

Modelspoor

magazine

WWW.MODELSPOORMAGAZINE.COM

ONAFHANKELIJK MAANDBLAD

EXTRA DIK
JUBILEUMNUMMER
100 pg's

zeventiende jaargang
September 2015
Prijs: € 8,95

150

WEDSTRIJD:

KIES DE MOOISTE
MODELSPOORWEG
NAAR BELGISCH
VOORBEELD



» TEST:

VAN BIERVLIET NMBS REEKS 91

» BANEN:

- BOUILLIÈRE, TWEE METER ARDENNEN IN H0m
- DE NIGGENDE SALIGHEYD, MODELSPOORFANTASIE IN H0e
- THUISBAAN: OP BEZOEK BIJ ROGER VISSERS, DEEL 1

» PRAKTIJK:

- SERVOMOTOREN ANALOOG BESTUURD
- ZELFBOUW VAN GASLANTAARNS IN N
- BOUW VAN EEN FERIVAN NMVB TRAM TYPE S

» TREINSAMENSTELLING: DE M6 RIJTUIGEN VAN DE NMBS

» ALLE NIEUWS VAN DE FABRIKANTEN

P 208597



AP 5 414306 185302 01500>

**ADMINISTRATIE**

Hekkergerstraat 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

WERKTEN MEE AAN DIT NUMMER

Hugo Baart, Davy Beumer, Wim Daelemans, Max
Dellie, Jean Devel, Len De Vries, Sicco Dierdorp, Karen
Elskens, Peter Embrechts, Jean-Luc Hamers, Bertrand
Montjabaques, Dries Reubens, Johan Tyssens, Roderik
Vanderkelen, Michel Van Ussel, Roger Visser.

ADMINISTRATIE & ABONNEMENTEN

abo@modelspoor magazine.be

LICENTIES & COPYRIGHTS

info@modelspoor magazine.be

WEBMASTER

Luc Dooms

FORUMMODERATOREN

Gerolf Peeters, Erwin Janssens

PROMOTIE & ADVERTENTIES

Guy Van Meroye
info@modelspoor magazine.be

DRUK

Geers Offset nv, Oostakker

VERDELING

AMP nv Brussel
Aldipress bv Utrecht

RETOURADRES POST NL

Geers offset
PB 97 - 4530 AB Terneuzen

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

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Vivian Tavernier, administratief adres

HOE ABONNEREN?

Voor België: schrijf 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: Schrijf 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: Schrijf 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: Schrijf 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 u (aan)
vraag te beantwoorden (abonnements, wedstrijden, spaaracties, lezers-
vragen,...) en worden opgenomen in het adresenbestand van Meta Me-
dia 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.

VERSCHIJNINGSDATA:

MSM 151: 25/09



Lid van de Unie
van de uitgevers
van de Periodieke Pers

150 MAAL MSM

Als medewerker van het eerste uur is het mij een eer deze jubileumeditie in te lei-
den. De ontstaansgeschiedenis van dit blad is bij de meeste lezers wellicht genoeg-
zaam bekend, toch past het bij een jubileum even terug te kijken op de voorbije
16 jaar.

In september 1999 verscheen het eerste nummer van Modelspoor magazine, een
initiatief van uitgever en modelspoorenthousiast Dirk Melkebeek. Op dat ogenblik
was er geen Belgisch georiënteerd vaktijdschrift, een lacune die door Modelspoor-
magazine werd opgevuld. Al snel evolueerde het 64 pagina's tellende tweemaan-
delijks blad naar een maandelijks uitgave van 84 pagina's en groeide modelspoor-
magazine uit tot hét toonaangevende modelspoorblad van de Benelux. MSM, de
gebruikelijke afkorting voor Modelspoor magazine, werd een begrip, zowel bij de
modelspoorders als bij handelaars, importeurs en fabrikanten.

Zonder schroom durven we te stellen dat MSM er beslist heeft toe bijgedragen dat
onze hobby een meer 'volwassen' gezicht heeft gekregen, modelspoor is immers
veel meer dan 'spelen met treintjes'. Of het nu de kunst is om een situatie uit de
realiteit zo goed mogelijk in model weer te geven, of het vakmanschap om allerlei
spoorse zaken zelf te bouwen of te ontwerpen, steeds gaat het om een zinvolle en
boeiende vrijetijdsbesteding. Dat onze hobby ook zijn sociale aspecten kent blijkt
uit de vele clubs waar enthousiaste modelspoorders elkaar vinden en van elkaar le-
ren. Als magazine kunnen we dit alleen maar aanmoedigen, en daar waar mogelijk
ondersteunen.

Vanaf het eerste nummer is Modelspoor magazine immers gemaakt door model-
spoorders, geen vaklui, maar mensen die enthousiast bezig zijn met modeltreinen
en vaak ook hun sporen verdiend hebben in verenigingen. Wij weten dus goed
wat er leeft onder de modelspoorders, wat hun noden en verzuchtingen zijn.
Iedere maand trachten we dan ook een zo gevarieerd mogelijk nummer te brengen
waarin ieder wel zijn gading vindt. De sterkte van dit blad is ongetwijfeld de grote
schare getalenteerde modelbouwers die hun kennis en ervaringen van uit de prak-
tijk met de lezer willen delen. Zonder hen zou MSM niet zijn wat het nu is.

In de toekomst blijven we dan ook hetzelfde pad bewandelen, zij het in een nieuw
jasje. U zult ongetwijfeld merken dat de verfromde layout vanaf dit nummer fris-
ser oogt zonder te breken met de stijl die zo kenmerkend is voor MSM. Belangrijker
dan de vorm is natuurlijk de inhoud, deze blijft als vanouds een gezonde mix van
praktijkartikelen en modelspoorwegen met de nadruk op modelspoor naar Belgisch
voorbeeld. Uiteraard kijken we hierbij ook al eens over de grenzen, als klein landje
zijn deze nooit veraf. En voorbeeldige modelbouw werkt steeds inspirerend, onge-
acht het prototype dat wordt nagebouwd.

De enige schaduw over deze 150ste editie is dat Dirk Melkebeek dit zelf niet
meer kan beleven. Wellicht kijk hij vanuit de modeltrein hemel mee, ik ben ervan
overtuigd dat hij tevreden zou zijn op de wijze waarop wij – de kernredactie en alle
medewerkers – ons over zijn kindje hebben ontfemd en zijn werk hebben verder
gezet. Bij een jubileum hoort ook een bescheiden viering, wij doen dit in de vorm
van een extra dik nummer en een wedstrijd die open staat voor alle lezers, jong of
oud. Wij wensen u alvast veel leesplezier.

GUY VAN MEROYE

Model spoor magazine



het grootste
modelspoormagazine

zet je op het
juiste spoor

Neem nu een jaarabonnement
en bespaar € 23

WAT MOET U DOEN?

VOOR BELGIË EN NEDERLAND: Schrijf € 75 (11 nummers) of € 140 (22 nummers) over op IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB. U doet uw betaling ten name van Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31 - B-9260 Schellebelle met als vermelding ABO MSM.

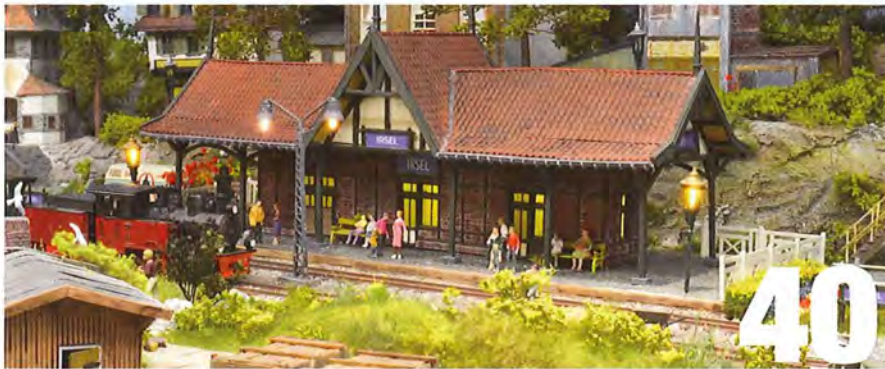
VANUIT ANDERE LANDEN: contacteer de abonnementenadministratie via abo@modelspoormagazine.be

www.modelspoormagazine.com

18



26



40



56



90



» OP DE COVER

De kleine locotractor van de NMBS reeks 91 in actie op de modelspoorweg. Foto GVM

TEST

18 | Van Biervliet NMBS reeks 91

KORTGETEST

22 | Roco Captrain E186 149

24 | Roco DB E50.016

25 | Roco set Belgische goederenwagens

BAAN

26 | Bouillière

40 | De Niggende Saligheid

56 | Thuisbaan:
Op bezoek bij Roger Visser, deel 1

PRAKTIJK

34 | Een kolenbak voor de type 98 van Fleischmann

38 | Inbouw van een sounddecoder in Piko 8217

48 | Zelfbouw van gaslantaarns voor Turnhout NEEB

51 | AVT Products geluidsmodules

52 | Bouw van een fabriekshal van Cités Miniatures

68 | Servomotoren analoog bestuurd

72 | Bouw van een Ferivan NMVB tram Type S

75 | Installeren van een ESU PowerPack in Piko reeks 73/82

TREINSAMENSTELLING

90 | De M6 rytuigen van de NMBS

WEDSTRIJD

78 | Kies de mooiste modelspoorweg naar Belgisch voorbeeld

RUBRIEKEN

3 | Voorwoord

7 | Nieuws

95 | Club

96 | Beurstips

98 | Agenda

NIEUWE UITGAVEN NICOLAS COLLECTION

Types 125 & 125.1 & 140/Reeks 25, Type 210.2/Reeks 61 en Type AM56-Reeks 129-150 zijn de 3 nieuwe fotoboeken in de Nicolas Collection, een reeks waarin telkens aandacht wordt besteed aan één locomotieftype. De auteur is Thierry Nicolas, Uitgeverij Transnico International Editions. Alle boeken in de Nicolas Collection hebben een zachte kft en liggend formaat 29 x 21 cm



CODE REEKS 25: Types 125 & 125.1 & 140/Reeks 25, 144 pagina's,
lezersprijs € 35,50
 (€ 27,90 + € 7,60 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE REEKS 61: Type 201.2/Reeks 61, 112 pagina's,
lezersprijs € 31,90
 (€ 24,30 + € 7,60 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE TYPE AM 56: Type AM56/Reeks 129-150, 96 pagina's,
lezersprijs € 30,10
 (€ 22,50 + € 7,60 verzendingskosten Bpack Secur)

NOG BESCHIKBARE UITGAVEN NICOLAS COLLECTION



CODE TYPE AM 54: Type AM54-Reeks 051-128, 192 pagina's,
lezersprijs € 39,10
 (€ 31,50 + € 7,60 verzendingskosten Bpack Secur)



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



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



CODE TYPE 125: Type 125-140-25/Reeks 25.5, 96 pagina's,
lezersprijs € 30,10
 (€ 22,50 + € 7,60 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE TYPE 210: Type 210/Reeks 60, 256 pagina's,
lezersprijs € 42,70
 (€ 35,10 + € 7,60 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE TYPE 603: Type 603/Reeks 43, 208 pagina's,
lezersprijs € 40
 (€ 32,40 + € 7,60 verzendingskosten Bpack Secur)

Modelspoormagazine biedt zijn lezers **10% korting** (reeds verrekend in de prijs)

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

HOE BESTELLEN?

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

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

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

Voor meer info zie recensies in vorige nummers en ook www.modelspoormagazine.be



» VAN BIERVLIET (HO) DIESEL 6219

Nieuw in de Budget-Line van de reeks 62 is locomotief 6219 van stelplaats Merelbeke. Bij een revisie in 1994 kreeg deze loc een aangepaste groene livrei, geïnspireerd op de gele livrei. Om de zichtbaarheid te verbeteren werd de onderste gele band van de 'livrei 1970' wat breder gemaakt, en liep deze op de koppen verder door. Een eigenaardigheidje, eigen aan de 6219, is dat de bovenste gele band stopt ter hoogte van de cabinedeuren. De verluchtingsroosters en dak zijn groen. Op het front 1 ontbreekt wel het kleine B-monogram. Ook de revisiedatum is niet ingevuld in het daarvoor voorziene vakje. De 6219 heeft bij het grootbedrijf nooit een gele livrei gekregen. Technisch is deze locomotief identiek met de eerder uitgebrachte versies en is standaard voorzien van wit/rode front- en eindseinen met ledjes, cabineverlichting, fijne metalen onderdelen, een centrale motor met vliegwiel en een 21 polige decoderplug. Alle modellen zijn reeds uitgerust met een luidspreker. De 6219 is zowel verkrijgbaar in een analoge DC (BB9110.01), DCC (VB9110.02), DCC sound versie (VB 91110.03), AC digitaal (VB9110.04) als AC digitaal sound (VB9110.05). Prijzen vanaf € 139.(GVM).



» BRAWA (HO) GKLM SPA MONOPOLE

Op basis van een bestaande G10 van Duitse oorsprong brengt Brawa een versie van de Belgische gesloten goederenwagen GkLM met het opschrift 'SPA Monopole' (cat. 49025). De wagen met het nummer 3316240 is bruin geschilderd en voorzien van witte opschriften. Hij kan ingezet worden vanaf 1956 in tijdperk III. Vanaf dit tijdstip werden de wagens massaal bruin geschilderd en kregen ze een zeventdelige witte UIC-nummering. De wagen heeft geen versterkte zijwanden waardoor het laadvermogen beperkt is. Het model is zeer goed gedetailleerd en voorzien van een degelijk afgewerkt remmechanisme. De prijs bedraagt € 34,90. (PE)



» BRAWA (N) NS INTERFRIGO

Voor het vervoer van groenten en fruit werd door het UIC een frigowagen uitgewerkt die als basis diende voor de koelwagens die in verschillende Europese landen werden ingezet. Eén hiervan is de Nederlandse Interfrigowagen die gebouwd is volgens de UIC standaard 1 en gebruikt wordt voor het vervoer van Chiquita bananen. Deze wagen wordt door Brawa in model aangeboden in N (cat. 67108) voor € 29,90. De wagen wordt aangeduid met de lettercode lbes. Op de zijkant vinden we het logo van Chiquita en het opschrift 'INTERFRIGO' in het midden. De wagens waren extra geïsoleerd zodat de lading beschermd werd voor grote temperatuurschommelingen tijdens het transport. De inhoud werd indien nodig gekoeld met ijs. (PE)

» VAN BIERVLIET (HO) DIESEL 6203 INFRABEL

Eveneens nieuw in het gamma Budget-Line is de locomotief 6203 van Infrabel, behorende tot de Infrastructuurzone Gent. De loc draagt de standaard gele livrei met het Infrabel logo. Op de zijwanden is een groene opdruk met de tekst 'Infrastructuurzone Gent – In nood verwittigt gewestelijke verkeersleiding'. Deze tekst is loepzuiver aangebracht, net als de rest van de beschrifting. De sounddecoder werd gerealiseerd op basis van de originele geluidsopnames die in Gent werden gemaakt in samenwerking met Infrabel en ESU. Zoals de 6219 is ook deze loc beschikbaar in 2-rail en 3-rail versies, vanaf € 139 (VB-9109.xx). (GVM)



Noteer in uw agenda... en bezoek ons op Euromodelbouw !

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



EUROMODELBOUW '15

DE ORGANISATOR VAN:
HOESELTSE TREINCLUB
WILDT

CONTINGENTEN:
25 VAN 10 TOT 150,
25 VAN 50 TOT 170.

INFO:
Tel: 037/31.46.44
info@euromodelbouw.be

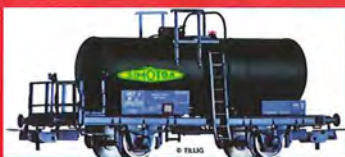
WWW.EUROMODELBOUW.BE WWW.HOESELTSETREINCLUB.BE

MET GROTE INTERNATIONALE VERKOOPS- EN 2DE HANDSBEURS
LIMBURG, **HAAL GENK (B)**

26 & 27 SEPTEMBER 2015

MEER DAN 10.000M² MODELBOUWPLEZIER

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



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

+500m²



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

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

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



De link met de natuur:
miniatur®

www.miniatur.de
silhouette@miniatur.de



Exclusieve
modelbomen
en model landschapsbegroeiing



» ARTITEC (HO) 3E KLAS NS OVAALRAMER

De serie stalen NS-rijtuigen voor het internationaal verkeer, de zogenoemde ovaalramers is compleet. Dat wil zeggen dat na de AB rijtuigen die we eerder aan u hebben voorgesteld nu ook de C rijtuigen beschikbaar zijn. In plaats van acht afdelingen hebben deze rijtuigen tien compartimenten. Voor de derde klassers is er dus duidelijk minder comfort. Een onderscheid dat Artitec bij de modellen niet maakt. Meer compartimenten met minder ruimte, dat wel, maar de detaillering is van hetzelfde hoge niveau als bij de 1/2e klassers. De rijtuigen zijn beschikbaar voor de periodes IIa tot en met IIIc. Artitec heeft ook een fraaie brochure met een groot aantal voorbeelden van treinsamenstellingen zodat u de fraaie geklonken stalen rijtuigen voorbeeldgetrouw kunt inzetten. Bijvoorbeeld trein D19 Amsterdam-Brussel-Parijs. De volgende rijtuigen zijn al aangekondigd. Dat worden een NS 6-deurs bagagewagen (stalen D) en een NS postrijtuig. (GJT)



» FLEISCHMANN (N) FALNS SEA-RAIL

Het is niet de eerste keer dat Fleischmann een Falns wagen uitbrengt in schaal N die eigendom is van X-Pedys en ingezet wordt door SEA-rail voor het vervoer van steenkool. Deze wagens werden eerst ingezet met het B-Cargo logo dat in 2008 overschilderd werd door X-Pedys dat daarna instond voor het bulkvervoer op het Belgische net. De groene schildering is kenmerkend voor deze periode. Voor deze Falns maakt Fleischmann gebruik van een bestaande Duitse wagen die afwijkt van de Belgische versie. Het model heeft een nieuw nummer en kan samen met de andere groene nummervarianten ingezet worden in tijdperk V. De prijs bedraagt slechts € 14,90. (PE)



» PIKO (HO) RAILPOOL BLS BR 187

Het heeft enige tijd geduurd, maar eindelijk is de nieuwe BR 187 van Piko ook bij ons vlot verkrijgbaar (cat. 51562). Deze Traxx F140 AC3 locomotief van Bombardier is in werkelijkheid eveneens uitgerust met een kleine dieselmotor om de laatste kilometers zonder bovenleiding naar de klant te verzekeren. Hierdoor is een extra rangeer locomotief niet meer nodig. Het HO model van Piko wordt uitgebracht in de Expert-reeks in het huidige tijdperk VI. Dit betekent dat Piko veel aandacht heeft besteed aan alle details zoals de afwerking van de ramen, de draaistellen en het dak. Ook de rijeigenschappen zijn uitstekend. Het chassis is in metaal. De motor zit in het midden en alle assen worden aangedreven. Het getoonde model is eigendom van Railpool en wordt verhuurd aan de BLS. Daarnaast kan je ook de DB AG uitvoering (cat. 51560) bestellen voor slechts € 139,99. (PE)

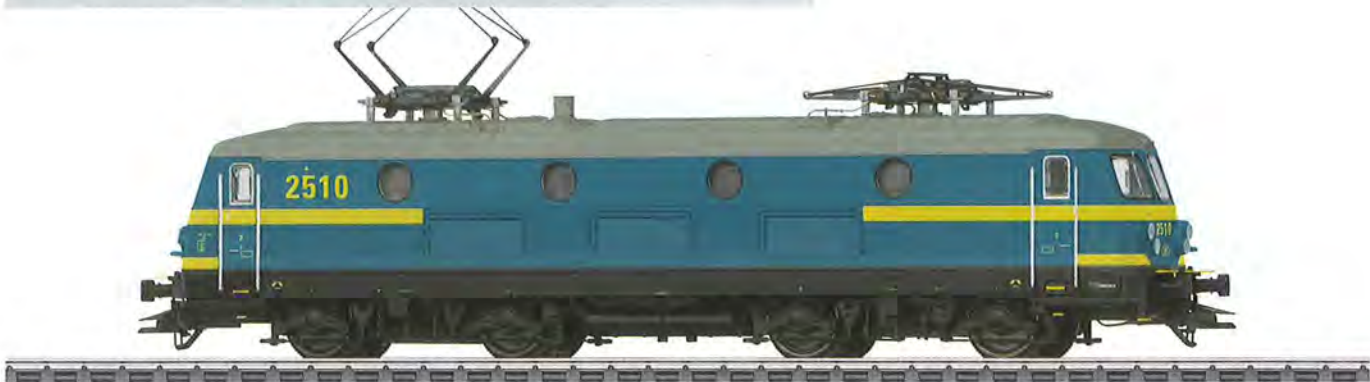


» PIKO (HO) DR V60.12

Op basis van een bestaand model brengt Piko een variant van de V60 van de DR (cat. 59432). Na de vereniging van Oost- en West Duitsland in 1989 werd deze rangeerloc bij de DB aangeduid als BR 344 tot 347. Het model heeft een chassis in metaal. Alle vier assen worden aangedreven. De stroomafname gebeurt op alle wielen waarvan twee voorzien zijn van antislipbanden. Op de eerste en derde as zit een veer die de wielen op het spoor drukt. Hierdoor krijg je een betere stroomafname en tegelijk ook een beter rijgedrag van de locomotief. Een detail dat we niet terugvinden op onze Belgische reeks 73 en 82 van Piko. Het model is uitgerust met een klasieke achtpolige NEM 652 decoderinterface en geen moderne PluX22. De basisversie kost € 129,99. (PE)

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. Bedrijfsstoestand rond 1990.

Model: met digital-decoder mfx en uitgebreide geluidsfuncties. Geregelde hoogvermogens-aandrijving. 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 licht-grijs/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. Bedrijfsstoestand 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

* Aanbevolen verkoopprijs. De producten kunnen in detail van de modellen afwijken. Prijs, data en maten kunnen afwijken.



» MODELSPOORMAGAZINE/VAN BIERVLIET (H0) PROTOTYPE LOC 201.010

De redactie kreeg van de fabrikant een eerste prototype te zien van het H0-model van de diesellocomotief 201.010, weliswaar nog niet in de definitieve kleurstelling. Op uitzondering van enkele kleine aanpassingen is het model productie-rijp en verloopt alles netjes volgens schema. Behoudens onvoorziene omstandigheden (zoals ontploffingen in de Chinese havens) is de levering voorzien voor het late najaar. (GVM)



» ESU (H0) SBB AM 4/4

Een aantal diesellocomotieven V200 van de DB werden verkocht aan de Zwitserse spoorwegen. Reden genoeg voor ESU om van haar model een Zwitserse variant te maken in vuurrode uitvoering met het nummer 18462. Het model in metaal is uitgerust met een ESU v4 M4 multiprotocol geluidsdecoder met rookgenerator. De locomotief zit stevig verpakt en wordt standaard geleverd met een contactsleper voor drierail. Wanneer je DCC rijdt, moet je de sleper lostrekken waardoor intern een schakelaar wordt omgezet. Soms ontstaan echter problemen bij het omschakelen. Daarom raden wij aan om het model eerst te testen voor je definitief een beslissing neemt om het model aan te schaffen. Je betaalt immers € 399,00 voor dit supermodel en dan mag je verwachten dat de omschakeling naar tweerail zonder problemen verloopt. (PE)

» LS MODELS

Modern Gala, het bedrijf waarmee LS Models nauw samenwerkt, is failliet. Alle medewerkers staan op straat en moeten op zoek naar ander werk. Voor LS Models en enkele andere firma's zoals Tillig TT, ACME, Fleischmann en Bemo is dit een streep door de rekening. LS Models werkt intussen reeds samen met een ander bedrijf in China. Hiervan konden we de eerste resultaten zien in april tijdens de tentoonstelling in Dortmund. Groot probleem is het vrij krijgen van de matrijzen (toolings) die opgeslagen liggen in de magazijnen van Modern Gala. Deze zijn officieel eigendom van LS Models en moeten overgedragen worden aan de eigenaars. Hierover moet de rechtbank kortelings een goedkeuring geven. Zolang dit niet is gebeurd, moet LS Models afwachten en hopen dat er geen onderdelen verloren gaan. Voor de Belgische modellen betekent dit concreet dat een aantal producties voor onbepaalde tijd worden uitgesteld. Dit geldt ondermeer voor de aangekondigde I6-en I10-rijtuigen. Maar ook de duikbril MS 86 van Van Biervliet en het treinstel MS 79 met nummer 777 voor Rail-Track (ex-Jocadis) zullen vertraging oplopen. Nieuwe realisaties worden momenteel elders in China uitgevoerd en zullen eerstdaags verkrijgbaar zijn. Dit geldt voor de Duitse en Russische slaapwagens WLABmz. Ook de Franse EVS goederenwagens zullen in september uitgeleverd worden. (PE)

» FLEISCHMANN FAILLIET

In 2008 werd Fleischmann overgenomen door de Duits-Oostenrijkse Modelleisenbahn Holding GmbH waar ook Roco is ondergebracht. Van het bedrijf met meer dan 700 werknemers van toen bleven nog een handvol medewerkers over. De activiteiten werden na 2008 geconcentreerd bij Gebrüder Fleischmann GmbH & Co KG in Heilsbronn in Duitsland. Zij staan in voor het opvolgen en uitvoeren van het productieprogramma van Fleischmann. Daarnaast sleuren zij ook een aantal lasten uit het verleden mee waaronder de pensioenen van de vroegere werknemers. Een onmogelijk opdracht en bijgevolg moesten ook zij de boeken neerleggen en uitstel van betaling aanvragen. Fleischmann hoopt een doorstart te kunnen maken zonder personeelsleden te moeten ontslaan. De samenwerking met Roco in Oostenrijk wordt gewoon verder gezet. De productie van de modellen van Fleischmann en Roco zitten trouwens reeds in Oostenrijk, Slowakije en Roemenië, en dat blijft ook zo in de toekomst. De realisatie van nieuwe modellen voor 2015 en 2016 komt door de huidige problemen niet in het gedrang. (PE)



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@pierre dominique.com

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

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

REE MODELES

Draisine dispo
Ref MB033 Draisine 5M132 OUEST rouge/crème, toit crème logo
ancien ep III-IV 155€
Ref MB033S Idem Dig sound 265€
Ref MB034 Draisine 6.007 EST rouge/crème, toit crème logo
encadré ep IV 155€
Ref MB034S Idem Dig sound 265€
Ref MB035 draisine 6.119 SUD-EST rouge/crème, toit crème logo encadré de
l'équipement ep V 155€
Ref MB035S Idem Dig sound 265€
Ref XB401 Décodeur Zimo Special Draisine 34€

Série I
Ref WB334 Wag kangourou Ep.III + Remorque "MAFFRE" bâche double
essieux 62€
Ref WB336 Wag kangourou Ep.III + Remorque Rouge tôlée simple essieu 62€
Ref WB337 Idem + Rem. "MOTEURS BAUDIN" bâche double essieux 62€
Ref WB338 Kangourou Ep.III-IV + Remorque "ECLAIR" tôlée simple essieu 62€
Ref WB339 Idem Ep.IV + Remorque "RENAULT" tôlée simple essieux 62€

Série 2
Ref WB341 Idem Ep.III + Remorque "MOBYLETTE" tôlée simple essieu 65€
Ref WB342 Idem Ep.III + Remorque "MOBYLETTE" tôlée simple essieu 65€
Ref WB343 Idem Ep.III + Remorque "BAILLY" tôlée simple essieu 65€
Ref WB344 Idem Ep.III + Remorque Argentée tôlée simple essieu 65€
Ref WB345 Idem Ep.III + Remorque Jaune bâche verte double essieux 65€
Ref WB346 Idem Ep.IV + Rem. "CALBERSON" bâchée double essieux 65€
Ref WB347 Idem Ep.IV + Remorque "IBM" tôlée simple essieu 65€
Ref WB348 Idem Ep.IV + Remorque "RENAULT" tôlée simple essieu 65€

Série 3 - Nouvelle série dispo
Ref WB349 Idem Algeco Ep.III + Rem "MOBYLETTE" tôlée simple essieu 65€
Ref WB350 Idem remorque OGT 65€
Ref WB351 Idem Segi Ep.III + Rem. Louis Reynes bâchée double essieux 65€
Ref WB352 kangourou Algeco Ep.III + Remorque Rouch double essieux 65€
Ref WB353 Wag kangourou Segi Ep.III 36€
Ref WB354 Idem Ep.IV 36€
Ref WB355 Rampe de chargement Ep.III 25€
Ref WB356 Idem Ep.IV 25€

Ref Catalogue 2015 2€
Ref VB039 Col 3 DEV AO Courtes Ep.IV-V Vert - Gris béton Cart. Corail 165€
Ref VB041 Col 3 voit DEV AO Courtes Ep.IV Vert Logo jaune encadré 165€
Ref VB042 Voit DEV AO courte Ep.IV Vert Logo jaune encadré 58€
Ref VB043 Epuisé remplacé par VB043.1
Ref VB043.1 Col 3 voit DEV AO Courtes Ep.III B 165€
Ref VB049.1 Idem A3B5 toit noir, B8 et C10 toit vert Ep.III A 165€
Ref VB135 Idem Ep.IV-V Vert - Gris béton Cartouche Corail 165€
Ref VB136 Col 3 voit DEV AO Courtes Ep.IV Vert Logo jaune encadré 165€
Ref VB055 Idem U50 courtes verte gris ep IV-V cartouche corail SNCF 165€
Ref VB056 DEV AO U50 courtes verte gris ep IV-V cartouche corail SNCF 58€
Ref VB058 Idem courte vert celluie ep IV logo jaune encadré SNCF 58€
Ref VB059 Col 3 voit DEV AO U50 courtes verte châssis noir ep IV-V logo
orange ombré SNCF 165€

Ref VB060 DEV AO U50 courte verte châssis noir ep IIIA logo orange ombré
SNCF 58€
Ref VB061 Idem verte châssis noir ep IIIB logo jaune ombré SNCF 58€
Ref VB062 Idem 58€, Ref VB063 Idem 58€
030 TU - Analogique 199€ / Digital Sound 299€
231 G série 2 Analogique 369€ / Digital sound 509€
231 K Analogique 369€ / Digital sound 535€
BB 67000 Analogique 216€ / Dig Sound fumigène 359€
Ref WBA001C Char Scheon a retr nn M42 Romilly 501RCC 2Cie 39€
Ref WBA001W Wag porte char SSyW ep III 35€
Ref WBA001 Lot des deux ref ci-dessus 65€
Ref WBA002C Char Sherman M42 Wagram 501RCC 2Cie 39€
Ref WBA002W Wag porte char SSyW ep III 35€
Ref WBA003 Lot des deux ref ci-dessus 65€
Ref WBA003C Char Stuart M8 Pyrénées Algérie 1954-1962 39€
Ref WBA003W Wag porte char SPyW SNCF ep III 35€
Ref WBA004 Lot des deux ref ci-dessus 65€
Ref WBA004 Wag porte seul char SPyW SNCF ep III 35€

Nouveau enfin dispo !

Ref XB011 Col 4 Chariots de Poste en Bois Ep.III Vert foncé 19.5€
Ref XB012 Idem tubes métal Ep.IV Jaune 19.5€
Ref XB013 Idem Ep.III-IV Brun PTT 19.5€
Ref XB014 Idem Ep.IV-V Vert - Jaune 19.5€
Ref XB015 Col 4 Chariots à Bras Ep.IV Vert Jaune 19.5€
Ref XB016 Idem Ep.III Vert foncé Jaune 19.5€

REE ECHELLE HO PROMOS

Ref CB016 Panhard Movic - remorque "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 VB023 Idem ep IV-V 57€ 42€
Ref VB024 Idem ep IV-V 57€ 42€
Ref VB026 Idem Nord 57€ 44€ **Reste 6 pces**
Ref VB027 Idem PO 57€ 44€ **Reste 8 pces**
Ref VB028 Idem PLM 57€ 44€ **Reste 3 pces**
Ref VB029 Idem ep III bordeaux 57€ 44€ **Reste 3 pces**
Ref VB031 Fourgon Postal ambulanc 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 VB0220 Col 2 wag citernes OCEM 19 Shell SNCF 65€ 42€
Ref WB294 Col 2 wag primeurs ep II PLM 67€ 42€
Ref WB295 Wag primeur ep II PLM maron/toit noir 34€ 22€
Ref WB298 Wag primeur ep IIIB SNCF 34€ 22€ **Reste 8 pces**

ROCO PROMO SNCB SBB/OBB/FS IL RESTE :

Ref 45596 Fourgon SBB vert à 4 portes ep III 55€ 33€
Ref 45826 Voiture UIC 1°CL FS grise 47€ 26€
Ref 62890 Locomotive diesel série 60 livrée d'origine
SNCB N°6001 verte SNCB 205€ 129€
Ref 62891 Idem N°6006 verte SNCB 205€ 129€
Ref 62893 Idem N°6005 bleu SNCB 219€ 129€
Ref 62895 Idem N°6003 verte SNCB 225€ 129€
Ref 62998 Diesel 210.006 avec jupa verte jaune SNCB 225€ 129€
Ref 64040 Coffret 2 voitures couchettes 2°CL SBB 99€ 79€
Ref 66608 Wagon poche Willy Betz OBB 42€ 36€
Ref 66616 Wagon poche Danzas SBB 43€ 37€
Ref 67038 Coffret 3 wagons tombereaux FS 89€ 69€
Ref 67020 Coffret 3 wagons tombereaux FS 45€ 37€
Ref 67039 Coffret 2 wagons tombereaux à portes latérales FS 89€ 69€

PROMO SNCF - JUSQU'À ÉPUISEMENT DU STOCK -

R62309 Vapeur 231 E30 - Ep. III 449€ 349€
R62310 Vapeur verte 231 E30 TENDER 37A114
- Dépôt La Chapelle - Ep. III - SNCF -
Sound 569€ 399€
R62311 Vapeur 231E 42 Tender 37 A 51 - Dépôt de Fives - Ep. III 449€ 349€
R62312 Idem Dépôt de Fives - Ep. III - Sound 569€ 399€
R72462 BB 116058 Multi Services Ep. V 224€ 189€
R72463 BB 116058 Multi Services Ep. V -
Sound 349€ 279€
R72464 BB116008 livrée "En voyage" - dépôt Achères -
Ep. V 229€ 179€
R72465 Idem Son 20 fonctions 349€ 279€
R72466 BB 25259 en Voyage Ep. VI 229€ 179€
R72467 BB 25259 en Voyage Ep. VI - Sound 314€ 269€
R72468 BB425231 - Dépôt de Rennes - Livré béton - Ep. V 229€ 179€
R72469 BB425231 - Dépôt de Rennes - Livré béton - Ep. V - Son 314€ 269€
R72470 BB109322 En voyage logo carmillon - Toulouse - Ep. VI 229€ 179€
R72471 Idem Sound 319€ 269€
R72472 BB 525257R livrée « En Voyage » logo Carmillon - dépôt de Vénissieux
- Ep. VI 229€ 199€
R72473 Idem digitale Sound 20 fonctions 314€
R72606 BB 425213 - Livrée FRET - dépôt de Rennes - Ep. V 249€ 199€
R72607 Idem digitale Sound 319€ 269€
R72637 BB 422275 livrée FRET - Ep. VI 179€
R72724 A1AA1A 68081 livrée préservée -
Ep. VI 199€ 179€
R72725 A1AA1A 68081 - Ep. VI - Son - Exclusivité 259€
Ref 66854 Wag tombereau couvert coulisant
SNCF 27€ 20€
Ref 72460 BB 16024 béton SNCF 229€ 149€
Ref 72461 Idem digital Sound 20 fonctions 349€ 249€
* Avec panto M14 "traverse renforcée" + "le plus Pierre
Dominique" 1 paire de panto fin offerte
Sinon :
Ref 72460A BB 16024 béton SNCF panto d'origine
sans les panto M14 229€ 125€
Ref 72461 A Idem panto d'origine sans les panto M14 à 225€
Ref 72611 CC 6561 Sud Est SNCF 279€ 249€
Ref 72617 CC 406526 Fret SNCF 249€ 199€
Ref 72633 CC 6519 TEE SNCF Dig Sound 399€ 279€
Ref 72980 Diesel CC 72003 SNCF 249€ 219€
Ref 72984 Diesel CC 172180 en voyage SNCF 269€ 239€
Ref 72985 Idem Dig Sound 379€ 319€

B-MODELS LES DERNIERS

Ref 45224 Coffret 2 trémières USINOR (brun) SNCF 59€ 39€
Ref 45225 Idem (autre N°) 59€ 39€
Ref 45226 Idem USINOR LONGVY (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€

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€

BROADWAY LIMITED -HO Nouveau

Ref 6001 Loco tracteur diesel pousse wagon
trackmobile BNSF Santa Fe 101€
Ref 6017 Idem Union pacific 101€
Ref 6018 Idem Dig 131€

RIVAROSSA - Exclusivité Italia

Ref HR2471 Vapeur 141 T Gr 940.053 FS 299€ 259€
Ref HRS2559 Diesel ALN 668 1207 Inox FS 169€
Ref HRS2512 Col 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 HRS6219 Wag baché Rivarossa édition spéciale Hornby Club 35€

**3 commandes Internet = 5% du total des com-
mandes 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.**

FULGUREX

Nous avons négocié pour
vous les **3 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€

ACME NOUVEAUTES

Ref catalogue 2015 10€
Ref 40177 Wagon plat avec chargement de 2 trac-
teurs "CLAAS" FS 67€ à nouveau disponible
Ref 40178 Wagon plat avec chargement de 2 tracteurs "JOHN
DEERE" FS 67€ à nouveau disponible
Ref 45073 3 idem (banane) ep IV FS 109€ 99€
Ref 45071 Wagon coffret de 3 wagons réfrigéré "INTER-
FRIGO" FS 109€
Ref 55102 3 voitures Pelerin 189€ 179€ dispo !

AMINTIRI filiale d'ACME

Ref 20100 Resto
"BORD RESTAURANT" CFR 55€
Ref 30004 Citierne Gaz Rompetrol CFR 49€ 43€
Ref 30005 Wag citierne Gaz Rompetrol CFR 49€ 43€
Ref 35073 3 idem (banane) ep IV FS 109€ 99€
Ref 35004 Col 3 wag Eaos BDZ 99€

SÉRIE SPÉCIALE LIMITÉE À UN TIRAGE

COURANT SEPTEMBRE :
Ref 52103 Voiture lits russe verte fenêtre modifiée (Paris-Moscou
année 80) 66€
Ref 52104 Idem bleue et grise pour Kalinigrad 68€
Ref 52109 Voit lits russe nouvelle livrée ultime Ep VI marquage
rouge sur 2 tons de gris 69€
Ref 55136 Coffret Est/Ouest Express comprenant 2 RDZ et 1 UZ
(incorporé au Paris-Moscou) 2 voitures vertes + une vert pâle à
grosse bande jaune 189€
Ref 55139 Coffret de voit lits russe livrée rouge et bleue Ep. V
(Nice-Moscou) 132€



LS MODELS - Livraison septembre

Ref 48036 Col 3 voit WLABmz MOSCOU-
VIENNE-NICE

PROMOTIONS N

ARNOLD

**DESTOCKAGE EXCLUSIF SUR LES K73500 &
SUR LES WAGONS SNCF JUSQU'À -40%**

Ref HN2098 Autorail X 73639 SNCF 149€ 99€
Ref HN2099 Autorail X73582 Languedoc Roussillon SNCF 149€ 99€
Ref HN2100 Autorail X73712 Rhône Alpes SNCF 149€ 99€
Ref HN2101 Autorail X73904 Alsace SNCF 149€ 99€
Pour deux réf ci-dessus au choix 189€ 189€
Pour trois réf ci-dessus au choix 297€ 269€
Pour quatre réf ci-dessus au choix 396€ 349€
Ref HN6135 Wagon céréalière Guyomarch SNCF 39€ 20€
Ref HN6191 Idem Cooper! SNCF 33€ 20€
Ref HN6192 Idem Coopagn! Bretagne SNCF 33€ 20€
Ref HN6193 Wag tombereau SGW SNCF 26€ 20€
Ref HN6196 Wag citierne Simotra 26€ 20€
Ref HN6210 Wagon céréalière Transcéréale CTC 33€ 20€
Ref HN6211 Idem Cie du Midi 33€ 20€
Ref HN6212 Idem Cargili SNCF 33€ 20€
Ref SET2 Au choix 2 réf ci-dessus 66€ 39€
Ref SET3 Au choix 3 réf ci-dessus 99€ 57€
Ref SET4 Au choix 4 réf ci-dessus 132€ 74€
Ref SET5 Au choix 5 réf ci-dessus 165€ 90€
Ref SET6 Au choix 6 réf ci-dessus 198€ 105€
Ref SET7 Au choix 7 réf ci-dessus 231€ 119€
Ref SET8 Au choix 8 réf ci-dessus 264€ 132€
Ref SET9 Au choix 9 réf ci-dessus 297€ 144€
Ref SET10 Au choix 10 réf ci-dessus 330€ 155€ soit 15.5€ l'unité !!!



REE Echelle N

Ref NW001 Col 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 citierne OCEM 29 SGLT SNCF 47€ 25€
Ref NW026 Idem Seller-Leblanc 29€ 19€ **Reste 10 pces**



» MÄRKLIN (HO) DB AG BR 101

Om de 25-jarige samenwerking met Märklin handelaars te vieren brengt Märklin een speciale reeks uit van de Duitse elektrische locomotief BR 101 (cat. 39374). De zijkant van het model is bedrukt met het logo van Märklin naast een Adler op een blauwe achtergrond. Deze schildering is een fantasie van Märklin en heeft in het echt nooit bestaan. Het model is vergelijkbaar met de eerdere versies van de BR101 en is uitgerust met een mfx+ geluidsdecoder. Deze loc is normaal alleen te koop bij handelaars die aangesloten zijn bij MHI of het Märklin Händler-Initiative voor € 299,95. (PE)



» MÄRKLIN (Z) BR 103.1

Voor de liefhebbers van schaal Z (1:220) brengt Märklin een eenmalige set uit van de gekende Duitse locomotief BR 103.1 in de Touristic-kleuren zoals hij omstreeks 1996 werd ingezet (cat. 88542). Naast de realistische schildering is het model identiek aan eerdere versies die Märklin vroeger reeds heeft uitgebracht. Deze loc is alleen te koop als analoog model voor € 229,95 bij handelaars die aangesloten zijn bij de groep 'Märklin Händler-Initiative'. (PE)



» MÄRKLIN (HO) BR 245 ALS INSTAPMODEL

Met het model van de BR 245 van de DB AG lanceert Märklin een nieuw instapmodel voor de komende generatie treinliefhebbers (cat. 36645). Deze moderne diesellocomotief is de vervanger van de legendarische BR 218 van de DB. Zij wordt geleverd door Bombardier en beantwoordt aan de strenge hedendaagse normen voor uitlaatgassen. Deze Traxx 2E P 160 DE ME is uitgerust met vier kleinere onderhoudsvriendelijke Caterpillar dieselmotoren met een totaal vermogen van 2.252 kW. Het model wordt standaard geleverd met mfx-geluidsdecoder en wordt aangedreven door een centrale motor met cardanoverbrenging. Ondanks het feit dat deze loc als instapmodel wordt gelanceerd, moet je hiervoor toch nog € 199,99 neertellen. (PE)



» MÄRKLIN (HO) DB E94 ZWARTE KROKODIL

Märklin brengt in 2015 een eenmalige uitvoering van de Duitse krokodil in een fictieve zwarte schildering met het toepasselijke nummer E94 2015 (cat. 37229). De locomotief met mfx-sounddecoder wordt voor deze gelegenheid verpakt in een roodbruine kist in hout. Van het model worden slechts 999 exemplaren gemaakt. Deze Duitse locomotief heeft in werkelijkheid nooit in deze schildering gereden. Toch zal dit model als verzamelobject zeker zijn afnemers vinden. Wanneer je belangstelling hebt in deze uitvoering moet je er snel bij zijn. Voor € 379,95 kan hij jouw exemplaar worden. (PE)

Van Biervliet .com

Miniatuurtreinen - Trains miniatures

NU leverbaar in alle versies : diesel 6203 Infrabel en groene diesel 6219



VB-9109



VB-9110



VB-3005 : Loc 2347 blauw

Levering voorzien in september

VB-3006 : Loc 2304 groen

Levering voorzien eind september

B-models : CFL 1820

‘Bettembourg’

Levering begin september



Benedenverdieping : grote verkoop - opruimingsprijzen

OPEN - DEUR - DAGEN

Zaterdag 10 oktober : van 10 h tot 19 h
Zondag 11 oktober : van 10 h tot 17 h

Op verschillende MERKEN : -10% extra korting !!! En vele andere acties ...



» TRIx (H0) DRG BR 15

In samenwerking met Märklin brengt Trix een exclusieve versie van de Beierse S 2/6 met het locnummer 15.001 van de DRG in tijdperk II (cat. T22065, M37016). De S 2/6 dateert van 1906 en brak talrijke snelheidsrecord. In 1925 werd de S2/6 door de Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft aangeduid als BR 15. Het is echter onzeker of hij als dusdanig ooit dienst heeft gedaan. Het gaat om een aangepaste constructie waarbij de loc en de tender zijn afgewerkt in metaal en kunststof. Hetzelfde model werd eerder reeds uitgebracht in de oorspronkelijke groene basiskleur van de Königlich Bayerischen Staatsbahn. Dit prachtig model met uitgebreide digitale functies en geluid is te koop voor € 479,99. (PE)



» LENZ (0) DB V20

Wanneer je interesse hebt in schaal 0 kan je starten met een eenvoudige rangeerlocomotief V20 van de Duitse spoorwegen in tijdperk III (cat. 40120-01). Dit buitenbeentje wordt geleverd met geluidsdecoder en de originele geluiden van deze loc. Het chassis is in metaal. De bovenbouw is in zeer fijn gedetailleerde kunststof. Lenz voorziet standaard haar eigen koppelingen. Wie wil, kan deze vervangen door een veel beter ogende schroefkoppeling. De krachtige motor zorgt voor de nodige trekkracht op beide assen. Langzaam rijden gaat probleemloos en wordt ondersteund door de elektronica van Lenz. Het model kan je vinden voor € 449,50. Dit is ongeveer de prijs die je bij sommige fabrikanten betaalt voor een compleet H0 model dat voorzien is van alle mogelijke opties. (PE)

» GOOVERMODELS

Tot onze spijt moeten we de test van de reeks 91 in H0 van GooVerModels uitstellen naar één van de komende nummers. We hadden het graag anders gewild, maar het prototype dat we zagen was nog niet volledig klaar om hierover een test te schrijven. De eerste levering is voorzien tegen het midden van september. Tegen dan moet het lukken om eveneens een model te reserveren. GooVerModels laat wel weten dat er een voorlopige stop is op het aanvaarden van nieuwe bestellingen.

Op de nieuwe L-rijtuigen en de aangepaste daken moeten we nog even wachten. Volgens een mededeling zijn deze onderweg en zouden ze eerstdaags beschikbaar moeten zijn. Ook de R-rijtuigen zijn op komst. Aan de eerste groene versie van de tussenrijtuigen wordt de laatste hand gelegd. Hetzelfde geldt voor de tweassige open bakwagen en de metalen bagagewagen type U. beide wagens worden tegen het einde van dit jaar verwacht. Intussen werkt GooVerModels ijverig verder aan het eerste prototype van het vierdelig treinstel AM75. Wanneer alles naar wens verloopt, zou dit model binnenkort voorgesteld worden. Liefhebbers van schaal N moeten eveneens geduld hebben, de aangekondigde projecten staat voorlopig in opschorting in afwachting van de levering van de eerste onderdelen. (PE)



» MINI-MODEL-RAILS NIEUWE TREINENWINKEL

Op 3 september 2015 opent Pierre Oeyen zijn nieuwe treinenwinkel te Itterbeek (Dilbeek), gelegen in de Dorpsstraat 8. Naast een fysieke winkel heeft Mini-Model-Rails ook een webshop, en is aanwezig op sommige beurzen. Voor meer info en de openingsuren verwijzen we naar de website, www.minimodelrails.be. We wensen Pierre alvast veel succes met dit initiatief. (GVM)

» LILIPUT (H0) STOOMLOC NMBS TYPE 91

Op moment van afsluiten van dit nummer vernemen we dat de eerste exemplaren van de langverwachte stoomlocomotief van het type 91 van de NMBS van Liliput aan de vakhandel worden uitgeleverd. We komen op dit model uitgebreid terug in MSM 151. (GVM)

MTD

MODELSPOOR 2015



**HANGAR 27
PARKLAAN 161
2650 EDEGEM**

**24-25 OKTOBER 2015
TELKENS VAN 10U TOT 18U**

Meer info: www.mtdtreinenclub.be
info@mtdtreinenclub.be

Modelleertje van de CFC

Club Ferroviaire du Centre



Ancienne gare
Oud station
Rue de la Station
Stationstraat
7100 Haine-St-Pierre

1975 - 2015 : le CFC fête ses 40 ans !

Samedi 05/09/2015 zaterdag 10.00 < 18.00

Dimanche 06/09/2015 zondag 09.00 < 17.00

**JOURNÉES DU MODÉLISME FERROVIAIRE
MODELSPOORDAGEN**



Invité/Gast :

CFV3V
H0
Claude
Bonaventure

Circulations sur les
réseaux CFC
Démonstrations de
modélisme.
Bourse d'échange

Petite restauration toute la journée.

Entrée - Toegang : 2,50 €

Membres / lidden CFC, enfants / kinderen -12 : gratuit / gratis.

Informations-Inlichtingen : cfc.hebfree.org - J.L. Francq : 064 442571 - 0496 763866 - jileff@hotmail.com

Exempt de timbre - Art 155-7 code fiscal. Editeur responsable : Jean-Luc Francq - Avenue Churchill 18 7140 Morlanwelz

TECHNO T HOBBY

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

www.TechnoHobbyHalle.be

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



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

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



www.obeeliks.com

OBEEIKS E-SHOP



Airbrush Materialen

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



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

Uw advertentie in

Modelspoor?

magazine

contacteer
guy.vanmeroye@modelspoomagazine.be



De isolatoren zitten paarsgewijs aan een profiel. Knip dit zo dichtmogelijk af bij de gietboom en soldeer er twee korte stukjes u-profiel aan. Lijm het geheel dan aan de mast. Niet solderen omdat anders de mast smelt.



» MARKENBURG (HO-N) POORTGEBOUW

Nieuw in het gamma van Markenburg, en als aanvulling van het thema 'Grote straat' is een poortgebouw uit 1925. De oorspronkelijke portiersloge en kantoorruimte zijn inmiddels verbouwd tot woonruimte. Het pand heeft maar liefst drie huisnummers. Achter één van die huisnummers heeft zich altijd al een bescheiden woonruimte bevonden. Eenmaal door de poort van het gebouw bevond men zich op een binnenplaats die zich het best laat omschrijven als een klein fabrieksterrein, waar een scala aan bedrijvigheid te vinden was. In verschillende ruimtes, kleine loodsen en werkplaatsen die rondom het binnenterrein gesitueerd waren bevonden zich tal van bedrijven, veelal kleinschalig van formaat (garagebedrijf, breigoedfabriek, enz). De voorgevel is uitgevoerd in steens verband met enkele details als siermetselwerk. De zijgevels bestaan geheel uit steens verband metselwerk. Voor de blinde zijgevel is een typisch Belgische leisteen bekleding in ruitdekking optioneel. De achterzijde van het gebouw is voorzien van grijs stukwerk. Het gebouw in H0 is verkrijgbaar onder catalogusnummer 02GRS10 en kost € 51,99. De variant op schaal 1:160 kost € 44,99. (GVM)



» ARTITEC MILITAIR (HO-N) LEOPARD TANK

Naast een civiel gamma heeft Artitec ook een programma 'Militair', met zowel gebouwde modellen als kits in 1:72, 1:87, 1:120 en 1:160. Interessant voor de modelspoorer zijn de 1:87 Leopard 1 tanks van de Belgische (cat. 6870051) of Nederlandse (cat. 6870053) landmacht die klaar zijn voor het treintransport. In kant-en-klare versie zijn deze militaire voertuigen voorbeeldig afgewerkt en prachtig geschilderd, en kosten ieder € 24,90. Bijhorende 4 assige zwaartransportwagens vinden we eveneens in het H0-gamma van Artitec. (GVM)

» AUMO.BE (HO) ELEKTRICITEITSPALEN

Heel authentiek in het Belgische straatbeeld zijn de masten van voorgespannen beton voor bovengrondse elektriciteitsleidingen. Hoewel ze er op het eerste gezicht allemaal het zelfde uitzien zijn er talrijke verschillende typen. Van massieve masten die van onder naar boven vrijwel even dik blijven tot heel spits toelopende masten met gaten. Aumo.be die zich toelegt op authentieke Belgische scenery voor de modelspoorweg heeft een hele serie van die masten in haar programma opgenomen exact op schaal 1:87. Verkrijgbaar zijn: massieve gladde palen, gladde palen met gaten, massieve masten met een H-profiel tot aan de top, een H-profiel tot aan de top en gaten, masten met een H-profiel tot ¼ onder de top en ten slotte een H-profiel tot ¼ onder de top en gaten. Het zijn tin gegoten palen die soms iets krom zijn, maar met enig beleid goed recht te buigen. Passend bij de palen worden in messing gegoten isolatoren geleverd en een messing U profiel van 1 x 0,6 mm. (GJT)

» VELLEMAN GENERATOR VOOR STOOMGELUID

Als je geen locomotieven met een geluidsdecoder hebt en toch het geluid van een stoomlocomotief op de achtergrond wilt horen, kan je gebruik maken van de Velleman Mini-Kit (cat. MK134). De kit is te koop voor slechts € 9,90 en bevat alle onderdelen waarmee je het geluid van een stoomloc kunt nabootsen. Naast de printplaat krijg je alle componenten inclusief een luidspreker van 8 ohm en 0,5 Watt. Het enige wat je nodig hebt is een soldeerbout. Het volume van de generator en de snelheid van de locomotief kunnen afzonderlijk ingesteld worden. Ook het geluid van de stoomfluit is aanwezig. Om het geluid optimaal tot zijn recht te laten komen, zou je de luidspreker in een klankkast moeten inbouwen. (PE)



SAMENSTELLING:
PETER EMBRECHTS
GERARD TOMBROEK

GUY VAN MERUYE
MET DANK AAN HET SPOOR EN
MODELBOUW HERMAN VERSCHOOTEN.

H0



VAN BIERVLIET NMBS REEKS 91

De reeks 91 is beslist de benjamin onder de Belgische locomotieven. Het is strikt genomen zelfs geen rangeerloc maar een locotractor. In model ontbrak het tot nu toe aan een groot-serie model. In de jaren negentig bracht Jocadis in samenwerking met DJH een witmetalen bouwkit uit in H0 van dit sympathieke locje, maar het was wachten tot 2014 toen twee fabrikanten een model op 1:87 van deze loc aankondigden: Van Biervliet en Gooover Models. Voorwerp van deze test is het locje van Van Biervliet waarvan de eerste analoge exemplaren midden augustus aan de voorinschrijvers werden uitgeleverd.

TEKSTEN: **PETER EMBRECHTS – GUY VAN MEROYE** FOTO'S TENZIJ ANDERS VERMELD: **GUY VAN MEROYE**

VAN TYPE 230 NAAR REEKS 91

Begin jaren 1960 werden de rangeerbewegingen in de talrijke kleine en middelgrote stations nog uitgevoerd door stoomlocomotieven. Dit zorgde vaak voor hinder en vertragingen op lokale en grote lijnen. Om de exploitatie te verbeteren zocht men naar alternatieven. Dit leidde tot een bestelling van een eerste reeks van 10 locotractoren bij Cockerill. Het type 230 of het latere reeks 90 en 91 was geboren.

De eerste loc van het type 230 werd geleverd in 1961 en werd toegewezen aan het station in Ciney. Zij kreeg het nummer 230.001. Nadat een stoomlocomotief of lijndiesel enkele goederenwagens of rijtuigen afhaakte, verzekerde de nieuwe aanwinst voor alle mogelijk rangeerbewegingen in het station en ook de nabijgelegen bedrijven met een spooraansluiting. Tevens werden de stations in de buurt door dezelfde machine bediend.

Het model van de 9101 rijdt zijn eerste meters op de modelspoorweg.



	1/1	1/87	MODEL
LENGTE OVER DE BUFFERS (KORT)	6625 mm	76,2 mm	75,6 mm
LENGTE CHASSIS (KORT)	5385 mm	61,9 mm	61,9 mm
WIELDIAMETER	920 mm	10,6 mm	10,6 mm
ASAFSTAND	1900 mm	21,8 mm	20,1 mm
HOOGTE	3527 mm	40,5 mm	40,4 mm
BREEDTE	2780 mm	32,0 mm	32,0 mm

De 9101 rangeert op 4 mei 1996 op het achterterrein van de stelplaats van Merelbeke en passeert een industriële variant van hetzelfde loctype van CMI. Een gelijkaardige witte variant van de CFI Group staat eveneens op het programma van Van Biervliet (VB-5002). Foto Sicco Dierdorp

Van het type 230 werden 10 exemplaren geleverd met een Cockerill vier cilinder motor van 245 pk. Zij werden toegewezen aan de stelplaats Ronet en werden ingezet vanaf de stations Ciney, Libramont, Jemelle, Gembloers en Ottignies. In 1963 volgde een tweede bestelling van 50 machines. Zij kregen een zes cilinder motor met een vermogen van 280 pk. Zij werden aangeduid als type 230.101 tot 230.150 en werden verdeeld over de stelplaatsen Saint-Ghislain, Schaarbeek, Stockem en Ronet. De 230.150 ging naar Kortrijk samen met de tien eerste exemplaren van het type 230.

In 1971 werden het type 230 en 230.1 omgenummerd naar reeks 90 en 91. Kort daarna kregen ze de gekende Z-schildering. Midden jaren 1970 werden alle machines uitgerust een GM-motor van 245 kW of 333 pk. Vanaf dat ogenblik werd

de reeks 90 eveneens ingedeeld in de reeks 91 en kregen zij de nummers 9101 tot 9110 toegewezen. Naar aanleiding van deze revisie werden een aantal locomotieven verlengd. Zij werden voorzien van een grotere rangeerbrug. Daarnaast werden nog enkele wijzigingen doorgevoerd waaronder de aanpassing van het radiatorrooster en het verdwijnen van de originele fabrieksplaat 'Cockerill Ougrée'.

Vanaf 1980 werden talrijke fabrieksaansluitingen gesloten. Bij de NMBS werd geleidelijk een reorganisatie doorgevoerd. Hierdoor verloor de locotractor met haar beperkt vermogen meer en meer haar betekenis. Vanaf 1986 werden de eerste 15 machines overgedragen aan de toenmalige dienst Baan (later Infra). In 1994 werden nog een aantal locotactoren overgeplaatst naar de dienst Infrastructuur (later

Infrabel). Daar werden ze in 2005 vervangen door de reeks 73.

Op 1 mei 1996 werden de eerste elf locomotieven van de reeks 91 definitief geschrapt. De jaren daarna werd het lijstje alleen maar langer. In 2008 waren er 42 van afgevoerd. Officieel konden zij niet meer op het spoorweganetwerk ingezet worden sinds 14 december 2003. Een deel werd verkocht aan privéondernemingen in binnen- en buitenland. De overblijvende 18 machines begonnen in 2008 een nieuw leven in de tractie- en werkplaatsen van Charleroi, Kinkempois, Stockem, Salzinnes, Merelbeke en Hasselt. Momenteel zijn nog steeds de 9136 en 9152 in dienst in de werkplaats van Merelbeke. Onlangs kregen ze nog een aangepaste New Look schildering. Ook in de werkplaats van Oostende waren in 2014 nog twee locotactoren in dienst. Ook zij kregen de nieuwe livree aangemeten. Wie meer wil weten over

Vele modelspoorders zullen het model wellicht het meest in actie zien vanuit dit hoger standpunt. Het model oogt zeer geslaagd, bemerk ook de doorbroken opstaptredes en fijne traanplaat.



Bij de locomotieven van de eerste reeks (230.001-230.010) stond de toegangsdeur naar de bestuurderspost in de rijrichting gezien aan de linkerzijde. Achter de rechthoekige uitsparing in de bufferbalk zit een NEM-koppelingschachtje.



Bij het zijaanzicht van deze kleine locomotief valt de korte asafstand op. De punten van de assen verdienen een likje zwarte verf.



de geschiedenis van deze kleine diesellocomotief raden wij aan om het artikel in Spoorwegjournaal nummer 136 van november 2003 te lezen. (PE)

REEKS 91 IN MODEL

Als eerste model koos Van Biervliet voor een miniatuurversie van de 9101. Deze loc behoort tot de eerste reeks van 10 waarbij de toegangsdeur naar de stuurpost achteraan zich aan de linkerzijde (gezien in de rijrichting) bevindt. Deze locomotief heeft ook de originele korte rangeerbrug. Later volgen wellicht nog de versies met verlengde rangeerbruggen en machines uit de tweede reeks met toegangsdeur in het midden van de achterwand.

Bij het uitpakken valt het meteen op hoe klein dit locje is, amper 7,5 cm lang en 4 cm hoog. Het predicaat 'klein maar fijn' is hier beslist van toepassing. We kunnen zonder de schuifmaat te hanteren spreken van een echt schaalmodel van de 9101, het model geeft perfect het beeld weer dat we van de 'echte' reeks 91 hebben. Dat de afmetingen ook correct zijn blijkt uit de tabel.

Het model valt op door de fijne uitvoering van de losstaande handgrepen op de rangeerbruggen, vervaardigd uit soepele kunststof. De frontseinen zijn losstaand, de imitatie metalen roosters van de opstaptreden zijn doorboord. Op de motor-

kap vinden we een filigraan uitgevoerde uitlaat met afdekkap. De cabine is voorzien van een interieur, de ruitjes sluiten perfect aan op de dunne stijlen van de cabine. Vooraan zijn twee, achteraan is één fijne metalen ruitenwisser gemonteerd.

Het model draagt de groene livrei met geel Z-motief, wat het meteen situeert in tijdperk IV. De schildering is onberispelijk. Op de grote bufferplaten voor- en achteraan vinden we gele schrikstrepen in een omgekeerde V ter verbetering van de zichtbaarheid. Het chassis is zwart, net als de wielen en de koppelstang. Deze dient evenwel lichtgrijs te worden geschilderd. Ook de uitlaatpijp met hoedje dient licht-



De reeks 91 is werkelijk een Liliputter in vergelijking met grote broer reeks 80.

grijs te zijn i.p.v. groen. De fabrikant heeft ons verzekerd dat dit bij de digitale versies aangepast zal worden. De opschriften zijn loepzuiver, de cijfers zijn in chamois-kleur. De loc heeft stelplaats Merelbeke. In de grote bufferplaten vinden we een uitsparing voor het monteren van de bijgeleverde beugelkoppeling. Er is geen kortkoppelmechanisme aanwezig, enkel een NEM-schachtje.

Volgens de nota die bij de loc is gevoegd is deze uitgerust met een onderhoudsvrije motor die niet gesmeerd hoeft te worden. Dit kleine locje is zeer compact samengesteld en bevat kleine stukjes en draadjes binnenin de loc. Gevraagd wordt het locje niet te openen, doet u dit toch – door 4 kleine vijsjes los te draaien onderaan het chassis – dan is dit op eigen risico en vervalt alle garantie. We hebben de instructies van de fabrikant gevolgd, en het locje dus niet open gemaakt. Deze loc is enkel geschikt voor analoge, gelijkstroom systemen, de digitale versies of soundversies hebben een andere besturingsplaatje. Di-

gitale rijders dienen nog even te wachten op de digitale en soundversies, die vanaf midden september verwacht worden.

Voor een test van deze locomotief hebben we de digitale centrale van onze testbaan tijdelijk vervangen door een klassieke gelijkstroomtransfo. Het locje start bij 2,2V en begint dan meteen te rijden. In zijn minimumstand legt het een afstand van 2 meter af in 42 seconden, wat omgerekend neerkomt op een minimum schaalsnelheid van 14,9 km/u. Bij 12V schiet het locje als een raket vooruit en heeft een snelheid van circa 150 km/u. Enige voorzichtigheid met de regelaar is dus gepast.

Het model is voorzien van vrijstaande signalen die naargelang van de rijrichting wit of rood oplichten. Er is standaard een cabineverlichting. De verlichting is pas goed merkbaar vanaf 5V.

Het rijden zelf verloopt soepel, ondanks de kleine asafstand. Het model is niet voorzien van anti-slipbandjes, de stroomafname is prima, al stukt het locje wel op Roco-wissels zonder gepolariseerd puntstuk; Peco code 75 wissels met gepolariseerd puntstuk bieden geen enkel probleem, de loc loopt er soepel door. Het locje weegt amper 67 gram, het zet

dus weinig adhesie neer op het spoor. Dit merk je aan de trekkracht. Op een vlak traject kan het een sleep van circa 8 goederenwagens moeiteloos trekken, ook door relatief korte bogen (radius 55 cm); rechtdoor vormen een 12-tal goederenwagens geen probleem, maar in de bogen slippen de wieltjes dan door. Net als in realiteit is deze kleine locotractor geen krachtpatser, de loc is dan ook enkel bedoeld voor het uitvoeren van rangeringen in een station, of voor het slepen van korte lokale goederentreinen samengesteld uit enkele wagens.

Van Biervliet zal met het model van de reeks 91 ongetwijfeld vele diesel-liefhebbers plezier maken. Het locje oogt bijzonder mooi en rijdt soepel. Enkel de aanzetsnelheid vinden we te hoog. Wij kijken alleszins met ongeduld uit naar de digitale versie. Digitaal biedt immers het voordeel van constante verlichting en de mogelijkheid de rijkwaliteiten te fine-tunen via de CV's. De digitale versie zal bovendien standaard uitgerust zijn met een Power-Pack zodat kleine stroomonderbrekingen overbrugd worden. Voor het analoog gelijkstroommodel moet u € 189 neertellen. Zoals het een juweeltje past, zit dit locje verpakt in een stijlvol blauw doosje. (cat VB 5001.01)





De Roco Captrain 186-149 voorzien van ruitwissers, een gesloten baanschuiver, bufferbalk met remslangen en sierkoppeling.

CAPTRAIN E 186 149

EEN TOP MODEL VAN ROCO

Nog voor de zomervakantie rolde bij Roco het halfnul model van de Captrain E 186 149 van de band. Met deze variant op de bekende TRAXX F140 MS van de locomotiefbouwer Bombardier zijn we een fraaie locomotief rijker die internationaal inzetbaar is.

TEKST EN FOTO'S: GERARD TOMBROEK

Captrain is een internationale vervoerder over het spoor. Zij is in januari 2010 ontstaan na een bundeling van de buitenlandse activiteiten van de SNCF Fret, IFL en Veolia (dat eerder Rail4chem had overgenomen). Onder de merknaam Captrain zijn verschillende regionale organisaties opgezet. Voor de Benelux is dit Captrain Benelux.

Als vervoerder richt Captrain zich voornamelijk richting Frankrijk maar uit contacten van IFL resteert nog vervoer naar Duitsland. Hoofdvervoersstromen zijn, of waren, onder andere containertreinen Antwerpen-Rehden, Rotterdam-Ludwigshaven / Mannheim, ketelwagentreinen van Geleen, via Antwerpen naar Frankrijk en treinen met knikketelwagens van Moerdijk naar Corbehem in Frankrijk.

Waarmee we maar willen zeggen dat de locomotieven van Captrain veelvuldig in België en Nederland waren te zien.

TRAXX F140 MS

Captrain beschikt over een serie eigen en gehuurde locomotieven waaronder in de loop van jaren ook enkele van het type TRAXX F140 MS die in een witte livree waren gestoken met geel/groene accenten en een gestileerd logo met de tekst 'CAPTRAIN'. De E 186 149 die als voorbeeld diende voor het 1:87 model Roco behoorde tussen 2010 en 2013 tot het bestand van Captrain Netherlands B.V. samen met de 186 148 en 150. Ook de 186 240 werd in 2013 enige tijd door Captrain Netherlands B.V. gehuurd. Daarnaast werden de nummers 186 142, 237, 238 en 239 in 2011-2013 voor korte periodes door Captrain Benelux van CB Rail gehuurd en in hetzelfde lichtgrijze jasje gestoken. Na hun dienst bij Captrain werden de machines weer aan andere bedrijven verhuurd, onder andere aan Crossrail en Locon. Daarbij werden het logo en de opschriften niet direct (helemaal) verwijderd en waren vaak nog een tijd vaag zichtbaar. Bovendien konden de witte loco-

motieven behoorlijk vuil rondrijden. Zo was in december 2014 de, inmiddels, Crossrail Traxx 186 150 te zien in Hasselt waar onder het vuil nog vaag de bestickering van Captrain was te zien. Een uitdaging voor een workshop weathering.

Lezers die het wel een leuk idee vinden om een model van de Captrain TRAXX F140 M2 flink te patineren zullen het dan misschien jammer vinden dat Roco voor de 186 149 heeft gekozen, in plaats van de 186 150. Het nummer 150 is echter al gebruikt door Märklin en, om het rijtje maar compleet te maken, Piko heeft al eens een budgetmodel van de Captrain 186 148 uitgebracht.

ROCO 186 149

Het H0 model is een optisch zeer goed getroffen verkleining van de echte machine, mooi gedetailleerd en top rijeigenschappen. De lengte over de buffers van de echte TRAXX bedraagt 18.900 mm. In 1:87 is dat 217,24 mm, en dat is ook exact de lengte



1. De Roco Captrain 186-149 zo uit de doos. De losse onderdelen moeten nog worden geplaatst. In de baanschuiver en bufferbalk zijn ruime uitsparingen voor de koppeling.

2. Het dak wordt gesierd met opengewerkte luchtroosters, hoogspanningsleidingen en vier verschillende pantografen.

3. De scheiding tussen de kleuren is scherp. De opschriften zijn in meerdere kleuren en zelfs de kleinste lettertjes zijn zo scherp dat ze (met een loep) goed zijn te lezen.



van de Roco TRAXX. De breedte van de kap is 34,4 mm. Dat is slechts 0,3 mm te breed als we de echte breedte van 2970 mm naar 1:87 verscalen. De scheiding tussen het wit en de gele accenten is scherp, evenals de opschriften en het logo. Veel onderdelen zijn vrijstaand aangebracht. We noemen de handrail naast de cabinedeuren en aan de voorzijde, de open geëtste roosters boven de bufferbalk en op het dak de hoogspanningsleidingen met schakelaars. Op het dak staan vier verschillende pantografen voor de: 1,5 kV =, 3 kV =, 15 kV ~ en 25 kV ~ waarop de echte TRAXX F140 Meer-Systeem locomotieven kunnen rijden. Als je de loc op ooghoogte bekijkt zie je hoe gedetailleerd de draaistellen zijn. Ook de wielen zijn heel overtuigend, iets waaraan het bij H0 modellen nogal eens mankeert door te grove flenzen. Alleen de inrichting van de stuurstand in de cabine is wat pover uitgevoerd. Er is een heel arsenaal aan losse onderdelen, die naar wens kunnen worden geplaatst. Er zijn zelfs complete 'gesloten'

bufferbalken en baanschuivers bij voor het geval u het model wilt ontdoen van de functionele beugel- of kortkoppeling en daarvoor in de plaats een sierkoppeling en remslangen aan de bufferbalk wil hangen. De losse onderdelen zijn vrij gemakkelijk te plaatsen. Pas wel op met te hard duwen, de plastic pennetjes breken snel af.

De front- en sluitseinen zijn voorzien van leds en wisselen met de rijrichting. Onder de kap gaat een robuuste conventionele motor – met koolborstels – schuil. Twee flinke vliegwielen zorgen voor een rustige gang van de loc. De stroomafname komt van alle wielen en twee daarvan hebben antislipbandjes. Voor digitaal bedrijf is aan de onderzijde (waar bij het voorbeeld de accu's zijn opgeborgen) een ruimte vrijgelaten voor een decoder. Deze wordt via een snoer aangesloten op de NEM connector. Het model is voorzien van een standaard beugelkoppeling. Twee Roco kortkoppelingen zijn bijgesloten en uiter-

aard is het model voorzien van een kortkoppelmechaniek met NEM schacht.

De locomotief is verpakt in een eenvoudige kartonnen doos met een zwarte vulling van stevig schuimrubber. Harde kapjes van transparant plastic aan de onder- en bovenkant voorkomen dat bij het uitnemen van het model het hard schuim de fragiele details beschadigen zoals de uitlooppijpjes van de zandkasten of de filigrane pantografen.

Net als bij het grootbedrijf is de machine internationaal inzetbaar. We zijn er dan ook van overtuigd dat deze fraaie machine op veel modelspoorwegen haar weg zal vinden, of dat nu een Belgische modelspoorweg is, een Nederlandse, Luxemburgse, Duitse of...

Het gelijkstroom model gaat voor € 239,00 over de toonbank en een AC model kost € 279,00 en is voorzien van een decoder.



ROCO DB E 50 016

EEN KLASSIEKE KRACHTPATSER

In 1954 heeft de DB een programma van standaardlocomotieven opgezet ter vervanging van de vele nog aanwezige stoomlocomotieven en vooroorlogse elektrische locomotieven. Het vlaggenschip in dit programma was de Co'Co' goederentreinlocomotief bouwserie E 50 waarvan Roco het hier beschreven H0 instapmodel levert.

TEKST EN FOTO'S: GERARD TOMBROEK



De handrail onder de cabineramen wordt als los onderdeel meegeleverd. Het plaatsen ervan gaat heel gemakkelijk en is het puntje op de 'I'. Verder zijn er nog remslagen, een hoogspanningskabel en modelkoppeling bij het model, die nog niet zijn geplaatst.

De serie E 50 bestond uit 194 locomotieven waarvan de eerste in 1957 en de laatste in 1973 in gebruik werden genomen. Daarna volgde er een verbeterde versie als serie 151. De E 50-ers waren destijds de krachtigste locomotieven van de Duitse spoorwegen. Met de aanzetkracht van bijna 45 ton moest de machinist de loc met beleid in beweging zetten omdat anders de schroefkoppelingen konden breken. Vanaf hun indienststelling waren ze donkergroen; vanaf 1976 werden ze stapsgewijs oceaانبلاuw beige geschilderd. Vanaf 1989 kregen de machines bij hun grote onderhoudsbeurt een rode livrei. Vanaf 1968 verloren de locomotieven de 'E' voor hun nummer en dragen ze het eenheidsnummer 150. De eerste serie E 50-ers werd in 1993/94 terzijde gesteld. In 2004 waren op twee na alle E 50-ers gesloopt. De twee gespaarde machines gingen naar musea.

E 50 016

De aanduiding E 50 plaats het model in de periode 1957-1968 (tijdperk III). Het is een representant voor de eerste leveringen,

dat wil zeggen gecombineerde front- en sluitseinen, afgeronde hoeken en een horizontaal raster van de luchtroosters en een regengoot langs het dak. Vanaf nummer E 50 042 werden gescheiden front- en sluitseinen gebruikt en rechthoekige luchtroosters met een verticaal raster. De regengoot verviel vanaf de E 50 129. Voor een modelspoorweg in tijdperk IV komt er nog een uitvoering met gescheiden front- en sluitseinen en het nummer 150 049-5.

Hoewel het om een gunstig geprijsd instapmodel gaat, waarvan de oervorm uit de jaren 1980 stamt, mag het model best worden gezien. Dat zegt wel iets over de detaillering die Roco toen al had doorgevoerd. De handrails langs de cabinedeuren zijn vrijstaand en de pantografen zijn fijntjes uitgevoerd. De lengte van 224 mm over de buffers komt precies overeen met de 1949 mm van het voorbeeld gedeeld door 87. De kleuren zijn goed gekozen met een strakke zilverkleurige lijn tussen de bovenbouw en het frame. De opschriften zijn duidelijk. Alleen aan de detaillering van

de draaistellen en de front- en sluitseinen merk je dat het om een gedateerd ontwerp gaat. De naar rijrichting wisselende seinen met gloeilampjes geven het witte top- en rechter frontsein of links één rood sluitsein.

Het frame bestaat uit een zwaar blok witmetaal dat voor de nodige adhesie zorgt en een contactzekere stroomafname. De robuuste motor, voorzien van twee vliegwielen, heeft geen enkele moeite om dit gewicht plus een flinke rij goederenwagens op gang te brengen. Daarin doet ze voor niets onder voor haar voorbeeld. Er is geen kortkoppelmechaniek, maar wel een NEM schacht voor het uitwisselen van de standaard beugelkoppelingen door de meegeleverde kortkoppelingen. Die zijn te vinden in het zakje samen met remslangen e.d. en front handrail waarmee het model verder kan worden verfraaid.

Voor € 119,00 kunt u eigenaar worden van deze Duitse klassieker in H0. Voor een AC versie betaalt u 40 Euro meer.



EEN SET MET BELGISCHE WAGENS VAN ROCO DIE JE NIET MAG MISSEN

In navolging van de speciale set met Nederlandse goederenwagens, brengt Roco ook voor de Belgische markt een gelijkaardige set uit met acht verschillende NMBS-wagens. Voor de prijs moet je het niet laten. De set met nummer 67147 kost amper 59,00 euro of zo'n 7,5 euro per wagentje. Alleen al daarom loont het de moeite om deze set van nabij te bekijken en te zien wat je voor dit beperkte bedrag krijgt.

TEKST EN FOTO'S: PETER EMBRECHTS



1. Een klapdekselwagen voor kalk en een gesloten goederenwagen type Bremen in groene schildering naast een Luxemburgse gesloten wagen uit de Europ-pool.

2. Alle wagens zijn van Duitse oorsprong. Dat geldt ook voor deze drie open wagens waarvan talrijke varianten aan België zijn afgestaan als vergoeding voor de geleden oorlogsschade.

3. De platte wagen draagt een foutief nummer. De opschriften van de koelwagen zijn correct. Over het juiste type kunnen we geen uitsluitsel geven.

modellen zijn vroeger al eens door Roco uitgebracht en zijn voor de gelegenheid voorzien van een nieuw jasje en bijhorende opschriften.

Drie wagens hebben een groene schildering en kan je inzetten tot 1956. Dit kan je afleiden uit de gele bedrukking en het nummer dat uit zes cijfers bestaat. Daarna reden er nog wel groene wagens rond, maar ze kregen een zevendelig UIC nummer in het wit. Dit is ook de periode waarin de wagens bruin werden geschilderd. Meestal na een grondige onderhoudsbeurt. Opvallend is de typeaanduiding 1203A en 1221B op twee groene wagens. In werkelijkheid werd het type pas na de invoering van de UIC-nummering vermeld. De twee bruine wagens hebben witte opschriften met zes cijfers. Ook dit lijkt onwaarschijnlijk omdat de wagens met witte opschriften een zevendelig nummer hadden. Over de aangeboden klapdekselwagens hebben we onze twijfels. Voor zover wij kunnen achterhalen heeft alleen een korte versie van deze wagens in België gereden. Zij werden vooral gebruikt voor

het vervoer van kalk. De opschriften van de koelwagen zijn correct. Over het model kunnen we geen uitsluitsel geven omdat Duitsland uiteenlopende types aan België heeft afgestaan.

Alle wagens zijn uitgerust met een degelijk kortkoppelmechanisme en voorzien van een klassieke beugelkoppeling. De wagens zijn voorzien van volle wielen en rijden goed, alleen moesten we bij twee wagens vaststellen dat de assen zeer los zaten. Om dit probleem te verhelpen kun je twee aspotten tussen een lijmklem plaatsen en een nachtje laten rusten.

De aanbieding van zeven Belgische goederenwagens en één Luxemburgse tegen een aantrekkelijke prijs is een zeer goed initiatief van Roco dat zeker navolging verdient. Op uitzondering van de kalkwagen hebben alle wagens in België gereden. Over de juistheid van de bedrukking zijn we minder tevreden. Hier laat Roco een steek vallen en hadden ze zich beter kunnen laten informeren.

Het eerste wat opvalt, is dat de set geen acht, maar zeven NMBS wagens telt die bedrukt zijn met opschriften in tijdperk IIIa tot omstreeks 1956. De achtste wagen is een Luxemburgse gesloten goederenwagen die deel uitmaakt van de Europ-pool. Deze wagens kon je vanaf 1953 eveneens op het Belgische net aantreffen. De modellen die Roco in één doos heeft verzameld, zijn voormalige Duitse wagens die als oorlogsvergoeding werden afgestaan of in beslag werden genomen. De



BOUILLIÈRE

TWEE METER ARDENNEN IN H0m

Bouillière is het jongste modelspoorproject van Roderik Vanderkelen, bekend van o.a. 'Ninove Terminus in Nm' en 'Janakpur Railway', twee minibaantjes waarmee hij telkens brons wist te behalen op de minibaantjeswedstrijden. Roderik is begeistert door de Buurtspoorwegen van weleer, wie kan beter het verhaal van Bouillière doen dan de bouwer zelf?

TEKST: **RODERIK VANDERKELEN** - RODERIKVANDERKELEN@GMAIL.COM -

FOTO'S: **KAREN ELSKENS** - KAREN_ELSKENS@TELENET.BE



*Zicht op de grote remise van op
het zijspoor naar de plaatselijke
werktuigenfabriek. Bemerkt de
verlichtingspaal die nog dient
geschilderd te worden.*



In 2005 bedenken enkele Franse modelbouwers de FDEM-norm, een module-systeem voor meterspoor-liefhebbers. FDEM staat voor Félés De l'Étroit et du Métrique, Liefhebbers van smal- en meterspoor. Al snel vindt dit systeem zijn weg naar enkele Belgische modelbouwers die zichzelf dopen tot Saroulmapoul en de voorkeur geven aan het bouwen van modules met de Belgische Buurtspoorwegen als onderwerp. Sinds 2006 tot vandaag is het aantal modules gestaag gegroeid waardoor we nu beschikken over een totaal van ongeveer 40 meter (zie MSM 64 voor een reportage over enkele modules van Saroulmapoul).

De linker- en rechterzijde van de modules zijn in bovenvermelde norm vastgelegd en laten op die manier toe dat alles in één groot ovaal aan mekaar kan gehangen worden. Tussen de beide zijden is iedereen vrij om te bouwen wat hij of zij wil. Dat kan zowel fictief als bestaand zijn en de onderwerpen variëren van Ardeense landelijke lijnen tot Brusselse straten. Trams rijden steeds van rechts naar links en een extra plateautje achter de modules laten hen opnieuw naar het startpunt rijden. De besturing gebeurt met Intellibox, dus de trams zijn gedigitaliseerd.

In 2008 bouwde ik met de hulp van Jean-Michel Vanderborght, voorzitter van de Saroulmapouls, mijn eigen modules die samen 2 meter lang zijn. Met de afgewerkte modules in het treinschuurtje was het uiteraard tijd om een geschikt onderwerp te gaan zoeken. Na heel wat opzoekwerk, het bekijken van menig boek over de Buurtspoorwegen en meerdere gesprekken met collega-modelbouwers werd mijn aandacht getrokken door het tramstation van Bouillon.

VAN BOUILLON NAAR BOUILLIÈRE

Op het einde van de 19e eeuw werd beslist om de streek van Poix-Saint-Hubert te voorzien van een aantal tramsporen zodat deze streek kon aansluiten op de spoorlijn 162, Brussel-Luxemburg. Vanuit Paliseul vertrok tramlijn 34 naar Bouillon. Vanaf het begin van de bouw van deze tramlijn had men de aansluiting met de Franse grens en het daar reeds aanwezige metersporig net voor ogen. De lijn werd in 1890 in gebruik genomen en werd in 1907 met lijn 135 uitgebreid naar Pussemange, Corbion en Sugny. Hierdoor vond men aansluiting naar de streek rond Sedan in Frankrijk. De reizigersdienst stopte





1. AR 132 komt aan bij het stationsgebouw van Bouillièrè.

2. Een autorail sleept enkele wagens weg richting Paliseul. Op het voorste spoor wacht een eenzame platte wagen om zijn lading achter te laten.

3. AR132 komt uit de tunnel naar het station toe gereden.

4. Het station van Bouillièrè verwerkte heel wat hout dat werd aangevoerd uit de bosrijke omgeving.



in 1957 en werd vervangen door de bus. Drie jaar later, op 1 juni 1960, viel ook het doek over het goederenverkeer.

Wat maakte Bouillon dan zo interessant als modelbaanonderwerp? Het station van Bouillon werd gebouwd op een nogal steile helling. Dit vroeg om enkele ingenieuze oplossingen. De heuvelkant werd afgegraven en uitgevlakt. Zowel aan de voor- als aan de achterzijde van het nieuwe terrein werd een keermuur gebouwd. Achteraan kwamen de belangrijkste dienstgebouwen. Zowel de kleine als de grote remise en het lampenhuis met bijhorende watertoren werden tegen deze keermuur aangebouwd. Door de jaren heen werden de remises uitgebreid en het sporenplan werd een tweetal keer licht aangepast. Vooral de uitbreiding naar Frankrijk zorgde voor een kenmerk dat de uiteindelijke doorslag gaf tot het nabouwen van Bouillon: net naast van stationsgebouw werd een tunnel gegraven door de heuvelrug, die daardoor een ruime bocht mogelijk maakte en zo de tram de Semois liet oversteken om te verdwijnen in een tunnel onder de citadel door. De tunnel onder de citadel is vandaag aan koning auto gegeven, de tunnel aan het nog overgebleven stationsgebouw is dichtgemaakt.



5

5. Zicht van de volledige baan.

6. Een platte wagen met boomstammen staat klaar om gelost te worden.

7. Een beeld van de in opbouw zijnde onkruidverdelgstram.

8. De kippen lopen vrij rond op het spoor. De stationsvrouw houdt een oogje in het zeil.



6

Bovendien is het stationsgebouw op zich ook al een juweeltje. Het beschikt over drie verdiepingen aan de straatkant en twee aan de spoor kant. Midden door het gebouw loopt een brede arduinen trap die de reizigers een makkelijke toegang tot het enige perron mogelijk maakte.

De plannen van alle gebouwen en het sporenplan vond ik bij MuPDoFer (Musée privé de documentation ferroviaire). Al snel bleek dat dit sporenplan echter veel te uitgebreid was om op de beperkte ruimte van de modules te krijgen. Er liepen over de bijna volledige lengte van het station vier

parallele sporen. Er gebeurde in Bouillon heel wat rangeerwerk door de constante aanvoer van hout. Dit werd ter plaatse eveneens gesorteerd, verzaagd en doorgestuurd naar de 'grote' spoorweg in Paliseul. In model werden de sporen teruggebracht naar twee zodat er steeds doorlopend ver-



van Bouillon naar Bouillière, het lijkt op het originele maar toch een beetje anders.

Het bouwen van de baan op zich gebeurde via de klassieke technieken: opbouw van het landschap in polystyreen met daarop een paar lagen papier en als afwerkingslaag Hydrofibre. Een fikse portie herfstbladen werden in een oude keukenhakker versneden tot ondergrond voor de planten en bomen op de achtergrond.

De Peco sporen en wissels werden ingebed in DAS-klei en met een korte, harde schilderkwast werd hierin structuur geduwd. Dit maakt het ook mogelijk om de DAS-klei tot in de kleinste hoekjes te duwen. Rails en ondergrond kregen een uitgebreid aantal washes en laagjes pigmentpoeders. De keermuur vooraan aan het station en achteraan tussen de dienstgebouwen, alsook de tunnelingang zijn afgietsels uit rubbermallen.

De bomen werden gemaakt uit allerlei gesnoeid struikgewas uit eigen tuin dat werd gedroogd en bekleed met een mengeling van verschillende strooimaterialen en vegetatie. Een partijtje zeeschuim werd eveneens verwerkt tot struikjes. Op de voorgrond werden ook struiken en naaldbomen van MiniNatur verwerkt.

Om de constructie van de gebouwen wat te vergemakkelijken paste ik een beproefde techniek toe die ik zowel voor de bouw van modellen als gebouwen gebruik: alle plannen worden ingescand en daarna met de computer teruggebracht naar schaal 1:87. Daarna worden ze in spiegelbeeld op verwijderbaar, zelfklevend papier afgedrukt en op de achterzijde van het te bewerken materiaal gekleefd. In het verleden had ik in papier en karton al gebouwen uitgewerkt. Voor Bouillière was dat niet echt aangewezenen. Centraal op de modelbaan staat de grote remise die doorloopt over de beide modules. Bij elk transport dient dit gebouw dan ook verwijderd te worden. Omdat karton misschien wat te broos zou zijn, koos ik voor een onderbouw in Forex-plastiek van 3 mm die daarna werd bekleed met Evergreen structuurpanelen. Alle gebouwen werden op deze wijze uitgewerkt met die uitzondering dat het stationsgebouw met vlakke plasticard werd bekleed en daarna werd geschilderd met twee dunne lagen primer. Dit geeft dezelfde indruk als witgekalkte muren. Aquarelverf verweerde dan weer het te witte oppervlak naar een meer realistisch vervuild gebouw.

De leien daken komen van Redutex. Dit structuurpapier is zelfklevend en heel mak-

keer mogelijk was en ook één en ander kon worden afgesteld. Alle gebouwen werden ook wat dichters bij mekaar gezet en de beide remises en het stationsgebouw dienden wat in lengte in te boeten. Doordat er hierdoor toch wat verschillen kwamen met het origineel werd ook de naam aangepast

9. De stationschef onderbreekt het onderhoud van zijn tuin voor een praatje met een toevallige voorbijganger.

10. Een bagagewagen verlaat de remise met een nieuwe schuifdeur. Het typische NMVB-embleem dient nog geschilderd te worden.

11. Zicht op het stationsgebouw. Een eenzame reiziger heeft zijn fiets geparkeerd en sjouwt zijn zware koffer de arduinen trap op.

12. AR132 staat te wachten om de dienst richting Paliseul aan te vangen.





12

kkelijk te snijden en verwerken. Het is voor-gekleurd in een neutraal grijs en vraagt daarom wat extra bewerking om realistisch te zijn. Een paar soorten imitatiemos en de typische gele en witte verkleuringen zorgen voor een geschikt eindresultaat.

De 'animatie' op de baan hou ik liever wat beperkt. Foto's van Bouillon laten zien dat het er in het station meestal rustig aan toe ging. Daarom zijn de kleine scenes die zijn samengesteld eerder van een rustige aard: de stationschef maakt in zijn tuin een praatje met een voorbijganger. Zijn vrouw slaat de kippen gade die op het spoor rondwandelen en een eenzame reiziger sjouwt zijn valies de arduinen toegangstrap op. Boven de toegangstrap en in een drielal kamers van het stationsgebouw gaat het licht soms aan en uit. Een avondje prutsen met een Arduino leverde dit leuke ideeetje op.

Om alles af te werken koos ik voor een afgedrukte foto als achtergrond. Ik heb het grote geluk in een drukkerij te werken en kon gebruik maken van de grootformaatprinter waarover we beschikken. Via enkele kleurentests kon ik zoeken naar de

groentinten die het dichtst aansloten bij de vegetatie die ik had uitgewerkt. Hierdoor verdwijnt de overgang tussen voor- en achtergrond en wordt alles een beter geheel.

DE 'TRAMMEKES'

Alle rollend materieel is afkomstig van Saroulmapoul.be, die de kits van het teloor-gegane Jodadis heeft overgenomen. De platte wagens op draaistellen zijn echter eigen fabricaat. Er zijn er zes in aanbouw en ze zullen getrokken worden door een naar autorail-tractor (ART) omgebouwde autorail.

TOEKOMSTIGE DETAILS

Tussen beide remises is sinds kort een verlichtingspaal geplaatst. Deze is opgebouwd uit messingbuisjes en -draad. Door een stukje plasticard af te draaien in de boormachine heb ik een lampenkap gemaakt. Ik heb geen foto's gevonden van het origineel maar op de stelplaats van Diest stond een zeer mooi exemplaar dat heeft gediend als inspiratie. Hij ontbreekt enkel zijn groene kleur nog. Eveneens is een onkruidverdelgingstram in opbouw. Deze zeer uitzonderlijke en soms

afgedankte bouwsels spreken me steeds aan. Hoe slechter de staat, hoe meer ze mij interesseren. De Buurtspoorwegen stonden er in het verleden voor gekend zeer 'creatief' uit de hoek te komen bij het maken van rollend materieel dat diende voor de technische kant van het spoorwezen. Er bestaan slechts een handvol foto's van deze onkruidverdelgingstram die waarschijnlijk is gebouwd door de stelplaats van Hasselt. Een allegaartje van wagens, onderstellen en andere afgedankte onderdelen zijn samengebracht om een zeer opmerkelijke samenstelling te maken. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze tram zijn debuut maken in Sedan (Fr) tijdens het weekend van 10 en 11 oktober van Ramma. De FDEM en Saroulmapouls vierten hier overigens hun 10-jarig bestaan.

Dat trams me nauw aan het hart liggen is voor velen geen nieuws meer. Het Saroulmapoul-systeem heeft me dan ook toegelaten om op een beperkte oppervlakte een leuk onderwerp uit te werken. En ik moet toegeven het smaakt naar meer. Op naar twee nieuwe modules en een nieuw onderwerp.





EEN **KOLENBAK** VOOR DE NMBS STOOMLOCOMOTIEF **TYPE 98** VAN FLEISCHMANN

Menig modelspoorder kent het fenomeen: een projectje dat wegens andere dringende bezigheden in de schuif blijft liggen tot je even tijd hebt. Zo verging het ook Jean-Luc Hamers die in 2006 een model kocht van de Fleischmann tenderlocomotief type 98 met bedrijfsnummer 98.040 (catalogus 94.4091). Toeval (of niet?) wil dat in het boek *Stoom/Vapeur 3* van Max Delie (ISBN N° 2-87202-009-8) twee fraaie opnames van deze loc te vinden zijn, waarop blijkt dat er toch nog wat kleine aanpassingen nodig zijn om de locomotief conform het grote voorbeeld te maken. Eindelijk heeft Jean-Luc de tijd gevonden om deze kleine aanpassingen uit te voeren. We spitsen onze aandacht vooral toe op de zelfbouw van de verhoogde kolenbak die het Fleischmann model mist.

TEKST EN FOTO'S (BEHALVE ANDERS VERMELD): **JEAN-LUC HAMERS**



FOTO 1. We verwijderen de kap van het onderstel. Dit gaat eenvoudig door het los-schroeven van twee vijssjes onderaan het chassis. De goede handleiding toont hoe we dit veilig kunnen uitvoeren.

Volgens de foto van het grootbedrijf heeft de locomotief enkel links vooraan een lantaarn. We verwijderen dan ook de rechter



lantaarn van het chassis. Dit lukt eenvoudig door hem met een pincet op te lichten. Daaronder bevindt zich de lichtgeleiding.

FOTO 2. De overbodige lichtgeleiding verwijderen we door met een scherp X-acto mes op de dunste plaats te snijden, want zo ontstaan er geen splinters. De opening van 1 mm²



die de verwijderde lantaarn op de vloerplaat achterlaat vullen we op met Milliput of een ander vulmiddel. Een druppeltje zwarte verf maakt het geheel nadien onzichtbaar.

FOTO 3. De typische Belgische schouw mag op ons model niet ontbreken. In de handel zijn zeker exacte modellen verkrijgbaar. Dit zou



Van het type 98 bezat de NMBS 53 eenheden waarvan een groot deel verloren ging tijdens de Tweede Wereldoorlog. Deze door Schwartzkopff in 1914 gebouwde ex-Pruisische T16 droeg het fabrieksnummer 5534. In België werd het eerst de 9840 en vervolgens de 98.040. Liège-Guillemins, 6 mei 1954. (Foto Max Delie)



De 98.040 van de andere zijde bekeken, in Liège-Guillemins op 16 mei 1956. (Foto Max Delie)



onze verbouwing te ver leiden en we opteren voor een eenvoudige oplossing. Van een Evergreen buisje nummer 226 (diameter 4,8 mm) snijden we een stukje volgens de foto. De hoogte van het deeltje is 2 mm.

FOTO 4. Het boogje een klein beetje uitvlijen aan de binnenzijde volstaat om het geheel



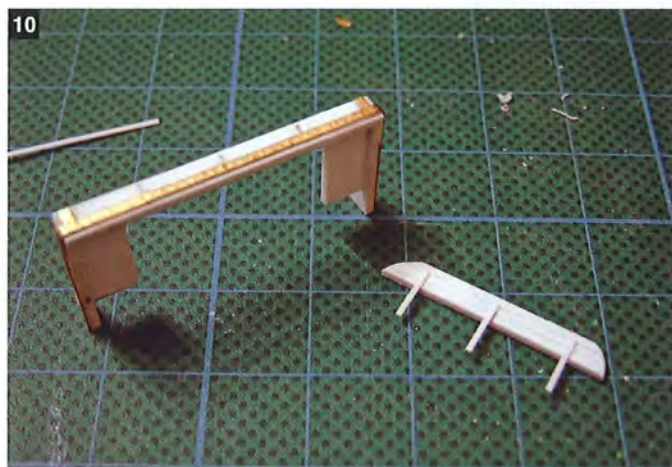
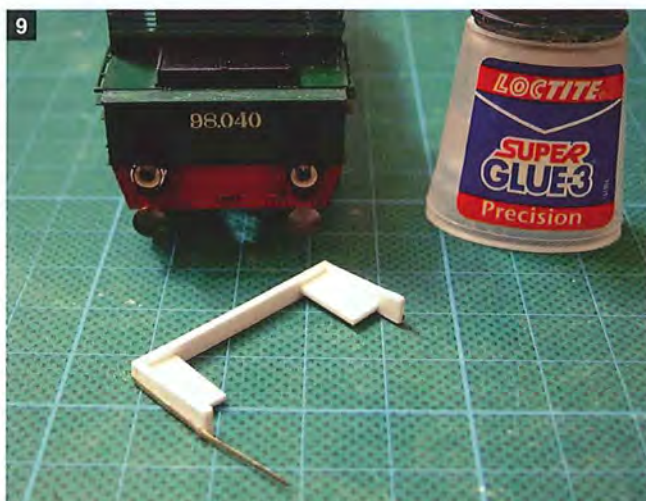
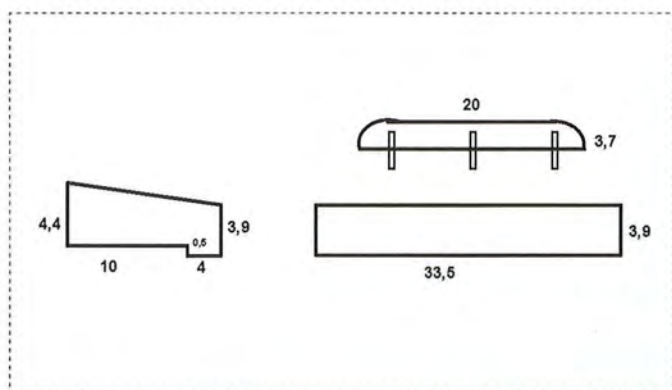
te laten passen op de bestaande schouw. Een dikte van 0,75 mm is perfect. We lijmen het stukje voorzichtig op de schouw en geven het een laagje zwarte verf.

FOTO 5. Op de beide waterreservoirs van ons model staan rechte staven die we op het originele model niet terugvinden. Voorzichtig



verwijderen met een scherp X-Acto mesje is de boodschap.

FOTO 6. Hierdoor is het dus allemaal begonnen; het ontbreken van de verhoogde kolenbak op het model van onze Belgische tenderlocomotief. Het is zeker het vermelden waard dat de



lantaarns tegen de achterwand gekleefd zijn. Op het echte model staat er één centraal. Hier doen we een toegeving omdat het verwijderen van de beide lantaarns teveel schade zou aanrichten.

FOTO 7. Uit een vel Evergreen van 1 mm dik (ref 9040) snijden we de beide zijanten en de achterzijde van de kolenbak. De maten zijn terug te vinden op de tekening.

Het nauwgezet vijlen van de insprong maakt dat de onderdeeljes passend op de locomotief kunnen gemonteerd worden. De beide zijanten zijn elkaars spiegelbeeld.

FOTO 8. Veelvuldig proberen is noodzakelijk om een passend model te krijgen. De zijanten worden tegen de binnenkant van de achterzijde gelijmd.

FOTO 9. Met een haaks restje van de Evergreenplaat verstevigen we de hoeken van de kolenbak.

FOTO 10. We plaatsen een messing stripje klinknagels tegen de onderzijde van de bak. Dergelijke messing strips vinden we in het assortiment van Pb Messingmodelbouw onder de referte 90263.

De staande plank bouwen we ook met een

restje Evergreen van 1 mm dik. Aan de onderzijde is de opstand 20 mm lang, het geheel is 3,7 mm hoog. De zijanten ronden we af. Met de achterzijde van ons mes krassen we aan beide zijden drie planken. We imiteren de houtstructuur door de opstand, zowel aan de buiten- als aan de binnenzijde, voorzichtig op een schuurpapiertje van P100 te wrijven.

FOTO 11. De ijzeren hengsels bouwen we van een stripje Evergreen (Ref 100) van 0,5 op 0,25 mm. De bovenste toppen worden hoekig gemaakt. Nu kunnen we de hele bak goed op ons model presenteren.



FOTO 12. De bedoeling is dat de bak gevuld wordt met briketten en kolen, dus hebben we een beetje volume nodig. Dit gaan we bouwen met restjes van Evergreen plaatjes en profielen die we op en naast elkaar lijmen.

FOTO 13. Van het Evergreen profiel 143 (1 x 1,5 mm) snijden we blokjes van ongeveer 2 mm lang, die de briketten moeten imiteren. Een pas aangevulde stoomlocomotief bulkte van de briketten, dus overdrijven is hier niet aan de orde. Alles wordt met vloeibare plasticlijm (wij gebruiken steeds de vloeibare van Revell) aan elkaar gelijmd. Terwijl dit droogt gaan we de zaak nog verfijnen.

FOTO 14. Omdat de stokers de briketten stuk moesten slaan om de locomotief te stoken, gaan we nog een aantal stukgeslagen exemplaren imiteren. Iedere producent van landschapsmateriaal heeft wel een of ander zwart steentje in de catalogus. Het doet er echt niet toe; hier gebruiken we Faller steentjes van ongeveer 40 jaar geleden. We gaan de fijnste exemplaren door een zeefje van vliegengaas halen.

FOTO 15. Op de plaatsen waar we gebroken briketten wensen, smeren we een beetje houtlijm en laten de steentjes overvloedig op de lijn vallen. Voorzichtig aandrukken en daarna laten drogen.

FOTO 16. De kooltjes die zich gehecht hebben blijven liggen. We kunnen de kooltjes nog met haarlak fixeren, maar noodzakelijk is dit niet.

FOTO 17. De verf die we aanbrengen zal de kolen verder aan elkaar hechten. De kolen en briketten schilderen we vanzelfsprekend zwart met een lichtgrijze onder-tint. De plank krijgt een bruine kleur. De randen van de kolenbak worden groen. Wij gebruiken hier dankbaar ons laatste restje 'Liliput Groen' uit het assortiment 'Authentieke kleuren' van Dacker. Zonder twijfel kun je met wat mengen en proberen een passende kleur vinden; zowel met acrylverf als in het gamma aan bestaande waterverven.

Er zijn nog talloze details die aan het model kunnen gewijzigd worden om een gelijkend exemplaar te verkrijgen. Denk maar aan de opstapjes van de voetplaat, handgrepen langs de ketelwand, leidingen en de aanpassing van het dak. Dit zou ons echter te ver leiden. Ons basisidee was om een zichtbaar gewijzigd model, maar zonder veel modelbouwwerk op de modelbaan te plaatsen. De stoomfluit, de veiligheidsklep, enkele buizen op de ketelwand en de handgrepen krijgen een koperen kleurtje. Met een penseeltje 5/0 schilderen we de ketelringen eveneens in het koper. Een zweem van witte kalkneerslag imiteert hier en daar wat kalkafzetting, zonder echter de locomotief echt zichtbaar te 'vervuilen'. Met de huidige verbouwingen zijn we echter heel tevreden en verdient onze locomotief type 98 zeker een plaatsje op de sporen voor een stam zware goederenwagens.



EEN **SOUNDDECODER** INBOUWEN IN EEN PIKO 8217

De NMBS rangeerlocomotief 8217 van Piko is voor de gelijkstroomrijders uitsluitend uitgeleverd in een analoge versie. Het model is voorzien van een Plux22-stekker, en kan dus makkelijk worden gedigitaliseerd met een decoder. Zelf levert Piko een sounddecoder met deze stekker, voorzien van het originele dieselgeluid van de reeks 82, aangevuld met de nodige toeters en bellen. Het betreft eigenlijk een sounddecoder van ESU, die volledig op maat werd gemaakt voor het Piko-model.

TEKST EN FOTO'S: **DRIES REUBENS/MSKK**

De sounddecoder wordt geleverd met een aparte luidspreker waarvan de koper zelf de aansluitingen moet solderen. Hiervoor moeten we dus eerst de kap openen: dit gaat vlotjes via vier kleine vijsjes die we onderaan moeten losvijzen. Deze vijsjes bevinden zich ter hoogte van de wielen van de eerste en de derde as. Let bij het verwijderen van de kap op de bevestiging van de reling aan de trappen kant lange huif! Die moeten we uit hun bevestiging halen en voorzichtig over de trapjes heffen.

Nu zien we op het motorblok een zwart plastiek stuk zitten, met daarop de LED voor de cabine-verlichting. Dit plastic stuk kunnen we door het omhoog te schuiven verwijderen. Het ronde stuk metaal uit dit zwarte plastic stuk klikken we er uit: hier dient later de luidspreker te komen.

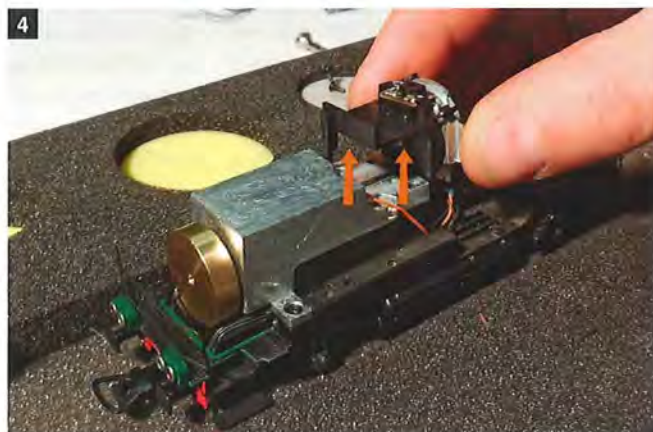
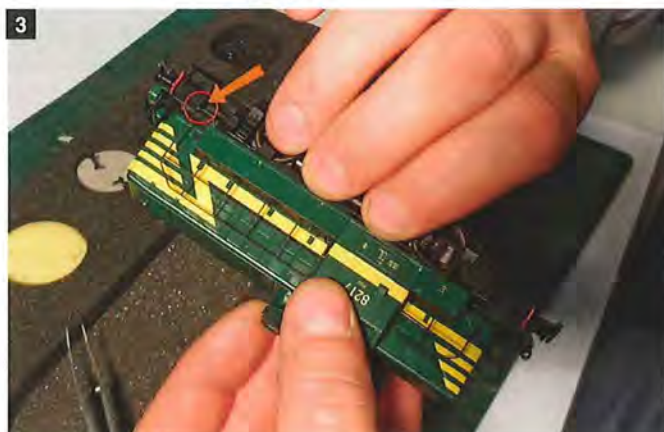
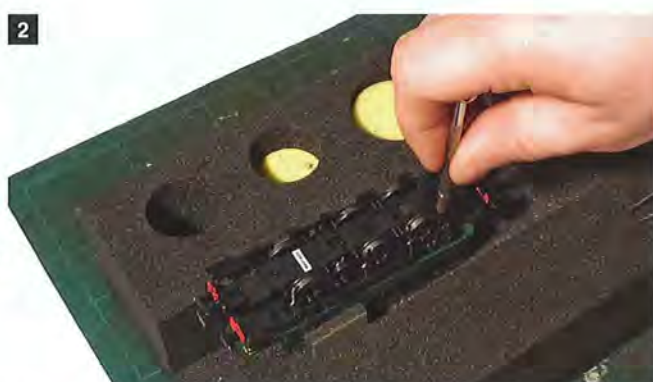
Nu moeten we de twee bruine draden van de luidspreker aan de printplaat van de loc solderen. De draden worden gesoldeerd aan de contactpunten LSA en LSB. Als dit

1. De Piko 8217 met de bijhorende sounddecoder.

2. Door vier vijsjes los te draaien komt de kap los.

3. We kunnen nu de kap van het chassis verwijderen: geef extra aandacht aan het hekwerk!!!

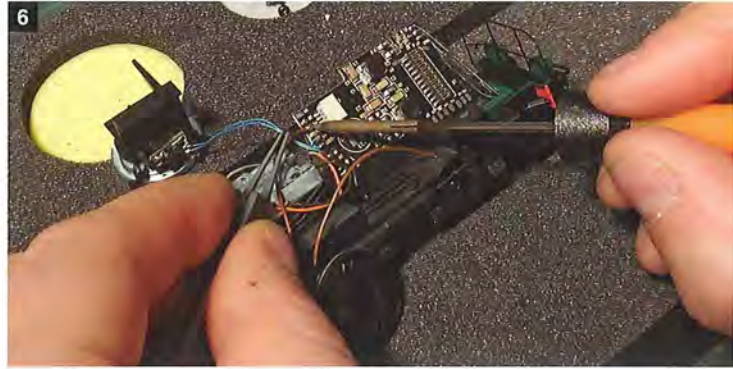
4. Het zwarte stuk maken we los.



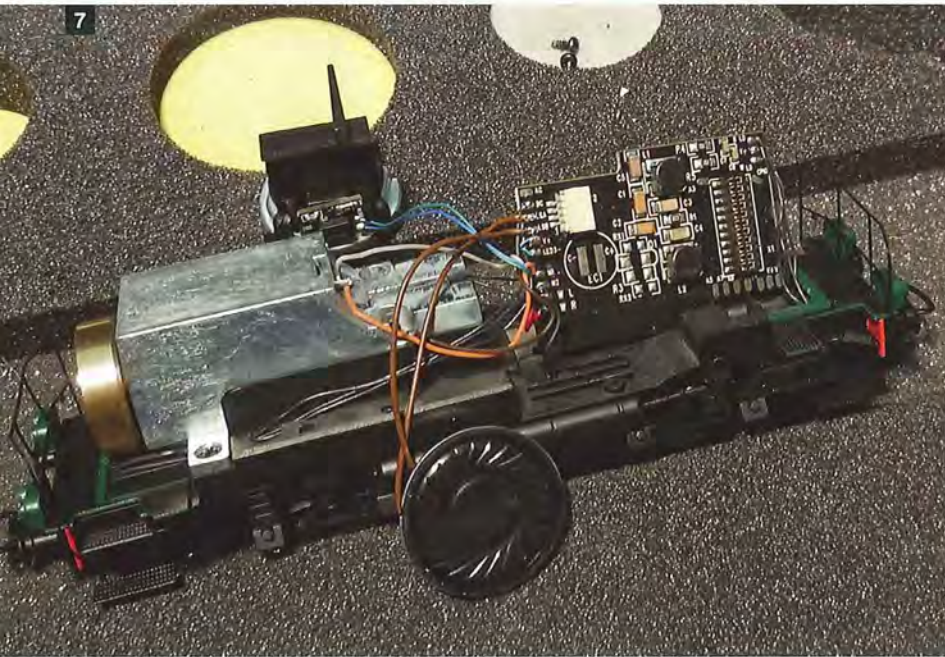
5



6



7



8



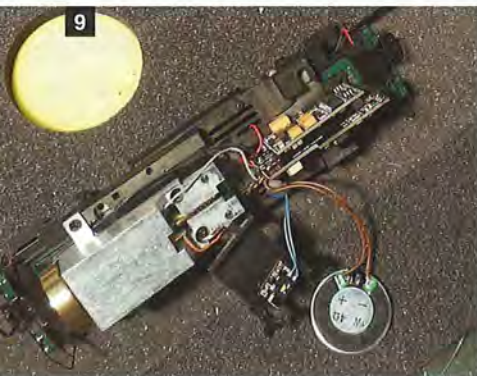
5. De analoge stekker kunnen we ook verwijderen.

6. De bruine draden van de luidspreker solderen we aan de contactpunten LSA en LSB.

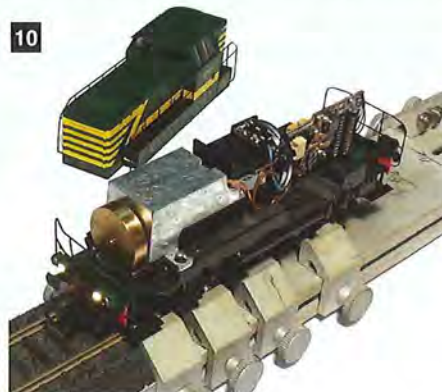
7. Beide draden zitten nu vast.

8. Het metalen plaatje verwijderen we uit het zwarte plastic stuk.

9



10



11



9. In de plaats komt de luidspreker; we plaatsen tevens de decoder in de stekker.

10. Voor we de kap terug plaatsen testen we de loc.

11. Hier zien we dat de witte draad te veel gespannen zit: opletten bij het terugplaatsen van de kap!

gelukt is, dan kunnen we de luidspreker op zijn plaats in het zwarte plastic stuk stoppen. We plaatsen eveneens de decoder door de analoge stekker te verwijderen en de decoder in te pluggen.

Als we het zwarte stuk met de luidspreker terug op zijn plaats plaatsen, merken we dat sommige draadjes wat kort zijn en nu toch wat onder spanning staan. Het moeilijkste werkje komt nu: we moeten de kap terug op het chassis plaatsen en ervoor zorgen dat we geen draadjes beschadigen. Bij

onze eerste poging bleek één frontsein niet meer te werken; na het heropenen bleek inderdaad één van de draadjes naar de koplichten afgerukt. We hebben hier zelfs een extra stukje draad moeten aan solderen om dit probleem geen tweede keer te moeten tegen komen. Piko had hier wel wat langere draadjes mogen voorzien.

Maar de stress die dit kleine euvel ons leverde was al gauw vergeten nadat we het geluid van dit model aanhoorden!



Hoe

1. Wanneer de trein uit de fiddle-yard komt, hier gelegen aan de rechterzijde, rijdt hij eerst over een houten brug over de monding van een rivier. Op de achtergrond zien we de ruïne van het kasteel en de achtvormige toren die toegang tot de site verschaft.



DE NIGGENDE SALIGHEYD

MODELSPOORFANTASIE IN H0e

Dat je niet altijd een echt spoorbedrijf als voorbeeld voor je modelspoorweg moet nemen bewijst Hugo Baart, actief lid van de ModelSpoorGroep Valkenswaard, met zijn modelbaan 'De Niggende Saligheyd'. Hier geen authentiek spoorbedrijf, maar een fantasiewereld waarbij het accent werd gelegd op het zelf bouwen van huizen, bruggen en landschap. Uiteraard rijden er ook treinen, maar het sporenplan is redelijk beperkt.

TEKST: **HUGO BAART** - BEWERKING: **GUY VAN MEROYE** - FOTO'S: **LEN DE VRIES**



2. Het stationsgebouw 'Irsel', helemaal zelf gebouwd aan de hand van foto's en plannen van het tramstation van Gorssel waarvan een replica is gebouwd bij de hoofdingang van de Stoomtrein Katwijk-Leiden.

3. Op het einde van de kade is een goederenwagen tegen de kraan gebotst, waarbij een pallet met vaten in het water is terecht gekomen. Deze scene ontstond eerder bij toeval nadat de fries die boven de baan hangt naar beneden was gevallen, recht op de kraan op de loskade. Herstellen was er niet meer bij, dan maar iets verzinnen waardoor de kraan er zo beschadigd bij ligt.

4. Een ruimere blik op de modelspoorweg. Achter het station ligt een dorpje ontsproten aan de fantasie van de bouwer die duidelijk een voorliefde heeft om daken te verlevendigen met dakkapelletjes en dakramen en de gevels te voorzien van allerlei uitbouwttjes.



Zoals zovelen ondernam Hugo Baart eerst een poging een grote modelspoorweg te bouwen in N-schaal. Het project was evenwel te groot, en duurde te lang, zodat hij op een gegeven moment na jaren ploeteren besloot om spoor N vaarwel te zeggen. Omdat Hugo de voordelen van 9 mm spoor wel wist te waarderen koos hij voor zijn nieuw project voor H0e: op een klein oppervlak was toch een leuk sporenplan te realiseren, maar voor het zelf bouwen van gebouwen en scenery kon hij werken op schaal 1:87, een schaal waarmee hij inmiddels door zijn hulp aan de clubprojecten van MSG Valkenswaard vertrouwd was.

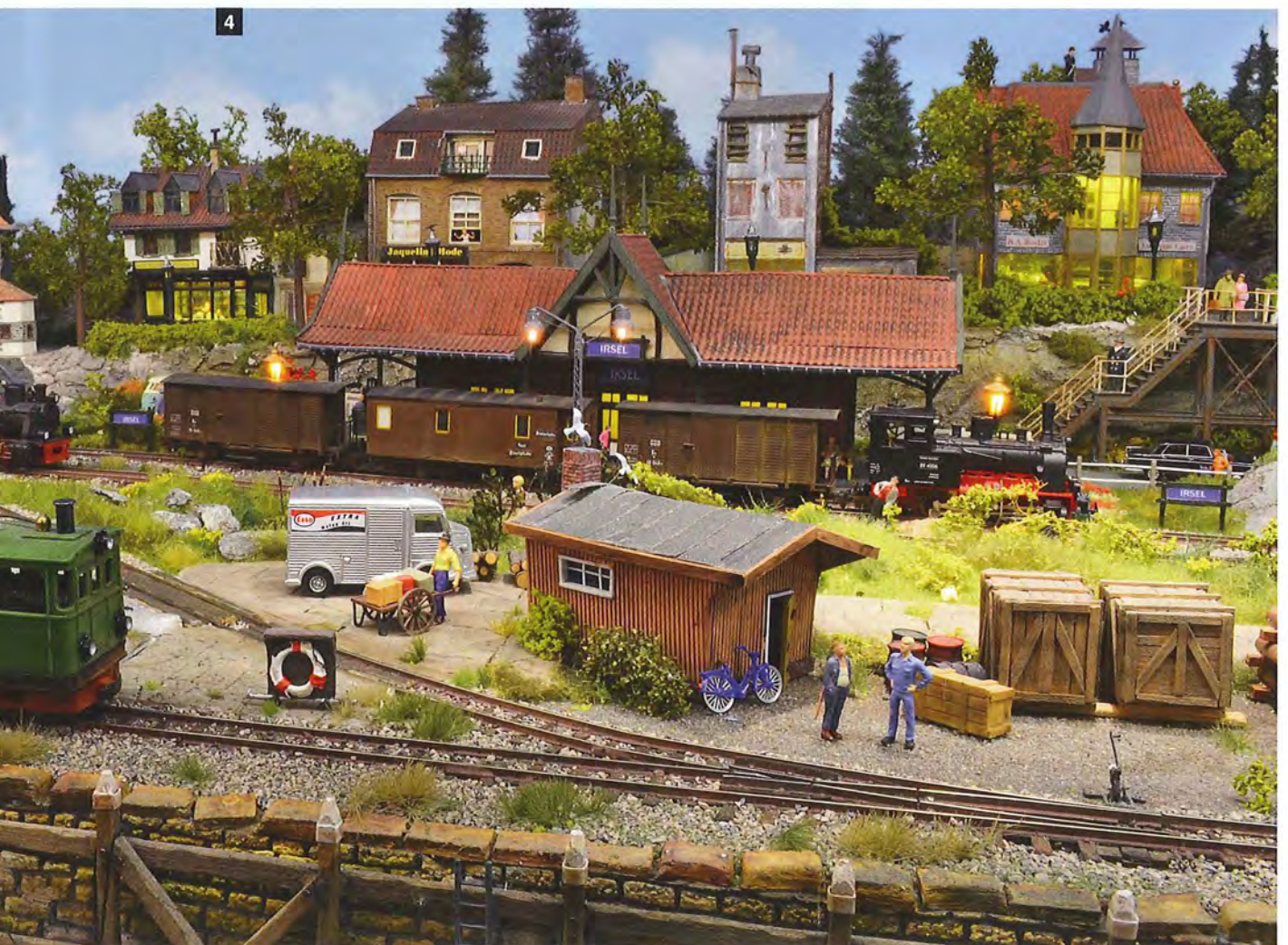
SPOORVERLOOP

De nieuwe modelspoorweg van Hugo zou opgebouwd worden in segmenten, in eerste instantie ingegeven door de overweging dat als de nood aan de man zou komen de modelspoorweg van zolder kon gehaald worden zonder deze te moeten slopen. De baan is opgebouwd uit drie segmenten van 120 cm lengte en een diepte van 80 cm. Het sporenplan is niet veel meer dan een simpele keerlus met wat rangiermogelijkheden en bij het station een inhaalspoor. Aan de rechterzijde is een handbediende draaischijf waar 5 volledige treinen kunnen weggezet worden.

Na het binnen rijden van de trein wordt de draaischijf 180 graden gedraaid en kan de trein terug de baan op. Door plaatsgebrek was een tweede keerlus niet te realiseren. Een voordeel van een draaischijf is wel dat je actief met je modelspoorweg moet bezig zijn.

Nu wist Hugo al snel hoe het spoorverloop op zijn modelspoorweg zou verlopen, maar hoe het landschap concreet ingevuld zou worden was een open vraag. Dat zou tijdens het bouwen zichzelf wel uitwijzen. Hugo is aan de rechterzijde van de baan begonnen met het bouwen van een houten brug die een rivierbedding oversteekt. Deze rivier, in de vorm van een delta, mondt uit in een groter water. De houten brug is niet gebouwd naar een bestaand voorbeeld maar is puur fantasie. Aan het einde van de rivierbedding is een rots gemaakt met daarop een ruïne, afkomstig van NOCH doch volledig uit elkaar gesneden en vervolgens omgevormd tot een echte grote realistische ruïne die met groen overwoekerd is. Om de ruïne te bezoeken is voor de bezoekers een achthoekig torentje gebouwd waar een wenteltrap in zit. Het torentje dat u op de foto ziet is het resultaat van de vierde poging een achthoekig gebouw samen te stellen, voorwaar geen sinecure.





5. Bij de kleine locomotiefverzorgingsplaats hoort een draaischijf. Alle H0e locomotieven zijn uitgerust met een decoder, sommige zelfs met geluid.



6. Naast de steiger bevindt zich een kleine scheepswerf. Een arbeider is in het water gesukkeld, hulp is onderweg.



7. Op de houten steiger vinden we een fraaie metalen portaalkraan, gebouwd uit Evergreen styreen strips. De bouwer heeft duidelijk verstand van staalbouw.

8. Wie goed oplet kan in de steenbrekerij vaag nog enkele elementen van de Faller cementfabriek herkennen. De rest is fantasie, maar oogt toch overtuigend.





DE NIGGENDE SALIGHEYD

Een volgende eyecatcher is het station. Eerst stond hier een Auhagen gebouwtje, doch dit bleek achteraf maar een zielig stationnetje te zijn. Na een bezoek aan het Nationaal Smalspoormuseum bij het Valkenburgse Meer (nu omgedoopt in Stoomtrein Katwijk Leiden) vond Hugo inspiratie in het ontvangstgebouw aldaar dat een replica was van het tramstation in Gorssel. Aan de hand van foto's en een bouwtekening werd dit station in model nagebouwd. Het station moest wel een naam hebben. Hugo woont in het Brabantse dorp Eersel. Eersel is één van de zogenaamde acht zaligheden, genoemd naar 8 dorpen in de (Nederlandse) Kempen waarvan alle namen eindigen op 'sel'. Kuierend door zijn dorp ontdekte Hugo een nieuw eetcafé genaamd 'In Irsel'. Irsel is het Brabant dialect voor Eersel. Het station zou dus Irsel worden, Hugo koppelde daar meteen de naam van zijn modelbaan aan, 'De Niggende Saligheyd'. "Het slaat nergens op" vertelt

Hugo "maar ik vond het gewoon leuk, net zoals bij alles wat ik op modelbouwgebied doet. Het moet leuk zijn".

De huisjes op de achtergrond zijn allemaal uit fantasie geboren. Het café-restaurant, het modezaakje, het tussenliggende woonhuisje, het slooppand, de autoshowroom met aan de binnenzijde een spiegelwand zodat het pand twee keer zo groot lijkt, alles is op het gevoel gebouwd aan de hand van simpele schetsjes en eigen fantasie. "Heerlijk je fantasie de vrije loop geven. Een avondje prullen en je eigen fantasialand creëren geeft rust en vreugd" verklaart Hugo.

HOUT

Naast de houten brug bouwde Hugo nog meer zaken in hout. Zo is ook de kade-muur gebouwd in hout, alsmede de houten steiger en nog een kleinere brug over een beek. Hugo is hierbij redelijk ver met de detaillering gegaan. De kopjes van

afgeknipte railnagels dienen als imitatie bouten. Een beetje roestkleur er op en wat verweringsstrepen maken het nog realistischer. Ook zijn van bijna alle houten delen de scherpe kantjes met een zeer scherp mesje wat weggesneden zodat het lijkt op ruw ongekantrechte houten delen. Toch veel mooier dan de strak gelaserde houten constructies uit een bouw pakket, niet? De houten steigerplanken zijn ook voorzien van imitatie nagels. Hiervoor werden honderden rail spijkertjes gebruikt, een gaatje geboord, rail spijkertje er in en het kopje deze keer afgeknipt. Precies andersom dan bij de boutimitatie. Ten slotte het geheel overvloedig ingesmeerd met schoonmaakazijn, en ziedaar, het lijkt net echt een verweerde steiger.

De portaalkraan is een kunstwerk op zich. Het geheel is gebouwd van styreen strips van Evergreen. Om alles aan elkaar te hechten gebruikt Hugo hoofdzakelijk het verfoei-



9

9. Met een dregbak aan kabels wordt het gesteente uit het meer geschept en in een silo gestort.

10. Ovezichtsfoto van 'De Niggende Saligheyd' in tentoonstellingsmodus. De treinen worden digitaal gestuurd met een Roco Multimaus. De wissels, met uitzondering van de keerluswissel, zijn allemaal handbediend.

11. Een stoomloc van Duitse origine onderweg met een lokale goederentrein. Let op de vele details die in deze modelspoorweg verstopt zitten.



10



11

de MEK. Een avondje stevig doorplakken en je bent zo stoned als een garnaal. Het zal wel niet gezond zijn, maar Hugo is dan ook niet iedere avond aan het plakken.

De locverzorging met water, zand en olietank staat ook prominent op de baan. Of een dergelijke locverzorging zo ook in het echt bestaat weet de bouwer niet, maar ze bestaat wel op 'De Niggende Saligheyd'. Het dak van de locloods annex werkplaats wordt gesteund door vakwerkspantjes. Op de scheepswerkplaats is men ook druk aan het werk. Het vissersbootje moet snel gereed worden gemaakt want de garnalen moeten uit het water. Een bouwvakker is in het water gevallen en er is hem een reddingsboei toegeworpen.

STEENBREKERIJ

Na jaar en dag in de kast te hebben gelegen vond Hugo eindelijk een bestemming voor de bouwdoos van de cementfabriek van Faller. Ze werd verbouwd tot steenbrekerij. Puriteinen zullen wellicht zien dat er

niets van klopt, maar het gaat Hugo om het idee. "Ik vind het gebouw zoals het er nu bij staat geslaagd met dank aan Faller en nog meer mijn eigen fantasie," vertelt Hugo. Met een zelfgebouwde dregbak wordt het gesteente uit een meertje geschept en in een silo gestort. Het water is gemaakt door een gat in de dekplaat te maken, grond erin te strooien en dat door middel van schilderen wat te verlevendigen. Vervolgens is met een perspex plaatje het gat weer afgedicht, en werden hierover een paar flinke lagen blanke lak aangebracht. De lak eventjes laten aandrogen en daarna met een kwastje het reliëf aanbrengen. Een beetje rommelen met wat groen en je hebt weer een fantasierijk watertje.

Er is nog veel meer te zien op 'De Niggende Saligheyd'. Hugo Baart deed zo'n tien jaar lang over de bouw. Als hij weer eens een idee had, of wat leuks zag en het paste in het geheel kwam dit op zijn modelspoorweg te staan. Toch is er altijd zorg

voor gedragen dat de gehele modelbaan een eenheid vormt.

ON TOUR

Alhoewel de modelspoorweg in eerste plaats gebouwd was voor de eigen zolder, stelde Hugo op een onbewaakt moment aan de organisatoren van On TraXS! voor om bij een volgende editie samen met Peter Dillen en Hans van de Boom, zijn confraters van MSG Valkenswaard, deel te nemen met "De Niggende Saligheyd". De baan diende natuurlijk wel eerst geschikt te worden gemaakt voor een tentoonstelling, zoals het aanbrengen van een fries, verlichting, achtergrond en rok. Hugo Baart en zijn vrienden traden met deze modelspoorweg voor het eerst naar buiten op On TraXS! 2014, niet zonder succes, want inmiddels heeft Hugo reeds uitnodigingen voor diverse tentoonstellingen op zak. 'De Niggende Saligheyd' is één van de vele modelspoorwegen die te bewonderen is op Euromodelbouw in Genk op 26 en 27 september 2015.



» N



De statige ingang van het station van Turnhout werd geflankeerd door twee fraaie gaslantaarns. (foto Gerard Tombroek)

ZELFBOUW VAN GASLANTAARNS VOOR TURNHOUT NEEB

In 1900-1910 is elektriciteit een zeldzaam goed. De openbare verlichting komt in die periode nog van rijen gaslantaarns. Op Turnhout-NEEB, het mini-baantje van Jean Devel, vind je gaslantaarns dan ook zowel aan de gevels van het stationsgebouw als binnen de spoorhal (CFR. FOTO 2). Ook in miniatuur stralen ze licht uit, en dit op schaal 1:160.

TEKST EN FOTO'S: JEAN DEVEL

Het licht moet diffuus stralen. Testwerk bevestigt snel dat klassieke lichtgeleiders geen oplossing bieden. Dan maar overstappen op giethars. Ik heb véél lantaarntjes nodig en bouw daarom eerst een siliconen mal. De conische moederstukjes vijl ik uit een cilindrisch profiel (FOTO 3). Ze worden op de bodem van een Preizer-bakje gelijmd. Het bakje wordt voorzichtig ingegoten met sili-

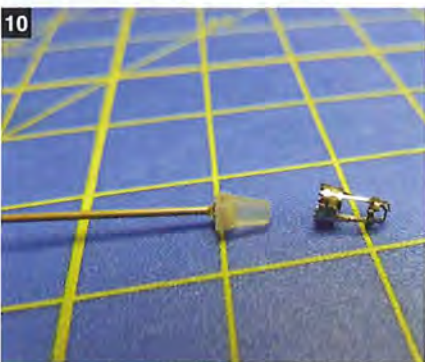
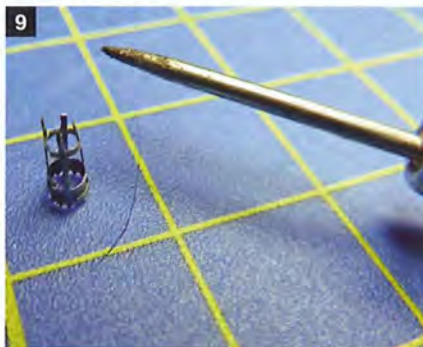
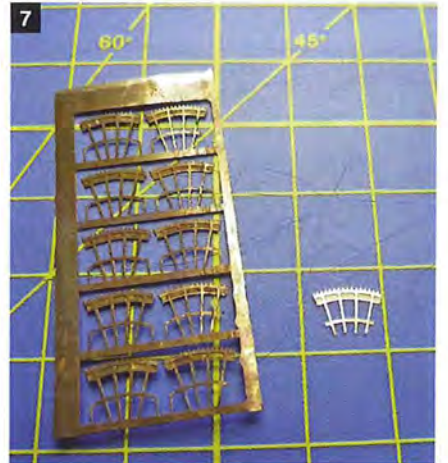
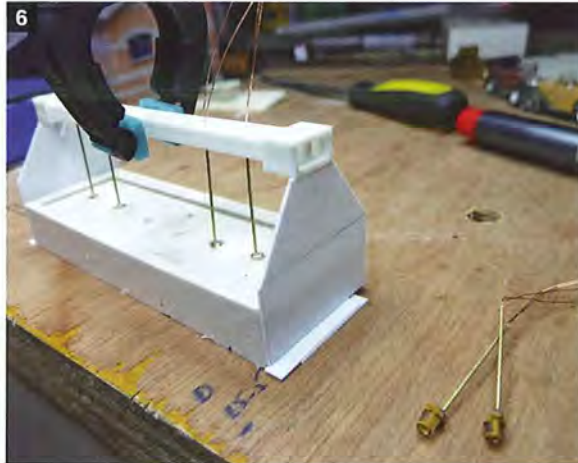
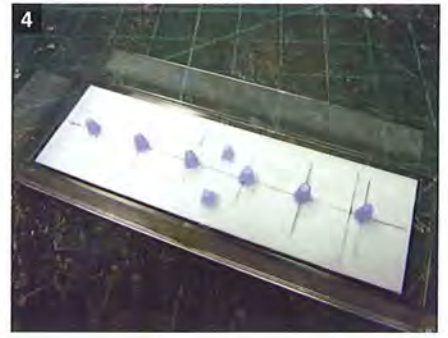
conen (FOTO 4) Hiermee kan ik in een beperkt aantal giet-sessies de 30 lampen veel sneller en regelmatiger aanmaken.

HET ELEKTRISCH DEEL

De verlichting wordt verzorgd door kleine SMD-ledjes. Aan elk ledje worden twee lakdraadjes van 0,1 mm diameter gesoldeerd. Die draadjes worden in een messing buisje

geschoven van 0,3 mm binnendiameter. Voorzichtig, om de lak niet te beschadigen. Het ledje wordt gelijmd bovenop het giethars stukje. Al snel blijkt dat de lichtopbrengst maar povertjes is. (FOTO 5)

Daarom doe ik een tweede test: het ledje wordt in de siliconenmal gehangen. Een bruggetje boven de mal kan tot zes lantaarntjes gelijktijdig op de juiste plaats hou-



den. Eens de hoogte van alle ledjes goed ingesteld, breng ik het giethars voorzichtig met een pipet in de holtes aan. Dit is een opstelling waar ik veel plezier aan beleef: een eenvoudig stukje gereedschap waarmee de giet-fase erg vlot en betrouwbaar verloopt (FOTO 6). De lichtopbrengst blijkt opmerkelijk beter. Ik pas deze bouwmethode toe voor alle volgende lantaarntjes.

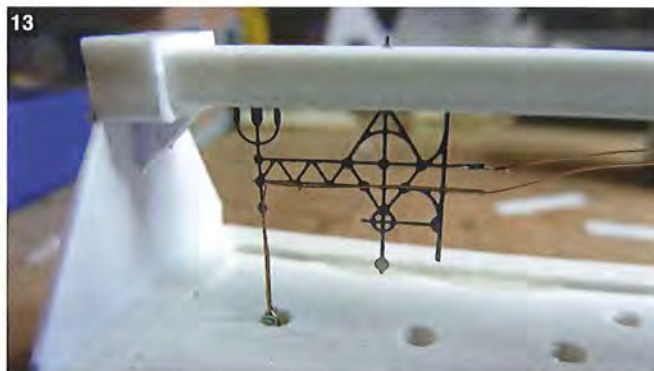
HET METAALWERK

De gietharsblokjes zien er echter erg kaal uit. De foto's uit 1900 tonen dat het glas mooi ingeklemd is in een metalen frame. Om die na te bouwen wordt het etstoestel bovengedaald. Met een eenvoudig tekenprogramma is de gewenste vorm van de ets-stukjes snel getekend. Het etswerk loopt vlot. Per etsbadje krijg ik 10 waaierjes (FOTO 7).

Elk stukje krijgt op de snijmat een conische vorm: met een kraspen rol ik goed drukkend over het waaierje, waardoor het rond buigt (FOTO 8). Door dit enkele keren te doen krijgt het stukje de gewenste vorm. (FOTO 9) Ik zorg dat het een ietsje kleinere diameter heeft dan het giethars stuk. Daardoor klemt het uit zichzelf als ik het over de lamp schuif (FOTO 10). Voor de zekerheid wordt wat secondenlijm aangebracht om het geheel mooi samen te houden (FOTO 11).

DE GEVELLANTAARNS

Voor het ophangen van de lantaarns aan de voorgevel hebben we nog een ander steuntje nodig. Veel van de foto's uit 1900 zijn erg wazig. Door ze goed te bestuderen krijg ik wel een goed idee van de vorm. Al snel komen de nagetekende steuntjes uit het etsbad. De ledjes worden aan het verticale uiteinde van de steuntjes gelijmd (FOTO 12). Daarna worden ze volgens de gekende methode in giethars ingegoten (FOTO 13). De draden worden mooi langs het metaal geleid zodat ze niet opvallen. Een laagje zwarte verf maakt ze nagenoeg onzichtbaar. De ene keer worden beide draadjes langs het steuntje geleid, de andere keer gaat het slechts om één draadje, omdat het steuntje de geleiding overneemt voor het tweede draadje. Beide methodes geven goede resultaten. Het metalen frame krijgt



een gouden kleurtje. Het lantaartje is nu klaar voor montage aan de voorgevel.

DE ELEKTRISCHE AANSLUUITING

Die is voor de gevellantaarns verschillend t.o.v. de lantaarns in de spoorhal. Voor de gevellantaarns is de elektrische aansluiting en montage erg eenvoudig: voor de twee draadjes worden fijne gaatjes geboord in de gevel, en ze worden binnen in het gebouw aangesloten aan een microprocessor. De lantaarn hoeft niet op de gevel gelijmd te worden, want de lantaarnsteun is voorzien van twee steekverbindingen die wat klemmend in de geboorde gaatjes steken. Handig voor het geval ik later de ledjes zou moeten vervangen (FOTO 14).

Voor de lantaarns in de spoorkap verbind ik eerst elke messing boog via een lakdraad met de microprocessor. In de langs richting leg ik (geïsoleerd via zeer kleine

stukjes styreen) twee messing profielen (FOTO 15). Ze stellen de gasleidingen voor, net als in het grote voorbeeld van 1900. Die beide profielen worden eveneens op de microprocessor aangesloten. Ik heb nu een matrix van 13 spanten en 2 langsleidingen. Dus 26 knooppunten waar telkens een gaslantaarn kan bevestigd worden. Eén draadje van de lantaarn wordt verbonden met het spant. Het andere draadje wordt gesoldeerd aan de "gasleiding". Zo bekom ik een geloofwaardig resultaat. Het komt goed overeenkomt met het oorspronkelijke voorbeeld van 1900. (FOTO 16)

Waarom een aansturing via microprocessor? Deze kan elke lantaarn afzonderlijk aansturen: welke moet aan? Welke uit? Zo kan ik het scenario simuleren, waar de gasman de lantaarns één voor één aansteekt of dooft. Bovendien kan elk lantaartje, als het wordt aangestoken, eerst wat sput-

teren, alvorens stabiel de volle intensiteit te stralen. Net als een echte gaslamp.

Deze microprocessor komt alweer uit Gerolf Peeters' brein. Via aansluitpen-netjes kan de microprocessor kiezen uit meerdere scenario's: moeten alle lampen branden? Of alleen die boven het perron aan de spoorgevel? Brandt een ledje door omstandigheden wat minder fel (kwaliteit van led of soldeerwerk): geen probleem: via instellingen krijgt het ledje wat meer stroom. Een mooi stukje techniek!

BESLUIT

Het uitdenken en bouwen van deze gaslantaarns was een leuke oefening in het lange NEEB-verhaal. Af en toe zitten foetere, veel zoeken en experimenteren, maar met een tof resultaat dat mooi opvalt tijdens de nachtcyclus van het mini-baantje.



AVT PRODUCTS GELUIDSMODULES

De modelspoorweg wordt alsmaar interactiever en daarbij neemt geluid een steeds prominere plaats in. Elektronische bouwstenen met geïntegreerd geluid kennen we al vele jaren. Het gaat dan om min of meer ingeblikte korte geluiden. Nieuwkomer op de markt AVT Products maakt geluidsmodule waarop u zelf elk gewenst geluid kunt zetten dat aanzienlijk langer duurt..

TEKST EN FOTO'S: GERARD TOMBROEK

AVT Products staat voor 'Aardigheidjes Van Ted'. Ted Aldewereld kennen we als één van de initiatiefnemers achter de stoomloc modellen van Artitec. En zo heeft Ted nog veel meer dingen waarvan hij dacht "die zijn te mooi om voor mij zelf te houden". Voor die producten heb je een bedrijf nodig en dat is AVT Products geworden. Een van die aardigheidjes van Ted is de Sound module waarmee je eigen mp3 bestanden kunt afspelen.

Er zijn twee typen MP3 Sound modules Serie 100. Er is een Sound module met 1 unit met een geheugen van 1 MB waarmee je ongeveer één minuut geluid kunt afspelen en er is een Sound module met 3 units met een geheugen van 4 MB elk. De modules worden geleverd inclusief netvoeding, USB-kabel, en respectievelijk één speaker en drukknop of drie speakers en drie drukknoppen.

PRAKTIJK

De AVT mp3 Sound modules serie 100 zoals ze bij AVT te boek staan, zijn handige kleine apparaatjes waarmee je een modelspoorweg of diorama gemakkelijk en voor een gunstige prijs van geluidseffecten kunt voorzien. De geluiden zijn af te spelen door het kort indrukken van de bijgeleverde druktoets, een reedcontact of elk willekeurig ander potentiaalvrij ander contact. Bovendien is er een mogelijkheid om het geluid te activeren via een DCC signaal. Met microdrukknopjes is het volume van het geluid te regelen. Ook is er een schakelaar om het afspelen eindeloos te herhalen.

Om de geluiden te activeren moeten die eerst op de module worden gezet. Dit kunnen alle willekeurige mp3 bestanden zijn. Eigen opnamen, of bestanden van internet waar talloze geluidsopnamen zijn te vinden. Op www.avtproducts.nl staan een aantal links naar sites met diverse geluidsfragmenten. Sommige gratis, andere tegen een kleine vergoeding. Sla een kopie op van het gewenste geluid op uw pc. Maak hiervoor in verkenner een nieuwe map, bijvoorbeeld 'geluiden'. Plaats daar

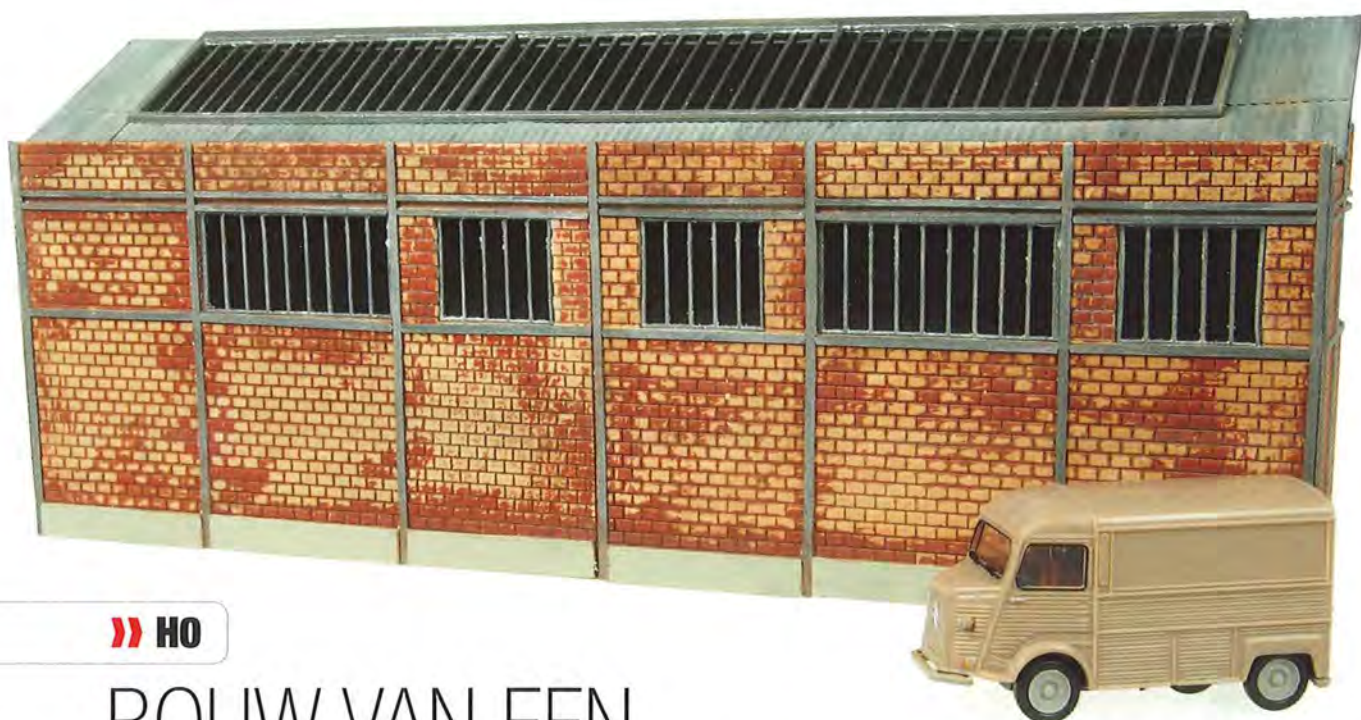
na de muisaanwijzer op het gewenste geluidsbestand, druk de rechtermuisknop en kies 'Doel opslaan als...'.

Op de site van AVT Products staat nog een handleiding voor het aanpassen van de geluidsfragmenten. Bijvoorbeeld het inkorten van het fragment, het inbouwen van een stilte, combineren van geluiden enz. Sluit als het gewenste geluidsfragment op uw computer staat de unit aan op de pc met de bijgeleverde USB-kabel. De pc ziet de unit als een 'nieuw' extern geheugen waarnaar het betreffende geluidsbestand kan worden gekopieerd. De unit wordt vervolgens met (dezelfde) USB-kabel op de meegeleverde 230 V voeding aangesloten. Het apparaat is direct klaar voor gebruik. Met de bijgeleverde drukknop, of ander momentcontact, wordt het afspelen van het geluid gestart. Nogmaals indrukken en het geluid stopt weer. Zo simpel kan het zijn. Na het instellen van het gewenste geluidsniveau kan de speaker op een geschikte plek op of onder de modelspoorweg worden gemonteerd. Bevestigingsmiddelen ontbreken, maar een stukje dubbelzijdig plakband is al voldoende.

De mp3 soundmodule met 1 unit kost 20,00 Euro, die met drie units € 35,00. AVT heeft overigens nog meer aardigheidjes in haar programma, waaronder een draaiorgel, een SRV winkelwagen en een plezierjacht dat we kennen als een oer-Hollandse Doerak. De modellen zijn in schaal 1:160, 1:87 en 1:43,5. Zie: www.avtproducts.nl. De soundmodules zijn in België verkrijgbaar via Aumo (www.aumo.be/producten, rubriek gereedschap).



De soundmodule van AVT met drie units, goed voor drie 4 MB geluidsbestanden. De module wordt geleverd compleet met voeding, USB kabel, drie luidsprekers en druktoetsen.



» HO

BOUW VAN EEN FABRIEKSHAL VAN CITÉS MINIATURES

Cités Miniatures is een nieuwe Franse producent van laser gesneden bouwpakketten van gebouwen. Initiatiefnemer is Philippe Coquet die kan terugblikken op 30 jaar ervaring als maquettebouwer voor architecten, studie bureaus en musea, maar die ook een gepassioneerd modelspoorder is. Met Cités Miniatures koppelt hij zijn zakelijke ervaring met de interesse voor modelspoor. Zijn bouwkits in de schalen 1:87 en 1:160 zijn gebaseerd op Franse voorbeelden, sommige daarvan zijn evenwel universeel inzetbaar.

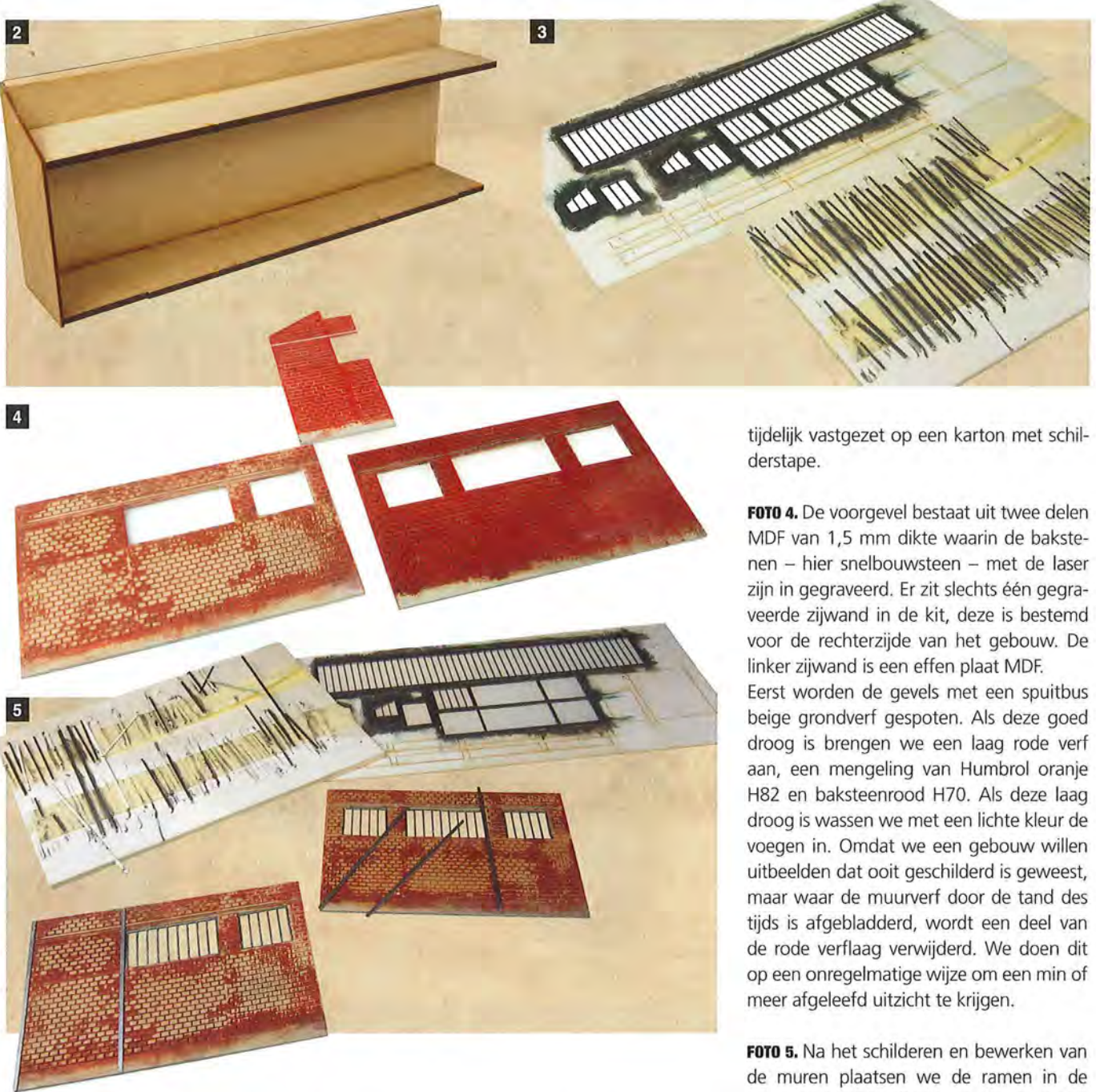
TEKST EN FOTO'S: **GUY VAN MEROYE**

Eén van de eerste kits die door Cités Miniatures op de markt werd gebracht is een kleine fabriekshal in halfreliëf (Kit BV 001). Voorbeeld is een gebouw waarbij de bakstenen gevat zitten tussen een zichtbaar metalen geraamte. Dit gebouw is verkrijgbaar in een versie met of zonder deuren. Dezelfde onderdelen worden ook gebruikt voor een groter fabrieksgebouw met sheddak. Wij bouwen de versie zonder deuren, bestemd om tegen de achtergrond van onze modelspoorweg te worden geplaatst.

FOTO 1. De onderdelen van de kit zitten verpakt in een eenvoudige plastic zak. Cités

Miniatures maakt gebruik van lasergesneden MDF van 3 mm en 1,5 mm dikte, lasergesneden dik Bristol karton en zelfklevend dun Bristol karton. De onderdelen moeten door de bouwer nog geschilderd worden, hier dus geen 'schud de doos' bouwkit die op één twee drie klaar is. Bij de kit zit een stap voor stap handleiding op een A4tje, helaas enkel in de Fran-





se taal. De kleine foto's maken evenwel één en ander duidelijk, verder wijst veel zichzelf uit.

FOTO 2. De eerste stap is het samenlijmen van de vloerplaat, achterwand en linkerzijwand tot een stevig geheel. Deze onderdelen zijn vervaardigd uit 3 mm dik MDF. De bovenkant van de achterwand dient nog afgeschuind te worden zodat later het dak hier mooi aansluit. De onderdelen worden samengelijmd met witte houtlijm.

FOTO 3. De ramen en het grote dakvenster dienen uitgesneden te worden uit lasergesneden Bristol karton. Maar alvorens deze

uit te snijden dienen ze geschilderd te worden. Dit kan met een spuitbus, maar eventueel ook met de hand. Wij schilderden de ramen en het dakvenster met 'Natural Steel' 70864 van Vallejo.

De onderdelen van het metalen geraamte die op de gevels worden gekleefd dienen vooraleer geschilderd te worden losgesneden te worden uit de kartonnen plaat. Deze verstevigingsbalken zijn vervaardigd uit zeer dun zelfklevend Bristol karton. Ook hier hebben we geopteerd om ze met de hand te schilderen, ook met Natural Steel van Vallejo. Om het schilderen te vergemakkelijken werden de metalen ribben

tijdelijk vastgezet op een karton met schilderstape.

FOTO 4. De voorgevel bestaat uit twee delen MDF van 1,5 mm dikte waarin de bakstenen – hier snelbouwsteen – met de laser zijn ingegraveerd. Er zit slechts één ingegraveerde zijwand in de kit, deze is bestemd voor de rechterzijde van het gebouw. De linker zijwand is een effen plaat MDF. Eerst worden de gevels met een spuitbus beige grondverf gespoten. Als deze goed droog is brengen we een laag rode verf aan, een mengeling van Humbrol oranje H82 en baksteenrood H70. Als deze laag droog is wassen we met een lichte kleur de voegen in. Omdat we een gebouw willen uitbeelden dat ooit geschilderd is geweest, maar waar de muurverf door de tand des tijds is afgebladderd, wordt een deel van de rode verflaag verwijderd. We doen dit op een onregelmatige wijze om een min of meer afgeleefd uitzicht te krijgen.

FOTO 5. Na het schilderen en bewerken van de muren plaatsen we de ramen in de voor- en zijgevel. Deze worden met een scherp mesje losgemaakt uit het vel Bristol karton. De ramen zitten enkel met kleine nokjes vast aan het karton. Daarna worden ze geplaatst in de vensteropeningen van de voorgevel. Let er op dat de ramen een beetje inspringen en gelijk komen te zitten met de binnenzijde van de voorgevel. Vervolgens kleven we de metalen ribben op de gevel. Deze zijn gemaakt uit dun Bristol karton. Voorzichtig wordt de beschermfolie aan de achterzijde verwijderd en kunnen de ribben op de gevel worden gekleefd. Het is wat uitzoeken welk onderdeel waar moet, maar uiteindelijk past alles mooi in elkaar; je merkt duidelijk dat over deze kit goed is nagedacht.

6



FOTO 6. Bij de kit zit ook een vel doorzichtige kunststof voor het imiteren van de ruiten. Als er een interieur in het gebouw wordt geplaatst kan je de ruiten doorzichtig houden. Wij verkozen deze aan één zijde zwart te spuiten en de zwarte 'ruitjes' met de glanzende kant tegen de vensters te lijmen. Omdat het gebouw op de achtergrond komt te staan is een verdere detaillering niet nodig, de zwarte gemaakte ramen geven ook geen inkt in de constructie.

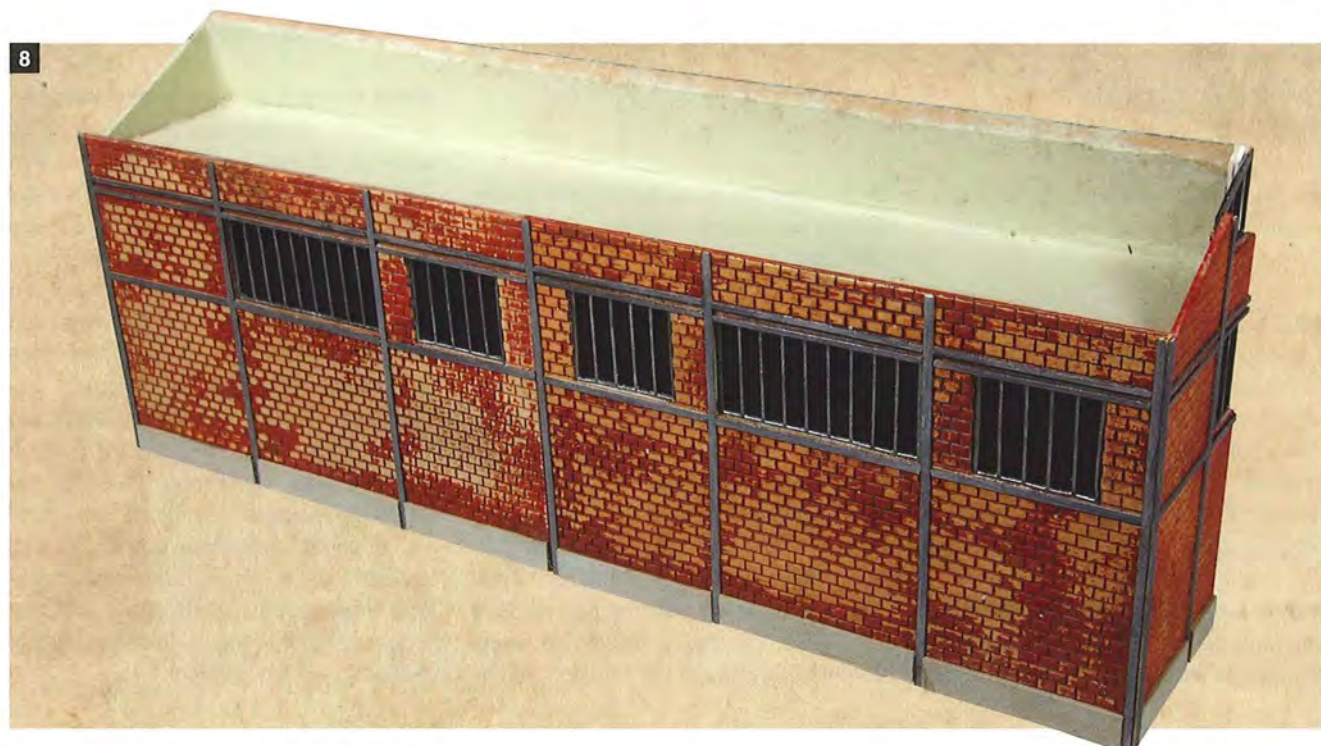
7

FOTO 7. Nadat op de gevels de metalen ribben werden gekleefd en de ruiten werden gemonteerd kleven we onderaan de gevels een cementen boord. Hiervoor hebben we de keuze uit dun zelfklevend Bristol karton of iets dikker karton. We kozen voor het dikker karton dat we met Heki 'beton' verf schilderden en in de natte verf lichtgrijze verweerpoeier uitstreken. De boordstenen worden met een weinig houtlijm tegen de gevels gelijmd.



FOTO 8. Alle geveldelen zijn nu tegen de ruwbouw gelijmd, daarna kan het dak worden aangebracht.

8



9



10



11



FOTO 9. Het grote dakvenster is zoals de ramen in de gevels gemaakt uit Bristol karton. Het bestaat uit een raam en een raamkader, deze worden nadat de ruiten zijn aangebracht, op een kartonnen onderdak gekleefd. De verdere dakbedekking is uit een imitatie (cement) golfplaat, vervaardigd uit dun zelfklevend papier, een 'fine scale' product van het Amerikaanse merk Builders in Scale. De dakplaten dienen op maat te worden gesneden, en uiteraard ook geschilderd. We deden dit met Humbrol H112. Nadat de dakplaten op het kartonnen onderdak werden gelijmd werden ze lichtjes verweerd met grijs pigmentpoeder van Tamiya (PW 05).

FOTO'S 10 EN 11. Het gebouw is nu klaar om later op de modelspoorweg te worden geplaatst. Aan de rechterzijde is de gevel uitgevoerd met laser gesneden snelbouwstenen. Aan de andere zijde is de gevel effen. We hebben deze betongrijs (Heki) geschilderd en ook hier grijze pigmentpoeder in de nog natte verf gedipt.

BESLUIT

Deze eerste kit van Cités Miniatures vergt wat werk, maar het resultaat mag er zijn. Alle onderdelen passen perfect. Doordat de onderdelen van de bouwkit nog zelf dienen geveerd te worden kan je het gebouw naar eigen smaak afwerken. De prijs voor dit halfrond industrieel pand is € 42. De producten van Cités Miniatures zijn te koop op de grote Franse modelspoorbeurzen, en uiteraard ook per post. Voor meer info verwijzen we graag naar de site www.cites-miniatures.fr.



H0



MODELSPOORWEGEN DIE HET HUIS NOOIT VERLATEN

OP BEZOEK BIJ ROGER VISSERS: NOSTALGIE IN 3D

DEEL 1: TREINEN EN TRAMS RONDOM ZICHEM IN H0

Het is alweer een poosje geleden dat we nog een reportage brachten van een modelspoorweg die het huis nooit verlaat. In dit en volgend nummer nemen we u mee op bezoek bij Roger Vissers in Mol voor een uitgebreide reportage van zijn modeltram en -spoor imperium.

TEKST EN FOTO'S: **GUY VAN MEROYE**



Roger Vissers is in Vlaanderen in modelspoormiddens een bekende naam, niet in het minst als spoorwegfotograaf en door zijn wekelijkse bijdragen aan de modelspoorrubriek in de zaterdageditie van Gazet Van Antwerpen. Inderdaad, u leest het goed, in deze Vlaamse krant verscheen midden jaren zeventig iedere week een kleine rubriek over modelspoor van de hand van Herman Welter en Roger Vissers. Deze rubriek is al lange tijd dood en begraven, gelukkig is er nu Modelspoor magazine om de mensen in te lichten over modelspoor naar Belgisch voorbeeld.

TRAMLIEFHEDDER VAN JONGS AF

Roger Vissers, geboren in 1939, groeide op in Schoten (nabij Antwerpen) en was van jongs af aan gefascineerd door de buurtspoorwegen. De grootouders van Roger woonden in Zichem, als kind bracht Roger veel vakanties door bij zijn grootouders die dicht bij het buurtspoor-

wegstation woonden. De reis – en dat was het werkelijk in de late jaren veertig – van Schoten naar Zichem verliep uiteraard met het openbaar vervoer. Eerst met de tram van Schoten naar Antwerpen, daarna met de stoomtrein naar Zichem. Tijdens deze reizen raakte de kleine Roger danig onder de indruk van de dampende stoomlocomotieven met hun door kinderogen gezien immense drijfwielen (types 1 en 10). Roger, en ook zijn broer René, raakten also beiden besmet met het ongeneeslijke treinvirus.

Naast kenner en liefhebber van het grootbedrijf is Roger Vissers ook een ware modelspoorliefhebber. Deze interesse dateert uit de jaren vijftig, en Roger opteerde toen voor het drierail wisselstroomsysteem van Märklin, een systeem dat hij zestig jaar later nog steeds trouw is. Reeds zeer vroeg koos Roger voor modelspoor naar Belgisch voorbeeld, al was in de beginjaren het aanbod zeer beperkt en was men aangewezen op zelfbouw of kits.

1. Een overzichtsfoto van de volledige modelspoorweg, een baan om 'u' tegen te zeggen. De sporen liggen op circa 130 cm hoogte zodat er voldoende ruimte naar onder is voor het aanleggen van de schaduwstations. De modelspoorweg is langs alle kanten bereikbaar, het was dan ook niet mogelijk om een vaste achtergrond te plaatsen.

2. Het jarenlang verzamelen van allerlei onderdelen van een standaardtram resulteerde uiteindelijk in de nabouw op werkelijke schaal van een kop van een 'standaard' tram van de Buurtspoorwegen. Alle onderdelen werden met oog voor detail en authenticiteit tot een prachtig geheel samengebouwd, een echt museumstuk.

3. Een uitsnede van het panoramazicht, met inzonderheid het gedeelte dat in deze reportage aan bod komt.

4. De zijmuur van de zolder is letterlijk behangen allerlei haltebordjes van de Buurtspoorwegen.

5. De stoomloc 29.064, een messing-model van Treinshop Olaerts, wacht op het vertreksein om zijn reis verder te zetten richting Diest en Hasselt.

6. Thans is het de beurt aan de stoomloc van het type 10 die wacht op het vertreksein, een type 29 komt uit de tegenovergestelde richting het station binnengereden.

7. Het stationsgebouw van Zichem is volledig zelfbouw en conform de realiteit. Een stoptrein met GCI-rijtuigen is vanuit Aarschot het station binnengelopen.



8



9



8. Twee kruisende goederentreinen te Zichem. Tot medio jaren vijftig hadden de Belgische goederenwagens een donkergroene livrei met een zwart dak.

9. Nogmaals het typische stationsgebouw met een type 29 en op de voorgrond een AR motorwagen van de Buurtspoorwegen.

Roger Vissers heeft op latere leeftijd een nieuwbouw woning gebouwd, waarbij van de eerste pennentrek van het plan rekening werd gehouden met Roger's hobby. Dit resulteerde in een vrijstaande woning met een immense zolder van circa 20 x 10 meter, geheel vrij van storende steunbalken of muren. Roger zorgde ervoor dat de trap netjes langs een van de zijgevels loopt zodat de gehele bovenruimte vrij blijft voor de bouw van een grote modelspoorweg.

EEN 'ECHTE' TRAM

Het eerste wat de bezoeker evenwel tegenkomt bij het betreden van de zolder is een replica van de kop van een 'standaard' tram van de voormalige buurtspoorwegen. Aan de hand van originele onderdelen allerlei die Roger in de loop der jaren verzamelde, plannen van de originele tram, en veel hulp van allerlei handige vrienden kwam een 1/1 model tot stand van de kop van de standaard motorwagen 10.193. De enige toegeving – die nodig was om de tram onder

de zolderbalken te kunnen opstellen – is de hoogte van de wagenbak ten opzichte van de vloer. De tram staat 40 cm lager dan wanneer hij op sporen zou staan. Maar verder is het gehele front, de bestuurderspost en balkon authentiek ingericht. Zelfs de typische claxon werkt nog. De zolderwand naast de tram is letterlijk behangen met oude lijnfilms, haltebordjes en oude reclamepanelen. Deze 'entree' maakt meteen duidelijk dat je hier op bezoek bent bij een groot tram liefhebber.

10



11





10. Overzichtfoto van het emplacement van Zichem, gezien vanuit de kant van Diest.

11. De reizigerstrein uit Scherpenheuvel is net binnengelopen, met op kop een stoomloc van het type 93, daarachter een bagagewagen, vervolgens een stel gekoppelde T-rijtuigen en tenslotte een drie-assig rijtuig van Pruisische oorsprong.

12. Na omlopen in Zichem is de trein terug onderweg naar het bedevaartsoord Scherpenheuvel. De lijn slingert zich door het glooiende landschap.

13. Deze oude prentkaart inspireerde Roger Vissers voor de treinsamenstelling naar Scherpenheuvel.



Zichem-Scherpenheuvel direct.

IMMENSE MODELSPORWEG

Naast de tram bevindt zich Roger's modelspoorweg, een modelspoorweg om met gepast respect 'u' tegen te zeggen. Roger startte, met behulp van enkele vrienden, met de bouw van zijn modelspoor imperium zo'n 12 jaar geleden, en het ganse geheel is nog ver van af. Toch vonden we het nu al de moeite om een uitgebreide reportage aan deze modelspoorweg te wijden. De baan heeft grosso modo een lengte van 16 meter en is 8 meter breed, met een twee meter brede middengang. De baan is langs alle zijden bereikbaar, al zijn er natuurlijk ook de nodige toegangsluiken om in geval van calamiteiten ook de verste plekken van de modelspoorweg te kunnen bereiken. Een dergelijke grote modelspoorweg is zelden het werk van slechts één man. Ook hier kreeg Roger hulp van een drietal modelspoorvrienden. Fernand Van Regemortel (+) tekende in grote lijnen voor het ontwerp van de baan en een deel van de scenery, Joseph Huysmans (+) bouwde ondermeer de prachtige Vierendeel brug en Louis Aerts

zorgde voor de elektrische aansluitingen van de schaduwstations.

In feite is de modelspoorweg op te delen in twee, er zijn dan ook twee afzonderlijke 'omlopen' in de vorm van twee samengevouwen hondenbenen die in elkaar gestrengeld zijn. De ene omloop is een niet geëlektrificeerde lijn die vanuit een lager gelegen schaduwstation langsheen het station van Zichem loopt en verder door een stukje Hageland, om via een klimspiraal, een tussen twee tunnels lager gelegen paradevak te bereiken om tenslotte in een tweede schaduwstation te eindigen. De tweede omloop is een geëlektrificeerde hoofdlijn die vanuit een derde schaduwstation voorbij een groot stationscomplex loopt om dan via een paradevak over een Vierendeel brug naar een vierde schaduwstation te lopen. Via een verbindingsspoor en fly-over kan probleemloos van het ene circuit naar het andere worden gereden.

In dit eerste deel van de reportage spitsen we ons toe op de buurtspoorweg op de

14



15



14. De trein is aangekomen in het kopstation Scherpenheuvel. De stationsomgeving moet nog verder afgewerkt en gedetailleerd worden.

15. Wanneer de trein van Scherpenheuvel weerkeert moet hij wachten tot de sneltrein naar Hasselt gepasseerd is om dan via de Engelse wissel naar Zichem verder te rijden.

16. Als de dagdienst erop zit rijdt de stoomloc met zijn stam rytuigen 's avonds naar de stelplaats van Aarschot.

16





17/18. Een stoomloc van het type 29 met een lange sleep GCI rijtuigen doorkruist de vallei van de Demer.



19. Een stoomloc type 41 (model van Hünerbein) met een bagagewagen 'fourgon ballon' op weg naar Hasselt.



baan, en op het baangedeelte rondom het station van Zichem en de aftakking naar Scherpenheuvel. In een tweede gedeelte in MSM 151 belichten we dan het geëlektrificeerde deel van de modelspoorweg en het baanvak rondom de majestueuze Viereindeelbrug.

ZICHEM

Zichem, gelegen in het Hageland en uitverkozen tot mooiste dorp van Vlaams-Brabant, vormde het eindpunt van tramlijn Kapitaal 64 Turhout-Mol-Westerlo-Zichem. In Zichem was dan ook een groot depot van de buurtpoorwegen, met een locomotiefloods,loods voor rijtuigen, watertoren en dies meer. In de jaren voor de Tweede Wereldoorlog verzorgde de NMVB ook veel goederenvervoer, in Zichem was dan ook een grote goederenkoer. Deze goederenkoer sloot aan op deze van de NMBS. Zichem is immers ook gelegen langsheen de belangrijke spoorlijn 35 die Leuven met Hasselt verbindt. Deze dubbelsporige lijn dateert reeds van februari 1865 en werd geopend door de toenmalige Grand Central Belge. Het stationsgebouw van Zichem is dan ook een typisch GCB-gebouw.

Zichem is ook het vertrekpunt van de voormalige lijn 30. Oorspronkelijk werd de enkelsporige lijn tussen Zichem en Scherpenheuvel in concessie gegeven aan de buurtpoorwegen, die de spoorlijn en het kopstation Scherpenheuvel bouwden. De bouw van deze lijn – op normaalspoor – werd mee gefinancierd door de Grand Central Belge, die vanaf 1894 de exploi-

20



21



tatie voor zich nam. In 1898 werd de vier kilometer lange lijn overgenomen door de Belgische Staat. Het reguliere reizigersverkeer werd opgeheven in mei 1957, occasioneel reden nog bedevaarttreinen tot in 1972. Het goederenvervoer bleef nog mogelijk tot maart 1972, de sporen werden opgebroken in 1974.

JEUGDSENTIMENT

Roger Vissers wilde op zijn nieuwe modelspoorweg in eerste instantie de herinneringen uit zijn jeugd in miniatuur nabouwen. Centraal op het linker deel van de modelspoorweg is het stationscomplex van Zichem. Het spoorplan van Zichem

werd getrouw in model nagemaakt, met de twee doorgaande sporen, de twee omloopsporen voor de trein naar Scherpenheuvel, een vijfde omloopspoor voor het goederenvervoer en een viertal goederensporen. Iets buiten Zichem vinden we ook de aftakking naar Scherpenheuvel, net als in de realiteit. Naast het spoorcomplex van de NMBS vinden we het depot van de buurtspoorwegen. Van hieruit vertrekt de buurtspoortram, een enkelsporige lijn die op het einde een keerlus maakt. Het sporenplan laat toe om het spoorbedrijf uit de jaren veertig – vijftig na te bootsen. Ieder schaduwstation bevat een tiental opstel-sporen zodat een ruime keuze aan treinsa-

menstellingen mogelijk is. De grootte van deze modelbaan maakt het mogelijk om met realistische samenstellingen te rijden, een tiental rijtuigen of dertig goederenwagens zijn dan ook eerder regel dan uitzondering.

Eens voorbij de aftakking van de hoofdlijn slingert lijn 30 zich door het landschap op weg naar het bedevaartsoord Scherpenheuvel. De lijn dwarst de Demer en loopt voorbij de Maagdentoren, een overblijfsel van een bouwwerk uit de 14de eeuw. Roger Vissers heeft voor de weergave van het Hageland voldoende ruimte uitgetrokken, hier rijdt de trein echt door het landschap.



20. Het goederenemplacement van de Buurtspoorwegen sluit mooi aan bij de goederenkoer zodat overladen van goederen gemakkelijker gaat.

21. De rijtuig- en locomotievenloods van de NMVB van de stelplaats Zichem, het einde van de lijn Kapitaal 64. De rijtuigen op de voorgrond zijn gebouwd uit Jocadis kitjes.

22. Een NMVB stoomloc van het type 7 haalt een stamrijtuigen op uit de loods. Zowel de stoomtram als de rijtuigen zijn zelfbouw uit messing.

23. In de late jaren veertig van vorige eeuw maakte het vervoer van hout een vast onderdeel uit van het goederenverkeer bij de NMVB. Ook deze goederenwagens zijn zelfbouw. Achter de tram zien we het typische gebouw van de buurtspoorwegen waarin de watertoren huist.

24. Een typische stoomtramcombinatie zoals er in ons land onnoemelijk veel rondreden in de eerste helft van vorige eeuw.

Lijkt dit landschap wat kaal, dit is wel de situatie zoals deze was in de jeugdjaren van Roger. Een gloeiend, open landschap met velden en weides, zonder bebouwing of aanplantingen van bomen.

MÄRKLIN K-RAILS EN TILLIG TT SPOREN

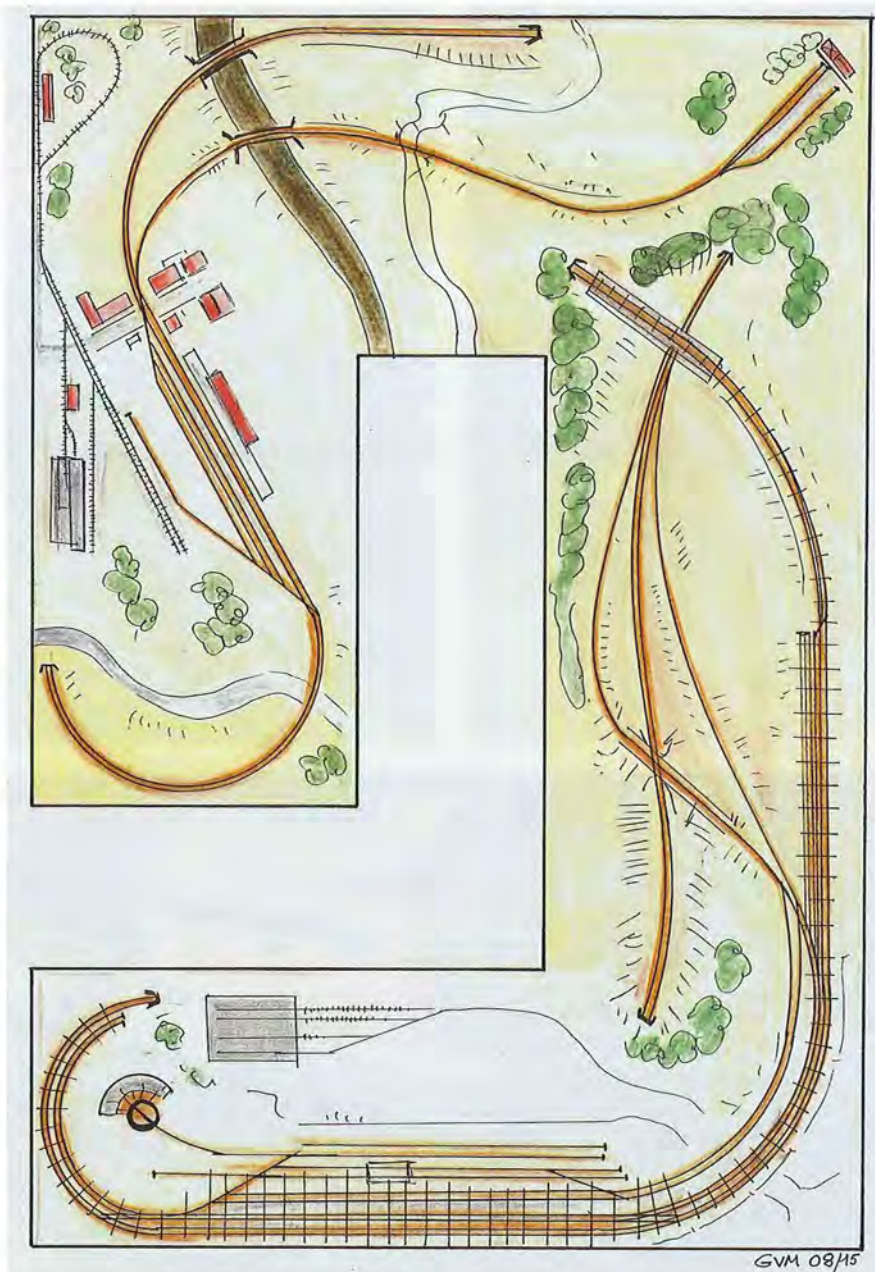
De bouwster bleef voor de treinen zijn oorspronkelijke keuze van het drierail wisselstroomsysteem trouw. Waarom ook niet, het blijkt uiteindelijk uiterst betrouwbaar te zijn, de aanwezige puntcontacten zijn een noodzakelijk compromis maar het drierail systeem vergemakkelijkt wel de bezetmelding voor het bloksysteem en het schaduwstation. Het gebruik van K-rails die aan de zijanten van een ballastbed werden voorzien en wisselaandrijvingen die handig gecamoufleerd zijn verlenen aan de modelspoorweg beslist een zeker realisme, zeker wanneer de baan vanaf enige afstand wordt bewonderd. Voor de sporen van het buurspoornetwerk is hoofdzakelijk gebruik gemaakt van Tillig TT spoor, in combinatie met H0m rails van Peco. Hier geen drie-rail, maar de normale twee rail gelijkstroom.

ZELFBOW

Om de stationsomgeving van Zichem in model weer te geven was Roger aangewezen op zelfbouw. Het station van Zichem is een standaardtype van de Grand Central Belge, gelijkaardige gebouwen waren ook te vinden in de andere stations langs de lijn Lier-Diest. Het station werd gemaakt uit karton en plasticard. Ook de dienstgebouwen van het depot van de buurtspoorwegen werden nagebouwd aan de hand van plannen van de echte gebouwen. De andere gebouwen werden ofwel samengesteld uit onderdelen van kits, ofwel volgens een gemengde bouwwijze met karton, styreen en bedrukt steentjespapier. Veel van de eind-detaillering ontbreekt nog, het is dan ook een enorm eenmansproject waarbij voorrang werd gegeven aan het rijden, de finale eindafwerking gebeurt langzaam aan. Het is tenslotte een hobby.

ROLLEND MATERIEEL

Inzake rollend materieel vinden we zowat alles terug wat ooit door de fabrikanten werd gemaakt. Het voorkeurtijdperk van Roger is – hoe kan het anders – het vroege tijdperk III, met volop inzet van stoomlocomotieven. Roger bezit een bijzonder fraaie collectie Belgische stoomlocomotieven, waaronder tal van messingmodellen van





25. De stoomtram diende plaats te maken voor de dieselmotorwagen. We zien hier een AR met bestemming Mol ter hoogte van het buurtspoorwegstation van Zichem.

26. Dit is een beeld dat in het geheugen van Roger Vissers gegrift is, de motorwagen die de straat dwars waar zijn grootouders woonden.

27. Nogmaals de AR motorwagen aan het begin van de keerlus van de trambaan. Op de achtergrond bemerken we het geboortehuis van Ernest Claes, een Vlaams schrijver die grote bekendheid verwierf met zijn streekroman 'De witte van Zichem'. Deze Kempische boerderij is thans een museum ter ere van de schrijver.



28. De bedieningstafel van één van de twee schaduwstations van de 'stoombaan'. De baan is analoog gestuurd, de beveiliging en sturing van het schaduwstation gebeurt, net als de blokbezetsmelding, met oude postrelais. Voor de jongere lezers wellicht industriële archeologie, maar in praktijk een uiterst betrouwbaar systeem. Eventuele storingen zijn gemakkelijk te traceren en te repareren.



Treinshop Olaerts. De Koreaanse juweeltjes worden hier – voorzien van een sleper – ingezet net als de gewone Roco-locomotieven, modeltreinen zijn immers gemaakt om te rijden. De verzameling rollend materieel is opgebouwd in een tijdsspanne van vijftig jaar, al vinden we toch veel 'nieuw' rollend materieel dat beter gedetailleerd is dan de oude rijtuigen en wagens.

Roger Vissers voorziet zijn rijtuigen ook stevast van reizigers, een lege trein is geen gezicht. Ook zijn zowat alle daken matzwart gemaakt, wat het rollend materieel een eenvormigheid geeft, en vooral ook de kunststofglans wegneemt.

Tot zover het eerste deel van deze reportage, afbeeldingen zeggen immers meer dan 1000 woorden.



SERVOMOTOREN

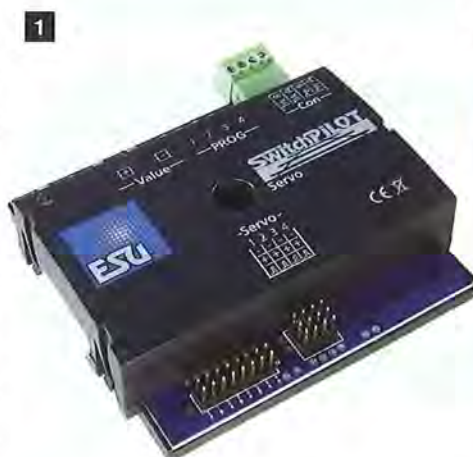
GEWOON ANALOOG BESTUURD

We kennen het wel, het klappend geluid van een wissel dat met een elektromagnetische aandrijving wordt omgelegd. Het klinkt hard en gaat snel. Als alternatief worden verschillende aandrijvingen gebruikt met een elektromotor. Dat gaat een stuk langzamer maar met een kenmerkend gebrom. Een ander keuze is weerstand draad, maar die kent weer het probleem van temperatuur gevoeligheid. En dan zijn er de servomotoren die langzaam maar zeker veld winnen onder de grondplaat van onze modelspoorweg. Maar die vragen weer om een digitale aansturing. Of niet?

TEKST EN FOTO'S: GERARD TOMBROEK

1. De ESU SwitchPilot Servo met links de 2 x 8 aansluitpennen voor de druktoetsen. In het midden de 4 x 3 stiften voor servomotoren.

2. De ESU SwitchPilot Servo. Rechts zijn de aansluitstiften voor de druktoetsen en servo's. Links is de input eenheid. Van onder naar boven ziet u daar de programmeertoets, programmeer LED, de '+' druktoets, de '-' druktoets en de LEDs van de vier servo's. Op het groene blokje wordt de voedingsspanning aangesloten.



Servomotoren of kortweg servo's zijn een apart soort elektromotor met speciale regelektronica. De servomotor reageert op een stuursignaal uit die elektronica. Met het stuursignaal kan de snelheid en de richting worden bepaald. Als reactie op het stuursignaal wekt de servomotor een referentiesignaal op die in de regelektronica constant wordt vergeleken met het stuursignaal. Als de gewenste stand is bereikt is het verschil tussen het stuur- en referentiesignaal nul en stopt de servomotor. Simpel samengevat is dat de werking van servomotoren. Dat het niet helemaal zo simpel is en hoe het echt werkt heeft Rudy Van Raemdonck uitgebreid beschreven in Modelspoor magazine 147.

Duidelijk is in ieder geval dat een servomotor niet eenvoudig met een druktoets of schakelaar is te besturen zoals bij conventionele wisselspoelen en wisselmotoren. Maar dat is nu juist wel wat ondergetekende wil op het diorama 'Halte Tombroekstraat'. De tot nu daarvoor gebruikte wisselmotoren komen van Conrad en worden met druktoetsen en / of reed-

contacten bediend. De Conrad motoren voldoen, maar maken nogal wat herrie. Servo's daarentegen zijn uiterst betrouwbaar, vragen weinig vermogen, zijn redelijk stil en bewegen de wisseltongen rustig. De aanschaf van een ESU SwitchPilotServo bood de gelegenheid om hetgeen Rudy Van Raemdonck in MSM 147 had geschreven in de praktijk uit te proberen.

SWITCHPILOT

De SwitchPilot Servo van ESU is een combinatie van een servo- en wisseldecoder. Hij kan worden ingezet met DCC en Motorola, maar met dit slimme apparaat is het ook mogelijk de vier servo-uitgangen te schakelen zonder gebruik te maken van een digitaal systeem. De gewenste servoposities worden aangestuurd via acht toetsingangen (vier servo's met elk twee posities). Op de ingangen worden gewone druktoetsen, reedcontacten (glascontacten) of terugverende schakelaars met middenstand aangesloten. Op deze manier is het mogelijk om met servomotoren probleemloos wissels om te leggen of andere bewegingen mogelijk te maken op een

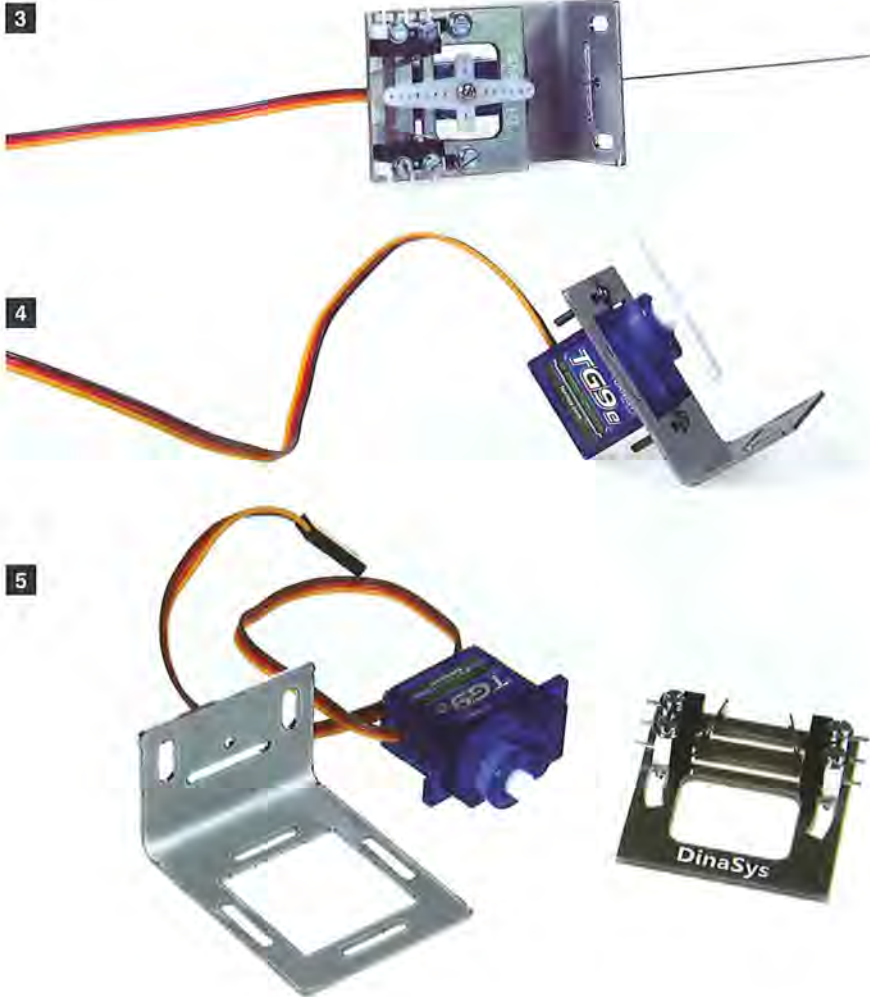
analoge modelspoorweg. Let er wel op dat het potentiaal vrije contacten moeten zijn. Dat wil in dit verband zeggen, dat de contacten op geen enkele manier contact mogen hebben met een ander stroomcircuit.

Bij het gebruik van de SwitchPilot Servo zonder digitaal systeem kan het apparaat direct op een gelijk- of wisselspanningstrafo worden aangesloten. De maximale ingangsspanning bedraagt 18V AC of 24V DC.

De gestabiliseerde 5V die nodig is voor servo's wordt door de SwitchPilot Servo geleverd. Voor elke servo kan de draaisnelheid en de draaihoek worden ingesteld. Om dit zonder digitale centrale te configureren, beschikt de unit over een inputeenheid met drie druktoetsen en vijf LEDs. Voor het aansluiten van de servomotoren is de SwitchPilot voorzien van vier 3-polige male connectoren met een rastermaat van 2,54 mm waarop de opzet connector van de servomotor wordt geschoven.

CONNECTOR

Voor de druktoetsen is er een rij van acht



3. Klaar om te worden ingebouwd. De servomotor is op de montagesteun bevestigd en daarop het montageplaatje met de microschakelaartjes. De begin- en eindstand van de servo moet nog worden ingesteld.

4. De TG9s op de montagesteun van PiCommIT.

5. De beschreven servomotor, montagesteun en het plaatje met microschakelaartjes.

dubbelpolige male connectoren. Voor elke druktoets twee pennen. Je zou hierop de draden naar de druktoetsen kunnen solderen. Dat is echter nogal een secuur werkje met kans dat de SwitchPilot wordt beschadigd en ook niet zo handig als je de SwitchPilot of een schakelaar wilt vervangen.

Vreemd genoeg levert ESU geen passende connectoren of snoertjes. Voor een oplossing werd te rade gegaan bij Maarten Schermij. Maarten heeft namelijk zelf een 16-polige connector gemaakt voor de Albanese modelspoorweg 'Gluck auf' en ook voor 'Machachai' de nieuwe modelspoorweg van Paul de Groot. Maarten vertelde dat hij de connector zelf had gemaakt door ze te zagen uit een 72-polige strip (2 x 36). Verder vertelde hij daarover: "dat is niet handig in verband met de kans op breken en precies zagen in 16-polige paren, maar de leverancier bij mij in de stad had deze toen op voorraad liggen". Maarten gaf ook nog enkele tips hoe passende connectoren zijn te bestellen. Tips die we hierbij graag doorgeven. De con-

nectoren zijn onder andere te verkrijgen bij de Duitse firma MPE Garry. Zie www.mpe-connector.de. De steek connectoren heten in het Duits: Buchsenleiste en in het Engels: Female Header. Zoek naar een Female Header pitch 2,54 mm (tiende Inch). Deze maat is 'heel' belangrijk! Want er zijn ook andere standaard Engelse maten. Die 2,54 mm is de juiste rastermaat voor de 16-polen (2 rijen van 8 pennen) op de ESU SwitchPilot Servo. De ESU pennen zijn vierkant met een pen maat van 0,64 mm. De connectoren op deze site hebben echter ronde gaten. Connector nr 115 past echter met zijn rondingen ook over de vierkante fosfor bronzen pennen van de ESU SwitchPilot Servo. Druk de female connector wel voorzichtig en rechtstandig op de pennen. De ESU fosforbronzen pennen zijn broos en breken snel!

WELKE SERVO

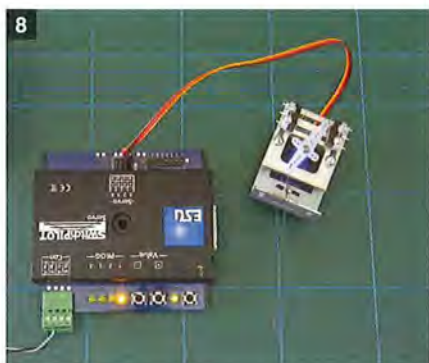
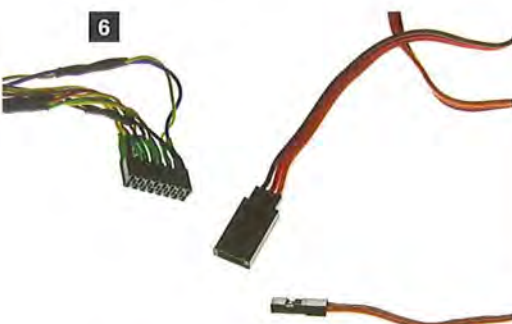
Je kunt natuurlijk een uitgebreide studie maken welke servomotor je zult kiezen. Een activiteit waarmee al snel werd gestopt na het lezen van een blog waar werd geschreven: "The TG9e the worlds

lowest cost (reliable) servo". Vrij vertaald, de TG9e is de goedkoopste (betrouwbare) servo. De blogger schrijft verder "de TG9e levert dezelfde prestaties als andere servo's die tien maal zoveel kosten". Lang zoeken naar de TG9e was niet nodig. Die werden tijdens On traXS! 2015 gevonden bij PiCommIT voor € 4,95 per stuk of in een voordeelbundel van vier stuks voor € 27,95 inclusief vier montagesteunen.

N.B. We beseffen dat er veel meer typen en leveranciers zijn die vergelijkbare of misschien zelfs betere servomotoren leveren. We willen deze producenten niets te kort doen. Het ging ons om een kennis-making met servomotoren en niet om een test van die servo's.

MONTAGE

De montagesteunen die bij de voordeelbundel worden geleverd zijn zondermeer een aanrader. Servomotoren zijn namelijk lastig te monteren zonder zo'n montagesteun, en waarom zal je zelf gaan boren en vijlen als er steunen beschikbaar zijn die helemaal zijn afgestemd op de servo's. In de set is ook nog een stuk verendaal met een diameter van 0,5 mm bijgevoegd. Met de montagesteun is de servomotor gemakkelijk onder de grondplaat te monteren voor het aandrijven van een wissel. Dat kan recht onder het wissel waarbij het verendaal draadje in het midden van de verschuifbare dwarsligger kan worden gestoken. Of, wat nog beter is, door een gaatje in het deel van de verschuifbare dwarsligger dat buiten de spoorstaven uitsteekt. Als het draadje namelijk in het midden van de dwarsligger wordt gestoken, moet het heel kort worden afgeknipt om te voorkomen dat een loc tegen het uitstekende stuk verendaal aan botst.

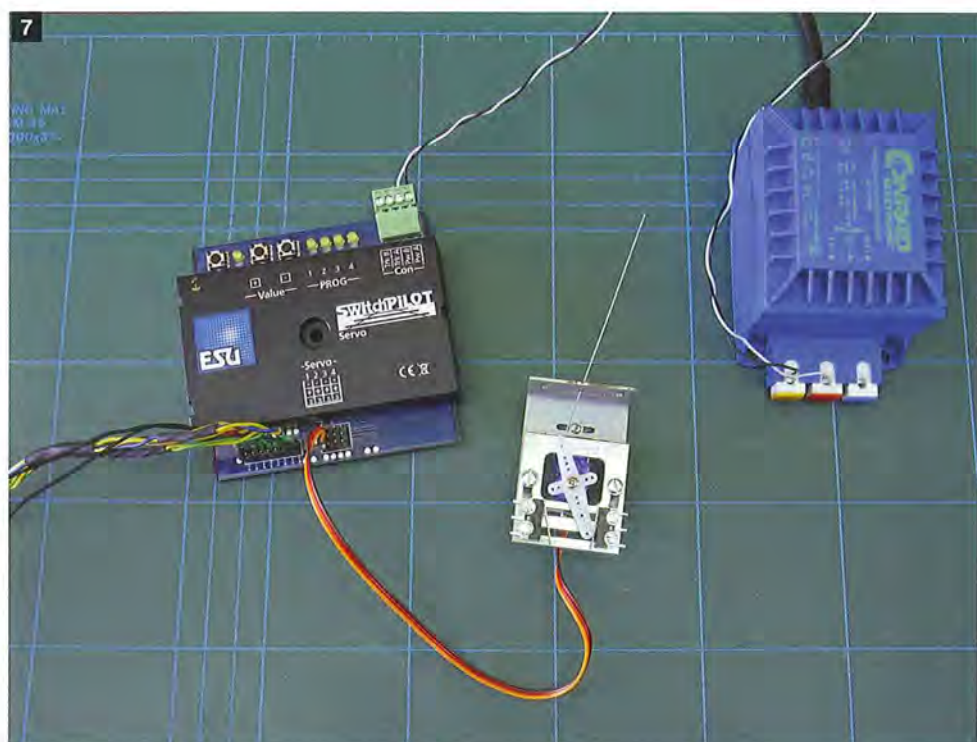


6. De door Maarten gemaakte 16-polige connector en een kant-en-klaar verlengsnoertje van PiCommIT.

De twee zwarte draden op de 16-polige connector zijn de gemeenschappelijke retour. Deze pennen, zijn onderling op de print van SwitchPilot doorverbonden. Vandaar maar twee draden. Voor de vier servos zijn vier verschillende kleuren draad gebuikt plus steeds een gele draad.

7. Proefopstelling met links de 16-polige connector. Goed is te zien dat als de motor naar links beweegt, dat dan de verenstalen stelstang naar rechts beweegt en dat de rechter microscharrelaar wordt ingedrukt.

8. Bij het instellen gaat na het indrukken van de buitenste toets de LED ernaast knipperen (rechts op de foto) en licht de LED van de te programmeren Servo op.



De draad van 0,5 mm zal in de meeste gevallen geen moeite hebben met het omleggen van de wisseltongen. Voor Tilgig wissels of zelfgebouwde wissels met doorlopende tongen kan de draad te dun zijn. Dan is een draad van 0,8 mm aan te bevelen.

SERVO INSTELLEN

Zoals vermeld kunnen de servomotoren op de SwitchPilot worden ingesteld met de drie druktoetsen op de input eenheid. De eerste toets is de start toets. Zodra de SwitchPilot gereed is gaat de led ernaast knipperen en kan de eerste servo worden ingesteld. Door het drukken van de '+' of '-' toets wordt eerst de eerste eindstand ingesteld, dan de tweede eindstand en tot slot de draaisnelheid. Dit moet voor de vier servo's elk afzonderlijk gebeuren. Bedenk dat de slag die de servo maakt wordt vastgelegd op de aansluiting van de SwitchPilot waarop u de servo instelt en niet op de servo. Met andere woorden verbindt de servo – na losnemen – altijd weer aan op de aansluiting waarop de slag is afgesteld.

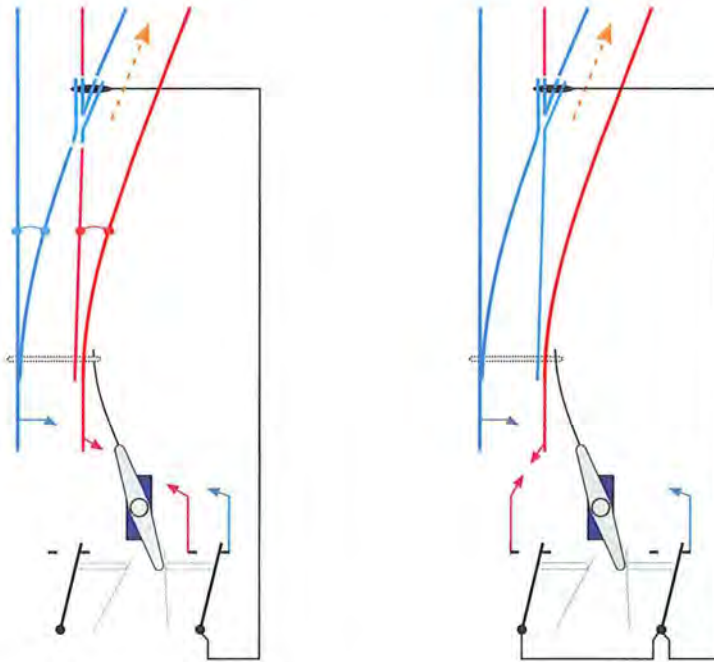
Het is wel zo raadzaam om de slag van de servomotor alvast bij benadering in te stellen voordat hij onder de grondplaat wordt gemonteerd. Is de slag te kort, dan liggen de wisseltongen niet tegen de aanslagspoorstaaf en als de slag te groot is bestaat de kans dat de servo het wissel kapot drukt.

Voor het definitief instellen van de servo's zou je de SwitchPilot servo nog even los kunnen laten en 'tijdelijk' de servomotor met een lang verlengsnoer met de SwitchPilot verbinden. Het is dan mogelijk om tijdens het instellen de eindstanden van de servomotor gemakkelijk zowel boven als onder de grondplaat te controleren.

VERLENGKABELTJES

Het 3-aderige snoertje aan de servo heeft de kleuren bruin, rood en oranje. Met dank aan de tabel van Rudy Van Raemdonck in MSM 147 weten we dat bruin de '-' is, rood de '+' en oranje het stuursignaal. Op de SwitchPilot staat een klein tabelletje hoe de aansluitpennen zijn gegroepeerd. Let daarop. Met slechts 25 cm zijn de snoertjes al snel te kort. De draden doorknippen en er een stuk tussenzetten is natuurlijk een optie, maar bij PiCommIT en andere leveranciers zijn complete verlengkabeltjes te koop. Dat is een andere mogelijkheid. Maarten waarschuwde dat de kabels tussen de SwitchPilot en de servomotor niet langer mogen zijn dan twee meter. Dit in verband met 'stoorsignalen' (antenne werking). Nu zal een kabel van twee meter in de praktijk zelden nodig zijn, maar het is toch goed om hier rekening mee te houden. Leg de snoeren in geen geval langs draden waar een digitaal signaal doorvloeit. Hebt u wel last van de antenne werking probeer het dan eens met afgeschermd draad, of twist (vlecht) de draden in elkaar zoals in een ouderwetse telefoonkabel. De

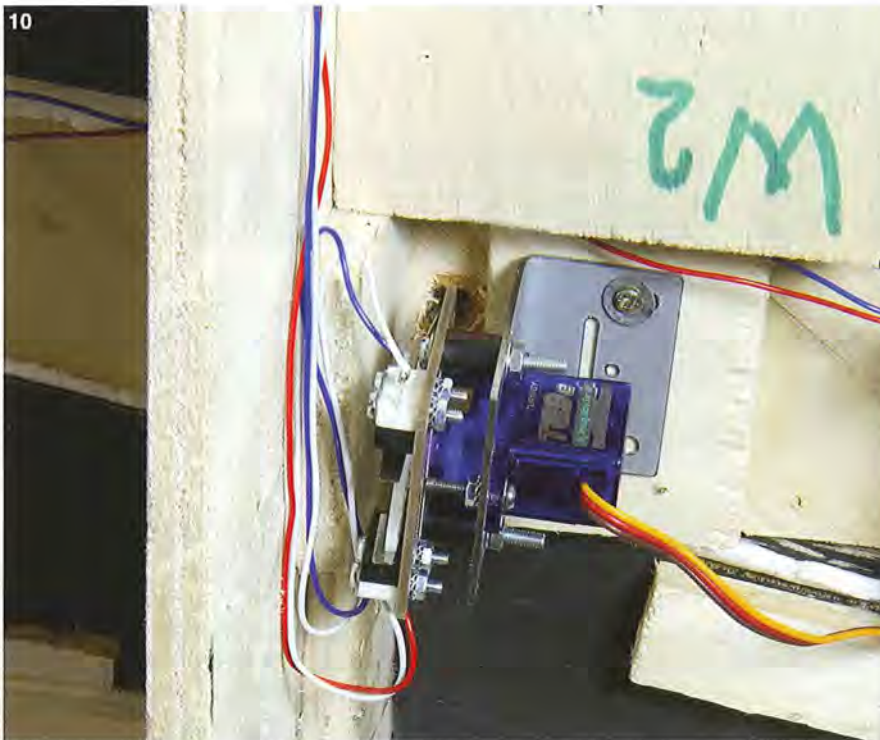
9



9. Principe van de polarisatie van het puntstuk met microschakelaars op de servo. Links met één schakelaar en een van de wisseltongen geïsoleerd puntstuk. Rechts met twee microschakelaars bij een wissel waarbij de tongen doorlopen en zijn verbonden met het puntstuk. Zou daar één microschakelaar worden gebruikt dan zou er kortsluiting kunnen ontstaan als de microschakelaar al is omgeschakeld en de wisseltong nog niet vrij is van de aanslagspoorstaaf. Tijdens het draaien van de servo is het puntstuk een moment spanningsloos.

10. Natuurlijk zit er een schot net op de plaats waar de servomotor moet worden geplaatst. Geen nood de motor en het plaatje met de microschakelaars is simpelweg aan de ander kant van de montage steun bevestigd.

10



stoorspanningen in de afzonderlijke aders heffen elkaar dan grotendeels op.

PUNTSTUKPOLARISATIE

Bij PiCommIT hebben ze ook aan het polariseren van de puntstukken gedacht. Als aanvulling op de servomotor en montagesteun leveren zij een set met twee microswitches en een extra montageplaatje dat op de montagesteun wordt gemonteerd. Met de twee microswitches worden de

eindstanden van de servomotor gedetecteerd. Hiermee zijn diverse toepassingen te realiseren, zoals puntstukpolarisatie en terugmelding van de wisselstand.

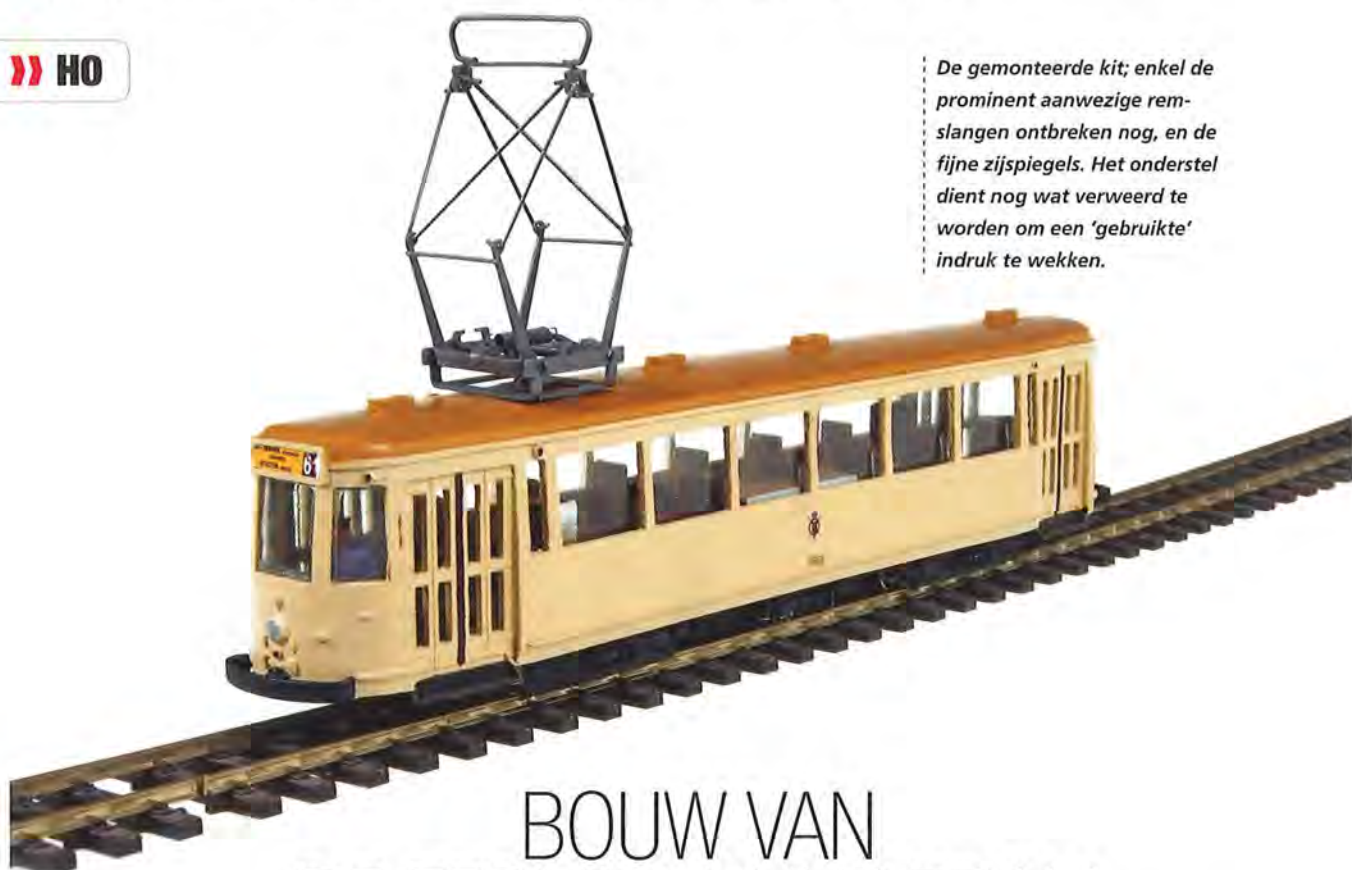
Voor het plaatsen van de plaat met microswitches op de montagesteun zijn M2,5 boutjes en afstandbusjes meegeleverd. De boutjes passen echter niet door de gleufjes in de montagesteun. U kunt dan kiezen om zelf boutjes en moeren M2 aan te schaffen of een vijl ter hand nemen.

Let op dat de microswitches snel schakelen. Zodra de servo gaat draaien en de hefboom loskomt van de schakelaar wordt het contact omgelegd. Het kan daardoor voorkomen dat het puntstuk al wordt omgepoold, voordat de wisseltongen zijn vrijgekomen van de aanslagspoorstaaf, met kortsluiting als gevolg. Zorg daarom dat het puntstuk elektrisch gescheiden is van de wisseltongen of gebruik het ene microschakelaartje voor de doorgaande wisselstand en de ander schakelaar voor de afbuigende stand.

OVERSTAG

Het moet worden gezegd, menig veteraan in de modelspoorwegbouw, zoals ondergetekende die digitale besturing van de wissels maar omslachtig vindt, zal overstag gaan nu blijkt dat servomotoren ook zijn te bedienen met gewone druktoetsen. De servo's hebben beslist voordelen die aan het begin van dit artikel zijn genoemd. Bovendien zijn ze ook prijstechnisch heel concurrerend ten opzichte van de conventionele wisselaandrijvingen. Voor circa € 72,00 hebt u een ESU SwitchPilot Servo, een bundel van vier servo's met montagesteunen en een bundel schakelaars van PiCommIT. Dat komt op € 18,00 per wissel. Uiteraard kunt u met de servomotoren, aangesloten op de SwitchPilot Servo behalve wissels ook seinarmen, overwegbomen, loodsdeuren en dergelijk langzaam bewegen. En dat alles zonder een digitaal systeem.





De gemonteerde kit; enkel de prominent aanwezige rem-slangen ontbreken nog, en de fijne zijspiegels. Het onderstel dient nog wat verweerd te worden om een 'gebruikte' indruk te wekken.

BOUW VAN DE FERIVAN NMVB TRAM TYPE S BOUWKIT

Ferivan, zowat onze nationale fabrikant van modeltrams, bracht onlangs de lang beloofde kit van de buurtspoorwegtram type S uit. Het gaat hier om een eenvoudig bouw pakket, de kast van de tram kan zowel in geschilderde als ongeschilderde uitvoering besteld worden.

TEKST EN FOTO'S (MODEL): GUY VAN MEROYE

Samen met het gelijkaardige type N bepaalden de trams van het type S vanaf het midden van de jaren vijftig het gezicht van de buurtspoorwegen. De trams van het type N waren de eerste na-oorlogse trams gebouwd door de NMVB, en werden vooral gekenmerkt door hun gestroomlijnde vorm. Volgens dezelfde constructieprincipes verbouwde de NMVB vanaf 1953 een 200tal oude 'standaard' motorrijtuigen tot type S. De trams van het type S waren te herkennen aan de op de koppen gemonteerde luchtslangen voor het remmen van de aanhangrijtuigen.

De onderdelen van de kit zitten verpakt in een eenvoudig kartonnen doosje. De wagenkast is volgens de 3D techniek uit één stuk vervaardigd. Wij kozen voor een kap die reeds vooraf in de juiste kleur gespoten

is, dat maakt de kit heel laagdrempelig. Het voor velen moeilijkste werk – het spuiten – is immers al gedaan. Zelfs het embleem van de buurtspoorwegen is op de zijwand van de wagenkast reeds aangebracht.

Verder vinden we een kant-en-klaar chassis met een centraal geplaatste motor die via cardanassen de beide draaistellen aandrijft. Dit zijn aangepaste Halling-draaistellen. Het geheel staat garant voor een soepele loop. De draaistellen zijn geschikt voor 12 mm spoorwijdte, H0m dus. De speciale buurtspoorwegpantograaf is afkomstig van Sommerfeldt. De scheenplaten en zetelpartij zijn vervaardigd uit kunststof, de buffers en het centrale deel van het chassis uit gegoten messing. Bij ieder model zit ook een velletje met zelfklevende nummers. De nummering laat toe

om zowel een motorrijtuig uit Antwerpen, Henegouwen, Leuven, Luik of Oost-Vlaanderen te bouwen. Een tweede vel bevat een keuze aan zelfklevende lijnfilms die door de bouwer netjes op maat moeten gesneden worden.

Wie koos voor een ongeschilderde kit moet na het vetvrij maken van de wagenkast eerst een laagje grondverf aanbrennen, bijvoorbeeld Vallejo 73.601. Daarna kan het geheel gespoten worden in crème RAL 1001. Je kunt hiervoor Vallejo 70976 of Model Color 120 gebruiken, maar ook een spuitbus MOTIP met sneldrogende acrylverf in de juiste RAL kleur. Verkies je een tweekleurige versie uit Henegouwen, dan schilder je de onderkant van de wagenkast crème RAL 3004 (Vallejo 70926), de bovenkant rood RAL 3000 (Vallejo



70947). Het dak van het type S is normaal donkergrijs (Model color 166-Vallejo 70.994), enkel de Antwerpse trams hadden een zandkleurig dak (Model color 125 – Vallejo 70.997).

Het model in onze kit heeft een bruin dak, we willen immers een tram van het Antwerpse net bouwen. De wagenkast is volledig geschilderd, enkel de nummers moeten nog aangebracht worden. Deze zijn geprint op een vel zelfklevende doorzichtige kunststof en dienen met een scalpel te worden uitgesneden. Het kleven van de nummers op de zijwanden van de wagenkast is in een wip geklaard. Het nummer aanbrengen op de kop, net boven het enkele frontsein lukt evenwel niet. De plastic drager is niet soepel genoeg,

hier zou de fabrikant toch beter opteren voor een waterdecal die mooi de vorm van de kast aanneemt.

Vervolgens snijden we de lijnfilm op maat; wij kozen voor een lijnfilm van lijn 61 Antwerpen-Rooseveltplaats – Schoten (61 doorstreept). Ook de lijnfilm is geprint op zelfklevende folie en dient met een scalpel op maat te worden gesneden. De ruiten van de koppen van de wagenkast zijn vervaardigd uit vacuüm getrokken kunststof. De vacuümvorm dient nog wel op maat te worden gesneden zodat hij mooi in de cabine past. De pasvorm is perfect. Voor de andere ruiten zitten op maat gesneden stripjes doorzichtige kunststof bij iedere kit. Deze dienen aan de binnenzijde te worden aangebracht

A. Een tram van het type S is op weg van Braschaat (lijn 65) naar Antwerpen. De foto werd in 1966 genomen door Roger Bastaens op de Bredabaan te Merksem. Dit baanvak werd zowel bereiden door de trams van de NMVB als deze van de MIVA. Wat het autoverkeer betreft lijkt het wel een autoloze zondag... Foto verzameling Johan Tyssens.

B. Op 25 mei 1968 reed de laatste tram op het Antwerpse net van de buurtspoorwegen. We zien hier een motorwagen type S op de brug van 'Schotenvaart' (Kempisch kanaal) in Schoten. De lijn 61 verbond Antwerpen-Rooseveltplaats met Schoten(Lindelei). Foto M. Peussens, verzameling Johan Tyssens.

1. De volledige inhoud van het bouw pakket. Een uitvoerige tweetalige handleiding is bijgevoegd, met vermelding van alle nodige verven en een opgave van waar welke nummers werden ingezet.

met een beetje lijm. Om vlekken op de ruiten te vermijden kozen we voor Kristal Clear, een product dat wat lijkt op witte houtlijm en mooi doorzichtig uitdroogt. Nadat de ruitjes zijn aangebracht monteren we de bijgeleverde pantograaf. Er zit al een gaatje op de juiste plaats in het dak, een M2 schroef is bijgeleverd. Deze blijft evenwel wat te lang te zijn, ze komt tot tegen de veer van de panto. We vervangen de M2 schroef door een korter exemplaar.

2



3



4



5



2. De scheenplaten, buffers en messing deel met luchtreservoirs worden matzwart geschilderd, de zetelpartij bruin.

3. De ruiten voor de koppen zijn vacuümgetrokken, wat zorgt voor een perfecte pasvorm.

4. De zetelpartij klikt vast op het onderstel, de scheenplaten op de draaistellen

5. Alles is klaar voor de eindmontage. De 'ontvanger' op zijn verhoogde stoel zit evenwel aan de verkeerde kant. Bij tweemansbediening moesten de reizigers achteraan opstappen en daar aan de ontvanger betalen, afstappen diende langs de voordeuren te gebeuren.

De kunststof zetelpartij, die bovenop het chassis dient te worden bevestigd, schilderen we bruin, de zetels zelf krijgen een donkere roodbruine tint. Ook het chassis met de stuurpost schilderen we bruin. We

plaatsen een watman (bestuurder) en een stel reizigers. De kunststof scheenplaten worden zwart geschilderd en na drogen op de draaistellen gestoken. Lijmen is hier zelfs niet nodig, ze klemmen mooi op de daarvoor op het draaistel voorziene pinnen. Het messing deel van het chassis met de luchtreservoirs zorgt voor bijkomend gewicht, we lijmen dit onderaan in de voorziene uitsparing.

De wagenkast wordt op het chassis bevestigd door de buffers. De bodem van de kop komt gelijk met de onderzijde van de wagenkast. Eventueel moeten de gaatjes in het chassis en de wagenkap eventjes doorboord worden met een fijn boortje van 0,8 mm. De messing pinnen (uitsteeksels) van de buffers moeten wel eerst wat rechtgebogen worden alvorens ze ver genoeg kunnen ingestoken worden zodat de kap op het chassis blijft zitten.

Bij iedere kit zitten ook vier zijspiegels uit nieuwzilver. In de wagenkast zijn gleufjes voorzien om de spiegels te plaatsen. Wij hebben de spiegels nog niet geplaatst. Ook zijn twee magneetkoppelingen bijgevoegd, ook deze werden niet geplaatst omdat het niet de bedoeling is met een

bijwagen te rijden. De motorvoertuigen van het type S werden gekenmerkt door de remslangen op de koppen. Deze zijn bij de kit evenwel niet bijgevoegd omdat ze bij het gekoppeld rijden in de bogen problemen zouden geven. Deze zo typische remslangen kunnen door de bouwer zelf vervaardigd worden uit koperdraad.

Deze Ferivan-kit is werkelijk laagdrempelig, zeker in de versie met een kant-en-klaar geschilderde kap. Als er zorgvuldig gewerkt wordt past alles mooi in elkaar. Enkel de wagennummers zouden beter in decalvorm bijgevoegd worden dan geprint op kunststof. Een ongeschilderde kit kost € 230, een geschilderde bouwkit in crème € 280 (kit 100.030). Voor een kap in twee kleuren dien je € 10 meer te betalen. De Ferivan-kits zijn uitsluitend te koop bij de fabrikant (op beurzen of via de webshop www.ferivan.be) en bij L'Etoile du Nord in Morlanwelz (www.etoiledunord.com). Goedkoop kan je deze kit niet noemen, het gaat hier dan ook om een artisaan product met een beperkte oplage. Maar een type S mag op een modeltram-baan uit de jaren vijftig-zestig beshlist niet ontbreken.



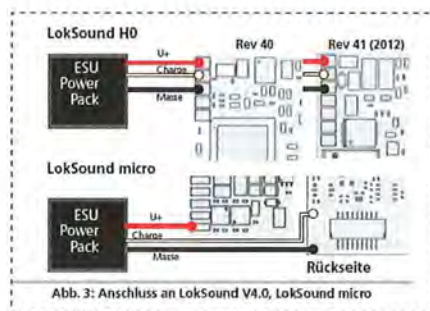
» HO

INSTALLEREN VAN EEN ESU POWER PACK IN EEN PIKO REEKS 73/82 LOCOMOTIEF

Zoals bleek uit onze test van de PIKO NMBS reeks 73 (MSM 149) liet de stroomafname toch wel te wensen over. De machine loopt heel zacht, maar stukt regelmatig bij de minste oneffenheid (wisselstraten, krappe bogen, vuil op rails). Om dit te verhelpen kozen we voor de plaatsing van een ESU PowerPack met catalogusnummer 54760.

TEKST EN FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): GUY VAN MEROYE

1. De ESU PowerPack 54760 en de Piko locomotief waarin deze zal gemonteerd worden.



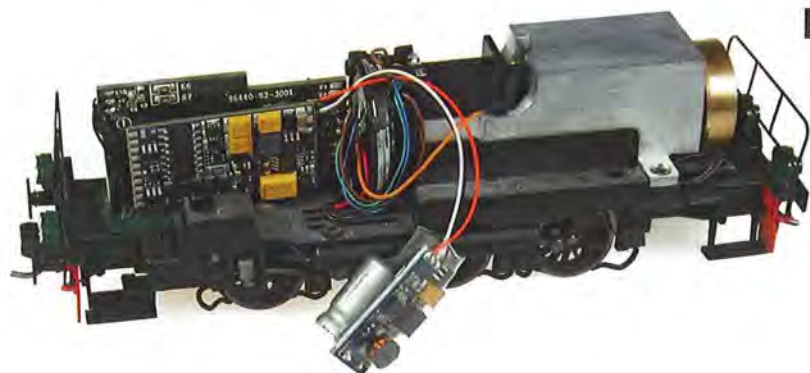
2

2. Links de PowerPack, rechts de ESU-decoder die in de Piko-locomotief geplaatst is, met aan de linkerzijde de soldeer pads voor de aansluiting van de PowerPack. Enkel de drie bovenste worden gebruikt (zie aansluitschema).

De ESU PowerPack is in essentie een programmeerbare condensator die er voor zorgt dat de locomotief energie krijgt bij het rijden op vuile rails en wisselstraten. Zowel de stroomtoevoer naar de motor, de lichten als de geluidsfuncties worden gebufferd, zodat de locomotief, afhankelijk van het stroomverbruik, tot 3 seconden stroomloos kan voortrijden. De ESU-locomotieven zijn hier standaard mee uitgerust, maar de ESU PowerPack 54760

kan ook optioneel worden aangesloten op alle LokPilot V4.0 of LokSound V4.0 decoders. In tegenstelling tot een gewone condensator beschikt de PowerPack over een geïntegreerd laadcircuit dat door de decoder wordt gecontroleerd. De bufferduur kan door middel van CV113 worden ingesteld. De fabrieksinstelling resulteert in ongeveer 0,8 seconden (waarde 50), de maximum instelbare bufferduur is 3 seconden.

De PowerPack is met een doorzichtige krimpkins omhuld om de componenten te beschermen bij montage in de locomotief. De PowerPack dient met drie draden te worden aangesloten op de decoder. Op de decoder zijn soldeer pads voorzien waarop de draden van de PowerPack moeten gesoldeerd worden. De soldeer pads bevinden zich aan de achterzijde van de decoder wanneer deze in de locomotief geplaatst is. De afbeelding toont dat



3

3. De PowerPack is aangesloten op de decoder voor een test.

4. De krimpkous van de PowerPack is doorgesneden, de condensator is los gemaakt van de elektronica en met twee 'verlengdraadjes' hier terug mee verbonden.

4

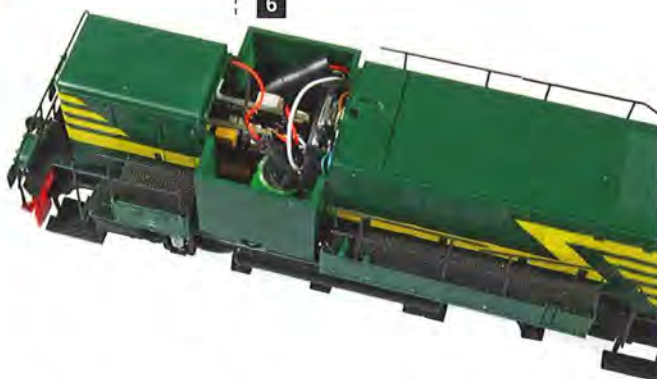


5 en 6. Met een beetje schuiven en duwen past de PowerPack in de vrije ruimte onderaan de cabine. Deze kan met het interieur terug gemonteerd worden.

5



6



de PowerPack op de bovenste drie pads dient aangesloten te worden, in de volgorde (van boven af te beginnen) rood, wit en zwart. Bij het solderen is uiteraard de nodige voorzichtigheid geboden dat de draden elkaar niet raken (of soldeersel verder dan de pad vloeit).

We hebben eerst een proef gedaan met de PowerPack zoals hij door ESU geleverd werd in combinatie met de ESU LokSound V4 van de Piko 7384. De resultaten zijn

beslist positief, de locomotief stukt niet meer, ook het geluid houdt niet op. We hebben de PowerPack ook uitgetest in combinatie met een ESU LokPilot V4 van de 8217, en ook hier resulteert de PowerPack in een soepel rijgedrag, zonder horten of stoten.

Helaas is de PowerPack in zijn standaardvorm niet te plaatsen in de krappe behuizing van de Piko rangeerlocomotief. Voor de oplossing haalden we de mosterd bij de

Brit Neil Sutton die hierover een draadje postte op het MSM-forum. Oplossing is de condensator van de elektronica te scheiden. Dit gaat gemakkelijk, je dient eerst de krimpkous open te snijden en dan de condensator los te solderen. Tussen de elektronische module en de condensator worden twee draadjes gesoldeerd. De elektronica wordt daarna terug in de krimpkous gestoken, of in een kleinere zwarte krimpkous. De 'gesplitste' ESU PowerPack kan nu links en rechts in de uitsparing onder-

A



B



C



A. Het carter is van het chassis los gegeven. Hou de loc onderste boven zodat de assen op hun plaats blijven zitten en de tandwielen niet verschuiven.

B. De punt van het potlood verwijst naar de achterste nok van het carter die de as op zijn plaats drukt. Het is deze nok die door Eric Binamé werd afgevlind.

C. De nok is ingekort, de as heeft nu meer speling. Patrick Leclercq ging een stap verder en sneed alle nokken af tot tegen het carter.

De ESU PowerPack is uiteraard geen oplossing voor diegenen die analoog rijden. De drie assen van de PIKO-locomotief zijn niet voorzien van enige vering of ophanging, dit maakt dat bij oneffenheden één van de wielen het contact met de rails verliest waardoor de locomotief stopt. Op het Franstalige forum hebben een tweetal modelspoorers een eenvoudige oplossing bedacht om de ophanging van de assen meer speling te geven. Eric Binamé en Patrick Leclercq demonteerden de carter van het chassis en vijlden of sneden de nokjes af die de assen strak op hun plaats houden. Hierdoor hebben de assen enige speling en houden ze beter contact met de rails. We hebben deze techniek zelf ook uitgetoetst op een loc (zonder PowerPack) en stelden inderdaad enige verbetering vast.

7 en 8. Neil Sutton gebruikte korte draden om de PowerPack te splitsen en links en rechts van de decoder in de locomotief te plaatsen. De locomotiefkap kan er nog net over. (Foto's Neil Sutton)

7



8



aan de cabine geplaatst worden. Daarna kan de cabine en het interieur terug gemonteerd worden.

Een ESU Powerpack 54760 heeft een adviesprijs van € 39,95. Niet goedkoop, maar het resultaat is wel van die aard dat je de meerprijs snel vergeten bent door de fel verbeterde rijeigenschappen en je geen last meer hebt van de haperende stroomafname. De rangeerloc kan nu perfect het werk doen waarvoor hij werd aangeschaft.



WEDSTRIJD

KIES DE MOOISTE MODELSPoorWEG NAAR BELGISCH VOORBEELD

In september 1999 verscheen het eerste nummer van Modelspoor magazine. Inmiddels zijn we 16 jaar verder en toe aan het 150ste nummer. Voorafgaand aan het eerste nummer werd voorzichtigheidshalve een introductienummer uitgebracht om te polsen of er wel degelijk voldoende interesse was voor een nieuw Belgisch georiënteerd modelspoorblad. De reacties hierop waren enthousiast, wat meteen resulteerde in meer dan duizend abonnementen, nog voor één nummer van de drukpers rolde. Dit was een duidelijk sein voor initiatiefnemer, uitgever en hoofdredacteur Dirk Melkebeek dat hij het bij het juiste eind had dat er in België wel degelijk nood was aan een dergelijk vaktijdschrift. Vanaf het eerste nummer brengt Modelspoor magazine een mix van 'praktijk'-artikelen en reportages van realisaties van modelspoorenthousiasten.

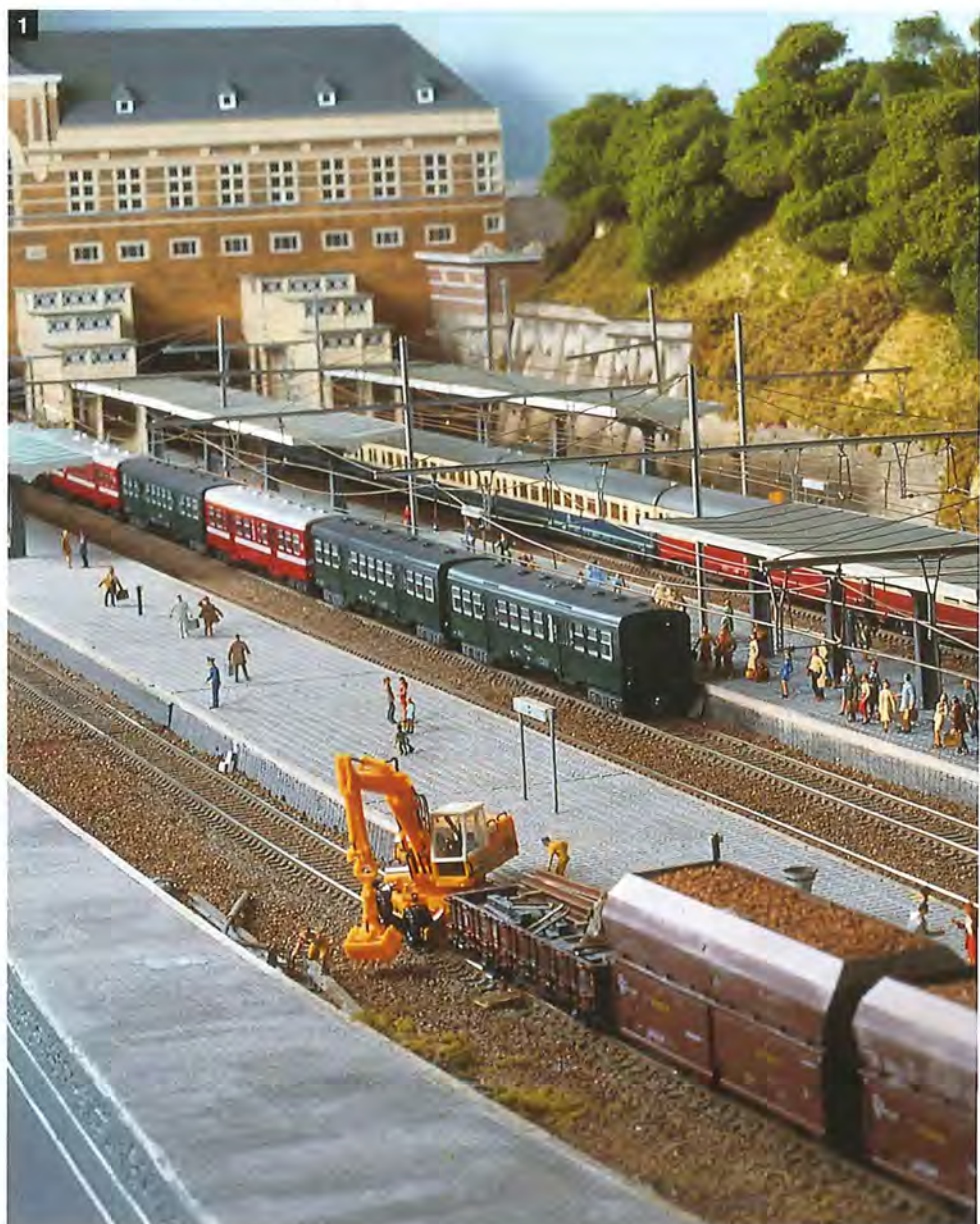
TEKST: GUY VAN MEROYE

De kernredactie heeft naar aanloop van het 150ste nummer alle voorafgaande nummers nog eens doorgenomen op zoek naar de mooiste modelspoorwegen naar Belgisch voorbeeld die de afgelopen 16 jaar gepubliceerd werden. Voorwaar geen gemakkelijke opgave, we hebben bij onze zoektocht aandacht besteed aan de opzet, de afwerking, de zelfbouw, het rollend materieel van de modelspoorweg en uiteraard het algemeen beeld dat op foto werd vastgelegd.

Uit de lange lijst van modelspoorwegen hebben we er uiteindelijk tien gekozen, het is nu aan de lezer om hiervan de drie mooiste uit te kiezen. Uiteraard is 'onze' selectie een subjectieve keuze en een consensus van verschillende opvattingen over modelspoor.

Wij kozen voor modelspoorwegen die u – met een beetje geluk – ook zelf 'live' hebt kunnen bewonderen op één of andere tentoonstelling. Zoals u verder zal merken zijn alle genomineerde modelspoorwegen gebouwd naar een origineel Belgisch voorbeeld. Al kent de keuze van een welbepaalde situatie zijn beperkingen, toch geeft het ons inziens een meerwaarde aan de modelspoorweg.

Het is naast puur modelspoorplezier vaak ook een reconstructie op schaal van een plaats en tijdperk. De tien modelspoorwegen worden in het kort voorgesteld in chronologische volgorde van publicatie.



1. VERVIERS-CENTRAL

In het tweede nummer van Modelspoormagazine kon de lezer kennis maken met 'Verviers-Central', een halfnul tentoonstellingsbaan gebouwd door Jean Herckens, Johan Van Balberge, Ignace Van Biervliet, Geert De Backer en Geert De Wulf. De eerste plannen voor deze modelspoorweg dateren van 1983, het duurde ruim 15 jaar eer de baan zo goed als klaar was. Op een zichtbaar gedeelte van 8,50 meter hebben de bouwers de situatie van Verviers-Central anno 1983 zo exact mogelijk nagebouwd. Aan de ene zijde wordt de baan begrensd door het dwars over de sporen gebouwde stationsgebouw, aan de andere zijde door een tunnel waardoor het spoor denkbeeldig richting Luik loopt. Ook de treinsamenstellingen zijn conform de situatie in 1983. Verviers-Central is wellicht voor velen een schoolvoorbeeld om typisch Belgisch te bouwen, met ook aandacht voor vele kleine details naast het spoor zoals bijvoorbeeld wegwijzers en affiches. Verviers-Central was één van de toppers van de eerste Grote Modelspoorexpo in 2002.

Zicht op het stationsgebouw, trappen en perrons van Verviers-Central. De grote lengte van de baan maakt het rijden met werkelijkheidsgetrouwe samenstellingen mogelijk.
Foto Dirk Melkebeek.





Een stoomloc type 7 met een reizigerstrein staat klaar voor vertrek in het station van Wervik. Foto Dirk Melkebeek.

2. WERVIK ANNO 1958

In Modelspoormagazine 20 presenteerden we 'Wervik anno 1958', een waarheidsgetrouwe kopie op schaal 1:87 van het station van Wervik zoals het er uitzag in de jaren vijftig. Met deze in segmenten opgebouwde tentoonstellingsbaan bewijst Modelspoorclub 'Pacific' uit Wervik bij de top van de Belgische modelbouwers te behoren. Met veel aandacht voor detail en realisme werden de gebouwen op schaal nagebouwd door Bernard Lambert. Ook op deze modelspoorweg is de sfeer van weleer prachtig weergegeven. Deze modelspoorweg is dan ook te gast geweest op vele tentoonstellingen waar zij steeds op ruime belangstelling kon rekenen. Vooral de liefhebbers van de stoomtractie zijn door deze baan begeistert.



3. LOUISE-MARIE

Dat Modelspoorclub 'Pacific' ook in N-schaal de kunst beheerst om perfect afgewerkte en sfeervolle modelspoorwegen te bouwen is overduidelijk met 'Louise Marie', een circa 8 meter lange evocatie op 1:160 van een stuk van de spoorlijn tussen Ronse en Oudenaarde, één van de meest schilderachtige stukjes spoorlijn in Vlaanderen dat door de Vlaamse Ardennen loopt. Omwille van het niveauverschil kozen de bouwers het stukje spoorlijn waar de enige spoorwegtunnel van Vlaanderen ligt ter hoogte van het stemmige dorpje 'Louise-Marie'. Louise-Marie maakt deel uit van een groter project, het station van Ronse gesitueerd eind jaren vijftig-begin jaren zestig, en diende als het ware als proef voor de vele vernieuwde technieken die op het groter project gebruikt zouden worden. Toch is Louise-Marie op zich al een schitterende verwezenlijking en bewijs dat N-schaal zich vooral leent tot de weergave van een trein in een ruim landschap. Voor de volledige reportage verwijzen we naar MSM 43.

Een algemeen zicht op de stationsomgeving van Louise-Marie. Alle gebouwen zijn een nauwkeurige weergave van de bestaande architectuur, hoewel ze iets dichter bij elkaar staan dan in werkelijkheid omdat de segmenten slechts 85 cm diep zijn. Foto Dirk Melkebeek.



De Denderkade te Ninove, eindhalte van de buurttram uit Leerbeek. Alle gebouwen zijn ontstaan in zelfbouw aan de hand van foto's. Foto Gerard Tombroek.

4. NINOVE TERMINUS

Met 'Ninove Terminus' behaalde Roderik Vanderkelen de derde plaats in de eerste mini-baantjeswedstrijd. Zijn baantje, gebouwd in schaal Nm, 1:160 dus met gebruik van sporen en aandrijvingen uit het Märklin Z-gamma, werd voorgesteld in Modelspoormagazine 79. Thema is het eindpunt van de buurtspoorwegtram langs de Denderkaai in Ninove midden de jaren zestig. De sobere maar natuurgetrouwe weergave van het geheel, alles ontstaan in zelfbouw, tonen aan dat je voor een fraaie modelspoorweg echt niet veel ruimte nodig hebt.



5. VONËCHE

De Athus-Meuse lijn, die in het zuiden van het land Dinant met Bertrix verbindt, was lang één van de meest populaire lijnen bij vele treinliefhebbers, niet in het minst omdat dit één van de laatste lijnen was waar nog armsignalen te vinden waren en waar uitsluitend met dieseltractie werd gereden. Dit alles is al lang vervlogen tijd, inmiddels is de volledige lijn geëlektrificeerd en gemoderniseerd en zijn vele van de pittoreske stationnetjes gesloopt. De charme van weleer wordt evenwel op sublieme wijze terug opgeroepen op de spoor N modelspoorweg 'Vonèche' van de Modelspoorclub Rail Miniature Mosan (RMM) uit Namen. Deze populaire expo-baan werd voorgesteld in MSM 83.

Het station van Vonèche zoals het in het geheugen van vele spoorwegliefhebbers staat gegrift. Foto Gerard Tombroek.



6. SCHERPENHEUVEL

In het extra dik nummer MSM 100 werd 'Scherpenheuvel' voorgesteld, de in segmenten opgebouwde modelspoorweg van MSC De Kempen. Scherpenheuvel was één van de weinige kleine kopstations van het Belgisch spoornet, gelegen aan het einde van wat wel de kortste spoorweglijn voor reizigersverkeer in België was. Deze modelspoorweg op schaal 1:87 is niet enkel een fraai staaltje modelbouw, het is ook de exacte miniatuurweergave van een bijna vergane werkelijkheid.

Een 'binnenzicht de statie'. De kleine Brussel wacht op reizigers die de terugreis naar Zichem hervatten. Foto Gerard Tombroek.



7
6





7. SART-MOULIN

Ook de tweede minibaantjeswedstrijd leverde een pareltje op van een modelspoorweg naar Belgisch voorbeeld. Daniël Galinski behaalde de vierde plaats met zijn sfeervolle inzending 'Sart Moulin', een kleine modelspoorweg in H0 met als thema het voormalige station van Sart-Moulin langsheen lijn 115 tussen Eigenbrakel en Clabecq (cfr MSM 102). Alle spoorwegactiviteiten behoren inmiddels tot het verleden, enkel het stationsgebouw staat nog overeind, de sporen zijn inmiddels vervangen door een fiets- en wandelpad. De bouwer koos voor een weergave in miniatuur van de situatie in de jaren vijftig, nostalgie ten top.

De kern van het minibaantje is het typisch Belgische stationsgebouw van Sart-Moulin en de betonnen brug van de kabelbaan voor het transport van zand van de groeve in de Henevallei en de laadinstallatie in het station. Foto Gerard Tombroek.

8. HASSELT 2002

Een globaal zicht op de stationsomgeving van Hasselt. Op het moment van deze opname dienden de rijdraden van de bovenleiding nog te worden geplaatst. Pas in 2017 denkt Ivo Schraepen de baan volledig af te hebben. Foto Gerard Tombroek.

In onze lijst van de mooiste Belgische modelspoorwegen gepubliceerd in Modelspoor-magazine mag 'Hasselt 2002' beslist niet ontbreken. Deze monumentale modelspoorweg, gebouwd door Ivo Schraepen, is een zelden geziene miniatuurweergave van een groot stationsemplacement. Alles werd op schaal minutieus nagebouwd en voorzien van een foto-achtergrond. De treinbewegingen zijn geheel in overeenstemming met de 'echte' dienstregeling. Het is dan ook geen wonder dat deze modelspoorweg ook te bewonderen viel op de grootste buitenlandse modelspoorexpo's. Wij stelden de baan aan onze lezers voor in MSM 131, ze vormde één van de absolute toppers van de 7de Grote Modelspoorexpo en ontving ook de 'Trofee Dirk Melkebeek' voor de beste modelspoorweg van de expo.

8

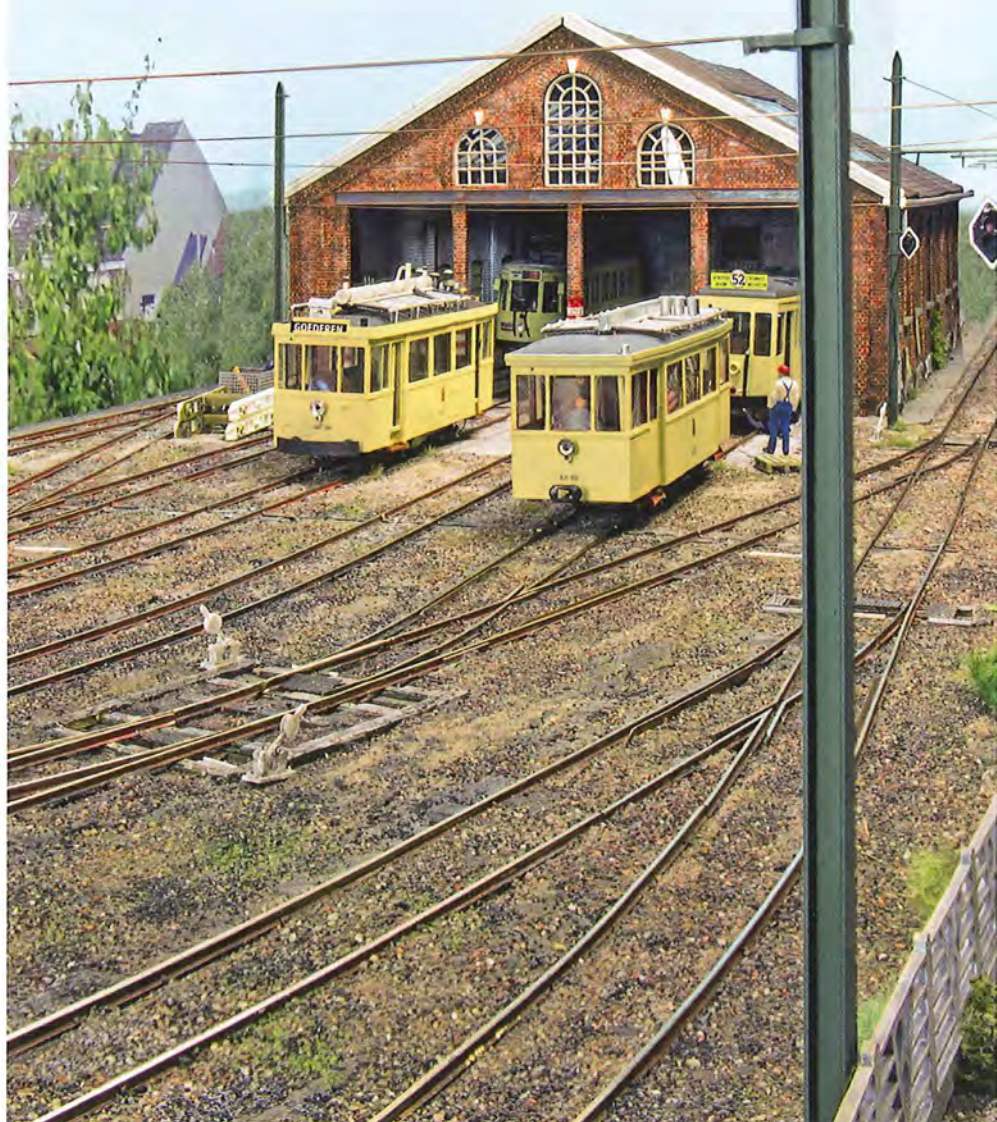


9. TUSSEN KLEI EN LEUZZE

'Tussen Klei en Leuzze', de trambaan van het Spoor 0 team beleefde zijn première op de 7de Grote Modelspoorexpo en heeft inmiddels zijn weg in het internationale expo-circuit gevonden. Deze trambaan is samengesteld uit drie afzonderlijke diorama's die een specifiek stukje tramlijn uit de Rupelregio weergeven, ieder met zijn eigen karakter en typisch originele tafereeltjes. De bouwers kozen voor een metersporig trambedrijf in 1:43,5 (0m), alles is zowat zelfbouw van de hoogste plank. Wie meer over deze trambaan wil lezen verwijzen we naar MSM 144.

De tramloids bestaat nog steeds en wordt nu gebruikt om de autobussen van De Lijn te stallen. De dieselmotorwagens AR en ART zijn gebouwd in samenwerking met Luc en Eric Borreij. Foto Gerard Tombroek.

9

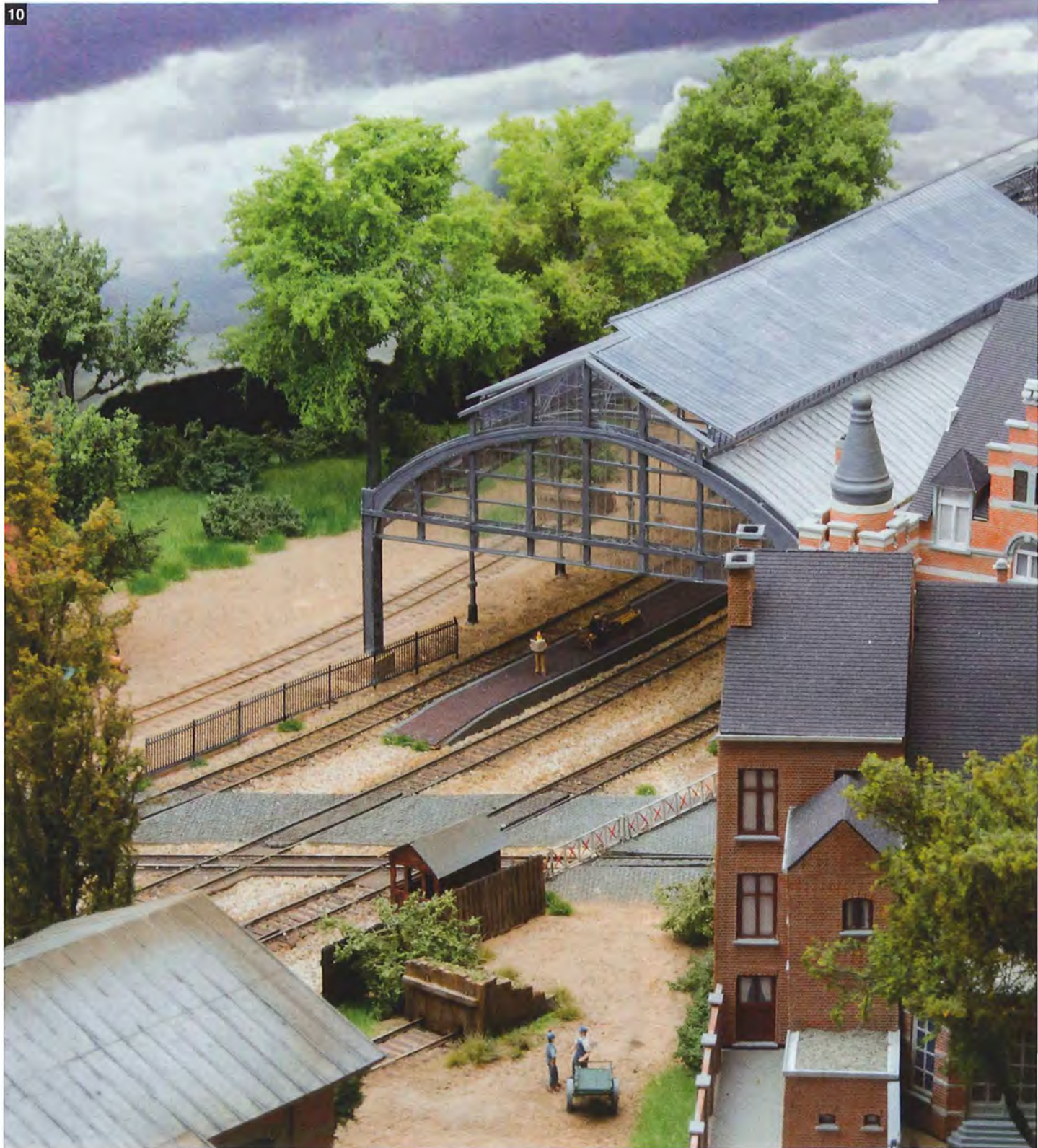


10. TURNHOUT NEEB

Het minibaantje 'Turnhout NEEB' haalde met duidelijke voorsprong de eerste plaats op de jongste minibaantjes-wedstrijd. Jean Devel bouwde in schaal 1:160 de stationsomgeving van Turnhout na zoals het was in 1900-1910. Het imposante stationsgebouw en de bijhorende spoorkap zijn pareltjes van zelfbouw, net als alle gebouwen op deze kleine modelbaan. Modelspoorwegen uit tijdperk I zijn eerder zeldzaam, de bouwer toont met Turnhout NEEB dat ook een situatie van meer dan 100 jaar geleden best interessant is, zowel in de fase van voorbereiding als uitvoering. De volledige reportage is te lezen in MSM 145.

Totaalzicht van het station van Turnhout en zijn directe omgeving. De diagonale ligging van de sporen en de meegebogen achtergrond verlenen het geheel dynamiek. Foto GVM.

10





Als lezer kan u uit deze tien genomineerde modelspoorwegen een persoonlijke top drie kiezen. Op het deelnameformulier duidt u uw top drie aan: wie op de eerste plaats komt krijgt het cijfer 1, 2 voor de tweede plaats en 3 voor de derde plaats. Deelnemen kan online. U surft daarvoor via onze website www.modelspoor-magazine.be naar het deelnameformulier en u maakt online uw keuze. Wie echter niet online wenst of kan deelnemen, kan nog altijd een kopie van het deelnameformulier opsturen naar ons redactieadres: Redactie Modelspoor-magazine, Leonarduslaan 10 te 2960 Brecht. Vergeet echter niet uw contact gegevens te vermelden, onder de inzendingen worden immers drie aankoopbons met een gezamenlijke waarde van € 250 verloot. Deelname is kosteloos, uiteraard kan ieder slechts één keer deelnemen en dit nog tot 20 september 2015. Op de stand van Modelspoor-magazine op Euromodelbouw op 26 en 27 september zal de uitslag bekend gemaakt worden en kunnen de deelnemers aan deze wedstrijd hun prijs afhalen.

KIES ALS LEZER VAN MODELSPOORMAGAZINE DE MOOISTE MODELSPOORWEG NAAR BELGISCH VOORBEELD

- | MSM | MODELSPOORWEG |
|------------------------------|-----------------------|
| ☐ 2 | Verviers Central |
| ☐ 20 | Wervik 1958 |
| ☐ 43 | Louise-Marie |
| ☐ 79 | Ninove Terminus |
| ☐ 83 | Vonêche |
| ☐ 100 | Scherpenheuvel |
| ☐ 102 | Sart-Moulin |
| ☐ 131 | Hasselt 2002 |
| ☐ 144 | Tussen Klei en Leuzze |
| ☐ 145 | Turnhout NEEB |

NAAM:

VOORNAAM:

STRAAT:

POSTCODE:

GEMEENTE:

LAND:

TELEFOONNUMMER:

ABONNEE: ja / nee

DE M6 RIJTUIGEN VAN DE NMBS

Tijdens de voorbereiding van dit 150e nummer van uw blad doorbladerde de redactie nogmaals alle nummers. De – volgens ons – mooiste modelspoorwegen vindt u elders, in deze bijdrage keren we terug naar een aankondiging in nummer 1. Daar stond te lezen dat de NMBS een bestelling had geplaatst van nieuwe dubbeldeksrijtuigen. Zestien jaar later bepalen de M6 rijtuigen mede het beeld op onze nationale lijnen en kom je ze zowat overal tegen. Omdat inmiddels ook een paar fabrikanten de rijtuigen op 1:87 hebben geproduceerd leekt het ons een ideale gelegenheid om de inzet van deze rijtuigen nader te bekijken met het oog op hun inzet op de modelbaan.

TEKST: LUC DOOMS MET DANK AAN MICHEL VAN USSEL

De bestelling uit juli 1999 betrof 210 rijtuigen en had een waarde van 210,75 miljoen euro. Vanaf december 2001 werden ze geleverd en half 2002 begon hun inzet. Hun inzet betekende een gevoelige verhoging van de capaciteit en meteen ook het einde van de meer dan 40 jaar oude M2-rijtuigen. Een standaard-stam bestond uit 6 rijtuigen: vier tweede klas, een eerste klas en een multifunctioneel rijtuig (1e klas + 2e klas + fietsenafdeling en plaatsen voor reizigers met beperkte mobiliteit). De totale capaciteit bedroeg aldus 786 zitplaatsen. Vaak wordt een dubbele stam ingezet, wat de mogelijkheid biedt aan 1.572 reizigers om zittend te reizen. Omdat bewust gekozen werd voor een ruimer profiel (het zogenaamde B-profiel) boden ze binnenin meer zit- en staanplaats dan de M5 rijtuigen. Consequentie was wel dat hier en daar een obstakel langs de lijn moest verplaatst worden of dat op sommige plaatsen de sporen iets lager moesten gelegd worden om voldoende afstand tot de bovenleiding te behouden.

Pas eind 2006 werd een eerste van 64 stuurstandrijtuigen afgeleverd. Deze waren oorspronkelijk niet voorzien, waardoor



1. De 1802 van LS-Models sleept een stel M6-rijtuigen op de modelspoorweg 'Hasselt'. Foto: Gerard Tombroek.

*Antwerpen-Centraal – Charleroi-sud
M6Bx + M6B + M6B + M6A +
M6BD + loc 27 + M6Bx + M6B +
M6A + M6BD + loc 27*



in het begin vaak met een locomotief aan weersijden werd gereden. Bij aanvang hadden de multifunctionele rytuigen een afdeling eerste klas op het bovendeck. Naderhand werd dit gedeclasseerd. Voor ingang van het algemeen rookverbod bevond de rokersafdeling zich in deze ABD-rytuigen. Het uiteindelijke aantal M6 rytuigen in dienst bedraagt momenteel 492 exemplaren, waaronder 64 stuurstanden. Intussen wordt ook vaak afgeweken van de standaard samenstelling van 6 rytuigen. Op de relatie Knokke-Blankenberge – Genk zien we ook de inzet van twee halve stammen, elk met hun eigen locomotief van de reeks 18 of 19 die gesplitst (of samengekoppeld naar gelang de richting) worden in Brugge. Daartoe werd de reeks 19 uitgerust met automatisch koppelingen (zogenaamde

GF-koppelingen), welke echter nog steeds niet in gebruik zijn. Daarom zal je steeds de stuurstanden aan elkaar gekoppeld zien.

Vermelden we nog dat een aantal rytuigen geschikt werden gemaakt voor 200 Km/u. Doch omwille van de forse schommelingen werd al gauw beslist om als maximale snelheid 170 per uur aan te houden.

DE BELANGRIJKSTE IC RELATIES IN 2015

Met een reeks 13 aan kop worden de rit-ten tussen Luxembourg en Brussel-Zuid verzorgd. Deze vijf stellen bezitten geen stuurstanden, omdat die Luxemburg niet in mogen. De stammen bestaan uit 4, 5 of 10 rytuigen (2B – 1A – 1BD) of (3B – 1A – 1BD) of (3B – 1A – 1BD)+(3B – 1A – 1BD).

Met de reeks 18 tellen we momenteel 19 trek-duw stammen. Er rijdt onder andere één stel met 10 rytuigen tussen Liers en Oostende (via Luik, Namen en Brussel) en één tussen Liers en Brussel-Zuid, via luik en Namen (1Bx – 2A – 6B – 1BD), met 8 rytuigen tussen Antwerpen en Charleroi (4 stellen), of Antwerpen – Oostende (1 stel) (1Bx – 5B – 1A – 1BD). Eenzelfde samenstelling treffen we ook aan tussen Binche en Turnhout (2 stellen) of tussen Gent St-Pieters en Hasselt/Tongeren (4 stellen). Vier dergelijke stammen, bestaande uit 9 rytuigen (1 Bx – 6B – 1A – 1BD) worden ingezet op de relaties Brussel Nationaal Luchthaven – Brussel-Zuid / Doornik / Mons. Twee zijn te zien tussen Sint-Niklaas – Brussel-Zuid en Kortrijk. Ze bestaan uit 8 rytuigen (1Bx – 5B – 1A – 1BD).





2

DE VERSCHILLENDE VARIANTEN

M6 A: 76 eerste klasrijtuigen met 124 zitplaatsen.

M6 B: 276 tweedeklasrijtuigen met 140 zitplaatsen.

M6 ABD: multifunctioneel rijtuig met boven 1e en 2e klas. Onderaan ingericht voor rolstoelgebruikers en fietsafdeling. Reeds na een paar jaar dienst zijn alle ABD rijtuigen BD rijtuigen geworden.

M6 BD: 76 multifunctionele rijtuigen na opheffen eerste klas van het ABD rijtuig met 103 zitplaatsen.

M6 BX: 64 stuurstandrijtuigen of pilootrijtuigen met 136 zitplaatsen in 2e klas, en zonder toilet.

Signaleren we ook dat vijf stammen, zonder stuurstand, maar met een loc reeks 18 aan beide uiteinden de relatie Welkenraedt – Kortrijk verzorgen. Ze bestaan uit 8 rijtuigen (6B – 1BD – 1A) en zijn samen met de stellen tussen Luxemburg en Brussel de enige zonder stuurstanden.

Tien stammen worden gereden met de reeks 19, deze zijn uitgerust met automatische koppelingen, die echter nog steeds niet in gebruik zijn. Op de relatie Genk – Knokke/Blankenberge rijden ze met dubbele stellen. In Brugge wordt de trein uit Genk gesplitst in een deel naar Knokke en een naar Blankenberge. De rijtuigstellen kunnen makkelijk gekoppeld rijden en onderweg gesplitst worden door gebruik te maken van de automatische koppeling ('AA') van de stuurstanden. Elke deel bestaat uit 5 rijtuigen (1Bx AA – 1BD – 1A – 2B) en een locomotief. In de andere richting worden de treinen uit Blanken-

berge en Knokke opnieuw samengevoegd te Brugge, alvorens hun weg naar Genk voort te zetten.

Negentien locomotieven van de reeks 27 (2742 t/m 2760) werden eveneens uitgerust met een automatische koppeling. Ze trekken acht stellen op de as Antwerpen-Centraal – Charleroi-Sud. Drie van de stellen bestaan uit 4 rijtuigen (1Bx AA – 1A – 1B – 1BD) de andere uit 5 (1Bx AA – 1A – 2B – 1BD). Tijdens de piekuren wordt een stel van vier rijtuigen gekoppeld aan een stel van vijf, getrokken/geduwd door twee locs. Vaak bevindt zich een loc dus midden in de trein, soms zelfs beide.

INZET OP DE MODELSPoorWEG

Situeert uw baan zich in 2015? Dan kun je eigenlijk alle bestaande rijtuigstammen namaken, met uitzondering van diegene met de reeks 19, want hoewel quasi gelijk aan de reeks 18², heeft LS-Models deze

Turnhout – Binche (2011)

*Loc 26 + M6B + M6B + M6B + M6A +
M6BD + M6B + M6B + M6B + loc 26*





2. Op het einde van hun loopbaan werd de reeks 16 nog ingezet op de verbinding Brussel - Oostende en Brussel - Welkenraedt, vaak voor het slepen van P-treinen. Hier is de 1605 onderweg naar thuisbasis Oostende. Foto Davy Beumer, 8 mei 2008 Sint-Anna-Pede.



3. De IR naar Binche met aan kop de 2629 en aan staart de 2611. Foto: Sicco Dierdorp, 20 april 2011, Stéhoux.

4. Een IC naar Luxemburg, met als trekkkracht de 1350, laat Namen achter zich en beklimt de eerste van een reeks van lange hellingen die zo kenmerkend zijn voor de lijn 162. Zolang de reeks 18 nog niet is toegelaten in Luxemburg zal de reeks 13 (1346-1360) op deze lijn nog wel standhouden in de reizigersdienst. Foto: Davy Beumer, 28 maart 2012, Jambes Est.



5. Sinds 13 april 2015 verzekeren vier 'hybride' trek- en duwstammen tijdens de week de IC-treinen van de reeksen 2800 (Brugge - Brussel-Nationaal-Luchthaven) en vervolgens 2300 (Brussel-Nationaal-Luchthaven - Oostende, via Kortrijk), en omgekeerd. Deze stammen zijn samengesteld uit acht M6-dubbeldekkers en een '111 BDx'-stuurstandrijtuig, en worden getrokken of geduwd door een '18'. De IC-trein 2829 Brussel-Nationaal-Luchthaven - Brugge, samengesteld uit een '111 BDx'-stuurstandrijtuig en acht M6-dubbeldekkers, en geduwd door de 1823, komt op 19 mei 2015 aan in Brussel-Noord. Foto: Bertrand Montjobaques.



6. Door de inbouw van TBL1+ in de treinstellen van de serie AM'96 reden in 2012 wat extra treinen met getrokken materieel. Interessant is dat daarbij een kleurrijke mix van rijtuigen werd gebruikt. Ten noorden van Natoye passeert de 2007 met in haar samenstelling twee dubbeldekkers van het type M6, een I6 A en B in Memling kleuren, een I10 B en een I6 B, beide in new-look kleuren. De trein is in H0 volledig in model na te bootsen. Foto Davy Beumer, 28 maart 2012, Natoye.

7. Voor wie absoluut een M6 werkelijkheidsgetrouw in dieseltractie wil inzetten fotografeerde Wim Daelemans deze overbrenging van een rijtuig door de 7739 in de bocht van Ekeren op 17 juni 2015.

8. De 2743 met aan de haak één M6 rijtuig en locomotief 1870 is op weg richting Luik. Het betreft hier een overbrenging naar de stelplaats Kinkempois. Foto Davy Beumer, 20 september 2014, St. Georges Sur Meuse.



nog niet op de markt gebracht. De rijtuigen zelf van ClassiX en LS-Models werden reeds besproken in Modelspoormagazines 106 en 116. Voor de locs van de serie 13 verwijzen we naar MSM 46 en 52, de reeks 18 stond beschreven in MSM 119 en van de reeks 27 kon een test in nummer 79 gelezen worden. Al deze locomotieven zijn van LS-Models. Ook Lima bracht vroeger een reeks 27 in budgetvriendelijke uitvoering op de markt. Op bijgaande foto's zie je ook een paar atypische samenstellingen die een inspiratie kunnen zijn voor wat afwisseling op de baan.

Op www.modelspoormagazine.be publiceren we een volledige lijst van de 47 samenstellingen die we hier verkort aan de lezer voorstelden.

Speciaal voor de modelspoorder selecteren we een paar bijzondere foto's met originele samenstellingen. Soms betreft het de overbrenging van één rijtuig of een proefrit. Interessant is zeker de bonte samenstelling met I6 en I10 rijtuigen. Sinds 13 april van dit jaar kan je enkele treinen

aantreffen waarbij het stuurstandrijtuig werd vervangen door een I11Bx, omdat een aantal M6 stuurstanden momenteel niet beschikbaar zijn wegens de inbouw van ETCS. Wie doet dit na op de modelbaan?

Wanneer we echter een aantal jaren terug in de tijd keren, begin van deze eeuw, dan trof je uitsluitend getrokken treinen aan, met aan kop de reeks 13 (LS), reeks 23 (Märklin / Van Biervliet), reeks 26 (Me-

hano), reeks 21 / 27 (Lima / LS-Models) en naar Luxemburg onder meer een 20 (Roco). Op de relatie Binche – Louvain-la-Neuve plaatste men aan beide zijden een 26 om een locwissel te vermijden. Een bijzondere samenstelling zag je ook op de lijn tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempem, waar de 13 zich midden in de trein bevond, met aan weerszijden een stuurstand. Sommige piekurtreinen werden ook door de 16 (Märklin/ViTrains) getrokken.



Luxembourg – Brussel-Zuid
Loc 13 + M6B + M6B + M6A + M6BD



» MODUL-HO-RAIL 2017

In de ons omringende landen worden door verenigingen op geregelde tijdstippen bijeenkomsten georganiseerd waar deelnemers allerhande met hun modules één grote modelspoorweg vormen waarop dan grote rijdagen worden gehouden. We denken hierbij aan de FREMO-bijeenkomsten in Duitsland, of de M-Track Groep bijeenkomsten in Nederland. In eigen land nam de club N160 vzw het voortouw met een tentoonstelling in maart 2015 waarbij één grote N-schaal modelspoorweg werd gevormd met de modules van de RMM en de Duitse en Zwitserse deelnemers van de N-Club International. Op H0-gebied is het, ondanks het bestaan van de Febelrail-modulennormen of de MSM-forumbaan-normen nooit echt zo ver gekomen.

De modelspoorclub 'Het Locje' vzw uit Roosdaal heeft heel wat ervaring met deelname aan internationale tentoonstellingen, en is de mening toegedaan dat ook in België een module bijeenkomst moet kunnen. Toen op de algemene vergadering van Febelrail geopperd werd dat er niets gebeurde met de Joker-modules, groeide het plan om zelf iets te organiseren.

Op 22 en 23 april 2017 plannen zij Modul-H0-Rail, afgekort tot MHR. Bedoeling van de organiserende vereniging is om in samenwerking met andere clubs of modelspoorders één grote modulaire H0-modelspoorweg samen te stellen. Locatie voor dit tweedaags evenement is het Provinciaal Proefcentrum voor kleinfruit in 1760 Roosdaal. MHR zal mits betaling toegankelijk zijn voor het publiek, de organisatoren streven ook naar een vertegenwoordiging van een aantal professionele standhouders. De organisatoren hopen alvast een tiental deelnemers bij elkaar te krijgen zodat een grote rijdag kan georganiseerd worden. De verbindingen tussen de verschillende deelnemers zal gebeuren met een Joker-module volgens de Febelrail normen. Deze normen zijn direct afgeleid van de FREMO-normen, de organiserende club inspireerde zich ook op de gang van zaken op een FREMO-bijeenkomst. Het Febelrail profiel voor enkel spoor heeft een breedte van 50 cm, de overgangsmodule is standaard 60 cm breed. Enkel de eindsegmenten van iedere inzending dienen conform de Febelrail norm te zijn, voor de tussenliggende segmenten hebben de bouwers de nodige vrijheid. Alle info over de Febelrail-normen

kan bekomen worden bij Het Locje, eventueel kunnen kant-en-klare eindprofielen ook bij de vereniging aangekocht worden. Op de site van Febelrail zelf is helaas niets terug te vinden over de module-normen. Net zoals bij de echte spoorwegen, gaan de organisatoren rijschema's aanleggen. Een rijschema zal van begin tot einde meerdere uren duren en zal gedurende het evenement meerdere keren herhaald worden. Elke deelnemer bedient de wissels en seinen op zijn stuk baan met het systeem dat eigen is aan deze baan. Om technische redenen zal WIFI bediening van wissels en seinen niet toegelaten zijn. De plaatselijke seingeveer met dienst, zal een schema voor zijn seinhuis krijgen en zal de treinen laten rijden volgens het opgelegde schema. Enkel digitale treinen komen in aanmerking om te rijden op het netwerk. De besturing gebeurt via Tablet, Smartphone of iPhone, de organisatoren voorzien in een gratis te downloaden App voor de sturing van de treinen. Elke bestuurder zal 1 trein besturen en zal met zijn trein meelopen en de instructies van de seingevers opvolgen. De treinbestuurders zullen hun reisweg kennen, inclusief de stopplaatsen. Het summum is indien dit volgens een tijdschema gebeurt.

Op dit moment zijn een aantal opties nog open, afhankelijk van de respons van de deelnemers. De schaal is halfnul, of er volgens het tweerail dan wel drierail principe gereden zal worden staat nog niet vast en hangt af van de voorkeur van de deelnemers. Om het evenement te ondersteunen zullen de organisatoren tussenkomen in de transportkosten. Iedere club of individuele modelspoorder kan meedoen op voorwaarde dat de modelbaan of segmenten/modules voldoen aan een aantal technische normen. Zowel bestaande banen als nog te bouwen modelspoorwegen komen in aanmerking. De sporen dienen op een hoogte van 130 cm boven de vloer te liggen, de rails moeten een code 83 of 100 profiel hebben zodat ook ouder materieel met hogere flenzen kan ingezet worden. Clubs of individuele modelspoorders die belangstelling hebben om aan dit unieke evenement deel te nemen worden verzocht zich kenbaar te maken voor 30 september 2015, ofwel via een mail aan info@hetlocje.org of via de link op <http://hetlocje.org>. In november 2015 volgt dan voor de belangstellenden een informatie-

vergadering waar één en ander verduidelijkt zal worden, en verdere afspraken kunnen gemaakt worden. Tot 1 maart 2016 zal de vzw Het Locje de haalbaarheid van het evenement evalueren, de finale deelname wordt dan bevestigd tegen 1 april 2016. Deelnemers hebben dan nog ruim een jaar de tijd om de deadline van 22 april 2017 te halen. Het Locje heeft alvast de ambitie om Modul-H0-Rail te laten uitgroeien tot hét tweejaarlijkse evenement voor modulaire modelbanen in België, waarbij de nadruk zal liggen op 'rijplezier'.

Modelspoormagazine wil dit initiatief graag ondersteunen, en zal in de toekomst dan ook regelmatig berichten over de verdere organisatie en verloop van dit unieke evenement. Wij wensen de organisatoren en alle deelnemers alvast veel succes.

» MOROP INTERNATIONALE DAG VAN DE MODELTRAIN 2 DECEMBER 2015

MOROP, de overkoepelende organisatie van de nationale modelspoorfederaties, heeft het voorstel gelanceerd om jaarlijks 2 december uit te roepen als 'Internationale dag van de Modeltrain'. Kort voor de Sintkerk- en Kerstperiode hoopt Morop zo de modeltrain nog eens extra in het zonnetje te zetten, en rekent hierbij op de medewerking van de federaties, clubs, fabrikanten, importeurs en handelaars.

» MODELSPOORCLUB VAN DE KUST (MSKK): TOEKOMST VERZEKERD

De MSKK vond tot heden een onderkomen in een aantal lokalen van het station van Oostende. Door gebrek aan onderhoud en onduidelijkheid over de nieuwe bestemming van het gebouw is de club al jaren op zoek naar een nieuwe locatie. Na acht jaar zoeken, contacten leggen, lobbyen, bidden en smeken hebben ze eindelijk gehoor gevonden bij de Burgemeester en het stadsbestuur van Oostende. Een recente uitspraak van de gemeenteraad van Oostende stelt vanaf begin juli een nieuw lokaal ter beschikking in de Karperstraat 7 te Oostende. Zodoende blijft de club in de stad Oostende verankerd. Eind augustus verhuist de MSKK naar haar nieuwe stek, al dient daar nog heel wat werk te worden verricht. De normale clubactiviteiten worden vanaf oktober wellicht hernomen.

TEKST: GUY VAN MEROYE



BEURSTIPS

TEKST: GUY VAN MEROYE

» EUROMODELBOUW '15

Het tweejaarlijkse modelbouwfeest 'Euromodelbouw' gaat dit jaar een drietal weken eerder door dan voorheen, en vindt nu plaats op 26 en 27 september 2015. Tijdens dit weekend gaan de deuren van de vertrouwde Limburg Hallen in Genk weer open om bezoekers te laten wegdromen in een modelbouwwereld die alle facetten van de modelbouw aanspouwelijk maakt. Uiteraard gaat onze belangstelling vooral uit naar het deel met de modelspoorwegen.

De modeltrein liefhebbers zullen ook dit jaar weer optimaal aan hun trekken komen met meer dan 40 werkende modeltreinbanen uit 6 landen en in diverse schalen. Er zullen zowel supergrote modelspoorwegen als middelgrote en kleine kijkkastbanen te bewonderen zijn.

Ook bij deze editie is er weer een flinke afvaardiging van Franse modelbouwers. Een niet te missen topper is beslist 'La Bosse'. Een andere bijzondere inzending uit Frankrijk is de uitbeelding op schaal 1:87 van de spoorlijn 'Le Train Jaune', een modelspoorweg die het resultaat is van de samenwerking van 4 Franse clubs. De N-spoor liefhebbers zullen zeker begeistert worden door de realistische weergave van de lijn Pau-Canfranc. Jacky Noël en Didier Mozer zijn met hun schaal Nul banen voor de regelmatige beursgangers geen onbekenden.

Uit Duitsland komt een 13 meter lange Z-baan, de M.E.F. Bonn showen een 67 meter grote Duitse H0-baan met veel bedrijvigheid. Franz Josef Mangels toont een Duitse smalspoorbaan in schaal 1/43. Modelbouwer Thomas Schönen verrast ons met een dioramabaan in H0 genaamd 'Königsberg in Preussen' met een speciale techniek via trek-kabels voor het rangeren van wagons.

Traditioneel zijn ook onze Noorderburen sterk vertegenwoordigd in Genk. De modelspoor vereniging Midden Limburg laat hun nieuwe Amerikaanse baan in schaal 1/48 'Stirmouth and Southern' in première gaan in Genk. Modelspoor Team de Maaslijn showt hun nieuwe H0 baan naar Noors voorbeeld 'Berekvam – Flamsdalen'. De vrienden van 1/32 brengen een selectie uit hun mooiste modules in een 75 m lange baan. Verder kunt u kennis maken met o.a. 'De Niggende Saligheid', 'Peters Tal' (Pemoba), 'Neu Birkenfeld', 'Halte Tombroekstraat', 'Yselstein', 'De Helluf van Lijn 11', 'Jean-Ville', 'Smeerdijk' en de Belgisch-Luxemburgse H0 baan van Belux.

Uit eigen land komt MOBOV met 'Depot Muydonix-Toucour', het Spoor 0 Team showt 'Tussen Klei en Leuze' en Samuel De Zutter toont zijn spoor 1 industriebaan 'Schrottplatz'. Alle deelnemers opsommen zou ons hier te ver leiden, een volledige lijst

kan u terug vinden op de website www.euromodelbouw.be.

Naast de modelspoorwegen is er ook een zeer ruim aanbod van nieuwe en tweedehands modelspoortreinen en toebehoren, fabrikanten en importeurs zijn eveneens aanwezig met een promotiestand. Ook Modelspoormagazine ontbreekt niet op het appel.

Door de veelzijdigheid van het evenement is Euromodelbouw beslist een happening voor groot en klein. Euromodelbouw wordt georganiseerd door de Hoeseltse Treinclub en is te bezoeken van 9u30 tot 18u op zaterdag 26 en zondag 27 september. Kinderen tot en met 6 jaar hebben gratis toegang, kinderen van 7 tot en met 17 jaar betalen € 8, bezoekers van 18 jaar en ouder moeten € 15 neertellen. Een gezinskaart kost € 40. De Limburg Hallen liggen op 10 minuten wandelafstand van het station van Genk, er is ook een ruime parking rondom de hallen.

1. Smeerdijk, de nieuwe baan van Henk Wust en Jan van Mourik

2. Stirmouth and Southern, première van Modelspoor Vereniging Midden-Limburg



» RAMMA 2015

Twee weken na Euromodelbouw vindt de tweejaarlijkse RAMMA plaats in Sedan, Frankrijk. Tot vorige editie vielen beide manifestaties op hetzelfde weekend, dit jaar belet niets u om ook eens een bezoek te brengen aan één van de belangrijkste tentoonstellingen van Frankrijk, gelegen op amper 2 uur rijden van Brussel.

Net als Euromodelbouw is RAMMA een gebeuren waar alle facetten van de modelbouw aan bod komen. Meest interessant voor de modelspoorders zijn de twee hallen met modeltreinen. In totaal zijn er niet minder dan 80 werkende modelspoorwegen te bekijken. Natuurlijk zijn dit niet allemaal grote banen al zijn er wel een aantal modelspoorwegen die in die categorie vallen. Inzonderheid denken we dan aan 'La gare de Primery' waarvan een reportage in volgend nummer te lezen is.

Op de RAMMA vindt ook de finale plaats van de wedstrijd 'Les Croisées de l'Étroit', georganiseerd door onze Franse collega's van Voie Libre. Daarnaast is er ook de finale van de 'Défi Cinéma Loco-Revue', zeg maar een dioramawedstrijd georganiseerd door Loco Revue waarbij de deelnemers een scene uit een film in model moeten nabouwen. RAMMA 2015 is ook gastheer van de Europese Proto-conventie 2015, met aanhangers van de fine-scale normen in zowat alle schalen. De modelspoorweg 'Spitveld Fabriek' van Henk Oversloot in N-finescale is beslist de moeite, net als de stand van onze medewerker Emmanuel Nouaillier. De Belgische leden van de vriendenkring Saroulmapoul vieren er samen met hun Franse vrienden van de FDEM hun 10-jarig bestaan met een grote modulebaan. De RAMMA telt deelnemers uit een tiental landen, met dit jaar ook een sterke vertegenwoordiging uit Nederland en België. Naast de modelspoorwegen zijn ook vele Franse 'artisans' aanwezig met

RAMMA
10 & 11 Octobre 2015
SAMEDI DE 13H À 19H - DIMANCHE DE 10H À 18H

*de l'inédit,
de la qualité...*

**80 réseaux, du Z au LGB
les plus grands noms français
et européens, professionnels, artisans...**

SEDAN

ARDENNES
CHAMPAGNE ARDENNE
VILLE DE SEDAN
LR PRESSE
Loco-Revue
ferrovie
PESCO

Toutes les infos sur **www.ramma.org**

hun verkoopsstands. Ook enkele grote Franse beurshandelaars met rollend materieel ontbreken niet.

De volledige lijst van de deelnemers en standhouders alsmede het grondplan van de expo is te vinden op www.ramma.org. Op zaterdag 10 oktober is de expo open van 13.00 tot 19.00u, op zondag 11 ok-

tober van 10.00u tot 18.00u. De toegang voor volwassenen bedraagt € 7. De RAMMA gaat door in het sportcomplex Rogisart in Sedan. In de buurt van het sportcomplex zijn gratis parkings met gratis pendelbussen naar de evenementenhallen. Volg de pijlen 'Ramma' bij het binnenrijden van Sedan. De RAMMA 2015 is beslist de verplaatsing waard.

