

Modelspoor

magazine

WWW.MODELSPOORMAGAZINE.COM

ONAFHANKELIJK MAANDBLAD

EXTRA DIK
VAKANTIENUMMER

100 pg's

zeventiende jaargang
Juli-Augustus 2015
Prijs: € 8,95

149

12 modelspoorwegen

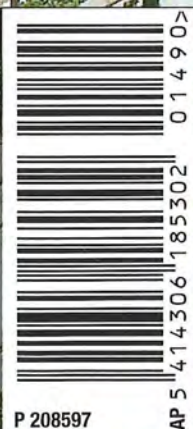
UIT DIVERSE LANDEN IN VERSCHIEDENE SCHALEN

- ANTWERPEN-OOSTKAAI • TRAMSTRAAT 1930 • VALLESCURA
- CITY LIMITS • MINI-GREMBERG • HELENENSIEL
- STADTOLDENDORFER GIPSTREIN • WARREN LANE
- GARE DE JENESAIZOU • AM BAHNHOF • ST. JULIOT
- VAN LINGEN TOT GEFREES

EMMANUEL NOUAILLIER: EEN MUUR IN EEN BLIKJE

KORTGETEST: PIKO REEKS 73 • ROCO NS SET GOEDERENWAGENS

NIUWS VAN DE FABRIKANTEN • AGENDA EN SEINTJES



P 208597

**ADMINISTRATIE**

Hekkergeraast 31 - B-9260 Schellebelle
RPR Dendermonde - BTW BE 0461.968.933
www.modelspoor magazine.com

REDACTIE

Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoor magazine.be

BANKRELATIES BELGIË

KBC 733-0558399-97

EUROPA

IBAN: BE 54 7330 5583 9997 - BIC: KREDBEBB

BLADMANAGER

info@modelspoor magazine.be

HOOFDREDACTEUR

Guy Van Meroye
redactie@modelspoor magazine.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 Hoffman, 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@modelspoor magazine.be

LICENTIES & COPYRIGHTS

info@modelspoor magazine.be

WEBMASTER

Luc Dooms

FORUMMODERATOREN

Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTIE & ADVERTENTIES

Guy Van Meroye
info@modelspoor magazine.be

DRUK

Geers Offset nv, Oostakker

VERDELING

AMP nv Brussel
Adipress 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: schijf 75€ (11 nummers) of 140€ (22 nummers)
over op rekeningnr. 733-0558399-97 ten name van
Meta Media Groep bvba. met vermelding Abo MSM.

Voor Nederland: schijf 75€ (11 nummers) of 140€ (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: schijf 90€ (11 nummers) of 174€ (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: schijf 105€ (11 nummers) of
202€ (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@modelspoor magazine.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 houden van onze activiteiten. Tenzij schriftelijk verzet mogen uw persoonsgegevens worden doorgegeven aan derden. U heeft steeds het recht op toegang, verbetering en schrapping van deze gegevens.

VERSCIJNINGSDATA:

MSM 150: 28/08



Lid van de Unie
van de uitgevers
van de Periodieke Pers

In the summertime

Iets oudere lezers kennen ongetwijfeld nog wel 'In the summertime', de zomerhit van Mungo Jerry uit 1970, een inmiddels klassiek deuntje, met een openingszin als "In the summertime when the weather is hot...". Helaas lijkt op moment van het schrijven van dit editoriaal – midden juni – de zomer veraf, de temperaturen zijn ondermaats, de zon laat het echt afweten. Modelbouw-weer dus.

Omdat we ervan uit gaan dat, net als mooie liedjes, ook slecht weer niet blijft duren, leggen we in deze extra dikke zomereditie de nadruk op kijken naar modelspoorwegen. De afgelopen jaargang bevat wellicht nog voldoende praktijk-artikelen die u kunnen inspireren om een regenachtige (vakantie)dag door te brengen. Speciaal voor deze editie presenteert Emmanuel Nouaillier een klein praktijkartikelje, een fraai afgerond geheel dat – als idee of als projectje – als het ware mee in de reiskoffer kan. Misschien zelfs een idee voor een toekomstige modelbouwwedstrijd?

Maar laat ons niet pessimistisch zijn, hopelijk kan u in de schaduw van één of andere boom en met een glaasje bij de hand vooral genieten van de twaalf reportages van modelspoorwegen allerlei die we u in dit nummer aanbieden. Zowat alle schalen komen aan bod, van spoor Z tot spoor I. Uiteraard ook iets naar Belgisch en Nederlands voorbeeld. Om de vakantiesfeer te verhogen kijken we ook verder dan onze grenzen, en kan u modelspoorwegen ontdekken naar Duits, Frans, Italiaans, Brits en zelfs Amerikaans voorbeeld, en dit met de meest uiteenlopende thema's als voorbeeld. U kunt er vast wel inspiratie in vinden voor uw eigen (toekomstig) project, of gewoon genieten van wat collega-modelspoorders gebouwd hebben.

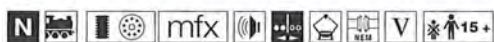
Maar de zomerperiode is – of zou het moeten zijn – in eerste instantie toch wel de tijdspanne bij uitstek om wat extra aandacht te besteden aan de 'echte' spoorwegen. Waarom eens geen 'plezierreis' maken met de reguliere spoorwegmaatschappij? Het landschap ziet er beslist geheel anders uit wanneer u het met de trein doorkruist. In binnen- en buitenland zijn tevens talrijke museumbedrijven actief die een bezoek meer dan waard zijn. U kunt er de sfeer van weleer opsnuiven, of van naderbij kennis maken met locomotieven, rijkstuggen en wagens allerhande. Misschien is het ook wel een ideale gelegenheid om uw kinderen of kleinkinderen op een speelse en amusante wijze met het ongeneeslijke treinvirus te besmetten? Bovendien steekt u door uw bezoek alle medewerkers van dergelijke museumbedrijven een hart onder de riem, en garandeert u het voortbestaan ervan. Want zonder bezoekers, geen museumbedrijf, wat rest is dan nog enkel een fietspad op de oude spoorbedding...

Hoedanook, bij regen of zonneschijn, de redactie wenst u allen een prettige en deugdloende vakantie. We hopen elkaar weer te zien in september met voorwaar het 150ste nummer van Modelspoor magazine, een nummer om alvast naar uit te kijken.

Guy Van Meroye

Nu in de winkel verkrijgbaar!

Multifunctionele locomotief serie 25



37246 Elektrische locomotief.

Voorbeeld: multifunctionele locomotief serie 25 van de Belgische staatsbaan (SNCB/NMBS) in blauwe basiskleurstelling. Uitvoering met twee dubbele lampen onder. Bedrijfsnummer 2510. Bedrijfstoestand rond 1990.

Model: met digital-decoder mfx en uitgebreide geluidsfuncties. Geregelde hoogvermogensaandrijving. 2 assen aangedreven. Antislipbanden. Met de rijrichting wisselend tweepunts frontsein en 2 rode sluitlichten conventioneel in bedrijf, digitaal schakelbaar. Verlichting met onderhoudsvrije warmwitte en rode LEDs. Cabines met interieur. Metalen grijpstangen en andere details ingestoken. Koppelingen uitwisselbaar tegen frontschorten. Lengte over de buffers 21,0 cm.

Eenmalige serie.

€ 329,99 *

• Met uitgebreide geluidsfuncties.

Digitale functies	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Frontsein	x	x	x	x
Sluitsein	x	x	x	x
Rijgeluid eloc	x	x	x	x
Tyfoon	x	x	x	x
Directe regeling	x	x	x	x
Piepen van remmen uit		x	x	x
Panto-geluid		x	x	x
Tyfoon hoog		x	x	x
Conducteursfluit		x	x	x
Stoten railvoeg			x	x
Ventilator			x	x

Belgische zwaargewicht



37206 Diesellocomotief.

Het land van bier en comics is het droomland voor de zware trekker Vossloh G 2000 BB. De krachtige dieselhydraulische loc in de bijzondere variant van de Belgische staatsspoorwegen (SNCB) in lichtgrijs/groene basiskleurstelling met grijs frame. Evenals de zusterlocs met talrijke hoogtepunten zoals verlichte cabines, mfx+ decoder en uitgebreide bedrijfs- en geluidsfuncties.

Voorbeeld: zware diesellocomotief Vossloh G 2000 BB met symmetrische cabine. Locomotief van de ATC AngelTrainsCargo, Antwerpen, als serie 57 verhuurd aan de Belgische staatsspoorwegen (SNCB). Lichtgrijs/groene basiskleurstelling met umbragrijs frame. Bedrijfsnummer loc 5704. Bedrijfstoestand rond 2010. Lengte over de buffers 20,0 cm.

Eenmalige serie.

€ 299,99 *

Digitale functies	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Frontsein	x	x	x	x
Cabineverlichting	x	x	x	x
Rijgeluid diesellocc	x	x	x	x
Seintoon	x	x	x	x
Cabineverlichting	x	x	x	x
Piepen van remmen uit		x	x	x
Frontsein cabine 2		x	x	x
Rangeerfluit		x	x	x
Frontsein cabine 1		x	x	x
Directe regeling			x	x
Bezanden			x	x
Koppelgeluid			x	x
Ventilator			x	x



Tramstraat 1930 - PAG 24



Vallescura - PAG 32



Stadtoldendorfer Gipstrein - PAG 56



Een muur in een blikje - PAG 66



Warren Lane - PAG 74



Een eloc van de NMBS reeks 25.5 is met een internationale trein op weg naar Antwerpen Centraal. Foto Andrew Burnham

KORTGETEST

PIKO REEKS 73 IN H0	14
ROCO NS SET	15

PRAKTIJK

EEN MUUR IN EEN BLIKJE	66
------------------------------	----

MODELSPoorWEGEN SPECIAL

ANTWERPEN OOSTKAAI, ANTWERPEN DOOR EEN BRITSE BRIL	16
TRAMSTRAAT 1930 NL H0M	24
VALLESCURA, LA BELLA ITALIA IN MODEL	32
CITY LIMITS & STATION GLADSTONE	38
MINI GREMBERG	46
HELENENSIEL, SPOOR Z AAN DE WADDENZEE	52
DE STADTOLDENDORFER GIPSTREIN, EEN MUSEALE MODELSPoorWEG	56
WARREN LANE, CONTAINERS, CONTAINERS EN CONTAINERS	74
GARE DE JENESAIZOU	80
AM BAHNHOF, GEWOON GENIETEN	86
ST. JULIOT, EEN VERRASSENDE MICRO-MODELSPoorWEG	90
DIORAMA: VAN LINGEN NAAR GEFREES, EEN NIEUWE UITBREIDING OP 1:32	94

RUBRIEKEN

VOORWOORD	3
NIEUWS	7
RECENSIES	97
AGENDA	98



Tél : +33 1.48.60.44.84

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

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 déshabillés qu'à l'expédition du colis par nous-même et non automatiquement. Site mis à jour quotidiennement.

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

FULGUREX

Nous avons négocié pour vous les 6 derniers (pas un de plus) TAR Fulgurex ; afin de vous les proposer aux prix de **1849€** pour la seule version Nord et **1799€** pour les versions SNCF au lieu de 2179€



B-MODELS destockage

Ref 45208 Coffret 2 trémies VTG (gris) SNCB 55€ 29€ épuisé
Ref 45210 Idem 55€ 29€ épuisé
Ref 45225 Coffret 2 trémies USINOR (brun) SNCF 59€ 39€
Ref 45225 Idem (autre N°) 59€ 39€
Ref 45226 Idem USINOR LONGWY (gris) 59€ 39€
Ref 45227 Idem (autre N°) 59€ 39€
Ref 45228 Idem CNM (brun) SNCF 59€ 39€
Ref 45229 Idem (autre N°) 59€ 39€

ACME

Ref catalogue 2015 10€
Ref 55103 3 voit TAC Belgique/Italie Express Nocturne SNCF/FS 2x couchettes 16 rose/bleue + 1x MU lits rouge/bleue 189€ 169€ Rerun date inconnue à réserver sur notre site
Ref 20100 Voit «Bord Restaurant» CFR 59€ 55€
Ref 50032 Fourgon Postal UIC-X 1976 XMPR FS 59€ 52€
Ref 70077 Cof train rapide Milan-Rome-Naples E444 + 2 voit voyageurs 359€ 319€
Ref 70078 Cof 3 voitures pour train rapide Milan-Rome Naples Rapido 905 FS 199€ 179€
Ref 55116 2 voit couchette FS 119€ 109€
Ref 55116 4 voit voyageurs DB 249€ 225€
Ref 50291 Voit 1^{cl} AZ52000 1931 FS 55€ 49€
Ref 50391 Voit 2^{cl} BZ31000 1931 FS 55€ 49€
Ref 55104 Cof 2 voit EUROFIMA Express Nocturne SNCB 1x1^{cl} Memling + 1x2^{cl} Eurofima orange 125€ 112€ (A RESERVER)
Ref 55105 Cof 2 voit UIC-Z Express Nocturne 2^{cl} XMPR FS 122€ 109€ (A RESERVER)
Ref 50631 Voiture Eurofima 1^{cl} FS 62€ 55€
Ref 50701 Voit restaurant X 1970 Grigio Rosso Fegato FS 59€ 55€
Ref 50711 Voit 1^{cl} X 1970 Grigio Rosso Fegato FS 59€ 55€
Ref 50722 Voit 2^{cl} X 1970 Grigio Rosso Fegato FS 59€ 55€
Ref 40053 Wag couvert Kgos Msc FS 38€ 32€
Ref 40054 Wag couvert Ghms FS 38€ 32€
Ref 45046 3 wag couverts Interfrigo ep IV FS 109€ 99€
Ref 45049 Idem 109€ 99€
Ref 45070 3 wag couverts Interfrigo (banane) ep IV FS 109€ 99€
Ref 50523 Fourgon type X1975 Grigio Ardesia FS 64€ 55€
Ref 50571 Voit lits TEN M1964 FS 59€ 55€
Ref 50563 Voit 1^{cl} ep IV FS 52€ 49€
Ref 50663 Voit mixte 1/2^{cl} CL FS 52€ 47€
Ref 50753 Voit X 1968 1^{cl} FS 52€ 46€
Ref 50770 Voit type 1975 1^{cl} FS 52€ 59€
Ref 50813 Voit voyageurs 1^{cl} livrée expérimentale FS 52€ 48€
Ref 52325 Voit Apmz 119.5 1^{cl} CL 62€ 55€
Ref 52361 Voit restaurant Quick-Pick DB rouge crème ep IV 77€ 70€
Ref 52411 Voit lits Z Eurofima ep V SBB 52€ 46€
Ref 52740 Voit restaurant Z1WR PKP 52€ 58€
Ref 52801 Voit 1/2^{cl} CL Y SZ 52€ 46€
Ref 52802 Voit 1/2^{cl} CL Y SZ 52€ 46€
Ref 52941 Voit 1^{cl} ZSSK 59€ 55€
Ref 52942 Voit 2^{cl} ZSSK 59€ 52€
Ref 50980 Voit lits type MUn NS 62€ 56€
Ref 50985 Voit lits MUn CIWL 62€ 56€
Ref 50986 Voit lits MUn OBB 65€ 55€
Ref 55036 Cof 2 voit 2^{cl} Type X1979 livrée XMPR TRENITALIA FS 109€ 99€
Ref 55070 Cof 4 voit type Z EC Michelangelo 209€ 195€
Ref 55071 Cof 3 voitures Eurofima 1x 1^{cl}, 2x2^{cl} EpIV DB 179€ 165€
Ref 55079 Cof 3 voitures 2^{cl} Milan-Nice XMPR Intercity (vert gris) FS 179€ 159€
Ref 55090 Rame couchettes Hellas Istanbul Express (4 éléments) 209€ 199€
Ref 55095 2 voit Berlin-Warszawa Express 1^{cl} & 2^{cl} DB PKP 123€ 105€
Ref 55097 2 voit Type Z CD (2^{cl} & 2^{cl}CL/fourgon) 125€ 105€
Ref 55102 3 voitures
Pelerin 189€ 179€ A nouveau dispo !
Ref 55110 Cof 2 voit Thello 2^{cl} FS XMPR 117€ 105€
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 60421 Cof 2 diesel BR245.001 + BR245.002 DB (1 motorisée+1 dummy) 269€
Ref 60435 Electrique E 636.082 ep III FS 189€
Ref 70069 Rame ETR 250 Ariecchino FS 419€ 389€
Plus de 100 réf dispo sur notre site
Nous avons récupéré une seule rame complète TGV Eurostar (réf 70021+70022+70023) 999€ Au plus rapide !



JOUEF - SUPER PROMO jusqu'à -50%

Ref HJ2201 Autorail Z24500 (Z TER 2 NG) 3 éléments Nord
Pas De Calais SNCF 299€ 189€
Ref HJ2196 Autorail X73500 Photovoltaïque Poitou Charente 189€ 119€
Ref HJ2198 Autorail X73611 Picardie 189€ 119€
Ref HJ2199 Autorail X73597 Bretagne 189€ 99€
Ref HJ2131 Autorail X73500 Basse Normandie 179€ 129€
Ref HJ2132 Idem Lorraine 179€ 129€
Ref HJ2185 Vapeur 141 R 1257 Fuel 299€ 199€
Ref HJ2191 Vapeur 141 R 307 Charbon 299€ 229€
Ref HJ4094 Fourgon ex DR SNCF 45€ 32€
Ref HJ4095 Fourgon ex DR SNCF 45€ 32€
Ref HJ4092 Voit 2^{cl} ex DR SNCF 45€ 32€
Ref HJ4093 Voit 1^{cl} ex DR SNCF 45€ 32€
Ref HJ2249 Autorail électrique Z24500 TER SNCF, Rhône Alpes - 2 éléments 249€ 139€



ROCO - Promo SNCF

Ref 62822 Diesel série 60 livrée d'origine verte SNCB 229€ 129€
Ref 62890 Idem N°6001 verte SNCB 205€ 129€
Ref 62891 Idem N°6006 verte SNCB 205€ 129€
Ref 62892 Idem Dig Sound 339€ 169€
Ref 62893 Idem N°6005 bleu SNCB 219€ 129€
Ref 62894 Idem Dig Sound 349€ 159€
Ref 62895 Idem N°6002 verte SNCB 229€ 129€
Ref 62896 Idem N°6003 verte SNCB 225€ 129€
Ref 62995 Dig Sound 349€ 159€
Ref 62996 Idem N°6004 verte/jaune SNCB 225€ 129€
Ref 62996 Dig Sound 349€ 159€
Ref 62998 Diesel 210.006 avec jupe verte jaune SNCB 225€ 129€
Ref 66040 Cof 2 wag parois latérales coulissantes SNCB 55€ 39€
Ref 66996 Wag tombeau Eaos IFB bleu SNCB 29€ 20€
Ref 66997 Idem brun 29€ 20€
Ref 67128 Cof 8 wag marchandises NS 55€

ARNOLD DESTOCKAGE EXCLUSIF SUR LES X73500 JUSQU'A -40%

Ref HN2098 X 73639 TER neutre 149€ 99€
Ref HN2099 Idem L. Roussillon 149€ 99€
Ref HN2100 X73712 Rhône Alpes 149€ 99€
Ref HN2101 X73904 Alsace 149€ 99€
Pour deux réf ci-dessus au choix 198€ 189€
Pour trois réf ci-dessus au choix 297€ 269€
Pour quatre réf ci-dessus au choix 396€ 349€
Ref HN6135 Wagon céréalier Guyomarch SNCF 39€ 20€
Ref HN6191 Idem Cooperit SNCF 33€ 20€
Ref HN6192 Idem Coopag Bretagne SNCF 33€ 20€
Ref HN6193 Wag tombeau SGW SNCF 26€ 20€
Ref HN6196 Wag citerne Simotra 26€ 20€
Ref HN6210 céréalier Transcercelle CTC 33€ 20€
Ref HN6211 Idem Cie du Midi 33€ 20€
Ref HN6212 Idem Cargill SNCF 33€ 20€
Ref HN6219 Idem Soufflet bombé SNCF 33€ 20€
Ref HN6220 Wag trémie Transcercelle SHGT SNCF 33€ 20€
Réf SET2 Au choix 2 réf ci-dessus 66€ 39€
Réf SET3 Au choix 3 réf ci-dessus 99€ 57€
Réf SET4 Au choix 4 réf ci-dessus 132€ 74€
Réf SET5 Au choix 5 réf ci-dessus 165€ 90€
Réf SET6 Au choix 6 réf ci-dessus 198€ 105€
Réf SET7 Au choix 7 réf ci-dessus 231€ 119€
Réf SET8 Au choix 8 réf ci-dessus 264€ 132€
Réf SET9 Au choix 9 réf ci-dessus 297€ 144€
Réf SET10 Au choix 10 réf ci-dessus 330€ 155€ soit 15.5€ l'unité !!!

REE Echelle N Promotions

Ref NW001 Cof 2 wag citernes OCEM 29 SGLT gris/noir SNCF 47.5€ 25€
Ref NW003 Idem Ermewa SA Genève gris SNCF 47.5€ 25€
Ref NW005 Idem Adams rouge 47.5€ 25€
Ref NW007 Idem Simotra SNCF gris clair 47€ 25€
Ref NW009 2 wagons citerne OCEM 29 SGLT SNCF 47€ 25€
Ref NW025 trémie Ep.IV "SIMOTRA" 29€ 19€ Reste 10 pces
Ref NW026 Idem Sellier-Leblanc 29€ 19€
Ref NW027 3 trémies ex T1 Ep.IV "ARBEL/SCRC" 79€ 55€ Epuisé
Ref NW030 Idem Arbel/Stemi 79€ 55€ Reste 10 pces
Ref NW031 Idem ep V Nacco 79€ 55€

MODEL POWER Echelle N

Ref 8481 2x lampadaires double 14€ 9€

LS Models N

Ref 72027 Cof 2 voitures AB-30 TTC epV SNCB 109€ 79€

HOBBYTRAIN N

Ref H23909 Fourgon C734 epIII vert SNCF 45€

REE- Echelle HO nouveautés dispo

Ref MB033 Draisine 5M132 OUEST rouge et crème, toit crème logo ancien ep III-IV 155€
Ref MB033S Idem Dig sound 265€
Ref MB034 Draisine 6.007 EST rouge et crème, toit crème logo encadré ep IV 149€
Ref MB034S Idem Dig sound 265€
Ref MB035 draisine 6.119 SUD-EST rouge et crème, toit crème logo encadré de l'Équipement ep V 155€
Ref MB035S Idem Dig sound 265€

Série I

Ref WB334 Wag kangourou Ep.III + Remorque "MAFFRE" bache double essieux 62€
Ref WB336 Wag kangourou Ep.III + Remorque Rouge tôlé simple essieu 62€
Ref WB337 Wag kangourou Ep.III + Remorque "MOTEURS BAUDOUIN" bache double essieux 62€
Ref WB338 Wag Kangourou Ep.III-IV + Remorque "ECLAIR" tôlé simple essieu 62€
Ref WB339 Wag kangourou Ep.IV + Remorque "RENAULT" tôlé simple essieux 62€

Série II

Ref WB341 Wagon kangourou Ep.III + Remorque "MOBYLETTE" tôlé simple essieu 65€
Ref WB342 Idem Ep.III + Remorque "MOBYLETTE" tôlé simple essieu 65€
Ref WB343 Idem Ep.III + Remorque "BAILLY" tôlé simple essieu 65€
Ref WB344 Idem Ep.III + Remorque Argenté tôlé simple essieu 65€
Ref WB345 Idem Ep.III + Remorque Jaune bache verte double essieux 65€
Ref WB346 Idem Ep.IV + Remorque "CALBERSON" bache double essieux 65€
Ref WB347 Idem Ep.IV + Remorque "IBM" tôlé simple essieu 65€
Ref WB348 Idem Ep.IV + Remorque "RENAULT" tôlé simple essieu 65€

PROMO

Ref CB016 Panhard Movic - rem. "Kodak" 35€ 26€
Ref FB002 Set de 4 remorques Parking 59€ 39€

Reste 10 pces

Ref VB021 Fourgon Postal OCEM ep IV jaune/blanc/ toit gris 57€ 42€
Ref VB022 Idem 57€ 42€
Ref VB024 Idem ep IV-V 57€ 42€
Ref VB025 Idem ep II EST bordeaux/noir/toit gris 57€ 44€ Epuisé
Ref VB026 Idem Nord 57€ 44€ Reste 8 pces
Ref VB027 Idem PO 57€ 44€ Reste 8 pces
Ref VB028 Idem PLM 57€ 44€ Epuisé
Ref VB029 Idem III bordeaux 57€ 44€ Epuisé
Ref VB031 Fourgon Postal ambulancier OCEM ep IV jaune/blanc/ toit gris 57€ 42€
Ref VB032 Idem 57€ 42€
Ref VB034 Idem ep IV Bordeaux/toit gris 57€ 44€
Ref VB035 Idem jaune/blanc/toit gris 57€ 42€
Ref VB036 Idem 57€ 42€
Ref VB037 Idem ep IV-V 57€ 42€
Ref VB038 Idem ep IV-V 57€ 42€
Ref VB138 Cof 2 tombereaux OCEM 29 gris ep II MIDI 65€ 55€
Ref VB220 Cof 2 wag citerne OCEM 19 Shell SNCF 65€ 42€
Ref WB294 Cof 2 wag primeurs ep II PLM 67€ 42€
Ref WB295 Wag primeur ep II PLM maron/bleu noir 34€ 22€
Ref WB296 Cof 2 wag primeurs ep IIIA SNCF 67€ 42€ Epuisé
Ref WB297 Cof 2 Idem maron/bleu noir SNCF 67€ 42€ Epuisé
Ref WB298 Wag primeur ep IIIB SNCF 34€ 22€

MTH Echelle O

Ref 22-3528 Vapeur 150 X SNCF Proto-Sound 3.0 (Scale Wheels) - Epoque IIIa 1699€
Ref 20-3528-1 Vapeur 150 X SNCF Proto-Sound 3.0 (Hi-Rail Wheels) - Epoque IIIa 1699€

SUD EXPRESS promotions

Ref SUVF401813DCS Idem 369€ 299€
Ref SUVF401913DCS Diesel Euro 4019 VFLI 259€ 215€
Ref SUVF401913DCS Idem 369€ 319€

RIVAROSSI Exclusivité Italia

Ref HR2471 Vapeur 141 T Gr 940.053 FS 299€ 259€
Ref HR2509 Diesel ALN 668 1207 Inox FS 169€
Ref HRS2512 Cof 4 éléments ETR 401 Pendolino (bleu) FS 455€
Ref HRS2513 Idem Dig Sound 575€
Ref HRS2556 Autorail diesel ALN 668 livrée militaire 169€
Ref HRS2557 Idem Dig Sound 285€
Ref HRS2588 E402B.138 Trenitalia Treno Multiclient FS 145€
Ref HRS2589 E402B ex France FS 145€
Ref HRS2619 Wag bache Rivarossi édition sp. Hornby Club 35€



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

NE MANQUEZ PAS NOS SOLDES A PARTIR DU VENDREDI 26 JUIN 2015 18h

ROCO (HO)

NMBS groene reeks 20

De reeks 20 van Roco dateert van 1992. Nagenoeg alle kleur en nummervarianten zijn intussen door Roco uitgebracht. Momenteel is het de beurt aan de 2018 in de oorspronkelijke groene schildering met witte banden in tijdperk IV. In de jaren 1980 kreeg deze locomotief zijn blauwe livree. In vergelijking met de voorgaande uitvoering uit 2013 is het model technisch ongewijzigd gebleven. De schildering is nagenoeg



perfect uitgevoerd. Roco heeft steeds veel zorg besteed aan details en de rijeigenschappen zijn uitstekend. Zowel de versie voor tweerail (cat. 72665) als drierail zijn beschikbaar (cat.

78666). De analoge basisuitvoering zonder decoder kost € 199,00. De uitvoering met sound wordt voor een kleine meerprijs van € 75,00 aangeboden. (PE)

DE TRAMFABRIEK (H0m)

TNHT stoomtram Type Sanders met gesloten fronten

Nieuw van de Tramfabriek is een vormvariant van de Noord-Hollandse stoomtram van de TNHT. De fameuze Backer & Rueb fabriek maakte deze locomotief in 1895 voor het traject van Amsterdam naar Edam. In die tijd werden ze standaard gebouwd met grote openingen aan alle zijden, voor een goed overzicht op het verkeer voor de machinist. De rit door het Noord-Hollandse landschap gaat echter door open platteland en zeker in de winter moet dit geen pretje zijn geweest. Later werden er dus ramen op de fronten van de locomotief geplaatst en schotten aan de zijkant, om de rit relatief comfortabeler te maken. Sven van der Hart heeft onder de naam Tramfabriek deze lo-



comotief nu uitgebracht. Deze is verkrijgbaar als kit of als geveerd model. De kit bevat een 3D print, bestaande uit drie delen: lockast, ketel met gedetailleerd uitgevoerde appendages en een dak. Het komt inclusief een gebouwde aandrijving, naar keuze in HOe, H0m of H0. Enkele kleine onderdelen worden ook meegeleverd, zoals geëtsde messing naam- en nummerschildjes. Een kit is verkrijgbaar voor € 129, een geveerd model voor € 349. Meer informatie op <http://tramfabriek.nl> (GVM)



GOOVERMODELS (HO)

NMBS Reeks 91

Op de valreep kregen we van GooVerModels een eerste foto van de reeks 91. Dit model zou de komende weken beschikbaar zijn voor diegenen die vooraf een exemplaar besteld hebben. De anderen kunnen nog steeds via de website GooVerModels.be een rangeer locomotief reserveren. De reeks 91 wordt zowel als afgewerkt product als in kitvorm verkocht via de webshop van GooVerModels. Er wordt slechts een beperkte oplage gemaakt. De rangeerloc wordt aangedreven door een Machima-motor en is uitgerust met Led-verlichting en een NEM-koppelingsschacht. Naast de meest gekende schildering in tijdperk IV en V wordt eveneens een uitvoering uitgebracht in tijdperk III als type 230 en tijdperk VI met een New Look schildering. GooVerModels voorziet eveneens een reeks 90 waarvan de eerste twee nummers, 9008 en 9011 van de CF-V3V, zullen verkocht worden door Hobby-Trains VanDaele in Marchienne-au-Pont. Het model kost in de basisversie € 119,00 (€ 89 voor de kit). Voor 5 euro meer heb je een versie met decoder. In het volgende nummer van MSM hopen we een uitgebreide test te kunnen plaatsen. (PE)

NMJ (HO)

NMBS type 202

Na de lovende kritieken met de eerste uitvoering van de NMBS Bolle neus 5407 van NMJ gaat dit Noors bedrijf op de ingeslagen weg verder met de uitgave van twee nieuwe modellen van de reeks 52 met de oude nummers als type 202. Het model met het nummer 202.020 wordt bewaard als museumlocomotief door het TSP en is voorzien van aangepaste opschriften in tijdperk V en VI. De loc met het nummer 202.003 kan je inzetten in tijdperk III. NMJ heeft jammer genoeg geen rekening gehouden met de



beperkte opmerkingen om het model te verbeteren. De handgrepen naast de deur zijn niet aangepast. Ook op de neus vinden we bij de 202.003 nog steeds een handgreep die er niet hoort te zijn. Bij de 202.020 zijn de handgrepen wel correct, het betreft hier immers een van oorsprong Luxemburgse machine (ex 1602 CFL). De bolle neuzen zijn verkrijgbaar voor tweerail (cat. 90401 en 90402) en voor Märklin drierail (cat. 95401 en 95402) voor respectievelijk € 206,71 en € 237,68. (PE)

Stoomtrein Dendermonde-Puurs organiseert de negende editie van

SCHELDELAND IN STOOM

Dendermonde
STOOMTREIN
Puurs

ZA 4 & ZO 5 JULI 2015

BAASRODE - NOORD

Bezoekende Stoomlocomotief AD05 van le Chemin de fer des Trois Vallées

- Meerdere stoomlocomotieven in actie tussen Baasrode en Puurs
- Oldtimers • Smalspoor live-steam
- Verkoop spoorwiel literatuur in Puurs
- Randanimatie voor jong en oud
- Eet- en drankgelegenheden in Baasrode en Puurs
- Open van 10u tot 18u

Meer informatie www.stoomtrein.be

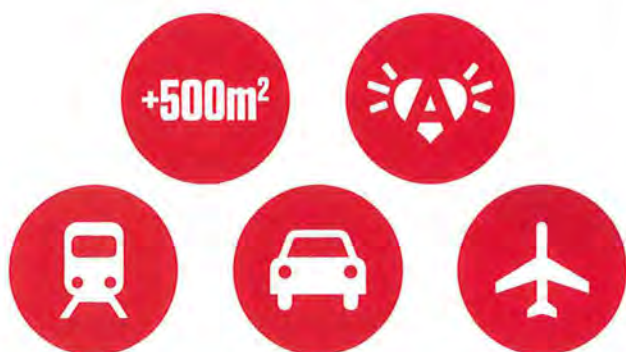
Grote parking in Baasrode
Aansluiting NMBS in Puurs
Bereikbaar met De Lijn
vanuit Dendermonde

Foto: Henry van Veen

YVW Stoomtrein Dendermonde-Puurs
Fabrieksstraat 118, 2020 Dendermonde
Telefoon: 03 23 32 42 23
www.stoomtrein.be • info@stoomtrein.be

INFRABEL
HERITA
LAND VAN DENDERMONDE
PUURS
Sint-Amands

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

ADDON PARTS



NEWS • July 2015

US WWI Propaganda Posters

Type 1 (1914 - 1918) 35-0123



Add On Parts 35-0123 WWI US Propaganda Posters 1-35

Boys AT Rifle Ammo Boxes

35-0116



British POW Cans

(North Africa/Italy)

35-0117



Exclusieve distributie in Nederland: rcp-racing.nl
• in België: JR Products

MORE INFO: WWW.ADDONPARTS.COM

RETAILERS WELCOME

JOUEF (H0)

Uapps graanwagen

Het gebeurt maar zelden dat Jouef een Belgische uitvoering van haar modellen uitbrengt. Voor zo ver wij ons kunnen herinneren is dit alleen gebeurd voor de Thalys en de Mistral 69 rijkstroken. Het is dan ook opmerkelijk dat zij nu kiezen voor een graanwagen Uapps die inge-

schreven is in België in dienst van het Franse transportbedrijf TMF/CITA in tijdperk V (cat. HJ6130). Het model is volledig grijs, inclusief de draaistellen. De opschriften op de wagen van het type 6906B0 zijn correct. Ondanks de opmerking dat zij alleen op het Franse netwerk

mogen rijden hebben wij dit type meerdere keren opgemerkt in Schaarbeek. Het model is stevig gebouwd, inclusief de handgrepen op het dak en de borstwering op het platform. Dit unieke exemplaar kan je vinden voor € 36,02. (PE)



ROCO (H0)

ÖBB 1043

Roco heeft de Oostenrijkse Eloc uit de serie 1043 visueel en technisch een opknappbeurt gegeven. Het waren de eerste ÖBB locomotieven met thyristorbesturing en werden in 1971 geleverd door de Zweedse firma ASEA. De serie bleef beperkt tot tien stuks. Ze reden voornamelijk goederentreinen tussen Villach en Tarvis. In 2001 werden er negen aan de SJ verkocht. De tiende loc was al eerder afgevoerd als gevolg van een ongeval. Het aangepaste Roco

model behoort nu tot de voorserie 1043.01 – 03. Dat wil zeggen nog zonder E-remmen en andere dak en batterijkasten dan eerder geleverde modellen. Het model is voorzien van kortkoppeling, LED verlichting en vliegwielen. Zoals gewoonlijk wordt bij het model een zakje met onderdelen geleverd die de koper zelf moet plaatsen. Wij waren voor het maken van de foto hieraan niet toegekomen. (GJT)



FLEISCHMANN (N)

NMBS Eaos 1415A1

De laatste tijd wordt opvallend veel aandacht besteed aan andere schaalgroottes. Dit geldt ook voor spoor N (1:160) waar Fleischmann uitpakt met een model van een open goederenwagen Eaos van de NMBS. Dit model werd gebouwd volgens de UIC-plannen van de jaren 1970 en kan perfect gebruikt worden als model dat bij de Belgische spoorwegen dienst heeft gedaan als type 1415A1 in tijdperk IV tot V. De draaistellen zijn van het juiste type Y25. De prijs bedraagt € 15,90 (cat. 828328). (PE)



JÄGERNDORFER COLLECTION (N)

ÖBB Eloc 1042.638

De Oostenrijkse fabrikant Jägerndorfer Collection brengt een model uit van de elektrische locomotief van de reeks 1042.531-1042.707 van de ÖBB, gebouwd tussen 1969 en 1977 met een kracht van 4000kW en geschikt voor het rijden tegen 150 km/u. De loc werd ook ingezet tot in Frankfurt, München en Nürnberg. Vrij snel namen de krachtigere en snellere thyr-

istors elocs van de reeks 1044 de diensten over van de reeks 1042. Het model is fijn afgewerkt, zowel op het vlak van de kast, gravure van de draaistellen, dak als de opschriften en de pantografen. De oranje livree is zeer geslaagd. Enig minpuntje is dat het ÖBB embleem op de fronten wat reliëf mist. Voor dit schaalmodel moet u iets meer dan € 200 neertellen. (BM)



FLEISCHMANN (N)

NS kuiswagen Tbis

Voor het kuisen van uw rails heeft Fleischmann in spoor N een speciale Nederlandse goederenwagen Tbis uitgerust met een railgom (cat. 833402). De railgom hangt onder de wagen en drukt met een veer op het spoor. Zij kan permanent meerijden in een bestaande sleep goederenwagens zodat uw sporen constant in goede conditie blijven. De wagen heeft de toepasselijke naam 'Fleischmann Clean' en vertoont veel gelijkenis met de 'Roco Clean' wagen in H0. De kuiswagen is te koop voor € 33,90. (PE)



De nieuwe catalogi van ESU "2015"
zijn beschikbaar.
Zie aub: www.loksound.be
Of vraag ernaar bij uw dealer !



De nieuwe catalogi van TILLIG "2015"
zijn beschikbaar.
Zie aub: www.modeltrainservice.com
Of vraag ernaar bij uw dealer !



**Uw
advertentie
in**

Modelspoor?
magazine

contacteer
guy.vanmeroye@modelspoomagazine.be

algemene agent voor België:
Saroulmapoul.be
Vanderborght Jean-Michel
Chaussée romaine, 147
5030 Ernage
info@saroulmapoul.be

Silhouette

De link met de natuur:
miniatur®

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Exclusieve
modelbomen
en model landschapsbegroeiing



JOUEF (HO)

SNCF TGV Duplex

Een complete startset is alleen maar interessant wanneer hij tegen een aantrekkelijke prijs wordt aangeboden. Jouef heeft dit goed verstaan en biedt een TGV Duplex aan voor slechts € 115,00 (cat. HJ1033). Hiervoor krijg je twee dubbeldeksrijtuigen en twee koprijtuigen waarvan één is uitgerust met een motor. Verder bestaat de set uit een ovaal, een trafo en een handregelaar. De detaillering van de wagens zijn tot een minimum beperkt. Deze set is duidelijk bestemd voor het jonge publiek en minder voor de gevorderde modelbouwer die vaak hoge eisen stelt aan de afwerking van de modellen. (PE)



MÄRKLIN (HO)

DB IC dubbeldekswagens

Om de Duitse elektrische locomotief BR 146.5 van passende IC-rijtuigen te voorzien, brengt Märklin een eenmalige set uit met vier dubbeldeksrijtuigen in de hedendaagse witte IC-kleuren met een rode band in het midden (cat. 43476). Eén tweede klas rijtuig is voorzien van

een fietslogo. Op het koersbord staat de bestemming Stuttgart Hbf vermeld. Alle wagens hebben getinte ruiten en zijn uitgerust met kortkoppelingen. Het stuurstandrijtuig bevat rood-witte frontverlichting. De set wordt aangeboden voor € 169,95. (PE)



VISSMANN (HO)

Robel spoorrijtuig

Viessmann komt uit met een hedendaags model van de Robel kraanwagen 54.22 (cat. 26110). Dit speciale voertuig wordt aangedreven door een kleine motor die diagonaal onder de laadbak is gemonteerd en uitgerust is met twee smalle en lange vliegwielen. Deze motor is met een cardan verbonden met beide assen. Onder in de cabine zit de elektronica met sounddecoder en luidspreker. Het geluid is eveneens beschikbaar bij analoog bedrijf. Verder is het model uitgerust met wisselende frontverlichting en knipperlichten. In de cabine zitten twee figuurtjes. Het model is voorzien van een NEM-koppelingsschacht. De kraan kan je alleen manueel in een andere stand zetten. Dit huzarenstukje is te koop voor € 263,95. (PE)

OO/HO Scale PO243

SINGLE TRACK TUNNEL ENTRANCES



A pair of sturdy single track tunnel entrances complete with inner walls.

OO/HO Scale

METCALFE (OO/HO)

Tunnelingang voor enkelspoor

Een alternatief voor de kunststof tunnelingen is deze kartonnen bouwkit van Metcalfe. De bouw vergt wel iets meer werk dan een bijna kant-en-klare plastic tunnelingang, maar is dit niet juist modelbouw? De ingang zelf en de steunmuren zijn opgebouwd uit verschillende lagen laser gesneden karton, de eindlaag heeft een steenimitatie. Een bouwpakket bevat twee tunnelingen (catalogusnummer PO 243). (GVM)



VELLEMAN-KIT

Traffic Light

Velleman is vooral bekend van zijn elektronische bouwpakketten. Eén van haar nieuwe modules is een setje voor de bouw van verkeerslichten. De set bevat alle componenten die je nodig hebt om een volledig kruispunt te bedienen. De leds kan je op één printplaat monteren, maar je kan ze ook in een verkeerslicht inbouwen en met afzonderlijke draadjes verbinden met de printplaat. Je kunt de ledjes ook vervangen door andere leds. De tijdsduur van het rode licht is instelbaar. De voeding wordt verzorgd door een 9 Volt batterij die geen deel uitmaakt van het pakket. Het setje kost € 7,99. (PE)

GooVERMODELS NMBS kleuren

Het vinden van de juiste NMBS kleuren is de voorbije jaren vaak een probleem geweest. Om hieraan tegemoet te komen heeft GooVerModels de meeste NMBS-kleuren aan zijn assortiment toegevoegd. De kleuren worden verkocht in potjes van 35 ml. De verf is gemaakt op basis van cellulose en wordt verdund met cellulose thinner. Deze verf kan je bijgevolg al

leen gebruiken in een goed verluchte ruimte. De kwaliteit is zeer goed en heeft een matte afwerking. Momenteel zijn slechts een beperkt aantal kleuren beschikbaar waaronder de hedendaagse kleuren groen, geel, blauw, turquoise, en rood. Per potje betaal je € 4,5. Voor meer kleuren en informatie verwijzen we naar de website van GooVerModels.be. (PE)



art of Modelling

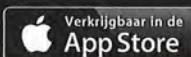
*is nu ook verkrijgbaar
in een digitale, interactieve
versie voor iPad!*



*Vanaf nu
verkrijgbaar*
€ 5,49

Download de digitale uitgave
in de iTunes Store
en beleef een nieuwe
leeservaring met onder meer:

- Interactieve inhoud
- 360° fotografie
- Paginagrote stap-voor-stap foto's
- Zoomfunctie voor het bekijken van verweereffecten
- ...en nog veel meer!



www.artofmodelling.be

25
jaar
tot uw
dienst

Ferivan
Modelbouw
Productie Tram & Bus,
Verkoop & Advies

Bekijk het actuele aanbod op onze website

www.ferivan.be
 Postbus 55, B-2170 Merksem
info@ferivan.be

TECHNO HOBBY

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

de Belgische Post - anno 1960

www.aumo.be

Airbrush Materialen

Alle airbrush toebehoren,
 pistolen, verven, compres-
 soren, spuitcabines, pig-
 menten, washes, onderde-
 len, gereedschappen enz...

WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE
 Mechelsesteenweg 119
 2860 sint katelijne waver
 015/55.61.97.



B-MODELS (H0)

Belgische lichtseinen

Sinds enige tijd zijn bij B-Models nieuwe Belgische lichtseinen te koop. Aan voorgaande uitvoering was te veel werk om ze klaar te maken voor verkoop. Daarom besliste Kristof Van Biervliet om een nieuwe en verbeterde versie te maken. Alle soorten lichtseinen zijn beschikbaar, inclusief de seinen voor tegenspoor, seinen met een keper en grondseinen. Alleen de seinen met een oplichtend cijfer zijn momenteel (nog) niet beschikbaar. Alle seinen kan je krijgen met rechte of afgeronde hoeken. Ze zijn voorzien van een printplaat met SMD-Leds waaraan zeer fijne draadjes zijn gesoldeerd. De draadjes lopen via de binnenkant van de paal onzichtbaar naar beneden. Daarna lopen ze door een soepele transparante krimpous van ongeveer 20 cm. Op het einde komen ze samen op een printplaatje van 5 mm breed. Op dit printje is voor elke led een weerstand voorzien. Op het uiteinde van de printplaat vertrekken gekleurde draadjes van 25 cm. De mast en het platform zijn in metaal. De andere onderdelen zijn in kunststof. Elk sein heeft een voetje met een diameter van 5,1 mm. Alle draden en de printplaat kunnen door de opening voor het voetje geschoven worden. Naast de seinen kan je voor € 4,90 een setje kopen met een telefoonkastje, een rond plaatje voor de aanduiding van een permissief sein en een witte pijl op een blauwe achtergrond. Dit setje bevat eveneens een wit plaatje voor het identificatiebord en een witte driehoek voor een snelheidsaanduiding. De seinen zijn zorgvuldig afgewerkt en verpakt. Een basissein kost € 26,90, voor een complex sein met lichtbaken betaal je 31,90. (PE)



PB MESSING MODELBOUW (H0)

Station Beringen-Mijnen

Vorige maand toonden we het afgewerkte model van het Belgische seinhuis van Beringen-Mijnen. Intussen zijn alle gebouwen klaar en kunnen ze bij PB Messing Modelbouw als bouw pakket besteld worden. Alle modellen zijn gefreesd in polystyreen op uitzondering van enkele onderdelen. Naast het stationsgebouw, dat op de foto nog niet volledig is afgewerkt, heb je nog enkele spoorweggebouwen

die deel uitmaken van de stationsomgeving. Om de kostprijs van elk bouw pakket te drukken overweegt Paul Bellon om alleen de kleine details volledig uit te frezen. De omtrek van de grote stukken zouden dan in halve diepte van de plaat gefreesd worden. Prijzen zijn momenteel nog niet bekend, maar wie belangstelling heeft kan altijd contact nemen via pb-messing-modelbouw.com. (PE)

MODELSPOORMAGAZINE

Actie 201.010 diesellocom met gistwagens (H0)

De liefhebbers die inschreven op onze actie kregen eind mei een verzoek om het overeenkomstige bedrag van hun bestelling over te schrijven op rekening van MetaMedia Groep. Helaas kwam onze mail bij sommige mensen in de spam-folder terecht. Indien u inschreef en onze mail niet ontving, verzoeken we u om



uw spams na te kijken en alsnog de betaling uit te voeren. Vond u geen bericht van ons? Mail ons zo snel mogelijk: info@modelspoormagazine.com. Niet betaalde bestellingen zullen eind juli geschrapt worden. Op de foto, een prototype van de gistwagens die deel uitmaken van de set. (LD)

BACHMANN SCENERAFT (00)

Goederenloods

Deze nieuwe goederenloods in half reliëf van Bachmann Scenecraft kan als basis dienen voor een aangepaste loods op elke baan in H0. Het model wordt afgewerkt verkocht en is gemaakt in kunsthars in spoor 00 (1:76). De muren in baksteen zijn licht verweerd. Op het dak liggen leien. Het gebouw heeft een diepte van 109 mm en is 258 mm breed en 77 mm hoog. De prijs bedraagt omgerekend € 69,00 (cat. 44-238). (PE)



Samenstelling GVM, met medewerking van PE, BM en GJT
Met dank aan Het Spoor voor het ter beschikking stellen van sommige modellen.



PIKO reeks 73 in H0



ENKELE MAANDEN NA HET MODEL VAN DE REEKS 82 HEEFT PIKO NU OOK EEN EERSTE MODEL VAN DE NMBS REEKS 73 UITGEBRACHT, EN WEL DE LOC MET HET BEDRIJFSNUMMER 7384. PIKO HEEFT ZICH DE MOEITE GETROOST OM HET MODEL AAN TE PASSEN, DE REEKS 73 IS MEER DAN EEN REEKS 82 MET EEN ANDER NUMMER.

Voor een uitgebreide voorstelling van de rangeerlocomotieven van de reeksen 73 en 82 verwijzen we naar de test in Modelspoor magazine 145. De loc 7384 behoort tot de laatste reeks van 20 locomotieven die door BN tussen 1976 en 1977 werden gebouwd. Het Piko model heeft als stelplaats Kinkempois (HK) wat de loc in tijdperk IV plaatst. Schildering en bedrukking zijn zeer geslaagd en bijzonder fijn. Ook de fijne handgrepen zijn prachtig gedaan.

Zonder volledig te willen zijn hebben we volgende verschillen opgemerkt met de reeks 82:

BUFFERS: de buffers van de 73 hebben een afgesneden hoek aan de binnenzijde, die van de 82 zijn afgeronde rechthoeken met een gaatje.

BUFFERBALK: de bufferbalk van de 73 is van een ander model, en heeft ter hoogte van de voorste opstaptreden een waarschuwingsplaat in geel/zwart.

VOORSTE RELING (KANT LANGE HUIF): bij de 73 is deze recht, bij de 82 meegebogen en met een andere vorm.

ZIJRELINGEN: de voorste zijrelingen hebben bij de 73 vier verticale steunen, bij de 82 zijn dat er vijf. Bij de 73 lopen de relingen

door tot aan de cabine, bij de 82 zijn ze op het einde afgerond.

ZANDKISTEN VOORAAN: bij de 73 telt het trapje twee treden, bij de 82 drie, verschillende hoogtes.

CLAXON: de 73 heeft een claxon langs weerszijden van de schouw, de 82 slechts één claxon.

KISTEN ONDER LANGE HUIF (RECHTS): één kist bij de 73, twee koffers bij de 82.

VULDOPPEN AAN ZIJKANT (RECHTS): twee bij de 73, één bij de 82.

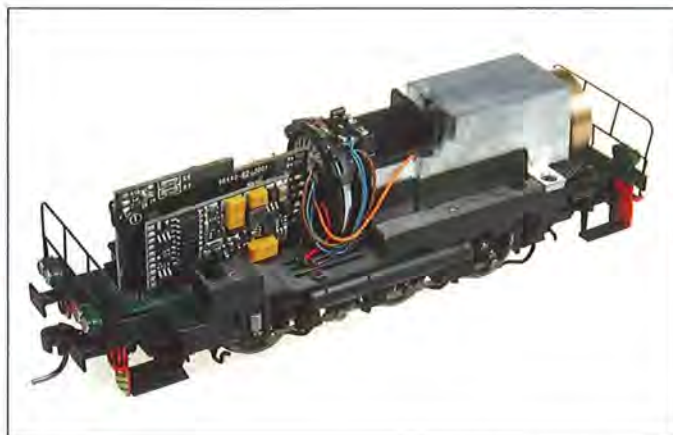
Mechanisch is de reeks 73 identiek aan de reeks 82. Het model is verkrijgbaar in een analoge 2-rail versie (cat. P96440), een wisselstroomvariant (cat. P96441) en een DCC met sound (P96447). Wij testen de 7384 in DCC versie met geluid. Piko deed een beroep op ESU voor de installatie van de geluidsdecoder. De decoder heeft niet minder dan 21 functies, waarbij ook het geluid voor piepen in bogen. Bij het inschakelen van de rangeertoets branden bijvoorbeeld ook automatisch de witte frontseinen aan beide zijden.

Het rijgedrag van de loc is zeer soepel, traag rijden is geen enkel probleem, zelfs

beter dan de eerder geteste 8217 met Locsound PluX22 decoder. Helaas is het gedrag op de modelspoorweg van de 7384 niet altijd optimaal. In tegenstelling tot de 8217 is de geteste 7384 bijzonder gevoelig aan kleine oneffenheden (wissels, kruisingen) of het minste vuil op de rails. Bij DCC bedrijf zonder geluid flikkeren de lichten eventjes maar de loc rijdt meestal gewoon door. Soms houdt de loc ook gewoon halt. Met het geluid aan is dit stoken of stotteren evenwel zeer storend, en doet beslist afbreuk aan het plezier dat deze locomotief met geluid zou moeten verschaffen. Het gaat hier tenslotte om een model van ruim € 250, hiervan mag je beter verwachten. Bovendien is dit blijkbaar geen alleenstaand geval, meerdere eigenaars van een 73 of 82 klagen over een slechte stroomafname, al is dit niet bij elk exemplaar het geval. Op het MSM-forum hebben sommige modelspoorders verscheidene remedies uitgedacht om het rijden te verbeteren, we komen hier later beslist nog op terug.

De locomotief van de reeks 73 is uiterlijk een juweeltje, het is nu aan de fabrikant Piko – onder druk van ontevreden klanten, handelaars en invoerder T2M – om er voor te zorgen dat ook het technisch gedeelte op een evenwaardig niveau komt en een probleemloos rijgedrag oplevert.

Tekst en foto's: Guy Van Meroye



Roco NS goederenwagenset voor een leuke prijs

ROCO BRENGT EEN SERIE NATIE GEBONDEN GOEDERENWAGENSETS UIT MET ACHT VERSCHILLENDE WAGENS VOOR DE ZEER AANTREKKELIJKE ADVIESPRIJS VAN SLECHTS € 54,90. HET ZIJN OUDE WAGENS IN EEN NIEUW JASJE. VERWACHT VOOR DIE PRIJS DUS GEEN OPENGWERKTE HANDGREPEN, REMSLANGEN EN DERGELIJKE. WAT U WEL KUNT VERWACHTEN ZIJN ZUIVERE BELETTERING, EEN ZEER DEGE- LIJK NIEUW ONDERSTEL MET GOED LOPENDE WIELEN EN EEN WERKEND KORTKOPPELMECHANISME.

De Nederlandse set, ROC67128, die eind mei aan de winkels werd geleverd bevat: 1. openwagen NS-GTMK, 2. gesloten wagen NS-CHOK, 3. Koelwagen NS-CHV, 4. Particuliere wagen, 5. gesloten wagen van de BBÖ met tekst 'mag Nederland niet verlaten' 6. platte wagen van de DRG eveneens met het opschrift 'mag Nederland niet verlaten', 7. een open wagen van de DRG type O Halle – voorzien van stickers 'NS binnenland' en 8. een Duitse open wagen type Ommu met het opschrift 'Allied Forces'.

Van de set met acht goederenwagens zijn er feitelijk maar vier echt Nederlands. De

overige wagens zijn buitenlandse wagens die na de bevrijding in 1945 op Nederlands grondgebied waren achtergebleven. Aangezien veel van de Nederlandse wagens aan de 'verkeerde kant van de grens' stonden werd het heel normaal gevonden dat de vreemde wagens door Nederland werden gevorderd.

Om te voorkomen dat de wagens de grens overstaken en zo mogelijk door de oorspronkelijke eigenaar kon worden toegeëigend werd op de zijwanden van deze oorspronkelijk buitenlandse wagens een pijl geschilderd met het opschrift 'MAG NEDERLAND NIET VERLATEN'. In 1951 is

alles administratief en financieel met de (Westduitse) DB rechtgetrokken en de wagens door de NS overgenomen. De beschikking en belettering werden aangepast waarna ze weer de grenzen over mochten.

We begrijpen dat voor de prijs van minder dan € 7,- per wagen ze niet allemaal van een origineel NS livrei en opschriften zijn te voorzien, maar dat verkort wel de periode waarin de vier geconfisqueerde wagens inzetbaar zijn tot 1945-1951. Wilt u ze in een latere periode inzetten, dan kunt u de wagens overschilderen of op de plekken van de aangepaste opschriften de wagens goed weatheren. Immers voor de prijs hoeft je dat niet te laten.

Tekst en Foto's:
Gerard Tombroek



1. NS open wagen type GTMK.



2. NS gesloten wagen type CHOK, een ex DRG wagen type Oppeln.

3. NS Koelwagen type CHV.



4. Deze op het NS net toegelaten particuliere wagen werd gebruikt voor het vervoer van beenderen. De luiken kunnen open.

5. Door NS ingelijfde gesloten wagen type G van de, toen nog, BBÖ.



6. Door NS ingelijfde platte wagen type Rw. Er wordt een zakje met losse rongen bijgeleverd. Het opschrift 'MAG NEDERLAND NIET VERLATEN' moest voorkomen dat de oorspronkelijke eigenaar de wagen weer in handen kreeg.

7. Ex DRG open wagen type O-Halle.

8. Niet alleen de NS, ook de geallieerde troepen confisqueerden goederenwagens. Zoals deze Duitse Ommu.

Antwerpen Oostkaai



H0/H0m
1:87

Antwerpen door een Britse bril

DOET DE NAAM BILL ROBERTS EEN BELLETJE RINKELLEN? JA, DAN KENT U HEM NOG WELLICHT VAN 'ST. LAURENT EN ARDENNES' EN 'SINT CLARALEI' TWEE BELGISCH GEÏNSPIREERDE MODELSPORWEGEN DIE IN DIT BLAD GEPUBLICEERD WERDEN EN WAARMEE BILL OOK DEELNAM AAN EERDERE EDITIES VAN DE MODELSPOREXPO IN MECHELEN. ANTWERPEN-OOSTKAAI IS ZIJN NIEUWSTE MODELSPORWEG, EN OPNIEUW KOOS BILL VOOR ANTWERPEN ALS INSPIRATIEBRON. DE AANWEZIGHEID VAN EEN GROOT TRAMNET IN DE METROPOOL WAS BESLIST DOORSLAGGEVEND BIJ ZIJN KEUZE.





Een elektrische locomotief van de reeks 13 met een zware sleep ertswagens is onderweg van de haven van Antwerpen naar de staalfabrieken in Luxemburg. Op straatniveau is er de typische stadsdrukte.

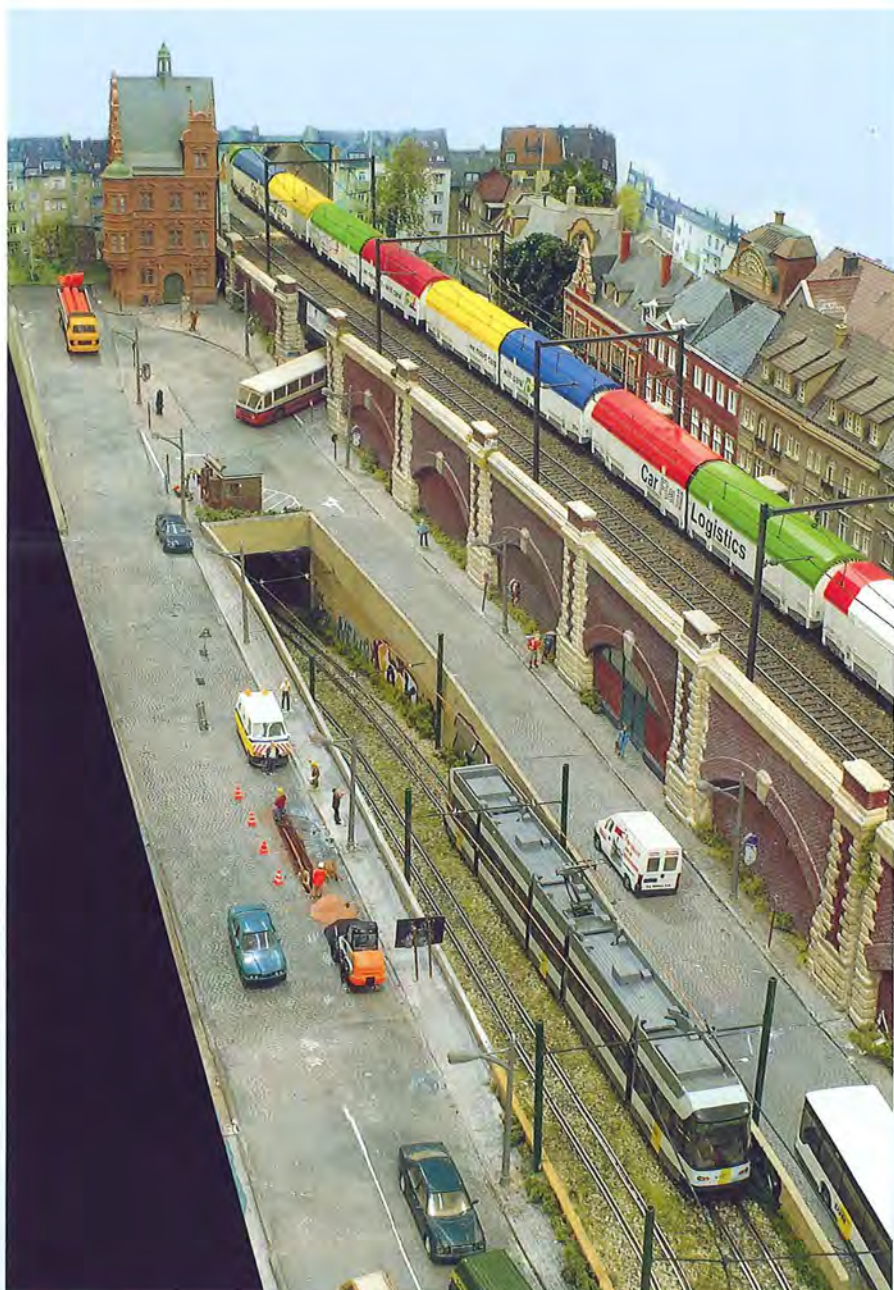
Vooraf de omgeving van het Centraal station en het verhoogde spoor tussen Antwerpen CS en Berchem dienen als voorbeeld. De naam 'Oostkaai' vond Bill in een stratenlijst van Antwerpen, de dokken in de oude haven hebben immers allemaal een Oost- en Westkaai. Antwerpen-Oostkaai is geen getrouwe weergave, eerder een impressie van het verhoogde spoor en het Antwerpse trambedrijf.

Trambedrijf

Basis voor deze nieuwe modelspoorweg is 'Sint Claralei', de vorige modelspoorweg die na een ongelukkige val te zwaar beschadigd was om hersteld te worden. De bakken werden gestript tot op het kader, en voorzien van een nieuwe MDF plaat en hierop een laag isolatiemateriaal. De baan, opgebouwd in een aantal segmenten, heeft een zichtbaar gedeelte van ruim 8 meter en is 110 cm breed. Deze breedte is nodig omdat Bill op straatniveau een gans trambedrijf heeft uitgebouwd.

► De HermeLijn tram richting Hoboken rijdt de pre-Metrotunnel onder de stad in. Op het verhoogde spoor bemerken we een lange Car Logistics bloktrein met auto-onderdelen.

▼ Einde jaren 90 werden ook nog dieselloccs ingezet voor het slepen van goederentreinen. Een locomotief van de prototype reeks 60 (Roco) heeft een gemengde goederentrein aan de haak.





◀ Overzichtfoto van de modelspoorweg. Een e-loc 25.5 (Trix) op weg naar Antwerpen-Centraal, op het andere spoor zien we een trekduw combinatie met M4 rijtuigen en een reeks 23 op kop.

▼ Drie vervoermiddelen op één plaatje. Vooraan de Hermelijn tram van lijn 2 op weg naar Hoboken, daarachter bemerken we een gelede Mercedes 0405 van De Lijn. Op het spoorviaduct passeert een dieseltreinset van de reeks 41 (Mehano) op weg naar Antwerpen CS.



Het trambedrijf mag hier zeker even belangrijk genoemd worden als het treinbedrijf, bezoekers vinden het vaak zelfs boeiender om naar te kijken. Bill heeft een aantal kenmerken van het Antwerps trambedrijf mooi weergegeven, zoals de tunnelingang naar de pré-Metro en de ineen-gestengelde tramsporen aan kruispunten. Het tramspoor is zelfbouw waarbij gebruik is gemaakt van Peco code 80 spoorstaven die om de 3 cm gesoldeerd zijn op met koper bekleedde stripjes. Aan de binnenzijde van de sporen is een tweede spoorstaaf gesoldeerd er voor zorgend dat er een groef van circa 1 mm is voor de flenzen. Deze bouwwijze imiteert uitstekend de gegroefde tramrails in straatbedding; bovendien geeft het een zeer strakke rand bij het aanbrengen van de vulling tussen de rails. De sporen in het verdeckte gedeelte en in de pre-Metro tunnel zijn standaard 12 mm H0m Peco sporen.

With a little help from my friends

Voor de bouw van de sporen en toch wel ingewikkelde constructie van de wissels kon Bill rekenen op de hulp van zijn vriend John Jesson. Al snel bleek dat door de bouwwijze met vier spoorstaven kortsluiting in de sporen onvermijdelijk was. Bill koos er dan ook voor om zoals in het grootbedrijf stroom af te nemen via de bovenleiding. De bovenleiding is aangesloten op de positieve pool van de transfo, de beide spoorstaven zijn negatief gepoold. De pantografen op de trams zijn dan ook functioneel.

De trambovenleiding is opgebouwd uit ronde messing palen waarin op 20 mm van de top een gaatje van 1 mm is geboord. Tussen de twee palen is een dwarsverbinding gemonteerd, vervaardigd uit 0,7 mm draad van Sommerfeldt (ref 91). De rijdraad is eenvoudig aan de dwars-

draad gesoldeerd. Het spoorplan van het trambedrijf werd ontworpen door Ian Hogben, en vormt in feite een ovaal dat verschillende keren over en op elkaar is gevouwen om zo de indruk te geven van een uitgebreid netwerk met tweerichtingsverkeer. Voor tentoonstellingen, waar steeds twee trams in bedrijf zijn, werd gekozen voor een automatische waarbij de tram een poosje halt houdt in het verdeckte gedeelte. Bill Roberts beschikt voor zijn trambedrijf over twee Hermelijn gelede lage vloertrams in de Antwerpse versie met slechts één stuurstand. De modellen werden in ongemotoriseerde vorm aangeschaft bij Jocadis, en voorzien van een aandrijving van Halling. Deze aandrijving bleek evenwel niet bestand tegen het intensief rijden op tentoonstellingen, de nylon tandwielen begaven het na een tijd. De originele aandrijving werd uitgebreid en John Jesson verving deze door een Bull-ant



*Bill Roberts vond voor de verhoogde spoor-
berm inspiratie in de spoorlijn tussen Antwer-
pen-Centraal en Berchem.*

motordraaistel met een asafstand van 20 mm. Ook de andere draaistellen werden verbouwd en voorzien van een messing frame waarin de assen vrij ronddraaien. Deze verbouwing resulteerde in fel verbeterde rijeigenschappen, ook het realistisch traag rijden verloopt nu zonder problemen. Enig nadeel is dat de aandrijving van het motordraaistel zichtbaar is door de ruitjes van de middelste wagenbak van de tram, dit nadeel weegt evenwel niet op tegen de vele voordelen van de verbeterde aandrijving.

Stadsscenery

Om 'Antwerpen Oostkaai' zo werkelijkheidsgetrouw weer te geven heeft Bill heel wat onderzoekwerk verricht, en vele foto's genomen bij zijn bezoeken aan de stad. De typische wegmarkeringen die de tram-
baan in België situeren zijn het werk van Ian Hogben die ze alle handmatig heeft aangebracht. Ook de graffiti op de tunnelingang is geheel naar voorbeeld van



De modelspoorweg zit ook vol levensechte details. Een autobus heeft een fietser aangereden, de hulpdiensten zijn snel te plaatse.

deze op de inrit van de pre-Metrolijn op de Belgiëlei. De kasseistraten zijn vervaardigd met mallen van Anita Decor, net als de bogen van het verhoogde treinspoor. De gebouwen zijn de gebruikelijke mix van ver-

bouwde en aangepaste Kibri, Vollmer en Auhagen kits, de twee spoorwegbruggen zijn van Peco en Noch. De locomotiefloods is een oud Jouef gebouw dat op een beurs voor een prijke op de kop werd getikt.

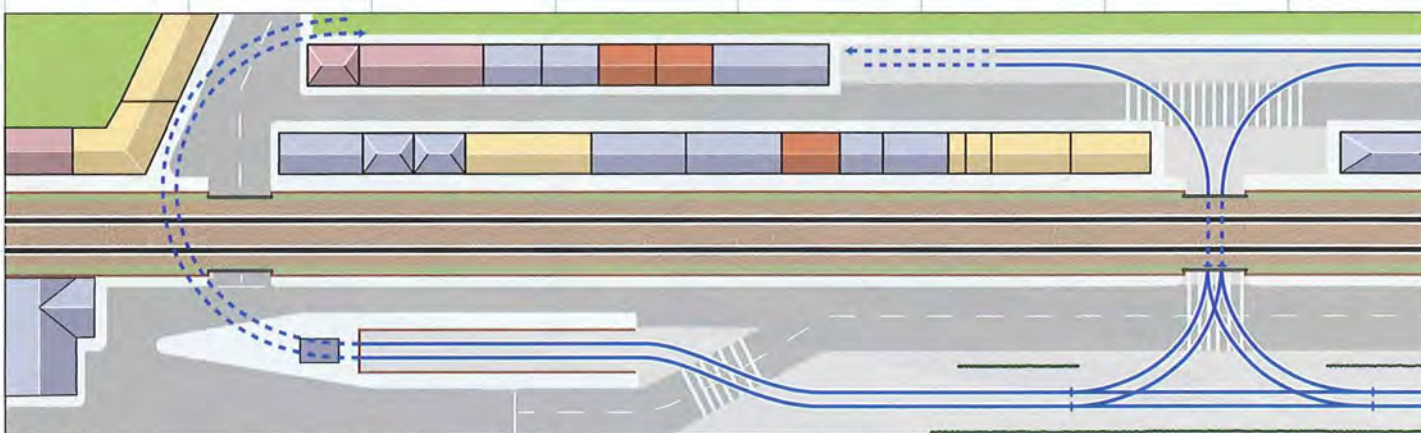


▲ De modelspoorweg is gesitueerd in de late jaren 90. Een klein anachronisme is de tram van lijn 6, een nieuwe tramlijn die pas op 27 oktober 2007 in gebruik werd genomen en de wijk Luchtbal verbond met het Kiel (Olympiade).

▼ Op de voorgrond de tramhalte met twee Hermelijn trams die elkaar kruisen.

Op het verhoogde spoor bemerken we een elektrische locomotief reeks 43700 van de SNCF. Sedert de liberalisering van het goederenvervoer zijn buitenlandse locomotieven ook te gast op onze vaderlandse sporen.





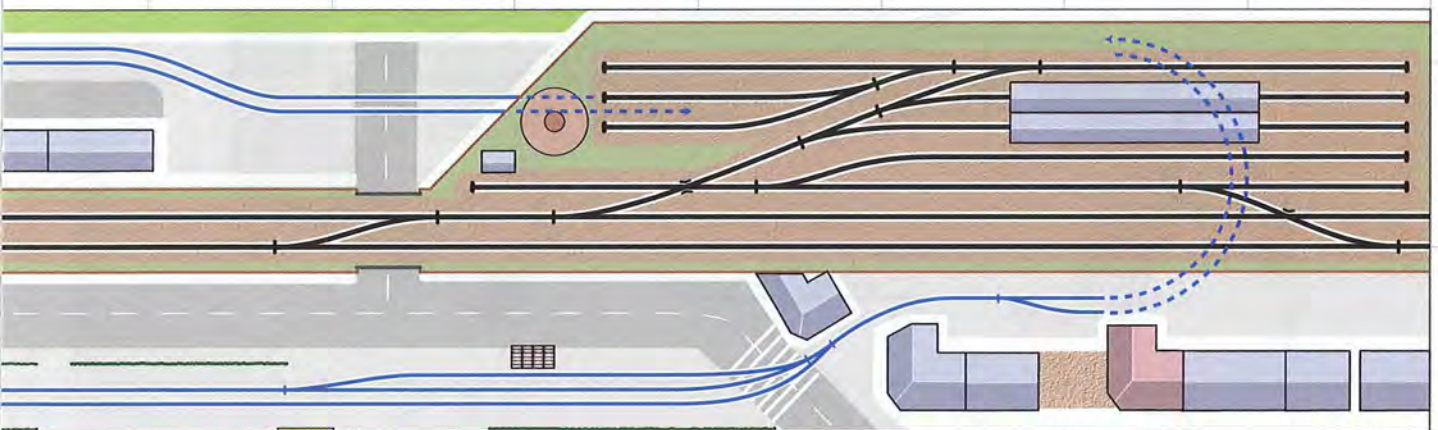
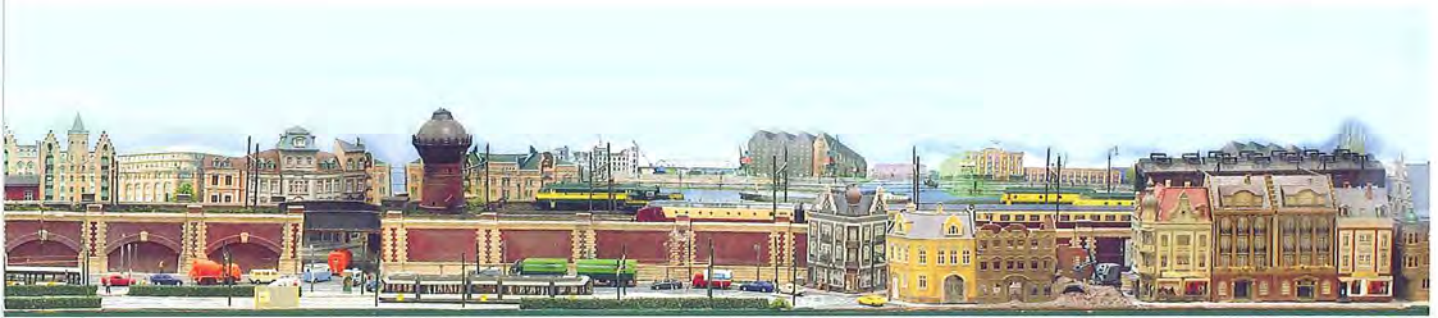
*Containervervoer hoort er eenvoudig bij, met aan kop een privaat loc van DLC, de eerste Belgische privé-operator.
De G-2000 is een Mehano-model.*

De achtergrond is gemaakt aan de hand van foto's van een DVD van Noch, en geeft een indruk van een haven op de achtergrond. Sommige gebouwen zijn afkomstig van een DVD van Jowi.

Treinbedrijf

Naast het trambedrijf op straatniveau is er het treinbedrijf dat zich geheel op een verhoogd spoor afspeelt. Met een lengte van 8 meter in het zichtbare gedeelte zijn

realistische treinsamenstellingen mogelijk. Het hoofdspoor is dubbelsporig en uiteraard voorzien van bovenleiding. Ook de treinbovenleiding is geheel zelfgebouwd uit messing profielen. De verticale palen

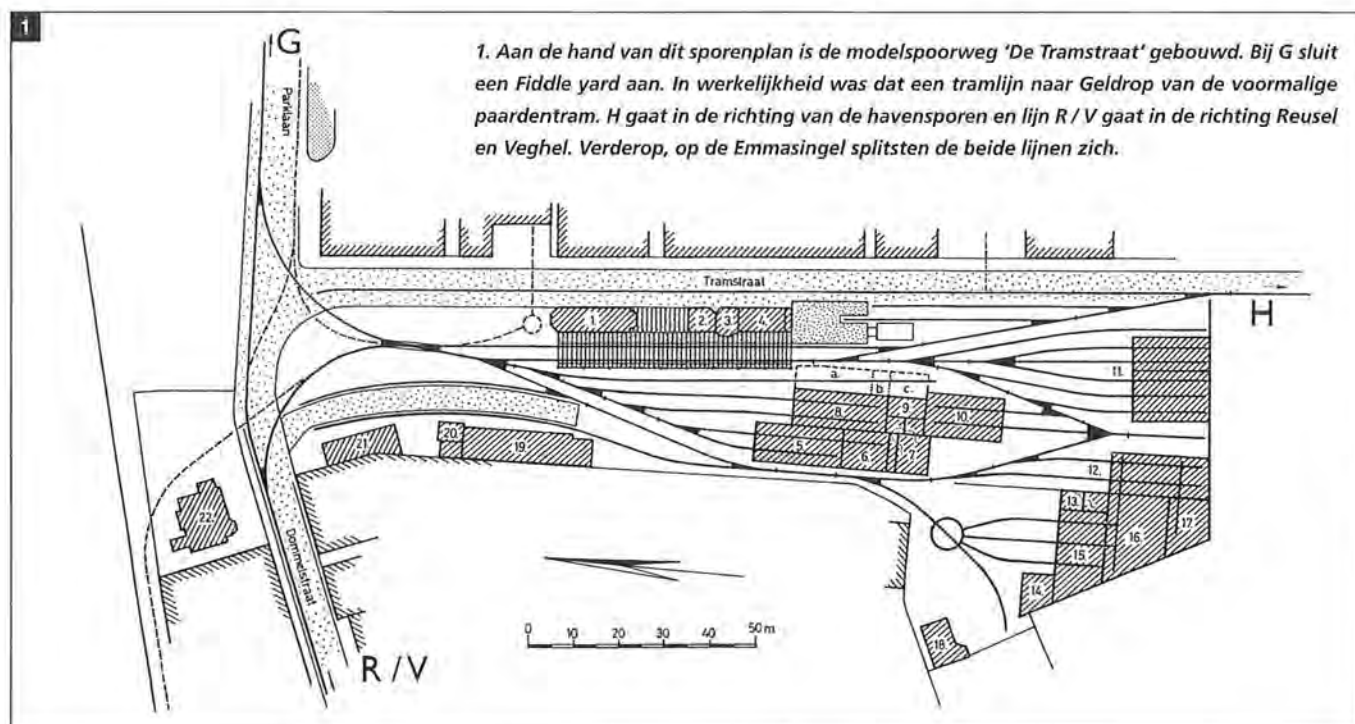


De moderne gelede tram kronkelt zich doorheen de smalle straten van de stad. Op de achtergrond zien we de locomotiefstelplaats, een beetje geïnspireerd op het vroegere Antwerpen-Dam.

zijn gemaakt uit een messing M4 bout waarop een 4 mm H-profiel gesoldeerd is. De horizontale draagbalken zijn vervaardigd uit 3 mm T profielen. De verstevigingen (schoren) tussen de masten en de dwarsverbinding zijn vervaardigd uit 1 mm Sommerfeldt draad (ref 92). Een imitatie van de Belgische compound bovenleiding werd overwogen, maar uiteindelijk koos Bill voor een enkelvoudige bovenleiding met een enkele rijdraad zonder hulpdrager. De bovenleidingsdraad is zelf gemaakt in een mal, voor de rijdraad is Sommerfeldt 0,7 mm draad gebruikt (ref 91), voor de draagkabel en hangers is 0,5 mm draad gebruikt (Sommerfeldt ref 90). De portieken zijn daarna geschilderd met Tamiya 'German grey', de rijdraad is geschilderd met Tamiya 'Black green'. Het treinverkeer is gesitueerd in de late jaren 90, zodat NMBS materieel in verschillende livreeën ingezet kan worden. Het rollend materieel is afkomstig van de gekende merken.

Tekst: Bill Roberts, redactie GVM
Foto's Andrew Burnham,
Continental Modeller





De Tramstraat Eindhoven 1930

EINDHOVEN WAS TROTS OP HAAR TRAMSTATION. IN HET BEGIN VAN DE TWINTIGSTE EEUW STOND ER AAN DE TRAMSTRAAT TEGENOVER EEN RIJ IMPOSANTE HERENHUIZEN EEN FRAAI STATIONSGEBOUW MET EEN HEUSE PERRONHAL. TOEN DE EINDHOVENAAR GÉRARD HENDRIKS, EEN BEGENADIGD MODELBOUWER, IN HET BOEK 'STOOMTRAMS IN OOST-BRABANT' OVER HET TRAMSTATION LAS BESLOOT HIJ DIT ZO COMPROMISLOOS MOGELIJK NA TE BOUWEN. GÉRARD REALISEERDE ZICH DAARBIJ GOED DAT HIJ ALLES GEHEEL ZELF MOEST MAKEN.

Vanuit Eindhoven werden door de Tramweg Maatschappij 'De Meijerij' (TM) twee tramlijnen aangelegd: de lijn Eindhoven-Sint Oedenrode-Veghel en Eindhoven-Reusel-Reusel grens. In Reusel sloot de lijn aan op de Belgische lijn naar Turnhout. De lijnen naar Reusel en Veghel vertrokken allebei aan dezelfde kant van het emplacement in Eindhoven, waardoor de lijnen geen doorgaande verbinding met elkaar vormden.

De totstandkoming van de stamlijn Veghel-Eindhoven-Reusel grens heeft heel wat voeten in de aarde gehad. De eerste concessie werd al in 1880 aangevraagd. Verschillende maatschappijen hebben daarna geprobeerd de aanleg van de tramlijn van de grond te krijgen. Uiteindelijk was het

de op 7 januari 1896 opgerichte TM De Meijerij die daarin slaagde en zo kon op 30 juni 1897 de lijn tussen Eindhoven en de grens feestelijk worden geopend en op 18 augustus van dat jaar ook de lijn Eindhoven-Sint Oedenrode-Veghel. De spoorwijdte die werd gebruikt was 1067 mm, in Nederland aangeduid als 'Kaapspoor' en in België ook wel bekend als 'Hollands spoor'.

In België was intussen al een uitgebreid net van buurtspoorwegen aangelegd. In 1893 was de lijn Turnhout-Zwaneven-Arendonck geopend, in 1894 gevolgd door Arendonck-Reusel grens. Het spoor in België werd geëxploiteerd door de Antwerpse Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen (AMB). De tramlijn in

België had eveneens een spoorwijdte van 1067 mm en werd aangesloten op de Nederlandse tramlijn. Er hebben echter nooit doorgaande trams gereden. Dat was door Nederlandse wetgeving onmogelijk gemaakt. Toch reden de Belgische trams Nederland binnen, al was dat slechts 150 meter tot op het emplacement Reusel grens van de Meijerij waar een overstapgelegenheid was voor doorgaande reizigers. Zo kon men viermaal daags vanuit Eindhoven, met een overstap in Reusel reizen door het Kempische land naar Turnhout. Na 1919 zijn de Antwerpse buurtspoorweglijnen herspoord naar meterspoor; de standaard voor de Belgische buurtspoorwegen. Alle goederen moesten vanaf dan handmatig worden overgeladen.

Het lijnennet van de Meijerij groeide gestaag. Op haar hoogtepunt in 1915 bedroeg de lengte van het net maar liefst 120 km. In het begin van de jaren 1930 nam de comfortabele autobus en flexibele vrachtauto steeds meer het vervoer van de stoomtram over. Op 15 mei 1935 stopte

2. Op het emplacement liggen vier drieluwswissels, per wissel zijn twee bouw pakketjes van Tillig gebruikt.





3. In 1930 nog een vertrouwd beeld een 'gesluiserde' non met een schoolklasje.

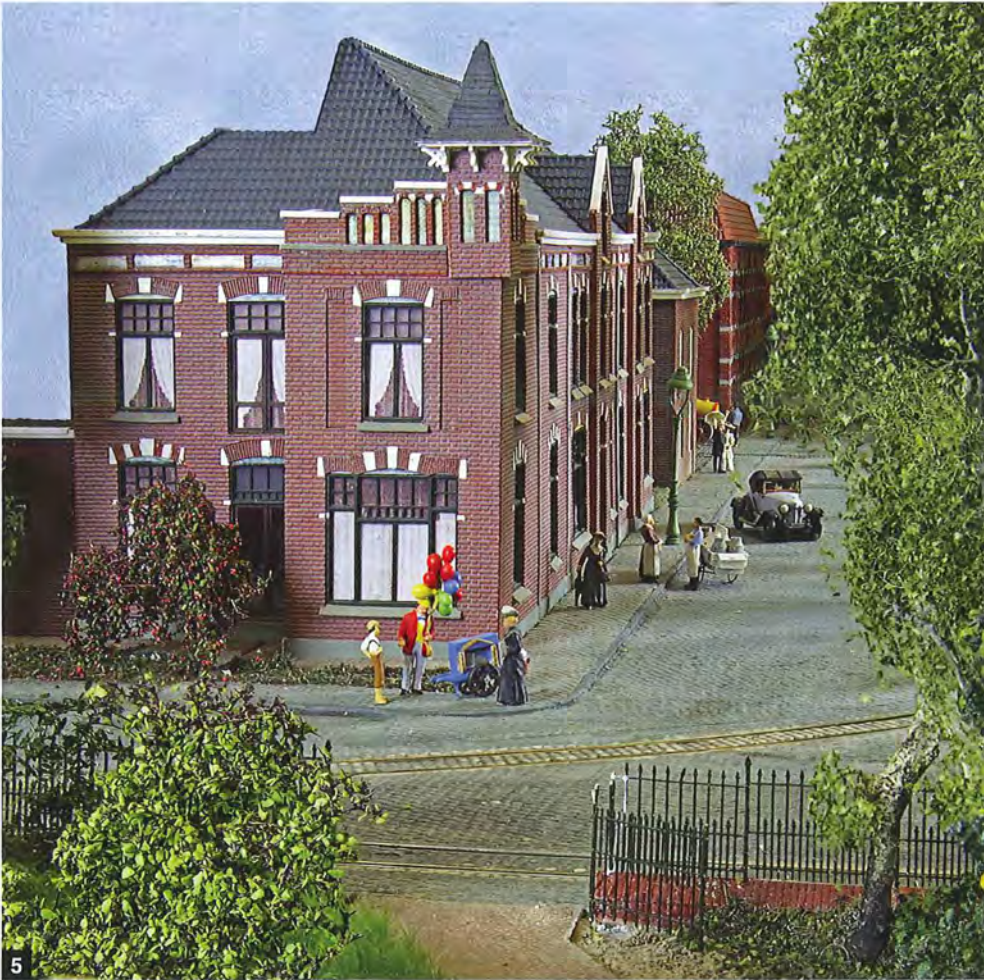
4. Dommelstraat. De directeur Kroon van de in 1888 geopende paardentram naar Geldrop kon het niet verdragen dat 'de concurrent' vijf maal per dag langs zijn huis in de Dommelstraat kwam. Hij liet de paardentram nog tot in 1907 lopen. Daarna werd ze overgenomen door De Meijerij.

de stoomtram met het personenvervoer en op 10 januari 1937 met het goederenvervoer. Aan de Belgische zijde is de lijn pas op 15 mei 1949 voor reizigers en goederen opgeheven.

Emplacement

Nog voor 1940 waren de sporen op het tramstation van Eindhoven opgebroken en een groot deel van de gebouwen gesloopt. Voor een deel hadden ze zelfs al plaats gemaakt voor nieuwe woningen. Enkele van de overgebleven gebouwen dienden nog tot in de jaren 1970 als autobusgarage en opslag van pakketpost. In 1929 had men





5. In het pand op de hoek van de Dommelstraat met de Tramstraat was vroeger het textielbedrijf van Ignatius de Haes gevestigd.

6. Eindhoven was trots op haar tramstation met heuse hal.







7. In 1929 werd er een wagentraaischijfje met een spooraansluiting naar de textielfabriek de Haes aangelegd.

8. Verscholen achter de bomen is het markante hoofdgebouw van de zeepfabriek De Lelie zichtbaar. De merknaam 'De Lelie' werd gesymboliseerd door een Franse lelie.

9. Een kijkje vanaf de Paterskerk in de Tramstraat. Het hoge gebouw hoort bij het entreegebouw van de Stoomzeepfabriek De Lelie van Redelé, gebouwd in 1898. In 1969 sloot de fabriek haar deuren.

nog vertrouwen in het trambedrijf en werd er een wagentraaischijf naast het stationsgebouw gelegd met een aansluiting naar de aan de Tramstraat gevestigde textielfabriek 'de Haes'. Dit draaischijfje was te zien op een originele tekening van het emplacement. En die tekening was voor Gérard Hendriks indirect de aanleiding om



het jaar 1930 te kiezen voor zijn modelspoorweg 'De Tramstraat'.

Op het compacte emplacement van amper 210 bij 70 meter aan de Tramstraat was heel veel te vinden. Een groot stationsgebouw met een hal over de perrons, een stukgoederenloods, locloodsen en wagenremises, smederij, draaierij, schilder- en timmerwerkplaats, kolenbunker, watergebouw enz. En dat alles verbonden met interessante gedrongen wisselverbindingen, een sporendriehoek en een draaischijf voor locomotieven. Plus de genoemde wagentraaischijf naar de textielfabriek 'de Haes'. Het omzetten van dit emplacement in 1:87 leidde tot een modelspoorweg in L-vorm (eigenlijk een liggende L waarbij de korte poot links omhoog steekt) De toeschouwer kijkt daarbij tegen de buitenzijde van de L. Alleen aan de korte zijde van de L is een aansluiting op een fiddle yard. Dat is in de richting van Geldrop, een voormalige paardentramlijn die later werd overgenomen door De Meijerij.

Het gecombineerde spoor van de tramlijnen naar Reusel en Veghel eindigen dus op de rand van de modelspoorweg.

Voor de sporen is geput uit het Tillig H0m smalspoorprogramma. Het Tillig programma omvat onder meer zelfbouw wissels die goed van pas kwamen voor het maken van de vier drieluikwissels die het compacte emplacement rijk was. Van de 32 wissels – de drieluikwissels meegerekend – worden er slecht vier elektrisch bediend. Dit is om een automatisch bedrijf mogelijk te maken. Alle andere wissels worden via een trekstang met de hand bewogen. Een aan de trekstang verbonden schakelaar polariseert het puntstuk.

Freesmachine

Het meeste werk bij het maken van 'De Tramstraat' was het vervaardigen van de gebouwen. De huizen aan de Tramstraat waren in 1930 nog betrekkelijk nieuw. De eerste huizen waren pas gebouwd na de aanleg van de tramwegen.



10

11





10. Op het tramnet van de Meijerij reden verschillende typen locomotieven. Ook hiervoor was zelfbouw de enige optie. Het belangrijkste waren de 18 tramlocomotieven van de fabrikant Backer en Ruep in Nederland algemeen bekend als 'Bakkertjes'.

11. In 1916 werd door de tuin van de directeurswoning een verbindingsspoor aangelegd naar het stationsplein van de Staats Spoorwegen.

12. Vanaf de Parklaan nadert de tram uit Gelp. De rij van drie woonhuizen zijn in 1906 gebouwd en bestaan nog steeds.

13. De Meijerij kocht in 1927 twee van deze twee-assige Franse motorrijtuigen. Een probleem was dat zij vanwege hun grote radstand regelmatig schade veroorzaakten aan de oude tramlijnen.



De uitdaging was om die een op een na te bouwen. Enkele gebouwen staan er nog en van het stationsgebouw kon een originele bouwtekening worden geleend die was gebruikt bij een verbouwing. Verder werd gebruik gemaakt van oude foto's. Bij het maken van de huizen kreeg Gérard zeer praktische hulp van een modelbouwvriend (www.jmmodels.nl) die over een CNC freesmachine beschikt. Om daarvan

gebruik te maken werden alle gevels in AutoCad getekend. Meestal waren daarvoor drie tot vier lagen nodig. De buitengevel met stenen, de buiten kozijnen en de binnen kozijnen. En soms een extra laag om de buitenmuur dikker te maken. Na het frezen werden de delen geschilderd, op elkaar gelijmd en gewaard. Voor de daken zijn decorplaten van Auhagen en Slaters gebruikt. De meer eenvoudige ge-

bouwen waarbij meerdere dezelfde geveldelen nodig waren zijn gegoten met resin. De oermodellen zijn eveneens samengesteld uit gefreesde geveldelen. Hoe de huizen en gebouwen zijn gemaakt beschrijft Gérard op zijn site: <http://www.depassearel.nl/>. Daaraan is weinig toe te voegen.

Tekst & Foto's:
Gerard Tombroek



Vallescura

La Bella Italia in model

DE ITALIAANSE SPOORWEGEN ZIJN IN ONZE LAGE LANDEN VRIJ ONBEKEND. IEDEREEN KENT WELLICHT – VAN VROEGER – DE SCHAALMODELLEN VAN RIVAROSSE EN LIMA, MAAR MODELSPORWEGEN NAAR ITALIAANS VOORBEELD KOMEN IN DE PERS MAAR WEINIG AAN BOD. EN TOCH WORDT ER IN ITALIË OOK MODELSPORKUNST VAN DE BOVENSTE PLANK BEOEFEND. GETUIGE HIERVAN IS DE BIJZONDER SFEERVOLLE MODELSPORWEG VALLESCURA, EEN TENTOONSTELLINGSBAAN IN SPOOR HO GEBOUWD DOOR DAVIDE VOLPE. DEZE BAAN MAAKTE HAAR INTERNATIONAAL DEBUUT OP RAIL EXPO 2014 IN PARIJS, DAARNA WAS ZE OOK TE GAST OP ON TRAXS!, EN WELLICHT NOG TE ZIEN OP MENIGE INTERNATIONALE TENTOONSTELLING.

Davide Volpe, lid van de Turijnse modelspoorclub Arcamodelismo, koos zijn thuisstreek Piëmont in het noordwesten van Italië en de typische driefasen wisselspanning bovenleiding als inspiratiebron voor de bouw van zijn modelspoorweg. Piëmont betekent letterlijk 'aan de voet van de bergen' in het Italiaans. Deze bergen zijn natuurlijk de Alpen en zorgen voor het opwekken van hydro-elektriciteit. Het voldoende beschikbaar zijn van deze elektriciteit, en een gebrek aan steenkool, maakten dat de Italiaanse Staatsspoorwegen (FS) al in 1902 overgingen tot elektrificatie van het net.

1. Ondanks de beperkte diepte van 50 cm is Davide Volpe er in geslaagd de sporen in een grote boog en tegenboog te leggen zodat deze nergens parallel met de rand van de modelbaan liggen. Dit geeft aan de baan een betere dynamiek. De stoomloc Gr640 nadert Vallescura met een gemengde trein, iets wat op de Italiaanse zijlijnen gebruikelijk was. De kerk is gebouwd naar model van deze van Portofino.

2. Ook stoomtractie werd in de jaren 1950 nog ingezet, zoals deze Gr640 met een gemengde trein. Op de achtergrond de Italiaanse rijwoningen met de door de zon verkleurde gevels en de natuurgetrouwe platanen.



2





Draaistroom

Italië koos voor de elektrificatie voor driefasige wisselspanning, ook wel draaistroom genoemd. Bij dit systeem wordt gebruik gemaakt van een dubbele bovenleiding (fasen 1 en 2) en de rails (fase 3). De bovenleiding en pantografen voor dit systeem zijn daarvoor vrij gecompliceerd. In Italië werd dit systeem gebruikt tot in 1976, al werd vanaf de jaren dertig op vele lijnen overgeschakeld op 3kV gelijkspanning. Behalve de ingewikkelde bovenleiding was ook het beperkt aantal snelheidstrappen een nadeel. Reizigerstreinen in Italië konden bijvoorbeeld alleen aan 37,5 – 50, 75 en 100 km/u rijden. Voordelen van het driefasensysteem zijn de compacte, krachtige en robuuste tractiemotoren en het feit dat de onderstations ver uit elkaar konden liggen. De driefasige bovenleiding met zijn twee rijdraden is dan ook een blikvanger op de modelspoorweg, en werd geheel door Davide zelf gebouwd. Het situeert de modelspoorweg in de jaren 1950-1960, waarbij ook occasioneel nog stoomlocomotieven werden ingezet.

Vallescura

Vallescura moet je niet op de landkaart zoeken, het is een fictief station waarin elementen van verschillende plaatsen uit Piëmont verwerkt zijn. De kerk bijvoorbeeld is deze van Portofino, het stations-

gebouw dat van Sommariva Perno. Wel authentiek is de sfeer die de modelspoorweg uitstraalt, je waant je zo in het bergachtige Piëmont met zijn smalle straatjes en honderden kerken.

De modelspoorweg is opgebouwd uit segmenten van ieder 100 x 50 cm, met een vaste achtergrond met een hoogte van 70 cm. De modelbaan is in feite één groot ovaal met een enkelsporige rondgaande baan. In het zichtbaar gedeelte, gelegen tussen twee tunnels, vinden we het station van Vallescura met een uitwijkspoor en een goederenaansluiting. In het station kunnen de treinen elkaar kruisen. Het geheel telt aan de voorzijde slechts drie wissels en één Engelse wissel. Het schaduwstation is achter de baan gelegen en heeft vier sporen die in beide richtingen kunnen bereden worden. Het geheel is 6,40 m lang, de sporen liggen op 130 cm boven de vloer. Aan de voorzijde vinden we een mooie fries, met stationsbord, waarachter de verlichting met ledstrips schuil gaat. De verlichting geeft de sfeer weer van een zomerse dag in Piëmont.

Zelfbouw

Met uitzondering van het rollend materieel en de sporen (Roco) werd de gehele mo-

3. Een Fiat-motorwagen is op weg naar Vallescura. Deze tunnel bevindt zich aan de rechter zijde van de modelspoorweg en vormt de scheiding tussen het afgewerkte deel en het verdeckte gedeelte met een 180° boog naar het schaduwstation. Op de voorgrond zien we een Italiaans baanwachtershuisje, alle lui-ken zijn dicht om de warmte buiten te houden.

4. Langsheen het spoor vinden we een verlaten fabriek, de 'Premiata Foderia d'Art' naar voorbeeld van een bestaand gebouw in Geneva.

5. De Italiaanse draaistroomlocomotieven met hun stroomafnemers met twee slepers naast elkaar waren bij spoorwegliefhebbers even geliefd als de stoomlocs. De eloc E432 is het station binnengelopen en houdt halt. Het stationsgebouw is gebaseerd op dat van Sommariva Perno.







6. Aan de linkerkant verdwijnt het enkelspoor in een tunnel onder het dorpje Vallescura. Inmiddels heeft ook de dieseltractie haar intrede gedaan.

7. Boven op de heuvel vinden we het dorpsplein met de obligate kerk. Alles straalt een Zuidse rust uit.

8. Het dorpje lijkt wel een schilderij. Toch is dit een driedimensionale modelspoorweg, een pluim voor de bouw van deze fraaie huizen.

delspoorweg door Davide zelf gebouwd. Zelfs de wissels zijn zelfgebouwd, wissels die worden aangedreven door een servo, aangestuurd door een zelfgebouwde decoder. De besturing van de treinen is digitaal, de handregelaars zijn verbonden via een Lenz ExpressNet. De bijzondere driefasige bovenleiding is eveneens zelfgebouwd.

Meest in het oog springend zijn de gebouwen. Achter het station vinden we een

verhoogde berm met een rij woningen. De bewoners hiervan hebben beslist een prachtig zicht op de voorbijrijdende treinen. Bijzonder geslaagd is een impressie van het stadje boven de linker tunnelingang. De gebouwen zijn vervaardigd uit forex en pluimkarton, afgewerkt met zelf geëetste onderdeeltjes uit messing. Alles is kundig verveerd, de kleuren van de gebouwen lijken door de zon verbleekt. Ook de vegetatie is zelfbouw. Voor de bomen zijn echte takken gebruikt die verder wer-

den bewerkt met zeepschuim en als afwerking een laagje fijne vlokjes van GPP. Davide heeft meer dan twee jaar gewerkt aan Vallescura. Als je het resultaat ziet kan je alleen maar stellen dat de jonge Italiaan van aanpakken weet, en de gave bezit om zonder al te veel tirlantijntjes een zeer overtuigende modelspoorweg neer te zetten. Bravissimo Davide.

Tekst: Guy Van Meroye
Foto's: Gerard Tombroek



City Limits & station Gladstone

Rangeren op z'n Amerikaans

BOUWERS VAN MODELSPORWEGEN NAAR AMERIKAANS VOORBEELD LIJKEN EEN VOORKEUR TE HEBBEN VOOR BOSBANEN EN VELDSPOOR UIT VERVLOGEN TIJDEN MET GAMMEL SMALSPOORMATERIEEL IN GROTE SCHALEN. DE MODELSPORWEG VAN HET CITY LIMITS TEAM IS VAN EEN HEEL ANDERE ORDE. HIER ZIEN WE DIESELLOCOMOTIEVEN DIE RANGEREN IN DE BUITENWIJKEN VAN EEN STAD EN FORENZENVERKEER. DE KEUZE VOOR DIT THEMA, DE SCHAAL VAN 1:87 EN AFWERKING VORMEN EEN UNIEKE COMBINATIE.

Het City Limits Team is een losse groep van modelspoororders en modelbouwers uit de wijde omgeving van Stuttgart die mede via het in 2003 opgerichte US-Modellbahnforum met elkaar in contact zijn gekomen. Zij hebben de modelspoorwegbouw tot een ambacht verheven. Individueel of met meerdere mensen samen bouwen zij

aan een modulaire modelspoorweg die je in verschillende samenstellingen kunt tegenkomen. De modelspoorweg geeft een deel weer van een geëlektrificeerde spoorlijn tussen de steden New York en Philadelphia, de zogenoemde Noord-Oost corridor van de Verenigde Staten in de periode tussen 1976 en 1981. Dat is

het tijdperk dat Conrail actief was. Conrail, de geconsolideerde Rail Corporation, was in 1970 het antwoord van de staat om de teloorgang van de spoorwegen in het noordoosten van de VS een halt toe te roepen. Na het bijeenrapen van de resten van het ineengestorte Penn Central, de Erie Lackawanna, Lehigh Valley, Reading, Central Railroad of New Jersey, and Lehigh & Hudson River was het bedrijf in staat de spoorwegen midden jaren 1990 weer winstgevend te maken. In 1999 werd Conrail weer verzelfstandigd en opgedeeld in Norfolk Southern en CSX Transportation.

1



2



3



1. Als u mocht denken dat de twee auto's op het midden van de weg na het passeren van de trein tegenover elkaar komen te staan kunnen we u gerust stellen. Ze zullen beide links afslaan.

2. Het grote pand van General Electric, marktleider in de elektronicamarkt, heeft meerde spoor-aansluitingen.

3. De twee treinspotters hebben geluk dat zij de zeldzame Raritan River 4 voor de lens kregen. Het origineel is bij de Philadelphia Electric Company terecht gekomen.

De samensmelting van zeven maatschappijen leidde tot een uitzonderlijke mix aan locomotieven en wagens die nog langere tijd in de originele kleuren werden ingezet. Vaak alleen voorzien van provisorisch met sjablonen opgebrachte opschriften en nummers. Een beeld dat overigens ook lange tijd was te zien bij het materieel van de National Railroad Passenger Corporation 'Amtrak'. Bij het grootbedrijf is zo een variatie aan huisstijlen verre van ideaal, maar op de modelspoorweg geeft dit een bijna grenzeloze gevarieerdheid aan trein-

4. Wat zou de Italiaanse storemanager denken...?

5. De heren komen er samen wel uit.

6. De huizen zijn tot praktisch op de rand geplaatst. Zo kun je het straatleven van heel dichtbij beleven.

7. De scheidslijn tussen de industrie en woon-omgeving is maar smal en daar tussendoor rijden meermaals daags flinke goederentreinen.

8. Aan de voetgangers te zien zijn ze eraan gewend dat de zware locomotieven dwars door de straat rijden.

samenstellingen. Wel met de kanttekening dat het aanbrengen van de, tijdelijke, beschrijving en maatschappijnaam het nodige handwerk vereist. Het uitzoeken van de lettertypen en het opbrengen ervan is een tijdrovende bezigheid en bijna een hobby binnen de hobby. Echter een karwei dat loont.

Industriestad

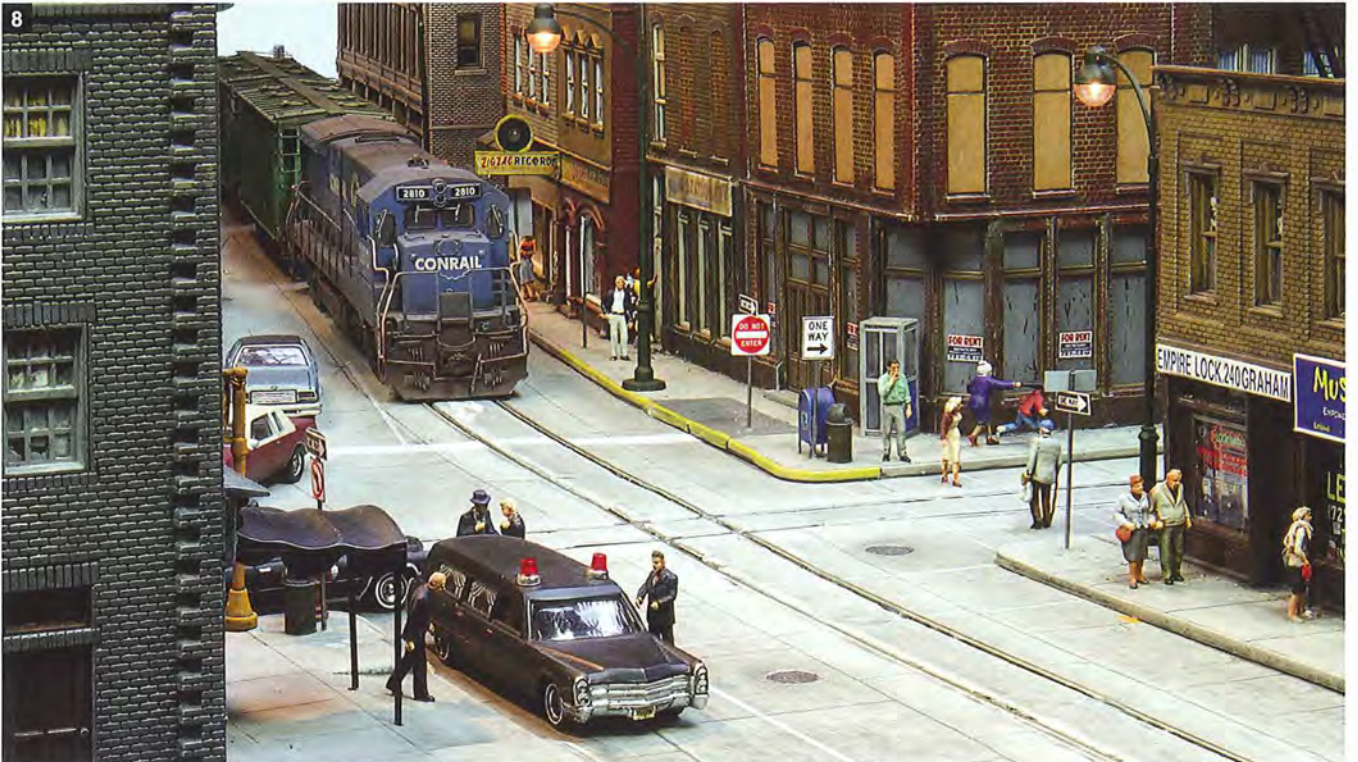
Oriëntatierijsen door de staten New York, New Jersey en Pennsylvania van enkele teamleden en surfen op internet leverden talrijke interessante voorbeeldsituaties op die op de modelspoorweg nauwgezet zijn nagebouwd. De maar al te vaak uitgebeelde Amerikaans Western romantiek en andere toeristische clichés zijn bewust



7



8





vermeden. Van zwoegende Shays over bosbanen, of brullende diesels die lange treinen door canyons en woestijnen slepen is bewust afgezien. Hier banen de diesellocomotieven met enkele wagens zich een weg door straten en over drukke kruispunten naar fabriekspoorten. Ook dit is Amerika.

In het bijzonder Elmar Haug en Martin Stierlen hebben zich toegelegd op het vervaardigen van de gebouwen. Zij hebben veel werk gemaakt van de wisselwerking tussen straten, spoor en bebouwing. Voor de gebouwen zijn bewust slechts bij uitzondering bouwpakketten gebruikt. Dit draagt bij aan het geheel eigen karakter van de bebouwing. Wel zijn voor sommige gebouwen onderdelen uit bouwpakketten gebruikt, maar die zijn op zo een creatieve wijze in de panden verwerkt dat dit niet meer als zodanig herkenbaar is. Ook veel creativiteit toont de opstelling van de gebouwen. Daarbij is vooral gezorgd voor talrijke doorkijkjes. De fantasierijke vaardige handen van Denis Arrufat leverden een dynamisch straatbeeld op met aangepaste automodellen, handgeschilderde figuren en tijdsbepalende graffiti, reclameborden en affiches. Dit naast een uitgekiende verwerking van de gebouwen in een verpauperende industriële omgeving die de economische neergang karakteriseert. Aan de slechts spaarzame vegetatie is de invloed van de Atlantische kust te herkennen.

9. Tussen het viaduct – links – en de City – rechts – ligt nog een behoorlijk industriegebied.

10. Terwijl over het viaduct verkeer raast heers er onder rust.

11. Een groot viaduct scheidt de modelspoorweg optisch in een stadsdeel met hoogbouw en industrie en het forenzenplaatsje Gladstone.

Forenzen

Aansluitend aan de stad met hoogbouw en het industriegebied ligt een typisch forenzenstation Gladstone. Hier hebben de treinen van Amtrak hun eind- en beginpunt. De omgeving van het station roept de sfeer op van een tuinstad zoals we die wel meer zien in New Jersey. Thomas Tschur zorgde met een verkeersviaduct voor een heel samenhangende overgang tussen de twee uiteenlopende thema's. Het verkeer op het viaduct is niet zo boeiend, maar de taferelen die zich eronder afspelen daaraan zou je als heer en mevrouw Preiser maar zo snel mogelijk voorbij lopen. Of nog liever helemaal niet in de buurt komen.

Aangezien de modelspoorweg uit segmenten bestaat is het ook mogelijk om alleen met het stadsdeel of het forenzen deel aan een expo deel te nemen. Maar ook met nog meer onderdelen. Zo wordt soms ook



10



11



12



12. Gladstone heeft de typische kenmerken van de forensenplaatsen in New Jersey.

13





14



15



16

13. Het forensenstation Gladstone.

14. De forensen kunnen nog even boodschappen doen bij de buurtsuper.

15. Naar links toe gaat de modelspoorweg over op het deel Wilmington met een geëlektrificeerde hoofdlijn.

16. Van de viersporige hoofdlijn op Wilmington zijn er twee geblokkeerd door werkzaamheden.

nog aan de zijde van het forensenstadje het depot Wilmington voor elektrische locomotieven aangesloten. Of daarvan slechts een gedeelte, zoals tijdens het maken van deze reportage. De grootste aandachtstrekker is echter het stadsge-deelte met straatferelen. Je blijft steeds weer leuke scènes ontdekken.

Tekst en foto's:
Gerard Tombroek





Mini Gremberg

GREMBERG IS EEN GROOT GOEDERENSTATION NET BUITEN KEULEN, WAAR SINDS EIND 2008 OOK DE BELGISCHE LOCOMOTIEVEN VAN DE REEKS 28 DAGELIJKS TE ZIEN ZIJN. NA HET VERZEKEREN VAN EEN GOEDERENTREIN WORDEN DE LOCOMOTIEVEN IN GREMBERG OPGESTELD IN HET PLAATSELIJKE DEPOT. DE AANWEZIGHEID VAN KLEURRIJKE LOCOMOTIEVEN IN DIT DEPOT HAD ONZE VERBEELDING AL LATEN WERKEN. TOEN IN 2010 MODELSPOORMAGAZINE DE VOORWAARDEN VOOR DE DERDE MINIBAANTJES-WEDSTRIJD BEKEND MAAKTE, BLEEK DIT HET IDEALE MOMENT OM VAN DIT DEPOT EEN MINIATUURVERSIE TE BOUWEN.

1. Mini-Gremberg, eens een deelnemer aan de mini-baantjeswedstrijd, nu een graag gezien tentoonstellingsbaantje in schaal 1:160. (foto GVM)

Planning

In het reglement van de minibaantjes wedstrijd stond een maximale oppervlakte vermeld: voor spoor N mocht het baantje niet meer dan 0,6 m² beslaan. De eerste opdracht was dus om ons idee binnen deze oppervlakte te krijgen. Hiervoor dienden we wat te puzzelen. Zo beslisten we om geen rechthoekig grondvlak te gebruiken: Door de voorzijde af te schuinen, verkleinde de oppervlakte en voldeden we aan de voorwaarden. Hierdoor dienden de sporen voor de aan en afvoer van de locomotieven iets meer in een boog te worden gelegd. Het aantal opstelsporen aan de rolbrug werd ook beperkt: na enkele proefopstellingen zag het er nog steeds imposant uit.

Maar in de vooropgestelde oppervlakte diende ook een eventueel schaduwstation te zitten. Wij dachten aan een 'Fiddle Yard' (een verschuifbare lade met sporen, waar-

In Gremberg vinden we naast de talrijke rode locomotieven van de DB ook veel privé-operatoren, waardoor het locomotievenpark zeer gevarieerd en kleurrijk is. Bovendien zorgt de aanwezigheid van de NMBS reeks 28 voor een Belgische toets. In Gremberg worden de locs verplaatst via een rolbrug. Dit bespaart veel plaats en wissels, we opperden dan al gauw het idee om bij de weergave in miniatuur geen enkele wissel te gebruiken. Er werd gekozen om dit alles te bouwen in spoor N.

Uitdagingen

Het project stelde ons voor de twee grote uitdagingen:

- De rolbrug diende zelf te worden gebouwd. De bestaande model-rolbruggen beschikken immers over te weinig aan-

sluitsporen (meestal een vijftal aan weerszijden, terwijl wij het dubbele nodig hebben) en zijn bovendien niet echt realistisch. De aandrijving van de bestaande modellen zit immers ingebouwd in de brug, waardoor de brug zelf veel te massief is en de put eronder te diep.

- De tweede uitdaging is nog interessanter: in het grootbedrijf loopt de bovenleiding per spoor door over de rolbrug. De stroomafnemers van de locomotieven dienen dus te worden neergelaten voordat men de rolbrug met een loc op zijdelings verplaatst. Kristof Willems had al eerder een systeem met geheugendraad ontwikkeld om stroomafnemers neer te laten in spoor H0, maar nu diende hij dit te miniaturiseren naar spoor N!



2



3. De stalling van de bonte verzameling elocs gezien vanuit de andere hoek van Gremberg. (Foto 19.06.2014)



4. Een line-up in miniatuur, zelfs de kleinste details zijn in model nagemaakt.

2. Deze fraaie line-up van elektrische locomotieven sprak Kristof Willems en Dries Reubens, beiden actief lid van MSKK, dermate aan dat ze het in miniatuur wilden nabouwen. (Foto Gremberg 14.06.2012)

door we de locs van het een uitritspoor terug naar een inritspoor konden verplaatsen), maar dit bleek toch te groot te zullen uitvallen. Na enig denkwerk kwam Kristof Willems tot een oplossing: waarom de locomotieven niet in de hoogte verplaatsen in plaats van de diepte? De loc-lift was geboren! En zo bleven we onder de maximale oppervlakte. Op de expo werd dus gebruik gemaakt van een loc-lift. Jammer genoeg functioneerde die niet volledig naar wens, waardoor de lift ondertussen vervangen is door een klassiek schuifblad.

Ophbouw

De opbouw werd gerealiseerd in MDF van 8 mm en werd uitgevoerd als een kijkkast. In de grondplaat werd een uitsparing voor de rolbrug voorzien. Aan de sporen werden voor ze gelegd werden de aansluitdraden vast gesoldeerd. Omdat de baan zo compact is, werd gewerkt met flexibele rails uit één stuk. Er werden dus geen raillassen gebruikt, wat de stroomvoorziening ten goede komt. Enkele sporen vooraan werden voorzien van een geïsoleerd gedeelte, zodat er ook niet gedigitaliseerde locs kunnen worden opgesteld.



5. Overzicht van het emplacement. Een Gravi-ta-diesellocomotief is uitgerust met een automatische rangeerkoppeling.

6. Een Belgische locomotief van de reeks 28 op bezoek in Gremberg. De taxi staat al klaar om de bestuurder naar het station te brengen na het vervullen van zijn dienst.

7. Overzichtfoto van het mini-baantje. Aan de rechter zijde is de oorspronkelijke loco-lift vervangen door een klassiek schuifblad.



De onderhoudsloods werd in ingekorte versie opgebouwd aan de hand van foto's van het origineel. Hiervoor werden geribbelde plasticard-platen van Evergreen gebruikt. De poorten zijn ontstaan uit doorzichtig verpakkingsmateriaal, waar eerst de groeven van de segmenten werden ingekrast en die daarna geschilderd werden. In de loods zijn schouwingsputten voorzien en staan enkele (halve) locs ter reparatie.

Locomotieven

In Gremberg zijn vele locs te zien in verschillende kleuren. We speurden de bekende veiligingsites en diverse beurzen af om de meeste modellocomotieven voordelig te bekomen. Meestal vonden we het correcte basismodel, maar in een andere kleurstelling. Dit was voor ons ideaal omdat we zo de modellen te lijf konden gaan met de airbrush. Enkele modellen van de

oudere bouwreeksen 140 en 151 werden aan spotprijzen bekomen wegens schade aan de kleurstelling. De modellen werden dan in het verkeersrood gespoten en voorzien van een nieuw nummer met behulp van waterdecals van TL-decals. De witte balk op de neus werd aangebracht door een zelf gemaakte decal.

Modellen die aangekocht werden in de correcte kleurstelling werden volgens foto's van het origineel vernummerd, en voorzien van een ander logo. Halfweg de jaren '90 kreeg de goederenafdeling

van de Duitse spoorwegen de naam DB Cargo, tegen de eeuwwisseling werd de naam veranderd in Railion (waarbij twee verschillende logo's in gebruik kwamen) en daarna werd het Railion DB Logistics. Enige jaren geleden werd de naam DB Schenker Rail ingevoerd. Gezien de DB over een groot locomotievenpark beschikt, was het onmogelijk om bij iedere naamsverandering de logo's op de locs aan te passen, waardoor men nu nog steeds alle logo's kan waarnemen op de locs. TL-decals heeft deze logo's in het

8



9



programma, waardoor we dus ook onze model-locomotieven konden voorzien van de verschillende logo's.

De Belgische locs reeks 28 zijn niet verkrijgbaar in spoor N, maar Arnold leverde wel een correct basismodel van de TRAXX E186. Na aankoop werden ze al gauw gedemonteerd om in de Belgische kleuren gespoten te worden. De opschriften voor deze 28's werden zelf getekend met Inkscape en afgedrukt op decalpapier. Van de demontage werd gebruik gemaakt om

zonnenschermen na te bootsen in de stuurposten.

Bijna alle locomotieven zijn onder handen genomen: zijn ze niet van een andere kleur of nummer voorzien, dan zijn ze toch voorzien van enige vervuiling. Enkele locs van de oudere reeksen 140, 151 en 155 werden net als hun grote voorbeeld voorzien van enkelbenige stroomafnemers. De bekende N-koppelingen werden verwijderd (we hebben ze hier toch niet nodig) en sommige modellen werden 'ge-

8. Het tractiematerieel bij het goederenvervoer was nog nooit zo boeiend, kleurrijk en afwisselend als nu. Bemerkt op de achtergrond de bijgewerkte foto van een reeks DB Railion huifwagens die diepte aan het baantje geven.

9. De Railion loc is ook voorzien van een automatische koppeling. (foto GVM)



10. Ovezichtfoto van de opstelsporen, met achteraan de rolbrug.

11. De rolbrug van Gremberg wordt intensief gebruikt om locomotieven op de opstelsporen te stallen in afwachting van hun volgende dienst. De bovenleiding loopt door tot aan de loods. (Gremberg 07.06.2012)

12. De bouwers gingen bij de bouw van dit baantje de uitdagingen niet uit de weg: zelf een beweegbare rolbrug in elkaar zetten, en de panto's van de loc laten zakken bij het verrijden van de brug.



pimpt' met modelkoppelingen en imitatie remslangen.

De diesellocc 'Gravita' is niet vervuild: in het grootbedrijf is dit ook nog maar een recente loc. Net als enkele andere rangeerdiesels is de 'Gravita' wel uitgerust met een imitatie-rangeerkoppeling, ontstaan via 3D-print. Ondertussen zijn ook de sounddecoders klein genoeg om in N-loccs ingebouwd te worden. Er werden er twee aangeschaft: de diesellocc 'Gravita' en de zingende elektrische loc 'Taurus'.

Werkende stroomafnemers

Van begin af aan werd geopteerd om digitaal te rijden. Vele modellocomotieven zijn tegenwoordig uitgerust met een NEM-stekker, zodat een decoder plaatsen zeer eenvoudig is. Bij oudere modellen dienden we de aansluitingen van de decoder op de printplaat te solderen. Ook de kleinere decoders hebben



tegenwoordig meerdere functie-uitgangen, zodat we deze konden gebruiken om een stroomafnemer te bewegen.

Een uiteinde van een stukje geheugendraad werd bevestigd aan een stroomafnemer, het ander uiteinde wordt via een draadje verbonden met een functie-uitgang van de decoder. De stroomafnemer

wordt ook aangesloten op de massa. Door de geheugendraad onder spanning te zetten krimpt deze, waardoor de stroomafnemer naar beneden wordt getrokken. Deze verbouwing is een zeer secuur werkje en er diende meermaals opnieuw te worden begonnen. Ook enkele decoders gaven de geest tijdens de werken (te zwaar belast door de stroom door de geheugendraad).

13



14



Deze geheugendraad kwam van Jaques LePlat, maar jammer genoeg is deze niet meer verkrijgbaar.

Voor dit systeem hebben we wel enige tijd moeten zoeken naar een decoder die klein genoeg is voor de N-locs en die de belasting door de geheugendraad aan kon. We hadden reeds goede ervaringen met de Kühn P045-decoder, maar deze kon de belasting van de geheugendraad niet aan. Na wat zoeken kwamen we uit bij de decoders van Doehler & Haass en sindsdien worden ook enkel nog deze ingebouwd.

De Rolbrug

Ook de rolbrug diende zelf te worden ontworpen en gebouwd. Gezien de oppervlakte waarover de rolbrug beweegt in realiteit slechts iets meer dan een meter dieper ligt dan de brug zelf, bleek al snel

dat we de aandrijving van de rolbrug volledig onder de bodemplaat zouden moeten aanbrengen. De verbinding tussen rolbrug en aandrijving mocht niet zichtbaar zijn: we besloten om die verbinding zo smal mogelijk te maken en langs de putwanden te verstoppen.

De rolbrug wordt door een elektrische motor via een tandriem onder de bodemplaat aangedreven. De rolbrug dient op het zicht te worden bediend: door de reductiekast met tandwielen is de rolbrug zeer precies te positioneren. De brug zelf werd opgebouwd uit diverse plasticardplaten en profielen.

De Sturing

De baan wordt digitaal aangestuurd via een Netbook waarop het gratis besturingssysteem RocRail is geïnstalleerd. Er werd voor RocRail gekozen omdat het bij

13. De rolbrug vanuit een andere hoek gezien. (foto GVM)

14. Ook de 'oude' elocs van de Baureihe 151 doen nog steeds dienst. Ze zijn voorzien van een moderne rode livree en éénbenige pantofers.

dit programma mogelijk is om gamepads als snelheidsregelaars te gebruiken. Gamepads zijn zeer voordelig te verkrijgen, en voor ons project kochten we er twee met een Wireless-verbinding. Het vergt enige oefening om vertrouwd te raken met deze besturing, maar het werkt wel perfect. En bij de jongeren ontlokt het steevast de uitspraak: "die treinen worden bestuurd met een Playstation!".

Tekst en foto's: Dries Reubens
(tenzij anders vermeld)



Helenensiel

Spoor Z aan de Waddenzee



ALS JE AAN EEN MODELSPoorWEG NAAR DuiTS VOORBEELD DENKT, GAAN DIE GEDACHTEN ONWILLEKEURIG UIT NAAR EEN – VAAK IDYLLISCH – BERGLANDSCHAP. DIRK KUHLMANN KOOS VOOR ZIJN MODELSPoorWEG HELENENSIEL ECHTER VOOR HET WEIDSE LANDSCHAP VAN OStFRIESLAND WAAR DE MENSEN ELKAAR STEEVAST BEGROETEN MET MOIN!

De railbus VT98 is, in afwachting tot haar volgende dienst, opzij gezet om ruimte te maken voor de buurtgoederentrein die op de achtergrond zichtbaar is.

Ostfriesland – of in het Nederlands Oost-Friesland – is een streek in het uiterste noordwesten van de Duitse deelstaat Nedersaksen. Het gebied grenst aan de Waddenzee in het noorden en in het westen aan de Nederlandse provincie Groningen. Voor Duitsland is het vlakke landschap achter de dijken met veel weilanden vrij afwijkend, maar voor Vlamingen en Nederlanders vrij herkenbaar. Helenensiel is een fictief plaatsje dat door Dirk Kuhlmann is bedacht en ergens tussen Norddeich Mole en Harlesiel zou (kunnen) liggen. Helene zou een riviertje zijn dat via een sluis – een 'Siel' – uitmondt in de Waddenzee. Siel is namelijk het Duitse woord 'Zijl', de in Noord Nederland gebruikelijke benaming voor een (afwatering)sluis (en daar spreken ze het uit als... 'Ziel').

Dozijn

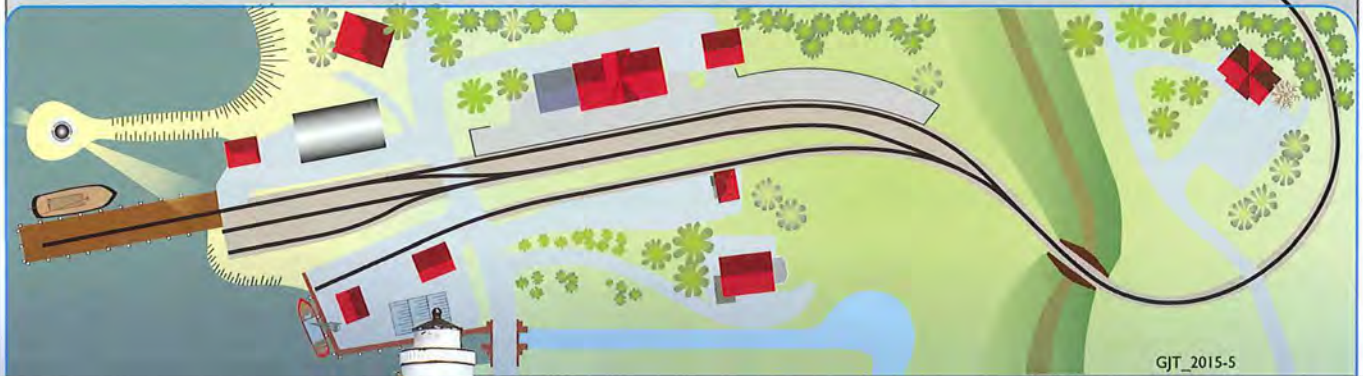
Al kort na de introductie van schaal 1:220

door Märklin in 1972 zag Dirk Kuhlmann de mogelijkheden van deze kleine schaal. Sinds 1974 heeft hij al een dozijn modelspoorwegen in spoor 'Z' gebouwd. Ditmaal werd het een kopstation en enkele verborgen opstelsporen binnen een ruimte van slechts 168 bij 58 centimeter. Klein hoeft daarbij niet te betekenen dat het eenvoudig moet zijn. Integendeel, voor Helenensiel heeft Dirk de lat hoog gelegd. Als landschapsfotograaf wilde hij in 'Z' een idyllisch landschap creëren en streefde daarbij naar dezelfde perfectie in landschapsbouw die modelbouwmeesters als Josef Brandl en Wolfgang Langmesser in H0 weten bereiken.

Bij het toepassen van het Märklin spoor Z railsysteem is ernaar gestreefd dit zo werkelijkheidsgetrouw mogelijk te laten overkomen. Alleen al om die reden is afgezien van meegebogen en Engelse wissels. Bij

de gewone wissels zijn de storende wisselaandrijvingen verwijderd en vervangen door Dirk Hoffmann aandrijvingen onder de grondplaat. De spoorbedding bestaat uit 2 mm dikke kurkstroken die op de 6 mm dikke multiplex grondplaat zijn gelijmd. De, zwarte, kunststof dwarsliggers zijn enigszins doorzichtig lederbruin geverfd om ze houtkleurig te maken en de flanken van de spoorstaven en het zogenoemde kleinijzer (bevestiging materialen) zijn verouderd met roestkleurige verf. Het ballast komt van Koemo waarvan N kiezels werden gebruikt om het ballastbed in verhouding met de Märklin spoor-Z spoorstaven te brengen. De kiezels zijn achteraf met verpoeider op kleur gebracht. Op verschillende plaatsen zijn nauwelijks zichtbare ontkoppelaars van Manfred Jöger aangebracht voor de noodzakelijke rangeer bewegingen. Er wordt overigens analoog gereden.

Helenensiel



▲ Het goederenverkeer op Helenensiel is heel overzichtelijk. De V100 heeft nieuwe meerpalen gebracht. Ze moeten straks worden overgeladen op een schip naar een van de Duitse Waddeneilanden.

◀ Een kijkje vanaf de vuurtoren. In het hoogseizoen kun je tweemaal per week de trein zien die voor het perron staat. In dit geval met een V 160.

Zeediijk

Het reliëf in het landschap is verkregen met Styrodur platen en een houtvulmiddel. Hierop is een laag fijn gezeefde en goed gereinigde aarde en zand gestrooid afkomstig van de Oost-Friese bodem. De elektrostatisch opgebrachte vegetatie bestaat uit 2 mm vezeltjes van MiniNatur. Er zijn verschillende kleuren gemengd voor een realistisch effect. Voor de wegen is papier met een honingraatstructuur van Canson toegepast. De Oost-Friese bomen die onder invloed van de voortdurende wind uit zee scheef groeien komen uit eigen kwekerij. Ze zijn gemaakt van gevlochten koperdraad voor de stam en takken bedekt met plukjes loof van Polak.

De VT98 heeft de reizigers direct vanaf de pier opgehaald. Links op de voorgrond is de werf van een sloperij en het gebouw met het ronde dak is de stukgoederenloods van Helenensiel.



Een bijzonder detail is de 'coupure' zoals waterbouwkundigen de onderbreking in een waterkering noemen. Het is een opening in de zeedijk met – in dit geval – een doorgang voor de spoorlijn. Bij wassend water kan de opening in de dijk worden afgesloten. Hiervoor zijn aan de zijanten van de coupure muren aangebracht, met uitsparingen, waartussen twee rijen balken worden gestapeld. Als extra veiligheid worden tussen de balken zandzakken geplaatst. Onder normale omstandigheden liggen de balken opgeslagen in een schotbalkhuisje op of bij de dijk. Bij sommigen coupures zijn deuren in gebruik voor de afdichting. Hiervoor is gekozen in Helenensiel.

De coupure zou mooi gebruikt kunnen worden om de treinen in de fiddle yard te laten verdwijnen. Dirk heeft voor een andere oplossing gekozen en ook achter de dijk nog een idyllisch landschap gecreëerd. Wat betreft de bebouwing is het toverwoord 'Kitbashing' aangezien de keuze uit Noord-Duitse huizen in 1:220 zeer beperkt is. Door de bouwpakketten vaak ingrijpend te veranderen en de huizen in verschillende kleuren te schilderen heeft Dirk Kuhlmann een goede mix van typische Oost-Friese huizen verkregen.



De VT98 staat op de pier te wachten op de veerboot. We kunnen aan het hoge water zien dat de boot zo dadelijk zal aanmeren, in Oost-Friesland is de veerdienst met de eilanden namelijk afhankelijk van de getijden. In de volksmond wordt dit garnituur gekscherend de 'Krabbenexpress' genoemd.

De achtergrond is een echte Waddenzee hemel. Hiervoor is een serie foto's gemaakt van de lucht boven de zee die vervolgens tot een panorama van 270 x 30 cm zijn samengevoegd en bij een drukkerij op matpapier van 190 gram is geprint. Een daglicht buislamp van 58 Watt zorgt voor de realistische verlichting zonder slagschaduw.

Hoogseizoen

Alleen in het hoogseizoen, wanneer duizenden vakantiegangers naar de Waddeneilanden trekken, is er treinverkeer van enige betekenis in het afgelegen plaatsje Helenensiel. Bij het reizigersverkeer domineert dan een dieselloco V 100 met drie- en vier-assige Umbauwagens (herbouwde rijtuigen) type 3yg(e) en 4yg, vaak versterkt met enkele goederenwagens. In de verkeersluwe perioden volstaat een railbus met bijwagen. Tweemaal per week brengt een V 160 of V 200 twee vol bezette koersrijtuigen tot op de pier met badgasten die de veerboot nemen naar een van de Oost-Friese Waddeneilanden. Het goederenverkeer stelt weinig voor. Dit beperkt zich voornamelijk tot de levering van onderdelen voor de plaatselijke scheepswerf en brandstoffen



Het station van Helenensiel ligt buitendijks. Bij een dreigende overstroming wordt de doorgang in de dijk afgesloten met deuren en zandzakken.

voor de veerboten. Ook bouwmaterialen, brandstof, levensmiddelen en andere goederen die op de eilanden nodig zijn komen nog gedeeltelijk met het spoor, maar hier wint de vrachtauto steeds meer terrein. Een enkele keer zijn ook nog stoomlocomotieven uit de bouwseries 50 en 94.5-17 in Helenensiel te zien. Dat is echter meer een liefhebberij van de bouw.

Tekst en foto's:
Gerard Tombroek



De coupure van Helenensiel kan bij hoogwater met deuren worden afgesloten en beschermt zo het achterland tegen een overstroming.

De Städtoldendorfer gipstrein

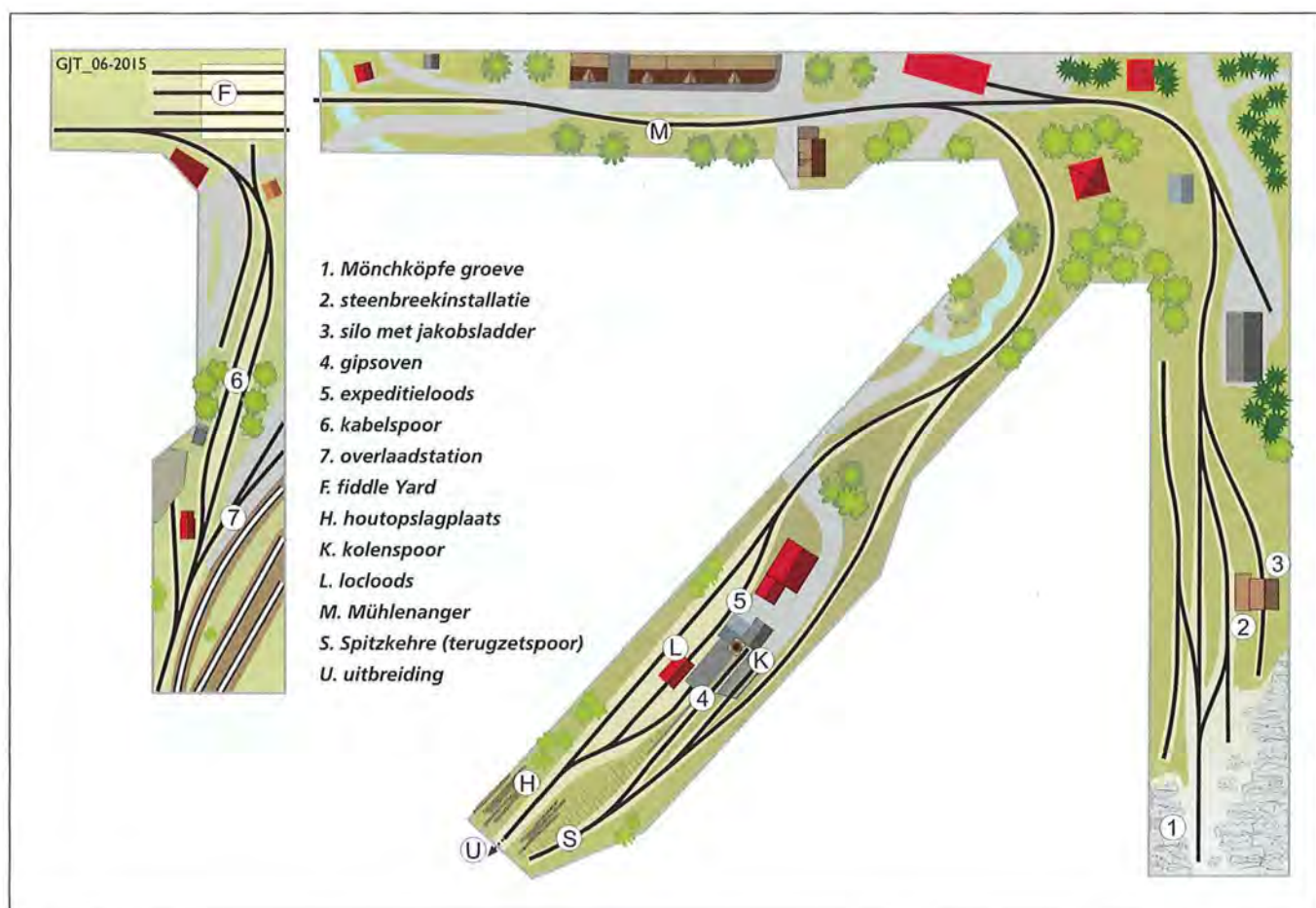
Een museale modelspoorweg

STEEDS MEER BOUWERS KIEZEN VOOR HUN MODELSPORWEG EEN VOORBEELD DAT ZE ZO WERKELIJKHEIDSGETROUW MOGELIJK NABOUWEN. VOOR SPOOR NUL ZIJN DE MOGELIJKHEDEN DAN VRIJ BEPERKT AANGEZIEN HET AL SNEL AAN RUIMTE ONTBREEKT. VEELAL BLIJFT HET BIJ EEN COMPACT DIORAMA DAT DAN TOT HET KLEINSTE DETAIL WORDT AFGEWERKT. HELMUT WALTER UIT DUITSLAND KOOS ECHTER VOOR EEN UITGEBREIDE SMALSPORWEG DIE DE GESCHIEDENIS VAN HET GIPSTRANSPORT BIJ STÄDTOLDENDORF IN BEELD BRENGT.

Gips wordt al sinds mensenheugenis gebruikt als bouw materiaal. In het verleden vooral natuurgips. Dit natuurgips (gipsgesteente) komt in de omgeving van Städtoldendorf veel voor. De eerste gipslagen ontstonden zo'n 100 tot 200 miljoen jaar geleden door verdamping van het zeewater in de ondiepe wateren. In 1864 waren

er in Städtoldendorf vier gipsbedrijven. Drie daarvan lagen in de buurt van een groeve waar natuurgips werd gedolven en in de buurt van een spoorwegstation waar de eindproducten gemakkelijk konden worden afgevoerd. Voor het vervoer van het gipsgesteente en de steenkolen die noodzakelijk zijn voor de productie van

gipspoeder was er sinds 1893 een netwerk van veldspoor waarover de wagens met paarden werden getrokken. Vanaf 1903 namen stoomlocomotieven dit zware karwei over en groeide het veldspoor uit tot een ongeveer twee kilometer lang industriespoor met een spoorwijdte van 900 mm. Het industriespoor had een aansluiting op het plaatselijke spoorwegstation van de Preußischen Staatseisenbahnen (later DR en uiteindelijk DB). Hier werden de eindproducten overgeladen in normaalspoorwagens. Anderzijds bracht het grote spoor steenkolen voor de ovens die vanuit de normaalspoorwagens in smalspoorlor-



 0e
1:45



1. Gipsgroeve Mönchköpfe
bij Städtoldendorf.

ries werden geladen. Terwijl andere bedrijven al in de jaren 1930 overstapten op het vervoer met vrachtauto's bleef het bedrijf Dr. Karl Würth tot 1960 gebruikmaken van het industriespoor. Daarbij maakte zij gebruik van twee-assige stoom- en diesel-locomotieven van verschillende fabrikanten.

Het is dit bedrijf 'Dr. Karl Würth' en de groeve Mönchköpfe die Helmut Walter in schaal 1:45 heeft nagebouwd. Van het industriële smalspoor is thans nog maar weinig terug te vinden en ook veel van de gebouwen zijn afgebroken. Aan de hand van archiefmateriaal, tekeningen, foto's, eigen waarnemingen en gesprekken met oud werknemers heeft Helmut Walter een compleet beeld gekregen van de gipswinning, productie en verzending in de periode tussen 1937 en 1958. Vaak met humorvolle details heeft Helmut dit bedrijf op een uit tientallen segmenten bestaande modelspoorweg van 11 x 8 meter met spoor 0e voorbeeldgetrouw in beeld gebracht.

Proces

In grote lijnen kunnen we het proces van het delven van het gipsgesteente tot het verzenden van de eindproducten op de voet volgen als we langs de modelspoorweg wandelen. De rondgang begint vanzelfsprekend bij het delven van de gips-

stenen in de Mönchköpfe groeve (1). Van hieruit worden de gipsstenen in lorries naar een steenbreekinstallatie vervoerd (2). Voor de productie van bouwgips is namelijk gipssteen van een bepaalde korrelgrootte vereist. De schortbunker en maal-machine waarin de grote stenen werden gebroken bevonden zich onder het spoor-niveau om het storten van de stenen in de breekinstallatie gemakkelijk te maken. De gebroken stenen werden met een jacobsladder in een silo gestort (3). Vandaar gingen ze met kiplorries naar de nabijgelegen gipsoven. (4). Het gipsgesteente bevat dan nog veel kristalwater en wordt in de oven gedroogd. De ovens waren zo'n tien meter hoog. Via een Spitzkehre (terugzet-spoor) liep het spoor tot boven de oven zodat van bovenaf kon worden gevuld. De treinen reden zodoende eerst – aan de achterzijde – onder de gipsoven langs tot

2. Nadat met springstof brokken gipssteen zijn losgebroken en van de helling zijn geroeld worden ze met de graafmachine in de gereedstaande lorries geschept.

3. De gebroken gipsstenen worden met een jacobsladder in de hoge silo gebracht.

4. Er worden steeds twee kiplorries met gebroken stenen gevuld om naar de oven te brengen.





4





5. Voor de arbeiders was er een houten schaftgebouw met het kantoor van de ploegbaas. In een apart deel, maar met gemetselde muren, was ook een smederij. Buiten wordt een stoomboor gerepareerd. Als je het dak van de werkplaats tilt openbaart zich een interieur met verrassingen.

het einde van het uithaalspoor (S) waarna de loc de wagens naar de stortbunkers van de oven drukte. Via het zelfde uithaalspoor werden ook de wagens met cokes aangevoerd. Dit losspoor (K) lag op ongeveer de halve hoogte.

Na het drogen werd de gipssteen verpulverd tot poeder. De beste kwaliteit is zo fijn mogelijke poeder. Direct na het verpulveren wordt het gipspoeder goed verpakt. Het moet goed droog worden bewaard omdat het bij contact met water samen-

klontert en zeer snel uithardt. Het verpakken gebeurt in de loods onder het gebouw van de gipsoven. In de ertegenaan gelegen expeditieloods ligt een spoor zodat de balen binnen op platte lorries kunnen worden geladen. Via twee grote open schuifdeuren kan in de loods worden gekeken (5). Direct naast de verpakingshal staat een kleine locloods (L) met ingerichte werkplaats. En in het verlengde daarvan, langs het uithaalspoor, is een houtopslagplaats (H) met een zogenoemde 'Derrick Crane'.



6. De lorries met gipsstenen en kolen worden via hetzelfde terugzetspoor aangevoerd waarna het spoor zich vertakt naar twee sporen op verschillende niveaus.

7. Tijdens het storten van de gipsstenen kan je maar beter uit de buurt blijven, tenzij je eruit wil zien als de verschrikkelijke sneeuwman.

8. De twee keurig beladen lorries staan voor de expeditieloods klaar voor transport naar het overlaad station met het grote spoor.



Mühlenanger

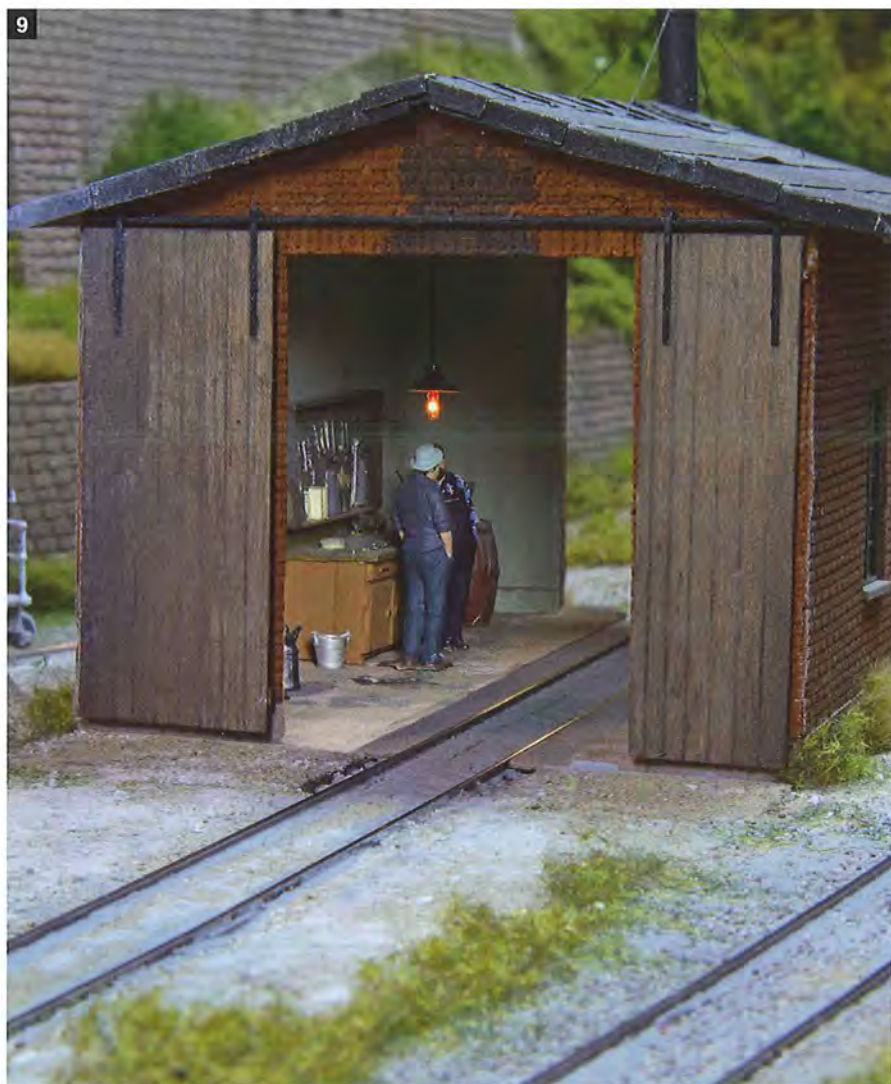
Onderweg van de hal met eindproducten naar het overlaadstation (7) passeert de gipstrein met de netjes op platte lorries gestapelde balen gips nog een paar markante punten. In het Hooptal voert de smalspoorlijn langs de Mühlenanger (M) en het riviertje de Rauchbach. Ter hoogte van de Rosenbuschweg kruiste het spoor in een scherpe onoverzichtelijke hoek de straat. Ongevallen op dit kruispunt leidden in 1958 tot sluiting van de industriespoorlijn.

De huizen 4 tot en met 10 van de Mühlenanger werden in model nagebouwd, met die aantekening dat de gevel van nummer 10 werd gereconstrueerd aan de hand van de gevel van nr. 22.

Voor het nabouwen van de woningen werden oude foto's en schetsen uit brandverzekeringspolissen gebruikt. Het zijn de kleine details in het verstilde straatje waarop Helmut Walter ons wees. Zo krijgt kleine Walter een flinke berisping omdat hij een ruit heeft ingegooid, maar om het

9. Het spoor door het locloodsje (L), onderaan de gipsoven, wordt in voorkomende gevallen ook gebruikt als omloopspoor.

10. Op de uitbreiding buiten de eigenlijke Stadtoldendorfer Gipsbahn staat deze werkplaats. Eigenlijk is het een diorama op zich.



11



11. Kleine Ernst heeft met zijn katapult een ruitje kapot geschoten, maar Walter moet het ontgelden.

12. De kinderen hebben veel belangstelling voor het zagen en hakken van het haardhout voor de komende winter. Frau Sauber heeft er andere ideeën bij.



12

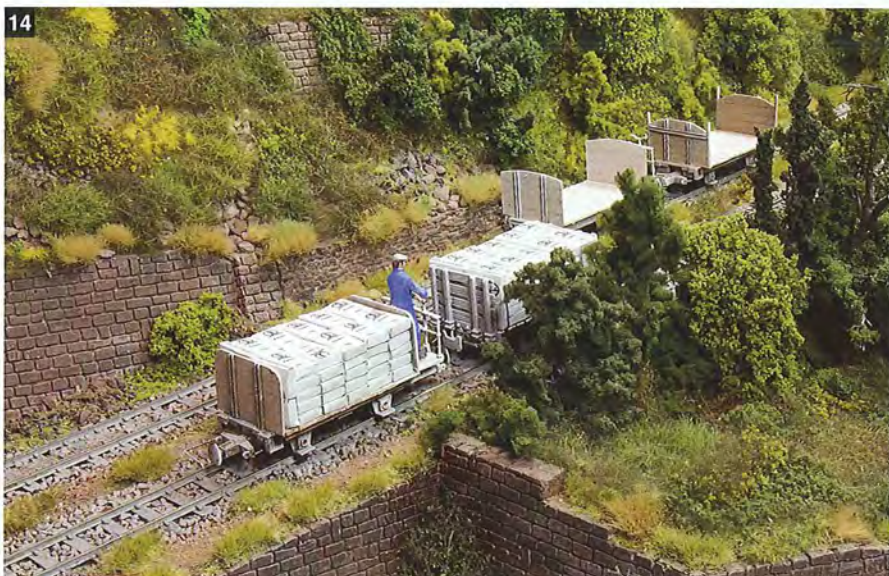
hoekje staat zijn vriendje Ernst die een kapult op zijn rug verbergt. Tweemaal raden wie de echte dader is.

Een paar huizen verder wordt een flinke lading brandhout klein gemaakt en naar de kelder gebracht. Frau Sauber loopt de werklieden continu met een bezem achterna om het trappenhuis schoon te houden.

13. Het dieselloce geeft aan het begin van het kabelspoor de wagens nog een duwtje, daarna moeten de lier en de dalende wagens het werk samen opknappen.

14. Om de beladen wagens naar het veel hoger gelegen overlaadstation te brengen is een zogenoemde Bremsberg aangelegd met een kabelspoor. De dalende wagens dienen als contragewicht voor de wagens die naar boven worden getrokken.

15. Het overladen van de balen gipspoeder in de gereedstaande goederenwagen gaat met de hand. Kennelijk was de wagen nog niet binnen toen de vorige lading gipsbalen was aangevoerd, waarom zouden ze anders eerst op het perron zijn gestapeld?





16. Het laadspoor van de Preußischen Staatseisenbahnen – intussen de Bundesbahn – is met slechts enkele sporen weergegeven. In het gebouw op de achtergrond is de machiniekamer van het kabelspoor ondergebracht.

Kabelspoor

Aan het einde van de Mühlenanger komt de gipstrein uit in een fiddle Yard (F). Daarvandaan gaat de trein weer in tegengestelde richting van het overlaadstation met het grote spoor. Het overlaadstation lag veel hoger dan de sporen van de Gipsbahn en de helling was zo steil dat de stoomlocomotieven de volgeladen wagens niet omhoog konden rijden. Om dit te ondervangen werd gebruikgemaakt van de zwaartekracht en een kabelspoor (6). De wagens werden beneden door een loc tot de voet van de helling gebracht en losgekoppeld.

Ook boven werden wagens met een loc tot aan de helling gebracht. Dit konden lege platte lorries zijn of met kolen beladen kiplorries. Beide groepen wagens werden aan een kabel gehaakt en zo werden volle lorries met een kabel naar boven

getrokken en gelijktijdig werden op een tweede spoor de met kolen beladen- of lege lorries naar beneden gereden. De door een stoommachine aangedreven kabel werd zo geholpen door het gewicht van de dalwaarts rijdende wagens die elkaars contragewicht zijn. Op deze manier konden maximaal twee lorries gelijktijdig per spoor worden overgebracht. Ook in model is deze voorziening werkend nabgebouwd.

Na aankomst in het overlaadstation – dat feitelijk niet meer is dan een verhoogde zijlading – werden de gipszakken met de hand in klaarstaande gesloten goederenwagens geladen. Omgekeerd werd uit open goederenwagens kolen voor de ovens handmatig op een transportband geschept en in klaarstaande kiplorries geladen.

Diorama

In het verlengde van het uithaalspoor naar de expeditiehal (onder de gipsoven) is later nog een uitbreiding aangesloten (U). Dit is een fictief industriespoor dat duidelijk is beïnvloed door de Amerikaanse logging lines. Je vindt er een grindgroeve

met steenslagbedrijf, een houtzagerij en een interessante sporendriehoek. Op dit deel is zelfs een Shay actief. Hier heeft de bouwer zich nog meer uitgeleefd op de detaillering. Op een van de randen staat een opengewerkte werkplaats voor het spoorwegmaterieel die tot in de kleinste hoeken is ingericht. We laten deze uitbreiding echter verder buiten beschouwing, omdat ze eigenlijk geen deel uitmaakt van de Städtoldendorfer Gipsbahn.

Helmut Walter heeft met zijn Städtoldendorfer Gipsbahn de geschiedenis van deze smalspoorweg zo grondig driedimensionaal gedocumenteerd dat het een modelspoorweg met museale waarde is. Daarnaast heeft Helmut de historie vastgelegd in een 32-pagina's tellend boekje gemaakt met historische foto's en tekeningen. Het werk wordt uitgegeven door: Bürgerverein für Kultur- und Heimatpflege Städtoldendorf e.V. (Hrsg.) - 1998 - ISBN 3-9805727-4-9. Het boekje is te bestellen bij: walter.helmut@nego.de

Tekst en afbeeldingen:
Gerard Tombroek





Een muur in een blikje

JE KUNT HET EEN RAAR IDEE VINDEN, MAAR HET ZAT AL EEN TIJDJE TE RIJPEN IN ONZE GEEST. DOEL WAS, STUKJES MUUR MET INGEDRUKTE BAKSTENEN, DIE DESTIJD ALS PROEF HADDEN GEDIEND IN 1/43E NIET VERLOREN TE LATEN GAAN MAAR ZE TE HERGEBRUIKEN. WE HADDEN DIE STUKJES SCHUIM INDERDAAD GOED OPGEBOGEN EN ALS SOUVENIRTJES BEWAARD MET IN HET ACHTERHOOFD EEN LATER GEBRUIK ERVAN. EN OP EEN DAG, OP EEN ROMMELBEURS, ZAGEN WE EEN OUD EN VERROEST BLIKJE VAN VICHY PASTILLES. DE VERBEELDING GING WEER AAN HET ROLLEN EN WE OVERLIEPEN IN GEDACHTEN WAT WE ZOAL MET DAT OUDE BLIKJE KONDEN DOEN. WAT VOOR MOGELIJKHEDEN BIEDT ZO'N OUDE, VERWEERDE VERPAKKING OM ER EEN UNIEK STUK MEE TE CREËREN?

Historische model- en dioramabouwers kennen het principe van een 'Paper Panzer', men bouwt iets na dat ooit wel op papier heeft gestaan maar nooit concreet werd verwezenlijkt. We deden hier iets in gelijkaardige zin, we baseerden ons op een reclame in de gedrukte media voor het gekende merk 'Vichy', maar we pasten ze aan als een muurschildering zoals er in die jaren veel waren. Alleen is deze dus verschillend van diegene die op gevels was geschilderd. Zo ontstond dit wat afwijk-

kende project, met nog andere tot gevolg. Tegelijkertijd brengt dit de parallel onder ogen tussen de kunstmatige verwerking van een stukje modelbouw en de natuurlijke verwerking van een wat ouder, authentiek object.

Going back in time... ja, toch, voor de Flashback!

02 De 'echte' reclameschildering voor Vichy water zoals men die tot op heden nog op sommige gevels kan vinden. We

namen het algemeen idee met witte letters op blauwe ondergrond over maar interpreterden vrij het lettertype en de achtergrondtint om er toch iets specialers van te maken.

03 Het blik in kwestie, puur in de staat zoals we het kochten voor een paar Euro's en zorgvuldig bewaarden. Indertijd hadden we geen idee waarvoor het ooit goed zou zijn, het was gewoon een leuk oud doosje. Na verloop van tijd en geïnspireerd door ons oeuvre van modelbouw en verwerking op soms onwaarschijnlijk kleine vlakken kwam het idee om zo'n klein oppervlak, zo'n 'extract' eigenlijk, in verband te brengen met het merk.

04 De binnenkant van het blik ziet er niet meer zo netjes uit, het is nu eenmaal een verroest oud blik. We moeten dat dus wat



aankleden om er dat kleine staaltje modelbouw in onder te brengen. Als je aan zo'n klein oppervlak begint weet je precies wat je erop wil zien en ga je je extra concentreren op het werkje. Elk detail valt immers veel meer op in zo'n klein vlak. Het resultaat moet nu eenmaal de moeite waard zijn. En bovendien verdient het ook origineel van opvatting te zijn.

05 Het binnenste van het doosje wordt om te beginnen bekleed met architectenkarton van 5 mm, als een micro showbox. De stukken zijn precies gesneden zodat ze mooi effen liggen met de boorden van het blik. We verlijmden het karton met neopreenlijm.

06 Het blik heeft nu een dikkere rand en daardoor kunnen we er later een passe-partout op lijmen. Die maken we uit wat zwaarder materiaal dat we normaal gebruiken om foto's in te lijsten. Die boord mag natuurlijk niet te zwaar zijn, zodat noch het onderwerp, noch het uitzicht van de doos in het gedrang komen of te log overkomen. Niet evident bij een werkje buiten kaliber...

07 Het binnenste krijgt nu een valse bodem uit architectenkarton en een bekleding uit zwart Canson papier zodat we op een nette basis kunnen vertrekken. Nu pas weten we de juiste maten van het werkje dat in de doos moet komen.

08 Om dit stadium te beëindigen stelde zich het probleem van de bescherming tegen het stof zonder gebruik te maken van glas of plexiglas die het geheel alleen maar zwaarder, logger konden maken. We namen dus onze toevlucht tot Altuglass van 0,25 mm dat we kleefden op een tweede passe-partout, identiek aan de eerste, met het Altuglass in sandwich tussen beide.

09 Dit is even een proefopstelling alvorens de miniatuurwerken te beginnen. Het deksel is eigenlijk de essentie van ons werkje, en we dachten het dusdanig te plaatsen dat het leek alsof de doos openstaat. Normaal is het deksel dan wel omgekeerd, maar voor ons doel staat het beter zo.

10 Uit verschillende stukjes muur die we maakten uit ingedrukt architectenkarton-schuim volgens onze bekende methode dachten we uiteindelijk aan dit stukje muur, met een met snelbouwblokken dichtgemetselde raamopening. Het geheel moet wel in



dezelfde staat lijken als het onderwerp en op enkele vierkante centimeters een behoorlijk verweerd uitzicht bieden. Het moet dus wel realistisch en sprekend blijven.

11 Hier zijn de effecten van de veroudering werkelijk op de spits gedreven, met losgekomen bakstenen, barsten, bezetting die loskomt of al weg is, een opening met blokken toegemaakt enzovoort. We hadden ons vroeger al geoefend op het materiaal en dit werkje beperkte zich vooral tot een soort 'compositie' om de onderdelen mooi te schikken.

12 Een mooi geplaatste barst, door buigen of breken van de grondplaat, kan nog flink wat positief effect toevoegen aan ons bouwwerkje...

13 terwijl de toegemetselde raamopening een flink stukje drama bijdraagt door zijn

contrast. Let even op het cement tussen de snelbouwstenen dat we imiteerden met waterplamuur dat we met een fijn penseel aanbrachten. Meer dan ooit telt hier elk detail. De dikke planken in de hoek gaan gestut worden door een flinke balk diagonaal in de opening.

14 De uitgeleefde zinken keringen maakten we uit afval aluminium dat we inpriken en vervormden naar hartenlust. Opzettelijk maakten we stukken van verschillende breedte zodat het lijkt dat in de loop der jaren verschillende reparaties op het overjarige gebouw zijn uitgevoerd. De spijkers zijn eigenlijk trekbouten op 1/87e waarvan we de kop afvijlden.

15 Om die muuropening wat op te smukken dachten we aan deze stutbalk en een luik, gemaakt uit plasticard van verschillende diktes. We bewerkten het met de

bougieborstel en de krasnaald. Het luik namen we iets duchtiger onder handen om het dit afgeleefde uiterlijk te geven.

16 Een ander detail, minuscule weliswaar, maar niettemin interessant om eens te beschrijven is deze beugel voor een afvoerbuis, hier open afgebeeld en gemaakt uit stukjes plasticard die rond een buisje werden gebogen. Maar hij is pas echt af als je er bouten en moeren van Grandt-Line en Aber op monteert natuurlijk.

17 Tot besluit van de losse elementjes nog dit gevelanker dat volledig uit scratch is opgebouwd, in plaats van uit onderdelen uit de reguliere handel. Onderhavig element is opgebouwd uit een stuk I profiel van Evergreen dat werd behandeld om het een textuur van roestig ijzer te geven. Hoe en waarmee beschreven we al vaker in dit blad, dus gaan we er nu niet opnieuw over uitweiden.



18 De opbouwdetails, als we die zo mogen noemen, zijn nu klaar, tijd voor het betere gevelwerk. Eerste klusje is het aanbrengen van een matzwarte acrylwash die alle gebreken, die de charme van de muur maken, naar voren moet brengen. Barsten, breuken, holtes, ze moeten alle zichtbaar worden door die wash. Deze etappe wordt nog te vaak onderschat, en toch is ze broodnodig want ze heeft ook geen invloed op de verdere schilderwerkzaamheden.

19 Als de wash helemaal droog is kunnen we pas aan de eerste verfbeurt beginnen, met name de bakstenen die we met diverse mengsels Talens acrylverf inkleuren. We gebruiken hiervoor een palet, en voegen hier of daar nog wat Vallejo 'steengrijs' erbij om nog wat meer kleurschakeringen te bekomen. We brengen eerst een soort grondlaag aan, waarna we dan zowat elke baksteen apart inkleuren met een plat penseel nr. 2, want geen twee stenen zijn identiek. De voegen kleuren we in met droog pigment

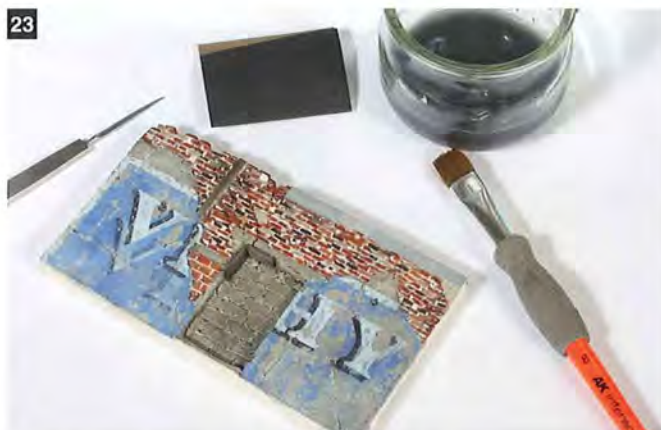
en we gaan er even met een zacht vochtig doekje over om ze te fixeren.

20 We weten waar we de muurreclame gaan aanbrengen en gaan die schilderen en afboorden met witte acryl en een mengsel van blauwe tinten, maar we brengen toch eerst twee lagen AK 'Heavy chipping' aan met een brede platte borstel. Om die muur niet te egaal te laten lijken gebruiken we diverse tinten en merken blauwe verf en tamponneren hier en daar met een sponsje.

21 De Vichy reclame uit de pers diende als basis voor het lettertype dat we mooi kopieerden op millimeterpapier en overbrachten op stukjes afvalkarton. Met de uitgesneden malletjes worden hun contouren overgebracht op het muurvlak, met een zacht potlood. Toegegeven, op deze schaal is dat wel iets makkelijker werken dan op 1/87e.

22 Nu worden de letters geschilderd met de losse hand, eerst het wit en dan de zwarte omlijsting. We gebruiken hiervoor twee types penselen: een nr. 2 en een nr. 1 retoucheerpenseel. We creëren nog een extra effect door een palimpsest aan te brengen, we hernemen dezelfde karakters nog een keer 'onder' een laag blauwe verf. Dat effect verkrijgt je door hiervoor sterk verdunde verf te gebruiken.





23 Na een half uurtje kan het oppervlak worden bewerkt in kleine stukjes om de afbrokkeling in meer of mindere mate te verwezenlijken. De randen van barsten bewerkten we met een stalen punt, zachtjes en zonder forceren, gevolgd door een houten prikker en tot slot een borstel nr. 2. Daarna krijgt het hele vlak een bewerking met schuurpapier korrel 400 zodat de beschrifting en de barsten een nog subtieler uitzicht krijgen. En op het einde van dit stadium komt weer een zwarte acrylwash het geheel vervullen.

24 We kunnen het geheel nog net iets mooier maken met een publicitaire indringer op het blauwe vlak en waarvan de benaming is gekortwiekt. Dat stimuleert de nieuwsgierigheid van de toeschouwer, het laat zijn verbeelding ook eens werken. Is het een lokale meubelhandel? Wat dan ook, enkele letters op gele achtergrond brengen weer variatie. De manier van werken verschilt in niets van de vorige, zij het dan dat we nu weer eens afwrijffletters hebben gebruikt en dat gedeelte op zijn beurt ook weer bewerkten met schuurpa-

pier en krassen en zo het opschrift in de oude muur lieten 'opgaan'.

25 Naar aloude gewoonte bewerken we ook nu weer de randen van de barsten met een mengsel van ivoor en mat wit zodat het afbrokkelen van de stuc ook realistisch lijkt. Niet te regelmatig, en met een zeer fijn retoucheerpenseel nr. 0.

26 Dit werkstukje is in een vrij grote schaal, details zijn dus belangrijk: op enkele plaatsen krassen we met een naald in het pla-

muur, dat de stuc verbeeldt, nog enkele barsten. Naar onze mening is dit een must. Hierna corrigeren we het geheel nog met een paar contrasten, minuscule, met stukjes spons waarmee we hier of daar een toefje verf aanbrengen. De gevel zelf is nu zo goed als klaar.

27 We maakten al enkele kleine details op voorhand klaar, en die komen nu aan de beurt. Op de houten elementen gebruiken we weer de chipping techniek en we zorgen er natuurlijk voor dat het ontbrekende stukje letter ook ingevuld wordt zodat de puzzel compleet is. Voor het houtwerk deden we een beroep op AK verven uit de set 563 'Old weathered wood' en mikten we op eerder koude tinten. We hebben die hier nogal spaarzaam gebruikt maar komen later eens terug op hun gebruik in een werkje op schaal 1/87e.

28 Om onderdelen een uitzicht van oud verroest ijzer te geven gebruikten we 'Crusted rust deposit' van AK, eigenlijk een soort wash die een roestspoor achterlaat. Het nummer is AK 4110, er zijn drie tinten roest in die kit.

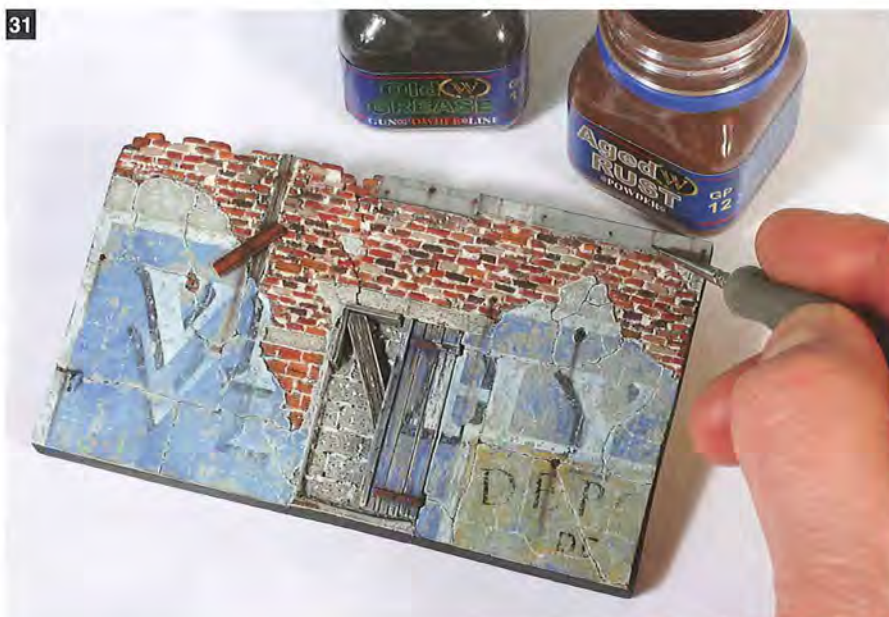
29 Dit deeltje werd eerst geschilderd met een roestkleurige acrylverf (bvb. 'old rust' of 'track rust' AK Interactive) en kan daarna worden afgewerkt met diverse roesttinten op verschillende plekken zodat een realistisch roestbeeld kan worden gecreëerd.

30 Wie dacht dat we de regenpijpbeugel aan zijn lot zouden overlaten heeft het mis. We gaan ook die met de 'chipping' methode bewerken. En niet met een speciaal product maar gewoon met een restje haarlak. De brokjes halen we eraf met een puntig houtje en daarna bewerken we de beugel nog even met pigmenten, met name 'Dark steel' AK 086 om de metalen randen tot uiting te laten komen.

31 Tussen de bedrijven door krijgen de zinkbladen op de bovenrand van de muur nog een schilderbeurt met zeer lichtgrijze acrylverf. Daarna komt de gebruikelijke verweering met witte, middelgrijze en zwarte pigmenten en tot slot de roestsporen van de spijkers die we met Wilder's poeders maken en die het oude, afgeleefde aspect van het gebouw echt vervolledigen.

32 We gaan het bijna afgewerkte stukje muur eens passen in het doosje. Na het

31





schilderen en verwerken kunnen immers aan de randen kleine uitsteekseltjes optreden die wel even moeten weggeschuurd worden, zodat het werkstukje precies in het schrijntje past. Even bijwerken is dan de boodschap...

33 Alles zit nu mooi in mekaar en we hebben het werkstukje op een voorlopig sokkeltje geplaatst. Nu moeten we nog eens nadenken over een manier om het 'onderwerp' ook mooi te laten overkomen op toekomstige tentoonstellingen, met een

aangepaste verlichting en zo, maar dat is weer een heel ander verhaal!

Tekst en foto's:
Emmanuel Nouaillier



1. Deze foto zou vanuit een van de containerkranen gemaakt kunnen zijn. Geheel rechts is de hoofdlijn te zien. De rij lege containerdraagwagens is daar zojuist door Freightliner 90043 (Hornby) gebracht. Een rangeerloc zal ze spoedig van de hoofdlijn halen om de baan weer vrij te maken.



Warren Lane

Containers, containers en containers

2

2. De Konecrane SMV Reach Stracker 4542 TB5 is een 1:76 model van Oxford dat is overgeschilderd voor het een plaatsje kreeg op Warren Lane.

UKENT VAST WEL DE ENORME CONTAINERHAVENS VAN ANTWERPEN, ZEEBRUGGE OF ROTTERDAM. HET ZIJN TOT DE VERBEELDING SPREKENDE BEDRIJVEN MAAR WEL ERG GROOT VOOR EEN MODELSPORWEG, ZEKER ALS JE ER NOG EEN CONTAINERSCHIP BIJ LEGT. DENK MAAR EENS AAN DE ENORME MODELSPORWEG KAJ M VAN DE BROERS MONTFRUIJ. ALAN BEVAN, MAGGIE CLARK EN VRIENDEN KOZEN VOOR EEN INLAND CONTAINERTERMINAL. HIER VINDT DE OVERSLAG PLAATS VAN TREINEN NAAR VRACHTAUTO'S EN VICE VERSA. WAT ECHTER KLEIN BEGON GROEIDE UIT TOT EEN FLINKE MODELSPORWEG.



Warren Lane is een moderne containerterminal ergens in East Anglia tussen 1995 en 2009. Je ziet er treinen die uit alle delen van het Verenigd Koninkrijk zeecontainers ophalen en brengen op hun reis over heel de wereld. Locomotieven worden na aankomst weg gerangeerd terwijl twee portaalkranen in een hoog tempo de containers van de wagens op vrachtauto's laden of omgekeerd. Containers die niet direct deel uitmaken van het transitverkeer wor-

den elders op de terminal in hoge stapels geparkeerd.

Achter de containerterminal ligt een druk bereiden geëlektrificeerde hoofdlijn. Onder de bovenleiding passeren een diversiteit aan hogesnelheidstreinen, gewone reizigerstreinen en goederentreinen in een grote variatie aan kleurstellingen van de spoorwegmaatschappijen die in de afgelopen decennia op het spoor waren te zien.

Kranen

De containerkranen komen uit het programma van Heljan. Ze zijn enigszins aangepast en volledig overgeschilderd om ze de passende Britse uitstraling te geven. Het besturen van de volledig functionerende kranen gaat met DCC. In het grijpmechanisme van de kranen zijn elektromagneten gebouwd om de containers te kunnen heffen. Hiervoor zijn de hoekstukken op alle containers aangepast, die

3



3. Door alle activiteiten op de voorgrond zou je de bijzondere vakwerkdraagconstructie voor de bovenleiding op dit deel van Warren Lane bijna over het hoofd zien. Ze zijn naar origineel voorbeeld bij West Horndon (London Tilbury and Southend). Ieder portaal bestaat uit 400 afzonderlijke onderdelen.

op Warren Lane daadwerkelijk worden gebruikt voor het overladen. Bij de echte zeecontainers worden deze zogenoemde 'corner castings' behalve voor het hijsen ook gebruikt om de containers met een twist lock systeem te borgen op de containerdraagwagens.

Groei

De modelspoorweg is gebouwd in de voor Groot-Brittannië gebruikelijke schaal van 1:76 met een spoorwijdte van 16,5 mm. Spoor OO dus. Aanvankelijk bestond de hele modelspoorweg uit twee delen van 183 bij 76 cm en een fiddle yard van 183 cm met zes sporen. Het geheel kon gemakkelijk worden opgesteld in de garage van Maggie. Er was slechts één containerkraan en de activiteiten draaiden rond het komen en gaan van de containertreinen,

het uitrangeren van de treinen en beladen met behulp van de Heljan containerkraan. Om het plaatje compleet te maken werd in 2010 nog een tweede containerkraan geplaatst. Die bracht echter de meeste tijd stilstaand aan het einde van de terminal door omdat er slechts één regelaar beschikbaar was. In 2012 kreeg Warren Lane een aanzienlijk uitbreiding, met nog een deel van 183 bij 76 cm. De uitbreiding voorzag ook in wisselverbindingen aan het eind van de containerterminal. Tot dan liepen de sporen aan het eind namelijk nog dood. Door deze uitbreiding was het nu mogelijk om de locomotieven te laten omrijden en de tweede containerkraan aan het werk te zetten. Ook op de hoofdlijn achter de terminal kon nu meer met treinen worden gereden, al waren doorgaande treinen nog niet mogelijk. De

hoofdlijn werd voornamelijk gebruikt om de locomotieven die met een container-trein waren binnengekomen als losse loc terug naar de fiddle yard te laten rijden. Ook verschenen en nogal eens werktreinen op de hoofdlijn. Eigenlijk was het in die tijd nog geen hoofdlijn, dat werden de sporen pas later. Ze kregen wel al die allure door het plaatsen van bovenleiding zoals bij het grote voorbeeld van de Great Eastern Mainline (GEML). De draagconstructies van de bovenleiding zijn dan ook gemodelleerd naar prototypen die op verschillende plaatsen langs de GEML te zien zijn. Enkele bestaan uit honderden kleine en grote onderdelen die stuk voor stuk zijn gesoldeerd.

Ovaal

De volgende fase in de ontwikkeling van Warren Lane was het omvormen van een punt-naar-punt rangeerbedrijf naar een volledig rondlopend spoor, met een scha-

4. Achter de De Class 37 37421 van EWS staat een zelfgebouwde bovenleidingsschakelaar. Het voorbeeld staat iets ten noorden van het oude Tilbury Riverside station.

4





5

5. De MAM truc van Turners is een 1:76 model van Oxford, de trailer is zelfbouw uit plasti-card.



duwstation achter de achtergrondplaat. Vanaf nu konden de treinen in twee richtingen doorrijden over de hoofdlijn die omgerekend naar werkelijkheid circa 1,2 km lang is. De snelle reizigerstreinen en lange goederentreinen die achter de containerterminal langs rijden terwijl er op de voorgrond met containertreinen wordt gerangeerd en zeecontainers verladen zorgen voor veel variatie op de modelspoorweg.

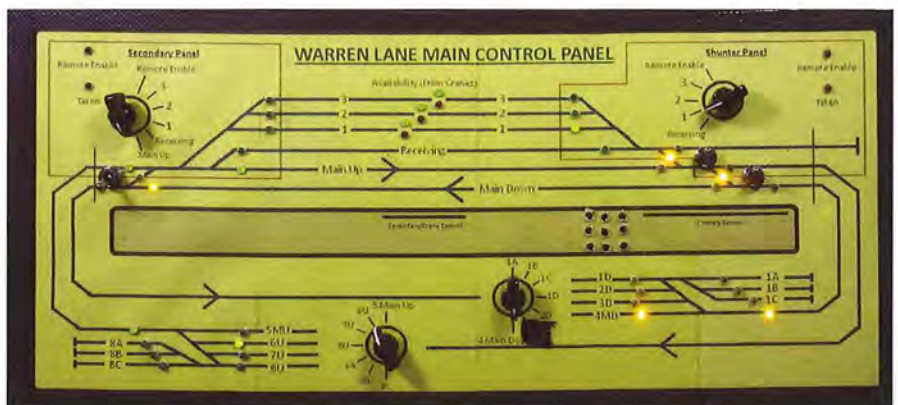
De extra lengte van 182 cm betekende wel dat er in de garage onvoldoende ruimte was voor de hele modelspoorweg. Voor het testen en bouwen konden alleen die delen worden opgesteld waaraan op dat moment werd gewerkt. De complete modelspoorweg is nu voor de bouwers alleen nog te zien tijdens exposities. Daarvoor worden ze gelukkig zeer regelmatig uitgenodigd. Dat is natuurlijk heel leuk, daarvoor is de modelspoorweg immers gebouwd. Het heeft echter wel een nadeel, de gezondheid van de kranen. Bij voldoende operators zijn tijdens de exposities de twee containerkranen in bedrijf, maar meestal is de kraan het dichtst bij de operator continu in gebruik. Op dit intensieve gebruik van enkele uren per dag is de mechaniek echter niet berekend met



6

7





6. Als je goed kijkt naar de hoeken van de containers dan ziet u dat ze zijn voorzien van functionele 'corner castings' om de containers te kunnen hijsen en recht op elkaar of een containerdraagwagen te plaatsen.

7. Straddle carrier. Dit soort rijdende portaal containerkranen kun je op elke containerterminal tegenkomen. Al naar behoefte van de klant kunnen ze drie of vier containers stapelen.

8. De Class 37 37421 van EWS die klaar staat voor vertrek met een lange containertrein is een Bachmann 1:76 model dat door Daren Farrow is overgeschilderd, gesuperd en gewaard naar voorbeeld van de 37's op Barrow Hill.

vastlopers en breuken tot gevolg. In ieder geval vereist het een complete revisie na elke expositie. Om die reden is besloten om steeds maar een containerkraan te gebruiken en de tweede kraan stand-by te houden zodat hij direct kan worden ingezet als de eerste onverhoopt defect raakt.

Door de manier waarop 'Warren Lane' is opgebouwd en uitgebreid is de indeling zo flexibel dat het altijd mogelijk is om terug te gaan naar de oorspronkelijke vorm en tussenvormen. Zo kan de grootte van Warren Lane, afhankelijk van de vraag en ruimte per tentoonstelling worden aangepast.

Tekst en foto's: Gerard Tombroek



La gare de Jenesaizou

CHRISTOPHE PITAUTL IS EEN EMINENT LID VAN DE 'ASSOCIATION DES MODÉLISTES FERROVIAIRES DU CENTRE' (AMFC) IN ORLÉANS, EN BOUWER VAN DE FRANSE TENTOONSTELLINGSMODELSPOORWEG 'LA GARE DE JENESAIZOU', ONLANGS NOG TE ZIEN OP RAIL 2015. CHRISTOPHE IS SEDERT ZIJN JEUGD GEFASCINEERD DOOR MODELREINEN, IN 1998 WERD HIJ LID VAN DE AMFC, EN NA VOLDOENDE KENNIS EN ERVARING TE HEBBEN OPGEDAAN BIJ DE BOUW VAN DE CLUBBANEN BEGON HIJ EEN VIJFTIENTAL JAAR GELEDEN MET DE BOUW VAN EEN EIGEN MODELSPOORWEG IN SPOOR H0. OMDAT CHRISTOPHE OP EEN APPARTEMENT WOONT EN DE RUIMTE VOOR EEN BAAN EERDER BEPERKT IS, KOOS HIJ VOOR EEN BOUW IN SEGMENTEN, ZODAT DE MODELSPOORWEG GESCHIKT ZOU ZIJN OM DEEL TE NEMEN AAN TENTOONSTELLINGEN. EEN EXPO IS VOOR DE BOUWER TROUWENS DE ENIGE GELEGENHEID OM ZIJN MODELBAAN IN ZIJN GEHEEL OP TE STELLEN.

onderhoud van de locomotieven en een opstelbundel. Voldoende sporen dus om een boeiend spoorbedrijf in miniatuur na te bootsen, met veel aandacht voor rangeren. Het geheel is gesitueerd in tijdperk IV, zeg maar de jaren tachtig en negentig. Christophe koos geen welbepaald station als voorbeeld, maar liet zich inspireren door verscheidene situaties uit de werkelijkheid.

Onderbouw

De modelspoorweg bestaat uit zes segmenten met scenery, en twee segmenten met de opstelsporen van het schaduwstation. De segmenten zijn gebouwd uit 10 mm dik multiplex, en hebben een standaardafmeting van 120 x 60 cm. Het ge-

Wegens plaatsgebrek was een rondgaande modelspoorweg uitgesloten, het zou dus een baan worden waar van punt naar punt wordt gereden. Thema is een niet-geëlektrificeerd kopstation van waaruit twee enkelsporige lijnen vertrekken die

beide eindigen in het schaduwstation. Het spoorplan is zo ontworpen dat vanuit beide spoorlijnen ieder spoor kan bereden worden, er is ook een aansluiting naar een goederenloods, een kleine tractiewerkplaats voor de bevoorrading en klein

1



2



3



1. Een motorwagen van de reeks X4205 'Panoramique' (Mistral Trains) nadert de seinpost van Jenesai-zou (ik weet niet waar). Het spoor is voorzien van betonnen dwarsliggers (Peco). Door niet te kiezen voor een welbepaald station of regio heeft de bouwer een grote vrijheid voor het inzetten van rollend materieel (dat wat hijzelf mooi vindt...).

2. Een zware goederentrein, gesleept door twee locomotieven van de reeks A1A A1A 68000 (Roco) vertrekt uit het station.

3. Het stel diesellocomotieven A1A A1A 68000 is omgelopen en rijdt nu richting schaduwstation. De sporen (Peco) zijn mooi ingebed en verweerd, de detaillering van de omgeving van het spoor is zeer realistisch.

4



4. Het emplacement telt ook een kleine locomotiefloods, ook gebruikt voor de stalling van een museumstomer. Voor de loods bevinden zich de sporen voor de bevoorrading van de diesellocs. Van links naar rechts zien we een BB66100 in blauwe livrei (Jouef), een BB63700 in originele livrei (Piko) en een BB66700 (Jouef) in moderne geel/zwarte schildering.

5



6



7



5. Voor het inrijden van de stationsbundel vinden we een ruime goederenbundel met verhoogde laadkade. Een locotractor Y8000 in 'Arzens' kleurstelling (Roco) verplaatst een stel platte wagens beladen met typisch Franse verhuiscontainers (DeMassini).

6. Aan het verhoogde laadperron is een grote bedrijvigheid.

7. Detailopname van het laadgoed.

heel heeft een lengte van 9,20 meter bij een diepte van maximum 60 cm. De sporen liggen op 100 cm boven de vloer, vrij laag voor een expo-baan maar zeer geprecieerd door kleinere toeschouwers of rolstoelgebruikers. Aan de achterzijde is de modelspoorweg voorzien van een achtergrondplaat uit 5 mm triplex die tevens voor een steun zorgt voor de galgen voor de verlichting. Deze bestaat uit vijf buislampen.



8. Een CC72000 (Jouef) met een sleep van een zestal Corail rijtuigen rijdt het station van Jenesaisou uit en kiest via de wisselstraat het spoor naar het schaduwstation.

9. Een afgedankte ketelwagen dient als mobiel reservoir voor de opslag van dieselolie voor de bevoorrading van de diesellocomotieven.

10. Een locotractor Y7100 (LS Models) verzorgt de rangeringen op het emplacement.

Sturing

De baan wordt nog analoog gestuurd. Een 16V wisselstroomtransformator zorgt voor de voeding, een gelijkrichter zet dit om in gelijkstroom. De transfo is verbonden met drie zelfgebouwde regelaars, waarvan één handregelaar. De modelspoorweg is opgedeeld in verschillende secties, zodat elke sectie via het optisch controlebord kan verbonden worden met één van de drie regelaars. Op deze wijze kunnen tot 3 personen gelijktijdig de modelspoorweg bedienen. Ieder segment heeft zijn eigen paneel voor het in/uitschakelen van de secties en het bedienen van de wissels. Deze worden aangedreven door wisselmotoren van Lemaco of Fulgurex die voor een langzaam omleggen van de wissels zorgen. Via het optisch controlebord kunnen ook gehele rijwegen worden ingesteld waarbij de wissels automatisch in de juiste stand worden gelegd. De in- en uitgang van het station alsmede de splitsing naar het schaduwstation worden beveiligd door functionele seinen.



11



12



Schaduwstation

De twee enkelsporige lijnen monden ieder uit in een bundel van drie sporen in het schaduwstation. Ieder spoor heeft een lengte van circa 210 cm, treinen met zes rijtuigen en een locomotief kunnen hier gesteld worden of binnenlopen. Ieder spoor kan bovendien in twee secties van 1 meter verdeeld worden voor het opstellen van korte treinen en motorwagens. Het schaduwstation is voorzien van zijn eigen optisch bord voor de bediening van de secties en de wissels.

Decor

Voor de gebouwen heeft Christophe veel gebruik gemaakt van de bouwkits van MKD, zoals de kleine fabriek, het café en

de locomotiefloods. De kits werden wel wat verbouwd en geweerder. Verder bemerkten we ook nog een seinpost en een voorradingsstation van Faller, een goederenloods van Jouef en een gasopslagtank van Kibri. Het station en de bijgebouwen zijn volledig ontstaan in zelfbouw en gemaakt uit papier en karton. Bij de afwerking van het landschap is gebruik gemaakt van de gekende producten van Heki, Woodland Scenics, Busch, Faller en Evergreen. De opmerkelijke detaillering van de omgeving van het spoor maakt deze modelspoorweg toch wel bijzonder.

Tekst: Christophe Pitault, redactie GVM
Foto's: Gerard Tombroek



11. Het stationsgebouw is geheel zelfgebouwd in de stijl van de regio Ouest van de SNCF. Een x3800 Picasso motorwagen maakt zich klaar voor vertrek.

12. Het einde van de lijn. Een diesel van de reeks BB67000 (Jouef) met Corail rijtuigen is binnengelopen op spoor 3. Sporen 2 en 3 hebben een lengte van meer dan 220 cm zodat ze reizigerstreinen met zes rijtuigen kunnen ontvangen.

Am Bahnhof



Gewoon genieten

DE MENSEN STONDEN TIJDENS ON trAXS! 2015 RIJEN DIK VOOR DE MODELSPORWEG VAN RUUD HENDRIKS. GEEN WONDER. HET WAS EEN SPECTACULAIRE BELEVENIS OM TE KIJKEN NAAR DE MET VEEL STOOM EN SISSEND GELUID RANGERENDE LOCOMOTIEVEN OP HET KLEINE RANGEER-EMPLACEMENT VAN 'AM BAHNHOF'. NOU JA KLEIN... WAT JE KLEIN KUNT NOEMEN VOOR EEN MODELSPORWEG IN SCHAAL VAN 1 OP 32.

Ruud Hendriks bouwde al zo'n dertig jaar modelspoorwegen in schaal 1:160. In zijn garage had hij daarvoor vijf meter tot zijn beschikking. Dus ruimte genoeg. Tijdens een bezoek aan de spoor I modelspoorweg van Ernst Jorissen was het snel gedaan met N.

Op de vraag of hij na dat bezoek was gevallen voor spoor I was het volmondige antwoord; "dat kun je wel stellen ja".

"De treinen zien er zo realistisch uit en je kunt alles zo goed detailleren". Met andere woorden na de kennismaking met het grote spoor stond het al vast dat Ruud de stap van 1:160 naar 1:32 zou maken. De collectie N materieel die in de loop van dertig jaar was verzameld werd te koop aangeboden en er kwam een fraaie Duitse stoomlocomotief bouwserie 50 van KM1 voor terug. Daarmee was gelijk de keuze gemaakt voor een Duitse modelspoor-

weg in tijdperk III. Zo'n locomotief van ruim 70 cm die bogen met een minimale radius van ruim een meter nodig heeft is wel wat anders dan de minitreintjes. Een consequentie was echter dat op de vijf beschikbare meters niet met lange treinen kon worden gereden. Samen met Ernst bedacht Ruud een sporenplan dat slechts een deel van een emplacement bij een klein station weergeeft. Drie gewone en een Engels wissel (van Hübner) zijn voldoende om te kunnen rangeren en dat is precies wat Ruud wil. Gewoon met zijn locomotieven pendelen en genieten van het werkelijkheidsgetrouw rijden. Vaak staan er zo'n vier locomotieven op het spoor, en daaraan heeft Ruud dan zijn handen vol. Optisch is de modelspoorweg nog

1. Nu is ze even rustig terwijl de tender met water zal worden gevuld. Het ruim 70 cm lange model van KM1 zal bij het weggrijden heel wat stoom en geluid produceren dat synchroon loopt met de omwentelingen van de wielen.



2

2. De kolenkraan is voor 100 procent door Ruud zelf gebouwd.



3

3. Alles is tot het kleinste detail heel precies uitgewerkt. Kijk maar eens naar de stroomkabel van de lichtmast of de kraan op het vat met smeerolie, zelfs de waterpomptang hangt aan een haakje.





4



6

4. Het stationsgebouw is een lasergesneden bouw pakket van Stangel Modellbahnbau uit Polen.

5. De BR 01 was tijdens On traXS! te gast op Am Bahnhof en zorgde met haar aanwezigheid samen met de BR 50 voor een waar stoomspektakel.

6. De opengewerkte locloods op de rand van Am Bahnhof suggereert dat de modelspoorweg veel groter is. Aan het gebint kun je zien dat de bouwer Ernst Jorissen een bedrijf in timmerwerken heeft.

7. Je kunt in het interieur van de locloods blijven kijken en steeds weer nieuwe details ontdekken. Uiteraard gloeien de kolen in het smidsvuur en kun je maar beter niet in de lasvlam kijken.



wel vergroot door links een paar vakwerkbruggen dwars over de sporen te leggen en door onder de meest linkse viaduct een spiegel te plaatsen.

Tophit

Omdat de modelspoorweg een deel van een Duits station weergeeft en het toch een naam moest hebben noemt Ruud het 'Am Bahnhof'. Een topper op de modelspoorweg vindt Ruud de opengewerkte locloods op de voorgrond. Je kunt ernaar blijven kijken en steeds weer nieuwe details ontdekken. Voor wie denkt hè, die heb ik toch eerder gezien, dat klopt in Modelspoormagazine 127 op de spoor I modelspoorweg 'die Nederlandstrecke' van Ernst Jorissen. Toen Ernst vertelde dat hij een andere modelspoorweg zou gaan bouwen en de bijzonder fraaie opengewerkte locloods wilde vervangen door een dubbelsporige loods was dat voor Ruud het moment om een visje uit te gooien met de vraag wat er met de loods zou gebeuren. Verkopen...? In dat geval had Ruud wel interesse. En zo geschiedde. Een persoonlijke topper is voor Ruud de kolenkraan die hij voor 100% zelf heeft gebouwd. Aan de hand van enkele foto's en met een schuin oog kijkend naar een bestaand H0 model om de afmetingen te herleiden werd een tekening van de kraan gemaakt. Styreenplaat en -strips werden op maat gesneden, aan elkaar gelijmd, geschilderd en gelijmd, en klaar was de kraan. Al is het sneller geschreven dan gebouwd. Daar gingen wel een paar weken overheen. Met de DC gestuurde Servo kan de kraan draaien om de tenders van de stoomlocomotieven te vullen met een verse voorraad kolen.

Ruud heeft Am Bahnhof echt voor zichzelf gebouwd. Het was nooit zijn bedoeling om ermee naar een expositie te gaan. Na veel aandringen nam hij uiteindelijk deel aan On traXS!. "Mijn vuurdoop" zoals hij het noemde. Hij moet nu bekennen dat hij van de aandacht en de leuke reacties heeft genoten. Meedoen aan een volgende expo sluit Ruud zeker niet uit, maar vaak zal dat niet zijn. Am Bahnhof staat weer in zijn garage waar hij er nog regelmatig aan knutselt, maar na het plezier van het bouwen is het nu vooral gewoon na het werk even ontspannen, rangeren en vooral genieten.

Tekst en foto's:
Gerard Tombroek



St. Juliot

Een fine scale micro-modelspoorweg

ST. JULIOT, IS EEN MODELSPORWEG IN SCHAAL 1:64 VAN DE BRIT MAURICE HOPPER DIE GEMAKKELIJK KAN WORDEN MEEGENOMEN MET HET OPENBAAR VERVOER. INGEPAKT PAST DE COMPLETE MODELSPORWEG MET TOEBEHOREN PRECIJS IN HET BAGAGEREK VAN BIJVOORBEELD DE EUROSTAR. EN MOCHT U SOMS DENKEN DAT JE OP ZO'N MICRO-MODELSPORWEG SNEL BENT UITGEKEKEN, DAN KENT U MAURICE NIET. DEZE SLIMMERIK HEEFT EEN TIMESAVER IN ST. JULIOT VERWERKT.

Wat doe je als je op het openbaar vervoer bent aangewezen en het toch leuk vindt om deel te nemen aan modelspoor exposities? Je komt dan al snel uit op een modelspoorweg in spoor N of Z, of bij grotere schalen op een heel beperkt thema. Immers het geheel mag niet groot zijn en moet vooral licht zijn. Een kleine modelspoorweg is leuk en aantrekkelijk voor organisatoren van exposities omdat ze relatief weinig kosten, maar het pu-

bliek zal echter snel op deze micro – modelspoorwegen zijn uitgekeken. Zeker als het veel van dit soort items zijn. Zo is de overtuiging van Maurice Hopper. Hij stelde zich de vraag wat de bezoekers van een expositie willen zien. Tot de verbeelding sprekende modelspoorwegen, demonstraties van gebruikte technieken en nieuwigheden, dat is tenminste wat Maurice zelf verwacht. Of iets verrassend, iets ander dan anders. Zeker als het om

een kleine modelspoorweg gaat. In ieder geval zou een mico-modelspoorweg met standaard spoor 00 waarop kant-en-klaar materieel rijdt weinig opzien baren. Op de tentoonstellingen zijn daarvan al genoeg bezienswaardige presentaties van andere deelnemers.

Vandaar dat Maurice voor St. Juliot heeft gekozen voor de min of meer excentrieke schaal van 3/16 inch to the foot, hier beter bekend als spoor 'S'. En ook wel een beetje omdat hij altijd al iets in die schaal van 1:64 wilde bouwen.

Scratch building

Een bijzonder schaal alleen is niet voldoende om de aandacht van de mensen vast te hou-



De goederenwagens hebben een opbouw van resin en zijn verkrijgbaar bij Society Parts Department. De bronzen klok in het torentje is een vervanging van een uurwerk dat toch altijd de verkeerde tijd aangaf.



St. Juliot wacht op het stationsbankje op de trein. Ingepakt is de modelspoorweg amper 1/3 groter dan de rugzak. Een plastic zak zorgt voor de nodige bescherming tegen regen en stof. De rugzak wordt gebruikt voor het rollend materieel en andere dingen die nodig zijn om een weekend op een expositie te overleven. Foto: Maurice Hopper.

den. In het sporenplan moet ook iets verrassends zijn. En aangezien Maurice er ook van kan genieten om mensen voor de modelspoorweg te zetten en ze een rangeerpuzzel te laten oplossen heeft hij er een timesaver van gemaakt, met als extra uitdaging dat voor het plaatsen van een goederenwagen op een van de doodlopende sporen een ketting moet worden gebruikt.

Zo ontstond St. Juliot, een landelijk station langs de London and South Western Railway in het begin van de 20e eeuw.

Het kiezen voor spoor S en bovendien in fine scale, betekent dat (vrijwel) alles zelf moet worden gebouwd. Vaak van bijeen gescharrelde (scratch) materialen. Je hoeft echt geen horlogemaker te zijn om dat voor elkaar te boxen. Er is maar een ding voor nodig. "Er gewoon mee beginnen" verzekerde Maurice ons. De meeste mensen die met spoor S beginnen bouwen allereerst een locomotief van messing of styreen met wielen en gegoten onderdelen van gespecialiseerde leveranciers. Is dit naar tevredenheid, dan

volgt het bouwen van de sporen waarvan de spoorwijdte 0.883 inch (22,43 mm) bedraagt. Het bouwen van het landschap en gebouwen is dan het toefje slaroom op de taart. En wat het nog smakelijker maakt is dat de gebouwen naar originele voorbeelden zijn. De gebouwen links stonden ooit in Bodmin – Cornwall – aan de Bodmin and Wadebridge Railway. Het gebouw geheel rechts stond in Wadebridge.

Vervoer

Voor een micro-modelspoorweg is St. Juliot met zijn lengte van meer dan 5 foot (152,4 cm) best lang. Het micro zit hem dan ook vooral bij het vervoer. Om St. Juliot mee te kunnen nemen in het openbaar vervoer moet alles zo compact mogelijk zijn. Vandaar dat de modelspoorweg is opgebouwd uit twee delen. Tijdens de expositie is de naad slim verborgen onder een overpad en een boom voor de achtergrond. Om het gewicht zo minimaal mogelijk te houden bestaat de grondplaat uit een dikke plaat styrodur met daarom-

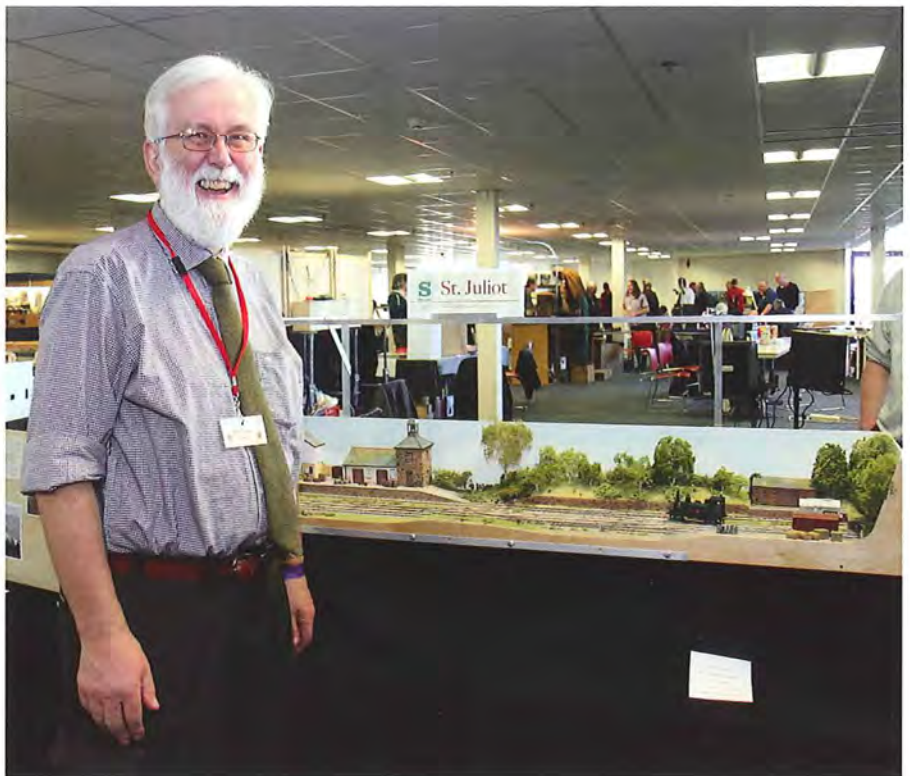




De prachtige LSWR B4 No.100 is natuurlijk volledig zelfgebouwd. De echte locomotief is gebouwd in 1893.

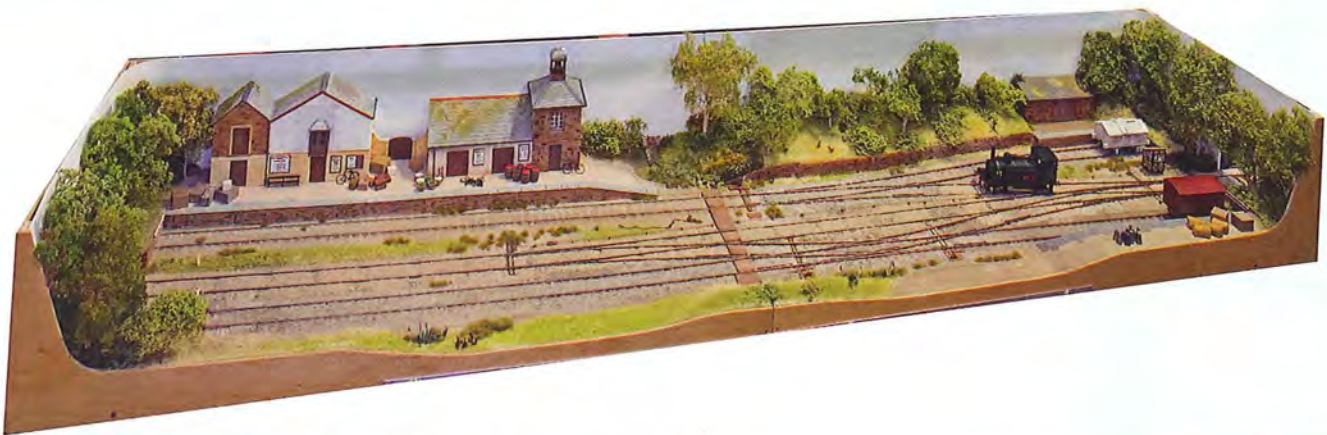
heen een lijst van multiplex als versterking. De relatief stevige achtergrondplaat maakt deel uit van de lijst en dient tevens als steun bij het vervoer. Bij het inpakken worden de delen namelijk tegenover elkaar gezet en op afstand gehouden door de (gedeelde) achtergrondplaat.

Er is niet voorzien in poten om de modelspoorweg op ooghoogte te brengen. Maurice vraagt daarom altijd om een paar tafels aan de organisaties van de exposities om St. Juliot op te plaatsen. Om de modelspoorweg toch op ooghoogte – van zittende mensen – te brengen is voorzien



▲ Maurice Hopper voor zijn St. Juliot tijdens de expositie Rail 2014 in Houten (NL).

◀ Dit is wat Maurice wilde bereiken, een trein tussen de beboste hellingen van Cornwall.



Overzicht van de micro modelspoorweg. Het overpad verbergt de naad tussen de twee delen.

in een aluminium frame dat op de tafels wordt gezet en daarop de modelspoorweg. Ook hier zien we weer het vernuft van Maurice. Dit frame is gelijk een stevig raamwerk waarin de samen gevouwen modelspoorweg past. Alles bij elkaar levert het een volume op van circa 80 x

30 x 20 cm. Nog een stevige riem om de zaak te dragen plus op een van de kopse kanten vier wielen om mee te rollen en de modelspoorweg is klaar voor vervoer. Het rollend materieel, regelaar, en andere bijkomende spullen gaan in een rugzak die amper kleiner is dan de modelspoorweg.

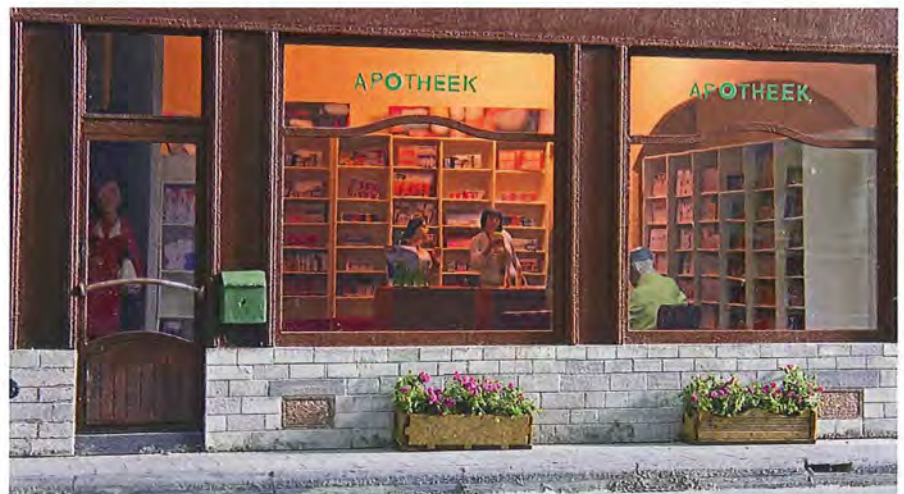
Niets staat een deelname aan een expo meer in de weg, een vindingrijkheid van Maurice waarvan we met z'n allen kunnen leren.

Tekst en foto's:
Gerard Tombroek





Naast de garage is ook een klein benzinstation. Een fraaie VW Karmann-Ghia kan volgetankt terug de baan op.



De binneninrichting van de apotheek is zelf vervaardigd in styreen, de schappen zijn gevuld met foto's van een officina.

Omdat één van de 'vrienden' apotheker is wou hij een schaalmodel van zijn eigen apotheek bouwen. Foto's van de gevel van het gebouw werden opgestuurd naar Bünnig Modellbau in Duitsland, waar met een lasersnijmachine een halfrelief schaalmodel werd gemaakt. Pas achteraf kwam het idee om het

gebouw ook van een volledige binneninrichting te voorzien. Het gebouw werd dus wat aangepast, het dak werd verhoogd en twee dakvensters werden aangebracht. Op het dak werden leien aangebracht, gemaakt van dun zwart tekenkarton. De bepleistering van de zijgevels bestaat uit een mengsel van wit



Wat eens bedoeld was als een gevel voor een locloods in spoor Nul is nu een werkplaats op 1:32.

Het interieur is fraai gedetailleerd.



zand, tegelvoegsel en houtlijm. De binnenrichting van de echte apotheek is opgemeten en in styreen nagebouwd. Het vullen van de toonkasten was evenwel niet zo eenvoudig, zelfs in 1:32 zijn de doosjes nogal klein. Er werd dus gezocht naar geschikte foto's van winkelinrichtingen, deze werden in de rekken gekleefd. Wie door de vensters op de verdiepingen gluurde zal zien dat ook die zijn ingericht. Voor de interieurs is een beroep gedaan op tafels, stoelen en bedden uit de rommelkast.

Vespa garage

Naast de apotheek was nog plaats voor een tweede gebouw. Hier kwamen nog wat

muurplaten van Addie Modell in spoor 0 van pas. Oorspronkelijk bedoeld als locomotiefloods werden ze nu door toevoeging van een bovenlicht en een zinken plat dak verbouwd tot een garage voor de herstelling van Vespa's. De witte kleur van het gebouw zorgt voor wat afwisseling tussen alle rode muren. Voor het interieur werden allerlei onderdelen gebruikt: uit elkaar gehaalde moto's, een Tamiya Field Tool Set, deuren van MiniArt. De rolpoort is gemaakt uit styreen. Met het oog op het vervoer naar tentoonstellingen zijn vele details vastgelijmd.

Detailering

De lantaarnpalen zijn eveneens schaal 0

modellen van Addie Modell, het straatmeubilair is van Hegob. De trouwe viervoeter aan de deur is afkomstig van Aumobe, net als zijn soortgenoot in de garage. De figuren in de auto's zijn van Carrera, ook op schaal 1:32, maar zijn toch net iets kleiner dan de gelijkaardige Preiser figuren en passen beter in de auto's. Naast de betonbaan vinden we ook nog een stukje onverhard. De basislaag is een mengsel van fijn zand, gedroogd en verhit koffiedik en gedroogde theebluitjes.

Tekst: redactie GVM
Foto's: Gerard Tombroek



BOEKEN

Type 210.2– Reeks/Série 61

Door Thierry Nicolas, Nicolas Collection, uitgeverij Transnico International Editions, ISBN 978-2-930748-25-2, liggend formaat 21,5 x 30 cm, gelijmd met zachte kaft, 112 pagina's, prijs € 27.

De boeken in de Nicolas Collection volgen elkaar in sneltreinvaart op. In de maand juni verschenen alweer drie nieuwe uitgaven, de ganse collectie bevat nu reeds 24 boeken, en alle types en reeksen van Belgische locomotieven zijn nog lang niet aan bod gekomen.

De reeks diesellocomotieven van het type 210.2 omvat slechts 15 eenheden, en zijn uiterlijk identiek aan het type 210 doch voorzien van een voor 1965 nieuw elektronisch

regelsysteem van het vermogen. De locomotieven van het type 210.2 werden toegewezen aan de stelplaatsen Ronet en Merelbeke. In 1971 kregen ze het reeksnummer 61 en werden alle samengebracht in Merelbeke. In 1985 werden alle locomotieven van de reeks 61 buiten dienst gesteld. In een eerste hoofdstuk komen de locomotieven van het type 210.2 vanaf hun bouwjaar tot 1971 aan bod. In een tweede – en veel uitgebreider – hoofdstuk



worden de 15 machines van de reeks 61 één voor één belicht, en dit in hun diverse livreeën. Net als bij het boek over de reeks 60 kan de modelspoorer in deze uitgave veel inspiratie halen voor de samenstelling in miniatuur. Een absolute aanrader voor de liefhebbers van diesellocomotieven. (GVM)

Type AM 56 Reeks/Série 129-150

Door Thierry Nicolas, Nicolas Collection, uitgeverij Transnico International Editions, ISBN 978-2-930748-26-9, liggend formaat 21,5 x 30 cm, gelijmd met zachte kaft, 96 pagina's, prijs € 25.

De elektrische motorstellen van het type AM56 met de oorspronkelijke nummering 228.129 tot -228.150 werden zoals het type aangeeft gebouwd in 1956. Ze werden door de NMBS besteld om voornamelijk te worden ingezet op de verbinding Brussel-Namen-Luxemburg. Deze motorstellen zagen er to-

taal verschillend uit met hun geribbelde wanden in inox, gelast volgens het procedé ontwikkeld door het Amerikaanse bedrijf Budd. De stellen van het type AM56 kregen dan ook de bijnaam 'BUDD'.

De 22 stellen van deze reeks komen aan bod, vaak op pagina-vullende foto's, alle van uit-



stekende kwaliteit. Ook de stellen die na hun buiten gebruikstelling door de NMBS in 1999 aan de Italiaanse operatoren SATTI en FAA verkocht werden, krijgen hun plaatsje in dit fraai kijkboek. (GVM)

Types 125 & 125.1 & 140 - Reeks/Série 25

Door Thierry Nicolas, Nicolas Collection, uitgeverij Transnico International Editions, ISBN 978-2-930748-24-5, liggend formaat 21,5 x 30 cm, gelijmd met zachte kaft, 144 pagina's, prijs € 31.

Tussen 1960 en 1961 werd een reeks van 22 nieuwe locomotieven geleverd aan de NMBS. Deze locs waren afgeleid van het type 122 en 123 en kregen als nummering het type 125 (de eerste 16 eenheden) en het type 140 (de 6 volgende eenheden), het verschil lag in de overbrenging die aan het type 140 toeliet om een maximale snelheid van 140 km/u te halen. Reeds in de jaren 1967-1968 werd de overbrenging gewijzigd, en

werden de zes locomotieven van het type 140 omgenummerd tot 125.1. Bij de invoering van de nieuwe nummering werden alle locs omgedoopt tot reeks 25 (2501 tot 2522). In 1973 werd een deel van deze reeks omgebouwd tot tweespanninglocomotieven, die aangeduid werden als reeks 25.5 (2551 tot 2558). Deze laatste locomotieven kwamen in een eerdere uitgave aan bod, thans is het de beurt aan de 'gewone' reeks 25.



Zoals gebruikelijk in de Nicolas Collection wordt iedere machine in elke livree die ze gedragen heeft afgebeeld. Ook hier kan de modelspoorer een schat aan voorbeelden vinden voor een werkelijkheidsgetrouwe treinsamenstelling, zowel inzake reizigersverkeer – nationaal en internationaal – als inzake goederenvervoer. (GVM)

Les voitures types UIC-USI

Door Jean-Marc Dupuy, Editions Publitrains eurl, ISSN 1296-5537, formaat A4, gelijmd met zachte kaft, 100 pagina's, € 20.

In deze ééntalig Franse bijzondere uitgave van Le Train worden de Franse rijtuigen van de types UIC en USI besproken, alsmede de bijhorende bagagewagens en de autotransporters DD 66 DEV. Uiteraard is een dergelijke publicatie in de eerste plaats voor de francofielen onder de modelspoorers. Deze rijtuigen waren echter ook vaak in

België en Nederland te zien in internationale treinen richting Brussel of Luik. In 1994 werd een zeventigtal rijtuigen door de SNCF aan de NMBS verkocht, waar ze als type K4 voor de binnenlandse dienst werden ingezet. Een tachtigtal UIC en USI rijtuigen werden einde van de jaren negentig ook een tijdlang door de SNCF verhuurd aan de NS. Het boek is rijkelijk geïllustreerd, de tekst vergt wel enige kennis van de Franse taal. (GVM)



lustré, de tekst vergt wel enige kennis van de Franse taal. (GVM)

