL
WALFER

BACHMANN (OO)

BR Class 101

De motorstellen class 101 werden vanaf 1956 gebouwd en ingezet op lokale spoorlijnen over heel Groot Brittannië. Het model is onlangs uitgebracht in groene en blauwe uitvoering en is gemaakt in schaal OO (1:76). De versie die we laten zien, rijdt op de verbinding Newcastle-Hexham (cat. 32-288). Zij is uitgerust met wisselende frontverlichting en binnenverlichting. De motor is in de vloer weggewerkt waardoor je een uitstekende doorkijk hebt. Voor digitale fanaten kan een achtpolige decoder geplaatst worden. Voor dit motorstel betaal je £ 149,90 of omgerekend zo'n € 210,00. (PE)



MAKETTE (HO) Cokeswagens

Makette, de Duitse firma gespecialiseerd in rollend materieel naar Frans voorbeeld, is inmiddels al aan de 100ste variant toe van de gekende Arbel-cokeswagens. Deze Franse wagens zijn goed afgewerkt en worden verkocht



aan een redelijke prijs (circa € 35). Naast de Franse ARBEL-wagens brengt Makette ook een nieuwe nummervariant uit van de Luxemburgse spoorwegen (cat. 4782.2). (GVM)

HORNBY SKALEDALE (OO)

Locloods

In samenwerking met Scaledale biedt Hornby een afgewerkte locloods aan voor twee locomotieven in schaal OO (1:76). Dit is net iets groter dan HO en daardoor ook voor ons bruikbaar op een lokale spoorlijn. De loods is gemaakt in witte kunstharz van 0,5 mm en daarna zorgvuldig geschilderd (cat. R9780). De loods wordt langs



beide zijden afgesloten met open en gesloten rolluiken in hetzelfde materiaal als het gebouw. Die zou je kunnen vervangen door een zelfgemaakte poort in hout. De loods kost omgerekend ongeveer € 79,99. (PE)



BERND HAUSER (SPOOR 1)

Figuren

We kennen allemaal de figuren van Preiser en Merten, maar kent u ook de 'witmetalen' figuren van Bernd Hauser uit Waltersdorf? Onlangs heeft hij een serie van vier baanwerkers in 1:45 uitgebracht, waarvan we er hier twee tonen. Speciaal aan het werk van deze kunstenaar is dat hij alles gelijk op de uiteindelijke schaal snijdt. Hij werkt als een beeldhouwer. Met veel aandacht voor licht en schaduw vormt hij zijn figuren als kleine kunstwerkjes. Daardoor krijgt hij karaktervolle figuurtjes met charisma. Dit onderscheidt de figuren van andere fabrikanten die vertrekken van een groter oermodel en die daarna mechanisch verkleinen waardoor de vormen worden afgerond en de uiteindelijke figuur veel scherpte verliest. Angelika Hauser maakt de gietvormen en giet handmatig alle figuren. Ook het schilderwerk wordt door haar verzorgd. De figuren zijn verkrijgbaar via Aumo.be (www.aumo.be).



AUMO.BE (HO)

Dorpshuizen

Aumo.be, dat staat voor Authentieke modelbouw naar Belgisch voorbeeld in schaal HO, heeft zijn dorpshuizen enigszins aangepast. Tot voor kort werd achter de vensters calqueerpapier gebruikt. Hiermee werd zowel het glas als de vitrage gesuggereerd. Toch misten klanten de glans van het glas. Aumo.be levert

de huizen voortaan met een transparante styreenplaat om het glas te imiteren. Daarachter kunnen dan nog, imitatie gordijnen worden gelijmd. Het calqueerpapier is overigens nooit weg. De dorpshuizen worden geleverd met een LED-binnenverlichting. Door het calqueerpapier wordt het licht mooi diffuus. Hugo en

Michiel Valcke, de mannen achter Aumo.be, halen hun inspiratie voor de laser gesneden kits uit heel België, altijd met de camera op zak waar ze ook gaan. De afgebeelde dorpshuizen zijn naar voorbeelden in de buurt van Avelgem. (GJT)

NIEUWE UITGAVEN NICOLAS COLLECTION

Type 120-121/Reeks 28, Type 211/Reeks 64 en Type 554/Reeks 46 zijn de 3 nieuwe fotoboeken in de Nicolas Collection, een reeks waarin telkens aandacht wordt besteed aan één locomotieftype. De auteur is Thierry Nicolas, Uitgeverij Transnico International Editions. Alle boeken in de Nicolas Collection hebben een zachte kft en liggend formaat 29 x 21cm.



CODE TYPE 120: Type 120-121/Reeks 28 (1), 100 pagina's, prijs € 30,10
(€ 22,50 + € 7,60 verzendingskosten Bpack Secur)



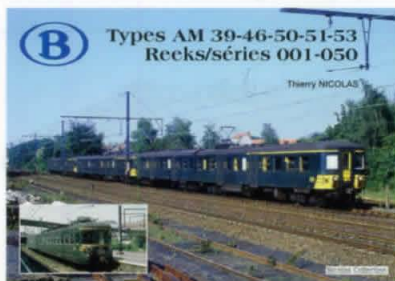
CODE TYPE 211: Type 211/Reeks 64, 100 pagina's, prijs € 30,10
(€ 22,50 + € 7,60 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE TYPE 554: Type 554/Reeks 46, 180 pagina's, prijs € 38,20
(€ 30,60 + € 7,60 verzendingskosten Bpack-Secur)



CODE 29013: Consolidation 29.013, 96 pagina's, prijs € 30,10
(€ 22,50 + € 7,60 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE AM 39: Types AM 39-46-50-51-53/reeks 001-050, 176 pagina's, prijs € 38,20
(€ 30,60 + € 7,60 verzendingskosten Bpack-Secur)

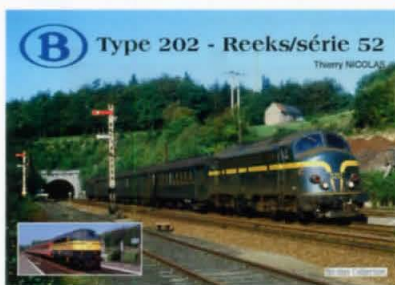


CODE CF3V: Chemins de fer des 3 Vallées/de 3 Valleien Stoomspoorweg, 128 pagina's, prijs € 33,70
(€ 26,10 + € 7,60 verzendingskosten Bpack-Secur)

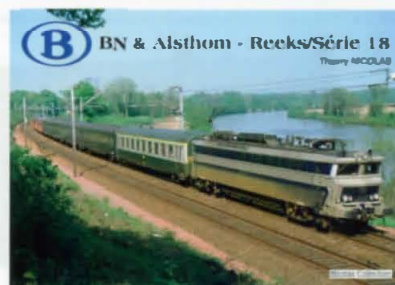
NOG BEPERKT LEVERBAAR



CODE TYPE 123: Type 123 - Reeks/Série 23 door Thierry Nicolas, Uitgeverij Transnico International Editions, 176 pagina's, zachte kft, liggend formaat 29 x 21cm, prijs € 38,20
(€ 30,60 + € 7,60 verzendingskosten Bpack secur)



CODE TYPE 202: Type 202 - Reeks/Série 52 door Thierry Nicolas, Uitgeverij Transnico International Editions, 112 pagina's, zachte kft, liggend formaat 29 x 21cm, prijs € 31,90
(€ 24,30 + € 7,60 verzendingskosten Bpack secur)



CODE BN 18: BN & Alstom - Reeks/Série 18 door Thierry Nicolas, Uitgeverij Transnico International Editions, 112 pagina's, zachte kft, liggend formaat 29 x 21cm, prijs € 31,90
(€ 24,30 + € 7,60 verzendingskosten Bpack secur)

Modelspoormagazine biedt zijn lezers **10% korting**

Actie enkel geldig in België - Levering binnen de vier weken na betaling met verzekerde verzending Bpack Secur - Zolang de voorraad strekt

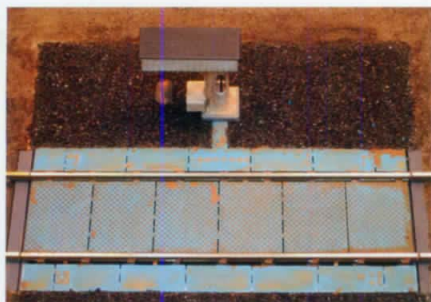
HOE BESTELLEN?

Schrijf het verschuldigde bedrag over op rekening IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB

Op naam van: Meta Media Groep bvba, Hekkergeraast 31, 9260 Schellebelle

Vergeet niet in de mededeling de codes van het/de bestelde boek(en) te vermelden alsook uw volledige adres.

Voor meer info zie recensies in dit nummer en ook www.modelspoormagazine.be



PB MESSING MOBELBOUW (H0 EN O)

Weegbrug NMBS type Flamache

Nieuw in het assortiment van PB Messing Modelbouw is een bouwkit van de NMBS weegbrug type Flamache 35 ton die in het stoomtijdperk op veel emplacementen te vinden was. De bouwkit bestaat uit messing onderdelen en een armatuur in 3D print. De kit is zowel verkrijgbaar in schaal H0 (€ 16,95) als in schaal O (€ 27,95). (GVM)



ARTITEC (H0)

Belgische DAF vrachtwagen

Artitec kondigt een tweede Belgisch model aan van de DAF-frontstuur vrachtwagen. Na de DAF trekker met de DAF-losser en huis-aan-huis container (met cabine 1959) volgt nu een DAF vrachtwagen met gesloten laadbak van de vroegere Colli dienst van de NMBS. Dit model is voorzien van de cabine uit 1962, te herkennen aan o.a. het grote DAF-opschrift op het radiatorrooster. Een vrachtwagen van het station van Turnhout stond model. Deze vrachtwagen kan alvast gereserveerd worden bij uw vakhandelaar. (GVM)



HERPA (H0)

Mercedes C klasse "Exclusive"

Na de Mercedes C klasse in 'avantgarde' uitvoering met grote ster in het liggende rooster is nu bij Herpa ook de 'Exclusive' versie verkrijgbaar die zich kenmerkt door een traditioneel Mercedes rooster met ster op de motorkap. (GVM)



AWM (H0)

Belgische vrachtwagencombinaties

Het aantal voorbeelden van Belgische vrachtwagencombinaties is schier onuitputtelijk. Nieuw zijn de combinaties van de transportfirma's Deckers, Dalgatrans, SaintGobain en Essers. Iedere set kost € 34,10 (MB Actros 1845

+ Sint Gobain Glass (Carcaba -cat. 8598.01) (MB Actros 1842 Essers -cat. 8586.01) (Volvo +tankoplegger J. Deckers, Brecht vervoer vloeibare Phenol - cat. 74778) (Scania + container tank Dalgatrans -cat. 74891). GVM

Samenstelling: GVM, teksten PE, GJT,
GH, CVD en GVM

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



NMJ 5404 dieselloc van de NMBS

NMJ IS VOORAL BEKEND VAN ZIJN EXCLUSIEVE MODELLEN IN MESSING, MET EEN BIJHOREND EXCLUSIEF PRIJSCAARTJE. NMJ HEEFT DUIDELIJK OOK IETS MET 'BOLLE NEUZEN'. RUIM 13 JAAR GELEDEN BRACHT DEZE NOORSE FABRIKANT REEDS EEN SUPERLINE-MODEL UIT IN H0 VAN DE 2020.020, DE DIESELLOC DIE TOT HET MUSEUMPATRIMONIUM VAN HET TSP BEHOORT. ANNO 2014 START INITIATIEFNEMER FINN MOE MET EEN GEHEEL NIEUWE PRODUCTIE VAN 'BOLLE NEUZEN', DOCH DIT KEER IN DE 'TOPLINE' REEKS, ZEG MAAR DE BUDGETVRIENDELIJKE LIJN VAN NMJ. VOOR DE NIEUWE PRODUCTIE WORDEN NIET MINDER DAN 8 VERSCHILLENDE MALLEN GEMAAKT. OOK DE BELGISCHE REEKSEN 52, 53 EN 54 STAAN OP HET PROGRAMMA, NET ALS DE LUXEBURGSE REEKS 1600. ALS EERSTELING KOMT DE 5404 UIT, DE BEWAARDE LOCOMOTIEF VAN DE REEKS 54 DIE TOT HET RIJDEND MUSEUMPATRIMONIUM VAN DE NMBS BEHOORT.

De NMBS reeks 54, het vroegere type 204, behoort tot de eerste lijndiesellocomotieven die door de NMBS werden aangeschaft ter vervanging van de stoomtractie. De reeks 54 is geen eigen ontwerp van de NMBS, maar is een afgeleide en aangepaste versie van de Amerikaanse FP7 diesellocomotief, uitgerust met een GM 567 dieselmotor. Het Amerikaanse ontwerp werd evenwel aangepast aan de Europese normen. Om de asdruk te verminderen werden de machines uitgerust met drie-assige draaistellen en een tweede stuurpost. De hooggeplaatste bestuurderspost achter de bulldog-neus bleef behouden,

en verleende de machines hun kenmerkende uitzicht en bijnaam. De Zweedse firma NoHAB bouwde 114 locomotieven voor de Deense, Noorse en Hongaarse spoorwegen. De machines voor de NMBS en de CFL werden in licentie van GM-EMD gebouwd door AFB (Anglo-Franco-Belge). De NMBS bestelde twee versies: het type 202 voor de reizigersdienst, en het type 203 voor de goederendienst. De machines voor de reizigersdienst waren uitgerust met een stoomverwarmingsketel voor de verwarming van de rijtuigen en een weerstandsrem. Vier van deze locs werden afgestaan aan de CFL waar ze het type 1600

werden. De machines van het type 203 voor de goederendienst hadden geen verwarmingsketel maar wel een weerstandsrem. Uiterlijk verschillende de types 202 en 203 enkel door het dak: het type 202 heeft daar een kleine luchtinlaat voor de verwarmingsketel en een kleine schoorsteen voor de uitlaatgassen.

Voor het slepen van snelle internationale treinen had de NMBS nood aan snellere diesellocomotieven, en bestelde in 1956 bij AFB nog vier locomotieven met een gewijzigde overbrengingsverhouding en zonder weerstandsrem. Bij deze locomotieven ontbreekt op het dak dan ook het vijfde ventilatierooster. Deze locomotieven, goed voor een maximum snelheid van 140 km/u werden ingedeeld als type 204. Vier locomotieven van het type 202 die nog niet voorzien waren van een weerstandsrem werden tijdens hun constructie omgebouwd en omgenummerd. Het type 204 telt dus 8 locomotieven.

De 204.004 werd op 13 maart 1957 geleverd aan de stelplaats Schaarbeek en werd ingezet voor het slepen van snelle



1. Ter gelegenheid van een tentoonstelling rond 50 jaar TEE in Brussel-Noord werd de 5404 van stal gehaald en gekoppeld aan een inox TEE-rijtuig, een samenstelling die gereden heeft op de verbindingen naar Amsterdam en Keulen tot de komst van de meerstromige elektrische locomotieven. Foto Joris De Mol, 4 november 2007

2. Bij een door het TSP georganiseerde afscheidsrit van de lijn naar Moerkerke op 10 mei 2008 was ook de 5404 paraat die staat te blinken in het voorjaarszonnetje. Foto Joris De Mol



Steekkaart NMJ 5404

FABRIKANT: NMJ

CATALOGUSNUMMER: NMJT90403

SCHAAL: 1 op 87

SPOORBEDRIJF: NMBS museumloc

BEDRIJFSNUMMER: 5404

TLDPERK V-VI

ONDERSTEL: metaal

KAP: kunststof

GEWICHT: 382 gr

ADVIESPRIJS: DC € 199

3. De NMJ 5404 zit als alle Topline Models van NMJ verpakt in een fraaie doos.

internationale treinen naar Parijs, Keulen en Amsterdam. Na de elektrificatie van de as Brussel-Parijs werd de 204.004 op 8 december 1964 overgeplaatst naar Latour. De loc werd nu zowel ingezet voor reizigers- als voor goederendienst. In 1967 verhuisde de loc naar de stelplaats van Ronet, waar ze bij de omnummering op 1 januari 1971 het nummer 5404 kreeg. In 1975 werd de machine voorzien van twee bijkomende frontseinen. De originele witte seinen werden de rode seinen, men plaatste iets lager twee bijkomende witte frontseinen. Bij deze gelegenheid kreeg de 5404 ook een nieuwe groene livrei met gele banden (livery 1970). Ter gelegenheid van een afscheidsrit van de reeks 54 georganiseerd door het Toeristisch Spoorweg Patrimonium VZW (TSP) op 14 mei 1988 kreeg de 5404 terug zijn oorspronkelijke livrei met gevleugeld wiel uit 1957, en werd omgenummerd in 204.004. Op 1 december 1999 werd de machine buiten dienst gesteld, en werd door de NMBS uit-

gekozen om bewaard te blijven. De 5404 is immers de enige rijvaardige bolle neus van de NMBS die niet met een vlottende cabine werd omgebouwd. (De 202.020 van het TSP is de Luxemburgse 1602 die een Belgisch jasje kreeg en een fictief nummer). De 5404 wordt door de NMBS regelmatig ingezet voor speciale ritten, en heeft als thuisbasis Antwerpen-Noord. De bolle neuzen van de 'Topline Models' reeks zijn niet langer handgemaakte klein-serie producten zoals deze van de 'Superline' reeks, maar modellen die in relatief grotere oplages worden gemaakt, en ook aan een 'gewone' prijs worden aangeboden. De adviesprijs van de 5404 bedraagt € 199 voor een DC model (2-rail analog), wat marktconform is.

Voor de constructie van de 'nieuwe' bolle neuzen koos de fabrikant voor een kunststof kap, geplaatst op een metalen onderstel. Voor het ontwikkelen van dit nieuwe model werd gebruik gemaakt van de voorhanden zijnde tekeningen van de 'Super-

line' modellen. De vorm van de neus, de gravure van de kap, de afmetingen, alles is zoals het hoort te zijn. Het predicaat 'H0 1/87 exact' zoals op de doos vermeld wordt, is dus terecht. De ruiten passen mooi in hun kader, de zijruitjes van het machinistenhuis hebben een imitatie houten kader. De verluchtingsroosters in de zijwanden maken deel uit van de kap en zijn geen aparte ingezette stukken, net als de vier verluchtingsroosters op het dak. Niet enkel zijn de vorm en bolling van de typerende neus van de locomotief zeer goed weergegeven, hetgeen onmiddellijk opvalt zijn de frontseinen die de juiste grootte en vorm hebben. De 5404 is voorzien van dubbele frontseinen en een vijfde licht hoog op de neus voor gebruik in het buitenland. Net onder het vijfde frontsein vinden we op deze versie het 'geveugeld wiel' terug dat typisch is voor het type 204. De groene livrei met twee gele banden is strak aangebracht, enkel ter hoogte van het rode frontsein maak de onderste gele band een ietwat vreemde bocht. Dit valt vooral op bij een frontaal aanzicht. De



4. De NMJ bolle neus heeft de juiste vormen en verhoudingen, een pracht van een machine.

5. De dakpartij van de 5404. De verluchttingsroosters met de ventilatoren zijn niet doorzichtig maar wel mooi gegraveerd.

6. De fraai gevormde 'bolle' neus, met de zeer mooi weergegeven frontseinen. Minpunt zijn de relingen voor de voorruit die hier niet thuis horen. Bemerkt ook de eerder summere cabine-inrichting.

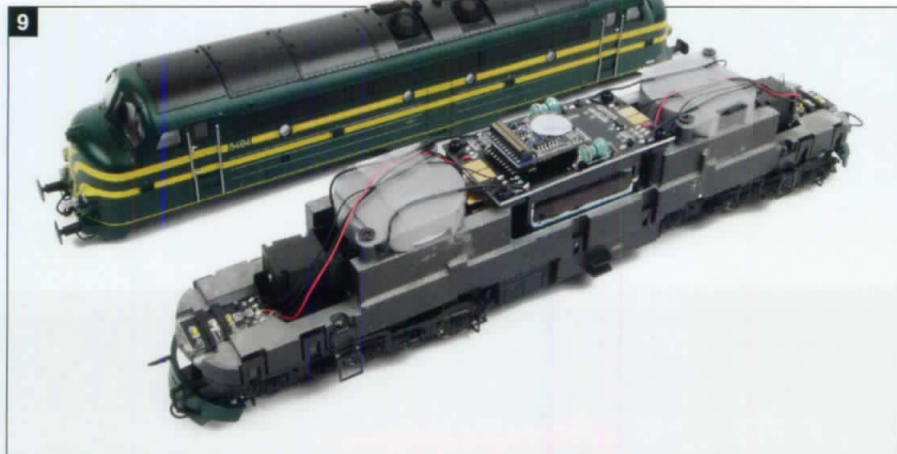
7. Onderaan de kap zie je een kleine naad waar de kap aansluit bij de uitwisselbare bufferbalkschort.

8. Detailopname van een draaistel. De plasticglans is sterk aanwezig, een beetje zwarte verf is hier zeker nodig. Ook de zilverkleurige wielen kunnen een laagje verf gebruiken. Let wel, dit is een museumloc en wordt door de werkplaats Antwerpen-Noord in 'concours' staat gehouden.

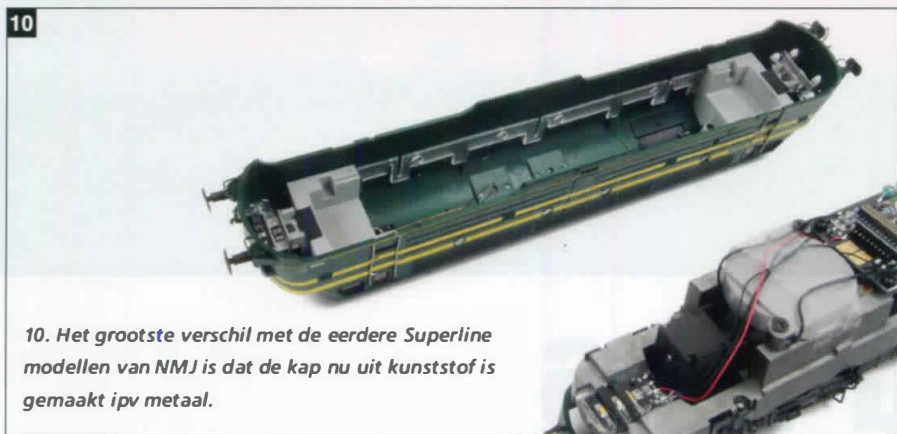
mooi aangebrachte opschriften zijn loepzuiver. Net als bij de loc van het historisch patrimonium van de NMBS ontbreekt op de zijdeur de fabrieksplaat van de bouwer AFB. Eén kop van de locomotief is standaard voorzien van een gesloten bufferbalk met de nodige leidingen, de andere kant heeft een bufferbalk met opening voor de koppeling. Naar keuze kunnen beide zijdes met een koppeling worden uitgerust dan wel met een volledig gesloten bufferbalk. Het uitwisselbare deel van de bufferbalk zit vast aan het chassis. De buffers zijn niet verend maar hebben wel de juiste vorm, al missen ze het typische gaatje in het midden. Ook de draaistellen zijn correct weergegeven en fraai gedetailleerd. Ze zijn vervaardigd uit kunststof, en dit is er ook aan te zien. Een lichte nabehandeling met verf kan hier het uiterlijk verbeteren. Hetzelfde geldt ook voor de brandstoftank en de batterijkasten die, zoals het hoort, wat dieper onder de locomotiefkast gemonteerd zijn. Is dit dan een perfecte weergave in miniatuur van de 5404? Niet helemaal, een beetje onbegrijpelijk voor een fabrikant die claimt

over 8 verschillende mallen te beschikken is de aanwezigheid boven op de neus van twee handgrepen. Dit is iets dat we op de Luxemburgse reeks 1600 vinden maar niet op de Belgische reeksen 52, 53 of 54. Heeft de fabrikant zich hier op het verkeerde been laten zetten door de 202.020 van het TSP die wel deze handgrepen heeft? Een tweede klein minpuntje is de vorm van de handgrepen naast de cabinedeuren en de opstaptreden. De handgrepen zijn duidelijk overgenomen van de Nohab-versies, de Belgische en Luxemburgse bolle neuzen hebben rechte handgrepen, die iets verder van de kast af staan. De kleine knik aan de binnenzijde van de metalen treden is onverklaarbaar, al valt dit evenwel nauwelijks op. Tenslotte is ook het interieur van de stuurstand eerder summier weergegeven, dit staat niet helemaal op het hedendaagse hoog niveau dat we van sommige fabrikanten inmiddels gewend zijn.

De kap kan met een beetje wrikken aan de zijanten gemakkelijk van het onderstel worden afgenomen. Het chassis is geheel uit metaal gemaakt en geeft niet enkel de nodige stevigheid maar ook gewicht aan



9. De kap kan zeer gemakkelijk afgenomen worden. Boven op de draaistellen is plaats voorzien voor twee luidsprekers, standaard zit er al 1 speaker in. Bovenop de printplaat zit een ESU LokPilot decoder. In DC versie zit hier een standaard afdekplug voor een 21polige decoder. De verlichting gebeurt met ledjes.



10. Het grootste verschil met de eerdere Superline modellen van NMJ is dat de kap nu uit kunststof is gemaakt ipv metaal.

Volgende modellen staan op het NMJ programma

- **LEVERBAAR:** 5404 (DC NMJT 90403 – AC-NMJT 95403)
- 5407 (DC NMJT 90404 – AC NMJT 95404)
- **TE BESTELLEN:** 202.020 (DC NMJT90401 – AC NMJT 95401)
- .5320 (DC NMJT 90402 – AC NMJT 95402)
- CFL 1603 (DC NMJT 90301 – AC NMJT 95301)
- CFL 1604 (oud logo op neus)(DC NMJT90302 – AC 95302)

de loc. De loc zet zo'n 382 gram neer op de weegschaal. In het midden van het chassis, onder de printplaat, vinden we een grote CAN-motor met twee vliegwielen die via cardan assen de tandwielkasten van beide draaistellen aandrijft. De loc trekt enkel op de buitenste assen van ieder draaistel, een wiel van de binnenste assen is voorzien van een anti-slipbandje. De middelste as is niet aangedreven en verend opgehangen. Standaard zit reeds een luidspreker ingebouwd, op de printplaat vinden we een 21 polige decoderstekker. Later zal de machine ook in een 'sound' versie verkrijgbaar zijn, voorlopig enkel in een analoge DC (2-rail) versie of een digitale AC-versie (3-rail). Een speciale, in samenwerking met ESU ontwikkelde, geluidsdecoder is ook afzonderlijk verkrijgbaar bij NMJ.

Wij hebben het DC-model voor onze test uitgerust met een ESU V4.0 Lokpilot decoder, doch behielden de fabriekinstellingen voor de diverse CV's. Op de modelspoorweg zet de 5404 heel soepel aan en rijdt nagenoeg geluidloos. De topsnelheid is realistisch. Met gebruik van de rangeertoets (F3) kan de loc werkelijk over de sporen kruipen. De trekkracht is ruim voldoende, mede door de anti-slipbandjes. De loc is geschikt voor 38 cm radius bogen (geen S-bogen), alle bogen vanaf radius 44 cm kunnen probleemloos worden bereden. In de summiere handleiding (Engels-Noors) lezen we ook dat de AC-versie niet geschikt is voor gebruik op de oude metalen Märklin rails, K- of C-rails zouden geen enkel probleem geven. Standaard is aan één kop van de loc een beugelkoppeling



11. Op de kop gezien zijn de Amerikaanse roots nog goed merkbaar. Frontaal valt de ietwat rare bocht van de gele belijning rond de rode frontseinen het meeste op.

plus+

- vorm van kop en frontseinen
- maatvoering
- uitstekende rijeigenschappen
- prijs

min-

- handgreepjes boven op de neus
- handgrepen naast deur
- gele band rond wit frontsein

gemonteerd en is één zijde voorzien van een dichte schort onder de bufferbalk met remslangen. Een kortkoppelmechanisme is aan beide kanten voorzien. De verlichting is top met een helder rood en wit seinbeeld, wisselend met de rijrichting. Het derde frontsein is afzonderlijk inschakelbaar. De rode sluitseinen kunnen evenwel niet afzonderlijk gedoofd worden. Voor alle voorgeprogrammeerde licht- en andere functies (zoals de cabineverlichting) beveelt NMJ het plaatsen van NMJ Decoder Loksound V4 aan die speciaal voor deze loc werd ontwikkeld. Deze optie was op het moment van de test evenwel nog niet beschikbaar. NMJ levert met deze 5404 een bijzonder mooi model dat op enkele schoonheidsfoutjes na, 'exact conform' het grote voorbeeld is. En de loc is niet enkel uiterlijk geslaagd, maar loopt ook als het spreekwoordelijke naaimachientje. Op dit ogenblik is het beslist de mooiste 'bolle neus' die je als H0-rijder kan aanschaffen.

Tekst en foto's model:
Guy Van Meroye





De **MAK G 1206** van Rail Kees in schaal 1

RAIL-KEES IS ONLANGS GESTART MET DE PRODUCTIE VAN DE MAK G 1206 IN SCHAAL 1. DIT IS DE EERSTE LOCOMOTIEF DIE DEZE NEDERLANDSE KLEINERIE PRODUCTENT UITBRENGT. AAN DE PRODUCTIE IS TWEE JAAR VOORAF GEGAAN. HET RESULTAAT HEBBEN WE GEZIEN OP DE VOORBIJE MODELSPoor EXPO IN LEUVEN. WIJ BRACHTEN EEN BEZOEK AAN HET ATELIER IN NEDERLAND VAN KEES-JAN VAN VESSEM EN ZAGEN HOE EEN MODEL VANAF DE BASIS TOT STAND KOMT.

Rail-Kees kennen wij vooral van de speciale setjes met decals die in samenwerking met Modelspoormagazine worden uitgebracht. Ook enkele interessante gebouwen en kleine toebehoren in diverse schaalgroottes zijn van zijn hand. De MAK G 1206 is echter het eerste grote project dat Rail-Kees in eigen beheer uitbrengt. Tot dan had Kees-Jan alleen ervaring met kleine veranderingen, het aanbrengen van



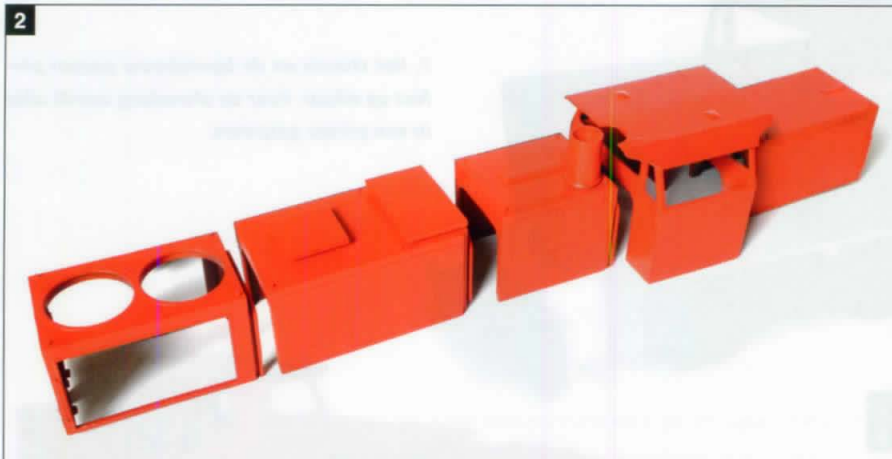
1. De MAK G 1206 is het eerste model dat door Rail-Kees in eigen beheer wordt uitgebracht. De diesel rangeerlocomotief wordt in verschillende uitvoeringen aangeboden zoals deze versie van HSA.

een nieuwe schildering en het maken van aangepaste transfers.

Schaal 1 (1:32)

Schaal 1 is de laatste jaren aan een sterke opmars bezig. Vooral de evolutie in Duits-

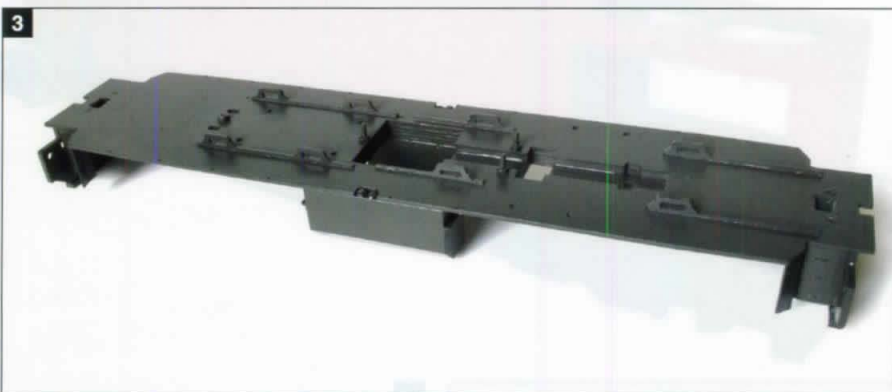
land is daarbij toonaangevend. Jaren lang was Märklin de uitgesproken marktleider. Zij hadden als het ware een monopolie in schaal 1. Er was nauwelijks concurrentie. Met de komst van nieuwe spelers zoals Kiss en KM1 is de markt volledig openge-



2. De bovenbouw bestaat uit vijf delen die met 3D technologie werden ontwikkeld. Hier van werden verschillende matrijzen gemaakt om nieuwe kappen in stevige kunsthars te produceren.

3. Het chassis is volledig in messing en wordt aangevuld met onderdelen in geëtst materiaal en onderdelen geprint in 3D.

4. De platen voor het chassis werden met laserschnijtechniek in 3 mm gesneden. Daarna werden alle stukken deskundig gesoldeerd en geschroefd.



5. De draaistellen worden voor elk nieuw model geprint door de Belgische firma Materialise in Leuven die met deze techniek bij de wereldtop behoort.

6. In elk draaistel past een kast met twee assen met tandwielen die via een cardan verbonden is met de motor.

gooid. Zij bouwen hun modellen bijna uitsluitend in messing en bereiken een graad van detaillering die het niveau van Märklin overstijgt. Deze locomotieven worden standaard uitgerust met een XL-(sound) decoder en een rookgenerator. Sinds vorig jaar is Märklin dit pad gevolgd met een nieuwe versie van legendarische P8 en met de aankondiging van een BR 75.4 van de DB. Daarnaast zijn er nog enkele kleine spelers die elk hun deel van de markt proberen in te palmen. Vaak met een beperkte oplage van een specifiek model. Bij deze laatste categorie mogen we ook Rail-Kees rekenen.

De productie van alle modellen in schaal 1 gebeurt voor het grootste deel op artisanale wijze. De oplage van een nieuw model ligt opmerkelijk lager dan in H0 waardoor er van een machinale productie geen sprake is. Vanwege de hoge produc-

tiekosten is het voor een fabrikant haast onmogelijk om een stock aan te houden. Daarom zijn de aantallen beperkt en afhankelijk van het aantal voorinschrijvingen. Wanneer je het productieproces van een model van nabij wilt volgen, kan je op YouTube via internet een interessante film vinden over 'Das Modell als Meisterwerk'. Deze professionele reportage laat je in 18 minuten zien hoe een Kissmodel tot stand komt. Een echte aanrader.

Een model in schaal 1 is niet goedkoop. De prijs varieert van 750 euro voor een eenvoudig model in kunststof tot 3000 euro en meer voor een super afgewerkt exemplaar in messing. Op de tweedehandsmarkt is het goedkoper. Daar vind je gemakkelijk een locomotief voor de helft van de prijs. Meestal zijn dit degelijke modellen van Märklin waar je als liefhebber nog kleine aanpassingen kunt aanbrengen.

MAK G 1206 van Rail-Kees

De MAK G 1206 is een dieselhydraulische locomotief die door Maschinenbau Kiel (MaK) vanaf 1997 gebouwd werd. Deze fabriek werd in 1999 overgenomen door Vossloh. Van dit type zijn ongeveer 250 exemplaren gebouwd. Zij worden door verschillende operatoren in een groot aantal Europese landen ingezet als krachtige rangeerloc of als lijndiesel. In Nederland is de G 1206 in dienst bij ondermeer ACTS, ERS, Captrain, Rurtalbahn en Strukton. In België wordt de MAK 1206 niet ingezet. Wij hebben onze reeks 77/78 die eveneens door Vossloh in Kiel is gebouwd.

De G 1206 is het eerste model dat Rail-Kees in schaal 1 uitbrengt. De keuze voor dit model werd ingegeven door zijn voorliefde voor hedendaagse locomotieven en materieel dat in Nederland wordt ingezet. De G 1206 is een Europese loc die nog



7. Het chassis en de bovenbouw passen perfect op elkaar. Voor de afwerking wordt alles in een primer gespoten.

7
8

8. Na de primerlaag volgt de basiskleur. In dit geval is dit rood voor de bovenbouw van CFL Cargo en donkergrijs voor het chassis en de draaistellen.



9



9. De aandrijving gebeurt met een krachtige Maxon-motor met een cardanverbinding naar de vier assen. Naast de motor blijft er voldoende plaats over voor de ventilatoren, een XL-decoder en een luidspreker.

10



10. Elk model krijgt twee ventilatoren die via de ESU XL-geluidsdecoder afzonderlijk worden aangestuurd.

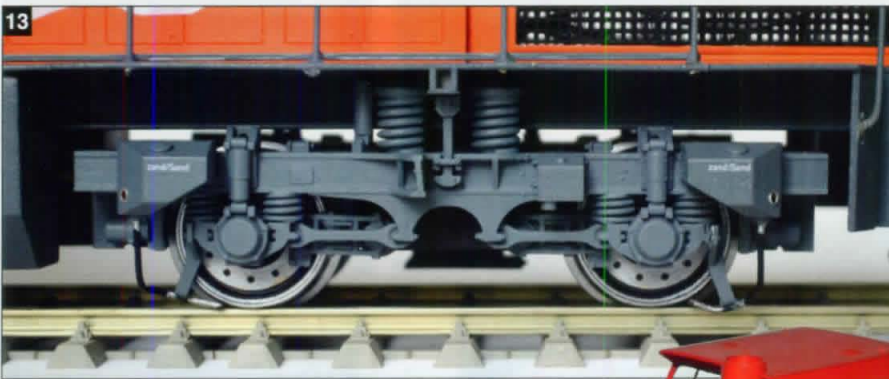
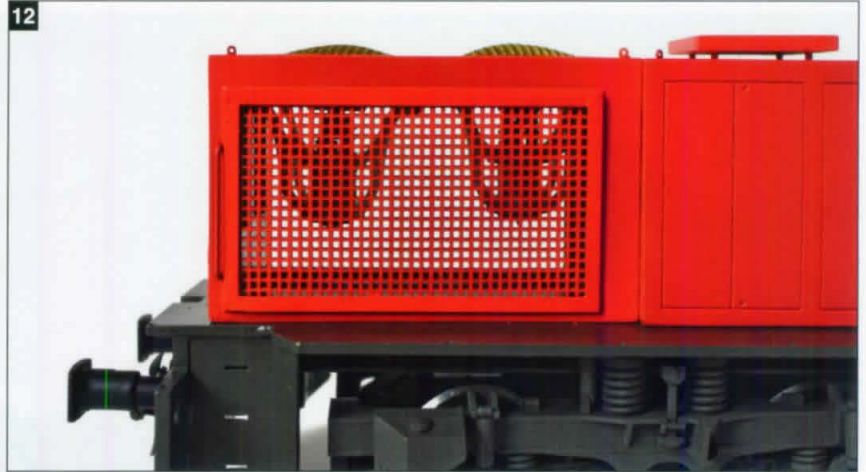
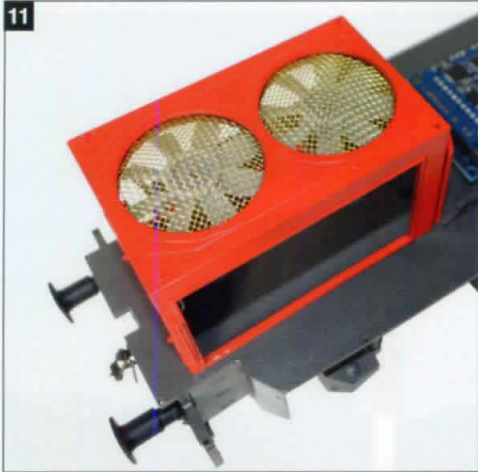
nooit door een andere fabrikant in 1:32 werd uitgebracht. Dat deze loc naast Nederland vooral in Duitsland, maar ook in andere Europese landen aanwezig is, is mooi meegenomen.

Twee jaar geleden vatte Kees-Jan het plan op, om de MAK1206 in schaal 1 te bouwen. Zowel de bovenbouw als het chassis zijn in 3D op de tekentafel ontstaan. Met een laser snijmachine werd eerst een prototype in MDF gemaakt. Daarna ging het richting Materialise in Leuven voor een volledige 3D print. Zowel het chassis, de draaistellen als de bovenbouw werden eerst met 3D technologie tot leven ge-

bracht. Van de bovenbouw werden vervolgens verschillende gietmallen gemaakt en met speciale componenten in kunsthar gegoten. Een aantal onderdelen zoals de trapjes, de raamomlijstingen en de lampenringen zijn in messing. De borstwering is eveneens uitgevoerd in geëtst messing en daarna behandeld met een laserstraal waardoor je een perfecte afronding krijgt. De fijn gedetailleerde draaistellen worden nog steeds geprint door Materialise. Het chassis is momenteel uitgevoerd in stevige messing. De aandrijving gebeurt met een krachtige Maxon-motor met een cardanverbinding naar de vier assen. Het model wordt geleverd met een ESU 4.0 XL ge-

luidsdecoder, verende buffers en schroefkoppelingen. Het model is uitgerust met twee draaiende ventilatoren. De eerste ventilator draait wanneer de motor met bijpassend geluid wordt opgestart. De tweede ventilator volgt wanneer de loc gaat rijden. Het geluid klinkt zeer realistisch. De ledverlichting wordt in de rangeermodus automatisch aangepast. De opschriften en een deel van de schildering worden gemaakt met een speciale kleurenprinter op zeer fijn decalpapier. Ze worden zeer deskundig aangebracht zodat je geen randen van de transfers kunt zien.

Omdat het voorste motorgedeelte uit drie



11. Boven de ventilatoren wordt twee bolle roosters geplaatst die in de juiste vorm worden geperst.

12. Via het zijrooster zijn beide ventilatoren goed zichtbaar. Door dit rooster wordt het geluid verspreid..

13. Ook op de draaistellen ontbreken de decals van de zandkisten niet. Let ook op de zandleidingen.

14. Het model wordt afgewerkt met zelfgemaakte decals. Op deze foto zien we de versie van CFL Cargo. Alle mogelijke varianten zijn mogelijk.

15. Een opname van de MRCE Dispoloc G 1206 gemaakt in Waalhaven nabij Rotterdam op 6 augustus 2009.

delen bestaat en de uitlaat kan vervangen worden door een ander type, zijn verschillende varianten mogelijk. De schildering wordt uitgevoerd volgens de wensen van de klant en houdt rekening met de gekozen operator. De locomotief wordt verpakt in een speciale houten kist met daarop de gravure van de loc. De prijs voor een MAK G 1206 van Rail-Kees bedraagt 2000 euro. Dit is niet goedkoop. Maar als je ziet hoe dit model tot stand komt, dan begrijp je dat het om een echt artisaan product gaat. Dit kan je zelf nooit voor deze prijs maken.

Tekst & foto's: Peter Embrechts





Van Lingen naar Gefrees

Een modulebaan van de 'Leuvense Spoor 1 Vrienden'

IN SEPTEMBER 2010 ONTSTOND BIJ ENKELE VRIENDEN UIT DE OMGEVING VAN LEUVEN HET IDEE OM EEN MODULEBAAN IN SCHAAL 1:32 TE ONTWIKKELEN. HIERVOOR ZOCHTEN ZIJ HUN INSPIRATIE BIJ HET MODULETREFFEN VOOR SPOOR 1 IN DUITSLAND. ONMIDDELIJK WERDEN PLANNEN GEMAAKT OM EEN OVAAL TE MAKEN MET GENORMEERDE MODULEKOPPEN ZODAT IEDEREEN DIE INTERESSE HEEFT MET EIGEN MODULES OP DEZE BAAN KAN AANSLUITEN. HET PROJECT WAS GELANCEERD.

Om na te gaan of er in België interesse bestaat, werd op het internetforum van Modelspoor magazine een draadje gestart waarin het project met modules werd voorgesteld. Er kwamen verschillende reacties uit Antwerpen, Gent, Aalst, Zelzate

en Leuven. Er werd afgesproken om één keer per week bijeen te komen ergens in de omgeving van Leuven. Er ontstond een hechte band en de naam 'Leuvense Spoor 1 Vrienden' was een feit. Deze groep van vrienden is echter geen vereniging. De

1. Lingen is een industriestadje in Duitsland. De modules bestaan uit een werkplaats, een loods voor locomotieven, een zand- en koleninstallatie en inspectieput. Op de achtergrond vinden we gebouwen in halfrelief. (Foto PE)

meesten zijn immers lid van een club in hun eigen regio waar ze betrokken zijn bij de Spoor 1- initiatieven van hun club.

De eerste modulekoppen voor de bouw van een ovaal werden besteld bij een Duitse vereniging in Mannheim. Met deze koppen bestaat de mogelijkheid om op termijn ook aan het Duitse Modultreffen deel te nemen.

Van Lingen naar Gefrees

De voorbije jaren kon je op de grote tentoonstellingen in binnen- en buitenland de huidige Spoor 1 baan van de 'Leuvense Spoor 1 Vrienden' aantreffen. Het is een



2



aantrekkelijke baan waar op realistische wijze met dampende stoomlocomotieven en ronkende dieselmotoren wordt rondgereden. De baan bestaat uit twee delen van 6,30 meter die met een halve boog met elkaar zijn verbonden. Het eerste deel is geïnspireerd op een industriële omgeving met een werkplaats voor locomotieven in het stadje Lingen. Dit deel is gebouwd door Albert. Het tweede deel is van Jean-Luc en is gebaseerd op een denkbeeldig spoorwegtafereel in de omgeving van Gefrees, eveneens een kleine stad in Duitsland.

De basis van het ovaal wordt gevormd door een hoofdbaan met dubbel spoor, die aan elke zijde eindigt op een genormeerde modulekop. Elk deel bestaat uit verschillende modules waarvan de lengte steeds een veelvoud is van 30 cm. De bakken rusten op een gelast onderstel waaraan de friezen worden vastgemaakt. Beide delen kunnen ook naast elkaar opgesteld worden. Dit levert een zichtbare rijlengte op van 12,60 meter.

Werkplaats Lingen

Het gedeelte 'Lingen' bestaat uit een

2. De inspectieput rechts is gemaakt volgens de afmetingen uit de Duitse literatuur. Ze bestaat uit een houten structuur waarop een baksteen motief is gelijmd. Het weatheren van gebouwen en rollend materieel gebeurt met acrylverf, pastel krijt en pigmenten volgens de technieken die vroeger uitvoerig aan bod zijn gekomen in dit tijdschrift. (Foto PE)

3. De kleine werkplaats is met de open zijde naar het publiek gericht. Het is een bouwkit van Mini-Art. Het interieur werd afgewerkt met talrijke onderdelen die in de handel te koop zijn. (Foto GJT)

4. Op de achtergrond staan enkele verweerde gebouwen in halfreliëf. Vooraan zien we een wielervedstrijd met speelgoedfiguurtjes die werden aangepast en geschilderd. (Foto GJT)

werkplaats met een loods voor locomotieven, een koleninstallatie, een inspectieput, een zandtoeren en een seinhuis. Op de achtergrond zien we enkele gebouwen van de plaatselijke industrie.

Alle gebouwen hebben een structuur in hout. Op deze basisstructuur worden

4







5. De koleninstallatie is een samenraapsel van voorbeelden in Ottenberg en Reine. De kolentrechter en de kolenkarren zijn gemaakt in messing en polystyreen. (Foto PE)



6. Aan de inrit van het stoomdepot is het een drukte van jewelste. Rustig een sigaretje roken naast de olievaten en tankinstallatie is letterlijk met vuur spelen. (foto GJT)

7



muurplaten gelijmd. De ramen komen van Mini Art, Bünning Modellbau of zijn zelfbouw. De zelf gemaakte ramen in de lange loods bestaan uit een plaat in doorschijnend plexiglas waarin groeven zijn gefreesd. In deze groeven worden stukken groen gecoate ijzerdraad gelijmd. Het dak van deze loods bestaat uit stukjes aluminium en zink. De dakgoot en de afvoersleidingen zijn zelf geplooid. Het fabrieksgebouw is op dezelfde wijze gebouwd. De balken in metaal zijn nagemaakt met latjes in hout die in de basisconstructie zijn gefreesd. Voor de gevelverlichting zijn afgezaagde straatlantaarns van Märklin gebruikt.

Het landelijk Gefrees

Het landelijke gedeelte 'Gefrees' wordt gedomineerd door een prachtige vakwerkbrug en een tweede niveau waarop een V36 pendelt. Op de voorgrond zien we dezelfde dubbelsporige lijn die ver-

7. De zandtoeren is zelfbouw. Eerst werd een tekening op schaal gemaakt. Daarna werden messing profielen gezaagd, geplooid en gesoldeerd. Ook de twee zandreservoirs zijn in messing. (Foto GJT)

8



8. Het seinhuis is een bouwpakket van Bünning Modellbau met een aangepast interieur. De Volkswagen is uitgerust met een aandrijving en wordt gebruikt door het plaatselijke spoorwegpersoneel. (foto PE)



9. De sporen en wissels zijn van Hübner dat in 2007 werd overgenomen door Märklin. De seinen zijn van Saalbach. Alle bomen zijn zelf gemaakt met technieken beschreven in Modelspoormagazine. (foto PE)



10. De stenen van de brug en de muren langs de spoorlijn zijn aangebracht in een dunne laag Sculptamold op een wand in hout. (Foto PE)



11. In deze fabriek worden ramen en deuren geproduceerd. Zij is gemaakt uit een gebouw van de Spoor 1 club in Mannheim. Het dak is gemaakt met structuurplaten van GooVer Models. (Foto PE)



12. Het gedeelte 'Gefrees' is een denkbeeldig landschap in twee niveaus. Boven staat een fabriek met sporen in 1Pur. Onderaan ligt het doorlopend dubbelspoor dat verbonden is met 'Lingen'. (foto GJT)

13



14





13. De brug is van Luetke. Zij is verlengd met zelf gemaakte profielen en daarna geschilderd met verf van Tamiya. Ook het houten pad en de steunmuren zijn zelfbouw. (Foto PE)

14. Stoomlocomotieven in Schaal 1 zijn tegenwoordig standaard uitgerust met een geluidsdecoder en een rookgenerator die synchroon loopt met de slag van de cilinders. Dit maakt Spoor 1 bijzonder aantrekkelijk. (Foto PE)

15. Lingen en Gefrees bestaan uit verschillende modules van 120 cm of een veelvoud van 30 cm. Ze zijn beide 6,30 meter lang en ongeveer 100 cm diep. Ze worden verbonden met een boog van 180 graden. (Foto PE)

bonden is met 'Lingen'. Dit gedeelte van de baan is op enkele maanden tot stand gekomen.

Vooraleer Jean-Luc met de bouw van zijn deel startte, had hij reeds ervaring opgebouwd met 1Pur. Bij 1Pur worden sporen, wissels en wielen volgens werkelijk-

heid weergegeven. Omdat NEM-sporen en 1Pur niet compatibel zijn, is het niet mogelijk om beide systemen met elkaar te verbinden. Daarom werd het spoorge-deelte in 1Pur op een hoger niveau gelegd. Dit deel eindigt op een brug die het hoofdspoor overspant. Hierdoor kan toch nog op 1Pur sporen gereden worden en wordt tegelijk het rechtlijnig karakter van het hoofdspoor doorbroken.

Een tweede diagonale lijn werd gerealiseerd met een aftakkend spoor dat achter de schermen verdwijnt. Aanvankelijk was het de bedoeling om dit spoor te verbinden met 'Lingen' en te gebruiken om nieuwe locomotieven op de baan te brengen. Dit plan is echter niet gerealiseerd. Momenteel is dit gedeelte voorzien van bovenleiding en rijdt een krokodil heen en weer met een pendelmodule van ESU.

De modulebaan is uitgebreid met een Vespa garage en een apotheek. Dit gedeelte is nieuw en was te zien op de laatste Modelspoor Expo in Leuven. De Vespa garage is gebouwd met onderdelen van Addie

Modell in schaal 0. Hierop is een aangepast dak geplaatst. Het interieur werd met onderdelen van een bouwdoos van Tamiya verfraaid. De apotheek is gelaserd door Bünnig op basis van enkele foto's van een bestaande apotheek in Leuven.

De toekomst

Op dit ogenblik bestaat de baan van de Leuvense Spoor 1 Vrienden enkel uit Lingen en Gefrees. De huidige opstelling biedt het voordeel dat één stuk kan vervangen worden door een nieuw initiatief van dezelfde lengte. Daarnaast kunnen beide bogen afgewerkt worden met een aangepast landschap. Deze nieuwe ideeën zijn volop in voorbereiding. Over twee jaar hopen zij op de volgende Modelspoor Expo een nieuwe baan aan het grote publiek te kunnen voorstellen. Voor het zover is toeren zij nog even rond met de huidige opstelling.

**Tekst en foto's: Peter Embrechts
en Gerard Tombroek**



De stoomcentrale van Gent-Zuid, Deel 3

IN DEEL 3 GAAN WE DE MACHINEZAAL AFWERKEN MET DYNAMO'S, STOOMMACHINES, LEUNINGEN EN EEN MARMEREN SCHAKELPANEEL MET BIJHORENDE VOLT METERS. (AFB. A.)

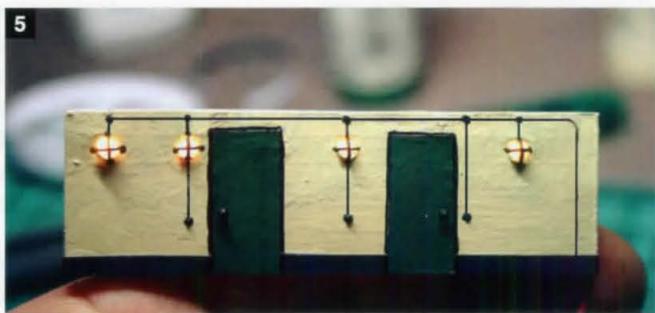
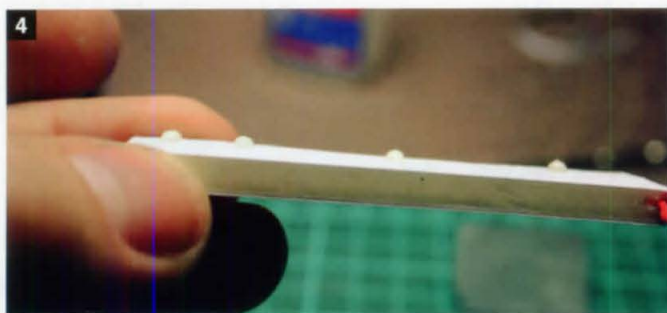
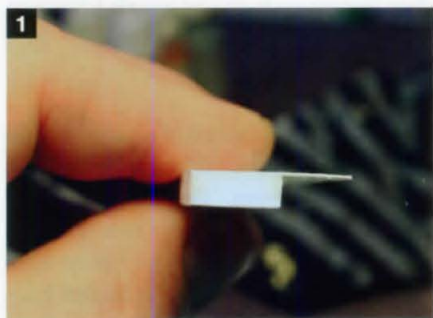
De dynamoruimte

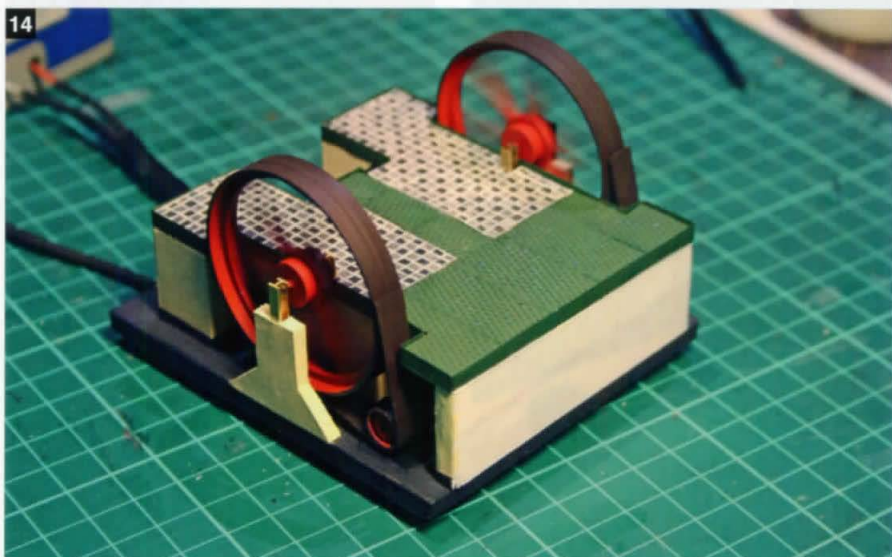
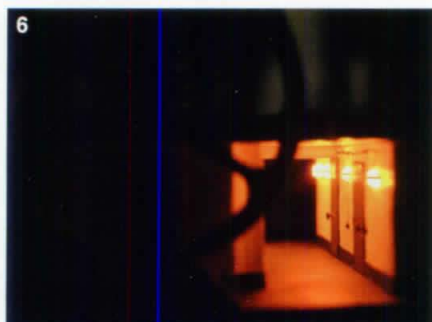
In de onderste ruimte achteraan het platform gaan we nu de verlichting inbouwen. Het is onze bedoeling om muurlampen te imiteren. Hiervoor maken we gebruik van een strookje SMD LED's. We snijden een strook pluimkarton weg en laten aan één zijde het karton staan. (AFB.1). Voor de kleine LED's snijden we vierkantige openingen in het karton waarin die allemaal juist moeten passen. Het strookje SMD LED's kleven we nu vast aan de achterzijde. Om alles glad af te werken vullen we de gaatjes en spleten op met fijne plamuur, de LED's komen nu mooi gelijk met het muurvlak. De draadjes verzinken we in de mousse van het muurtje en leiden deze af naar onder (AFB.2). Nu maken we de LED's opnieuw proper. De achter-



zijde van het muurtje werken we mooi dicht met een strook karton en een laagje papier. Ook de zijkanten van het muurtje werken we af met een laagje papier, die blijven immers zichtbaar en krijgen later een laagje verf. Op de twee plaatsen waar we de deuren gaan monteren maken we de LED's onzichtbaar door ze op te vullen met plamuur en zwart te schilderen. Later kleven we daar het deurtje gewoon over. De lamparmaturen maken we uit een overschotje transparante plastic uit een modelbouwdoos. Het plastic raamwerk waar de venstertjes aan vasthangen heeft op meerdere plaatsen bolle uiteinden (AFB.3). Die uiteinden vijlen we wat bij en snijden die nadien af. De 'glazen kap' is een feit. Die halve bolletjes kleven

we nu stuk voor stuk op hun plaats, net op de LED's (AFB. 4). Om de lampjes af te werken brengen we in kruisvorm zwarte lijntjes aan die de indruk van een metaal bescherming moeten weergeven. We schilderen het muurtje in dezelfde kleur als de overige muurtjes en brengen nu de deurtjes aan. Die maken we uit een strookje papier dat we beschilderen met Vallejo70823 Luftwaffe groen. De deurlijsten en scharniertjes maken we zwart met een fijne stiften net als de deurhendel die we maken uit een kleine speldenkop. Onderaan het muurtje brengen we een zwarte strook aan net zoals bij de overige muurtjes. We werken het muurtje af door met een fijne zwarte stiften elektrische leidingen aan te brengen (AFB. 5). Voor we





het muurtje op zijn plaats kleven werken we op dezelfde wijze de andere metalen deurtjes af en kleven die op hun plaatsen. Na dit werkje kunnen we het muurtje met lampjes vast kleven. Een kleine test laat een sfeerbeeld zien van onze muurlampen (AFB. 6).

De dynamo's en drijfriemen

In de onderste ruimte achteraan het platform, waar we de muurlampjes installeerden, staan twee dynamo's opgesteld. Die worden in werkelijkheid aangedreven door een riem die in verbinding staat met het vliegwiel. We starten met het nabouwen van de dynamo's door middel van een zwarte inbusbout M8 x 10. Onze bout heeft op de zijkant kleine ribbeltjes en bezit de ideale basis voor het ombouwen tot dynamo (AFB. 7). Voor het ombouwen snijden we een kleine strook karton af

waarbij we aan één van de uiteinden een ronding aanbrengen. We kleven die strook vast aan de achterkant van het boutje en snijden een rechte kant aan het andere uiteinde (AFB. 8). Aan de andere kant van de boutkop brengen we in meerdere lagen een steuntje aan. Ook hier snijden we de onderkant recht af, mooi evenwijdig met de rechte kant van het achterste plaatje (AFB. 9). Onze dynamo plaatsen we nu op een plaatje karton dat onze montageplaat moet voorstellen. Op de achterzijde kleven we een kleine 'o' ring van 3 mm (AFB. 10). Aan de voorzijde geven we het denkbeeldige asje een gladde kant door de schroefdraad te bedekken met een strook zwarte kleefband die we in meerdere lagen aanbrengen (AFB. 11). We beschrijven alle aangebrachte delen met matzwarte verf en behouden de originele metaalzwarte kleur van de bout. De kop

van het asje beschrijven we met Engels rood nr. 339 van Talens (acrylic). Met een fijn zwart stiftje brengen we wat details aan zoals ventilatiegaten (AFB. 12). De aandrijfriemen maken we uit een strook plasticard van 0,5 mm dik. De strook bezit dezelfde breedte als het loopvlak van het vliegwiel. We trachten zoveel mogelijk het strookje in de juiste hoek te plooien en van een kleine bocht te voorzien. We kleven de strook rond het asje en positioneren de uiteinden in de juiste hoek. De twee uiteinden wijzen naar de boven en onderkant van het vliegwiel. We schilderen nu het strookje in dezelfde kleur als het loopvlak van de vliegwiel (AFB. 13). Hierbij is het de bedoeling de strookjes zo dicht mogelijk tegen het vliegwiel te laten aansluiten. Zo trachten we de indruk te wekken dat de riem over het vliegwiel loopt (AFB. 14). Als beide dynamo's geplaatst zijn is de on-



derste ruimte zo goed als af en kunnen we ons nu concentreren op het afwerken van het bovenste platform.

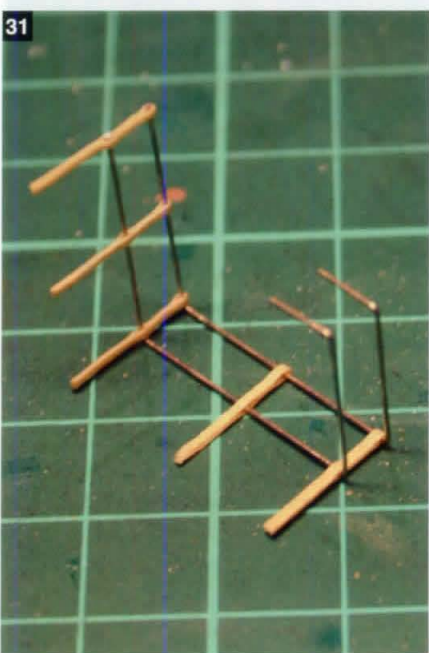
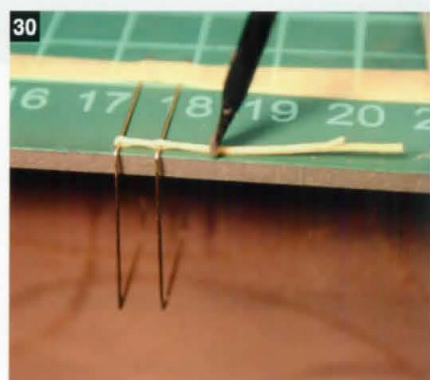
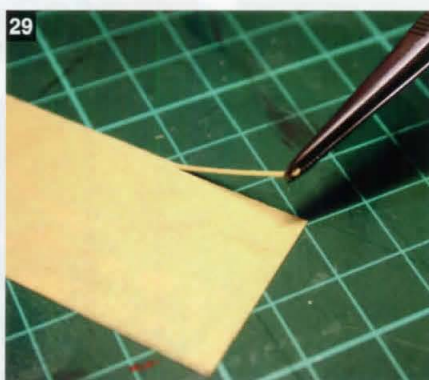
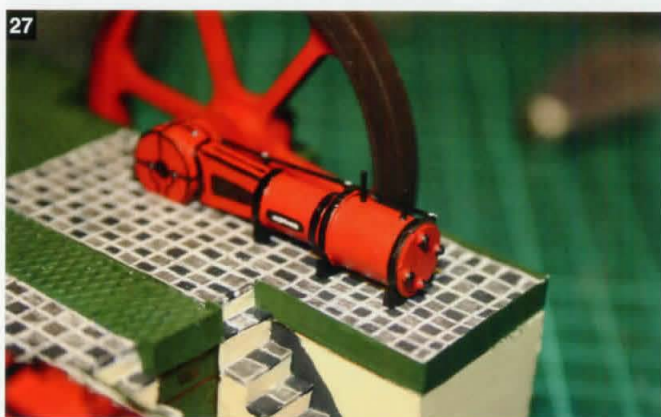
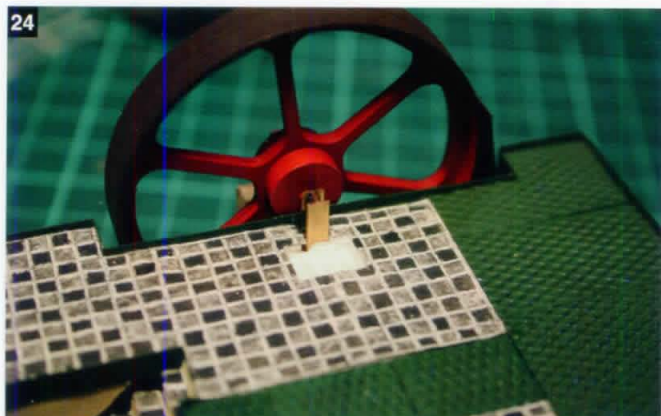
De stoommachines

Voor de bouw van onze stoommachines gebruiken we de gladde kant van een bout met een diameter van 8 mm. We draaien of vijlen, afhankelijk van het materiaal waarover je beschikt, een versmalling aan het uiteinde van de afgeslepen bout. Als we niet over een draaibank beschikken kunnen we de bout in een boormachine klemmen en zo de versmalling aanbrengen met een vijl. Hierbij klemmen we de boormachine goed vast. Op **AFBEELDING 15** zien we een voorbeeld van een afgedraaide en afgevijlde bout. Voor het bouwen van de behuizing van onze aandrijfstang langs de smalle zijde van de stoommachine

gebruiken we de afgezaagde kop van een inbusbout M8 en een stukje pluimkarton. De inbusbout maken we dicht langs één kant met een stukje plasticard (**AFB. 16**). Op de kop langs de breedste zijde brengen we een aantal imitatiebouten aan (**AFB. 17**). Uit een vel plasticard snijden we een stangetje met bevestigingspootjes. Hiermee bootsen we een uitwendige as na die je op dergelijke stoomketels aantreft (**AFB. 18**). We wachten om dit onderdeel te plaatsen.

Met strookjes gladde kleefband bootsen we de ketelbanden na. Hiervoor snijden we een smalle strook van een reeds gekleefd strookje kleefband. (**AFB. 19**). De dikte van de ketelbanden kan je gemakkelijk regelen door een paar toertjes extra aan te brengen bij het plaatsen (**AFB. 20**). Als alle onderdelen klaar zijn monteren we

het geheel (**AFB. 21**). We monteren nu de uitwendige stang aan de zijkant van de stoommachine (**AFB. 22**). We beschilderen de machines met Engels rood nr. 339 van Talens (acrylic). Beide stoommachines werken we af door het aanbrengen van detaillering met een fijne alcoholstift waarbij we ook de ketelbanden en de boutkoppen niet vergeten. De uitwendige stang schilderen we zwart (**AFB. 23**). Voor we de stoommachines plaatsen maken we een inkeping in het vloertje om de ronde behuizing mooi in het center van de as te kunnen positioneren (**AFB. 24**). Aan beide kanten van het vliegwiel werken we de lagers af met een strookje papier die we over het 'H' profiel kleven. Met zwarte verf werken we de lagers af. (**AFB. 25**). Nu kleven we de stoommachines op hun plaats (**AFB. 26**). Onze stoommachines zijn nu wel

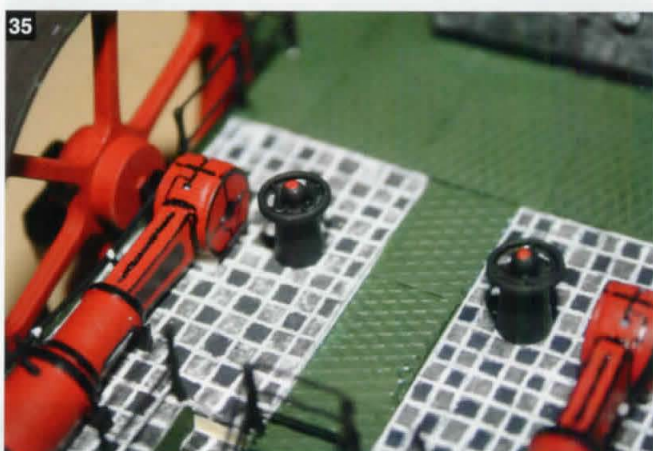
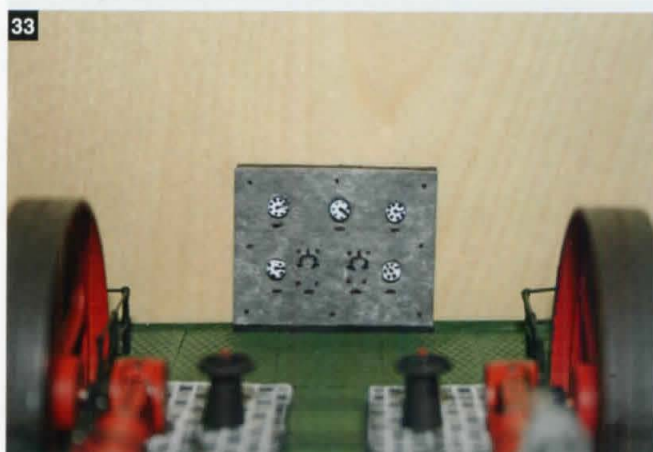
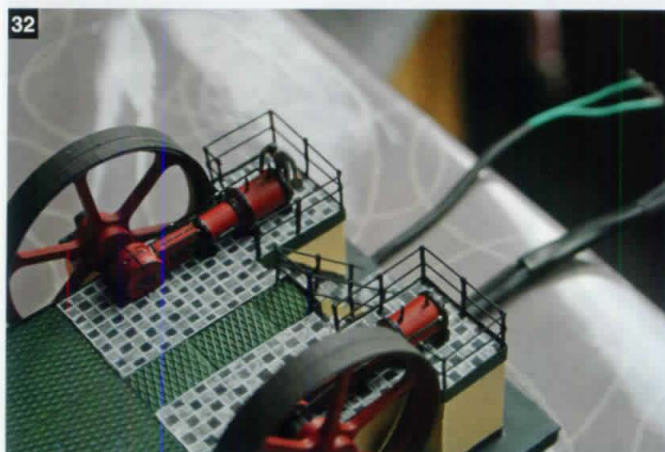


geplaatst, maar het oogt alsof ze er maar losjes bij liggen. Daarom gaan we nu een solide ondersteuning bouwen. Bij dergelijke machines gingen er namelijk behoorlijk sterke mechanische krachten om. Die ondersteuning bouwen we door middel van een driehoekig stukje dat we zwart schilderen. De steuntjes monteren we op de plaats van de ketelbanden. Om het geheel overtuigender te maken plaatsen we per machine twee kleine zwarte plasticen staafjes die het uitzicht moeten geven van een stoomfluit of overdrukventiel. (AFB. 27).

De leuning

Aan de rand van het platform plaatsen we een leuning die we zelf gaan bouwen uit dunne metalen stangetjes en kleefband. Met de kleefband gaan we namelijk de stijltjes maken voor onze leuning. We star-

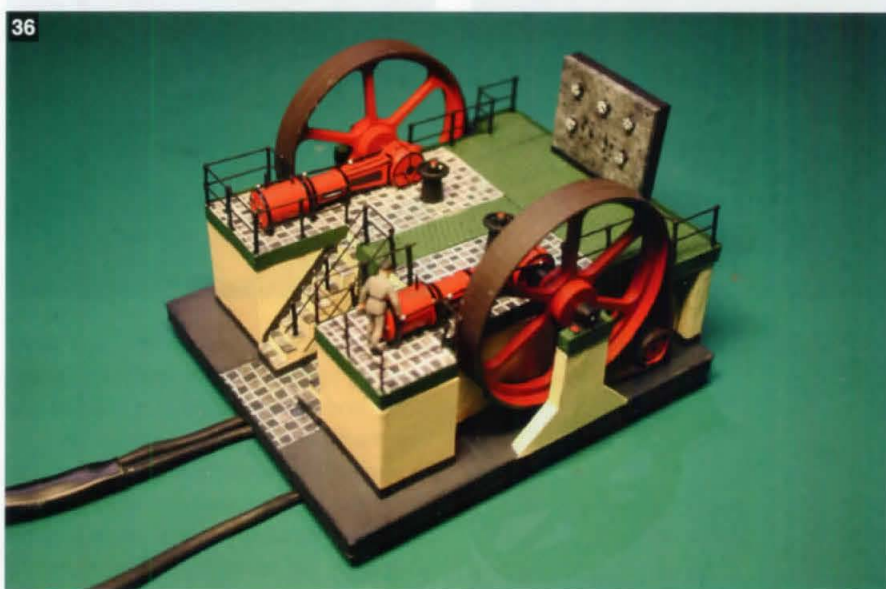
ten met het op maat plooien van twee identieke metalen stangetjes. We doen dit uit één stuk zonder onderbrekingen (AFB. 28). Voor het maken van onze stijltjes kleven we drie strookjes schilderkleefband op elkaar en snijden daar een dunne strook af voor onze toekomstige stijltjes. Die moeten minstens dubbel zo lang zijn als de hoogte van de leuning. (AFB. 29). Het is namelijk de bedoeling het strookje dubbel te plooien over de stangetjes heen (AFB. 30). We zorgen ervoor dat de stangetjes mooi op hun plaats zitten alvorens we de strookjes kleefband aandrukken (AFB. 31). De strookjes kleefband geven we langs beide kanten hetzelfde profiel. Op die wijze zit het stangetje mooi in het centrum van het stijltje en bekomen we zo het mooiste resultaat. Als alles in positie geplooid en gedrukt is laten we een drup-



peltje secondelijm over het stijltje heen vloeien om alles nog wat sterker te maken. Door het geheel te schilderen met zwarte verf geven we de stijltjes hun definitieve eindsterkte (AFB. 32).

Het marmeren schakelpaneel en afsluitkranen

Tot slot maken we ons marmeren schakelpaneel uit een stukje pluimkarton waarvan we langs de voor en zijkanten een laagje papier kleven. We gebruiken hetzelfde papier dat we eerder gebruikten voor ons vloertje, deze keer voor het imiteren van marmer. Voor het vervaardigen van de typische schakelaars gebruiken we één enkel draadje afkomstig uit een dun elektriciteitsdraadje. We plooiën het draadje in de juiste vorm en kleuren die met een zwarte alcoholstift. De Volt meters op het paneel maken we uit een schijfje ronde witte plastic. Met een fijne zwarte stift geven we de indruk van cijfers weer, de zijkanten maken we zwart. Eenmaal ons schakelbord af is kleven we dit op de voorziene plaats (AFB. 33). Op het platform staan er links en rechts van de stoommachines grote afsluitkranen. Deze maken we uit een rond conisch gemaakt stukje plastic en een drukknopje uit moeders naaikoffer.



Deze drukknopjes hebben min of meer het uitzicht van het wiel van een afsluitkraan. Na het lijmen schilderen we deze zwart en werken dit af met een rode stip. Met een druppeltje secondelijm plaatsen we deze naast de stoommachines (AFB. 34 EN 35). Indien gewenst brengen we hier en daar gebruikssporen aan met pigmentpoeder om het geheel af te werken. Zo, onze machinekamer is af. Via de grote vensters van het gebouw zal dit in elk geval voor

spektakel zorgen wanneer de centrale in werking is. Het gebouw staat aan de rand van de baan waardoor het publiek op eenvoudige wijze kan binnen gluren en zo de sfeer van weleer kan ervaren (AFB. 36).

In de volgende bijdrage starten we met de 'ruwbouw' van de stoomcentrale en gaan we de muren hun vorm en uitzicht geven.

Tekst en foto's: Rik Martens



Zelfbouw van een natuurstenen schuur met 'Redutex' structuurfolie



REDUTEX IS DE MERKNAAM VAN EEN GAMMA VAN DUNNE ZELFKLEVENDE STRUCTUURFOLIEVELLEN VOOR HET BEKLEDEN VAN GEVELS, DAKEN EN STRATEN. IN FRANKRIJK EN GROOT-BRITANNIË IS HET VAN OORSPRONG SPAANSE PRODUCT REEDS GOED INGEBURGERD, DOCH IN ONZE CONTRIEËN LOOPT DE VERDELING NOG WAT MANK. GELUKKIG KAN HET INTERNET HIER SOELAAS BRENGEN.

De Redutex platen zijn samengesteld uit een acryl resin en 3 D-bedrukt met een reliëfstructuur die vergelijkbaar is met de klassieke kunststof bouwplaten met steenstructuur. De foliebladen hebben een standaard grootte van 300 x 120 mm. De voorzijde is naargelang het motief gekleurd, en is zowel verkrijgbaar in een neutrale versie als in een verweerde versie.

De folie-bladen zijn aan de achterzijde voorzien van een zelfklevende laag, de folie kan dus zonder verdere lijm op de ondergrond bevestigd worden. Let wel, de lijm aan de achterzijde is redelijk sterk,

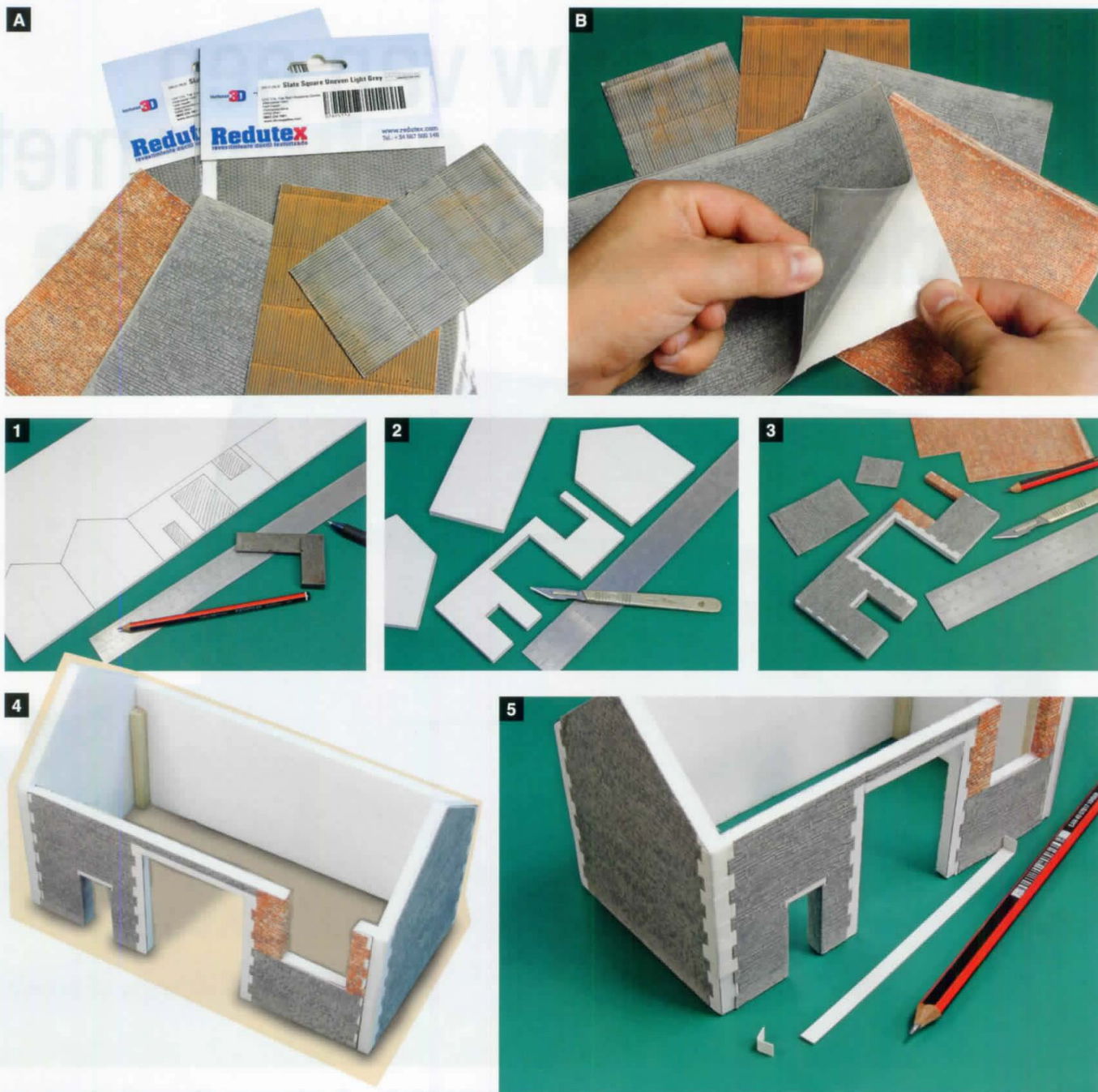
het is dus juist meten en passen vooral eer de folie op de ondergrond te kleven. Eens vast gekleefd is de folie nog moeilijk te verwijderen. Eventueel verwarmen met een haardroger kan de folie terug losmaken, zolang deze nog niet te lang aangebracht is. De lijm heeft 24 uur nodig om volledig uit te harden. Door de grote kleefkracht is de folie ook geschikt om rondom hoeken te lijmen.

Het gamma Redutex structuurfolie bestaat uit verschillende soorten van bekledingen, zoals tegels, kasseien, bakstenen en allereerst dakbedekkingen. Het leent zich dan

De natuurstenen schuur werd gebouwd voor een Britse modelbaan, maar zou ook ergens in de Ardennen kunnen staan. De afgedankte goederenwagen is een Bachmann model, de tractor is afkomstig uit het gamma van Oxford Diecast en de muren achter het gebouw zijn van Preiser.

ook bijzonder goed voor zelfbouw van gebouwen. De structuurfolie is verkrijgbaar voor de schalen N, H0 en O. In totaal zijn er meer dan 400 refertes beschikbaar (zie www.redutex.com).

A EN B: Een selectie van de Redutex structuurfolie voor de Britse markt, waar ze aangeboden worden voor schaal O0. Het gamma producten op schaal O0 is verschillende van dat van H0. De achterzijde van



de folie is zelfklevend, je hoeft enkel de bescherm laag weg te trekken.

In deze bijdrage tonen we het gebruik van de structuurfolie bij de bouw van een natuurstenen schuur. We kozen geen precies gebouw als voorbeeld, de stijl is typerend voor vele oude schuren en loodsen die opgetrokken zijn in natuursteen en die her en der ook in België te vinden zijn.

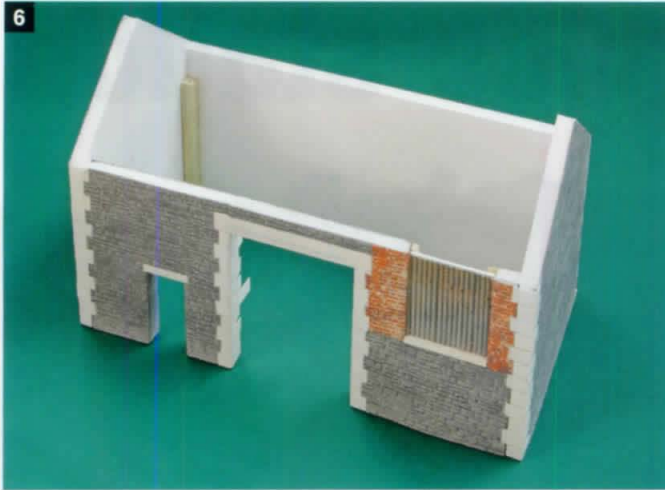
1: De muren voor het gebouw werden uitgetekend op een stuk pluimkarton van 4 mm dik. Dit materiaal is licht van gewicht, en gemakkelijk te snijden. Het is in verschillende diktes verkrijgbaar in de vakhandel voor kunstenaarsbenodigdheden.

2: De gevels en de venster- en deuropeningen worden met een scalpel uitgesneden. Je begint dit karwei best met een nieuw vlijmscherp mesje.

3: De uitgesneden muren werden als sjabloon gebruikt voor het aftekenen en op maat maken van de Redutex structuurfolie. We maken vooral gebruik van referte R087PL122, natuursteen met onregelmatig patroon, licht grijs. Aan de voorgevel van de schuur gebruiken we ook een klein stukje referte R087LD312 rode onregelmatige baksteen om een kleine verbouwing te imiteren. In de folie snijden we ook de uitsparingen voor de hoekstenen en dwarsbalken boven de ramen en deuren.

4: Nadat alle muren met de Redutex structuurfolie bekleed zijn wordt de schuur samengebouwd. In de hoeken lijmen we vier balsahouten balkjes ter versteviging. We gebruiken houtlijm, contactlijm zou het schuim van het pluimkarton kunnen doen smelten.

5: De hoekstenen maken we uit een strip plasticard met een dikte van 0,25 mm. Iedere hoeksteen is uitgesneden en in een L-vorm geplooid. De hoekstenen zijn met een druppeltje houtlijm op de muren bevestigd. Deze werkmethode is zeer arbeidsintensief, maar het resultaat is zeer realistisch. De op maat gemaakte hoekstenen zijn niet alle gelijk, dit geeft een betere uitstraling van het natuurstenen karakter van de schuur.



6: Dwarsbalken boven de ramen en dorpels zijn eveneens gemaakt uit stripjes plasticard. De opening in de voorgevel werd opgevuld met een stukje effen plasticard dat bekleed werd met Redutex Ref R076T1121 verweerde golfplaat. Bemerkt ook dat de uiteinden van de hoekstenen aan de binnenzijde van de poortopening niet op maat zijn afgesneden, na het monteren van de poort zie je hier immers niets meer van.

7: De houten poort is gemaakt van plasticard. Basis is een plaatje 0,5 mm dikke zwarte plasticard waarop individuele planken worden gelijmd, gemaakt uit witte plasticard. Er werd voor zwarte plasticard

gekozen zodat bij het schilderen eventuele kieren niet zouden opvallen.

8: We zijn er van uit gegaan dat de poorten naar de binnenzijde opengaan, zodat de kaders en de poorthengels zich aan de binnenzijde bevinden. Aan de buitenzijde werden de bouten weergegeven waarmee de scharnieren vastgemaakt zijn. We gebruiken hiervoor kleine blokjes plasticard.

9: In deze fase werd ook het dak geplaatst, vervaardigd van twee rechthoeken in plasticard en bekleed met R087PC112 leien. De dakplaten werden boven op de hoekgevels gelijmd met witte houtlijm, en aan de binnenzijde verstevigd met een strip balsahout.

De noktegels werden gemaakt uit een strip plasticard die op regelmatige intervallen werd ingekrast.

10A EN 10 B: Omdat de Redutex structuurfolie reeds gekleurd is, is er weinig schilderwerk nodig om het gebouw af te werken. We schilderen enkel de deuren, hoekstenen, dwarsbalken, dorpel en noktegels. We gebruiken hiervoor acrylverf die op de juiste tint van de Redutex folie werd gemengd. De deuren werden nadien nog gedroogborsteld met een lichtere tint om de details op te lichten en de indruk van verweerd hout te geven.

Tekst en foto's: Craig Tilley
(Railway Modeller)



Een Purfina service-station



MIJN LOTHARINGSE BAAN FERBACH (IN SCHAAL H0) IS GESITUEERD IN JULI 1959. DAT TIJDSTIP WERD NIET ZOMAAR LUKRAAK GEKOZEN. VEELEER WERD DIT BEPAALD DOOR MIJN EIGEN ERVARINGEN EN BELEVENISSEN DIE ALS HET WARE IN MIJN GEHEUGEN GEGRIPT ZIJN. IN DEZE CONTEXT BLEEF OOK DE NAAM "PURFINA" ME VOOR ALTIJD BIJ, MISSCHIEN WEL OMDAT IK, O SCHANDE(!), MEEWERKTE AAN HET VERDWIJNEN ERVAN OP HET TERREIN IN HET BEGIN VAN DE JAREN 1960. IK VERTELDE REEDS HIEROVER IN DEEL 1 VAN DIT ARTIKEL. MAAR WAT GRAAG WILDE IK EEN BENZINESTATION VAN PURFINA OP MIJN SPOORBAAN EN HET GEKOZEN TIJDPERK WAS HIERVOOR NATUURLIJK WEL GUNSTIG. MISSCHIEN NOG EVEN VERMELDEN IN DIT VERBAND DAT ER IN 1959 NOG STEEDS PURFINA STATIONS OP ONZE WEGEN TE VINDEN WAREN EN DAT DE NIEUWE NAAM, 'FINA', PAS IN DE JAREN DAARNA DE OUDE ZOU VERVERGEN.

In de stijl van de Fifties...

Als je heden ten dage over benzinestations praat hebben velen er moeite mee zich voor te stellen hoe die er een halve eeuw geleden uitzagen, vooral dan in Frankrijk. Op gewestwegen kon dat zich beperken tot twee pompen, gewoon op de stoep geplaatst, eentje

1: Het service-station van Purfina in Ferbach vind je te midden de treinen op een bezienswaardig plekje. De rotsen op de achtergrond, 'La Goule Noire' genaamd, zijn geïnspireerd op steile hellingen in de vallei van de Zorn bij Arzviller aan de Moezel.



2: Rood omlijnd de site waar het benzinestation annex garage en fietshandel moet gaan komen, bij de departementale weg D24 in aanleg naar de overweg toe. Het enkelsporig traject dat achteraan in de tunnel verdwijnt gaat naar Boswiller, terwijl de hoofdsporen op de voorgrond rechts gaan naar Mont-les-Mines en Metz.



met benzine en de andere met 'Super'. Ze stonden dan vaak voor een café of een kruidenierszaak. Soms, en dat was dan een grote luxe, waren ze zelfs overdekt met een rustiek afdakje. Als je geluk had was ergens achterin ook nog een bescheiden loodsje met daarin een 'werkplaats voor automobielherstellingen' zoals dat toen nog heette. Dat was het idee dat ik voor ogen had bij de inrit van Ferbach. Je weet intussen wel dat ik liefst spuitgietswerk bouw pakketten uit de handel onder handen neem en aanpas aan mijn eigen smaak en noden. Ik vond er drie die aan de gestelde eisen konden voldoen. De woonst met op het gelijkvloers een winkel is een handel in fietsen en motoren van MKD (nr. 624) waarvan ik de dakhelling, conform de gangbare architectuur in de streek, heb vergroot. Het benzinestation zelf, een MA-MOS kit uit de voormalige DDR, was voor een habbekrats te koop in 1970 en wordt nu nog aangeboden door Auhagen onder nummer 12227. De kit is nogal Spartaans uitgevoerd en ik had er nogal wat werk aan om die een beetje op te fleuren, maar dat is nu net een aspect dat modelbouw zo plezierig maakt. Het loodsje ernaast is dan weer een

kitje van Wills (GB), ooit nog verkocht door het ter ziele gegane MKD (nr. 668). Het is nog steeds verkrijgbaar bij Peco (SS13). Tenslotte, en die zijn van vitaal belang, vond ik de benzinepompen zelf in een zakje van MKD (nr. 493). Het zijn pompen die echt wel een goed figuur slaan in de jaren 1950-60.

Aanpassing van de kits

Een product uit de handel heeft steeds het uitzicht van een serieproduct, en dat kan verdwijnen door het te onderwerpen aan soms radicale wijzigingen. Maar in bepaalde gevallen kan een aangepaste schildering met wat verwerking het stereotiep karakter van een gebouwtje, dat je bijna identiek op elke spoorbaan terugvindt, wegnemen. Affiches en uithangborden anderszids dragen op hun beurt bij om een modelgebouw een wat unieker cachet te geven.

Dat zijn dan ook de belangrijkste behandelingen waaraan ik de componenten van mijn benzinestation heb onderworpen. Maar niet alleen dat, het verkooppunt van Mamos en de loods van Wills werden nog eens verhoogd, om ze beter aan te passen aan hun functie. De

3: Een eerste bewerking bestaat erin een sokkel aan te brengen uit een stuk multiplex, mooi vlak en parallel aan de weg.

4: Diverse lagen piepschuim worden trapsgewijze verlijmd op de sokkel om het verloop van de weg te volgen maar met behoud van de horizontale ligging van elke 'trede'. Zo kunnen de gebouwen een voor een mooi waterpas geplaatst worden zonder gecompliceerde afstellingen. Alles mag drogen onder wat goed verdeelde gewichten.

5: De leegte tussen de straat en de sporen wordt gedicht met een paneeltje uit 3 mm MDF dat op zijn beurt wordt bedekt met laagjes piepschuim die op identieke wijze verkleefd worden als die voor het benzinestation. Horizontaal hoeft dit vlak geenszins te zijn, hier worden immers geen woningen of andere gebouwen gepland.

6: De sokkel voor het service station wordt uit de baan genomen en zal verder onder handen genomen worden op de werktafel, dat werkt wat handiger. De basis voor de drie gebouwen wordt hier voorbereid, lichtjes hol ten opzichte van de rest van het terrein.

7: Het uiteindelijke terrein wordt mooi glad gemaakt met Busch specie (maar andere glad af te werken vulspecie of plamuur is natuurlijk ook geschikt), maar er moet wel op gelet worden de basis voor de gebouwen intact te laten.

8: De sokkel wordt weer op zijn plaats gezet en voorlopig van de toekomstige gebouwen voorzien, om te kijken of alles mooi past zoals het hoort. Van links naar rechts op de foto staan: een kleine houten garage van Wills (nu Peco/Wills SS13), een verkoopsstandje van Mamos (nu Auhagen 12227) en de winkel van MKD nr. 624.

rest van het werk bestond eigenlijk uit eerder plezierige knutselwerkjes die de scène opluisterden. Daarvan vind je uitleg in de bijschriften bij de beelden. Wel vermeldenswaard vinden we het maken van de uithangborden en de reclames. Soms vind je moeiteloos affiches en



9: De wijzigingen op het niveau van het MKD winkelhuis zijn er vooral op gebied van afwerkingsdetails: nieuwe schoorstenen, nieuwe dakranden, verfijnen van de randen van de golfplaten, stenen bordessen, goten en afvoerpijpen. Bovendien werden de zijgevels 10 mm in breedte gereduceerd om de dakhelling te accentueren en tegelijk de ingenoemde diepte te beperken.



10: Het hoofdgebouw in zijn uiteindelijke toestand. De verschillende reclameborden en affiches werden op het internet gesprokkeld maar via de computer bruikbaar gemaakt voor mijn doel. Enkel de affiche 'Antivol Neiman', (een verbeterd contactslot) waarvan het beeld me angst inboezemde toen ik als kleine jongen met mijn vader door Frankrijk reisde, heb ik aan de hand van die herinneringen volledig zelf terug samengesteld.



11: Een Bugatti autorail ZR27 van het streeknet van Alsace-Lorraine in het station van Pechelbronn op de spoorbaan van Jean Buchmann gesitueerd rond 1936. Hij is een van de auteurs van de 'Encyclopédie des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine' en hij geldt als een van de referenties in de modelspoorwereld als het gaat om de spoorwegen in Elzas-Lotharingen. Ik heb zijn naam gebruikt voor het Purfina station, ter zijner ere.



12: De kleine loods van Wills, opgevat door de fabrikant als een kleine garage, werd 5 mm hoger gebracht door een stenen onderbouw te gebruiken. Zo ziet ze er geloofwaardiger uit als werkplaats. De randen van de dakpanelen werden eveneens fijner gemaakt en voorzien van goten.



13: Het werkplaatsje is af. Alleen laat de voorgevel vermoeden dat die ooit, lang geleden, een laag witte verf heeft gekregen.

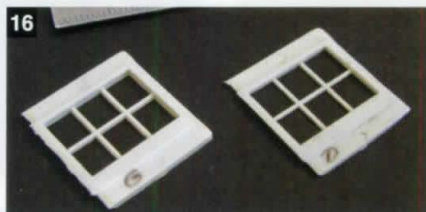
muurschilderingen op internet maar met de diverse Purfina logo's was dat niet het geval. Ik was er dus op aangewezen deze logo's helemaal zelf opnieuw te vervaardigen aan de

hand van documenten die nog in mijn bezit waren. Maar ik wou dit monnikenwerk niet voor mezelf houden, bijgaand krijg je die beelden op schaal H0, en de N liefhebber kan ze

reduceren tot 54%. Geïnteresseerde spoor 0 liefhebbers vinden downloadbare beelden in hoge resolutie op mijn nieuwe website www.ferbach.be in de sectie 'travaux récents'. Er



14: Origineel is het verkooppunt van Mamos niet zo fraai afgewerkt, maar daartegenover staat dat het in mijn rommeldoos lag en bijna niets heeft gekost. De schaal is ook niet correct, die situeert zich ergens tussen TT en H0. Ik heb het dus eerst 7 mm verhoogd. Daarna heb ik de sierband rond het afdak gecorrigeerd en dunner gemaakt. De zuilen werden vervangen door Evergreen buisjes en de afvoer van de goten geplooid en geknipt uit gestriptE elektriciteitsdraad van 1,5 mm². Aan de achterkant brachten we een schoorsteenbuis aan. Rest me nog een schoonheidsfoutje te corrigeren: de dikte van de ramen.



15: De dikte van de vensterramen werd gereduceerd van 1,5 naar 1,1 mm door ze vlak te schuren op schuurpapier met korrel 220 of 240. Dat is een geduldwerkje maar lonend!

16: Vergelijkend zicht vooren na de behandeling. De verbetering van het uitzicht is frappant: van opzij bekeken is de dikte van de raamstijlen met een flink derde verminderd. Een bijkomende truc, geleend uit de damesmode, is het zwart schilderen van de ramen, dat zal hun silhouet nog meer ten goede komen.



17: Voor wie zich al die moeite wenst te besparen heeft Busch net een lekker ouderwets benzinstationnetje uitgebracht (nr. 1577). Het modelletje is zeer mooi afgewerkt en kost rond de € 50. Je krijgt nu eenmaal ook niets voor niets.

18: Dit is het blad met reclames en logo's dat in de tekst was beloofd. Je kan ze kopiëren en naar hartenlust gebruiken, ze zijn meteen op de goede maat voor H0. Voor schaal N kunnen ze afgedrukt worden op 54% van de ware grootte. Voor de spoor 0 liefhebbers staat een beeld in hoge resolutie op mijn website www.ferbach.be in de sectie 'Travaux récents'.



19: Na afdruk in de juiste afmetingen kunnen de logo's met 3M dubbelzijdig kleefband op stukjes plasticard gekleefd worden van de vereiste dikte. Voor de blazoenen op geëmailleerde plaat kozen we een dikte van 0,4 mm omdat die nog geschikt is voor een cutter en toch voldoende stijf is. De verlichte bollen bovenop de pompen maken we uit rondjes van 2 mm dikte. Dit is wel een delicaat werkje want er moeten twee logo's rug aan rug op een minuscuul rondje geplakt worden. Ik ondervond dat het gemakkelijker was twee rondjes van 1 mm met het logo er al op te stansen en die dan aan elkaar te plakken. Het is voorzichtig een groter aantal elementjes klaar te maken dan nodig, en de best geslaagde eruit te kiezen voor het definitieve werk.

blijft echter nog een leuk detail over dat ik je niet wil onthouden: de naam van het bedrijfje. Ik had graag een naam gezien met een typisch Elzasser klank en vroeg mijn vriend Jean Buch-

mann, groot specialist van de spoorwegen in Elzas-Lotharingen (zie fig. 11), of hij zijn naam ervoor wilde lenen. Hij was er erg over in zijn nopjes!

Omgeving

De zuidelijke uitrit van het station van Ferbach wordt doorkruist door een departementale weg die de lijn naar Metz met een brug



20: Het zakje van MKD nr. 493 bevat drie types benzinepompen. Er zijn de oude met doseervat, merk Satam van rond 1945, Bottillonpompen van rond 1955 en de bekende tweetakt mengpompen voor brommers (1950-1970). Ik schilder ze azuurblauw, huisstijl van Purfina bedicht door Pierre Mac Or-lan in 'Alfred ou la vie sentimentale et hon-nête d'une conduite intérieure bleu azur'. En hier vinden nu de verlichte bollen hun plaats op de pompen die in de vorige figuur wer-den beschreven.

21: Het benzinestation met zijn twee pom-pen begint langzaam vorm te krijgen. De achterwand werd voorzien van een 'behang' bedrukt met het interieur van een winkeltje.

22: Een gezicht op het afgewerkte pompsta-tion. Er moeten enkel nog wat pittoreske de-tails bijkomen om het geheel wat levendiger te maken.

23: Decoratieve details in voorbereiding: fietsen en motorfietsen van MKD, Preiser en Wiking, banden van Herpa en Eko, water-ton, opvangbak en ook olievaten van MKD met daarbij enkele zelfgemaakte stukken. Neem ook even nota van de achterwand van de toog en een paar fietsen waar de toe-komstige showroom zich bevindt, om geen lege indruk na te laten achter de grote win-kelramen.



24: Het Purfina service station gezien vanaf de spoorwegovergang op de lijn naar Boswiller. De rotsen van de 'Goule Noire' die de achtergrond vormen zijn voor deze gelegenheid meteen ook maar afgewerkt.

oversteekt maar de aftakking naar Boswiller gelijkvloers kruist op een zestigtal centimeter van dat eerste kunstwerk (zie fig. 2). De berm van die weg bood voldoende ruimte om het benzinestation nog net te kunnen onder-brengen aan de voet van de rotsen van de 'Goule Noire' die het tafereel aan de achter-zijde afsluiten. Zo kan het schaalmodel in een passend schijn met hoog spoorweggehalte worden uitgesteld! Terwijl de hele omge-ving jarenlang aan zijn lot werd overgelaten

in een eerder schetsmatige decoratie kon ik dan toch eindelijk eens werk maken van de definitieve decorbouw en het service station waardig insceneren.

Ik hoop aldus mijn schuld aan het eerbied-waardige nationale merk te hebben ingelost.

Tekst en foto's, tenzij anders vermeld:
Jacques Le Plat
Nederlandse bewerking: Tony Cabus





Sporen en wissels

zelf bouwen DEEL 1: DE WISSELS

DE ZELFBOUW VAN EEN BEDRIJFSZEKERE WISSEL IS HELEMAAL NIET MOEILIK EN EEN AFGEWERKT EXEMPLAAR KOST ONS AMPER VIJF EURO. DAARNAAST IS DE FACTOR 'PLEZIER AAN ZELFBOUW' NIET TE VERWAARLOZEN. ZOALS ALTIJD BIJ ZELFBOUW, VERKIES JE ZELF HOE VER JE GAAT. IN DEZE BIJDRAGE GAAN WE EEN WISSEL BOUWEN NAAR BELGISCH VOORBEELD.

Bij zelfbouw kun je vrij bouwen naar het tijdperk, het land of zelfs de maatschappij. Daarbij is de exacte documentatie noodzakelijk. Zoals bij onze bijdrage over de zelfbouw van sporen, refereren we opnieuw naar de 'Spoorse Zolder' van Patrick Tassignon waar het boek 'Onderhoud van sporen en aanhorigheden' vrij te downloaden is. We mogen deze publicatie zonder blozen beschouwen als een bijbel voor de Belgische spoorbouwer voor tijdperk 1 en 2. Daarnaast zijn de mensen die de documentatie ter beschikking stellen op zijn minst even belangrijk.

De delen van een wissel (AFB. 1)

Een wissel laat in feite de overgang van het ene naar het andere spoor toe.

We onderscheiden de volgende delen. De strijkegel (A) is een flink stuk staal, bijvoorbeeld een U-profiel of een oude spoorstaaf (hergebruik bij materiaal schaarste), dat langs de binnenzijde van de aanslagspoorstaaf gemonteerd wordt.

Het doel is te voorkomen dat het wiel op het puntstuk loopt.

Een puntstuk (B) wordt geplaatst waar de beide sporen uit elkaar gaan en twee spoorstaven elkaar raken. Dit onderdeel vergt onze aandacht wat de polarisatie betreft. Het bestaat uit twee spoorstaven die in V-vorm tegen elkaar gelast worden. Bij bepaalde moderne wissels is het puntstuk in één metalen deel gegoten.

De wisseltongen (C) vormen de verbinding tussen de aanslagspoorstaaf en het puntstuk. Door hun beweging kan men kiezen om de trein op het recht spoor (E) of op het afbuigend spoor (F) te laten rijden.

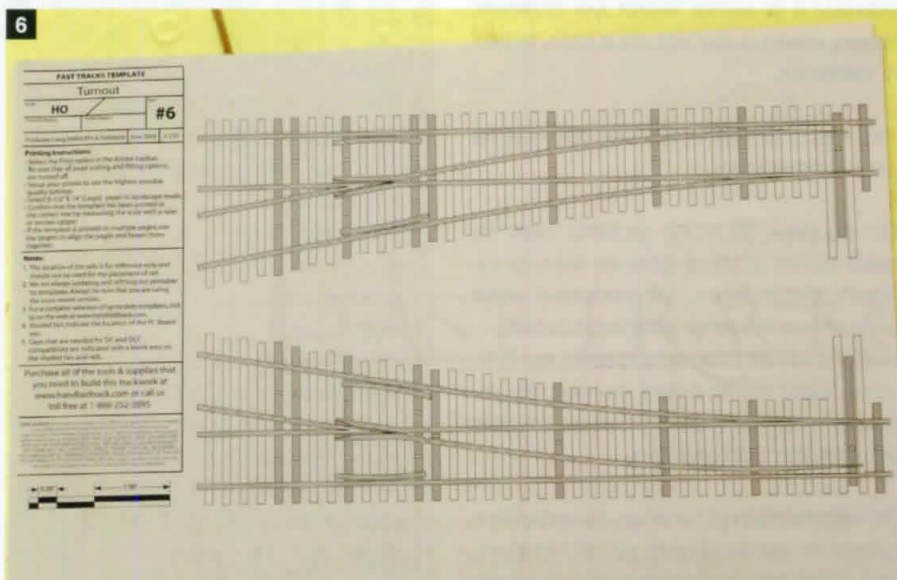
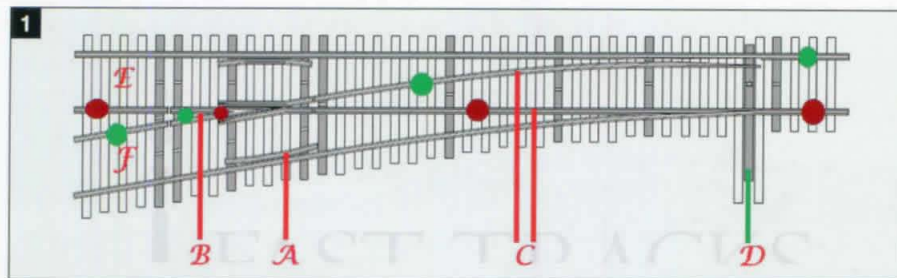
De glijdende lager-beweging van de wisseltongen (D) wordt bij het zelfgebouwde modelwissel gevormd door een dwarsligger waar de wisseltongen op bevestigd worden. De lengte en de plaats ervan kunnen variëren. De tongen zijn zo vervaar-

Dit heb je nodig

- Sporen, hier wordt Peco code 75 gebruikt
- Een plaat Pertinax (printplaat)
- Een soldeerbout en een vloeimiddel
- Malletjes die de juiste spoorwijdte verzekeren
- Een reepje kurk of een houten plankje
- Schilderstape
- Metaalzaagje
- Stukje karton
- Bankschroef
- Slijpsteen, handvijltje
- Ronde bektang
- Glasvezel potlood
- Boortje met diameter 1 mm
- Asje met twee wielen

Puntstuk of Hartstuk

Onder menig spoorwegliefhebber leeft nogal de vraag: is het nu puntstuk of hartstuk. Hartstuk is een germanisme dat is overgenomen uit slecht vertaalde catalogi. De Nederlandse benaming is puntstuk.

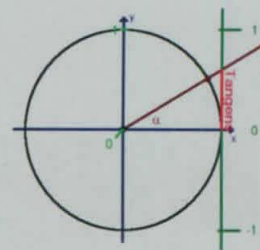


digd dat wanneer ze tegen de aanslagspoorstaaf worden gelegd, hun spitse deel er volledig bij aansluit. Door deze te bewegen kan er van spoor gekozen worden.

AFB. 2: Voorbeeld van een Belgisch puntstuk, dat duidelijk maar voor één spoor wordt gebruikt (Loppem 20 mei 2014).

AFB. 3: Nederlands puntstuk. Zelfs een vervuild wispel kan nog functioneel zijn (Terneuzen 20 mei 2014).

AFB. 4: Een puntstuk van een Duits wispel dat uit twee delen bestaat, zoals we ze vooral in West-Europa aantreffen.



Een beetje meetkunde

Bij de zelfbouw van een wispel heb je de vrijheid om de wispelhoek en de lengte van de wispeltongen te bepalen. Deze criteria zijn afhankelijk van je beschikbare ruimte. Heb je veel plaats, dan kun je slanke wissels leggen. Anderzijds is de keuze van het tijdperk ook van belang. Tijdens de tijdperken 1 tot 2 was er minder sprake van slanke hogesnelheidswissels met hun mooie lange wispeltongen.

In het grootbedrijf wordt momenteel gewerkt met standaard wispelhoeken, afhankelijk van de maximaal toegelaten snelheid. Voor de modelbouw gelden andere regels. Het is echter mogelijk om zelf zeer werkelijkheidsgetrouwe wispelhoeken te bouwen; een bewijs daarvan vormen de bouwers van Proto87, P87 of Finescale wissels.

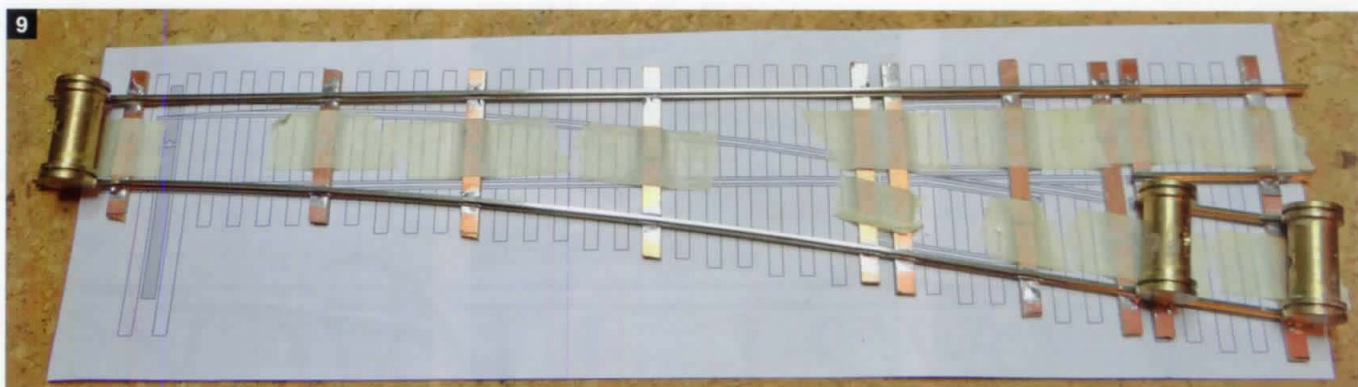
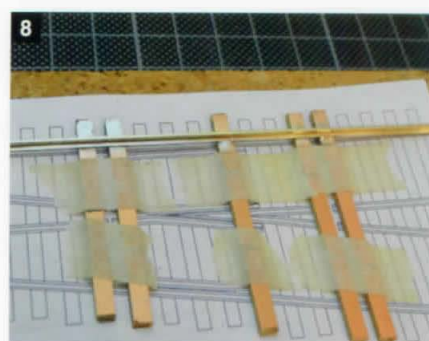
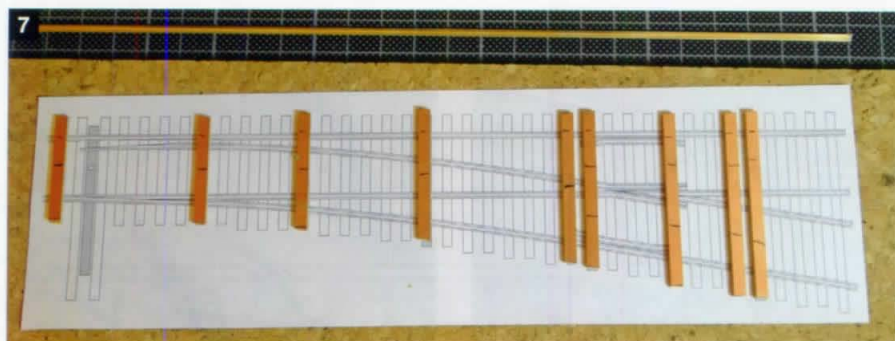
De wispelhoek wordt bepaald door de hoek tussen de beide parallelle delen van de naast elkaar liggende sporen. Deze is dus afhankelijk van de hoek tussen het puntstuk en het tegenoverliggende, afwijkende spoor.

Als je na een wispel van 10 graden weer parallel wilt komen met het hoofdspoor heb je een boog nodig van eveneens 10 graden. De afstand die je dan krijgt tussen de beide sporen is afhankelijk van de radius van de boog – of vanzelfsprekend het stuk recht dat je ertussen plaatst. In feite bepalen we de tangens van een hoek, zoals vroeger in de lessen wiskunde.

Voor ons baantje maken we wissels met een hoek van 6 graden. Dit zijn tamelijk korte wissels omdat we gebonden zijn aan een kleine oppervlakte.

AFB. 5: Nog een voorbeeld van een puntstuk, ditmaal van een Hongaars wispel.

AFB. 6: We surfen naar de webpagina www.handlaidtrack.com om een template (sjabloon) van de wispel te bekomen. De site is vrij voor iedere gebruiker. Op de startpagina klikken we op 'Printa-



ble Track Templates' en zien we een menu waar in alle mogelijke schalen de templates van zowat alle gangbare wisselhoecken en -vormen te vinden zijn. Gewone wissels, gebogen wissels, driewegwissels, tegengebogen wissels, symmetrische wissels... alles wat je kunt denken. We volgen hun instructies (in het Engels) voor de correcte afdruk en we kunnen starten met de bouw van onze eigen wissels.

AFB. 7: De template van het wissel knippen we uit en bevestigen we op een strookje kurk of een houten plankje. Het doel is vooral dat de warmte tijdens het solderen de snijmat of het tafelblad niet beschadigt. Op de afbeelding ligt het recht stuk spoor klaar om gesoldeerd te worden. De dwarsligger, vervaardigd uit pertinaxplaat met één koperen zijde (zie vorige bijdrage), hebben we reeds op maat gezaagd en op de template klaar gelegd. De plaats waar de onderbreking van de koperlaag de printplaat moet doorgezaagd worden, om straks kortsluiting te voorkomen, is reeds

op de template aangebracht (zie ook de afbeelding met de delen van een wissel). We kunnen starten door van onze Peco spoorstaaf de benodigde stukjes te zagen.

AFB. 8: Voor het solderen van de spoorstaven bevestigen we de dwarsliggers met schilderstape aan de template. Zo kunnen deze niet meer schuiven en kunnen we ons tijdens het solderen concentreren op de spoorstaaf zelf. Het solderen van de spoorstaaf gebeurt zoals we in onze vorige bijdrage beschreven. Let er tijdens het solderen van alle delen goed op dat de spoorstaaf goed op de dwarsligger gedrukt wordt, zodat ze allemaal even hoog liggen. De eerste stap van onze wissel is een feit.

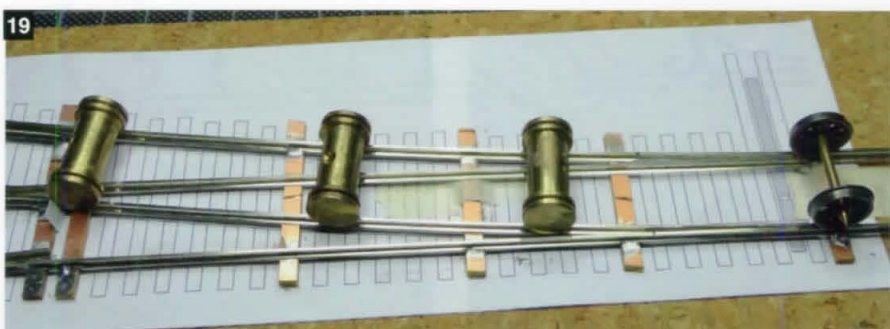
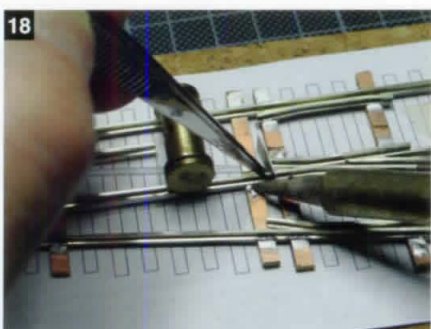
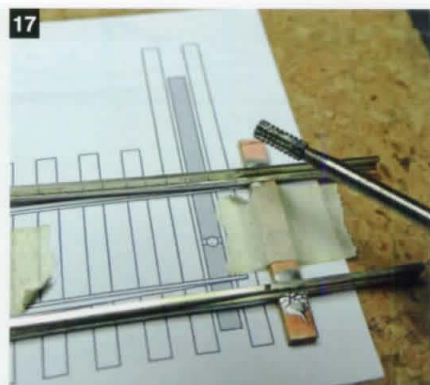
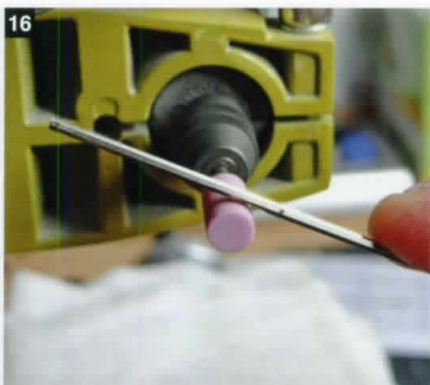
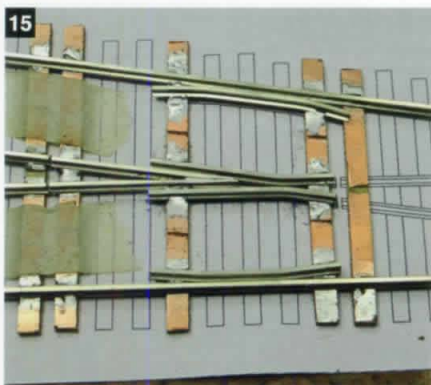
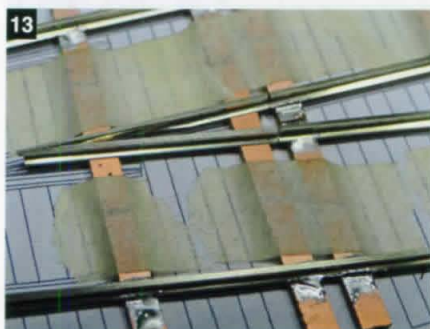
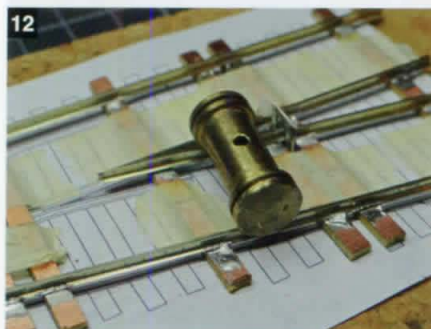
AFB. 9: De afbuigende spoorstaaf solderen we momenteel enkel aan de uiteinden. Dit omdat de midden positie van deze spoorstaaf maar zal gekend zijn als het puntstuk en de wisseltongen bevestigd zijn. Geduld is een goede deugd; vroeg af laat valt alles in zijn plooi.

De beide korte stukjes spoor boven het puntstuk worden gemonteerd. De malletjes die de juiste spoorwijdte verzekeren bewijzen weerom hun dienst.

AFB. 10: Nu is het tijd om het puntstuk te bouwen. We vijlen een stukje spoorstaaf aan de binnenzijde schuin af. Op die manier krijgen we het eerste deel van het puntstuk. We plaatsen het spoortje best tussen een bankschroef en vijlen langzaam met verdeelde kracht. Op die manier krijgen we een gaaf vlakje dat straks tegen zijn buurman zal aanleunen.

AFB. 11: Merk dat er tussen het puntstukje en de andere twee spoortjes een stukje karton geklemd werd. Dit om te voorkomen dat we in ons enthousiasme de beide spoorstaafjes tegen elkaar solderen, wat later zeker tot kortsluiting zal leiden.

AFB. 12: Het tweede stukje wordt op dezelfde manier gevijld.



Aanpassen is de boodschap. Wees niet ongerust als het de eerste keer niet lukt, de aanhouder wint immers altijd.

AFB. 13: Het puntstuk zelf is klaar om gesoldeerd te worden. Voor de definitieve plaatsing is het niet verkeerd om met een asje de breedte en de overgang van de beide spoortjes te testen. Is de hoogte nog steeds goed? Sluiten de stukken spoor goed op elkaar aan? Is er voldoende ruimte tussen de sporen om de polariteit niet in gevaar te brengen?

We krijgen een stevig puntstuk als we de ruimte achter de spits miniem laten vullen met soldeertin. Daarna de eventuele resten die op het spoor blijven kleven verwijderen met een lichte vijl of met een glasvezel potlood.

Als alles gesoldeerd en gecontroleerd is, dan is ons puntstuk klaar.

AFB. 14: Nu zijn de vleugelspoorstaven van het puntstuk aan de beurt. Met een rondbektang kunnen we de spoorstaafjes

plooien zonder ze te beschadigen. Eerst plooien, meten en passen; daarna pas op maat zagen is de boodschap.

AFB. 15: Het wissel is op de tongen na volledig klaar. Nadat het puntstuk gemonteerd werd, hebben we de afbuigende spoorstaaf ook op alle dwarsliggers gesoldeerd. We nemen de tijd om alle overgangen, de spoorwijdte en hoogte van de sporen nogmaals te controleren.

AFB. 16: En zo snel zijn we bij de bouw van de wisseltongen aanbeland.

Omdat het toch lange stukken zijn die moeten verwijderd worden en omdat we in dit stadium tamelijk ruw mogen werken, maken we gebruik van onze boormachine waar een slijpsteentje in geplaatst werd. Langzaam slijpen we de spoorstaafvoet aan de buitenzijde af en gaan we voor het fijnere werk gebruik maken van de handvijl. De versmalling begint pas vanaf de plaats waar het bruine merkteken op de spoorstaaf werd aangebracht. In ons

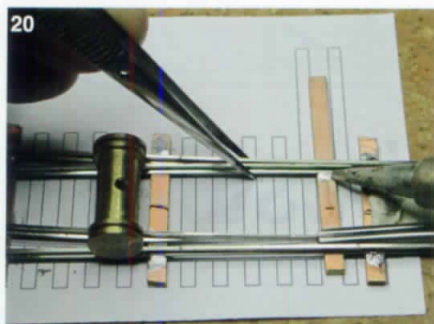
geval ongeveer 4 centimeter. Dit moet je regelmatig meten en testen met de handelingen van de volgende foto.

We zorgen er voor dat de zijkant van de spoorstaaf consequent smaller wordt. Uiteindelijk moeten we een fijne puntige tongspits overhouden.

AFB. 17: Aan de binnenzijde van de spoorstaven waar de wisseltongen tegenaan komen te liggen, wordt de eveneens de spoorstaafvoet afgefreesd.

We doen dit rustig met permanent passen en verder afvijlen, tot de tongen perfect in de gemaakte inkeping van de spoorstaaf passen.

De tongen die we hier bouwen voldoen niet echt aan het Belgische voorbeeld van het eerste tijdperk. Toen werden ze uit twee delen gebouwd, een vast stuk dat zich tegen het puntstuk bevond en een kort beweegbaar gedeelte. Wij maken de tongen echter uit één stuk. De reden daarvoor is omdat we niet echt geloven in een duurzaam onderdeel indien we het



in twee delen maken. Het korte stukje moet teveel bewegen en krijgt teveel druk van rijdend materieel. Omdat het geheel bedrijfzeker moeten zijn, bouwen we de tongen uit één stuk en moeten we dus aan historische juistheid inbinden.

AFB. 18: De bovenzijde van de wisseltong wordt op de juiste plaats op de dwarsligger gesoldeerd. Het stukje karton tussen de beide sporen is weerom van de partij.

AFB. 19: Nadat de tongen aan de bovenzijde gesoldeerd werden, gaan we alles uitgebreid testen op goede loop en spoorwijdte.

Vanaf nu kunnen we ook de loop over het puntstuk goed uittesten en eventuele verbeteringen aanbrengen.

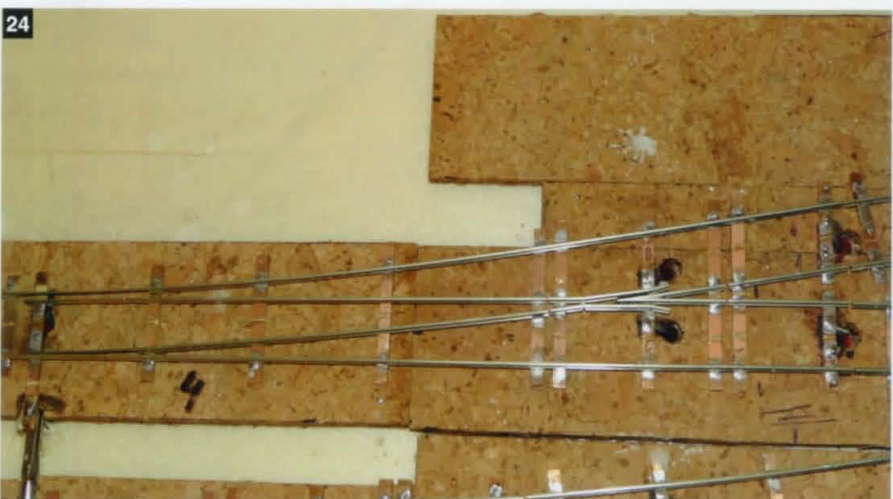
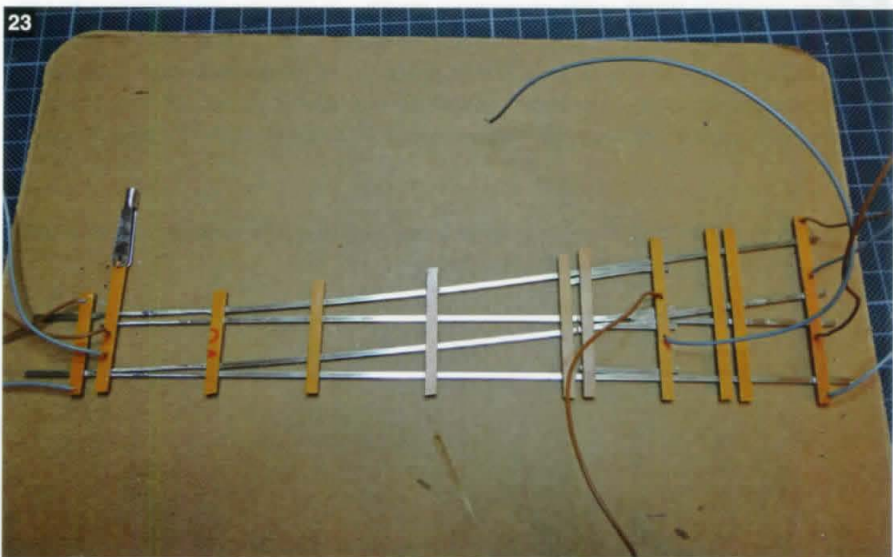
We test dit met het fijnste type wielen dat over onze sporen zal rijden; in ons geval RP25 wielletjes.

AFB. 20: We solderen de wisseltongen op de dwarsligger die straks moet kunnen bewegen.

Nadat we de breedte van de beweging van de tongen bepaald hebben, kunnen we de tweede wisseltong op zijn plaats solderen.

AFB. 21: Nu is het wissel klaar en moeten we hem nogmaals volledig testen op goede loop van het materieel over de tongen en het puntstuk. Dit lukt het best als we aan alle uiteinden een klein stukje spoor bevestigen en wagens en rijtuigjes over de tongen en het puntstuk laten rijden. Wees niet verlegen om bepaalde delen opnieuw te bouwen; beter nu dan nadat het wissel is ingebouwd.

AFB. 22: Nu alles goed werd bevonden, boren we de gaatjes met een boortje van 1 mm op de voorziene plaatsen om een correcte polariteit en een goed contact te verzekeren. We voorzien ook enkele gaatjes om het wissel tijdens het plaatsen van de andere sporen voorlopig op zijn plaats te houden met kopselden.



AFB. 23: Nu nog de draadjes van de juiste kleur aan de onderzijde solderen en onze wissel kan op de baan gemonteerd worden.

De polariteit van de sporen is op de afbeelding met de delen van een wissel uitgelegd met de bruine en de groene stippen. Aan het puntstuk dient een draadje van iedere kleur gemonteerd te worden. We gaan er dus nog moeten voor zorgen dat de polariteit ervan wisselt naar gelang de stand van de wissel.

AFB. 24: Ziezo, een kleine vier uur geleden zijn we met de bouw begonnen en nu

pronkt hij reeds op onze baan. Heel tevreden met de bouw en voor weinig geld.

In een volgende bijdrage gaan we de wissels manueel aandrijven, de sporen en de wissels aankleden en bouwen we zelf een leuke schakelaar om de polariteit van het puntstuk te wijzigen.

Belangrijke sites:

www.tassignon.be

www.handlaidtrack.com

Tekst en foto's:
Jean-Luc Hamers



‘Landesweit’, een spoor 1 project op bestelling

PATRICK DALEMANS EN EVAN DAES HOEVEN WE U NIET MEER VOOR TE STELLEN. BEIDE MODELSPOORDERS ZIJN BIJ DE MEESTE LEZERS GENOEGZAAM BEKEND VAN HUN VELE DEMONSTRATIES EN DEELNAMES AAN EXPO'S MET VERSCHILLENDE SPOOR 1 PROJECTEN. EEN VAN DIE PROJECTEN WAARMEE HET DUO IN 2012 DEELNAM AAN ONTRAXS! IS DE IN SEGMENTEN OPGEBOUWDE BAAN 'LANDESWEIT'. DEZE MODELSPOORWEG WERD GEBOUWD IN OPDRACHT VAN DE DUITSE HANDELAAR 'DER LOKLADEN' UIT BINGEN EN IS BEDOELD ALS SHOW- EN TESTBAAN VOOR ZIJN MODELBOUWWINKEL, GESPECIALISEERD IN SPOOR 1.

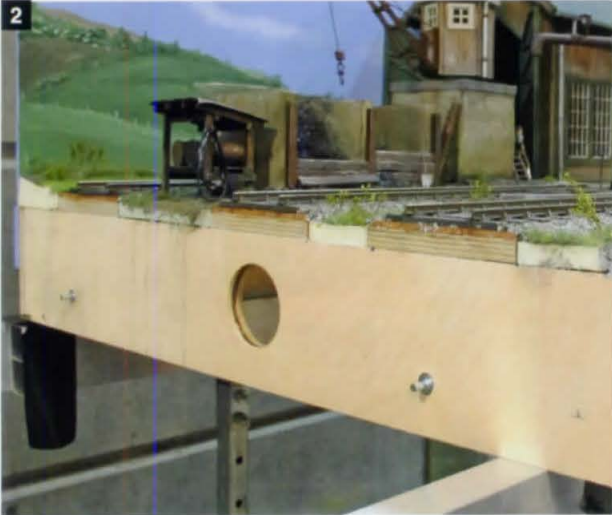
1. Een stoomloc BR74 rijdt over het omloopspoor van Landesweit. In de loods wordt een BR91 klaargemaakt voor een volgende taak. (Foto GJT)

Spoor 1 op mensenmaat

De modelspoorweg mocht dan ook niet te groot zijn: ze is samengesteld uit vier segmenten van 110 cm lengte en 60 cm diepte, en een bijkomend boogsegment van 140 cm lengte en 70 cm breedte. In totaal dus een lengte van 580 cm, op een breedte met de boog van 140 cm. Voeg hier nog een 120 cm lange fiddle yard aan toe en je komt op een totale grootte van

1



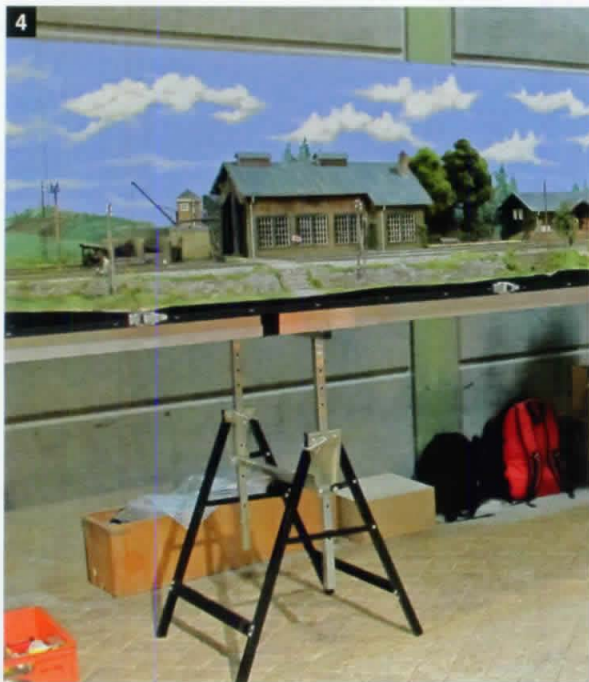


2. Om de segmenten probleemloos steeds precies op dezelfde plaats aan elkaar te zetten werden metalen pennen gemonteerd die precies in de tegenoverliggende gaten passen. (Foto GJT)



3. De segmenten passen zo goed als naadloos aan elkaar. (Foto Alain Vandergeten)





4. De modelspoorweg is opgebouwd op een onderstel van aluminium draagbalken die rusten op metalen schragen. Stevig en toch gemakkelijk op te stellen. (Foto GJT)



5. Na een tentoonstelling wordt de baan uiteengenomen, en kan ze in een grote aanhangwagen probleemloos worden vervoerd. Patrick Dalemans en Jan Nickmans laden een segment voorzichtig in. (Foto GJT)



6. Evan Daes, één van de bouwers van Landesweit, in opperste concentratie aan de regelaar... De treinen worden gestuurd met een draadloze afstandsbediening wat vooral op een expo zeer handig is. (Foto PD)

7. Opstelling in L-vorm op OntraXSI 2012, met op de voorgrond de afzonderlijke fiddle-yard met groot draaiblad. (Foto PD)





580 x 260 cm in een L-vorm, een grootte die net in de meeste garages past. In de winkel van de opdrachtgever staat de baan opgesteld zonder boogsegment of bijkomende fiddle yard. Het treinverkeer is dan natuurlijk beperkt tot wat heen en weer rijden.

Het wordt evenwel een geheel ander verhaal wanneer we aan één van de zijdes van de modelbaan een fiddle yard koppelen. Speciaal voor OntraXS! werd het boogsegment gebouwd waarbij het spoor een hoek van 90° maakt en vervolgens mooi aansluit op een bijkomende fiddleyard. Deze bestaat uit een onderstel en beweegbare draaitafel. Door middel van metalen schuifgrendels wordt de draaitafel op vaste posities geblokkeerd en kan

de locomotief de baan oprijden zonder enige hapering. Vanuit de fiddle yard kunnen wisselende locomotieven de baan op en rangeerbewegingen uitvoeren. Een boeiend spoorverkeer op spoor 1 op een beperkte oppervlakte is dus mogelijk.

Opbouw

De bakken van de segmenten zijn gebouwd uit berken triplex in open bouwwijze. Ter hoogte van de sporen en wissels werden bijkomende verstevigingen gemaakt in multiplex. Zodoende kon de onderbedding van kurk, sporen en wissels degelijk bevestigd worden. De segmentbakken worden geplaatst op aluminium kokerprofielen (30 x 60 mm) die zeer vormvast zijn en licht in gewicht voor

8. Modelbouw op schaal 1/32. Met wat triplex en multiplex kom je al een heel eind. (Foto PD)

9. Eens geschilderd en afgewerkt ziet het gebouw er al helemaal anders uit. (Foto PD)

10. Fraai zicht op het landelijk stationnetje van Landesweit.

het transport. De draagbalken worden geplaatst op metalen schragen die in de hoogte verstelbaar zijn. De uiteindelijke presentatie van de modelspoorweg werd bepaald op 110 cm boven de vloer. De onderlinge verbinding tussen de segmenten werd eenvoudig gehouden. Aan één zijde werden de bakken uitgerust met metalen pennen die in overeenstemmende gaten

van de andere zijde passen. Hierdoor worden de bakken steeds juist gemonteerd en liggen de sporen steeds op dezelfde plaats en hoogte. De bakken kunnen in hoogte en diepte niet bewegen. In de lengte richting worden de bakken gekoppeld en verbonden met metalen kistsluitingen.

Landschap

De ruwbouw van het landschap is gemaakt met hardschuimplaten. De voorzijden van de segmenten werden gelijktijdig uitgezaagd in reliëf volgens de contouren van het landschap. Nadat de hardschuimplaten in vorm werden gesneden werden ze bekleed met gipsgaas van Woodland Scenics, de rotsen werden gemaakt met Sculptamold en op kleur gebracht met pigmenten (Earth Colours van Woodland Scenics). Deze techniek is beschreven in MSM 138.

Voor het aanbrengen van het gras werd gebruikt gemaakt van een professioneel elektrostatisch toestel waardoor vrij grote oppervlakten gelijktijdig konden afgewerkt worden. Als lijm werd witte houtlijm, gekleurd met bruine pigmenten



11. Ook het stationsgebouw is opgebouwd uit hout. (Foto PD)

gebruikt. Voor het gras werden verschillende soorten korte en lange vezels (Heki) gebruikt om een afwisselend patroon te verkrijgen. Kleine struikjes werden gemaakt met kleine olmentakjes van Anita Decor, Poly Fiber van Woodland Scenics afgewerkt met fijn strooimateriaal (Fine Turf Woodland Scenics). De grote bomen zijn

deels zelfbouw, deels uit het assortiment van Anita Decor.

Gebouwen

Eén van de grote voordelen van spoor 1 is de mogelijkheid tot zelfbouw van de gebouwen en toebehoren. Dit kan natuurlijk ook in de kleinere schalen, maar in spoor

12

12. Laadkades lijken wel het handelsmerk van Patrick Dalemans. Op en top handwerk!





13. Het is wellicht geen Rembrandt, maar de zelf geschilderde achtergrond geeft diepte aan de slechts 60 cm modelspoorweg. De techniek heeft Patrick geleed van Bob Ross. (Foto PD)

14. Nog een mooi hoekje tussen locloods en stationsgebouw. (Foto PD)

15. De projecten van Evan en Patrick worden stevast gekenmerkt door een professionele uitstraling en tot in de puntjes verzorgde presentatie. Zo zien we het graag....



1 zijn de materialen net iets gemakkelijker hanteerbaar. Omdat Landesweit slechts de weergave is van een kleine zijlijn, 'nevenbaan' op zijn Duits, werd het aantal gebouwen tot het strikte minimum beperkt: een lokaal stationnetje, een kleine onderhoudsloods, een watertoren en een laadkade.

De basisstructuur van de loods en het station is vervaardigd uit multiplex van 9 mm en triplex van 6 mm. In de loods werden de vakwerkspanten nagebootst en tegen de dakconstructie gelijmd. Aan de binnenzijde werden latjes gelijmd waardoor men de indruk verkrijgt van een volledige vakwerkconstructie. Aan de buitenzijde werden op de houten ondergrond met een kleine schaduwwoeg fijne houten latjes gelijmd (1 x 8 mm). De ramen van de loods zijn 'laser-cut' in MDF en afkomstig van Bunning Modellbau. De poorten werden zelf vervaardigd met houten latjes en gegroefde fineer (bootsdek fineer van Aeronaut). De dakbedekking is gemaakt uit schuurpapier ter imitatie van asfaltpapier. Na schildering van de binnen- en buitenzijde met houtbeits werd het gebouw verouderd met een dry-brush. De gevels van het stationsgebouw zijn deels voorzien van eenzelfde houten beplanking, en

deels geschilderd met een zelfgemaakte zandverf: een mix van houtlijm, verf en fijn wit zand.

De zelfgebouwde watertoren heeft een dragende structuur uit MDF. De zijwanden van de muren en de waterkuip zijn in verstek gezaagd en tegen elkaar gelijmd. De muren zijn eveneens afgewerkt met de zelf aangemaakte zandverf. De kuipafwerking is met houten latjes, het dak in piramidevorm is eveneens bekleed met schuurpapier.

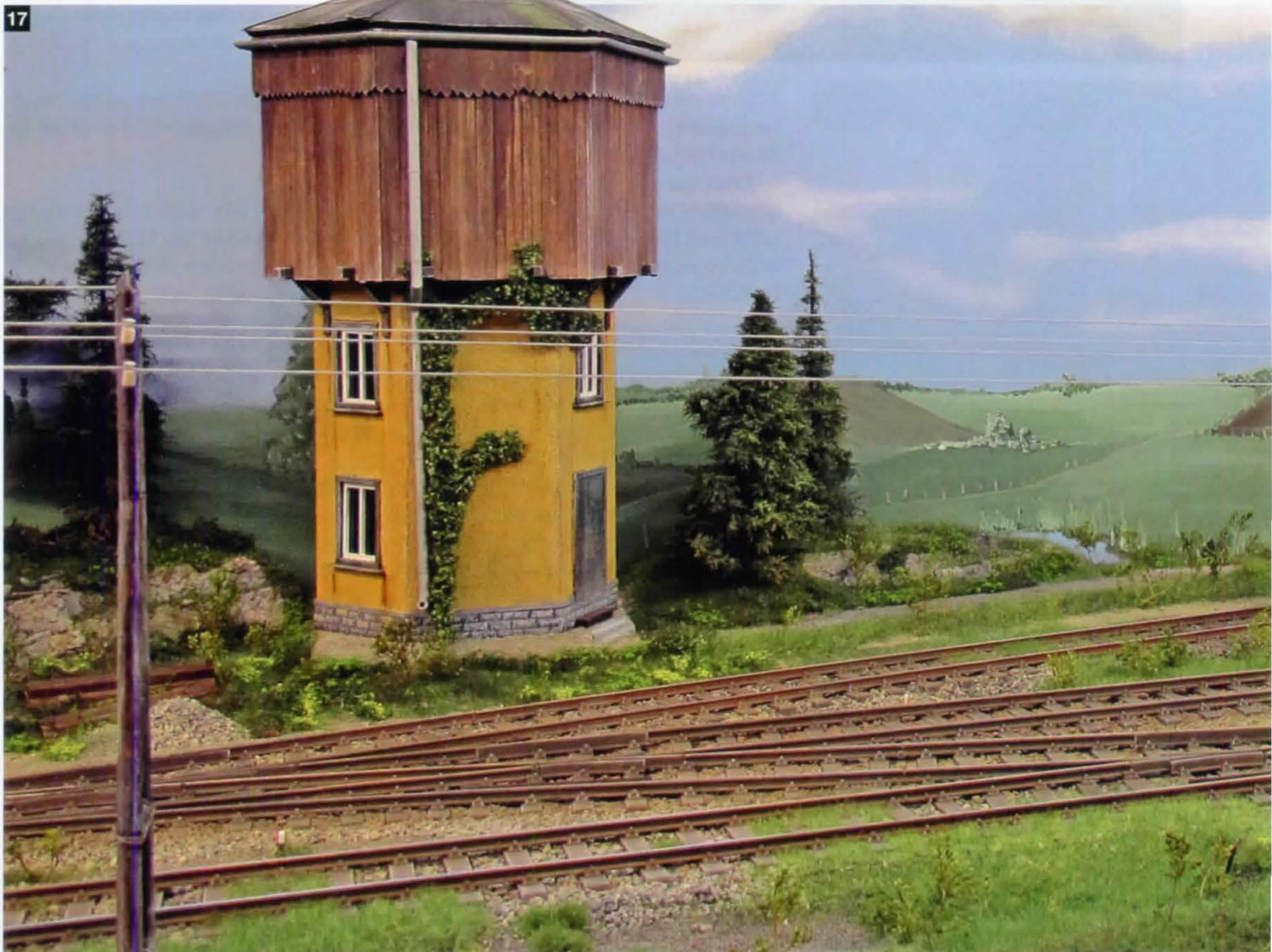
Achtergrond

Ieder segment is aan de achterzijde voorzien van een opstaande rug van 60 cm in MDF-plaat van 6 mm. De gladde structuur van de plaat leent zich uitstekend voor de schildering van de achtergrond. De rugen worden eerst geschilderd met 2 lagen matte muurverf op waterbasis. Nadien worden wolken, bomen en landschap geschilderd volgens de techniek van de Amerikaanse schilder Bob Ross. Op internet zijn verschillende 'you-tube' filmpjes te bekijken waarin Bob Ross zijn nat op nat schildertechniek aan de hand van een aantal eenvoudige voorbeelden uitlegt. Uiteraard is enige oefening vereist om een mooi resultaat te bekomen. De gehele model-

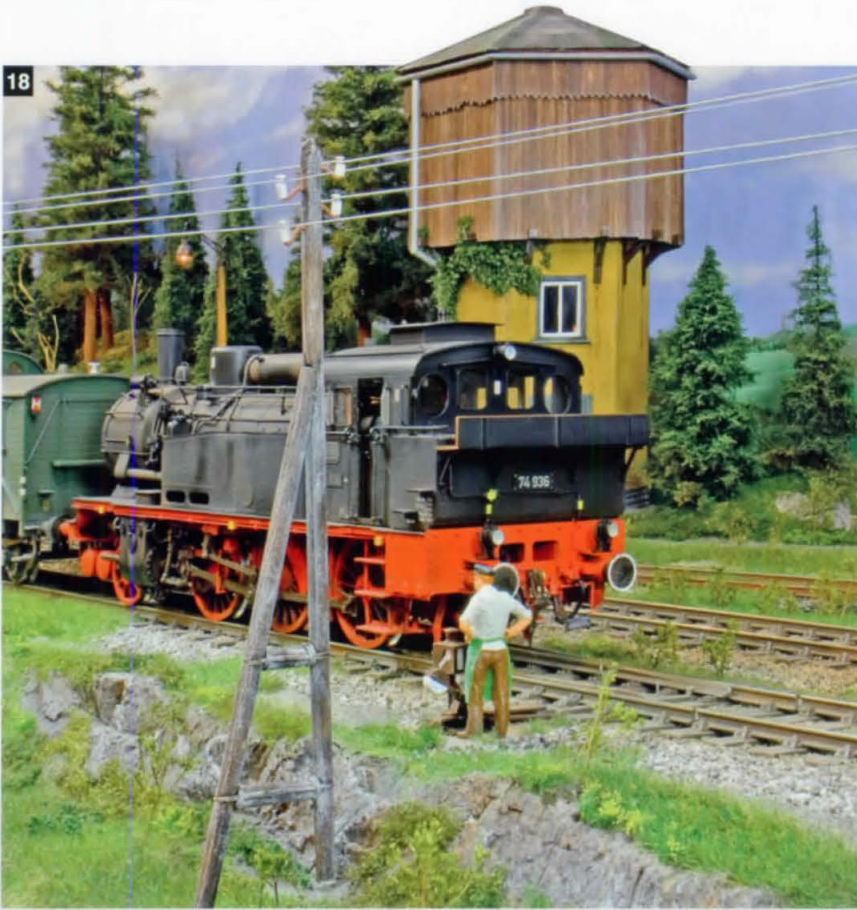
16



17



18



16. Een kleine Köf heeft net de loods verlaten en begeeft zich naar het hoofdspoor. Ook de kolenkraan is volledig zelfgebouwd.

17. Overzicht van het gehele emplacement, met watertoren, kolenkraan en locloods.

18. Een BR94 wacht tot de wissel naar het hoofdspoor is omgelegd.

spoorweg wordt tenslotte aan de voorzijde afgewerkt met een fries met daarachter een indirecte verlichting met buislampen.

Met dit project tonen Patrick Dalemans en Evan Daes op overtuigende wijze aan dat je om spoor I modelspoor te beleven geen zeeën van ruimte nodig hebt, en dat ook op een relatief kleine oppervlakte een charmante modelspoorweg kan opgebouwd worden met veel speelmogelijkheden en heel veel zelfbouw.

Tekst: Patrick Dalemans, bewerking GVM

*Foto's: Patrick Dalemans
en Gerard Tombroek*



Geluidsdemping van wisselmotoren

IN MSM 139 BESCHREVEN WE HOE JE WISSELS DCC-VRIENDELIJK BEDRAADT MET BEHULP VAN TRAG BEWEGENDE WISSELMOTOREN UITGERUST MET OMSCHAKELAARS. NU IS HET TIJD VOOR EEN LOGISCH VERVOLG. DE BESCHREVEN LEMACO WISSELMOTOREN, EN VEEL ANDERE DIE MET EEN MOTORTJE ZIJN UITGERUST, ZIJN ALS ZE RECHTSTREEKS OP EEN MONTAGEPLAAT BEVESTIGD WORDEN NOGAL LUIDRUCHTIG.

Het zou dus fijn zijn moest dat geluid kunnen beperkt worden. Dat vroeg uiteraard wat experimenteerwerk.

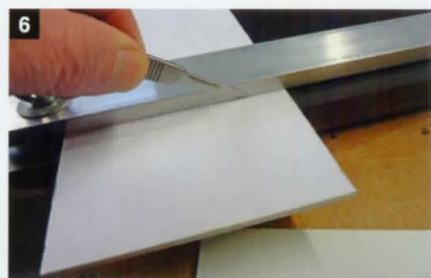
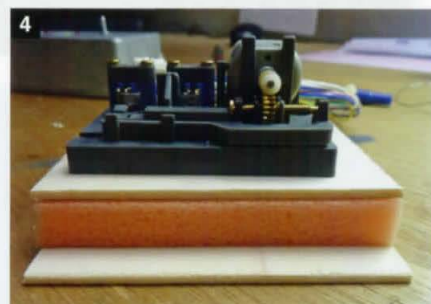
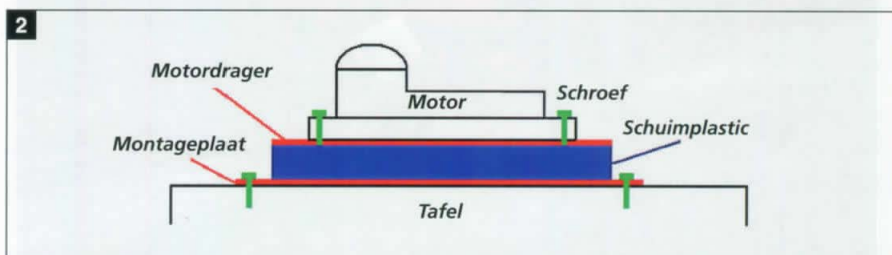
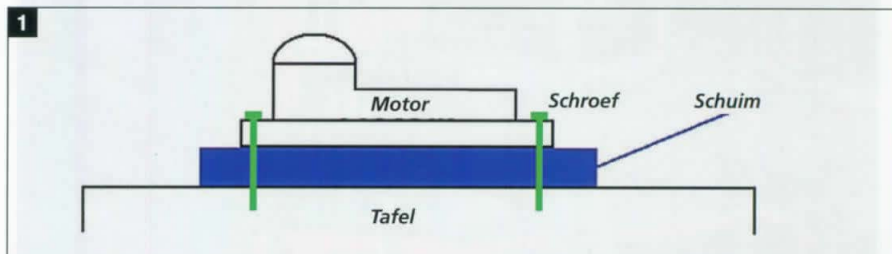
We beschrijven hier hoe we te werk gingen, van de eerste proeven die weinig resultaat opleverden tot de definitieve versie die toch wel toelaat een vrij realistische werking te verkrijgen zonder de voordelen van het mechanisme te verliezen. Het hier beschreven dempingsprincipe is tevens uitermate geschikt voor andere merken als bijvoorbeeld Fulgurex en Tortoise.

1. Eerste proef: Een geluidsisolatiemiddel werd aangebracht tussen motor en montageplaat. Schroeven hielden de motor op zijn plaats maar gingen gewoon door het isolatiemateriaal. En zo gaven die schroeven alle trillingen door aan de montageplaat. Dus probeerden we nog extra isolatiemateriaal aan te brengen onder de schroefkoppen, gummi in dit geval. Maar het resultaat bleef even teleurstellend.

2. Tweede proef: De wisselmotor werd bevestigd op een plaatje dat op zijn beurt werd gelijmd op een geluidsisolatiemiddel dat direct werd gelijmd op een tweede montageplaatje.

In dit geval gingen de schroeven niet meer door het isolatiemateriaal heen en dat gaf een flinke demping. Nu hadden we het principe beet, de kwestie was nu een geschikt isolatiemateriaal te vinden.

3. Derde proef: Polyurethaanschuim van 10 mm (architectenkarton) werd aangebracht tussen twee triplex plaatjes van 3 mm. Blijkbaar was dit schuim niet geschikt voor dit type geluidsdemping. Het bleek een te grote dichtheid te hebben waardoor het geluid niet of slechts zwak werd gedempt.



4. Vierde proef: Verpakkingsschuim van 12 mm tussen twee triplex plaatjes. Dit gaf een zeer goede geluidsdemping, maar het nogal dunne triplex bood weinig mechanische weerstand aan de bevestigingschroeven. Het vastlijmen van de motor op het plaatje zou een oplossing zijn, maar bij problemen zou het demonteren wel moeilijk worden.

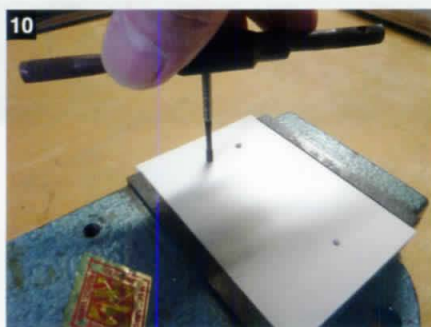
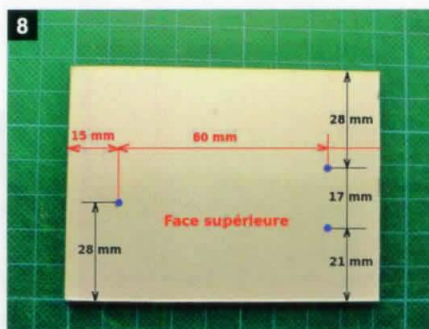
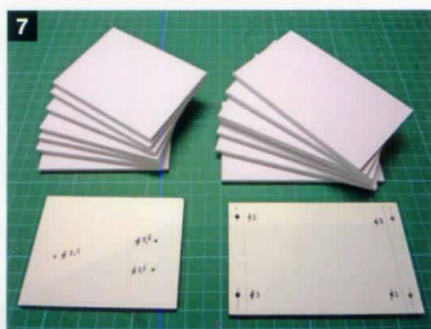
5. Na al deze proeven viel onze keuze op een verpakkingsschuim van 10 mm dat tussen twee styreenplaatjes van 3 mm werd gekleefd. Zulke styreenplaten zijn niet erg duur, ze worden vaak gebruikt als drager van publiciteitsposters en zijn te vinden in diverse afmetingen.

Natuurlijk kan men ook plasticard van 3 mm gebruiken, maar dat is wel wezenlijk duurder in de aanschaf.

De verkregen geluidsdemping was zeer goed en ook de mechanische weerstand viel erg mee, bij wijze van proef deden we verscheidene montages en demontages.

Dit zijn de verschillende onderdelen van de geluidsdemper:

- Onderste bevestigingsplaat
- Bovenste bevestigingsplaat (met de motor)
- Kartonnen boormal
- Schuimplastic, in dit geval zwart want beter bestand tegen UV straling
- Motor en motorkapje



6. De styreenplaatjes worden net als plasticard met onze huisgemaakte snijmachine op maat gebracht. Het toestelletje beschreven we eerder, in MSM 122. De afmetingen van de diverse onderdelen zijn:

- Onderste montageplaat: 110 x 66 mm
- Bovenste montageplaat (voor motor): 90 x 66 mm
- Schuimplastic: 90 x 66 mm

7. We snijden de plaatjes in serie, dat bespaart flink wat tijd. Kijk even onderaan in het beeld, daar zijn diverse malletjes afgebeeld die de afmetingen bepalen van de diverse onderdelen en tegelijk ook de plaats van de te boren openingen aangeven.

8. Een detailopname van de boormaal voor de montageplaat voor de motor. Let wel op: De motorplaat moet in de juiste richting gemonteerd worden. De boormaal moet er dus eveneens in de juiste richting op aangebracht worden. Deze plaat heeft immers een boven- en een onderzijde

want de boorgaten staan niet symmetrisch op de door ons gebruikte wisselmotoren.

9. Eerste bewerking: boren van de gaten. In de motor montageplaat komen gaatjes van 2,5 mm.

De onderste plaat wordt op 3 mm geboord.

Nogmaals: het is belangrijk de juiste zijde van het plaatje te merken, zo niet kan de motor niet correct gemonteerd worden!

10. Tweede bewerking: het tappen van de bevestigingsgaten met een M3 tapje in de motordraagplaat.

11. Derde bewerking: Het samenlijmen van de drie delen met contactlijm (Rectavit 152).

Voor deze verlijming breng je de lijm aan op beide onderdelen in styreen. Breng er dus vooral geen aan op het schuimplastic dat bij aanraking met de solvent in de lijm zou oplossen.

Wacht 10 tot 15 seconden om de solvent te laten verdampen.

We kunnen het niet vaak herhalen: let op als je de bovenste montageplaat (die met de motor) lijmt dat je dat ook aan de juiste zijde doet. Zet er een merkteken op.

12. De diverse onderdelen worden zacht op elkaar gedrukt tijdens het drogen van de lijm (10 à 15 min.)

13. De motor wordt op zijn steun gemonteerd met drie boutjes M3x10.

Door de trillingen van de motor zouden de boutjes kunnen lostrillen. Om dit te voorkomen brengen we in elk getapt gaatje een druppeltje Loctite 243 aan. Verwar dit product niet met secundelijm van hetzelfde merk. Nee, dit is een borgmiddel dat schroeven wel op hun plaats houdt maar eventuele demontages wel toelaat.

14. Eens hij op zijn plaats zit is een wisselmotor met geluiddemper wat groter dan de wisselmotor alleen. Dat heeft wel het voordeel dat we over de motor een kapje kunnen aanbrengen. Dit motorkapje heeft het voordeel de motor en de schakelaars te beschermen tegen stof en vuil, en bestaat uit niets anders dan de blister van de verpakking.

We brengen het aan met dubbelzijdig kleeflint of met nopjes stopverf zoals die in de carrosserieherstelling wordt gebruikt. Het kapje neemt maar weinig ruimte in maar beschermt de gevoelige delen erg effectief.

Tekst & foto's: Daniel Moreau

www.ho-ptit-train.be

Nederlandse bewerking: Tony Cabus

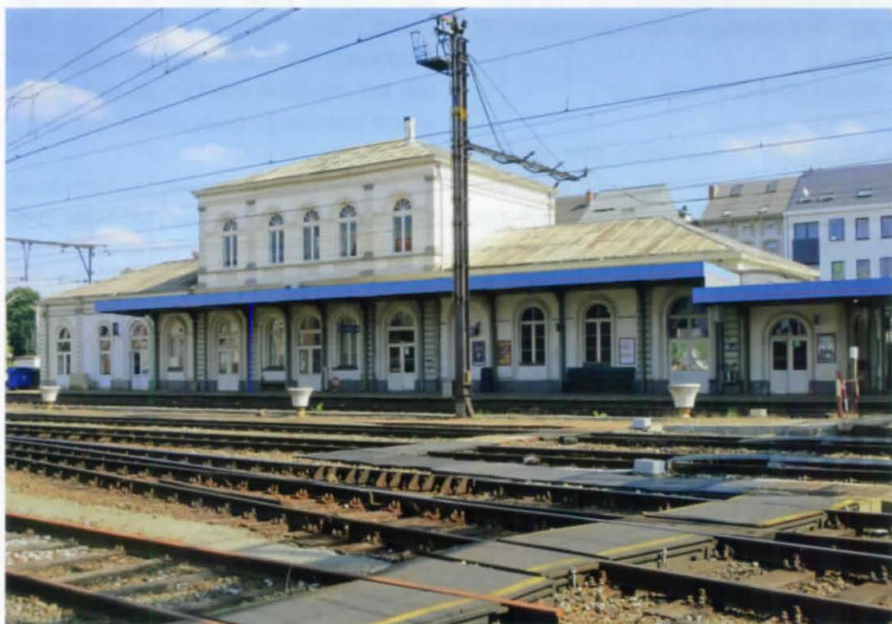


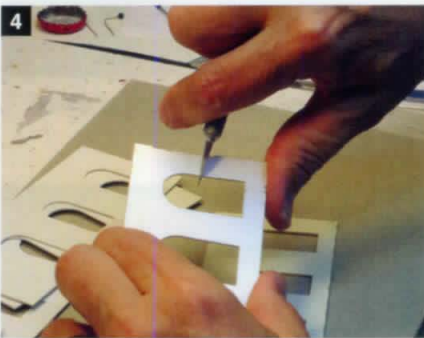


Het station Lier van Goover Models

DE FABRIKANTEN GAAN VERDER OP DE IN-
GESLAGEN WEG VAN DE LASERTECHNIEK.
IEDEREEN HEEFT ONDERTUSSEN BEGREPEN
DAT DEZE TECHNIEK ENORME MOGELIJKHEDEN BIEDT
EN SUPER FIJNE DETAILS TOELAAT. VOORAL DE
KLEINE FABRIKANTEN ZIEN HIER VEEL TOEKOMST IN
OMDAT HET HEN TOELAAT KLEINE 'BELGISCHE' OP-
LAGEN VAN GEBOUWEN EN MATERIEEL TE ONTWIK-
KELEN. DE KIT IN HO VAN HET STATIONSGEBOUW
VAN LIER VAN GOOVER MODELS IS EEN COMBINA-
TIE VAN GELASERDE STYREEN VAN 1 MM VOOR DE
VLOEREN, MUREN EN DAKEN WAT ZORGT VOOR DE
NODIGE ROBUUSTHEID, GELAZERD PAPIER (300 GR)
VOOR RAMEN EN DEUREN, STYREEN PROFIELN EN
3D PRINTS VAN SOMMIGE DETAILS.

Aangezien het grote voorbeeld model heeft gestaan even een kleine historiek. Het station van Lier is opgetrokken in 1861 naar een ontwerp van August Payen in neoclassicistische stijl. Het bestaat uit een centraal gebouw met twee bouwlagen en aan beide zijden lagere vleugels van één bouwlaag, respectievelijk onder schilddak en afgesnute zadeldaken in zink. Oorspronkelijk was het dak versierd met drie-hoekige arcades of frontons, deze werden spijtig genoeg afgebroken bij een opknapbeurt in 1956. Het gebouw heeft bepleisterde en geschilderde lijstgevels met een houten kroonlijst. Het station stond bekend om zijn lever-geelzieke kleur welke in 1996 verdween bij gelegenheid van een opknapbeurt. In de loop van de jaren heeft het station vele aanpassingen gekend die niet





7 Ramen en deuren worden met witte acrylverf gespoten met de airbrush. Gebruik geen water om aan te lengen maar acryl thinner.



8 De gevels mogen met een gewone spuitbus uit de Hubo gespoten worden.

1 Een doos vol met gelaserd materiaal.

2 Opbouw van de verschillende gelaserde elementen tot een deur.

3 Opbouw van de ramen.

4 Wegschrapen van de bramen van het laseren van alle onderdelen.

5 Schilderen van de 3D rondbogen.

6 Schilderen van de pilasters.



9 Skelet van het centrale gebouw verlijmen.

altijd even gelukkig waren. Het gebouw is beschermd sedert 1995. Goover Models koos om de huidige toestand weer te geven maar met behoud van de mooie oude deuren en ramen en zonder de westelijke kleine uitbreiding. De minder fraaie luifel aan de perronzijde ontbreekt ook maar daar treuren we niet om. In de toekomst zullen we daar een mouw aanpassen en de vroegere oude luifel nieuw leven inblazen. De kit zit in een eenvoudige kartonnen doos en naast de verschillende onderdelen vindt men een handleiding met 3D tekeningen, die echt wel noodzakelijk is gelet op de omvang van het gebouw en de talrijke

onderdelen. Het bestuderen van de onderdelen en de chronologie van het bouwen neemt al snel wat tijd in beslag maar dit is noodzakelijk om niet verloren te lopen. Gelukkig zijn de stukken genummerd. Een foto van het origineel is niet bijgevoegd maar kan zo van het internet geplukt worden. Beter nog, breng een bezoekje aan het station Lier en neem zelf wat foto's. Zij zullen ook een nuttige leidraad zijn.

De verschillende ramen bestaan telkens uit twee delen die resulteren in een mooie opbouw. De deuren bestaan uit drie delen en munten daardoor uit in afwerking.

We verlijmen met gewone houtlijm welke we met een kaasprickertje heel spaarzaam aanbrengen. Alles moet heel omzichtig behandeld worden want de raamverdelingen zijn maar 0,3 mm dik. Eens allemaal afgewerkt spuiten we ze met de air-brush in het wit. Hiervoor gebruiken we Tamiya acrylverf XF-2 flat white aangelengd met acryl thinner (geen water) tot het geheel een viscositeit heeft van melk. Gebruik geen spuitbus want die verf is te dik en zou het fijne lazerwerk maar teniet doen. De gevels daarentegen kunnen gerust met de spuitbus geschilderd worden. Wat die gevels betreft dient opgemerkt dat de



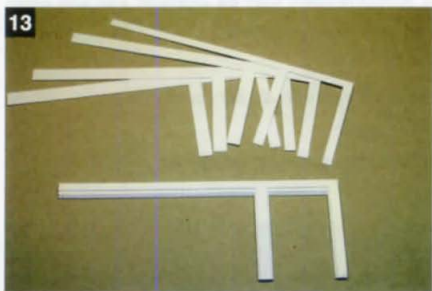
10 Ramen en deuren worden voorzien van glas en gefixeerd met secundelijm.



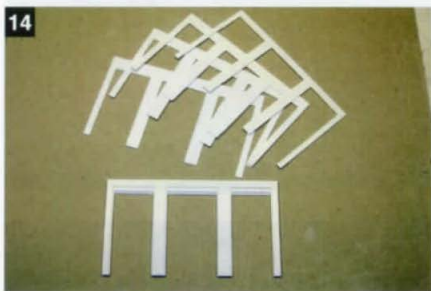
11 Bouw van de zijgevels. De gevels worden op het skelet gelijmd.



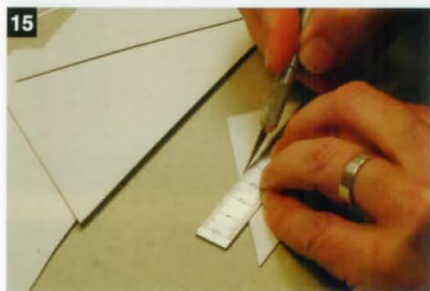
12 Detail van de opbouw van de gevellijsten van het centraal gebouw.



13 Detail van de opbouw van de gevellijsten van de zijvleugel.



14 Detail van de opbouw van de gevellijsten zijkant zijvleugel.



15 Inkrassen van de imitatie zinken platen.



16 De gevels van het centrale gebouw worden op het skelet gelijmd, alles past perfect.



17 De verschillende lijsten worden op de gevels gelijmd.



18 Het hoofdgebouw met beide zijvleugels vormt de ruwbouw.



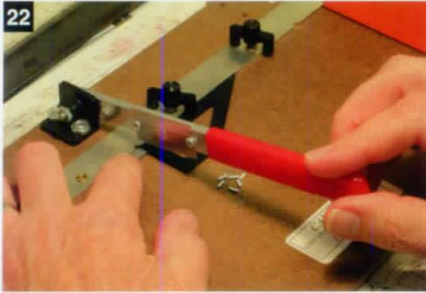
19 Montage van het dak met de hulplijnen voor de roeven.



20 De roeven van de Tasseau dakbedekking worden heel zorgvuldig aangebracht.



21 Detail van de borstwering, zulke elementen worden best zoveel mogelijk vooraf geschilderd.



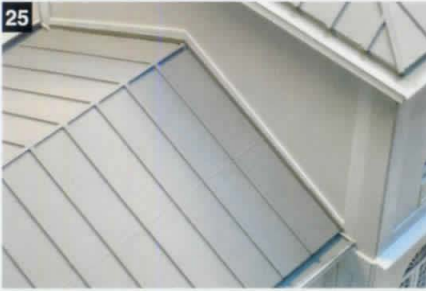
22 Het op maat snijden van stukjes plint van 1 mm gaat gemakkelijker met de chopper.



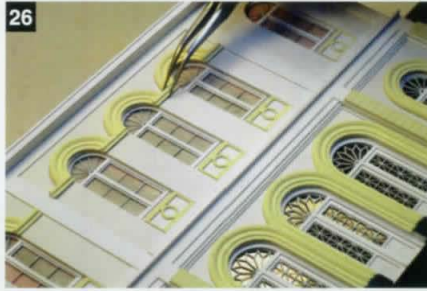
23 Detail van de dakgoot.



24 De daken worden licht grijs geschilderd met Humbrol 1.



25 Bij de aansluiting van het dak van de zijvleugel en het hoofdgebouw wordt een loden slab voorzien.



26 Aanbrengen van de vele gevel versieringen.



27 Conform het grote voorbeeld worden de kroonlijsten in het geel geschilderd.



28 Detail van de raamdorpels die doorgetrokken zijn over de gehele gevel.



29 Aanbrengen van de koppen op de pilasters.



30 De daken krijgen een wash van zwart.



31 Detail van de regenafvoerpijpen.

voor- en achtergevel identiek zijn ingedeeld maar Goover Models heeft zich de moeite getroost om op het gelijkvloers van het centraal gebouw, kant perron, toch de verschillen in ramen en deuren weer te geven. In tegenstelling tot het origineel staan de gevels kant perron niet op één lijn.

Vooraleer de bouw te kunnen aanvatten is het noodzakelijk om alle bramen van het laseren weg te schrapen met een X-acto mesje zodat straks alles mooi in elkaar past. Gezien de grootte van het gebouw en de daarmee gepaard gaande onderdelen is dit een hele klus maar dit zal achteraf beloond worden met een perfecte pasvorm. Tussendoor schilderen we de pilasters, de borstweringversieringen en de 3D prints van de rondbogen in het licht zacht geel op basis van Vallejo acrylverf 70976 Amarillo caqui op kleur gebracht met wit. De ramen en deuren voorzien we van glas bij middel van de bijgevoegde plastic folie. In dit pre-productiemodel was de folie niet

voorgesneden en dan is het een heel werk om alles mooi uit te snijden. Bij de productiemodellen zou de folie gelaserd zijn. Aan de ramen op de verdieping (woning van de stationschef) kunnen gordijnen opgehangen worden uit een interieur blaadje. Alles fixeren met secondelijm.

Conform de handleiding starten we met de bouw van het skelet of geraamte. Dergelijke bouwwijze heeft het voordeel dat dit skelet samen met de gevels en vloeren een stevig geheel vormt. Tevens kunnen ramen en deuren gemakkelijk mooi worden ingebouwd. Het skelet heeft getande zijkanalen en pen en gat verbindingen zodat alles perfect past en in elkaar kan gelijmd worden. Vervolgens worden de gevels op het skelet verlijmd. We gebruiken de gewone modelbouwlijm van UHU. Eerst het hoofdgebouw, dan de twee zijvleugels. Alles past perfect. Hier ervaart men dat hierover goed is nagedacht en alles uitgetekend werd met de computer. De grondplaten verlij-

Het station van Lier in al zijn glorie, straatkant.



Zijkant

men we niet omdat naderhand ramen en deuren nog dienen geplaatst te worden. Waar nodig klemmen we af tot de lijm is uitgehard. De verschillende dakgebinten kunnen nu ook in elkaar gelijmd worden. De driehoeken die de helling van het dak bepalen worden via pen en gat verbindingen verlijmd op de zoldenvloerplaat. Een haaks metalen blokje is een goede hulp om ze mooi recht te zetten. De ramen van de verdieping van het centrale gebouw dienen nu geplaatst te worden aangezien we er na plaatsing van het dak niet meer bij kunnen. Gezien we te maken hebben met een pre-productiemodel dienen we zelf verticale hulplijnen op een onderlinge afstand van 10 mm op de daken te trekken om de roeven mooi evenwijdig te kunnen plaatsen. Het betreft namelijk een zinken roevendak met staande naad, de zogenaamde Tas-



Kant perron

seau dakbedekking. Wij verkiezen roeven te monteren van 1 mm x 0,75 mm van Evergreen boven de bijgevoegde profielen van 2 mm x 1 mm omdat deze fijner en meer realistischer zijn. Ter imitatie van de zinkplaten trekken we met een X-acto mesje horizontale lijnen op 30 mm vanaf de basis. We lijmen het dak ineen en plaatsen dan de roeven. Dit neemt wel wat tijd in beslag om ze mooi uit te lijnen. Werk nauwkeurig want elke afwijking valt snel op. Voor het afkorten van de profielen gebruiken we onze 'Chopper'. Aan de nokken dienen de roeven telkens een beetje afgeschuind te worden om ze mooi te laten aansluiten. De vele gevelversieringen worden laag per laag opgebouwd. De foto's tonen de verschillende types zowel voor het hoofdbouw als de zijvleugels. Onze noeste

arbeid van het zorgvuldig ontbramen van alle onderdelen werpt hier zijn vruchten af. Alles sluit mooi aanen waarna we ze wit spuiten. Na droging lijmen we ze op de respectievelijke gevels en plaatsen ramen en deuren. Om de ramen mooi te centreren in de voorziene openingen moeten sommigen wat bij geschuurd worden. Dan starten we met de verdere versieringen en plaatsen de reeds eerder grijs (Humbrol 27) geschilderde plinten. Gelet op de vele hoekjes en kantjes dient er veel op maat gesneden te worden. De Chopper doet hier zijn werk. Achteraf zullen we de doorgesneden kantjes nog bijschilderen. De raamdorpels maken we uit het profiel van 2 mm x 1 mm, korten af op 15 mm en schilderen in steen grijs (H76). Eens die geplaatst kunnen de sierbogen gelijmd worden. De 3D sierbogen zijn niet altijd even dik op het uiteinde



Kant perron

van de benen. Dit moet beter kunnen. Mogelijk dat dit iets te maken heeft met de instelling van de 3D printer. We lijmen tevens de sierpilasters.

De goten moeten volledig zelf gebouwd worden op basis van de bijgevoegde profielen. Wij kozen voor een bodem van 4 mm x 1 mm en een rand van 3,5 mm x 0,5 mm versierd met een profieltje van 0,5 mm x 0,5 mm. Waar de daken van de zijvleugels aansluiten bij het centraal gebouw lijmen we een 'loden slab' onder de vorm van een profieltje van 0,25 mm x 1,5 mm. Rond de schouw hetzelfde. Daken en binnenkant van de goten schilderen we grijs (H1). De onderkant van de goten werken we nog af met profieltjes van 2 mm x 1 mm en 0,5 mm x 0,5 mm. Daarna kunnen ze in het geel geschilderd worden evenals

de pilasters en sierlijsten. De koppen van de pilasters dienen volledig samengesteld te worden. De genomen foto's komen hier goed van pas. De versieringen volledig kopiëren is onbegonnen werk maar door ze te vereenvoudigen krijgt men toch al een zelfde beeld. Ze worden uitgevoerd in styreen van 0,5 mm dikte en twee- of driedelig. De raamdorpels op de verdieping worden uitgevoerd in styreen van 1,5 mm x 1,5 mm en over de volledige breedte doorgetrokken. Regenafvoerpijpen zijn niet bijgevoegd, dus maken we ze zelf op basis van paperclips van 1,2 mm dikte. We plooiën ze naargelang de omstandigheden. De hoogglans verwijderen we met Fosforzuur van bij de apotheker. Na grondig afspoelen krijgt men dan een zinken uitzicht. Het onderste deel van de pijpen op de begane grond kunnen over 10 mm

Kant perron

zwart geschilderd worden. Na drogen fixeren met secondelijm. Het dak krijgt een wash van zwart (white spirit met enkele druppels zwart H33). Tot slot brengen we het bijgevoegde zelfklevende plaatje aan van 'Station Lier'.

Zoals je reeds zult gemerkt hebben is dit geen gebouw dat je op één, twee, drie in elkaar steekt. Integendeel, er is veel voorbereidend werk mee gemoeid maar dat resulteert in een pracht van een station voor een provinciestadje. Het krijgt zijn karakter en charme door de opbouw van de vele versieringen en lijsten die consequent werden nagemaakt. Het is spijtig dat de gevels perronkant niet in één lijn liggen maar dit doet geen afbreuk aan de schoonheid van het gebouw. Goover Models is er dan ook in geslaagd een schaalgetrouwe bouwkit af te leveren die de ideale combinatie is tussen gelazerd styreen voor de stevigheid van het gebouw en gelazerd papier voor de super fijne ramen en deuren.

Naar verluidt is de bijhorende goederenloods in ontwikkeling en zou men ook denken aan de bouw van de afgebroken locloods. Wij zien er alleszins naar uit. De kit van het station Lier is verkrijgbaar via de webshop van Goover Models en/of op beurzen onder art. nr. GM 50015 en kost € 115 met garantie op veel modelbouwplezier.

Tekst en foto's: Walter Moers



Kleine details... voor grotere schalen(1)

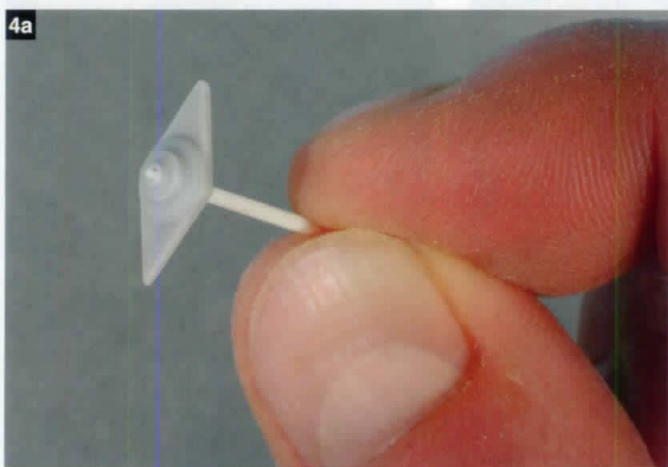
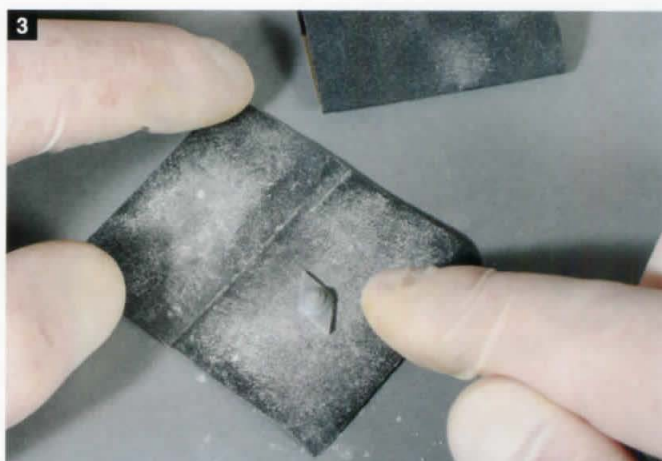
TIJDENS DE GROTE MODELSPOOR EXPO IN LEUVEN, DIE NOG MAAR NET HAAR DEUREN SLOOT, KONDEN JULLIE WAARSCHIJNLIJK EEN BLIK WERPEN OP ONZE VIGNETTEN IN GROTERE SCHALEN. ZE MAKEN DEEL UIT VAN DE SERIE DIE WE 'STEDELIJKE VERLOEDERING' GENOEMD HEBBEN. OOK IN MSM 126 KWAM DIT THEMA AL AAN BOD.

Misschien hebben jullie ook gekeken naar de stand van onze burens van Addonparts en gemerkt dat die wel eens interessante onderdeeltjes konden hebben voor een van je volgende werkjes. Wat dit hiermee te maken heeft? Wel, we hadden de gelegenheid om een en ander onderdeel van dit merk te mogen gebruiken om enkele van onze steedse bouwsels mee te detailleren.

Nico Monnoye, trouwe lezers van ons blad niet onbekend denken we, liet ons een van zijn eerste sets perfect geslaagde muurankers toekomen. Ze zijn gegoten in een grijsachtig kunsthars, zoals trouwens alle gegoten onderdelen van dit merk. Voor zover we weten is dit de eerste keer dat zulke onderdelen op deze schaal worden op de markt gebracht en voor de spoorwegliefhebber zijn de minst massieve modellen ook best bruikbaar voor schaal 1/43e. Natuurlijk bestaan er ook andere modellen van Grandt Line in spuitgietwerk, die hier reeds meermaals aan bod kwamen.

In volgend beeldverhaal laten we zien hoe ze 'in het roest' kunnen gezet worden om geloofwaardig over te komen. Dat doen we hoofdzakelijk met producten van AK Interactive. Deze techniek is van het 'generieke' genre, je kunt hem dus op alle mogelijke onderdelen en schalen benutten. Hou er wel rekening mee dat de textuur in deze schaal beter tot zijn recht komt...





02 Dit zijn de diverse modellen muurankers die Addonparts onder het nummer 35-0108 uitbrengt. Ze kunnen zowel dienen voor het detailleren van industriegebouwen en dergelijke als voor woningen.

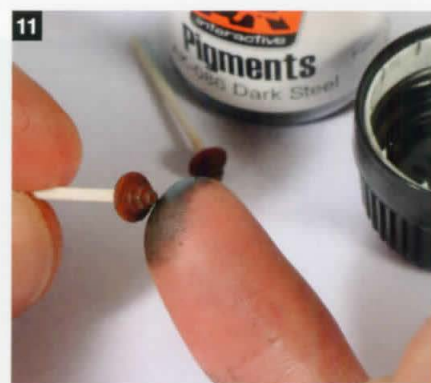
03 Om dit soort uitrusting in gebruik te nemen is wel een lichte vermageringskuur noodzakelijk. Zulke gegoten onderdeeltjes moeten immers iets dikker gefabriceerd worden en staan ook vaak ietsje bol. We wrijven het onderdeelje op een vel carrosserieschuurlinnen in kleine ronde bewegingen. En dit net zolang tot het onderdeel de gewenste dikte heeft.

04A /04B Al zijn deze onderdeeljes niet zo klein, je kunt ze toch beter vastnemen en bewerken door ze op een staafje uit styreen te plakken met een drupje secundelijm. Daarmee kan je ze eventueel ook in een stuk piepschuim of oasis prikken om ze te laten drogen. Ook met de Grandt Line onderdelen doen we dat.

05 Sterk gecorrodeerd metaal heeft een korrelig uitzicht en ook dat willen we hier bereiken. We gebruiken hiervoor een eigen techniek waarbij we als eerste een mengsel aanbrengen van Humbrol 98 en 70 met een oude borstel.

06 Om nu die korrel te imiteren gaan we de dikke neerslag op de bodem van een verpotje niet oplossen maar net een klein tikje verdund gebruiken. We brengen dit papje aan door tamponneren met een oude borstel tot de verf aan het oppervlak droog is en we een korrel bekomen zoals hier te zien op dit onderdeel in 1/43e.

07 Als het bouwdeel in kwestie helemaal droog is kunnen we de ververing gaan nabootsen, en dat doen we met de hier getoonde AK Interactive producten: acrylverf in roestkleur, Rust Streaks en pigmenten om een redelijk gevorderd stadium van



roesten weer te geven, zo typisch voor dit soort uitrusting.

08 Nu het 'materie' effect is weergegeven wordt het onderdeel eerst geveerd met een 'roestig spoor' kleurtje als basis voor de volgende werken. We doen dat met een plat penseeltje.

09 Na een half uurtje (acrylverf droogt immers snel) brengen we 'Rust Streaks' aan, eigenlijk niets anders dan een roestkleurige wash, met hetzelfde penseel.

10 Het nog vochtige oppervlak wordt nu onmiddellijk getamponneerd en geborsteld met pigmenten Light Rust / Medium Rust / Dark Rust / Track Rust maar zonder precieze volgorde. De pigmenten worden door de verf gefixeerd en geven zo diverse stadia van corrosie weer. Indien gewenst kan na afloop hiervan nog een extra kleurtje aangebracht worden in een rood- of oranjeachtige tint. Dat geeft een effect van recenter roest.

11 Het metalen uitzicht kan eventueel nog wat opgehaald worden met pigmenten als 'Dark Steel', maar dan wel heel subtiel. We brengen het aan met een vingertop gedoopt in het poeder.

12 Als de gevelankers klaar zijn en op hun



plaats gebracht, zijn we nog niet helemaal klaar. Inderdaad, druipsporen van het roest horen er nu eenmaal bij. We hadden het genoeg hier producten te gebruiken die door Adam Wilder op de markt zijn gebracht precies om dit effect weer te geven. Het zijn washes, genaamd 'Dark rust effect' of 'Old rust effect' in het gamma Nitroline. We brengen ze aan vanaf de basis van het muuranker en uitlopend, 'stervend' bijna, naar onderen. Om dit sterven te helpen wordt de uitloper snel gedoe-

zeld met een plat penseel gedoopt in verdunner of wasbenzine. Eenmaal droog worden de druipers dan nog eens bewerkt met wat pigment 'Aged Rust' met behulp van een borstel zoals getoond op de foto.

Onze hartelijke dank gaat uit naar Nico (Addonparts), Fernando (AK interactive) evenals Adam (Wilder products).

Tekst & foto's:
Emmanuel Nouailler



Vervuilen van Belgische goederenwagens

OVER HET VERVUILEN, VERWEREN EN VER-
OUDEREN VAN GOEDERENWAGENS IS AL
VEEL GEZEGD EN GESCHREVEN, OOK IN DIT
EIGENSTE MAGAZINE. NOG VEEL TE VAAK ZIEN WE OP
OVERIGENS UITERSTE REALISTISCH AFGEWERKTE MO-
DELSPOORWEGEN ROLLEND MATERIEEL RONDRIJDEN
DAT ZO UIT DE DOOS OP DE BAAN WORDT INGEZET.
WIE AF EN TOE EENS LANGS HET ECHTE SPOOR STAAT
MERKT EVENWEL DAT 'ALS NIEUW' MATERIEEL ZELDEN
TE ZIEN IS. ZEKER DE GOEDERENWAGENS VERTONEN
SPOREN VAN VERVUILING, SOMS IS DE OORSPRONKE-
LIJKE KLEUR NAUWELIJKS NOG ZICHTBAAR.



Falns

Eén van die wagentypes die wellicht tot de vuilste van het spoornet behoren zijn de Falns-stortwagens. Meestal is slechts ter hoogte van de beschrijving iets van de oorspronkelijke turquoise kleur te merken. Dat het vervuilen van een Falns niet echt moeilijk is bewijzen we aan de hand van enkele stappen die een Falns-wagen van Fleischmann ondergaat. Deze wagens worden thans per twee aangeboden met B-Cargo, Sea-Rail of Xpedys logo's (cat. 552304-552302-552305). Uiteraard gaan

we niet zomaar te werk, zoals steeds bij modelspoorwegbouw kijken we naar de werkelijkheid. Onze Fleischmann wagens krijgen dus een behandeling naar voorbeeld van een stel echte wagens. Als inspiratie voor onze vervuiling kozen we een foto van de wagon Falns met nummer 664 2 464 4, eigendom van Xpedys, een nevenbedrijf van de NMBS Logistics. Onder het stof en vuil huist wel degelijk de mooie turquoise livrei die door B-Cargo werd ingevoerd.

1. De vervuiling wordt stapsgewijs gedaan, het enige dat je echt nodig hebt is een airbrush en een dosis lef. De eerste stap is het opvullen van de laadbak met een licht materiaal waarop later de eigenlijke toplaag van de lading zal worden aangebracht.

2. Om zoals bij het grote voorbeeld de beschrijving te kunnen lezen, plakken we alles af wat leesbaar moet blijven.



3. We spuiten eerst de bovenkant van de wagen met roest (Vallejo Model Air Oxido 71.080).

4. Daarna strijken we met een nat plat wattenstokje de verf van de bovenste delen naar beneden, afhankelijk van hoeveel van de originele kleur je wil laten doorschemeren.

5. Eerst worden de onderzijde van de wa-

genbak en de draaistellen gespoten met een mengeling van roest met wat zwart toegevoegd (Vallejo Model Air 71.057). Daarna worden de zijwanden met de airbrush gespoten, we richten het pistool van boven naar beneden. Neem een foto als richtlijn om te kijken hoe vuil je de wagen wil maken.

6. Daarna verwijderen we de klevers die over de beschrijving werden geplakt.

7. Vervolgens spuiten we nog eens heel licht over de propere vlakken, eventueel te veel aangebrachte verf kan met een nat puntig wattenstokje afgewreven worden.

8. We vullen de wagenbak met echte fijn gemalen kolen en kleven die vast met houtlijm vermengd met water en een druppeltje afwasmiddel.



9. Onze wagen is nu bijna klaar om ingezet te worden in een kolentrein op de modelspoorweg. Veel goederenwagens zijn tegenwoordig immers het slachtoffer van graffiti spuiters die hun 'kunsten' botvieren.

10 & 11. Enkele voorbeelden van graffiti aangebracht op enkele Falns wagens.

12 & 13. Ook in miniatuur krijgen onze wa-

gens graffiti 'versieringen'. Je kunt hier je fantasie gebruiken, of je inspireren op voorbeelden uit de realiteit.

14, 15 & 16. Ook deze drie Fleischmann Falns-wagens kregen een nabehandeling waardoor ze meteen er 'echt' uitzien.

De technieken om deze goederenwagens van hun typische vervuiling te voorzien zijn helemaal niet moeilijk. Het gebruik

van watergedragen Vallejo verf tast de opschriften niet aan, zolang de verf niet helemaal droog is kan geëxperimenteerd worden met vochtige wattenstaafjes. De inzet van dergelijke vervuilde wagens verhoogt ongetwijfeld het realisme op de modelspoorweg. Doen dus!

Tekst en Foto's: Danny Debussere
Bewerking GVM



Het winnende minibaantje: Turnhout NEEB



De Grote Modelspoor Expo in Leuven

MINDER DAN DRIE DAGEN NA HET SLUITEN VAN DE DEUREN VAN DE BRABANTHAL, NA HET MODELSPOOREXPO WEEKEND, GING HET NUMMER VAN MODELSPOORMAGAZINE DAT U NU IN DE HAND HOUDT, TER PERSE. U BEGRIJPT DAN WELLICHT OOK DAT WE EEN UITGEBREIDE REPORTAGE VOORBEREIDEN VOOR MSM 142, DIE EIND NOVEMBER ZAL VERSCHIJNEN. VOOR ALLEN DIE ER BIJ WAREN, EN OOK VOOR HEN DIE ER NIET BIJ WAREN, GEVEN WE HIER ALVAST EEN KLEINE VOORBESCHOUWING VAN WAT U MAG VERWACHTEN.

Op onze nieuwe locatie mochten we op nieuw vele duizenden bezoekers verwelkomen. Dank zij de voorverkoop waren er bijna geen files aan de kassa, al moeten we eerlijkheidshalve toegeven dat zaterdagmorgen op een gegeven ogenblik de file een behoorlijke lengte had bereikt. Ook

traditioneel is dat je zaterdagmorgen tussen 11 en 13 uur op de koppen kan lopen. De echte modeltreinliefhebber wil natuurlijk geen koopje missen en komt alvast op zaterdag en wil bovendien zo lang mogelijk genieten en staat aldus steeds heel vroeg voor de deur. Je kunt ze geen ongelijk ge-

ven, maar het resultaat is wel een heel erg volle zaal en dubbele rijen aan de populaire verkoopstanden. Gemor hebben we niet gehoord, het zal dus allemaal wel meevalen. Zondag was een rustigere dag. Het goede weer was hier uiteindelijk misschien wel de spelbreker, vooral voor de gelegenhedsbezoeker. Het life-steam team dat op de parking een grote ovaal had neergelegd was echter in zijn nopjes en ook de vele kinderen die dankbaar gebruik maakten van de mogelijkheid om gratis ritjes op de mini-stoomtreinen te maken vonden het leuk, dat kon je op de gezichten aflezen.



De gratis oldtimer pendelbussen van en naar het station waren opnieuw een groot succes, met dank aan de mensen van Nostalbus.

In ons volgend nummer mag je ook de nieuwtjes van de expo verwachten. Meest in het oog springend is wellicht de aankondiging, inclusief 3D-print, van een model van de Desiro bij Van Biervliet. Doch ook vele andere nieuwigheden werden door de redactie verzameld. Zo is er momenteel heel wat beweging op de markt van het 3D printen en lasersnijden.

Verschillende van de tentoongestelde modelspoorwegen kwamen in dit blad al aan bod, maar van de andere mag u vanzelfsprekend reportages verwachten in de komende nummers. Sinds het onverwachte overlijden van onze uitgever, een aantal maanden voor de expo van 2012, beslo-

ten we om tijdens iedere editie een 'Dirk Melkebeek trofee' toe te kennen aan één van de tentoongestelde banen. Het is een subjectieve keuze van de redactie voor de meest opmerkelijke modelspoorweg van de expo. Dit jaar ging deze trofee naar de trekpleister van de tentoonstelling. Ivo Schraepen mocht hem in ontvangst nemen voor zijn indrukwekkende omzetting naar model van het station van Hasselt.

Voor een aantal mensen is de expo ook de apotheose van anderhalf jaar hard werken aan hun minibaantje. Het aangepaste reglement en enkele 'ongelukkige omstandigheden' voor een aantal deelnemers had het deelnemersveld flink uitgedund, maar de elf aanwezigen beleefden de hoogdagen van hun modelbouwcarrière. Eigenlijk waren ze allemaal, zonder uitzondering, winnaars, want zij haalden de streep van de oorspronkelijk 29 ingeschrevenen. Het is dan ook

logisch dat ze allen met een mooie prijs, in de vorm van een aankoopbon bij één van onze sponsors, naar huis gingen. Er kan er echter maar één de beste zijn en hier was er uiteindelijk weinig discussie. Zowel het publiek als de vakjury kozen zonder verpinken voor 'Turnhout NEEB' van Jean Devel, een ongelooflijk accurate nabootsing van het station van Turnhout en zijn omgeving aan het begin van de vorige eeuw in schaal 1/160 (spoor N). Als dat geen promotie is voor deze vergeten schaal! Het aangepaste reglement zorgde in ieder geval voor een bijzonder geslaagde presentatie van alle minibaantjes. Foto's en de volledige uitslag komen aan bod in het decembernummer en aan ieder baantje individueel zal ook de nodige aandacht worden besteed. Beloofd!

Tekst: Luc Dooms
Foto's: Gerard Tombroek
& Peter Embrechts



Smalspoor- modelbouw dagen 2014

Het derde lustrum in het Nationaal Smalspoor Museum



1

WAT VOOR DE STOOMTREIN VALKENBURGSE MEER DE AFSLUITING VAN HET RIJSEIZOEN IS, MET RITTEN RONDOM HET VALKENBURSE MEER, IS VOOR DE MODELSPoordERS MIN OF MEER DE OPENING VAN HET SEIZOEN WAT BETREFT DE MODELSPoorEXPOSITIES. OOK DIT JAAR WAS HET NATIONAAL SMALSPoor MUSEUM EEN VAN DE EERSTE IN DE RIJ EN ZOUDEN WE ZO DE TEKST VAN HET VORIG JAAR KUNNEN OVERNEMEN. DAARMEE ZOUDEN WE ECHTER DE ORGANISATIE – EN ONS ZELF – TE KORT DOEN. IEDER JAAR WEET DE ORGANISATIE ER WEER EEN UNIEK EVENEMENT VAN TE MAKEN ROND HET SMALSPoorTHEMA.

In Modelspoor magazine 139 kon u al lezen dat tal van bekende modelbouwers hun kleine treinen zouden presenteren tussen de 'grote' locomotieven en rijtuigen die in het museum staan opgesteld. Met al die bekende deelnemers hebben de Smalspoormodelbouwdagen soms iets weg van een reünie waar de modelspoorders elkaar ontmoeten en laten zien wat zij de in het afgelopen jaar hebben gebouwd. Door hun regelmatige deelname aan de expositie dagen ze elkaar uit om regelmatig met iets nieuws te komen.

Daardoor zijn er naast eerder getoonde modelspoorwegen altijd weer nieuwe items te zien waarvan sommige zelfs een echt primeur zijn. En als dat niet zo was dan zou de organisator Peter Soonius er wel voor zorgen dat er steeds weer nieuwe zaken zijn te zien. Wat dat betreft heeft het Nationaal Smalspoor Museum de Smalspoormodelbouwdagen neergezet als hét evenement voor smalspoormodelbouw in Nederland. Uiteraard waren er modelspoorwegen naar Nederlands voorbeeld te zien maar ook uit België,

1. Een zeer gewaardeerde gast die we regelmatig in Valkenburg treffen is Jacky Molinaro uit Frankrijk. Dit jaar bracht hij het diorama 'La Briqueterie de Saint-Aubin' mee, een Franse baksteenfabriek in schaal 1:24. Uiteraard met smalspoor. De voorbeeldspoorwijdte bedraagt 400 mm. Hiervoor kon mooi gebruik worden gemaakt van H0 sporen en O-16,5 mm wissels van Peco. Meer over dit smalspoorbedrijf houdt u van ons te goed, of liever van Jacky Molinaro die ons foto's en een artikel heeft toegezegd.

Frankrijk, de (voormalige) DDR, Albanië, Engeland, Schotland en Amerika. Bovendien waren er enkele sfeervolle diorama's te bewonderen. Meer dan deze woorden zeggen echter de beelden die we hebben gemaakt tijdens de show van 2014.

Foto's: Gerard Tombroek





2. John Henniger kennen we als de kunstschilder van sfeervolle spoorwegschilderijen. John is ook een liefhebber van modelspoorwegbouw en dan bij voorkeur naar het voorbeeld van Amerikaans Logging Lines. Voor een modelspoorweg heeft hij geen ruimte maar voor materieel en kleine diorama's is op een boekenplank altijd plaats. Hier zie je het resultaat als je een kunstschilder een driedimensionaal object laat schilderen.

3. Het thema smalspoor is voor menig bouwer meer een excuus om een leuk tafereel te scheppen dan dat er ook een trein moet rijden. Vooral bij de grotere schalen is het de uitdaging om zo gedetailleerd mogelijk te bouwen. Johan van Doorn deed dit in 0n13/1:32 en gaf het diorama de titel 'Hyper Focale'.

4. Een oude bekende is Tom de Decker met 'Maredval' de metersporige tramlijn in de Ardennen. Nu uw fotograaf zelf met een NMVB thema bezig is kon het niet uitblijven om toch nog een paar nieuwe foto's van deze sfeervolle modelspoorweg te maken.



5. Met vader en zoon van Hasselt hebben we vorig jaar voor het eerst kennis gemaakt. Zij bouwen samen aan 'Sigman Yard' een H0n3 project dat rond 1940 ergens in de USA bestaan zou kunnen hebben. Met het oog op deelname aan de expositie in het smalspoormuseum hebben Johan en Coen hard gewerkt aan de verdere afwerking. En dat is precies wat we in de inleidende tekst aanhaalden. De deelnemers zorgen steeds voor nieuwe items en details.



6. Behalve kijken naar de modeltreinen kun je natuurlijk ook een rit maken met de stoomtrein of een kijkje nemen in een van de werkplaatsen. Als je het aan de altijd aanwezige vrijwilligers vraagt geven ze u graag een rondleiding en vertellen enthousiast wat voor enorm werk er wordt verzet. George Kroon laat hier zien hoe door een van die vrijwilligers een compleet nieuwe injecteur is vervaardigd.

Eerste ontmoetingsdag voor Spoor 1 liefhebbers in Aalst

OP 4 OKTOBER ORGANISEERDE AALST MODELSPOOR IN SAMENWERKING MET DE 'LEUVENSE SPOOR 1 VRIENDEN' VOOR DE EERSTE KEER EEN ONTMOETINGS DAG VOOR ALLE SPOOR 1 LIEFHEBBERS. IEDEREEN DIE GEÏNTERESSEERD IS IN SPOOR 1 (1:32) WAS VAN HARTE WELKOM OM EEN BEZOEK TE BRENGEN AAN DE MODELBAAN IN OPBOUW. BOVENDIEN WERDEN ZIJ AANGEMOEDIGD OM ZELF EEN LOCOMOTIEF OF ENKELE WAGENS MEE TE BRENGEN. EEN OPROEP WAARVAN DANKBAAR GEBRUIK WERD GEMAAKT.

Aalst Modelspoor is begin 2014 gestart met een nieuwe club in de voormalige gebouwen van Tupperware in Aalst. Op de bovenste verdieping hebben zij alle ruimte om verschillende modelbanen in diverse schaalgroottes onder te brengen. Na aanpassingen van de lokalen werd onmiddellijk gestart met een Spoor 1-baan. Samen met de Leuvense Spoor 1 Vrienden werd afgesproken om de deuren voor één dag open te stellen voor alle liefhebbers van Spoor 1.

Deze eerste ontmoetingsdag was een geslaagd feest. Er was geen massale opkomst, maar iedereen die een bezoek bracht, was echt geïnteresseerd in Spoor 1. De bezoekers konden eigen materieel meebrengen en laten rijden. Er werd gereden op een enkel-sporige baan van ongeveer 50 meter lengte. De baan bestaat uit een ovaal verspreid over drie ruimtes. Naast een locloods en enkele opstelsporen, zagen we het indrukwekkend station van de Leuvense steenweg in Sint-Joost-ten-Node in opbouw.

Op deze eerste ontmoetingsdag werden veel ideeën uitgewisseld en nieuwe plannen gemaakt. Deze dag is zeker voor herhaling vatbaar. Hoe, waar en wanneer weet men nog niet, maar er is nog voldoende tijd om daarover na te denken. Waarschijnlijk rond dezelfde periode volgend jaar. Tegen dan willen zij zeker ook de Belgische producenten van Spoor 1 materiaal uitnodigen. Zij krijgen op deze dag immers de gelegenheid om gratis hun publiek rechtstreeks te bereiken.

Tekst & foto's: Peter Embrechts



Type 554 – reeks/serie 46

Type 554 – reeks/série 46, Thierry Nicolas, Nicolas Collection, uitgeverij Transnico International Editions, ISBN 978-2-930748-12-2, liggend formaat, 21 x 29 cm, gelijmde rug met slappe kaft, 176 pagina's, tweetalig Nederlands/Frans, prijs € 34



Thierry Nicolas geeft in deze uitgave een uitgebreid overzicht van de dieselmotorwagens van het type 554, de latere reeks 46 van de NMBS. Deze motorwagens dienden om de nood aan licht materieel op secundaire lijnen na het beëindigen van de Tweede Wereldoorlog op te vangen. Het type 554 werd gebouwd door Ragheno. Alle voertuigen waren met een Brossel dieselmotor uitgerust. Deze werd later bij de modernisering vervangen door een motor van General Motors. De auteur streeft er naar om van alle voertuigen één of meerdere foto's te tonen. Dit lukt aardig vanaf het hoofdstuk met betrekking tot de schil-

dering vanaf 1971, het bekende rood-geel van de diesel motorwagens, want de lezer krijgt een mooi overzicht van alle nummers van de reeks vanuit verschillende fotostandpunten. Bij elk motorwagennummer horen een aantal foto's, zowel in kleur als zwart-wit. Voor de schildering voorafgaand aan 1971, de groene versie, is het aanbod echter veel kariger. De foto's in de uitgaven van Nicolas Collection mogen echt wel gezien worden. Vele afbeeldingen, niet minder dan 85 kleurenfoto's en 104 zwart-wit foto's, waarvan de meesten op groot formaat, zijn haarscherp weergegeven. Bovendien heeft de fotograaf altijd een mooie fotocompositie nagestreefd.

Dat maakt de foto's aangenamer om naar te kijken. Bovendien geven zij ook de juiste spoorwegsfeer uit vervlogen dagen weer. Daar deze motorwagens aanvankelijk vanuit de stelplaats van Brugge en Haine-Saint-Pierre, maar later vooral vanuit de stelplaats Ath werden ingezet, zal het dus ook niet verwonderen dat de meeste foto's gesitueerd zijn in de ruime omgeving van deze laatste stelplaats. Bij het doorbladeren, bekijken en/of het lezen van dit boek krijgt de lezer een prima beeld van de inzet van dit tractiematerieel bij de NMBS. En dat laatste is toch wel uiteindelijk de bedoeling van dergelijk werk. (GH)

Ontwerpen aan het spoor

Redactie: Michelle Provoost, Wijnand Gelema, e.a., uitgeverij nai010 publicaties in samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester, Rotterdam, ISBN 978 94 6208-163-5, Formaat: 23 x 28 cm, ingebonden met harde kaft, 184 pagina's, prijs € 44,50.



Ter gelegenheid van 175 jaar spoorwegen in Nederland en naar aanleiding van 10 jaar Spoorbeeld, het ontwerp- en vormgevingsbeleid van het spoor, heeft bureau Spoorbouwmeester het initiatief genomen om het onderhavige boek te laten publiceren over het belang van institutioneel ontwerpen en de bijzondere vormgeving op en rond het spoor in Nederland.

Het boek is een tijdslijn in woord en beeld. Dat beeld start met een korte schets van de standaard stations van de architect Cees Douma die vanaf 1965 in ruime aantallen door heel Nederland zijn gebouwd. Bij de stations van Douma stond de functionaliteit voorop. Dit dogma is te herkennen aan alles rondom het spoor dat daarna is verwezenlijkt. Soms ging dat ten koste van het herkenbaarheid, zoals bij het station Den

Haag Centraal. Dat functionaliteit echter ook goed samen gaat met een aansprekend design toont het pas opgeleverde Centraal Station in Rotterdam. Dat daarvoor het stationsgebouw van kort na de oorlog moest verdwijnen deed veel Rotterdammers overigens pijn. Zij zagen het stationsgebouw als 'het monument van de wederopbouw'. Niets maakt duidelijker dat spoorwegen niets te maken hebben met romantiek en alles met functionaliteit. De tijdslijn is niet zo zeer een doorlopende lijn. Het is meer een lijn waaraan de ontwerpen Station, Lijn, Trein, Communicatie en Producten zijn opgehangen.

Buiten de spoorse bouwsels is er dus nog veel meer te lezen over designs die het beeld van de spoorwegen bepalen. Neem bijvoorbeeld de bekende kleuren blauw en geel die in 1968 als huisstijl werden inge-

voerd. Daarover lezen we dat in de jaren negentig daaraan rode tonen zijn toegevoegd waardoor het geel warmer werd en het blauw dieper. Voor puristen een aardig weetje voor de discussies welke kleur de juiste is. Het zijn dit soort details die inzicht geven op de vormgevingen die symbool staan voor de rijke geschiedenis van 'Ontwerpen aan het spoor'.

De talloze vaak nog onbekende foto's zijn van hoge kwaliteit en mooi zijdemat afgedrukt. De in een prettige scherpe letter gezette tekst leest plezierig. Prettig is ook de schrijfstijl die soms het midden houdt tussen een geschiedenisboek en een reisgids. Het neemt je als lezer mee langs het spoor. Voor ieder spoorwegliefhebber bij wie de belangstelling voor het spoor verder gaat dan de trein een boek om te hebben, te lezen en vooral in te kijken. (GJT)

Type 554 – reeks/serie 46

Type 554 – reeks/série 46, Thierry Nicolas, Nicolas Collection, uitgeverij Transnico International Editions, ISBN 978-2-930748-12-2, liggend formaat, 21 x 29 cm, gelijmde rug met slappe kaft, 176 pagina's, tweetalig Nederlands/Frans, prijs € 34

Thierry Nicolas geeft in deze uitgave een uitgebreid overzicht van de dieselmotorwagens van het type 554, de latere reeks 46 van de NMBS. Deze motorwagens dienden om de nood aan licht materieel op secundaire lijnen na het beëindigen van de Tweede Wereldoorlog op te vangen. Het type 554 werd gebouwd door Ragheno. Alle voertuigen waren met een Brossel dieselmotor uitgerust. Deze werd later bij de modernisering vervangen door een motor van General Motors. De auteur streeft er naar om van alle voertuigen één of meerdere foto's te tonen. Dit lukt aardig vanaf het hoofdstuk met betrekking tot de schil-

dering vanaf 1971, het bekende rood-geel van de diesel motorwagens, want de lezer krijgt een mooi overzicht van alle nummers van de reeks vanuit verschillende fotostandpunten. Bij elk motorwagennummer horen een aantal foto's, zowel in kleur als zwart-wit. Voor de schildering voorafgaand aan 1971, de groene versie, is het aanbod echter veel kariger. De foto's in de uitgaven van Nicolas Collection mogen echt wel gezien worden. Vele afbeeldingen, niet minder dan 85 kleurenfoto's en 104 zwart-wit foto's, waarvan de meesten op groot formaat, zijn haarscherp weergegeven. Bovendien heeft de fotograaf altijd een mooie fotocompositie nagestreefd.



Dat maakt de foto's aangenamer om naar te kijken. Bovendien geven zij ook de juiste spoorwegsfeer uit vervlogen dagen weer. Daar deze motorwagens aanvankelijk vanuit de stelplaats van Brugge en Hain-Saint-Pierre, maar later vooral vanuit de stelplaats Ath werden ingezet, zal het dus ook niet verwonderen dat de meeste foto's gesitueerd zijn in de ruime omgeving van deze laatste stelplaats. Bij het doorbladeren, bekijken en/of het lezen van dit boek krijgt de lezer een prima beeld van de inzet van dit tractiematerieel bij de NMBS. En dat laatste is toch wel uiteindelijk de bedoeling van dergelijk werk. (GH)

Ontwerpen aan het spoor

Redactie: Michelle Provoost, Wijnand Gelema, e.a., uitgeverij nai010 publicaties in samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester, Rotterdam, ISBN 978 94 6208-163-5, Formaat: 23 x 28 cm, ingebonden met harde kaft, 184 pagina's, prijs € 44,50.

Ter gelegenheid van 175 jaar spoorwegen in Nederland en naar aanleiding van 10 jaar Spoorbeeld, het ontwerp- en vormgevingsbeleid van het spoor, heeft bureau Spoorbouwmeester het initiatief genomen om het onderhavige boek te laten publiceren over het belang van institutioneel ontwerpen en de bijzondere vormgeving op en rond het spoor in Nederland.

Het boek is een tijdslijn in woord en beeld. Dat beeld start met een korte schets van de standaard stations van de architect Cees Douma die vanaf 1965 in ruime aantallen door heel Nederland zijn gebouwd. Bij de stations van Douma stond de functionaliteit voorop. Dit dogma is te herkennen aan alles rondom het spoor dat daarna is verwezenlijkt. Soms ging dat ten koste van het herkenbaarheid, zoals bij het station Den

Haag Centraal. Dat functionaliteit echter ook goed samen gaat met een aansprekend design toont het pas opgeleverde Centraal Station in Rotterdam. Dat daarvoor het stationsgebouw van kort na de oorlog moest verdwijnen deed veel Rotterdammers overigens pijn. Zij zagen het stationsgebouw als 'het monument van de wederopbouw'. Niets maakt duidelijker dat spoorwegen niets te maken hebben met romantiek en alles met functionaliteit. De tijdslijn is niet zo zeer een doorlopende lijn. Het is meer een lijn waaraan de ontwerpen Station, Lijn, Trein, Communicatie en Producten zijn opgehangen.

Buiten de spoorse bouwsels is er dus nog veel meer te lezen over designs die het beeld van de spoorwegen bepalen. Neem bijvoorbeeld de bekende kleuren blauw en geel die in 1968 als huisstijl werden inge-



voerd. Daarover lezen we dat in de jaren negentig daaraan rode tonen zijn toegevoegd waardoor het geel warmer werd en het blauw dieper. Voor puristen een aardig weetje voor de discussies welke kleur de juiste is. Het zijn dit soort details die inzicht geven op de vormgevingen die symbool staan voor de rijke geschiedenis van 'Ontwerpen aan het spoor'.

De talloze vaak nog onbekende foto's zijn van hoge kwaliteit en mooi zijdemat afgedrukt. De in een prettige scherpe letter gezette tekst leest plezierig. Prettig is ook de schrijfstijl die soms het midden houdt tussen een geschiedenisboek en een reisgids. Het neemt je als lezer mee langs het spoor. Voor ieder spoorwegliefhebber bij wie de belangstelling voor het spoor verder gaat dan de trein een boek om te hebben, te lezen en vooral in te kijken. (GJT)