

Modelspoor

magazine

WWW.MODELSPOORMAGAZINE.COM

ONAFHANKELIJK MAANDBLAD

Baan: De Kempen

111

Veertiende jaargang
Februari 2012
Prijs: € 7,95



DIORAMA: DE SPOORMANNENBUURT VAN DAMYVILLE

TEST: HERIS I10 RIJTUIGEN VAN DE NMBS • TYPE 53 TREINSHOP OLAERTS •
NS KOLENBAKWAGENS VAN ARTITEC • MARION ZELLER ROLLENBANK

PRAKTIJK: HOUT IMITEREN MET OLIEVERF • ZOEKTOCHT NAAR VUIL •
EEN HOUTEN LAADVLOER VOOR GOEDERENWAGENS

TREINSAMENSTELLING: DE I10 RIJTUIGEN VAN DE NMBS

REPORTAGES: N-SCHAAL CONVENTIE • WARLEY 2011 •
NEDERLANDSE MODELSPOORDAGEN

BEURSTIPS: RAIL 2012 – ONTRAXS

ALLE NIEUWS VAN DE FABRIKANTEN



P 208597

Uitgeverij Think Media Magazines nv**REDACTIE & ADMINISTRATIE**

Keetberglaan 1B - B-9120 Melsele
tel. 0032 - (0)3 20 20 170 - fax 0032 - (0)3 20 20 181
administratie@thinkmediamagazines.be
www.modelspoor magazine.com
Correspondentie-adres Nederland
Postbus 4 - 4530 AA Terneuzen

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

RPR Dendermonde - BTW BE 461.983.086

BANKRELATIES BELGIË

KBC 733-0558399-97

BANKRELATIES NEDERLAND

Giro 115884

HOOFDREDACTEUR

Dirk Melkebeek
modelspoor@thinkmediamagazines.be

REDACTIECHIEF

Guy Van Meroye
gvanmeroye@thinkmedia.be

EINDREDACTEUR

Luc Dooms

KERNREDACTIE

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

OPMAAK

Shari Buyle

MEDEWERKERS

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

ADMINISTRATIE & ABONNEMENTEN

Christel Clerick
abo@modelspoor magazine.be

FOTOGRAFIE

Dirk Melkebeek, DPC

LICENTIES & COPYRIGHTS

Dirk Melkebeek

WEBMASTER & FORUMMODERATOR

Luc Dooms, Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTIE & ADVERTENTIES

gvanmeroye@thinkmedia.be

MARKETING MANAGER

Lydia De Sloover

SALES MANAGER

Sam Van Campenhout

CIRCULATION MANAGER

Ellen Cappelle

VOORZITTER DIRECTIE COMITÉ

Maurice De Velder

DRUK

Geers Offset nv, Oostakker

VERDELING

AMP nv Brussel

Aldipress bv Utrecht

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

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Dirk Melkebeek, redactieadres

HOE ABONNEREN?

Voor België: schrijf 69,95€ (1 jaar) of 133€ (2 jaar) over op rekeningnr.
733-0558399-97 ten name van Think Media Magazines nv
met vermelding Abo MSM. Voor Nederland: Maak 69,95€ (1 jaar) of
133€ (2 jaar) over op giro 115.884 ten name van Think Media Magazines
nv met vermelding Abo MSM. Voor Frankrijk en rest van de EU:
Schrijf 85€ (1 jaar) of 164€ (2 jaar) over op IBAN BE54733055839997 BIC
KRED988B ten name van Think Media Magazines nv met vermelding
Abo MSM. Voor de rest van de wereld: Schrijf 98€ (1 jaar)
of 190€ (2 jaar) over op IBAN BE54733055839997 BIC KRED988B
ten name van Think Media Magazines nv met vermelding Abo MSM.
Voor meer info kan u contact opnemen met het
secretariaat: administratie@thinkmediamagazines.be

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

VERSCIJNINGSDATA:

MSM 112: 02/03



Lid van de Unie
van de uitgevers
van de Periodieke Pers

Modern times

Als u dit voorwoord leest zijn onze valiezen voor de jaarlijkse bedevaart naar Nürnberg reeds gepakt, of zitten we inmiddels in een gezellig Zuid-Duits hotel, hopelijk te genieten van een glaasje "Obstler" na het nuttigen van een traditionele Duitse maaltijd. De Nürnberger Spielwarenmesse is dit jaar van 1 tot 6 februari het Mekka van de modelspoorindustrie, een driekoppige delegatie van Modelspoor magazine is zuidwaarts afgereisd om de sfeer ter plaatse op te snuiven en nieuws te vergaren.

Was een bezoek aan de Spielwarenmesse ooit een ware ontdekkingstocht vol primeurs, thans is dit helaas veel minder het geval. Tal van fabrikanten zetten in de weken voor de Messe hun nieuwighedenfolders of zelfs gehele catalogi op internet. Moderne tijden weet u. Märklin organiseert zelfs een speciale dag om de vakpers uit te nodigen in de fabriek in Göppingen om aldaar de nieuwigheden voor te stellen. Dat dit gepaard gaat met een fabrieksbezoek en een lunch is mooi meegenomen, helaas iets te ver voor ons om even op en af te rijden.

Door al deze premature berichtgeving is een flink deel van de charme van een bezoek aan de Nürnberger Spielwarenmesse verloren gegaan. Sommigen stellen zelfs de vraag of een reis naar ginds alsnog nodig is? Het kost uiteindelijk de mensen van de kernredactie zowat een week vakantie, om nog maar te zwijgen over de onkosten. En tegen de tijd dat we terug zijn en verslag hebben uitgebracht is veel, zo niet alles te lezen op internet.

Toch vinden wij een reis naar Nürnberg nog steeds de moeite waard. Veel fabrikanten houden immers nog een slag achter de arm en pakken op de Messe toch nog uit met één of andere onaangekondigde beursprimeur. Daarnaast zijn er nog tal van kleine fabrikanten die de beurs nog wel zien als de gelegenheid bij uitstek om hun producten aan de mondiale vakpers voor te stellen. Waar elders kan je hun volledig gamma bewonderen?

Voor ons is de Messe evenwel ook een sociale aangelegenheid. Het is de plek bij uitstek om langs te gaan bij de diverse fabrikanten, en gesprekken te voeren over hun nieuwigheden, te luisteren naar hun verzuchtingen, en op onze beurt aan te geven wat er leeft in modelspoorminnend België. Vaak ontmoeten we jaar na jaar dezelfde mensen, en wordt er ook al eens over andere zaken gepraat, of vernemen we dingen die 'off the record' blijven, niet voor publicatie geschikt dus. Maar het maakt sommige zaken wel begrijpelijker. Een echt bezoek aan de Messe is duidelijk een meerwaarde voor ons magazine.

Wij begrijpen dat niet iedereen een geschreven verslag zit af te wachten. Wij gaan met onze tijd mee, en vanaf nu kan u terecht op de nieuwsrubriek van onze site www.modelspoor magazine.com waar we in de mate van beschikbaarheid de belangrijkste nieuwigheden zullen vermelden of een link aangeven waarnaar u kan surfen om de nieuwigheden te ontdekken. Ook tijdens de Messe zelf zullen we dagelijks de belangrijkste nieuwtjes plaatsen. Zo kunt u dan toch ook virtueel een bezoek brengen aan deze vakbeurs. Voor een volledig verslag van de nieuwigheden voor 2012 en wellicht ook 2013 en 2014 moet u evenwel wachten op Modelspoor magazine 112 dat op 2 maart verschijnt. Tot dan!

Guy Van Meroye



Foto Gerard Tombroek

De nieuwe modelspoorweg van MSG Valkenswaard situeert zich in de grensstreek tussen Nederland en België, en meer bepaald de Kempen. Voor de Nederlandse bouwers is dit een mooi excuus om ook Belgische diesels in te zetten voor het grensoverschrijdend verkeer.

VOORWOORD	3
INHOUD	4
NIEUWS	7
AUTONIEUWS	16
TEST: I10 RIJTUIGEN VAN HERIS	17
TEST: TYPE 53 VAN TREINSHOP OLAERTS	22
TEST: NS KOLENBAKWAGENS VAN ARTITEC	28
BAAN: MODULEBAAN DE KEMPEN	30
PRAKTIJK: HOUT IMITEREN MET OLIEVERF	42
PRAKTIJK: VERZONKEN HUISJES	45
DIORAMA: DE SPOORMANNENBUURT VAN DAMYVILLE	46
PRAKTIJK: ZOEKTOCHT NAAR VUIL	56
TREINSAMENSTELLINGEN: DE I10 RIJTUIGEN VAN DE NMBS	62
REPORTAGE: N-SCHAAL CONVENTIE	68
REPORTAGE: NEDERLANDSE MODELSPoordAGEN	72
REPORTAGE: WARLEY 2011	74
PRAKTIJK: HOUTEN LAADVLOER VOOR GOEDERENWAGENS	77
TEST: ROLLENBANK MARION ZELLER	78
RECENSIES	79
BEURSTIP RAIL 2012	80
BEURSTIP ONTRAXS!	81
AGENDA EN ZOEKERTJES	82

TEST: NMBS type 53 van Treinshop Olaerts

Met het type 53 brengt Treinshop Olaerts de eerste typisch Belgische rangeer stoomlocomotief uit. Het is een tijdje wachten geweest, doch het geduld van de modelspoorder wordt beloond. De eerste exemplaren zijn inmiddels aangekomen, wij testen de 53085. Of deze locomotief de hoog gespannen verwachtingen inlost kan u lezen vanaf pagina 22

22



BAAN: Modulebaan De Kempen

Voor hun nieuwe modelspoorweg kozen de mannen van de ModelSpoorGroep Valkenswaard opnieuw voor bekend terrein, namelijk de grensstreek tussen Nederland en België, en meer specifiek het gebied zuidoost Brabant. De modelspoorweg is gesitueerd rond de jaren 50 en 60 van vorige eeuw, de baan blinkt werkelijk uit door de fraaie zelfgemaakte gebouwen. Dat er ook nog Belgische diesels op rijden is een extra. Ontdek 'De Kempen' vanaf pagina 30

30



PRAKTIJK: Imiteren van hout met olieverb

Het imiteren van gevernist hout met olieverb is simpel en kan niet fout gaan. Je moet alleen weten hoe te werk te gaan. Sven van der Hart legt het haarfijn uit zodat ook een beginner gevernist hout kan imiteren. Vanaf pagina 42

42



DIORAMA: De spoormannenbuurt van Damyville

Eén van de vele pareltjes die te ontdekken was op de expo RAMMA in Sedan is het sfeervolle diorama "la cité cheminote de Damyville" van de jonge Franse modelbouwer Daniël Cabane. De bouwer stelt graag zijn diorama voor aan de lezers van Modelspoormagazine. Het gebeuren speelt zich af in een denkbeeldig stadje dat alles in ons spoorenthousiasme beheerst: Damyville-en-Caux. Geniet mee van de schitterende fotoreportage vanaf pagina 46

46



PRAKTIJK: Zoektocht naar vuil

Bij het plannen, bouwen en aanleggen van onze modelspoorweg streven wij naar een zo realistisch mogelijk eindresultaat. We willen de werkelijkheid zo dicht mogelijk benaderen. En die werkelijkheid vertoont sporen van ververing, van veroudering. Het gevoel dat u buiten opdoet moet u ook kunnen beleven bij uw modelbaan. Dit is de reden dat we op zoek gaan naar het vuil, om onze modelbaan er zo realistisch mogelijk uit te laten zien. In een eerste aflevering leest u vanaf pagina 56 een aantal beschouwingen.

56



TREINSAMENSTELLINGEN: De I10 rjtuigen van de NMBS

De I10 rjtuigen zijn ontworpen voor het internationale verkeer op korte afstand. De rjtuigen met airco werden ook gebruikt voor verre bestemmingen, in latere jaren worden de I10'en tevens ingezet voor het binnenlands verkeer. Aan de hand van een aantal foto's geven we een dertiental typische treinsamenstellingen. Deze beelden geven een mooie impressie van de universele inzetbaarheid van de I10 rjtuigen over een tijdspanne van bijna 25 jaar. Vanaf pagina 62

62



Belgische en Luxemburgse Modellen 2011

Nieuwigheid 2011, nu verkrijgbaar in de winkel



© Jean-Luc Vanderhaegen, PFT-TSP



37276 H0-Dubbelset diesellocomotieven.

Voorbeeld: 2 diesellocomotieven Serie 59, met verschillende bedrijfsnummers, 5917 en 5929, van de Belgische Spoorwegen (NMBS/SNCB). Uitvoering met 2 dubbele lampen onder en rechthoekig buffer. Bedrijfstoestand midden jaren 80.

Model: Beide locomotieven met Digital-decoder mfx. Een locomotief met digital schakelbare tyfoon. Een locomotief met uitgebreide licht- en geluidsfuncties. Elke loc met geregelde hoogvermogenaanrijving. 2 assen

aangedreven. Antislipbanden. Tweepuntsfrontsein en 2 rode sluitseinen, wisselen met de rijrichting, traditioneel in bedrijf, digitaal schakelbaar. Verlichting met onderhoudarme warmwitte leds. Metalen handgrepen en andere details gemonteerd. Koppelingen tegen frontschorten uitwisselbaar. Bijgevoegde remslangen in bufferbalk insteekbaar. Beide locomotieven apart verpakt en gekenmerkt. Met extra verpakking. Lengte over buffers per locomotief 18,6 cm.

Beperkte oplage van 350 stuks exclusief voor België-Luxemburg

Digitale functies	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Frontsein	x	x	x	x
Tyfoon	x	x	x	x
Directe regeling	x	x	x	x
Frontsein cabine 2		x	x	x
Frontsein cabine 1		x	x	x

Digitale functies	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Frontsein	x	x	x	x
Rijgeluid diesellocc	x	x	x	x
Tyfoon	x	x	x	x
Directe regeling	x	x	x	x
Piepen van remmen uit		x	x	x
Frontsein cabine 2		x	x	x
Locfluit		x	x	x
Frontsein cabine 1		x	x	x
Compressor			x	x

- 1 Locomotief met alleen een tyfoon en uitschakelbaar frontsein.
- 1 Locomotief met uitgebreide licht- en geluidsfuncties.
- Beide locs met het Central Station realistisch als dubbeltractie te besturen.
- verkrijgbaar zonder verwerking onder het nummer 37275



Exportmodel.

Enmalige serie voor België en Luxemburg.

€ 549,95 *





ROCO 6005 en 210.003

Net voor de jaarwisseling – en te laat voor MSM110 – bracht Roco twee nieuwe nummer- en kleurvarianten uit van de prototype reeks 60 diesellocomotief. Het betreft hier de 210.003 (cat. 62822) en de 6005 (cat. 62897), beiden met enkele koplampen. Beiden hebben

ook signaallampen naast de toegangsdeuren en ook de fabrieksplaten op de locomotiefkast zijn aanwezig. De loc uit tijdperk III is voorzien van schorten, de 6005 niet. In vergelijking met de vorige versies werden een aantal aanpassingen uitgevoerd (op de rechtse foto de 210.003

naast de eerder uitgebrachte 6001). Zo werden de zijramen aangepast en kregen de voorruiters ook een zilveren kader aangemeten. De prijs van het basismodel voor tweerail zonder decoder situeert zich rond de 210€, de DCC sound versie kost 340€.



ROCO Fas

Een mooie aanvulling van het aanbod Belgische goederenwagens is de Fas type 1415G5 (cat. 66942). Deze wagon is in feite een verbouwde type Eaos die aangepast werd voor het vervoer van schroot. Hiervoor werd de wagonbak verstevigd, werd de houten vloer vervangen door een metalen vloer, en werden de klapdeuren vervangen door twee klapdeuren aan één zijde van de wagonbak. Het Roco model is uitgevoerd in de B-Cargo kleur. De opschriften stemmen volledig overeen met het origineel en zijn loepzuiver aangebracht. De wagon kan ingezet worden in tijdperk IV-V-VI. De richtprijs bedraagt € 29,40.



VAN BIERVLIET 6005 en 201.005

Van de prototype reeks 60 zijn twee nieuwe nummer- en kleurvarianten beschikbaar met de nummers 201.005 in tijdperk III en 6005 in tijdperk IV (cat. VB-2009 en VB-2010). Bij deze versie loopt de gele band op het front op de zijkant naar boven. Onderaan en tegen de dakrand loopt een zeer dunne gele lijn. De versie in tijdperk III draagt de signaallampen naast de toegangsdeuren voor de treinbestuurder. De voormonteerde leidingen aan één frontzijde worden perfect in de juiste kleuren zoals bij het

grote voorbeeld weergegeven. In de doos vinden we naast reserveonderdelen twee leidingen die onder de loc worden gemonteerd. De prijs van het basismodel voor tweerail zonder decoder bedraagt € 189,00. Tot slot laat Van Biervliet weten dat eind 2012 de realisatie van de nieuwe reeks 23 klaar zou zijn. Momenteel is men bij Modern Gala gestart met de ontwikkeling van de matrijzen. Tegen de zomer moeten de eerste prototypes beschikbaar zijn.

B-MODELS Glms

Tegen het jaareinde 2011 zagen we bij B-Models vrij onverwacht een nieuw model van de gesloten goederenwagen type Glms in tijdperk III in groene kleur (cat. 45.700). Deze wagon is op beide kopwanden voorzien van

verstevigingsbalken. Het model wordt in een set met drie wagens verkocht voor € 59,00 (cat. 45.702). Opvallend is de nieuwe verpakking waarbij elke wagon in een aparte doos zit. Later volgen diverse uitvoeringen in tijdperk III

en IV waaronder ook de koelwagen voor visvervoer. Ook zal B-Models de wagon als fantasiemodel gebruiken met verschillende opdrukken zoals B-Cargo en ABX en aanbieden voor slechts € 14,90.





Import en distributie voor Benelux en Frankrijk:



viessmann



Alle nieuwigheden voor 2012 online vanaf 1 februari:

WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

Nieuw: ECoSDetector ---->



LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)



LokPilot micro V4.0



PowerPack voor LokPilot & LokSound



LokSound V4.0



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



Loconet adapter: L.Net voor uw ECoS

Adapter PluX > NEM-652



ESU

Hobby Trade - ADE

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle : station Nord-belge
en bijgebouw

Schienenreiniger

ER-decor

WinTrack V10.0-3D



Foto: Rolf Wiemann

ENGINEERING EDITION

Nieuw !

Eind januari terug verkrijgbaar bij uw dealer!



Foto: Rolf Wiemann



BR-215
BR-225
terug verkrijgbaar

T

S

D

train

service

danckaert



B-MODELS

Fas en andere nieuwigheden

In het vorige nummer van MSM kon je lezen dat B-Models in 2012 uitkomt met drie nieuwe NMBS wagens type Eaos in tijdperk IV en V. Tegelijk wordt op basis van hetzelfde chassis een nieuwe Fas wagon voor het vervoer van schroot ontwikkeld. Deze wagon is afgeleid van de bestaande Eaos wagon.

Deze wagon vormt helaas een dubbel met de Fas die recent door Roco werd uitgeleverd. Waarom niet kiezen voor een Fas van een ander type, met enkele in plaats van dubbele deuren (type 1415G8)? We stellen ons dan ook de vraag wanneer B-Models eens nieuwe paden zal bewandelen in plaats van steeds maar goederenwagens uit te brengen die reeds door andere fabrikanten gemaakt zijn.

Tegelijk met de lancering van zijn nieuwe catalogus kondigt B-Models voor 2012 de diesel-locomotief G2000 als reeks 57 en in de kleuren van verschillende privéoperators aan.

LS MODELS

VERTRAGING IN PRODUCTIE. Ingevolge capaciteitsproblemen bij Modern Gala zijn de beloofde 12 rijtuigen en Beneluxstuurstand met enkele maanden uitgesteld. Zodra ze daadwerkelijk leverbaar zijn komen we hier op terug.

CLASSIX NMBS reeks 57 in N-schaal

Classix heeft de hand kunnen leggen op een beperkt aantal Vosloh G2000 moedermodellen voor ombouw tot de NMBS reeks 57. Alle nummers zijn voorzien: 5701 in grijs/blauw, 5702, 5703 en 5704 in grijs/groen en 5706-5707 in lichtgrijs. De modellen zijn verkrijgbaar in gelijkstroom en DCC. Wegens het beperkt aanbod is vlug bestellen geboden, levering is voorzien einde februari 2012. De adviesprijs bedraagt € 245.



CLASSIX

Class 66 Crossrail

Sedert begin december is de uitlevering gestart van de Class 66 locomotieven van Crossrail. Het gaat hier om professioneel omgespoten en beschilderde Mehano modellen. Crossrail Benelux beschikt over 3 van deze machines: Crossrail PB

03 Mireille – CR PB12 Marleen en CR PB13 Ilse. Alle drie worden door Classix aangeboden, en dit in DC, DCC, DCC met sound, AC en AC digitaal. Prijzen vanaf € 259 (DC).

MINITRIX

Set van 10 Belgische graanwagens

Graanwagens komen in realiteit dikwijls voor in bloktreinen. Het is dan ook een goed idee van MiniTrix om een set uit te brengen met 10 graanwagens, zo heb je meteen al een hele bloktrein voor je modelbaan (cat. 15667). De wagens zitten individueel verpakt en hebben individuele bedrijfsnummers. De set bevat twee witte Cita wagens, twee donkerbeige Transcéréales en zes grijze TMF-Cita wagens. De adviesprijs bedraagt € 249,50.



TREINSHOP OLAERTS

biedt u aan

Stoomlocomotief Type 53 in metaal

sommige versies reeds leverbaar
contacteer ons voor beschikbaarheid

1. Bruine versie van 1904 - 1934
2. Groene versie van 1934 - 1955 met gele belijning
3. Groene versie van 1955 - 1966 zonder gele belijning



Stoomlocomotief Type 5 alle versies nu leverbaar

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

Retrouvez nos destockages sur pierredominique.com



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tél : +33 1.48.60.44.84
de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com
Tél les jours de salon : +33 6. 22. 40. 59. 01

www.pierredominique.com

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

C'est :

- Le seul site de France avec 10 000 produits illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 17 ans d'existence

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

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

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

ECHELLE H0

REF MODELES

nouvelle série

DISPONIBLE

Ref WB147 Wag. UFR + remorque citerne SNT Narbonne 45€

Ref WB148 Idem C.E.C.I 45€

Ref WB149 Idem SITMAR 45€

Ref WB150 Idem noire 45€

Ref WB151 Idem Bourgeois Montreuil 45€

Ref WB152 Idem WB151 45€

Ref WB153 Idem C.E.C.I 45€

Ref WB154 Idem Bleue unie 45€

Ref WB035 Col 2 wag cerealliers Sanders SNCF 60€

Ref WB087 Wag cerealler Minoterie Martin SNCF 32€

Ref WB088 Idem Minoterie SNCF 32€

Ref WB089 Idem Monter SNCF 32€

Ref WB090 Idem Minoterie Destandau 32€

Ref WB091 2 cerealliers Stiorone SNCF 62€

JOUEF

nouveauté

Ref HJ2147 Vapeur 141 R 568

"Charbonnières" SNCF 299€

Ref HJ2148 Idem Dig Sound 439€

Ref HJ2149 Idem AC Dig 329€

Ref HJ2150 Vapeur 141 R 446

"Charbonnières" SNCF 299€

Ref HJ2151 Idem Dig Sound 439€

Ref HJ2152 Idem AC Dig 329€

Ref HJ2153 Vapeur 141 R 460

"Charbonnières" SNCF 299€

Ref HJ2154 Idem Dig Sound 439€

Ref HJ2155 Idem AC Dig 329€

Ref HJ2161 Idem X73502

pays de Loire SNCF 179€

Ref HJ2081 Diesel BB 69204 Infra jaune

SNCF 159€

ROCO

dispo

Ref 62988 CC 72006 Isabelle SNCF 199€

Ref 62987 Idem Dig Sound 339€

Ref 68987 Idem AC Dig Sound 339€

RIVAROSI

prix de lancement

Ref HR2170 Locomotrice de manœuvre

D 236.003 FS 109€ 95€

Ref HR2234 E 428.140 serie 2 FS Dig

Sound 299€ 259€

Ref HR2314 Vehicule de service 383 001-

5 DBAG 169€ 89€

Ref HR2315 Idem 404 001-0 ICE DBAG

109€ 89€

Ref HR2316 Idem ASF3 109€ 89€

Ref HR6163 Wag DB porte conteneurs

Deutrans 93€ 29€

Ref HR6165 Idem Vaillant 83€ 29€

Ref HR6164 Wag DB porte cont 33€ 29€

HR6167 Plat FS + charg trav. 33€ 29€

Ref HR6168 Citerne AGIP FS 25€ 22€

Ref T675 Col TGV Thalys PBKA

169€ 124€

Ref T679/29850 Intermediaires TGV

Thalys 1"-2"cl 99€ 79€

Ref Rame DUPLEX 10 éléments 567€-

287€ 259€

Ref T168 Col TGV Duplex 179€ 129€

Ref T699/55354 Intermediaires 1 TGV

Duplex 1"-2"cl-bar 99€ 79€

Ref T700/55355 Intermed II Idem 1"-2"cl

99€ 79€

Ref 94138 BB 26160

129€ 79€

Ref 94138D Idem Dig 149€ 104€

Ref 94307 2 Corail TER R.A. 75€ 49€

Ref 94308 Idem 75€ 49€

Ref 94307+94308 lot des 2 ref 159€ 95€

Ref 94315 2 Corail TER R.A. 75€ 49€

Ref 94109 66000 J. Mecoli 169€ 55€

Ref 94100 Idem Dig 129€ 75€

El toujours

Ref 94114 BB 66616 VFLI

AT30.603 109€ 59€

Ref 94114D Idem digital 149€ 79€

Ref 94304 Col. 2 voit Aqualys 75€ 49€

Et toujours les séries 16 en promo

ROCO PROMOS EXCLUSIVE D'HIVER EPISODE 3

Ref 62301 Vapeur Pacific 3.1192 Nord déco-

deur Zimo II Dig Sound 549€ 399€

Ref 62300 Vapeur Pacific 231 Nord (Version

Musée) 399€ 279€

Ref 62304S Vapeur Pacific 231 E 23 Chapelon

SNCF Dig Sound 599€ 379€

Ref 62612 BB 907 SNCF 99€

Ref 62479 D22 9135 SNCF 199€ 149€

Ref 2123 Autorail ABJ 1 EST Dig 189€ 94€

Ref 2111 ABJ 4 Ep III toit blanc 155€ 99€

Ref 2141 ABJ 3 toit rouge 199€ 149€

Ref 2131 ABJ 1 PO MIDI Dig 159€ 99€

Ref 2133 ABJ 1 ETAT Dig 159€ 99€

Ref 2205 X2478 toit rouge 212€ 149€

Ref 2207 X2440 toit rouge 212€ 149€

Ref 2209 X2436 toit crème 229€ 149€

Ref 2811 CC 060 DA 16 Dig 255€ 179€

Ref 2815 CC 84026 SNCF Dig 255€ 179€

Ref 3705 BB 1525 SNCF Dig 255€ 175€

Ref 3709 BB 1603 Dig 255€ 175€

Ref 2203 X2400 toit rouge Dig 212€ 149€

Ref 94138 BB 26160

129€ 79€

Ref 94138D Idem Dig 149€ 104€

Ref 94307 2 Corail TER R.A. 75€ 49€

Ref 94308 Idem 75€ 49€

Ref 94307+94308 lot des 2 ref 159€ 95€

Ref 94315 2 Corail TER R.A. 75€ 49€

Ref 94109 66000 J. Mecoli 169€ 55€

Ref 94100 Idem Dig 129€ 75€

El toujours

Ref 94114 BB 66616 VFLI

AT30.603 109€ 59€

Ref 94114D Idem digital 149€ 79€

Ref 94304 Col. 2 voit Aqualys 75€ 49€

Et toujours les séries 16 en promo

VÉHICULES H0 SPECIAL BERLIET

BREKHA/SAI

Ref 2602 Berliet GLR 8

porteur caisse Calberson 19€

Ref 2610 Berliet GLR 8 citerne

Vins Margnat 19€

Ref 2611 Idem Shell 19€

Ref 2620 Berliet GLR 8 plateau

baché gris 18€

Ref 4921 Berliet GBH 12 6x4

banne Marel 89.75€

Ref 4922 Idem jaune 89.75€

Ref 4923 Idem vert 89.75€

Ref 4920 Idem kit 63€

Ref 4926 Berliet PMH 6X4 malaxeur beton

prise d'air champignon bleu et jaune 119.5€

Ref 4927 Idem gris orange 119.5€

Ref 4928 Idem jaune Beton de Paris 119.5€

Ref 4925k Idem Kit 81.75€

HERPA

Ref 049221 R5 Police

Pie 70's 11€

AWM

Ref 73987 Camion Renault Magnum baché

Norbert Dentressangle + remorque 29.75€

PINO H0

Ref 96136 Electrique BB 26160 Multiserv

SNCF 99€ 59€

Ref 96136D Idem Dig 129€ 79€

Ref 96137 Electrique BB 126048

SNCF 99€ 59€

Ref 96137D Idem Dig 129€ 79€

Ref 96136 + 96137 Le lot des

2 ref 219€ 109€

Ref 96509 Electrique BB 17040

SNCF 129€ 55€

Ref 96509D Idem Dig 179€ 149€

Ref 96510 Electrique BB 17045

SNCF 129€ 55€

Ref 96509 + 96510 Lot de 2 Ref différentes

ou identiques 104€



HERIS Slaaprijtuig type P

Recent werden door Heris nieuwe varianten van het slaaprijtuig type P uitgeleverd. Het gaat hier om twee gemoderniseerde rijtuigen in blauw/zilver, waarvan één van de NS (cat. 12201) en één van de NMBS (cat. 12205). Deze

rijtuigen situeren zich in tijdperk V. Nieuw is ook een niet gemoderniseerd rijtuig zoals door de Nederlandse privaatondernehmer The Train Company werd gehuurd van de NS voor het inleggen van vakantietreinen (cat. 12099). Nieuw

is ook het door de CIWL omgebouwde rijtuig voor tentoonstellingen (cat. 18020). Richtprijs € 42,40 voor slaaprijtuigen en € 51,60 voor CIWL versies.

RIVAROSSO Graanwagen 'Nescafé' type Uanpps

Recent bracht Rivarossi een fraaie Zwitserse graanwagen met 'Nescafé' beschrifting uit (cat. HR6126). De wagen valt op door zijn zwarte kleur. Deze wagens zijn dagelijks in de Antwerpse haven te zien, en vormen een leuke afwisseling voor de meestal grijze/beige graanwagens. Het Rivarossi model is zeer fraai gedetailleerd, de bedrukking is voorbeeldig. Het model is voorzien van een vlot werkend kortkoppelmechanisme met normschachtje. Adviesprijs circa € 36.



TILLIG Type 202 Bolle neus in TT

Nog voor het jaareinde bracht Tillig in TT de aankondigde NMBS-versie van de bolle neus als type 202 met het nummer 202.020 van de museumlocomotief van het TSP. Het model van Tillig is een compleet nieuwe constructie en bevat een vijfpolige motor met dubbel vlieg wiel en een digitale Plux12 interface. Vier assen worden aangedreven en de frontverlichting is uitgevoerd met warmwitte en rode led's. De kap is strak geschilderd en voorzien van alle detailschrijften zoals het echte voorbeeld. De aanbevolen prijs bedraagt € 145,50.



BRAWA Restauratierijtuig Halberstadt Städte Express in N-schaal

Om de prestigieuze 'Städte-Express' te versterken, schilderde de DR een reeks restauratierijtuigen van het type Halberstadt in de typische ivoor-oranje kleuren. Onder catalogusnummer 65055 brengt Brawa een N-schaal model van dit typisch Oost-Duits rijtuig. Interessant is dat

één exemplaar hiervan door de inmiddels ter ziele gegane Vennbahn werd overgekocht van de DR. Dit rijtuig werd niet enkel ingezet op de Vennbahn, maar ook gebruikt voor speciale ritten op het Belgische net, gesleept door de ex-CFL 1603 van de Vennbahn. (BM)

TECHNO HOBBY

Basiliëkstraat 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 Materialen

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



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.

U BENT DE MACHINIST!!

"WIBO RAIL VIDEO" is terug ...



De specialist in cab-rides van Belgische en Europese spoorlijnen op dvd,
professioneel gefilmd vanuit de cabine van de lok, over de schouder van de machinist.

Verdeler van documentaire dvd's en boeken over de spoorwegen,
Europees en wereldwijd.

Specialiteit: ZWITSERLAND: SBB - RhB - BLS - MOB - MGB - ...

Bezoek onze website: www.wiborail.eu

0128_MSM_Wiborail



AIRBRUSH + onderdelen diverse merken

AIRBRUSHVERF - SJABLONEERMATERIALEN

MODELBOUWVERF + PENSELEN

MALMATERIALEN : GIETRUBBER / RESIN

CURSUSSEN IDEEFIKS vzw ANTWERPEN :

WEBSITE : USERS.TELENET.BE/IDEEFIKS



www.obeeliks.com



OPENINGSWEEKEND

Minitair.be

2 en 3 MAART 2012

uw modelbouwspecialist

**Ruime gratis parking
voor de deur**

**Galveston-site
Wiedauwkaai 52 M
9000 GENT**

(vanaf maart open elke vrijdag van 12u tot 21u)



scan de code met uw smartphone
om onze website te bezoeken

algemene agent voor België:

Saroulmapoul.be

Vanderborcht Jean-Michel

Chaussée romaine, 147

5030 Ernage

info@saroulmapoul.be

Silhouette 

De link met de natuur:

miniatur®



www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Exclusieve
modelbomen
en model landschapsbegroeiing



PIKO

Corail slaaprijtuigen van de SNCF in N

Sedert kort zijn de eerste sets met Corail slaaprijtuigen van de SNCF in N-schaal van Piko aan de vakhandel uitgeleverd. Het gaat hier om de set 94333 bevattende een slaaprijtuig 1ste klasse A9c9ux en een slaaprijtuig 2de klasse B10c10ux en een set 94334 die twee slaaprij-

tuigen 2de klasse B10c10ux bevat. Alle dragen het omkaderde SNCF logo waarmee ze sinds hun ingebruikname tot in 1985 voorzien waren. De eerste set zal wellicht vooral de Luxemburgse N-aanhangers interesseren daar deze twee rijtuigen ingezet werden in de nachttrein

Lorazur die Luxemburg met Nice verbond. Voor de Belgische en Nederlandse N-liefhebbers is vooral de set met twee tweede klasse rijtuigen interessant daar zij werden ingezet in de nachttreinen die vanuit Amsterdam en Brussel vertrokken naar het zuiden van Frankrijk. (BM)



REEL-CEES Class 66 Captrain en Crossrail in N-schaal

In opdracht van de Nederlandse internetwinkel www.n-spoorstore.nl heeft Reel-Cees een kleine reeks modellen gemaakt, vertrekkende van de Mehano Class 66 in N-schaal. Voor de Crossrail werd gekozen voor de PB12 'Marleen'

(cat NSS 201102), de Captrain Class 66 draagt het nummer 6602. (cat 201101). Beide locomotieven zijn enkel bij de Nederlandse webshop te koop, de prijs bedraagt net geen 180€.



REEL-CEES

Koersborden voor Benelux hondekoppen

Na de introductie van de koersborden uit de beginjaren van de Benelux hondekoppen biedt de Nederlandse firma Reel-Cees nu ook setjes met koersborden met de diverse eindbestemmingen van de Benelux hondekop, zoals in gebruik vanaf de zestiger jaren. Er zijn 4 setjes verkrijgbaar, met respectievelijk de eindbestemmingen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen of Brussel. In iedere set zitten 6 bordjes met één eindbestemming. Twee bordjes in iedere set hebben tevens een tweede eindbestemming op het koersbord. Deze eindbestemming staat ondersteboven. De setjes kosten €5 en zijn te bestellen bij de vakhandel of via de site <http://www.reel-cees.nl>.



REEL-CEES PIKO Fyra Traxx

Reel-Cees is vooral gespecialiseerd in het vakkundig omspuiten en beschriften van grootserie producten. De Piko Traxx is een ideaal uitgangspunt voor een aantal fraaie varianten. Binnenkort verschijnen in een beperkte oplage modellen van de NS TraXXs in rood/wit of grijs,

al dan niet met Fyra opschrift. Ook de Traxx met de speciale sticker ter gelegenheid van 175 jaar Belgische spoorwegen staat op het programma. Deze modellen kunnen ook via de vakhandel worden besteld.



VK

MAN Midibus "Meyer"

VK (Veit Kornberger) is vooral bekend voor zijn gamma Duitse stadsbussen. Nieuw is de hedendaagse MAN Midibus in de kleuren van de Luxemburgse busmaatschappij Meyers. Er zijn twee varianten beschikbaar, eentje met op de

filmkast 'autocars Meyers', en de andere met de lijnfilm '605 Hoscheid-Kautenbach'. De modellen zijn fraai afgewerkt, buitenspiegels en ruitenwissers dienen door de koper nog te worden aangebracht.



Stoomlocomotieven spoor 1

Voor de liefhebbers van spoor 1 presenteren wij u 2 exclusieve Belgische modellen, de stoomlocomotieven types 10 en 12. Deze exclusieve modellen op schaal 1 zijn gebouwd door Erik De Scheermaeker uit Sijsele. De aandrijving gebeurt vanuit de tender, hiervoor werd beroep gedaan op Märklin schaal 1 tenders. Omdat het aantal spaken van de wielen moet kloppen werden deze eerst in hout gemaakt, vervolgens werd hiervan een mal gemaakt, en tenslotte werden ze in resin afgegoten. Daarna werden ze voorzien van een stalen band. Ook de opbouw van de loc zelf gebeurt volgens dezelfde

wijze (houten moedermodel, mal, afgieten in resin). Beide locs rijden digitaal, het type 10 is uitgerust met de Märklin MAXI decoder, het type 12 kreeg een ESU decoder onder de kap. Beide locs zijn prachtig geschilderd en afgewerkt, een streling voor het oog. Het is niet de bedoeling van de bouwer om deze machines in serie te gaan produceren.

Wie deze machine live aan het werk wil zien, kan terecht op de opendeurdagen georganiseerd door Pierre Van Vossel in de Geemstraat 118 B te Hamme op 11 & 12 februari 2012. (LH)



GOOVER MODELS

Figuurtjes

Wie op zoek is naar goedkope figuurtjes kan zeker bij Goover Models terecht. De figuurtjes zijn van Chinese makelij en worden geschilderd en ongeschilderd verkocht. Deze figuurtjes zijn beschikbaar in diverse schaalgroottes van 1:150 tot 1:25. Het aantal varieert van vier tot honderd stuks per verpakking, afhankelijk van de schaal. Prijs vanaf € 4,50 tot € 15,90. Meer info vind je op www.goovermodels.be



JEWELHA

Hamer

Er zijn van die zaken die je alleen op grote manifestaties en ruilbeurzen kunt vinden. Dat geldt ook voor deze kleine hamer. Ideaal om kleine nagels voor sporen in HO en N vast te zetten. Deze hamer wordt ook door een edelsmid gebruikt bij het maken van juwelen. Deze hamer vonden wij op de stand van Jeweha op Euromodelbouw in Genk.



BACHMANN

Bus Depot en Hooischuur

Bachmann biedt compleet afgewerkte modellen aan die zeker onze aandacht verdienen. Het eerste is een busstation in art-decostijl die ook in onze regio's kan gebruikt worden. Het station heeft een voor- en een zij-ingang en is geschikt voor standaard- en dubbeldeks bussen (cat. 44-074). Het tweede is een hooischuur in rode baksteen met bijgebouw en twee overdekte plaatsen (cat. 44-104). Beide gebouwen zijn gemaakt in kunsthars en deskundig afgewerkt en geschilderd. De ramen zijn afzonderlijk geplaatst. De prijs schommelt rond € 60.



AUTHENTIC MODELS

Boerenkarren

Op de nieuwe website van Authentic Models vinden we drie boerenkarren die momenteel leverbaar zijn. In de reeks zien we een driewiel kipkar (cat. 339.00), een grote boerenwagen met opgezette zijplanken (cat. 339.01) en een hooiwagen (cat. 339.03). Bij nauwkeurige montage kan de bak kippen en zijn de wielen en dissels draaibaar. Deze modellen zijn uitgevoerd in lasergesneden en gegraveerd gelamineerd finer beukenhout. Ze kunnen eenvoudig gemonteerd worden met klassieke alleslijm of met aumolijm. Prijs per wagen: € 20. Meer info vind je op www.aumo.be.



NOCH

Lasercut sierplanten in potten

Nieuw in het gamma van NOCH zijn verschillende setjes met sierplanten in potten. Wij kozen voor cat. 14012, een mooi setje om bijvoorbeeld het tuincentrum of de serre op de modelbaan op te fleuren.



MOEBO

Bahnhof Gaushorn

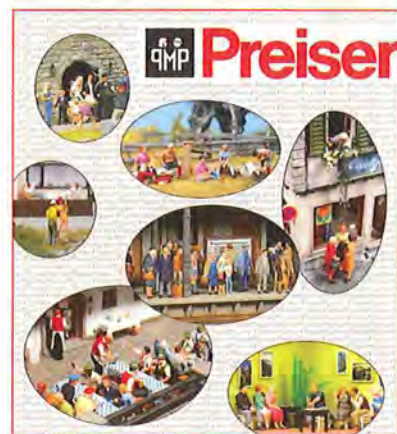
Van het Duitse eenmansbedrijf Moebo kregen we een bouwset met het Pruisische station Baruth. Dit type station vond je vaak terug op de vele zijlijnen rond Berlijn. De set bestaat volledig uit onderdelen in gelaserd karton (cat. 101). Mits enkele aanpassingen zou dit model niet misstaan op een Belgische baan als loods of zelfs als woning. Alle onderdelen zijn gemakkelijk te monteren door het gebruik van pen- en gatverbindingen. Daarnaast kan je alleslijm gebruiken of witte houtlijm zoals Kristal Clear die transparant opdroogt. Aanbevolen prijs: € 26,95. Meer informatie vind je op www.moebo.de.



SAROULMAPOUL

NMVB-wisselsteller

Jean-Michel Vanderborgt, de man achter Saroulmapoul en invoerder voor België van MiniNatur is een grote fan van de Belgische buurtspoorwegen. Hij neemt het initiatief om de typische wisselstellers van de NMVB nu op schaal 1/87 uit te brengen. Als eerste worden ze in kitvorm uitgebracht. De wisselstellers zijn vervaardigd uit gegoten messing en zijn op schaal. Gelet op hun kleine afmetingen zijn ze evenwel niet functioneel. Ze kunnen wel in twee standen worden gebouwd. Bij ieder kitje zitten ook een stel dwarsbalken (Peco) en een stukje messingdraad. De handleiding bevat een schema hoe de wisselsteller samen te bouwen, en een advies voor het schilderen. Op bestelling kunnen ook volledig afgewerkte wisselstellers geleverd worden. Bestellen kan via de vakhandel, de richtprijs voor een stel wisselstellers is 19€.



Preiser
Miniatuurfiguren, Fahrzeugmodelle,
Zubehör für Modellbahn und Modellbau.
Gesamtkatalog PK 25.



PREISER

Wijnmakerswagen

Na een onderbreking van enkele jaren brengt Preiser een nieuwe catalogus uit waarin al haar modelfiguurtjes worden afgebeeld. Deze figuurtjes worden steeds volgens thema in een set aangeboden. De catalogus is in de handel te koop maar kan ook via www.figuren.de gedownload worden. Nieuw van Preiser is de wijnmakerswagen die bestaat uit een wijnkar, een koe en twee figuurtjes geschilderd in de juiste outfit. Aanbevolen prijs: € 22,85 (cat. 30397).

*Samenstelling en foto's: GVM,
tenzij anders vermeld*

*Met dank aan modelbouw Herman
verschooten en Het Spoor.*





HERPA Audi RS3

De RS3 is de sportieve versie van de Audi A3. De trendy matte kleuren hebben nu ook navolging in miniatuur gekregen met deze matzwarte RS3. De fraaie verchroomde velgen vormen een mooi contrast met het koetswerk (cat. 24945).



HERPA Mercedes SLS Brabus

Voor wie de 'gewone' Mercedes SLS niet snel genoeg vindt, is er de 'Brabus' versie, zeg maar de gepimpte variant van deze supersportwagen. De Brabus behoort tot de luxe "private collection reeks" en zit verpakt in een

mooi presenteedoosje, geschikt voor de vitrine (cat. 10868).



HERPA GAZ 69

Met de GAZ 69 brengt Herpa een mooi schaalmodel van één van de meest gebouwde Russische militaire voertuigen uit. Deze vierwiel-aangedreven jeep werd gebouwd van 1956 tot 1972 en was in gebruik bij vele strijdkrachten van de landen van het Warschaupact. Het model is fraai gedetailleerd (cat. 24792).



SCHUCO

Schlüter Super Trac 2500 VL

Schuco brengt als model van het jaar 2011 een op 1500 stuks gelimiteerde versie van de Schlüter Super Trac 2500 VL tractor. Ook deze gepimpte tractor is in trendy matzwart gespoten (cat. 259359).

HERPA

VW Polo Rijkspolitie

Leuk voor op een Nederlandse modelbaan: de laatste versie van de VW Polo in een politie-uniform (cat. 49504)



HERPA SCANIA Trucks

Bij Herpa vinden we een stel nieuwe vrachtwagencombinaties met Scania trucks. Zeer mooi zijn de Scania H 144 SZ met grote kipbak (cat. 159234) en de Scania H 96 SZ trekker met een silotrailer van de Nederlandse firma H.J. Van Bentum (cat. 159166).

Geknipt voor een modelbaan in tijdperk IV is de Scania 144 V8 met koeloplegger van A & Cargo internationaal koeltransport (cat. 159135).



Alle voertuigen zijn in schaal H0 • Met dank aan modelbouw Herman verschooten voor het ter beschikking stellen van sommige modellen • Samenstelling en foto's: GVM



I10 rijtuigen van Heris in H0



DE MODELSPOORDER NAAR BELGISCH VOORBEELD WORDT DE LAATSTE TIJD WEL ECHT VERWEND MET DE RIJTUIGEN DIE IN MODEL GESTAAG OP DE MARKT KOMEN. WAREN ER EEN VIJFTIENTAL JAREN GELEDEN SLECHTS ENKELE TYPISCH BELGISCHE RIJTUIGEN VERKRIJGBAAR, NU ZIJN ZOWAT ALLE RIJTUIGEN IN VERSCHILLENDE VARIANTEN BESCHIKBAAR. NIEUW IN DE VAKHANDEL ZIJN DE 'VERNIEUWDE' I10 RIJTUIGEN VAN HERIS. WIJ NAMEN ZE ALVAST EENS ONDER DE LOEP, EN MAAKTEN OOK EEN VERGELIJKING MET VORIGE UITGAVES. MAAR EERST BEKIJKEN WE HET GROTE VOORBEELD.

Internationale dienst

De I10 rijtuigen zijn op de I11'en na de jongste internationale rijtuigen van de NMBS. Jong is relatief, ze werden door

de NMBS in 1984 besteld en de eerste exemplaren werden reeds in 1987 door BN afgeleverd. De I10 rijtuigen moesten

enerzijds de oude I2 rijtuigen, die nog uit 1952 stamden, vervangen en anderzijds ook het Eurofima-materieel (I6 rijtuigen) dat zodoende kon worden ingezet op de internationale verbindingen op langere afstand. De I10 rijtuigen zijn uitgedacht voor het internationaal verkeer op korte afstand, en in het bijzonder de internationale verbinding Oostende-Brussel-Keulen. Tussen 1987 en 1988 werden door BN te Brugge 95 stuks van de I10 afgeleverd. 15



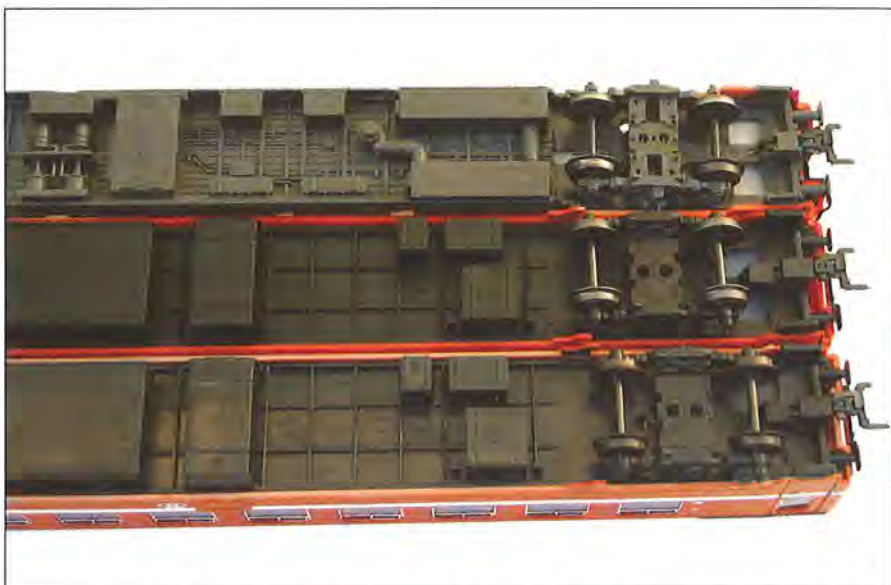
Een vergelijking tussen de 'oude' en de 'nieuwe' Heris productie. Bovenaan zien we de nieuwe, onderaan de oude. Hier zie je duidelijk dat de draaistellen nu op hun juiste plaats zitten. Ook de zwarte rubbers rond de ramen van de deuren vallen op, net als de kleine gele driehoekjes op de batterijkisten. (Foto Bert Ossevoort)



De opgedrukte sluitlichten (links) werden nu vervangen door ingezette sluitlichten met een rode lens. (Foto Bert Ossevoort)

exemplaren zijn van het type A11 eerste klasse en 80 eenheden van het type B11 tweede klasse. Uiterlijk zijn de eerste en tweede klasse identiek. Dit is opvallend, meestal heeft het eerste klasse rijtuig minder zijramen en een grotere beenruimte dan het tweede klasse rijtuig. De NMBS koos hier duidelijk voor een hogere rentabiliteit per rijtuig in vergelijking met de I6 rijtuigen met hun compartimenten.

Omdat de I10 rijtuigen bestemd waren voor internationale verbindingen met een relatief korte reistijd koos de NMBS voor een afwijkende binneninrichting voor de nieuwe rijtuigen. Waren de vroegere internationale rijtuigen nog ingedeeld in afzonderlijke compartimenten, bij de nieuwe I10 rijtuigen werd gekozen voor een zogenaamde "coach" opstelling, een volledig open inrichting met centrale middengang. Nu gemeengoed, maar 25 jaar geleden



Boven zien we het Roco I6 rijtuig, in het midden de 'nieuwe' Heris en onderaan de oude Heris/LSModels I10. De draaistellen zitten nu op de juiste plaats, maar de detaillering van de Roco is beter; belangrijker is het kortkoppelmechanisme dat bij Roco toch nog beter werkt dan het redelijk fragiele Heris-mechanisme. (foto Bert Ossevoort)



Achteraan zie je een rijtuig zonder airconditioning met verluchttingsraampjes, op de voorgrond een geklimatiseerd rijtuig met overwegend gesloten ramen.

was dit nog een heuse stijlbreuk. In eerste klasse was er aan de ene zijde van de doorgang een enkele zit en aan de andere kant een dubbele zitplaats. Bij het tweede klasse rijtuig waren er dubbele zitplaatsen aan iedere zijde van het gangpad. Tussen de rugleuningen van de opeenvolgende zittingen is er plaats voor handbagage. De NMBS hield wel vast aan de opstelling waarbij reizigers van aangezicht tot aangezicht zitten, en niet allemaal in dezelfde richting zoals in een vliegtuig. Rokers en niet-rokers worden gescheiden door een glazen wand en deur. Het eerste klasse rijtuig telt 66 zitplaatsen, in het tweede klasse rijtuig kunnen 86 reizigers plaatsnemen. Door te kiezen voor de coachopstelling in vergelijking met de klassieke compartimenten kon de capaciteit in eerste klasse verhoogd worden met 22% en zelfs 30% in tweede klasse.

Airconditioning was in 1985 voor de binnenlandse dienst onbestaande, zelfs voor de internationale verbindingen met korte reistijd vond de NMBS airco niet echt nodig. De 15 eerste klasse rijtuigen en de eerste lichting van 45 tweede klassers hadden dan ook geen airco. De laatste 35 tweede klasse rijtuigen werden wel uitgerust met een klimaatregeling waardoor ze ook ingezet kunnen worden voor verbindingen over langere afstanden naar Zwitserland en Frankrijk. Uiterlijk zijn de rijtuigen met airconditioning te herkennen aan het ontbreken van verluchttingsraampjes (met uitzondering van 4 klappaampjes die in noodgevallen geopend kunnen worden).

Livrei

Technisch gezien zijn de I10 rijtuigen voor een groot deel gelijk aan de I6 rijtuigen. Uiterlijk zijn ze herkenbaar aan het feit dat

er aan de wagenkast geen schorten zijn die de aggregaten onderaan het rijtuig aan het oog onttrekken. Net als de eerste I6 rijtuigen werden de I10'en afgeleverd in oranje met witte band, de zogenaamde C1 kleurstelling. In tegenstelling tot de I6 rijtuigen die een donker grijs dak hebben was het dak bij de I10 rijtuigen zilverkleurig. De I10 rijtuigen waren oorspronkelijk geschikt voor snelheden tot 160km per uur. Net als de I6 rijtuigen zijn ze voorzien van Fiat Y0270S draaistellen.

In 1991 kregen speciaal voor de EC 'Memling', de internationale verbinding Oostende-Keulen, een aantal I10 rijtuigen een gloednieuwe livrei met een overwegend zilverkleurige kast met brede blauwe band met rode bies en een opvallend driehoekig veld voor het B-monogram. De deuren zijn rood, het dak lichtgrijs. Deze livrei



Deze 6 onderdeeljes dienen door de koper zelf te worden gemonteerd. Een handleiding hoe dit moet is niet bijgevoegd, maar aan de hand van een foto van het grootbedrijf wijst dit voor een stuk zichzelf wel uit.



Detail van het draaistel, met de gemonteerde plaatjes van de antislingerdempers. (foto Bert Ossevoort)

zou later overigens ook toegepast worden op ander rollend materieel, zoals de vernieuwde Breaks, en zou bekend staan als de 'Memling' livrei.

Omdat de internationale EC status van de Memling de inzet van een restauratierijtuig verplichtte, werd hiervoor een omgebouwd I10 rijtuig benut. De Centrale Werkplaats te Mechelen nam in 1991 deze taak voor haar rekening. De bestaande binneninrichting werd gestript, en in de zijwanden werden een aantal ramen dichtgemaakt. In het midden van het rijtuig werd een halfronde bar geïnstalleerd tegen de wand zodat er nog een breed gangpad overbleef. Aan de ene kant van de bar is plaats voor een dansvloer of voor tafels, aan de andere zijde zijn zitblokken. Dit Bar-Bistro kreeg eveneens de 'Memling' livrei, doch met gele toegangsdeuren. Op de flanken ter hoogte van de toegemaakte ramen kwam het opschrift 'Bistro Memling'. Na opheffing van de EC Memling in 1998 werd het opschrift 'Memling' weggelaten. Dit unieke Bar-Bistro rijtuig werd verder ingezet in internationale treinen.

In 2001 besliste de NMBS om 4 I10 rijtuigen om te bouwen tot restauratierijtuig, en dit ter vervanging van de ex-Franse Grill Express restauratierijtuigen. De rijtuigen 10.275, 10.276, 10.277 en 10.278 werden door de Centrale Werkplaats te Mechelen voorzien van een keukeninrichting en een verbruikszaal. Voor de installatie van de keuken werden aan één zijde van de rijtuigkast 5 ramen toegemaakt. Deze nieuwe restauratierijtuigen hebben een opvallende livrei: de kast is donkerblauw met een geelbeige band tussen de ramen. De deuren zijn felblauw. De eerste verbouwde rijtuigen hadden ter hoogte van het keukencompartment enkel een groot zilver-



Detail van de loopzuivere beschrijving.

kleurig B-monogram, de latere rijtuigen kregen de benaming 'Resto' met een fraai gestileerde warmhoudstulp. De omgebouwde rijtuigen dragen de NMBS-nummers 16005, 16006, 16007 en 16009.

In 2001 werd nog een vijfde I10 rijtuig (10.279) verbouwd tot bar-disco rijtuig dat als SR3 in dienst werd genomen. Dit bar-disco rijtuig kreeg een aparte livrei, waarbij de helft van de wagenkast in donkerblauw met lichte grijze deuren, en de andere helft in lichtgrijs met donkerblauwe deuren. Over heel de wand werden gestileerde logo's in rood en blauw aangebracht die dansende mensen moeten voorstellen. Op de verticale scheiding van de twee kleuren is de tekst 'bar disco' aangebracht.

In 2002 werden alle I10 rijtuigen door de Centrale Werkplaats van Salzinnes onderhanden genomen voor een modernisering. Twintig geklimatiseerde rijtuigen werden bovendien aangepast voor snelheden tot 200km/u. Na hun modernisering krijgen de I10 rijtuigen de nieuwste 'New Look' livrei van de NMBS. De rijtuigkast is wit, met onderaan een brede blauwe band met rode bies en rode deuren.

De I10 rijtuigen in model

De I10 rijtuigen werden een tiental jaar geleden uitgebracht door LS Models. De allereerste fabrikant met de I10 rijtuigen was Euroscale, maar deze modellen waren in messing, en slechts in een zeer beperkte reeks verkrijgbaar. Ook de LS Models waren naar gewoonte van deze Belgische fabrikant in een gelimiteerde reeks verkrijgbaar, waarna ze uit de catalogus van LS Models verdwenen. Enkele tijd later doken dezelfde rijtuigen terug op in de catalogus van Heris. Heris en LS Models kibbelden over het eigendomsrecht van de mallen, doch LS Models kondigde reeds vlug een nieuwe productie met nieuwe mallen aan. Tot hier bleef het bij aankondigen. De Heris modellen bleken evenwel niet leverbaar tot de nieuwe invoerder voor België, Train-Technology, er zijn schouders onder zette. De 'oude' Heris mallen werden aangepast en verbeterd, en het ganse gamma I10 rijtuigen wordt terug gelanceerd.

Het eerste wat aan de nieuwe productie opvalt is de radstand. Bij de 'oude' LS Models rijtuigen stonden de draaistellen te ver op de hoeken van de rijtuigkast. Dit is nu aangepast, zodat we van een echt schaalmodel kunnen spreken.



Het speciaal voor de Memling gecreëerde Bistro-rijtuig.

Bij het uitkomen van de LS Models I10 rijtuigen was er –terecht– nogal wat kritiek op de opgedrukte sluitlichten op de koppen van het rijtuig. Dit euvel werd door Heris nu ook verholpen, de nieuwe lichting I10 rijtuigen hebben netjes ingezette sluitlichten met een rode lens.

Verder is er aan de rijtuigkast weinig veranderd. De gravure is nog steeds meer dan behoorlijk, de detaillering goed. Zowel het chassis als de rijtuigkast zijn uit kunststof. De kast klikt op het chassis, afnemen van de kap gaat vrij gemakkelijk door de kap onderaan wat open te wrikken met een stel kaasprikkers. Het dak zit vastgeklemd op de wagenkast. Het eerder summiere interieur zit vastgelijmd op het chassis. Een binnenverlichting of figuurtjes zijn dus gemakkelijk te plaatsen. Er is overigens geen voorziening aangebracht voor deze binnenverlichting. Bij het terug in elkaar zetten is wel de nodige voorzichtigheid geboden, de kortkoppelingen schieten gemakkelijk van hun plaats.

Onderaan de wagenkast moet de koper nog zelf de bijgeleverde plaatjes van de antislingerdempers monteren. Deze plaatjes zijn in de kleur van de wagenkast en dienen geplaatst te worden in een uitsparing tussen chassis en kast. Een minuscuul drupje lijm zorgt ervoor dat ze op hun plaats blijven. Ook de alternator dient nog op het draaistel te worden bevestigd.

nummering I10 rijtuigen bij hun aflevering

I10 A11
 NMBS 11701 – 11715
 UIC 51 88 11 70 001-015
 I10B11
 NMBS 12701-12745
 UIC 51 88 21 70.001-045
 I10B11 met airco
 NMBS 12746-12779
 UIC 61 88 21 70 046-079



Na het opheffen van de Memling-dienst werd het 'Memling' opschrift van het rijtuig verwijderd.

De licht getinte ruiten zitten in een fraai frame met metaalkleurige omlijsting. Dit is mooi gedaan. In vergelijking met de 'oude' LSModels/Heris rijtuigen hebben de ramen van de deuren nu een zwarte omlijsting i.p.v. een zilverkleurige. Bij de rijtuigen zonder airco hebben de ramen bovenaan verluchttingsraampjes die open kunnen geschoven worden zoals bij de M4 rijtuigen. Bij de tweede klasse rijtuigen met airco zijn de ramen vast, op enkele ramen zit een klappaampje. Dit alles is door Heris mooi in model weergegeven. Onder de geklimatiseerde rijtuigen zijn ook de aggregaten voor de airconditioning te merken.

De I10 rijtuigen worden heden aangeboden in de oorspronkelijke oranje C1 livrei, en in de latere Memling livrei. In 2012 volgen dan de I10 rijtuigen in de New Look livrei, geschikt voor tijdperk V en VI. De finish van deze rijtuigen is goed, de oranje rijtuigen zijn in de massa gekleurd wat toch niet helemaal hetzelfde effect geeft als gespoten rijtuigen. De witte band, en ook de fijne gele bies voor de eerste klasse zijn haarscherp opgedrukt. Ook de opschriften zijn loepzuiver en heel volledig.

De finish van de rijtuigen in Memling livrei

vinden we beter geslaagd, het metaal-grijs van de kast is heel mooi weergegeven. Ook hier is de bedrukking uitstekend.

Een bijzonder rijtuig is het tot Bar-bistro omgebouwde rijtuig. Dit is zowel verkrijgbaar met het Bistro Memling logo, als met enkel het Bistro logo zoals dit rijtuig in gebruik was na het opheffen van de Memling. Ook hier is de bedrukking en beschrifting top.

Een tweede bijzonder rijtuig is het omgebouwde restaurant rijtuig. Ook dit rijtuig is in verschillende varianten verkrijgbaar, namelijk als rijtuig 16006 zonder Resto opschrift, en als rijtuigen 16008 en 16007 met mooi Resto opschrift.

De draaistellen zijn goed gedetailleerd en draaien soepel onder de rijtuigkast. Ook het kortkoppelmechanisme met een veertje werkt naar behoren. Op onze testbaan met code 75 sporen gedroegen de rijtuigen zich voorbeeldig, ook bij het nemen van de hatelijke S-bogen. De rijtuigen zijn standaard voorzien van een beugelkoppeling. Om echt buffer tegen buffer te rijden kan je die best vervangen door een kortkoppeling. Wij probeerden zowel de



Het Resto rijtuig, kant gang.



Het Resto rijtuig, kant keuken.



Oorspronkelijk had het restaurant rijtuig enkel een B-monogram.

Fleischmann profi-koppeling als de Roco-kortkoppeling, beide voldoen prima, ook in scherpebogen.

De I10 rijtuigen van Heris zijn ook uitstekend te combineren met de I6 rijtuigen van Roco. De Memling-livrei van beide merken

is quasi identiek. Om een of andere reden straalt het Roco model iets meer kwaliteit uit. Een I6 rijtuig van Roco zet 180 gram neer op de weegschaal, een I10 van Heris slechts 133 gram, onzes inziens is de kwaliteit van de kunststof van Roco iets beter. Maar dit alles vertaalt zich ook in de prijs,

de Heris rijtuigen zijn merkkelijk goedkoper dan die van Roco. En nogmaals, eens de rijtuigen in dienst zijn op de modelspoorweg valt dit alles nog nauwelijks op, beide merken hebben zowat identieke rijkwaliteiten. Door het lage gewicht zijn de Heris rijtuigen wel iets gevoeliger voor ontsporingen.

Overzicht van de modellen

Cat 12160	set van I10A + I10B, livrei C1, tijdperk IV/V
Cat 12161	set van 2 x I10B, livrei C1, tijdperk IV/V
Cat 12162	set van 2 x I10B met airco, livrei C1, tijdperk IV/V
Cat 12166	set van 2 x I10B Memling, tijdperk IV/V
Cat 12167	set van I10B Memling met bistrowagen Memling, tijdperk IV/V
Cat 12031	I10 Bistro ex- Memling, tijdperk V/VI
Cat 12032	I10 Resto, met B-logo, tijdperk V
Cat 12033	I10 Resto, met Resto-logo, tijdperk V
Cat 12034	I10 Resto, met Resto-logo, ander rijtuignummer, tijdperk V
Cat 12035	I10 Bistro, met Memling logo, tijdperk IV

Een puntje van kritiek is de verpakking, de Heris-rijtuigen zitten zodanig met een stukje schuimrubber in de doos geprangd dat de wielen uit de draaistellen worden gedrukt, bij één exemplaar dat ons ter beschikking werd gesteld was het draaistel zelfs gebroken.

Besluit

Na een pauze van 10 jaar is er ruimte voor een nieuw I10 rijtuig. Het Heris model is mooi aan de tijd aangepast, de fouten van vroeger zijn rechtgezet. Het wordt bovendien aangeboden aan een leuke prijs (circa € 70 voor een set van twee rijtuigen, € 35-40 voor een enkel rijtuig). Voldoende argumenten om uw rijtuigpark uit te breiden met deze voor de internationale dienst onmisbare rijtuigen.



De nieuwe Heris I10 rijtuigen koppelen perfect met de Roco I6 rijtuigen in Memling livrei.

Tekst en foto's (tenzij anders vermeld): GVM
Met dank aan Bert Ossevoort

Stoomloc type 53 van de NMBS

NA ENKELE PRACHTIGE REALISATIES VAN LIJNSTOMERS GOOIT TREINSHOP OLAERTS (TGO) HET DEZE KEER OVER EEN ANDERE BOEG MET HET UITBRENGEN VAN ZIJN EERSTE RANGEERSTOOMLOCOMOTIEF. EN WAT VOOR ÉÉN! NIET MINDER DAN HET BEFAAMDE TYPE 53 VAN DE NMBS.



Een vleugje geschiedenis

Het type 53 mag zonder twijfel beschouwd worden als 'de' Belgische rangeerlocomotief bij uitstek. De woorden van Phil Dambly zaliger: 'krachtig, nerveus, robuust en simpel' zijn hier zeker op zijn plaats. Het ontwerp stamt van de tekenafels van het studiebureau voor tractiematerieel van de 'Etat Belge' en dateert van het begin van vorige eeuw. Door de toename van het goederenvervoer en de toenemende last van de te trekken slepen, was een nieuw ontwerp voor een rangeerlocomotief met vier assen meer dan nodig. In navolging van de ontwikkelingen in Duitsland, waar in Pruisen rond dezelfde periode de T 13 het levenslicht zag, werd onder leiding van ir. Dassel een voor België geheel nieuw type locomotief uitgetekend. Het eerste exemplaar werd in 1904 voorgesteld en ingeschreven onder het type 23. Spoedig volgde de rest van de bouwreeks, zij



Loc 53.145 van stelplaats Merelbeke, gefotografeerd door Max Delie in juni 1965. De inzet van dit loctype loopt op zijn einde.

het dan wel grondig onderbroken door het uitbreken van, en de krijgshandelingen tijdens, de Eerste Wereldoorlog. De totale productie van het type 23, later

53, bedroeg 436 exemplaren, gebouwd door de verschillende Belgische constructeurs, en dit van 1904 tot 1927. In tab. 1 vind je trouwens een overzicht van de

type 53 van de NMBS

CONSTRUCTEUR	STANDPLAATS	Dambly	Dagant	Vandenberghen
Les Ateliers de Construction La Biesme	Bouffioulx	3	3	3
Les Ateliers de Construction de Boussu	Boussu	60	60	60
Les ateliers Carels Frères	Gent	12	12	12
Les Etablissements John Cockerill	Seraing	4	4	5
La Société de Couillet	Couillet	58	58	59
Les Ateliers Detombay	Marcinelle	9	9	9
L'Energie	Marcinelle	5	5	5
La Franco-Belge de Matériel de CF	La Croyère	22	22	23
Les Ateliers de Construction J.J. Gilain	Tienen	18	18	18
Les Forges, Usines et Fonderies de Gilly	Gilly	2	2	2
Les Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre	Haine-Saint-Pierre	23	23	23
Les Grosses Forges et Usines de la Hestre	Haine-Saint-Pierre	2	3	2
Les Ateliers de Construction de la Meuse	Sclessin	71	71	70
Les Usines Ragheno	Mechelen	15	15	15
La Société de Saint-Léonard	Liège	19	19	19
Les Ateliers du Thiriau	La Croyère	29	29	28
Les Ateliers Métallurgiques	Tubize	7	7	7
Les Ateliers Zimmerman-Hanrez	Monceau-sur-Sambre	65	65	65
Centrale Werkplaats Luttre	Luttre	10	10	10
Evrard				1
onbekende bouwer		2	1	0
		436	436	436



Loc 53.352 van de stelplaats Hasselt. Water- en kolenvoorraad zijn aangevuld. Klaar voor volgende inzet. Foto Max Delie



Loc 53.055 in een typische stoomtijdatmosfera. Foto Max Delie in de stelplaats Hasselt.

productie door de verschillende constructeurs. Deze tabel vertelt trouwens nog wat meer. We hebben vooreerst getracht de correcte naam en standplaats van de constructeurs weer te geven. Hieruit blijkt dat het overgrote deel van de constructiewerkhuizen in Wallonië was gevestigd. Logisch, want begin vorige eeuw was het Franstalige landsgedeelte van België gekend om zijn industriële ontwikkeling en knowhow. Verder vertelt de tabel ons dat onze twee meest eminente stoomlocomotieven, Phil Dambly(+) en André Dagant, het in hun uitgaven niet volledig eens zijn over het aantal geproduceerde eenheden per constructeur. De cijfers zijn eveneens licht afwijkend bij het werk van J. Vandenberghen. Daarom geven we, om misverstanden te vermijden, de cijfers uit de drie werken.

Een loctype dat twee wereldoorlogen heeft meegemaakt, kent uiteraard heel wat slachtoffers. Bij het uitbreken van de vijandelijkheden op 4 augustus 1914 waren er niet minder dan 339 exemplaren van het type 23 in dienst. Een omvangrijke vervolgorde van 60 stuks was besteld, maar wegens oorlogsomstandigheden werden de laatste 17 stuks van deze vervolgorde geannuleerd. 59 machines gingen tijdens de Eerste Wereldoorlog verloren, vooral door oorlogsomstandigheden in België en in Frankrijk, waar heel wat Belgisch spoorwagematerieel was naar uitgeweken. Daarnaast verdwenen ook een aantal machines naar Duitsland. Deze werden echter na de oorlog in Duitsland teruggevonden en gerepatriëerd. In 1924 werd nog een vervolgorde uitgeschreven, waarna de EB in

1925/1926 nog 40 nieuwe machines in de geschriften kon opnemen. In 1927 volgde nog een laatste order voor de bouw van 10 bijkomende machines. Deze opdracht werd uitbesteed aan de Centrale Werkplaats van Luttre. De 10 laatst geproduceerde machines in Luttre waren meteen de eerste bestelling van de pas opgerichte NMBS.

Bij de telling van 1 oktober 1931, eveneens de omschakeling van type 23 naar 53, bleken nog 375 machines van het type 53 in dienst. Deze toestand bleef quasi ongewijzigd tot bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Door 'zuivere' oorlogsomstandigheden gingen 10 machines verloren. Er werd echter een heel contingent (68 tot 72 stuks, naargelang de bron)

naar Duitsland afgevoerd. Na de oorlog kon de NMBS slechts 28 exemplaren van deze machines repatriëren. De rest diende als verloren te worden beschouwd, hoewel niet alle machines buiten dienst waren. Deze bevonden zich echter in de Russische bezettingszone (toekomstige DDR met 21 exemplaren), in Polen (15 exemplaren) en in Tsjecho-Slowakije (1 exemplaar). Dus achter het beruchte 'ijzeren gordijn'. Repatriëring van deze machines bleek door het uitbreken van de koude oorlog niet mogelijk. Van 7 andere machines vond men geen enkel spoor meer terug.

De machines van het type 53 waren omnipresent op het Belgische net. Men kon ze overal aantreffen. Door het overvloedig invoeren van de dieseltractie werd het bestand van het type 53 geleidelijk afgebouwd. In 1960 waren er nog 200 in dienst, in 1963 was dit al gereduceerd tot 100. In 1966, het laatste jaar van de stoomtractie, waren nog 42 machines van het type 53 in dienst. Slechts één exemplaar van deze reeks overleefde de laatste slachting onder Belgische stoomlocomotieven en staat momenteel nog in de museumbewaarplaats van Leuven te wachten op betere tijden.

Enkele exemplaren van het type 53 kwamen tijdens hun levensloop in dienst buiten de NMBS. Zo werd loc 5617 in juli

Maatvoering stoomlocomotief type 53

	vb.	HO	Olaerts	% verschil
totale lengte over de buffers	10418	119,7	121,6	1,5
totale hoogte	4230	48,6	51,6	5,8
hoogte middelpunt ketel	2357	27,1	28,0	3,3
doormeter drijfwielen	1262	14,5	14,9	2,8
totale radstand locomotief	4300	49,4	53,31	7,3
hoogte middelpunt buffers	1030	11,8	13,1	9,6
asafstand drijf wiel 1/2	1400	16,1	17,23	6,6
asafstand drijf wiel 2/3	1500	17,2	18,46	6,6
asafstand drijf wiel 3/4	1400	16,1	17,05	5,6
asafstand drijf wiel 4/achterste buffer	2915	33,5	33,28	-0,7
asafstand drijf wiel 1/ voorste buffer	2125	24,4	24,94	2,1

1931 verkocht aan het Belgische leger. In 1948 werd deze loc echter 'geruild' met de 93.021, en kwam zo alweer in de geschriften van de NMBS terecht, echter niet onder nummer 53.317 (dit nummer was al toegekend aan een andere loc van de reeks), maar als 53.376.

Een andere loc van het type 53, de 5494, werd in september 1937 verkocht aan de steenkoolmijn van Zwartberg, gevolgd door de 5578 in februari 1940. Rond dezelfde periode werden de 5392 en de 5473 verkocht aan de kolenhaven van Genk.

Een buitenbeentje vormde de 5310. Deze machine van de stelplaats Jemelle kreeg in 1942 als opdracht rangeringen uit te

voeren in het station van Marloie. Wegens het ontbreken van watervoorziening voor stoomlocs in Marloie diende de 5310 meermaals naar Jemelle te pendelen om de watervoorraad op peil te houden. Om dit pendelen en het daarmee gepaard gaande tijdverlies te beperken werd de 5310 uitgerust met een tender. Aanvankelijk was dit een tender van 31m³, vanaf februari 1948 werd deze vervangen door een tender van 24 m³. In december 1948 volgde alweer een tender van 31 m³, gevolgd in augustus 1949 van nogmaals een tender van 24 m³. Ditmaal tot in 1959, waarna alweer een vervangtender van 24 m³ werd aangekoppeld. Deze laatste was echter vooraf al aan een type 53 gekoppeld geweest, van juni 1945 tot maart 1957 aan de 5629/53.329, en van april 1957 tot december 1959 aan de 53.323.

Het type 53 van Treinshop Olaerts

Het is een tijdje wachten geweest, doch dit wachten loont echt de moeite. Treinshop Olaerts biedt ons, en dit in een goudkleurige verpakking ter gelegenheid van het 25-jarige bestaan, een pracht van een Belgische stoommachine aan. Op de redactie werd loc 53.085 afgeleverd, één van de 60 machines die door 'Les Ateliers de Construction de Boussu' aan de Etat Belge zijn afgeleverd. De loc zit prima verpakt in een stevige doos waarin een perfect passend gesneden schuimrubberen beschermingslaag de machine omklemd. In de doos zitten verder nog een paar beugelkoppelingen en een paar imitatie schroefkoppelingen. Een handleiding en onderdelenlijst ontbreken jammer genoeg. Demonteren wordt dus even zoeken, al zijn er onderaan maar drie kruisschroeven zichtbaar. Daar zou het wel moeten mee lukken. Bij nader toezien dien je de eerste en laatste schroef te verwijderen vooraleer je de loc



Loc 53.058 van Treinshop Olaerts, een prima realisatie



De bruine uitvoering 'Etat Belge' met biesjes. Dergelijke machine vinden we terug in de museumbewaarplaats van Leuven.



De 53.122, de versie in bedrijf tussen 1 januari 1946 en 1955, met fijne biesjes, doch zonder demper.

kunt demonteren. De middelste schroef is de bevestigingsschroef van de motor

Gravure, vormgeving en maatvoering

De gravure van de loc is vrijwel perfect. De gehele kast is uitgevoerd in metaal. Vele klinknagels (voor de tellers onder ons) zijn aanwezig. Op de zijwand van de waterkast merken we bovendien de drie boven elkaar liggende peilkraantjes van de watervoorraad. Alle handgrepen zijn afzonderlijk aangebracht, ofwel via handgreephouders, ofwel geplaatst in geboorde gaten in de kast. De handgrepen in de deuropening zijn bovendien heel filigraan weergegeven. De 53 beschikt verder over echt sluitende deuren aan het machinistenhuis. Een machinistenhuis dat bovendien volledig vrij en open is, zodat bestuurder en stoker gemakkelijk en zonder amputatie van benen kunnen geplaatst worden. Dat is wel uitzonderlijk voor dergelijke kleine machine. Bij een dergelijke afwerking zal het u dan ook niet verwonderen dat de stook- en bestuursinrichting volledig is weergegeven. We bemerken

alvast enkele koperen leidingen, peilglazen en de regulator voor de stoomklep in het machinistenhuis. Treinshop Olaerts kon immers voor deze productie perfecte foto's nemen bij die ene 53 die in de museumbewaarplaats van Leuven onderdak heeft gevonden. Dat is wellicht ook de reden waarom de veiligheidsventielen bovenop de vuurkist zijn weergegeven zoals zij op de machine in Leuven te bezichtigen zijn. Op heel wat andere foto's is echter een beschermingsomhulsel rond deze ventielen aangebracht. Een ander attribuut is de demper bij de schoorsteen. Op de aan ons geleverde machine is deze aanwezig. Op de bruine versie niet. Dit komt omdat deze demper pas vanaf 1954 geplaatst werd op de machines. Alle schilderijen van voor deze periode hebben de demper niet. De gaatjes ervoor in de mal zijn echter wel aanwezig.

De loc beschikt verder nog over verende buffers. Al moeten we zeggen dat deze buffers op onze machine wat losjes zitten. Een drupje lijm zal hier nodig zijn. Wat de maatvoering betreft verwijzen we graag naar tabel 2. Hier merk je dat de loc be-



Detail van het machinistenhuis. Dit is volledig vrij en kan dus zonder probleem gebruikt worden om machinist en stoker te plaatsen. Merk ook de fabrieksplaat van Boussu op. Onder de vermelding van de stelplaats ontbreekt de revisiedatum.

hoorlijk scoort. Enkel bij de hoogte van de buffers mocht de afwijking wat minder zijn. Gekoppeld aan goederenwagens staan de buffers merkbaar hoger.

Kleurstelling en belettering

Op de redactie beschikken wij over een model eind jaren 50. Deze loc is dus een groene loc, waarbij de rookkast, het dak, de schoorsteen en de bovenzijde van de waterkisten zwart zijn gekleurd. De beide bufferbalken zijn rood gekleurd, evenals de fijne belijning onderaan. Het chassis van de loc is uiteraard zwart. De wielen zijn chemisch donker gekleurd. Dit wijkt qua kleur wat af van de in realiteit zwart geschilderde wielen. Op de ketel zijn enkele koperkleurige ketelbanden merkbaar. Deze kleurstelling lijkt ons conform de werkelijkheid bij de loc van het type 53 tijdens het laatste



Frontaal aanzicht van de nieuwe realisatie van TGO. Rangeerhandgrepen en installatie van de rookdemper zijn duidelijk merkbaar.



Aan de achterzijde van de loc merken we dat de roosters voor de ramen niet fijn genoeg zijn uitgevoerd.



Idem maar bruine uitvoering.

Links: De 53 in vogelperspectief. Merk de fijne afwerking. Vergelijk ook even met de volgende foto.

Rechts: De bruine 53 in vogelperspectief. Daar er slechts één gietmaal gebruik is voor de kast van de loc, zijn hier de gaten voor het aanbrengen van de demper zichtbaar.



decennium van hun inzet bij de NMBS. Dit is echter niet de enige kleurstelling die Treinshop Olaerts aanbiedt. Er is een bruine versie, Etat Belge, de loc uit de museumbe-waarplaats. En verder is er nog een schilderij medio jaren 40 tot 55, waarbij de zijanten van de waterkisten en het machinistenhuis met fijne zwarte en gemskleurige biesjes zijn afgewerkt.

Op de loc zijn, conform de werkelijkheid, weinig opschriften aangebracht. Op het machinistenhuis vinden we het zwart ovalen nummerschild terug met uiteraard het locnummer. Onder dit nummerschild is eveneens de telegrafische afkorting van de stelplaats aangebracht. Bij onze proefloc, de 53.085 is dit stelplaats FSR (Schaarbeek). Onderaan ontbreekt echter de aanduiding van de revisie. Verder vinden we op de zijwand een prachtige weergave terug van de fabrieksplaat van 'Les Ateliers de Construction de Boussu'. Treinshop Olaerts biedt de vele nummervarianten van deze loc aan met de passende fabrieksplaat. Je vindt trouwens deze constructeurs terug in tabel 1. Het aanbrengen van de fabrieksplaat is een mooie meerwaarde voor de loc, doch op machines in bedrijf na de Tweede Wereldoorlog zijn zelden nog fabrieksplaten te vinden, daar de bezetter met nogal wat koperwerk aan de haal is gegaan. Voor en achteraan is de loc voorzien van een locnummer. Dit is in prima tampondruk op de correcte plaats aangebracht, al mochten achteraan de cijfers een tikkeltje groter zijn. Van de 53.085 bestaat immers een prachtige foto in 'Vapeur en Belgique' deel 1 (p 203), van Phil Dambly, waarbij de cijfers achteraan groter lijken. Op dezelfde foto merk je ook dat de lantaarn achteraan bij deze loc rechts staat in plaats van links op het model. Vooraan op de rechtse waterkast merken we eveneens het wit geschilderde vakje op waar gewaarschuwd wordt voor het gevaar van de hoogspanning.

Stroomafname en motorisering

Het type 53 van Treinshop Olaerts beschikt over een kleine vijfpolige Faulhaber motor

met vliegwielen, die volledig in de ketel zit weggewerkt. De stroomafname gebeurt op de eerste, tweede en vierde as van de loc. De derde as, de drijf-as, is uitgerust met rubberen antislipbandjes. Daardoor, en door zijn massa van 260 gram, is er voldoende adhesie en een gegarandeerde stroomafname over wissels.

De 53 beschikt over twee lantaarns, eentje vooraan bovenaan de rookkast en eentje achteraan op de linkerzijde van de loc. We stellen wel vast dat in de realiteit deze lampen soms wel eens op een andere plaats werden aangebracht. Sommige foto's tonen ons een 53 met een centrale lantaarn op de bufferbalk vooraan, en achteraan is er ook heel wat afwijking mogelijk (centraal laag, centraal wat hoger, links, rechts, alles was blijkbaar mogelijk). De lantaarns wisselen naargelang de rijrichting. Als je ze bekijkt als ze niet branden, meen je een rode kleur op te merken. Eens de lantaarn gaat branden geeft ze een warm lichtgelig schijnsel, dat al bij minieme stroomtoevoer voldoende werkt. Bij het branden van de lantaarn merk je ook meteen het typische driehoekje waarmee de Belgische lantaarns waren uitgerust.

Rij-eigenschappen en trekkracht

Deze motor geeft het model voldoende trekkracht. We hebben dit uitgetest op de modelbaan van MSC Het Spoor vzw. We beschikten daarvoor over het basis gelijkstroommodel. De rangeerloc had een rustige loop en ging perfect over de gebruikte standaard Peco-wissels van de wisselstraten. Ook op de Tillig korte industriewissels rijdt de 53 perfect. En dat is wel nodig voor een rangeerlocomotief die over het gehele net werd ingezet. Met een lange goedereensleep aan de haak maalde de 53 op een gezapig tempo rondjes over de baan. De loc komt al bij geringe stroomtoevoer in

beweging en kan met een rijregelaar van een trafo perfect geregeld worden. Wie echter digitaal rijdt kan de loc heel perfect afregelen. Een rangeermachine hoeft nu eenmaal geen snelheidsduivel te zijn.

Het type 53 van TGO beschikt voor- en achteraan over een normschacht voor het inbrengen van een koppeling naar keuze. Je kunt uiteraard je eigen koppelingen in-pluggen. Bij de verpakking zijn daarvoor twee beugelkoppelingen meegeleverd. Bij het plaatsen daarvan merk je wel dat de koppelmingsmechaniek onder de loc vrij stroef zit.

Modellen en prijszetting

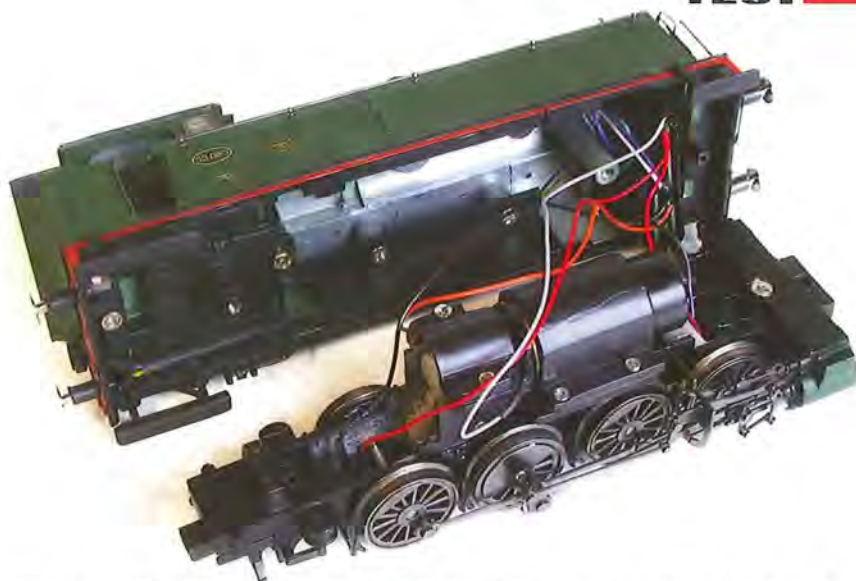
De fabrikant biedt tal van nummer- en kleurvarianten aan van deze opmerkelijke Belgische machine. Volgens catalogus zijn er momenteel 8 nummervarianten wat betreft het vijfdelige nummer leverbaar, verdeeld over 8 Belgische stelplaatsen. Verder is ook de bruine versie met het vierdelige nummer, de loc uit de museumbe-waarplaats, beschikbaar. Keuze genoeg dus! Bovendien bood Treinshop Guido Olaerts de kans jouw loc echt te personaliseren. Bij voorintekening kon je immers je eigen nummer en stelplaats doorgeven. Mits een kleine meerprijs werd dit dan voor jou gerealiseerd. Deze gegevens dienden echter wel voor 20 oktober 2010 bij TGO aanwezig te zijn. In principe waren via dit systeem alle 436 exemplaren leverbaar. De standaardversie van het type 53 van TGO werd bij voorintekening aangeboden tegen de prijs van € 279, die voor ons een aanneembare prijs is voor een echt Belgisch model. Voor deze prijs heb je een analoog basismodel. En daar kan je verder op gaan bouwen: digitaal, digitaal met sound, gepateneerd. Wegens plaatsgebrek vervalt de optie 'rookgenerator'. Ook voor een mogelijke afstandbediende telexkop-



- typische Belgisch model
- perfecte afwerking
- vrij en doorkijkbaar machinistenhuis
- prima rijeigenschappen
- vele nummervarianten en mogelijkheid tot personalisatie van de loc
- mogelijkheid tot gespreide betaling



- voorgeboorde gaten van de demper in de kleurvarianten bruin en deze met biesjes
- ontbreken van een basishandleiding voor demontage en onderhoud



Door twee schroefjes los te draaien, verwijder je gemakkelijk bovenbouw van chassis. De Faulhaber motor met vlieg wiel is duidelijk merkbaar. De mogelijke elektronica kan vooraan in de rookkast worden ingebouwd. Er is evenwel geen plaats meer voor een rookgenerator of telexkoppeling. Deze opties vervallen dus.

pelng is helaas geen plaats meer over. Uiteraard kan ook de wisselstroomrijder aan zijn trekken komen. De basisversie AC koste bij voorintekening € 299. Als extra kon ook hier een digitale versie met sound besteld worden, evenals een versie met MFX. Wie niet vooraf intekende kan uiteraard deze loc nog aanschaffen, zij het dan wel tegen een aangepaste meerprijs. Voor een basisversie gelijkstroom betaal je dan € 329, bij drierail wisselstroom is dat dan € 349.

Toch nog even een woordje over het voorintekenen bij dergelijke realisatie. Meermaals hoor je kritiek op beperkte realisaties waarbij voorintekening mogelijk of zelfs noodzakelijk is. En soms is die kritiek op zijn plaats. Bij realisaties waar enkel bij voorintekening de mogelijkheid bestaat om een model aan te schaffen kunnen we deze kritiek begrijpen. Bij Treinshop Olaerts gebruiken ze echter een geheel eigen systeem voor voorintekening. Je betaalt een klein voorschot en je krijgt de kans om ofwel via een maandelijks afbetaling ofwel bij de levering de gehele loc te betalen. Bij duurdere realisaties lijkt dit

ons een perfect systeem. Op deze manier komen ook de minder gefortuneerde modeltreinliefhebbers aan hun trekken. Het is dan enkel wachten op de uiteindelijke levering van je bestelde model. Treinshop Olaerts biedt echter dit product aan ook zonder voorintekening. Je betaalt dan wel een kleine meerprijs als je dit model alsnog wilt aanschaffen. Modeltreinliefhebbers die echter gebruik gemaakt hebben van de voorintekening doen zich hier een voordeel. Bovendien hebben zij de financiering van dit model mede mogelijk gemaakt, wat voor de producent niet onbelangrijk is. Er is immers een gegarandeerde afname, de voorintekenaars, waardoor in principe niemand zijn broek scheurt aan deze productie. Persoonlijk hebben wij, bij wijze van proef, gebruik gemaakt van de mogelijkheid van voorintekening met gespreide betaling, zowel bij deze productie als bij de vorige. De kwaliteit van de producties van Guido Olaerts kennende, hoe-

ven we ons wat dat betreft geen zorgen te maken.

Besluit

Het type 53 van Treinshop Olaerts is de eerste echte kant en klare Belgische rangeerstoomloc. Met het uitbrengen van dit type biedt TGO de Belgisch geïnspireerde modeltreinliefhebber een prachtig alternatief om de wijd verspreide rangeerwastenstilstandslocomotieven van Duitse oorsprong naar de vitrinekast of de verpakking te verwijzen. Door het aanbieden van zoveel nummervarianten is het mogelijk een echt groot rangeerbedrijf tijdperk III aan te leggen op de modelbaan. We kijken alvast met meer dan gewone belangstelling uit naar de verdere realisaties van TGO op gebied van Belgische stoomtractie voor periode III. Want er staat voor de nabije toekomst nog wat interessants op het programma bij Treinshop Olaerts.

Tekst en foto's: Guy Holbrecht



Bronnen:

- Vapeur en Belgique, Phil Dambly, Editions Blanchart
- 125 ans de Construction de locomotives à vapeur en Belgique, André Dagant, Vaillant-Carmanne S.A.
- XVII register van de locomotieven van de Belgische Staatsspoorwegen 1835-1926, J. Vandenberghen, Departement Materieel.
- De locomotieven van de Belgische Staat en de NMBS, Fernand Maes & Hugo De Bot, Historail.
- Les Locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB, André Dagant, uitgeverij Veys



De GTM-GTU kolenwagens van de NS van Artitec

ARTEC WERPT ZICH DE LAATSTE TIJD MEER EN MEER OP ALS DÉ CONSTRUCTEUR VAN TYPISCH NEDERLANDSE MODELLEN OP SCHAAL 1/87. NIEUWSTE IN DE RIJ IS EEN MODEL VAN DE GTM-GTU KOLENWAGEN, NOU JA EEN MODEL, ZOALS WE VAN ARTITEC GEWEND ZIJN HEBBEN ZE GELIJK MAAR 24 VARIANTEN UITGEBRACHT VAN DEZE 20 TONS KOLENBAK.

NS kolenwagen

De 20 tons kolenwagen was een eigen ontwerp van de NS. Ze hadden een lengte over de buffers van 9020 mm en een radstand van 5000 mm. De wanden en kopkleppen waren van staal en waren elektrisch gelast. De vloer was van hout. Inspelend op de wens van de kolenhandelaren kregen de wagens aan weerszijde twee stel deuren. Om de wanden voldoende stevigheid te geven waren ze aan de bovenzijde voorzien van een balk die boven de deuropeningen doorliep. Door een verhoging van de zijwanden – ten opzichte van de houten kolenwagens – werd de deuropening 1,8 m hoog zodat de balk boven de deuren niet hinderde bij het lossen, wat toen nog voornamelijk met de schop gebeurde.

De eerste levering door Werkspoor in 1938 bestond uit 265 onberemde wagens en 135 wagens met een Kunze Knorr rem.

Deze Werkspoor foto uit het archief van Diederik Tomesen toont een reeks GTM kolenbakwagens klaar voor levering aan de NS.



Het bleef niet bij deze serie van Werkspoor. Samen met Allan bouwden zij tot in 1953 maar liefst 5190 van deze kolenbakken. Voor de beremming werden naast Knorr ook de systemen Hildebrand en Westinghouse gebruikt. De eerste 2000 wagens waren voorzien van aspotten met glijlagers en hadden korfbuffers. De overige wagens kwamen met rollagers en hulsbuffers in dienst.



GTMW 64561 met Korfbuffers, rollagers, Westinghouse remwerk en vereenvoudigd opschrift periode 1940-1950.

Blauwgrijs

Bij hun aflevering waren de wagens blauwgrijs, de standaardkleur van het NS-

goederenmaterieel tot halverwege de vorige eeuw. Hoewel de kleur het meest lijkt op antracietzwart spreekt de spoorman over 'blauw'. Artitec heeft ook wat dat betreft haar huiswerk goed gedaan. Het blauw verbleekte snel, en samen met een laag vuil leken de wagens eerder lichtgrijs of antraciet. Daar wacht ons dus nog een weatheringsklusje. De onderstellen waren zwart. Tussen 1952 en 1960 schilderde de NS haar commerciële goederenwagens geleidelijk aan roodbruin, een kleur waarop weinig vuil en roest is te zien. Ook die kleur heeft Artitec goed getroffen.

De opschriften zijn tijdens de levensduur van de wagens een aantal maal gewijzigd. De onberemde wagens kwamen in dienst met de telegrafisch benaming GTM en de beremde wagens als GTMK (Kunze-Knorr) of GTMW (Westinghouse). Omstreeks 1954 werd de aanduiding GTU. De GT staat voor "Grand Tombereau", of in goed Nederlands grote bakwagen.

De wagens zijn tot aan het eind van de



De NS GTMK 62085 met korfbuffers, glijlagers en Kunze-Knorr remwerk met traditionele opschriften, periode 1938-1945.



GTU 62672, een onberemde wagon met rollagers en hulsbuffers.

jaren zeventig door de NS ingezet. Vaak in lange bloktreinen, maar ook in iedere buurtgoederentrein reden ze mee om de lokale kolenboer te bevoorraden. Ze bleven echter niet binnen de grenzen. Vanaf de oprichting van EUROP, in 1953, zijn grote aantallen van de GTU's in de pool opgenomen waardoor ze over heel Europa werden verspreid. Ze zijn ook ingezet vanuit Antwerpen, Gent en Zeebrugge en ze bedienden de haven van Terneuzen met Mechelen. Van die laatste pool levert Artitec ook een model.

Model

Eigenlijk kunnen we met ons oordeel heel kort zijn. Het zijn juweeltjes op wielen. Maar beste lezer u wilt vast nog meer van ons te weten komen. De wagen is een slimme keuze. Met hun ruim 5000 exemplaren en hun inzet in de EUROP-pool mogen deze kolenbakken op geen enkele modelspoorweg van tijdperk III (1947-1968) en IVa (1968-1978) ontbreken. Bovendien is het een uniek Nederlands ontwerp dat niet door andere spoorwegbedrijven is aangeschaft. Zoals genoemd, heeft Artitec maar liefst 24 varianten gefabriceerd. U kunt kiezen uit onberemde wagens, verschillende type beremde wagens, glij- of rollagers, korbuffers of hulsbuffers en al of niet voorzien van versterkingsprofielen. Toegegeven soms zijn de verschillen maar klein en alleen aan de opschriften te herkennen. Dat is overigens geen probleem, de opschriften zijn loepzuiver. Haarscherp zijn ook de talrijke details. De wanden hebben de typische piramidevorm, die ook aan de binnenzijde is te zien, evenals de vloerplanken. De wagens zijn mooi strak voorzien van talrijke vrijstaande onderdelen. Ondanks die verdoorgeweerde detaillering worden er nog remslangen, modelkoppelingen, rangeerhandgrepen e.d. los bijgeleverd.



Links een GTU met rollagers, hulsbuffers en versterkingsprofielen onderaan de uiteinden van de zijwanden. Rechts een GTUW met glijlagers en korbuffers.



De GTUW 63268, met de losse onderdelen die bij elke wagen zijn bijgesloten.



GTUW 64154 uit de EUROP-pool voorzien van de rangeerhandgrepen enz. De kolenwagens uit de EUROP-pool reden vooral in België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland GTUW uit de Pool Terneuzen-Mechelen zonder NS-embleem en computernummer.

De wagens zijn uitgerust met een sierlijke beugelkoppeling en dat ze een kortkoppelmechaniek hebben behoeft anno 2012 eigenlijk niet meer te worden vermeld. Zijn er dan helemaal geen wensen meer? Ja zeker, wellicht hadden de wielen wat glad-

der kunnen zijn en gebruikt. Een driepunt ophanging misschien? Of zijn we nu aan het muggenziften? De prijs, ja dat is even wennen. Bijna €30,00 voor een wagentje is niet weinig. Zeker niet als je een trein met zo'n twintig bakken wilt samenstellen. Als u echter de detaillering en de op-lage in aanmerking neemt is het een meer dan redelijke prijs. Wij konden ze er niet voor in de schappen laten liggen.



De wagens zijn aan de onderzijde vergaand gedetailleerd. Het kortkoppelmechaniek is met twee schroefjes bevestigd, dus gemakkelijk te verwijderen.

Tekst en foto's:
Gerard Tombroek



Geraadpleegde bronnen:

- Ir. E. Boleman Kijlstra, Spoor en Tramwegen 20 december 1938
- Hans Nahon, Spoorwegmaterieel in Nederland

Modulebaan 'De Kempen'

De nieuwe modelspoorweg van ModelSpoorGroep Valkenswaard

DE MODELSPOORGROEP VALKENSWAARD IS IN 1990 OPGERICHT EN HEEFT DESTIJD ALS HOOFDOEL GEHAD HET OP SCHAAL H0 BOUWEN VAN HET VOORMALIGE STATION VALKENSWAARD. DIT STATION MAAKTE DEEL UIT VAN HET BELS LIJNTJE EINDHOVEN – NEERPELT, DAAR SLOOT DE SPOORLIJN AAN OP HET BELGISCHE SPOORWEGNET. AAN DEZE MODELBAAN IS HEEL LANG GEBOUWD EN VERBOUWD EN HET UITEINDELIJKE RESULTAAT IS OP VEEL BEURZEN IN BINNEN- EN BUITENLAND GESHOWD EN VERVOLGENS BESCHREVEN IN DIVERSE MODELREINBLADEN (ZIE OOK MSM 85, PAGINA 78 EN VOLGENDE). ECHTER AAN ALLE MOOIE DINGEN KOMT EEN EIND EN DUS OOK AAN DE MODELBAAN 'VALKENSWAARD'.

Wat er aan vooraf ging

Het zal omstreeks 2005 zijn geweest dat besloten is een nieuwe modelspoorweg te maken. De leden waren het er over eens dat het wederom een puur Nederlandse modelbaan moest worden met een snuifje

Belgische invloed. We liggen immers in de grensstreek en Belgisch materieel was, weliswaar sporadisch, ook in Nederland te zien. Uiteindelijk is gekozen voor het thema 'De Kempen' en specifiek het gebied

zuidoost Brabant. We hebben de vrijheid genomen om te bepalen hoe het gebied onzes inziens zo rond de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw er uit had kunnen zien. Dit geeft de vrijheid om naar eigen inzicht een invulling te geven zonder het thema geweld aan te doen.

Een klein stukje geschiedenis

Het gebied de Kempen strekt zich grofweg uit van Antwerpen tot Helmond. Het bestrijkt de provincies Antwerpen, Belgisch-Limburg, het zuidoosten van Noord-Brabant en het uiterste noorden

1



van Vlaams-Brabant. Ook in Nederlands-Limburg loopt dit landschap verder, maar het staat daar bekend als de Peel. Ten noord oosten van Weert ligt hier ook het Nationaal Park De Groote Peel. De Kempen wordt begrensd door de Demer (in het zuiden), de Maasvallei en min of meer de autosnelweg A2.

Hét kenmerk van de Kempen is haar zanderige bodem, waardoor de Kempen tot omstreeks 1960 grotendeels bedekt waren met heide, eikenbossen, vennen en veengebieden. Nu komen er nog een aantal bossen, vennen, heides en weilanden voor, maar deze zijn stilaan gevormd tot een kleinschalig landschap mede ten gevolge van zware bemesting en lintbebouwing.

De overblijfselen van het oorspronkelijke landschap bevinden zich vaak op de grens tussen gemeentes of te midden grootschalig verkavelde landbouwgronden, zoals de Cartierheide tussen Eersel en Hapert en de Leenderheide ten zuiden van Eindhoven.



De stoomzuivelfabriek 'St Pancratius' uit 1916 van de hand van Peter Dillen.

Meestal omvatten ze moerassen, donken en/of heidegebieden, vaak inmiddels bebost met dennenbomen.

Aangezien het een streek was met arme

zandgronden was de streek voor de Eerste Wereldoorlog erg dunbevolkt. Er was veel armoede omdat de grond niet veel opbracht en er nauwelijks bemest werd. Steden en zelfs dorpen kwamen zelden



voor, de bevolking was meestal geconcentreerd in gehuchten. Pas einde 19e eeuw begon de industriële revolutie. Wij hebben die industriële revolutie geholpen door een heuse spoorlijn aan te leggen die in werkelijkheid nooit heeft bestaan.

Het begin

Na eerst nog wat vergeefse pogingen te hebben gedaan de oude modelbaan Valkenswaard uit te breiden is het besluit genomen om een geheel nieuwe modelspoorweg te bouwen. Eindeloos is gediscussieerd over hoe het uiteindelijke resultaat er uit zou moeten zien. Valkenswaard heeft over de hele lengte evenwijdig aan de voorzijde van de modulebakken een dubbel spoor liggen. Een ongeschreven wet is dat niet te doen maar het spoortraject diagonaal over de modulebakken te leggen. Vervolgens wilden we de mogelijkheid creëren om rangeerbewegingen uit te kunnen voeren. Over het wel of niet plaatsen van een station is vele avonden gepraat. Uiteindelijk is besloten geen station te bouwen om de eenvoudige reden dat behoudens in de stad Eindhoven geen enkel station in de Kempen aanwezig is geweest behalve Valkenswaard en dat was door ons al eens gebouwd. Ook het feit dat een station veel plaats in neemt



De standerdmolen van Bergeijk diende als voorbeeld voor Peter Dillen om na te bouwen.

was een reden om dat station niet te bouwen. Wij wilden de rust van het Kempische landschap uitbeelden en een station hoorde onzes inziens daar niet in thuis. Er is een sporenplan op ware grootte gemaakt waarbij we tot de conclusie zijn gekomen dat als we dit sporenplan wilden gaan uitvoeren de modelbaan totaal uit 10 modules van 90 cm lang moest bestaan. Dat is twee modules meer dan Valkenswaard. Dat de clubruimte daarvoor te klein was werd maar voor lief genomen.

Vervolgens kwam iemand met het idee om ook nog een smalspoor lijntje aan te leggen op schaalgrootte H0e. Er was immers in deze streek veel bosbouw om mijnhout te kunnen leveren. Dat mijnhout moest uit de bossen over een smalspoor worden vervoerd naar de houtoverslag. Dat kon er ook nog wel bij. Over de invulling van de scenery is in eerste instantie helemaal niet nagedacht. Als de rails eenmaal op zijn plaats waren gelegd was de gedachten dat we dan de scenery konden bepalen.



Een brouwerij mocht in het Kempenland niet ontbreken. Als voorbeeld diende een gebouw van Dommelsch.

5



In de tuinen van het rijtje arbeiderswoningen is weinig plaats voor sierstruiken. Een moestuin was in die tijd veel belangrijker.

Het is wat orthodox maar het is achteraf gebleken dat deze opzet heel goed uitpakte.

In het kort

Er zijn 10 modulebakken gemaakt met een afmeting van 70 x 90 cm. De tekeningen, waar het sporenplan op ware grootte is op uitgebeeld, zijn op de modulebakken gelegd om te zien of het sporenplan klopte met de afmetingen van de modulebakken en ook of er geen wissels op bak-

overgangen zijn gepositioneerd. In eerste instantie wilden we de keerlussen van Valkenswaard gaan hergebruiken maar gezien de matige constructies daarvan, hebben we daar maar van afgezien. Dus is besloten om ook nog maar 7 nieuwe modulebakken van 60 x 180 cm te maken voor de keerlussen. Nu we daar toch mee bezig waren zijn op de keerlussen extra inhaal- en opstelspooren aangebracht. Toen alle modulebakken gereed waren kon het echte werk beginnen.

Het leggen van de rails

Op de modulebaan Valkenswaard hebben we diverse manieren gebruikt om de rails bij de bakovergangen juist gepositioneerd te krijgen. Om de bakovergangen zo goed mogelijk te maken, hebben we diverse mogelijkheden uitgeprobeerd. Uiteindelijk hebben we een manier gevonden welke tot op heden voor ons het beste is uitpakket. De modulebakken worden met elkaar verbonden met twee bouten van M8. De gaten die in de koppen van de modulebakken zijn geboord zijn enigszins over gedimensioneerd. Hout werkt onder invloed van vocht en temperatuur altijd. Zijn de gaten te krap dan heeft de ervaring geleerd dat de bouten zo strak passen dat je geen enkele speelruimte meer hebt.

We koppelen twee modulebakken aan elkaar en zorgen er voor dat de aansluitingen perfect vlak zijn. Dan leggen we de rails en ter plaatse van de bakovergang wordt onder de rails een koperen schroefje gemonteerd. De schroef wordt op de juiste hoogte in het hout gedraaid (dwarsligger dikte) en de kop van het schroefje wordt vertind. De onderzijde van de rails wordt eveneens vertind en vervolgens op het schroefje gesoldeerd. In theorie heb je dan een voortreffelijke overgang. Maar de praktijk leert dat ten gevolge van klimatologische omstandigheden toch weer op de bakovergang een wisseling van de rails plaats vindt. Dan komt het goed van pas dat de boorgaten op de koppen van de modulebakken over gedimensioneerd zijn.

Een duiventil is niet zo leuk voor de burens, maar wel een leuk tafereel voor de aankleding om te bouwen.

6





Overlaadplaats van mijnhout. De portaalkraan is voornamelijk gebouwd met styreenstrips van Evergreen.

Een afgedankt Duits rijtuigje vormt een welkom onderkomen voor Café-bar 'De Wissel'.



Het café is zelf bedacht, maar het luifel is een kopie van een café nabij de Quatre Bras in Neerpelt.

Daardoor kunnen de modulebakken onderling wat worden verschoven. De bouten worden strak aangedraaid en de rails liggen weer perfect in elkaars verlengde en op hoogte.

De aankleding ofwel scenery

Zoals in het voorwoord al is verteld hebben wij een spoorlijn aangelegd met als thema "zoals de spoorlijn in de Kempen zou hebben kunnen bestaan". ModelSpoorGroep Valkenswaard legt de lat ontzettend hoog inzake scenery. Nagenoeg alle gebouwen die op de baan staan zijn zelf gebouwd. Er zijn tientallen Evergreen styreen strips verwerkt en evenzoveel styreen plaatjes van diverse dikte. De kunstenaars die de gebouwen hebben gemaakt gebruiken voor het lijmen het verfoeide MEK maar dat is voor styreen nog steeds de beste manier van lijmen gebleken. Gelukkig wonen wij in de grensstreek en MEK is in België met liters tegelijkertijd te verkrijgen en is nog

spotgoedkoop ook. Maar laat me u nu meenemen op een treinreis van links naar rechts over deze modulebaan 'De Kempen'.

Eerst passeert de trein de De Dommelsche Watermolen. Dit is een watermolen die zich bevindt op de Dommel nabij het dorp Dommelen. Het betreft een dubbele onderslagmolen die zowel de functie van korenmolen en van oliemolen vervult. Bij onderslagmolens stroomt het water onder het rad door. Dit type molen komt vooral voor op de wat grotere beken/kleinere rivieren en is typisch voor waterlopen met een klein verval. We vinden deze molens vrij frequent in de Kempen; bijvoorbeeld op de Dommel bij Eindhoven. Deze watermolen werd voor het eerst in de kronieken vermeld in de 2e helft van de 14e eeuw. Vermoedelijk zijn de documenten die over de oprichting ervan berichten door brand verloren gegaan. Tot 1977 produceerde de

molen nog meel voor bakkerijen en mengvoeders. Het accent verlegde zich daarna naar de productie en de verkoop van consumptiemeel voor thuisbakkers en hobby- en specialvoeders. In 1977 werd het westelijke molengebouw, de korenmolen, opnieuw van planken voorzien, maar het houtskelet, dat vermoedelijk uit de 19e eeuw stamt, bleef ongewijzigd. Het oostelijke molengebouw, de oliemolen, werd opnieuw opgebouwd, ditmaal als woonhuis. Hoewel de molen tegenwoordig niet meer in gebruik is, is ze volkomen maalvaardig. Ook vanuit landschappelijk oogpunt is de Dommelse watermolen zeer belangwekkend.

Van deze watermolen zijn tekeningen verkregen van de laatste restauratie. Aan de hand van deze tekeningen heeft Hans van den Boom de watermolen gebouwd en met behulp van Peter Dillen is de molen geschilderd in de juiste kleuren. Opvallend is de treurwilg die aan de rechterzijde staat. Deze treurwilg is zeer beeldbepa-

lend en voortreffelijk gemaakt door Hans. Tijdens de presentie op Eurospoor is door veel toeschouwers de bouw van deze boom geroemd. Ook de rode beuk aan de linkerzijde is eveneens beeldbepalend voor de molen en mocht uiteraard niet ontbreken. Deze beuk is speciaal gebouwd door Anita Decor. De groentekar op de voorgrond is met uiterste precisie door Peter Dillen gemaakt. Menig toeschouwer heeft zich afgevraagd welke fabrikant een dergelijke kar in zijn programma heeft. Dit is een éénmalig geproduceerd uniek exemplaar. Hetgeen trouwens ook geldt voor de vrachtwagens, die door Hans van den Boom zijn gemaakt, maar daarover verderop meer.

Vervolgens is er het smalspoorlijntje welke achter de molen verschijnt, en is bedoeld voor houttransport van hoofdzakelijk mijnhout. Dat mijnhout werd gekapt in speciaal daarvoor aangelegde bossen. Het huidige Leenderbos, een prachtig stuk natuurgebied tussen Valkenswaard en Leen-

de, is daaruit voortgekomen. Uiteraard is er heden ten dagen geen houtkap meer voor de mijnen. De mijnen in het Luikse kolenbekken en Belgische Kempen zijn allemaal ontmanteld. Op het smalspoorlijntje staat een rolbokwagen. De bakwagens worden leeg op deze wagen gereden, vervolgens door een smalspoorlocomotief, daarvoor is de schaal H0e gebruikt, naar de houtkap gebracht, daar worden de wagens geladen en vervolgens weer terug gebracht naar de overslagplaats, waarna de beladen wagen weer op het normale spoor naar zijn bestemming wordt gebracht. Ook worden incidenteel boomstammen vervoerd die met een portaalkraan kunnen worden gelost. Deze portaalkraan is met uiterst fijne styreenstripjes in elkaar gezet. Voor het vervoer van een enkele boomstam wordt ook nog van een zgn. Malle Jan gebruik gemaakt die door middel van paardenkracht wordt voort getrokken.

De treinreis gaat verder en passeert de locverzorging van het smalspoormaterieel.



10



11



De vrachtwagenchauffeur heeft hier wel een probleem. Hoe kan hij hier zonder schade de overweg op?

Daarvoor is in het verre verleden een loods gebouwd, bedekt met golfplaten. Echter deze loods is totaal in verval geraakt. De exploitant van dit spoorlijntje heeft voor een koopje een Romney loods op de kop kunnen tikken, die waren na de tweede wereldoorlog door de geallieerden in vele tientallen achter gelaten, deze Romney loods is omgebouwd tot een nieuwe locloods. De oude locloods opknappen was voor deze exploitant geen optie. De oude vervallen loods staat er nog steeds, weliswaar in deplorabele toestand maar daar wisten de bouwers wel raad mee. De nog aanwezige spoorrails liggen verscholen in het groen evenals wat roestige kipkarren en onbruikbare onderdelen en rails. De Romney loods paste niet in zijn geheel op de baan en we hebben er dus maar een stuk afgezaagd. Dat gaf de gelegenheid de loods te voorzien van verlichting en interieur. Het is een grappig detail wat door het publiek met een glimlach wordt bekeken.

Uiteraard hoort de kolenopslag, watertank en zandopslag ook bij de locverzorging.

De achterzijde van de modulebakken zijn voorzien van een rand van begroeiing waarin op listige wijze wat bebouwing is weggewerkt. De attente bezoeker zal ook onmiddellijk herkennen dat een gedeelte van het bekende diorama "Veldhoven 1935" daar een bescheiden plaats heeft gekregen. Onzes inziens komt een dergelijke rand de diepte werking ten goede. De achterzijde van de modulebakken gaat nu geleidelijk over in de achtergrond.

En verder gaat de treinreis langs de zandhandel met goederenloods. De goederenloods is een mix van eigen interpretatie en de werkelijkheid. Deze loods past uitstekend in het landschap en is gedeeltelijk voorzien van interieur en verlichting.

Dan komt het seinhuis in beeld. Dit sein-

De spoorbrug over de Zuid-Willemsvaart bij Veghel diende als voorbeeld al was het origineel enkelsporig.

huis is gebouwd naar het voorbeeld van seinhuizen die in dit tijdperk veelvuldig langs het spoor zijn te vinden. Het seinhuis is volledig voorzien van interieur. Achter het seinhuis is een zigeunerfamilie met authentieke zigeunerwagens neergestreken. Ook deze karren zijn door Peter vervaardigd. Op een potkachel wordt het avondeten bereid.

De spoorlijn is gelegen tegen de achterzijde van een aantal arbeiderswoningen, welke in diverse Kempendorpen nog te zien zijn. De Kempen was tot halverwege de vorige eeuw nog steeds één van de armste streken van het land, maar de bewoners waren wel gelukkig en tevreden met wat zij hadden. Aan de achterzijde van de woningen is het dagelijkse leven van de bewoners voortreffelijk weergegeven, zoals o.a. het drogen van de was aan een waslijn en een moestuin, die voor de broodnodige groenten en vitamientjes moet zorgen, een konijnen- en varkenshok waar het dagelijks vlees in vetgemest werd en nog vele andere kleine details, die voor de ouderen onder ons niet onbekend zijn. Helaas is door een uitslaande brand een woning totaal vernield. De bewoner was niet verzekerd tegen brand en de geldelijke middelen zijn niet voldoende om de woning te herbouwen.

Het katholicisme was zeker in die tijd in De Kempen zeer nadrukkelijk aanwezig getuige de vele kapelletjes in het landschap. Dus ook een klein gebedskapelletje mocht uiteraard niet ontbreken. De kapelaan staat

buiten in het zonnetje te wachten op enkele gelovigen waar hij een afspraak mee heeft. Wat voor een afspraak hebben wij niet kunnen achterhalen.

De trein dendert vervolgens voorbij wat meer bebouwing. Kolen en oliehandel P. Koolen & Zn. is een florerend bedrijf. De kolenwagen met paardentracie is onder tusschen ingeruild voor een heus vrachtwagentje. Het woonhuis van de kolenboer getuigt, zeker voor die tijd, van enige welstand. Deze vrachtwagen en vele andere vrachtwagens die her en der langs de spoorbaan staan zijn fabrieksmodellen welke allemaal zijn aangepast en verbouwd. De DAF vrachtwagens, waarvan

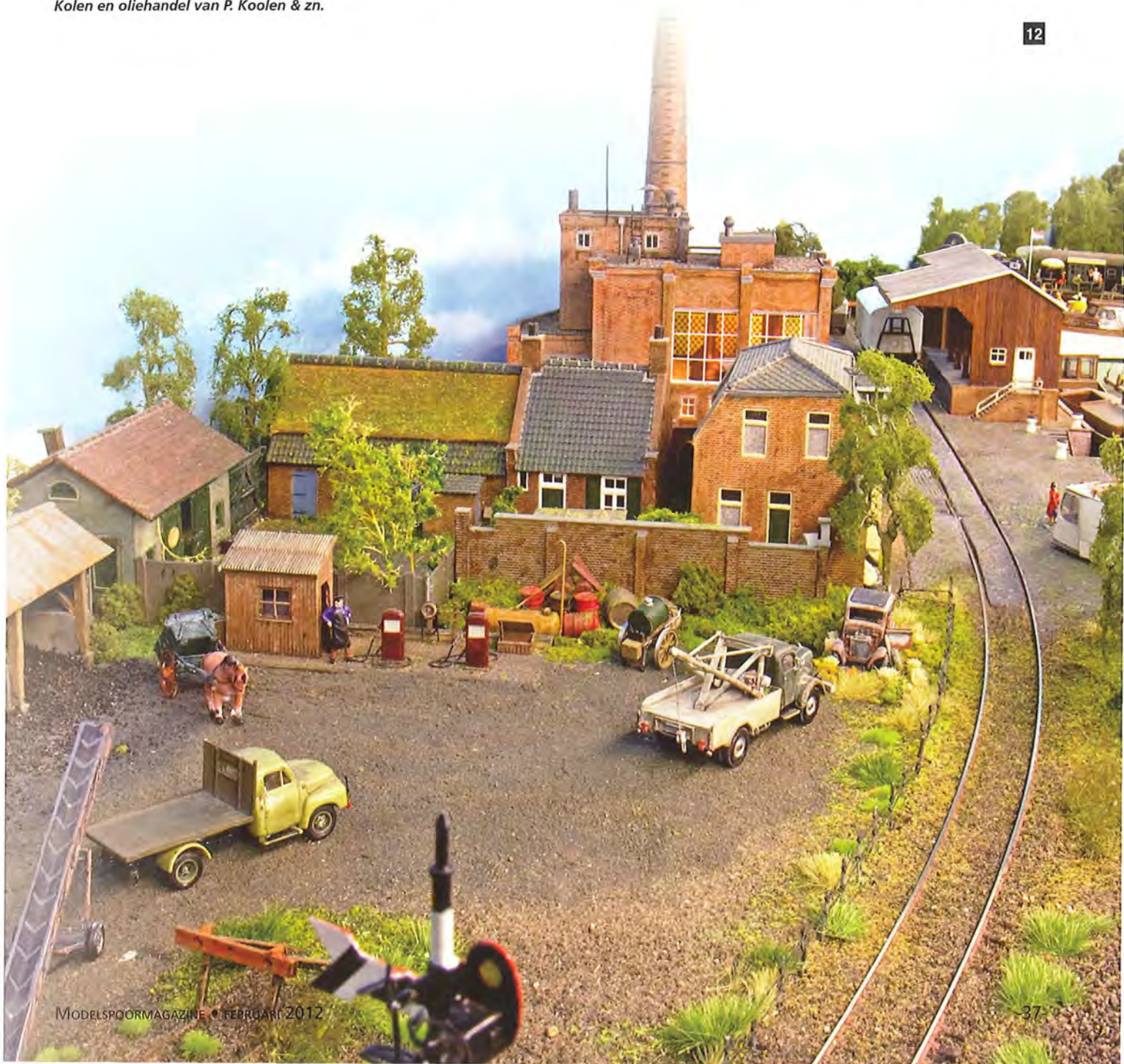
ook enkele exemplaren aanwezig zijn, zijn helemaal zelfbouw met uitzondering van de cabine die in de handel verkrijgbaar is als gietstuk van kunsthars. Ook hiervan wordt door menig toeschouwer gevraagd welke fabrikant deze modellen levert. Hans van den Boom, de bouwer van deze vrachtwagens, kan bij deze vraag een glimlach niet onderdrukken en weet te vertellen dat dit een Van Den Boom is en een éénmalig exemplaar.

Naast de kolenhandel staat een woning. In het verleden was dit het kantoor van de naastgelegen brouwerij. Dit gebouw lijkt verdacht veel op het voormalige kantoor van de Dommelsch Brouwerij welke nog

steeds naast deze brouwerij staat. De eerlijkheid gebiedt dan ook te zeggen dat dit gebouw als voorbeeld heeft gediend voor ons model. Dat brengt ons vanzelf bij de brouwerij. In de eerste helft van de vorige eeuw had elk dorp wel een bierbrouwerij. Die paste de smaak van het bier aan aan de behoefte van de streekbewoners. Zo ook deze brouwerij. Echter de smaak van het bier was van dusdanige goede kwaliteit dat het bier werd geëxporteerd naar andere delen van het land waar het gretig aftrek vond. Het ging de brouwerij vervolgens zeer voor de wind. De eigenaar van de brouwerij wilde dit ook tonen. Hij liet een monumentaal gebouw bouwen waar de koperen brouwketels vanaf de buiten-

Kolen en oliehandel van P. Koolen & zn.

12



zijde nadrukkelijk in het zicht stonden. Hij nodigde de plaatselijke bevolking met carnaval en de kermis uit voor een excursie in de brouwerij en trakteerde de bevolking op zijn heerlijk gebrouwen gerstenat. De Dommelsch brouwerij heeft model gestaan voor de brouwerij welke op de modelbaan staat. De koperen brouwketels zijn opzichtig aanwezig gelijk aan de werkelijkheid.

De trein dendert maar door. De trein hoeft alleen maar te stoppen als een van de armseinen gebied te zeggen tot hier en voorlopig niet verder. De meeste armseinen zijn zelfbouw. Frank Kuiper heeft daar tijdens de bouw van de modelbaan heel zijn ziel en zaligheid in gelegd. We hebben soms met gefronste wenkbrauwen staan kijken of het Frank wel zou lukken. Het resultaat is uiteindelijk verbluffend. De seinen werken en de trein stopt ook nog als het sein dat aangeeft.

Nadat de trein de overweg is gepasseerd met authentieke hekslagbomen, die ook nog omhoog en omlaag gaan tijdens het passeren van de trein, komen we bij de haven van de modelbaan uit. Rondom deze haven is van alles te doen. Er staat een rijtuig dat is omgebouwd tot een horeca gelegenheid.

Maar het hoogtepunt is het bootje dat door de haven vaart. Nadat de passagiers vanaf de aanlegsteiger zijn ingestapt gaat het bootje door de haven richting het kanaal. Het bootje stopt voor de ophaalbrug en de slagbomen gaan omlaag, de brug gaat omhoog en het bootje vervolgt zijn



Nogmaals de brouwerij. Door de grote ramen zijn de koperen brouwketels goed te zien.

weg door het kanaal. Na het passeren van de brug gaat de brug weer omlaag en de slagbomen gaan weer open. Na enige tijd komt het bootje weer terug en stopt het bootje voor de brug. De brugwachter doet wederom zijn werk en het bootje kan weer verder varen. Ook de slagbomen doen hun werk. De slagbomen dragen zorg dat het, weliswaar niet talrijke verkeer niet in het water rijdt.

De trein vervolgt zijn weg over de spoorbrug. De spoorbrug over de Zuid-Willemsvaart te Veghel heeft model gestaan voor deze spoorbrug. Nu zult u zich wel afvragen, heeft er in Veghel een trein gereden? De spoorlijn Boxtel - Wesel, ook wel het Duits lijntje genoemd (in Duitsland: Boxteler

Bahn), is een voormalige spoorlijn van de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (NBDS). Op 15 juli 1873 kon het traject van Boxtel naar Wesel worden geopend. De spoorlijn verbond het Duitse Wesel met het Nederlandse Boxtel via Gennep, Uden, Veghel en Schijndel.

De spoorbrug over de Zuid-Willemsvaart is origineel enkelsporig maar hier is een dubbel spoortraject over gelegd. We hebben immers de vrijheid om de realiteit op onze eigen wijze te interpreteren, zonder de sfeer geweld aan te doen. Het spoorwegtraject is met uitzondering van overwegen van Boxtel naar Veghel nog voor een groot deel intact. In 2005 heeft men nog getracht het volledig sluiten van de spoorlijn te voorkomen. De Veluwe Stoomtrein Maatschappij heeft een stoomtrein en

De spooraansluiting naar de overslagplaats van mijnhout en de aansluiting op het smalspoor-net.

14



15



Op de achtergrond het dorp Veldhoven. Een knipoog naar het winnende diorama tijdens de minibaantjes wedstrijd in 2008.

Syntus heeft een Lint beschikbaar gesteld om nog een rit te maken van Boxtel naar Veghel uit protest tegen de sluiting. De gemeente Veghel heeft in 2009 nog een verzoek ingediend bij de provincie om de spoorlijn weer open te stellen voor een te bouwen goederen terminal. De geschatte kosten daarvan ca. € 250 miljoen zijn dusdanig hoog dat een exploitatie niet verantwoord is. Wie weet als er betere tijden komen dat eens de spoorlijn van Boxtel naar Veghel wordt heropend en vervolgens doorgetrokken wordt naar Duitsland. Dan hebben we weer een Duits lijntje. Gaat het allemaal niet door dan kunnen de plaatselijke VVV's nog gaan ijveren voor een fietspad over het bestaande spoortraject. Verder gaat de trein door het landschap waar zeer herkenbare knotwilgen staan

langs een dijkje. Knotwilgen op een modelbaan zijn evenals een treurwilg moeilijk te realiseren. De treurwilg bij de Dommelsche watermolen is gelukt en met snoeihout uit de voortuin van de schrijver van dit artikel is het toch gelukt een knotwilg te vervaardigen die de werkelijkheid benadert. Onder de knotwilgen ligt een idyllisch typisch Kempisch vennetje waarin een zwanenfamilie zich goed thuis voelt.

Tussen het lover is een bruin café gelegen waar nog een lekkere kop koffie wordt geschonken en een goed glas bier wordt getapt. Het café is een verzinzel maar de luifel is nagebouwd van een bestaande situatie. De luifel behoort bij een café gelegen nabij de Quatre Bras in Neerpelt net over de grens met België.

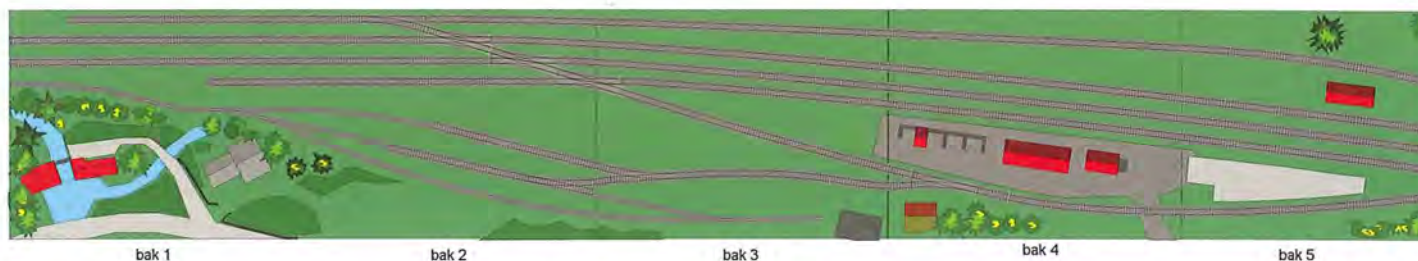
De trein nadert zijn eindbestemming, maar rijdt eerst nog voorbij de stoom zuivel fabriek St Pancratius. Dit is een industrieel monument uit 1916 in de zo genaamde eclectische stijl (het combineren van kenmerken van verschillende stijlen) en staat in Hoogeloon. Het door architect Kookken ontworpen wit gepleisterde gebouw heeft onder meer een borstwering met kantelen en een torenvormig verhoogd gedeelte met rondboogfriezen. Deze voormalige zuivelfabriek St. Pancratius is een icoon van de landbouwcoöperatie. In het bijzonder dan van de zuivelverwerking in de Brabantse Kempen. Deze stoomzuivelfabriek is van dusdanige schoonheid en bevat dusdanig veel interessante details dat Peter Dillen het niet na kon laten deze na te bouwen.

Ook de standerdmolen van Bergeijk is van de hand van Peter Dillen. De Standerdmolen Bergeijk is een naamloze molen. Het is de oudste standerdmolen van Nederland. Deze molen is een voormalige banmolen van de abdij van Postel. Een banmolen of dwangmolen was een molen waar de naburige boeren verplicht waren hun graan te laten malen. Vaak waren deze molens eigendom van de plaatselijke heer of een andere hogere autoriteit, zoals een abdij. Het doel van deze molendwang was een deel, bijvoorbeeld een tiende, van (de waarde van) het graan als belasting te kunnen innen.

Door even door de knieën te gaan kunnen bezoekers een blik werpen in de goederenloods bij de zandhandel.

16





De oudste vermelding dateert van 1330, maar de huidige molen is 18e-eeuws, waarschijnlijk uit 1758. In 1897 sloeg de bliksem in de molen en deze werd daardoor grotendeels vernield. De molen is daarna toch weer hersteld. Sinds 1955 is de molen eigendom van de gemeente Bergeijk. In 1970 werd de molen opnieuw bekleed. De decennia daarop raakte de molen in verval, en ook de omgeving veranderde door uitbreiding van de bebouwing. In 2003 werd de molen stilgezet, vanwege de slechte toestand van de wiken. In 2005 werd de molen gerestaureerd en teruggebracht in de staat van 1930. De molen is, dankzij vrijwillige molenaars, weer in gebruik als korenmolen. De molen heeft een gaaf interieur waarin nog vele inscripties te vinden zijn uit vroegere tijden.

Voordat de trein aan de rechterzijde van de modelbaan verdwijnt, passeert deze nog een kerkhof waar een rouwkoets staat met paardentractie. Op het kerkhof vindt juist een teraardebestelling plaats.

Op het laatst passeert de trein nog een stuk populieren bos. Populieren zijn licht van gewicht, maar relatief taai en worden voor veel doeleinden gebruikt. In Neder-

land worden er onder andere klompen van gemaakt. De Kempen en in het bijzonder het gebied rondom Best en St. Oedenrode staat dan ook bekend om zijn klompenfabrieken. Voor een klompenfabriek was geen plaats meer op de modelspoorweg. We zullen de lezer niet belasten met hoe er is gebouwd, welke strooimaterialen er zijn gebruikt, hoe de rails zijn geballast enz. Niet dat we dat geheim willen houden maar dat is al zo dikwijls beschreven en met dit artikel willen we niet in herhaling vallen. Zijn er toch nog vragen dan kan men de website www.msgvalkenswaard.nl bezoeken en vervolgens doorklikken naar contact.

Maar toch nog een paar kleine wetenswaardigheden

Het bootje dat in de haven vaart is gebouwd op een Faller Carsysteem. De opbouw van een vrachtauto is verwijderd en daarvoor in de plaats is een bootje gebouwd. De geleiding is onder het wateroppervlak aangebracht. Dat watereffect is verkregen door eerst de onderplaat in de juiste kleur te schilderen en vervolgens met blanke lak meerdere lagen aan te brengen. Als de laag bijna droog is kan je met een kwast wat lak wegduwen om uit-

eindelijk het golfjes effect te krijgen zoals bij de Dommelsche Watermolen.

De besturing van de modelbaan gaat volledig automatisch en wordt bestuurd door middel van Koploper. Ook het ritje met het bootje wordt door Koploper bestuurd. Het smalspoortje en het rangeren kan met een locmuis worden bediend. Erik Teunissen heeft het besturingssysteem koploper volledig geïnstalleerd en het is gebleken dat tijdens twee rijdagen en bij het eerste openbare optreden bij Eurospoor 2011 al zijn werk niet voor niets is geweest en het bij enkele kleine storingen die snel konden worden opgelost is gebleven.

De elektrische installatie onder de modelbaan is gigantisch geworden. Aan de schrijver van dit artikel is altijd voorgehouden dat om digitaal te kunnen rijden maar twee draadjes nodig zijn. Echter Rob van der Molen heeft een elektrisch schema ontworpen om de besturing van de modelbaan mogelijk te maken en hij heeft samen met Harry Verhoeven een gigantische klus gehad om alle bedrading (bossen draad zijn nodig gebleken) aan te sluiten voor een vlekkeloze besturing van de modelbaan, wissels en seinen. Dat is het voordeel van werken in verenigingsverband. Alleen is het maken van een dergelijke

Nabij de Dommelsche watermolen – links op de modelspoorweg – staat deze idyllische schuur.





modelbaan als 'De Kempen' een haast ondoenlijke klus. Maar ModelSpoorGroep Valkenswaard heeft zoveel kennis van de verschillende disciplines op het gebied van het bouwen van een modelbaan in huis dat met vereende krachten het product 'De Kempen' geslaagd is. Dat is één van de bijzondere aspecten van werken in clubverband.

De achtergrond is evenals de achtergrond van 'Valkenswaard' een gebogen achtergrond waarop blauwe lucht met wolken zijn geschilderd. Hoe deze achtergrond tot stand is gekomen willen wij in een apart artikel beschrijven. De achterzijde van de modulebaan is door gebruik te maken van deze achtergrond volledig afgeschermd. De bediening en de communicatie over en weer met de bezoeker dient dan ook plaats te vinden naast en voor de baan. Wij zijn de mening toegedaan dat dit voor het publiek wel zo prettig is. Je komt op deze manier zeer gemakkelijk in persoonlijk contact met het publiek.

Er is aan deze modulebaan nogal wat timmerwerk verricht. Onze oude modulebaan 'Valkenswaard' werd gebouwd op een los onderstel. Eerst moesten 22 bokken met kruisen aan elkaar worden verbonden. Deze onderstellen moesten allemaal vervoerd worden en voor het monteren moesten we minstens een uur uittrekken voor we met het plaatsen van de modulebakken konden beginnen. De 22 bokken namen ook veel plaats in bij het transport. Onze clubruimte bevindt zich op de eerste verdieping aan het eind van een lange gang en daar moesten de onderstellen allemaal naar toe worden gesjouwd, plus daarbij komt dan weer de opslag in onze niet al te grote clubruimte. Dat moest anders vonden wij en daarvoor hebben wij het volgende bedacht. Bij de modulebaan 'De Kempen' is onder elke modulebak een scharnierende houten plaat gemonteerd die tijdens transport onder de modulebak wordt vergrendeld. Aan deze houten plaat zijn stelpootjes gemonteerd om ter plaatse de modulebakken op de juiste horizontale hoogte te kunnen brengen. Als de houten



Kijkje in het interieur van de tot locloods voor het smalspoorbedrijf verbouwde Romney loods.



Dommelsche watermolen door Hans van den Boom nagebouwd naar originele tekeningen.

plaat tijdens het transport tegen de onderzijde van de modulebak is vergrendeld beschermt deze plaat tijdens het transport de elektronica die onder de modulebakken is gemonteerd. Zo vang je twee vliegen in één klap. De voordelen van deze constructie hebben wij bij het eerste optreden buiten de deur ondervonden.

Aan de presentatie van de modelbaan wordt door ModelSpoorGroep Valkenswaard ook veel aandacht besteed. De koof, de voorzijde van de modulebakken en de zijpanelen zijn in een rustige groene kleur geschilderd. De onderzijde van de modulebaan is keurig netjes afgewerkt met een rok waar het logo van de Model-

SpoorGroep op is geborduurd. Alles met één gedachte: het publiek moet het aangenaam vinden naar deze nieuwe creatie van "ModelSpoorGroep Valkenswaard" te kunnen kijken zonder afgeleid te worden door allerlei randzaken die de aandacht afleiden. Tenslotte willen wij Marian Dillen bedanken voor het borduurwerk op de rok en Marty van Beek voor het ontwerp en beschikbaar stellen van de belettering op de koof. 'De Kempen' zal zijn Belgische première beleven op de 6de Grote Modelspoorexpo te Mechelen op 27 en 28 oktober 2012.

Tekst: Hugo Baert
Foto's: Gerard Tombroek



HET SCHILDEREN VAN ÉÉN KLEUR IS IEDEREEN WEL TOEVERTROUWD, MAAR DAARNA HET OBJECT TE LIJF TE GAAN MET ANDERE TINTEN, IS IETS DAT AFSCHRIKT. DE ONZEKERHEID DAT HET FOUT KAN GAAN, IS VAAK DE GEDACHTE. TOCH IS DIT NOODZAKELIJK ALS JE HET OBJECT EEN MEER REALISTISCH UITERLIJK WILT GEVEN. ZO OOK VOOR HET IMITEREN VAN HOUT. EIGENLIJK IS HET ONGELOGEN SIMPEL EN KAN HET NIET FOUT GAAN. JE MOET ALLEEN WETEN HOE.

Dit heb je nodig

- Licht beige verf (bijv. Humbrol 148 mat)
- Olieverf Van Dyck bruin (bijv. Dahler Rowney Georgian 264)
- Olieverf Licht rood/gebrand licht oker (bijv. Dahler Rowney Georgian 527) of Gebrand Sienna (bijv. Dahler Rowney Georgian 221)
- Terpentine
- Platte, zachte kwaliteitskwast

Als je even de tijd neemt om nieuw beschilderd hout van dichtbij te bekijken, besef je dat er in hoofdzaak maar twee kleuren zijn: de kleur van het blanke hout en de vernislaag erover heen. Iets anders ligt dat bij meermalen beschilderd en verweerd hout, maar daar heeft Emmanuel Nouaillier u al het een en ander over verteld. Het imiteren van nieuw of goed onderhouden hout vergt in principe slechts enkele makkelijke stappen: een neutrale basislaag (het blanke hout) en een laag die de kleur en daarmee het karakter van het resultaat bepaald.

Om te oefenen kun je gewoon op een stuk wit karton werken. Eventueel met de achterzijde van een mesje plankjes trekken, dat geeft straks een nog mooier resultaat. Wil je gelijk een beter idee van het effect krijgen op huisjes en treinen met plankimitatie, dan heeft het Amerikaanse merk Evergreen witte styreen plaatjes met latjes gegraveerd. Dit is voor een paar euro in het assortiment te vinden onder de naam "V-Groove" voor de verticaal naast elkaar liggende latjes, zoals bij een oude trein, en "Clapboard" voor de horizontaal over elkaar liggende latjes, zoals bij een huis. Hierbij zijn verschillende maten te krijgen wat betreft "spacing", dat zoveel betekent als de afstand tussen de "latjes". Voor een H0 rijtuig is 1 mm

Hout imiteren met olie verf



Een rijtuig van Parkside Dundas met houtimitatie op de Engelse baan 'Crumley and Little Wickhill'.



Prachtig voorbeeld in teakhout van de Östra Södermanlands Järnväg in Mariefred, Zweden



Close up van een oude klok in het opslagdepot van London Transport in Acton.



Kantoortje in het opslagdepot van London Transport in Acton.



Stap voor stap schilderen:

1: Basislaag met licht beige, in dit geval Humbrol 148.

2: Een paar stipjes met de verfmix.

3: Uitstrijken met een beetje terpentine.

4: De verfmix met de richting van de latjes uitgestreken.

5: Na droging is dit het resultaat.

een mooie afstand, voor een woning zou ik 1,3 mm Clapboard kiezen.

Zeer belangrijk voordat je begint is dat het te verven object goed ontvet wordt. Voor styreen voldoet schoonmaken met water met afwasmiddel en laat je het helemaal drogen. Werk je op karton dan is ontvetten niet nodig.

Voor ons project op styreen gebruiken we enamel verf van Humbrol in de kleur licht beige. "Licht beige" kun je ruim nemen, want elke lichte variant tussen lichtgrijs en beige geeft een bevredigend effect. Voor ons rijtuig kiezen we Humbrol 148 mat. Er zijn geen speciale aanwijzingen om deze laag op te brengen, zorg er alleen voor dat de verf niet te dik is als je met de kwast verft en je werkt op styreen met latjesimitatie. Eventueel de verf een beetje met terpentine verdunnen als de verf wat ouder en dikker is. Perfect dekkend is ook niet nodig. De kartonververs kunnen acrylverf gebruiken voor de basislaag.

Als de enamelverf na ca. 6 uur droog is, gaan we gelijk voor resultaat. Het geheime recept is hier olievert van de kunst-schilderswinkel. Olievert is wellicht weinig gezien en onverwacht bij modelbouwers, maar een uitermate handig product. Het

staat "berucht" om twee dingen: allereerst is daar het gebruik van terpentine. Raam open dus om voor ventilatie te zorgen. Alternatief is het gebruik van reukloze terpentine. Ten tweede is daar de lange droogtijd, welke in ons geval juist het grote voordeel is en de reden waarom we voor olievert kiezen. De olievert gaan we gebruiken om de kleurimitatie aan te brengen en om dit effect te krijgen moet deze kleurlaag een zekere transparantie hebben. Doordat het niet als acrylverf in een paar minuten droogt, hebben we werkelijk alle tijd om onze verflaag aan te brengen en te perfectioneren. Zelfs uren later kun je nog veranderingen toepassen. Zorg dat je kleding draagt waar verfspatters op mogen komen, want de manier waarop we gaan werken geeft gegarandeerd verf op je kleding.

Bij een winkel voor huishoudelijke artikelen heb ik een stapel witte papieren bordjes gekocht, die goedkoop en perfect zijn om verf op te mengen. We mengen met een lucifer ca. 60% Van Dyck bruin met 40% gebrand licht oker of gebrand sienna totdat het een egale kleur is. Voor een teak hout effect, dat wat warmer en roder is, kun je ca. 70% gebrand sienna met 30% Van Dyck bruin mengen. Hier geen licht oker voor gebruiken, omdat

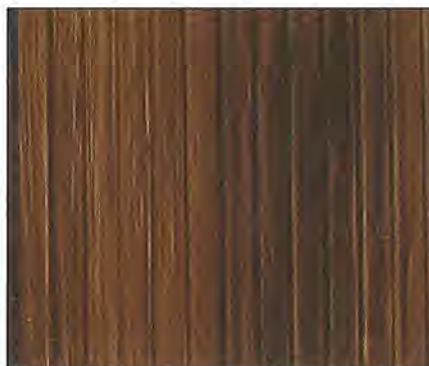
gebrand Sienna warmer van kleur is, net als teak. Dahler Rowney heeft kleuren in het assortiment die uitstekend resultaat geven, maar deze kleuren zijn ook bij andere merken verkrijgbaar. Van Dyck bruin is een heerlijke multi-inzetbare kleur die bij de modelbouwer die graag realistisch werkt niet mag ontbreken. Neem een zachte, platte kwast, bij voorkeur van goede kwaliteit. Een iets duurdere kwast van marterharen is een verstandige keus, omdat goedkope kwastjes haren achter laten op het werk tijdens het verven. Breng lukraak wat dotjes verf aan op het model, het maakt niet uit waar. Geen dikke klodders, maar gewoon met de kwast wat stippen zetten. Doop de kwast daarna in een potje met terpentine, dep 'm een beetje droog op een zakdoekje of keukenpapier, zodat de terpentine er niet vanaf druipet en smeer de aangebrachte olievert uit over het hele model tot deze transparanter wordt. Als het te "waterig" is en bijna doorzichtig wordt, dan zit er teveel terpentine aan de kwast. Even afdeppen op het doekje en eventueel weer een dotje verf aanbrengen om het te verdikken. Het is helemaal niet nodig om egaal dekkend te verven. In tegendeel zelfs. Als je naar een voorbeeld van de werkelijkheid kijkt, zie je dat er variatie in de kleur van het hout zit. Zou je perfect dekkend

verven, krijg je een object met een houtkleur en niet houtimitatie. De transparantie en het gewenste effect ontstaan vanzelf als je de verf uitstrijkt. Wat wel belangrijk is is strak in de lengterichting van de planken te strijken. Dus, bij verticale latjes verticaal strijken. Strijk ook van de ene naar de andere kant, zonder onderbreking, enkele malen heen en weer tot je tevreden bent. Kijk dan even naar het geheel of het er goed uit ziet. Vind je dat er nog te donkere plekken zijn, dan moet je er nog een keer met een in terpentijn gedoopte en afgedekte kwast over strijken. Zijn er nog te transparante delen, smeer dan een tipje van onze gemengde kleur over de plek waar het te licht is en dit weer uitstrijken met een beetje afgedekte terpentijn. Ben je niet helemaal tevreden over de uiteindelijke kleur, dan kun je een heel klein tipje Van Dyck bruin uitstrijken om het iets donkerder te krijgen. Hetzelfde geldt voor de oker en sienna tinten om het lichter te krijgen.

Zoals gezegd kun je uren later nog veranderingen aanbrengen, het duurt zo'n 24 uur voordat onze verflaag droog genoeg is. Dit is overigens een zeer korte tijd voor olieverf, omdat we het zo dun en verdund aanbrengen. Dik en dekkend aanbrengen is voor de modelbouw niet interessant. Naar verluidt zijn sommige schilderijen van Karel Appel nog steeds niet droog.

Mocht je dezelfde kleurenmix nog een keer willen gebruiken, kun je 'm gewoon afgedekt met folie op tafel laten staan. De volgende dag is ie nog net zo zacht. Wil je 'm langere tijd bewaren, dan kun je 'm met folie afdekken en in de vriezer stoppen. Als je de verfmix later uit de vriezer haalt, kun je 'm gelijk gebruiken, want het bevroert niet. Heb je meerdere rijtuigen te schilderen, dan is het helemaal niet verkeerd voor elk rijtuig opnieuw te mixen. De kleur zal niet precies hetzelfde zijn, maar wel bij elkaar in de buurt liggen. Zo lijkt het alsof elk rijtuig zijn eigen leven heeft geleiden.

Een beetje spelen met een andere mix geeft eigenlijk altijd een leuk resultaat:



Lichtgrijze basislaag met alleen die prachtige kleur Van Dyck bruin.



Zeer hoge transparantie met Van Dyck bruin en gebrand sienna gelijk gemengd.



Een imitatie die dichtbij het voorbeeld komt van teak, in een verhouding gemixed zoals genoemd in de tekst.



Dit is de vorige foto, maar nu na 48 uur met nog een transparante laag van dezelfde mix.

De aangegeven olieverfkleuren zijn zeer geschikt voor imitaties van verschillende houttinten. Gebruik je een van de kleuren ongemengd op dezelfde basiskleur, of gemengd in een andere verhouding, maak je weer een nieuwe illusie. Gebruik je lichtere tinten, zoals onze licht rood, dan geeft na droging een donkere wash meer diepte en accenten.

Ongetwijfeld is jouw tint niet exact hetzelfde als mijn resultaat. Maar het lijkt met deze simpele handelingen zeker op hout. Je kunt het zo laten als het is, een prachtig mat hout effect, voor een rijtuig dat een tijd niet gewassen is. Maar wilt u de verf beter beschermen, maar vooral het "hout" er nog mooier uit laten ko-

men, dan raad ik aan het geheel na drogen een dunne satijn vernislaag te geven.

Een leuk project om gelijk met onze hout imitatie aan de slag te gaan is de DM40 Welsh Highland Railway 'Bro Madog Eisteddfod' van het Britse merk Parkside Dundas. Een eenvoudig te bouwen styrenen kit van een smalspoor rijtuig in schaal 1:76 smalspoor (9 mm N spoor rails), maar ook leuk in te zetten op een smalspoor 1:87 baan (H0e). Omdat dit rijtuig uit Wales een redelijk neutraal uiterlijk heeft, is het zonder al te veel commentaren van experts te gebruiken op een niet Britse baan. Via de Engelstalige website van Parkside Dundas (www.parksidedundas.co.uk) is de kit van dit rijtuig te verkrijgen.

Deze techniek is uiteraard toepasbaar in verschillende kleuren en op verschillende objecten. Houten schuttingen, garage-deuren, bankjes etc. Veel succes!



Statieportret van een Welsh Highland Railway rijtuig.

*Tekst en foto's:
Sven van der Hart*



Verzonken huisjes

DE GELOOFWAARDIGHEID VAN DE MODELBAAN KAN EEN FLINKE DEUK KRIJGEN DOOR HET SPLEETJES FENOMEEN. KLINTK VREEMD MAAR VEEL MANNEN KNAPPEN ER OP AF. WE HEBBEN HET OVER HUISJES WAARVAN HET FUNDAMENT NIET GOED PAST OP DE MODELBAAN. GEVOLG IS EEN STORENDE KIER TUSSEN GEBOUW EN ONDERGROND. HET LIJKT ALSOF HOEKEN OF STUKKEN MUUR ZWEVEN. UITERAARD IS DIT ON-REALISTISCH EN STOREND MAAR GELUKKIG HEBBEN WIJ EEN EENVOUDIGE OPLOSSING VOOR U.

De methode die ik hanteer om spleetjes te voorkomen is ontwikkeld vanuit mijn achtergrond als bouwer van modulebanen. Transportschade aan fragiele bouwsels tracht ik te voorkomen door mijn huisjes afneembaar op de modelbaan te plaatsen. Dit kan doordat de huizen in een steun-



kader geklemd worden zonder verlijming.

De bouwmethode is eenvoudig. Je moet het enkel vooraf goed inplannen. Aangezien de onderste rand van je gebouw in de ondergrond van de modelbaan wegzakt dien je daar rekening mee te houden. Zo maak ik mijn huizen stevast 1 mm hoger dan visueel nodig. Deze millimeter verdwijnt onder de rooilijn. Het resultaat is dat mijn huisjes klemmen zonder een

storend spleetje en perfect op hun plaats staan.

Gebouwen omringd door verharding kunnen wegzinken in een op maat uitgesneden bodem van kasseiplaat of andere verharding. Niet elk gebouw is omgeven door verharding. Huizen omringd door aarde krijgen op mijn modelbaan een kader uit styreenstrips.

Hoe gaan we te werk?

Het huisje wordt op zijn definitieve plaats gezet. Rondom kleef je styreenstrips van de gewenste dikte, zoals vermeld gebruik ik vierkante strips van 1 mm. Uiteraard kleven we de strips op de bodemplaat van de modelbaan en niet tegen het gebouw. Na wat puzzelwerk met styreenstrips en secundelijm bekom je een kader waarin je bouwset perfect past. (ZIE FOTO 1A EN FOTO 1B)

Tijdens het aankleden van de omgeving met scenerymateriaal verwijder je het huisje. Het aankleden met scenerymateriaal is nu eenvoudig. Zoals op FOTO 2 zichtbaar is gebruikte ik een papje van verdunde houtlijm en gezeefde gemalen baksteen om een NMBS perron na te bootsen. Tijdens het uitharden van de scenerylaag was het eenvoudig om binnen het kader gemorst materiaal te verwijderen. Met de punt van een schroevendraaier kon overtollig materiaal weggeschrapt worden. Is de scenerylaag droog dan kan naar behoefte je bouwset in en uit het steunkader geklemd worden. Doordat scenerymateriaal op de strips gelijmd werd zijn deze onzichtbaar. Het lijkt of je bouwset perfect in de omgeving opgenomen is.



Tekst en foto's:
Peter Van Gestel



De spoormannenbuurt van **Damyville**

EÉN VAN DE VELE PARELTJES DIE TE ONTDEKKEN WAS OP DE EXPO RAMMA IN SEDAN IS HET SFEERVOLLE DIORAMA "LA CITÉ CHEMINOTE DE DAMYVILLE" VAN DE JONGE FRANSE MODELBOUWER DANIEL CABANE. DE BOUWER STELT GRAAG ZIJN DIORAMA VOOR AAN DE LEZERS VAN MODEL-
SPOORMAGAZINE.

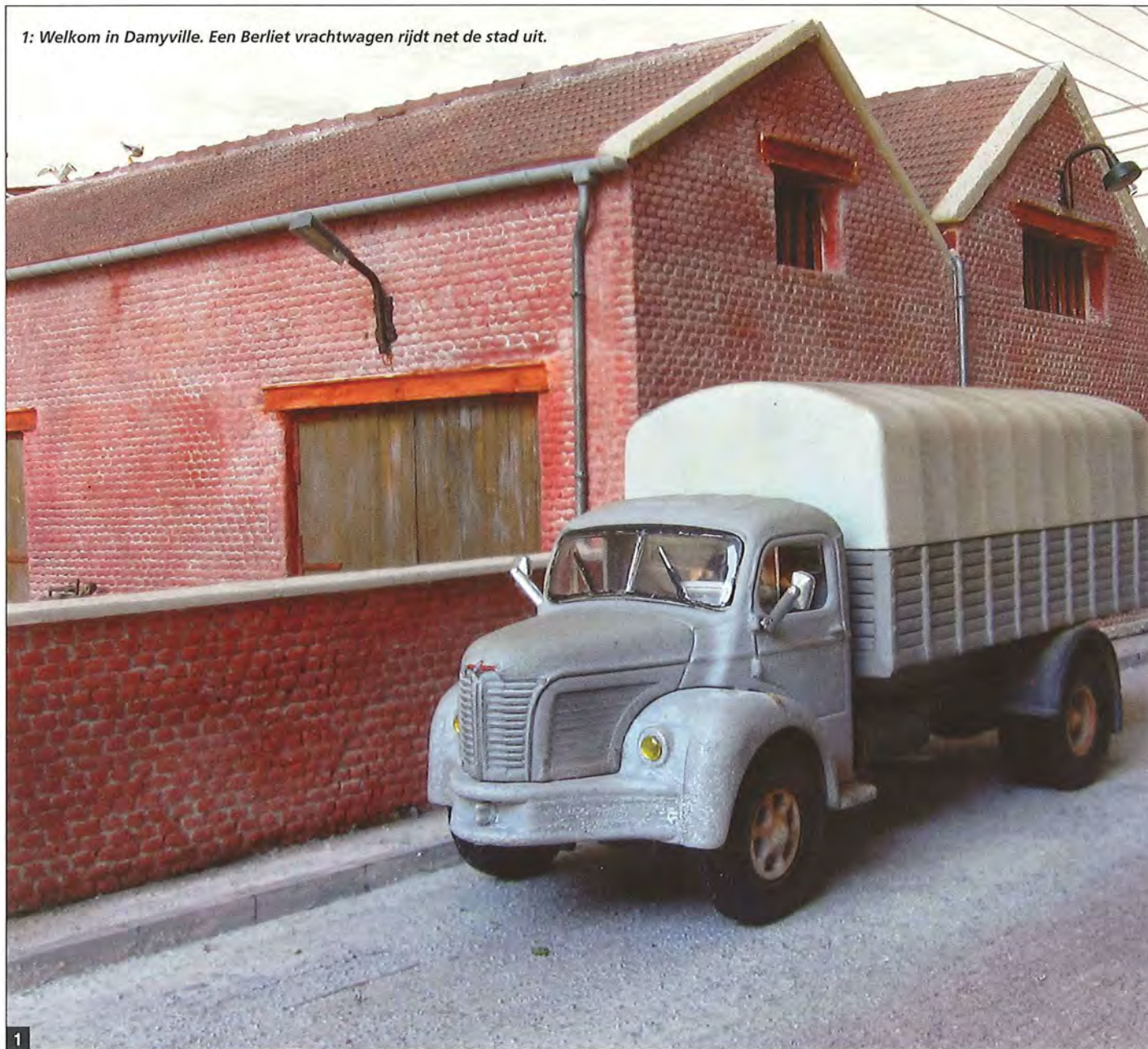
Bij gebrek aan ruimte om een volwaardige modelspoorweg aan te leggen hebben we besloten een diorama te bouwen. Dankzij

deze benadering bestond de mogelijkheid de detaillering wat verder door te voeren en een "jaren zestig" sfeertje in het leven

te roepen. Het gebeuren speelt zich af in een denkbeeldig stadje dat alles in ons spoorenthousiasme beheerst: Damyville-en-Caux.

Het diorama werd gebouwd met veel artisanale producten. Op een klassieke kastvorm uit multiplex brachten we een

1: Welkom in Damyville. Een Berliet vrachtwagen rijdt net de stad uit.



2



vel Depron aan waarop de straten werden uitgetekend. De straatstenen werden direct in deze Depron gegraveerd. Deze bodemlaag leent zich uitstekend om de gebouwen erin te verzinken, zodat minder elegante spleten tussen gebouw en ondergrond tot het verleden behoren.

Het overgrote deel van de gebouwen is uit gips. Men kan er onder andere de verfranste versie ontdekken van het Hene-gouws huis van KitNord, waarvan de fabrikant eigenlijk maar één versie voorzag. De voorgevels van de huizen werden uitgerust met tal van extra details, zoals brievenbussen, isolatoren voor elektriciteitsdraden, huisnummers, straatnamen enz.

Voor de straten in kiezelsteen gebruikten we een textuur in acryl "zand" van Liquitex. Dit mengsel bevat zeer fijn zand. Het werd op de Depron ondergrond aangebracht, en daarna geschilderd en verouderd zodat het er ook echt als een oude straat uitziet.

De tuintjes van de spoor mannen kregen ook de nodige aandacht. De groenten komen uit de assortimenten van Noch, Busch, MiniNatur en wat zelfbouw. Kippen- en konijnenhokken verschaffen het geheel nog wat meer levendigheid. Ten-

2: Aan de rechterkant van de straat ziet U de werkmanswoningen op een rij.

slotte werd ook nog voorzien in een meer landelijk deel bij de cité van de spoorwegarbeiders.

De reliëfs zijn eveneens uit Depron gemaakt, dat werd bedekt met natuurlijke aarde. Het gras werd "gezaaid" met een Grassmaster, de bomen zijn afkomstig van Sylvia. De poel werd gemaakt met een glanzend acrylmedium.

Nog even een opmerking betreffende de foto's: deze zijn gemaakt met een Canon S95. Elke foto is feitelijk een opeenstapeling van diverse opnames met dezelfde uitsnijding maar steeds een verschillende scherpsstelling. Deze verschillende opnames werden vervolgens over elkaar gelegd met het programma CombineZm. Als laatste werd met behulp van Gimp de lucht erachter aangebracht. Het diorama heeft namelijk niet voldoende achtergrond om vanuit alle gezichtshoeken de hemel te kunnen zien.

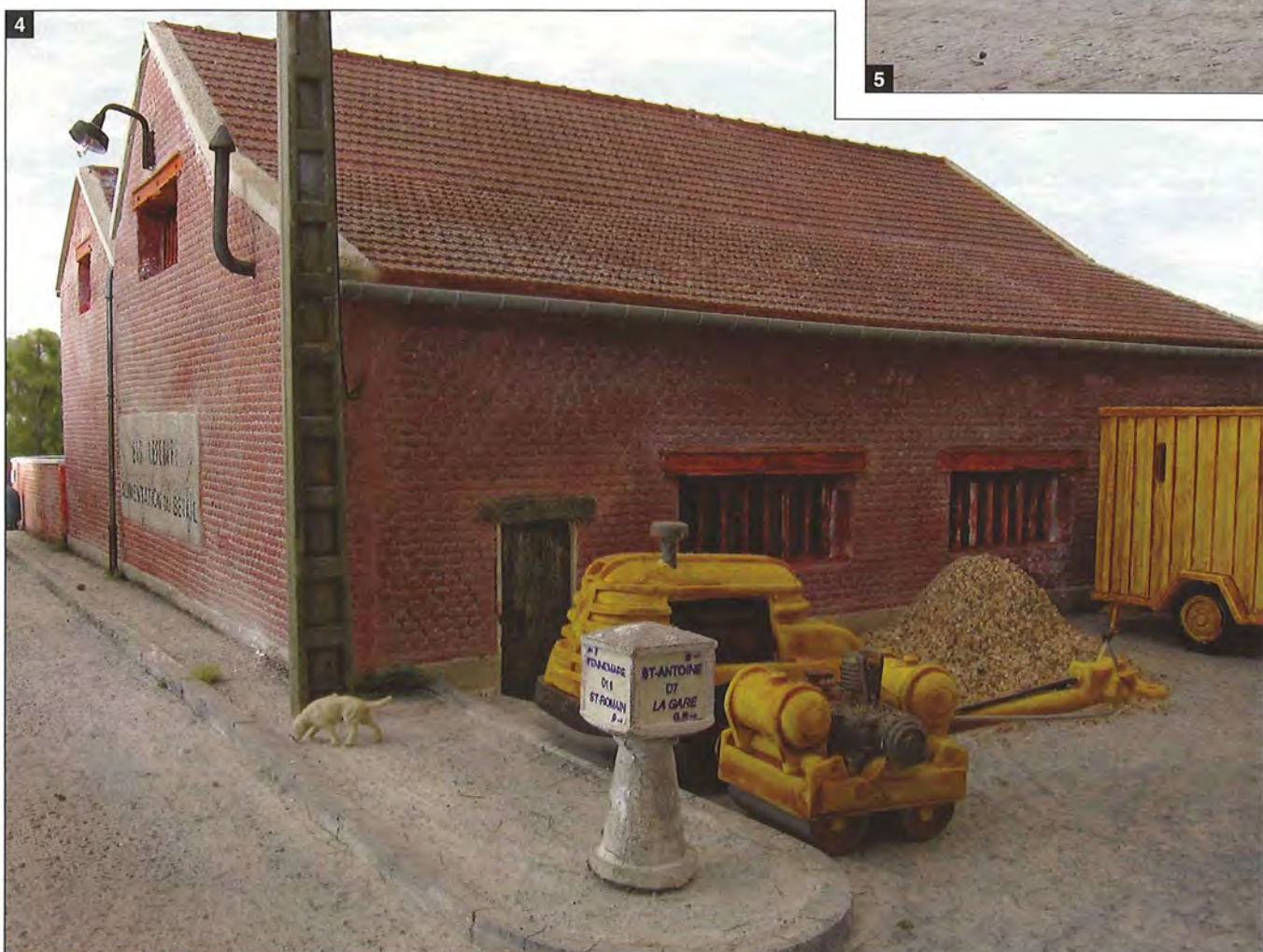
We wensen U veel kijkgenot bij deze beelden.

Tekst en foto's:
Daniël Cabane

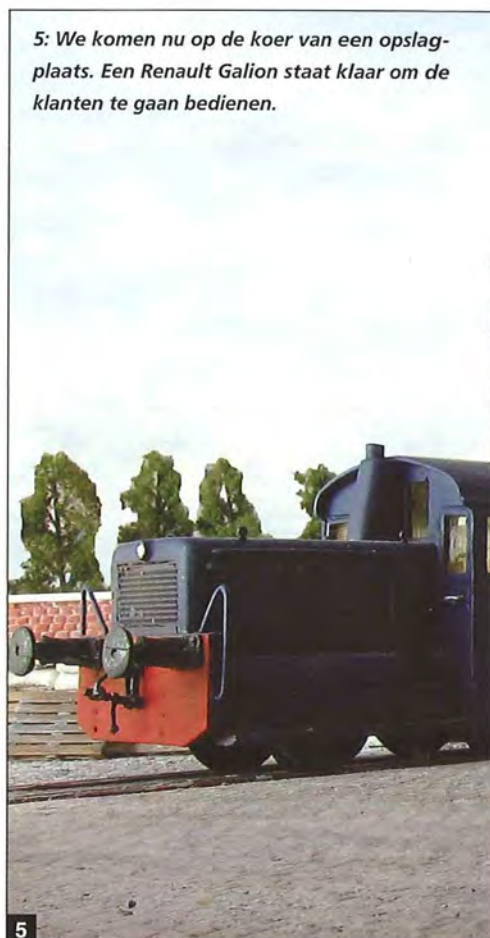




3: Aan de achterkant van de huizen liggen de tuintjes, die we straks even van dichtbij gaan bekijken.



4: Hier gaat men met de werken beginnen, een van de laatste stukjes kasseiweg moet eraan geloven. De Michelin wegwijzer toont de weg naar de omliggende dorpen, waarvan de namen zijn geïnspireerd door die van onze kinderen.



5: We komen nu op de koer van een opslagplaats. Een Renault Galion staat klaar om de klanten te gaan bedienen.



6: Behalve de huizen van de spoorweglui is de spoorweg alomtegenwoordig, hier in de vorm van deze privé aansluiting. Een Decauville locotractor (een statisch model van Debelem) duwde net een gesloten wagen naar het laadperron.



7: De gesloten wagen (een standaard van LSM) zal nog wat moeten wachten voor hij gelost wordt.



8: De locotractor is terug... Hier op de laadkoer kunt U goed de in het Depron gegraveerde stenen zien.



9: Een laatste blik op de werkmanswoningen en het begin van de werken.



10: Een beetje verder staat een mooi bakstenen huis, het is de Henegouwse woning van KitNord die verfranst werd.



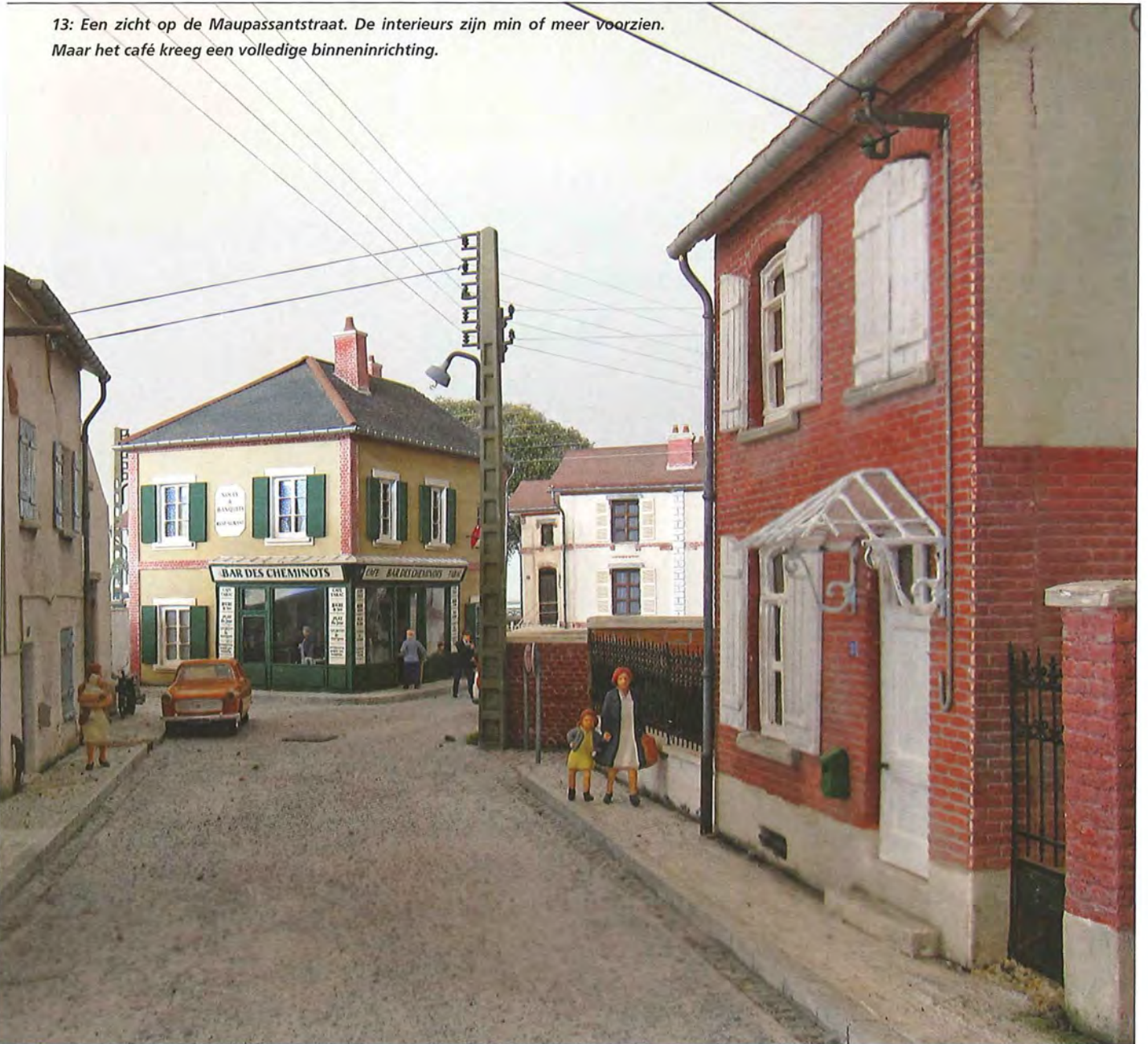


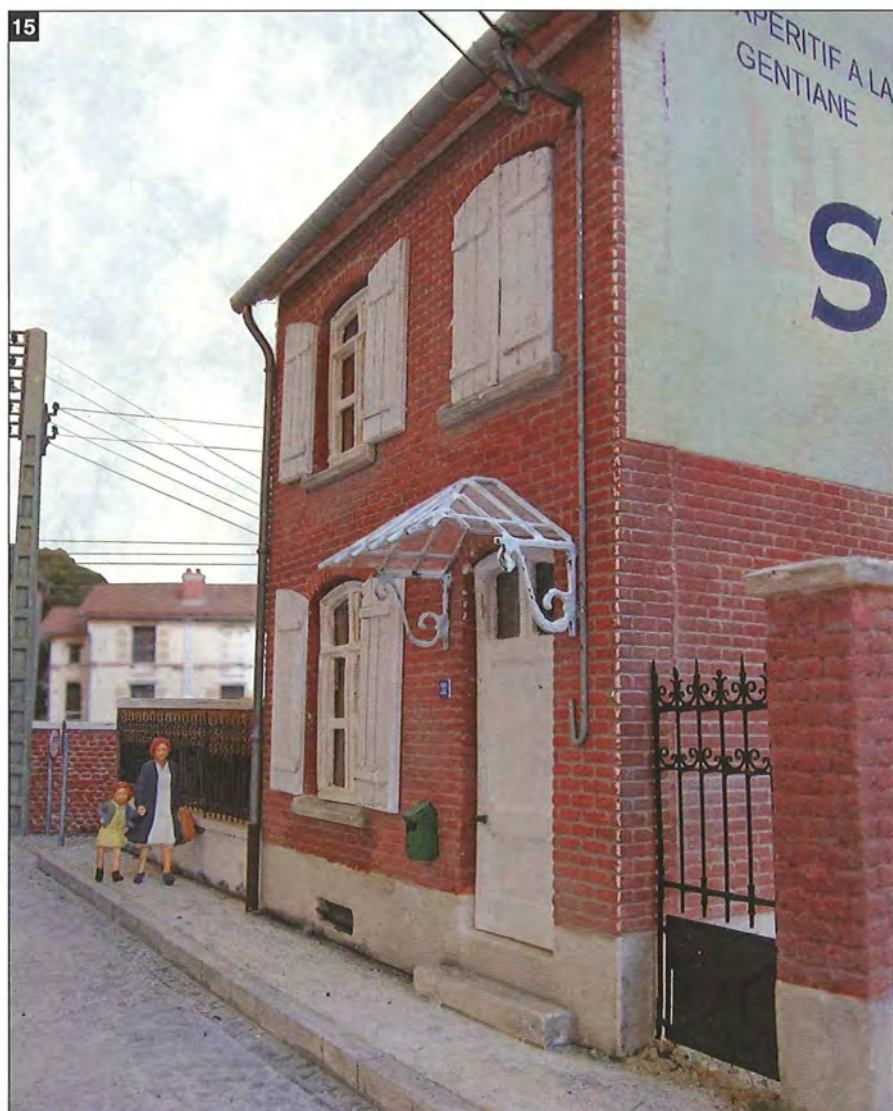
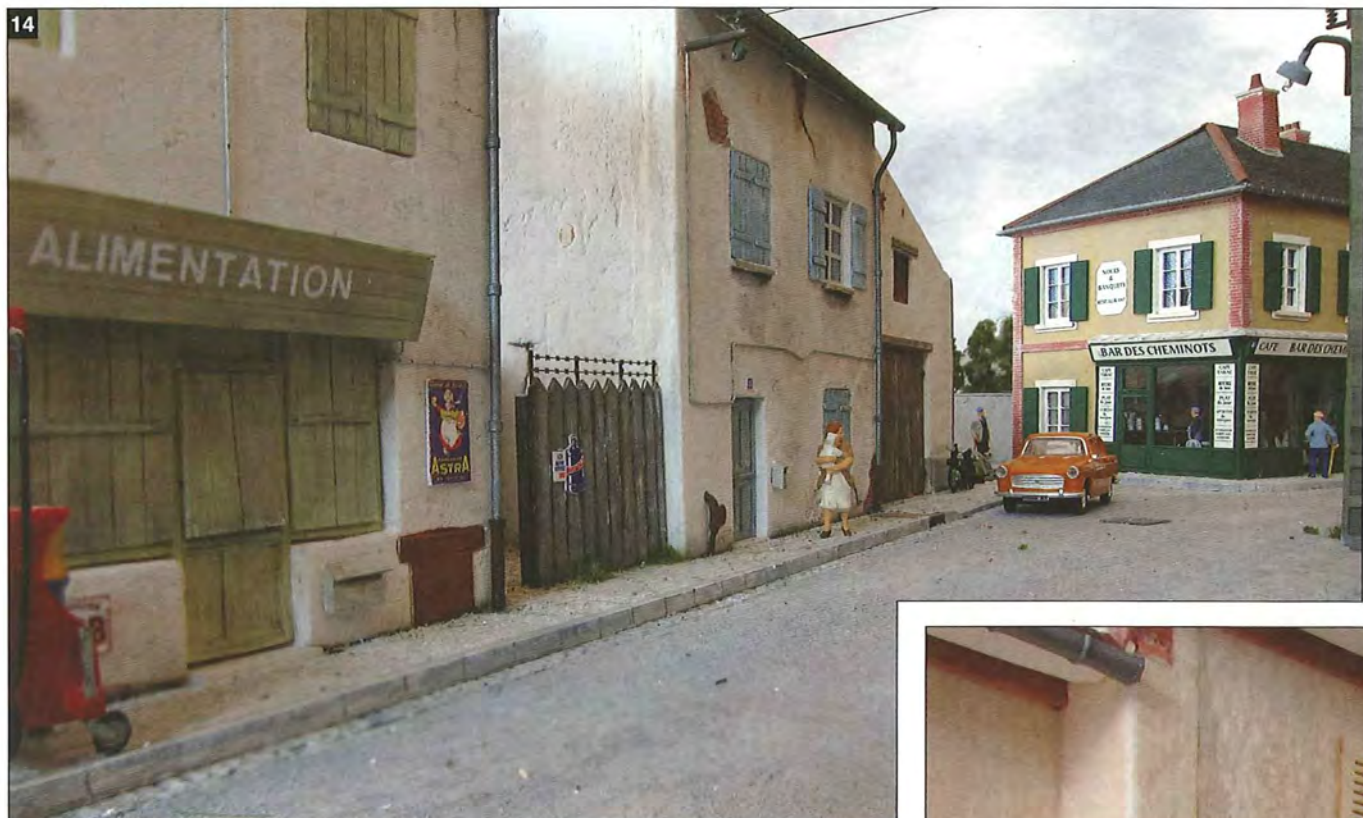
11: Langs de opslagplaats loopt een weinig uitnodigend steegje, waar hooguit een paar zwervers hun gading vinden.



12: Maar een paar anderen vonden deze wat rare plek nu net voor hun doel zeer geschikt...

13: Een zicht op de Maupassantstraat. De interieurs zijn min of meer voorzien. Maar het café kreeg een volledige binneninrichting.





14: Zoom op de linkerkant van de weg, met huizen die stammen uit het aanbod van Zebulon. Kijk in het voorbijgaan ook even naar de details op de gevels.

15: Aan de andere zijde werd het uitzicht van het "Henegouws huis" evenzeer verzorgd. Een markies (fabrikaat l'Obsidienne) kleedt letterlijk deze gevel aan.

16: De inrit is een ideaal speelterrein...

17: De tuintjes van de spoor mannen zijn goed onderhouden. Hier leven ze zich naar hartenlust uit als ze niet aan het werk zijn.





18: En de kinderen leven zich uit op het grasveld.



19: Vaak kweekten spoormannen konijnen en kippen, kwestie van goedkoop en lekker te kunnen eten.



21: De landelijke kant: de voorbijrijdende Citroën stoort de lokale fauna niet echt.



20: Intieme sfeer onder de kersenboom, maar het "huisje" staat nog op het eind van de tuin.

21



22



22: Een andere Citroën vrachtwagen, voor het vervoer van vee. Voertuigen zijn bij uitstek geschikt om een diorama te "dateren", we zitten duidelijk in de jaren zestig van de vorige eeuw...



Stap voor stap op weg naar het vakkundig verouderen van rollend materieel

Deel 1: Een zoektocht naar vuil

MET HET VAKKUNDIG VEROUDEREN VAN ROLLEND MATERIEEL WAREN WE AL WAT LANGER BEZIG VOORALEER HET IDEE OP KWAM OM ANDEREN MEE TE LATEN DELEN MET HETGEEN WE VERWEZENLIJKEN. ER WORDT OVER VERWEREN VEEL MAAR OOK WEL WEER ERG WEINIG GEPUBLICEERD, MET NAME HET HOE EN WAAROM SPECIEKE TECHNIJKES WORDEN TOEGEPAST ONTBREEKT VAAK. HET INTERNET AFSPEUREN, IN DE VAKHANDEL ZOEKEN NAAR BOEKEN OVER HET ONDERWERP IS ALS HET ZOEKEN NAAR DE SPELD IN DE BEKENDE HOOIBERG. JE VIND WEL WAT, MAAR EIGENLIJK TOCH OOK WEER NIET DATGENE WAAR JE EIGENLIJK NAAR OP ZOEK BENT. EN WAT DOE JE ALS JE HET NIET KAN VINDEN, JE GAAT ZELF MAAR VAN ALLES PROBEREN. DIT ARTIKEL IS DAN OOK HET EERSTE RESULTAAT VAN ONZE ZOEKTOCHT NAAR VUIL.

Bij het plannen, bouwen en aanleggen van onze modelspoorweg streven wij naar een zo realistisch mogelijk eindresultaat. We willen de werkelijkheid zo dicht als mogelijk benaderen. De werkelijkheid vertoont sporen van verwerking, van veroudering. Het gevoel dat u buiten opdoet moet u ook kunnen beleven bij uw modelbaan.

Dit is de reden dat we op zoek gaan naar het vuil, om onze modelbaan er zo realistisch mogelijk uit te laten zien. We zullen aantonen dat dit allemaal niet te ingewikkeld en duur hoeft te zijn, zodat het voor iedereen bereikbaar zal zijn.

We blijven niet alleen binnen, we gaan het

ook buiten beleven en zien. Het is niet de bedoeling dat dit een verhaal wordt over straatvuil en afvalverwerking maar meer een zoektocht naar alle soorten en mate van vervuiling die op het rollend materieel neerdalen, of door gebruik ontstaan naar mate de tijd verstrijkt.

Het doel is dat wij de opgedane kennis kunnen toepassen om ons wagenpark er zo realistisch mogelijk uit te laten zien.

Net als onze fonkelnieuwe wagens, rijtuigen en locomotieven die wij vol van vreugde afhalen bij onze vakhandelaar zien de nieuwste aanwinsten van de railvervoerders er smetteloos uit. Brandschoon zonder een enkel stofje of krasje zien wij ze soms voorbij rijden. Helaas, en gelukkig



voor al de fans van het weatheren (verder zullen we het in plaats van over weatheren over verouderen hebben), komt daar al snel verandering in. Weersinvloeden, de lading, allerlei gebruikssporen en niet te vergeten onze moderne kunstenaars die soms lustig met de spuitbus te keer gaan (graffiti) brengen alras verandering in het uiterlijk van het rollend materieel. In vrij korte tijd verandert de wagen of locomotief van een nieuw-, naar een in gebruik zijnd vervoersobject. Elke locomotief of wagen krijgt zijn eigen gezicht, het is geen eenheidsworst meer maar heeft een eigen identiteit verkregen.

Voordat wij zelf overgaan tot het verouderen van ons wagenpark verzamelen we

zoveel mogelijk informatie over hoe het materieel er in werkelijkheid uitziet. We willen ons eigen wagenpark immers op een natuurgetrouwe wijze verouderen zonder al te veel (stijl)fouten. Dit kunnen we doen door het lezen van boeken en tijdschriften, het speuren op het internet of het bekijken van spoorwegfilms. Maar zeker zo leuk is het zelf buiten te gaan ontdekken. Ga op een vrije dag eens naar een station en terwijl u geniet van de sfeer, en al de bijkomende spoorse activiteiten op en rond het emplacement, krijgt u een keur aan materieel voorgeschoteld. Maak hiervan zoveel mogelijk foto's die u thuis tijdens het verouderen als naslagwerk dankbaar kunt gebruiken. Buiten het feit dat dit een leuk tijdverdrijf is en een ware

aanvulling op onze modelspoorhobby is het bijzonder nuttig om te zien hoe de grote voorbeelden van onze modellen er in werkelijkheid uitzien. Het goed observeren van het rollend materieel bij het grootspoor is de beste methode om de juiste voorbeelden te vinden om uw kleinodent goed te kunnen vervuilen.

Als u het weet te zien zal u ervan versteld staan hoeveel verschillen er zijn in de mate van vervuiling als ook in kleur.

Het landschap waar de treinen doorheen rijden heeft uiteraard ook invloed op de kleurnuances die in de aanslag op het materieel zullen ontstaan. In bergachtige gebieden waar bijvoorbeeld graniet of blauwsteen voorhanden is zal er veel grijsachtig stof zijn. Ook zijn er in onze omgeving gebieden te vinden waar een rode kleur in het gesteente op diversen plaatsen de overhand heeft zoals in de Hunsrück en de Vogezen in Oost-Frankrijk. Al dit stof zal tijdens de reis door het gebied opwaaien en op de wagens terecht komen.

De oplettende treinspotter zal zeker merken dat deze kleuren er onder vochtige condities weer heel anders uitzien dan op een warme zomerdag waarbij de lucht zindert van de hitte. Vuilaanslag op een wagen die droog is heeft een veel lichtere kleur dan onder vochtige condities. Bijvoorbeeld roest kan indien nat nagenoeg zwart verkleuren, terwijl het een



mooie bruin rode kleur kan hebben als het droog is.

Zelfs zie je op bijvoorbeeld onderlossers, ertswagens of ander gelijksoortige wagens voor los gestort bulkvervoer verschillende kleuren aanslag omdat er dan weer kolen dan weer erts of een andere lading in wordt vervoerd. Kijk maar eens naar wat foto's van een ertsoverslag, of een overslag van allerlei grondsoorten en mineralen. Je zou zeggen erts is erts, maar niets is minder waar. Je zult er van versteld staan wat een diversiteit aan kleuren er zijn als je de bergen met erts of grond ziet liggen bij een overslag. De kleuren kunnen variëren van nagenoeg puur rood tot zelfs donkerbruin en nagenoeg zwart. Dit alles zorgt voor een prachtig kleurenpalet waar wij dankbaar gebruik van maken tijdens het verouderen van ons wagenpark.

De roestige kleurnuances zijn dikwijls aan te treffen bij railmusea, waar het materieel vaak zonder mededogen aan de weersinvloeden wordt blootgesteld.

Niet elke wagen ziet er hetzelfde uit, het uitzicht is mede afhankelijk van hoelang hij in gebruik is en ook de staat van het onderhoud speelt een grote rol. U hoeft niet verbaasd te zijn als u wagens tegenkomt waar mos en andere planten op proberen te overleven. Er zijn zelfs voorbeelden te vinden waarbij u denkt wie heeft er op deze wagen een verfbom laten neerdalen. Dit zijn excessen en het is natuurlijk niet de bedoeling dat ons gehele wagenpark er op die manier uit gaan zien maar een zwaar vervallen exemplaar op een dito opstelspoor is wel een blikvanger op de modelbaan waar u lovende uitspraken over kan verwachten.

Het zal u zeker niet verbazen dat u de grootste diversiteit en intensiteit van vervuiling zal aantreffen op goederenwagens en deze zijn dan ook weer voor de startende 'weatheraar' de meest dankbare objecten om te verouderen. Buiten het feit dat dit soort wagens in vrijwel alle prijsklassen te verkrijgen is (dus zeker ook bereikbaar voor de jeugd en de startende modelspoorer), kan u op een goedkoop model mooi uitproberen wat u heeft gezien bij het grootspoor. Indien het niet direct goed lukt is het niet zo'n erg want de kosten zijn dan nog goed te overzien.

Goederenwagens zijn net als op onze modelbaan ook in het hedendaagse vervoer niet weg te denken, ze zorgen er altijd maar weer voor dat de kostbare goederen worden verplaatst. Je zou dan denken dat de vervoerders heel erg zuinig zouden zijn op dit soort wagens, maar niets is minder





waar. Onderhoud om er voor te zorgen dat ze in onberispelijke staat blijven verkeren, wordt vaak tot een minimum beperkt. Technisch zijn ze natuurlijk wel in goede staat, maar voor de rest wordt er alleen het hoogst noodzakelijke gedaan om de wagens in rijdende conditie te houden. Het kan dus zomaar gebeuren dat een aantal vergane planken zijn vervangen in de werkplaats. Alleen het gerenoveerde deel wordt dan vaak met verf behandeld terwijl de rest van de wagon er nog net zo verwaarloosd uit blijft zien. De goederenwagon heeft geen representatieve functie, maar is gemaakt voor maar één doel en dat is het vervoeren van de lading van A naar B.

Hoe en waar vindt u nu op de wagens het meeste vuil en in wat voor patronen kan je het aantreffen? De vervuiling zal hoger op de wagon wat minder zijn dan op de lagere delen. Er zijn grof gesteld een paar verschillende soorten aanslag algemeen op te merken bij al de gangbare wagon typen:

- Afzetting van vuil op het dak dat bij regenachtig weer deels van het dak stroomt. Dit geeft op de zijanten van de wagon een onregelmatig patroon van vervuiling. Als u het dak van boven zou kunnen bekijken (observeer anders vanaf een brug of ander hoger object) zie je ook dat het vuil vanaf het hoogste punt naar de zijanten stroomt. Het patroon van vervuiling verspreid zich dus in de breedte richting van het dak en nooit in de lengte richting. De kleur van de daken verschilt ook bij gelijksoortige wagens enorm. Van een lichte

mate van vervuiling tot nagenoeg zwart. Het slijpsel van de bovenleiding en de aanslag van de rookgassen van diesellocomotieven doen hun werk. De aanslag van de rookgassen (diesel) zijn ongeveer vergelijkbaar met wat stoomlocomotieven teweeg kunnen brengen. Ook aardig om te zien op de daken zijn de plaatsen waar reparaties hebben plaats gevonden. Duidelijk zijn de kleur verschillen te zien ten opzichte van recent gerepareerde delen en de in een eerder stadium herstelde plaatsen.

- Vuil aan de onderzijde veroorzaakt door opspatten tijdens het rijden.

Op de draaistellen zal het vuil zich hier weer mengen met het vet dat wordt opgebracht ten behoeve van smering van de aspalen. Op de bladveren zie je heel veel details waar oud en nieuw roest vechten om de eerste plaats. Dit komt omdat de bladveren door mechanische werking constant in beweging zijn waardoor er onder invloed van vocht constant nieuwe roest wordt aangemaakt.

- Net als op de daken zal u op de zijwanden van de wagens gerepareerde plekken kunnen aantreffen.

Deze plekken zijn dan weer onder te verdelen in recente reparaties en eerdere uitgevoerde herstellingen wat dan ook weer de nodige kleurvariaties op zal leveren.

Dit alles maakt de goederenwagens nu juist zo aantrekkelijk voor op je baan. Er zijn er geen twee het zelfde, dit vaak in tegenstelling tot de rijtuigen. Ook de mate van vervuiling is afhankelijk van de lading



die er mee wordt vervoerd. Als u goed oplet bij het grootspoor zie je vaak verschillende soorten vuil door elkaar op de wagen zitten.

Op wagens tref je ook vaak graffiti aan. Afhankelijk van het tijdperk dat u rijdt kan dit ook in model worden overgenomen. Ook in tijdperk 2 en 3 toen de kunstenaars (of vandalen zoals we ze zelf liever noemen) nog geen spuitbussen tot hun beschikking hadden zag je al een bepaalde vorm van al dan niet tijdelijke opschriften op de wagens, vaak door het spoorwegpersoneel met krijt of witkwas aangebracht.

Bij ketelwagens voor vervoer van vloeibare stoffen ziet u afhankelijk van de lading olie en of chemische lading leksporen op de zijwanden die kunnen variëren van nagenoeg zwart tot wit. Bij wagens voor het vervoer van olieproducten zijn de leksporen soms nog glimmend waaruit je kan afleiden dat ze net zijn geladen.

De ketel is veelal niet egaal vuil maar als u goed oplet zal u zien dat de bovenzijde (tot op het knikpunt in de ronding), de wagon het vuilst is, zo ook op de kopwanden van de wagon. Tegenwoordig zie je ook veel wagens (bijvoorbeeld Coilwagens) waarbij de lading wordt beschermd door een soort van zijdoek. Met name in



de plooiën van het doek zal het vuil zich ophopen, terwijl andere delen er nog als nieuw kunnen uitzien.

Een poedersilowagen voor het transport van diverse droge (stof) producten wordt aan de bovenzijde gevuld waarbij er natuurlijk wel wat lading naast de vulopening terecht komt. Wind en regen doen dan de rest en verdelen de gemorste lading, dat geeft een mooi patroon van vervuiling op de wagen. De schuine onderzijde van de silo is meestal donker gestreept dat komt mede door al het vuil dat van boven naar beneden stroomt en zich hier mengt met het opgeworpen vuil van tijdens het rijden. De onderzijde is ook het meest vervuild door remstof e.d. Dit in tegenstelling tot de bovenzijde die juist weer een lichte streperige kleur patroon heeft van de lading.

Het is haast ondoenlijk om al de soorten wagens met de daarbij bijbehorende typerende vervuiling te beschrijven. Het doel van dit artikel zal dan al snel voorbij worden gestreefd. Als u het observeert langs de lijn zal u al heel snel al de verschillende soorten van aanslag behorende bij een bepaald type wagen leren herkennen, waarbij gelijk de conclusie kan worden getrokken dat het ene vuil het andere niet is. Dit leren herkennen is belangrijk om fouten tijdens het verouderen te voorkomen. In een later stadium zullen we regelmatig een bepaald wagentype behandelen, waarbij dan dieper op de specifieke details voor het betreffende wagentype kan worden ingegaan.

Personenrijtuigen zijn weer een ander verhaal. Die geven meestal een niet of een veel minder verwaarloosde indruk, ze gaan ook regelmatig door de wasstraat. Tussen de wasbeurten zal er zeker weer wat vuil op komen te zitten maar nooit zo heftig als bij goederenwagens. Helaas worden tegenwoordig ook veel personenrijtuigen door onverlaten onderhanden genomen. Het vuil zal zich bij dit soort rijtuigen verzamelen op plaatsen waar de wasinstallatie nagenoeg geen invloed op



heeft. Op onderstel en dak blijft zeker vuil zitten. Aardig detail is wel dat een klein deel van de zijkanten van het dak die nog net beroerd worden door de wasinstallatie redelijk schoon blijven dit in tegenstelling tot de hogere deel van het dak waar de wasinstallatie geen invloed op heeft.

Voordat we gaan verouderen is het dus belangrijk om te weten hoe en waar vuil zich op de locomotieven en of wagens afzet. Kijk bijvoorbeeld maar eens naar een aantal foto's van bijvoorbeeld een NMBS reeks 52, hier zal je zien dat de grootste concentratie van aanslag zit op het dak, de schuine frontpartijen, de draaistellen, overige delen van de onderzijde. Op de zijwanden zie je op diversen plaatsen duidelijk waar het vuil, vermengd door regen, naar beneden is gelopen.

Het verhaal zou veel te lang worden om al de mogelijke patronen van vervuiling op bijvoorbeeld locomotieven te behandelen, want bijna elk type of reeks heeft zo zijn eigen specifieke patronen op front en of de zijkanten.

Stoomlocomotieven zijn weer heel wat anders want bij het grootbedrijf zul je heden ten dagen niet snel meer kalk-, of verdere uitbundige vervuilingssporen aantreffen. Wat wij nu in West-Europa nog zien is hoofdzakelijk materieel van stichtingen en of rijvaardige locs van museumlijnen. Dit soort machines worden vaak vertroeteld en verpleegd zodat zij er bijna als nieuw uitblijven zien. Na een dag of meer rij-

den zal echter ook hier het nodige stof, vet en vuil zich gaan ophopen. Maar zo vervallen als ze er in de nadagen van het stoomtijdperk (jaren 60 bij ons, jaren 70 in Duitsland) uitzagen zal u tegenwoordig niet snel meer zien.

In het begin van de vorige eeuw en tot het einde 30er begin 40er jaren werd een loc veelal bestuurd door vast personeel, dat de loc heel goed verzorgde, dat hoorde nu eenmaal bij hun taak als machinist en stoker. Vaak had het personeel de zorg voor een bepaalde locomotief toegewezen gekregen. De locomotief en het bedienende personeel hoorde bij elkaar. In het latere stoomtijdperk werden de locs naar believen gestuurd naar waar ze het hardst nodig waren, onderhoud en het poetswerk kwamen steeds meer op de achtergrond te liggen, waardoor de locs er meer en meer vervuild uit gingen zien. Op het einde van hun carrière, als men wist dat de loc over een paar jaar terzijde zou worden gesteld, kwam het poetswerk nagenoeg helemaal te vervallen.

Wat u tegenwoordig nog wel veel ziet op stoomlocomotieven is:

- op dak en de overige horizontale delen een grijze tot donker bruine aanslag van roetdelen.
- vet vermengd met water op al de bewegende delen wat dan weer kan variëren van bruin tot nagenoeg zwart.
- lichte vorm van kalkaanslag
- rijstof in veel kleurvariaties



Verder zie (zag) je op stoomlocs ook veel kalkafzetting. Zeker als we later een stoomloc gaan verouderen zal dit mooi opvallen op de vaak donkere ondergrond. Kalkafzetting komt meest voor op de navolgende plaatsen:

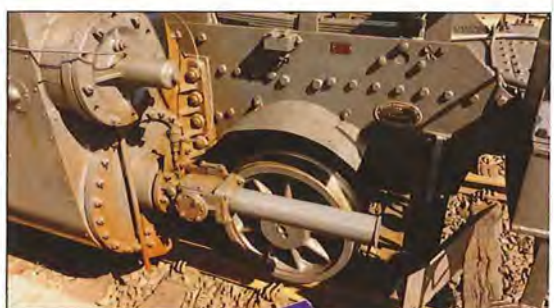
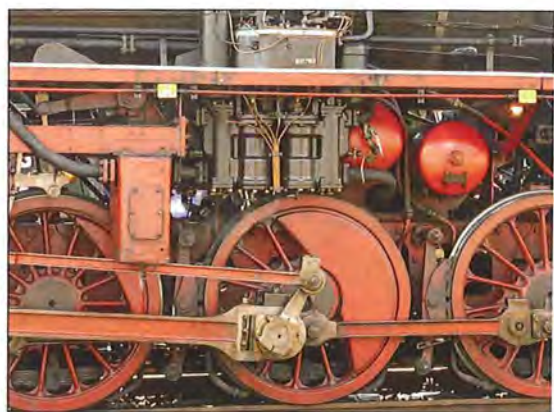
- de stoomfluit
- rond kranen, tap-, en vulpunten.
- bij lekkende leidingen en fitwerk
- de luchtpomp
- de inspectieluiken op de mantel van de ketel
- de cilinders
- voorverwarmer / oververhitter
- veiligheidsventielen
- onderzijde van de keteldeur

De natuur en de mens doen bij het grootspoor bijna als vanzelf het werk maar in model zullen we zelf aan het werk moeten om ons materieel te vervuilen. Als u zover bent om een model te gaan verouderen beginnen we met het kiezen van een passende kleur. Belangrijk bij de keuze van een kleur is te weten welk resultaat de

vuilkleur die we uiteindelijk gaan opbrengen geeft aan het model. We brengen de vuile kleur immers nagenoeg transparant aan, waardoor de ondergrond mede de uiteindelijke kleur zal bepalen.

Neem bijvoorbeeld een rode wagen. Rood is tegenwoordig zeker bij het tijdperk IV en hoger een zeer gebruikelijke kleur bij de vervoerders. Indien je hier de basis vuilkleur opspuit zal het resultaat wat gelig tot oranje worden. Een groenachtige ondergrond geeft in combinatie met de basis vuilkleur een wat meer grijsig resultaat. Het kiezen van de kleur is dus belangrijk, u moet dus altijd in de gaten houden wat de kleur die we opbrengen uiteindelijk zal gaan doen op het model.

De kleuren die u over het algemeen zal zien bij het grote voorbeeld zijn over het algemeen natuureigen kleuren zoals aardkleuren, bruin, oker, kaki, grijsinten en zwart en natuurlijk roestkleuren (van nagenoeg geel overgaand in rood tot wel



bruin/zwart). Met zwart bedoelen we niet diep zwart maar meer een kolen grijs/zwart. Echt diep zwart als vervuiling zal je niet snel aantreffen bij het grootspoor.

Gelukkig bieden de fabrikanten voor het verouderen een groot scala aan kleuren, in zowel verf als pigmentpoeders. Het aanbod aan verf is groot: Vallejo, Mig, Revell, Humbrol, Tamiya of Anita decor, de keuze hangt af van welke verf u het meest aanspreekt, en welke bij u in de buurt ook vlot verkrijgbaar is.

Was deze eerste bijdrage wat stoffig en theoretisch, volgende bijdragen zullen meer praktijkgericht zijn zodat u met MSM naast u kunt starten met uw poging om het geleerde in praktijk te brengen. Bij deze gelegenheid zullen we wat meer de mogelijke technieken behandelen die u als leidraad kunnen dienen bij het verouderen. We noemen het expliciet een leidraad, want iedereen zal tijdens het leerproces zo zijn eigen manieren en eigenaardigheden aanwenden om een model te verouderen.



Tekst en foto's:
Bert Kelder



De I10 rijtuigen van de NMBS

DE I10 RIJTUIGEN ZIJN ONTWERPEN VOOR HET INTERNATIONALE VERKEER OP KORTE AFSTAND. DE RIJTUIGEN MET AIRCO WERDEN OOK GEBRUIKT VOOR VERRE BESTEMMINGEN, IN LATERE JAREN WORDEN DE I10'EN TEVEN INGEZET VOOR HET BINNENLANDS VERKEER. AAN DE HAND VAN EEN AANTAL FOTO'S GEVEN WE HIER EEN AANTAL TYPISCHE TREINSAMENSTELLINGEN. LET WEL, HET GAAT HIER OM MOMENTOPNAMES, DE SAMENSTELLINGEN WAREN IN VOEGE OP HET TIJDSTIP VAN HET NEMEN VAN DE FOTO'S, ZEKER BIJ DE INTERNATIONALE TREINEN ZIJN ER VAAK WISSELINGEN IN SAMENSTELLING. MAAR DE BEELDEN GEVEN WEL EEN MOOIE IMPRESSIE VAN DE UNIVERSELE INZETBAARHEID VAN DE I10 RIJTUIGEN OVER EEN TIJDSPANNE VAN BIJNA 25 JAAR. VOOR DE INTERNATIONALE TREINEN IS EEN EXACTE WEERGAVE VAN DE TREINSAMENSTELLING IN MODEL DIKWILS ONMOGELIJK, GEWOON OMDAT DE TREINEN TOT SOMS 12 RIJTUIGEN OF MEER LANG ZIJN. GEWOON ONDOENBAAR IN H0, TENZIJ U OVER EEN HANGAR BESCHIKT. MAAR MET ZO'N 5 TOT 6 RIJTUIGEN KAN JE BEST AL EEN MOOIE INTERNATIONALE TREIN WEERGEVEN DIE Aangepast is aan de GROOTTE VAN DE MEESTE MODELBANEN.



1. IC Oostende-Keulen

Vanaf 1987 verschijnen de eerste I10 rijtuigen op de IC verbinding Oostende-Keulen. Op de foto zien we de 1605(Märklin/Vitrains) die zopas over de metalen brug over de Rur is gereden, nabij de uitrit Düren. Op 17 mei 1994 was de homogene C1-sleep samengesteld uit een Dms pakwagen (LS Models), twee I10 A, een I4 ABR (LS Models/Heris) en vijf I10 B rijtuigen. (Foto Max Delie)



2. INT Grand Ducal

Vanaf 1988 werden op de verbinding Brussel-Zuid – Luxemburg I10 rijtuigen ingezet. In 1990 bestond de basissamenstelling van deze internationale trein uit slechts 5 rijtuigen, een ideaal voorbeeld voor de modelspoorweg. De 2713 (LS Models) in de omgeving van Poix-Saint-Hubert heeft vijf rijtuigen aan de haak: een I6A, een I4A ter vervanging van een onbeschikbare I6A en drie geklimatiseerde I10 rijtuigen tweede klasse. Vanaf 1994 werden op deze verbinding niet geklimatiseerde rijtuigen ingezet. De laatste Grand Ducal reed in december 2003. (Foto Michel Hanssens)

3. EC Memling Oostende-Keulen-Dortmund

Vanaf 1991 kreeg de verbinding Oostende-Dortmund een nieuwe samenstelling, bestaande uit een mix van I6 en I10 rijtuigen, aangevuld met het speciale bistro rijtuig dat voor deze trein werd gecreëerd. Max Delie fotografeerde de EC 48 "Memling" langsheen de Vesder juist voor het inrijden van de tunnel die uitgaat op de stopplaats Dolhain-Gileppe; de samenstelling bestaat uit een loc van de reeks 18 gevolgd door twee I10B rijtuigen, twee I6B rijtuigen, het Bistro-Memling rijtuig en twee I6A rijtuigen. (foto 12.05.1994 Max Delie). De loc is in model gemaakt door LS



Models, Lima en Lemaco, de rijtuigen zijn verkrijgbaar bij Heris en Roco. De Memling

reed in deze samenstelling tot in de zomer van 1997.

4. INT 330 Luik-Parijs

Op 5 mei 1995 is de internationale trein 330 Luik-Parijs samengesteld uit een geklimatiseerde I10B (Heris) in C1 livree, gevolgd door een I6B (Roco) en een I6A (Roco). De CC 40100 van de SNCF (LS Models) heeft geen enkele moeite met deze korte sleep. (Foto Tryphon)



5. IR Liers-Luik-Luxemburg

Na de elektrificatie van de lijn 42 Riva-Gouvy werden vanaf mei 2000 de IR verbinding Liers-Luik-Luxemburg gesleept door locomotieven van het Luxemburgse type 3000 (Modelshop). Max Delie fotografeerde te Martinrive de 3002 van de CFL aan kop van de IR Liers-Luik-Luxemburg, samengesteld uit een Dms pakwagen (LS Models), een I10A, twee I10B. Ter versterking werd achteraan een Wegmann rijtuig van de CFL gekoppeld. (foto Max Delie)

6. EC 'Iris' Brussel-Chur

In september 2000 werd één van de nieuwe tot restauratiewagens verbouwde geklimatiseerde I10B rijtuigen ingezet in de EC 97. De logo's en opschriften werden pas in december 2000 aangebracht, een zestal maanden na de indienststelling van de eerste rijtuigen van deze minireeks. De volledige samenstelling was NMBS HLe27 (LS Models/Lima) + NMBS I10 restauratiewagen (Heris) + SBB Am type UIC Ric Z-1 (1ste klasse Eurofima) (Roco) + SBB Apm (Roco) + 3 x SBB Bpm (Roco) + NMBS I10 aircoC1 (Heris). Het laatste rijtuig is bijna niet zichtbaar op de foto maar was typisch voor de samenstelling van de EC Iris in deze periode. (Brussel-Zuid, 24 september 2000, foto Bertrand Montjobaques)



7. EC 'Iris' Brussel-Zuid – Chur

Ook ver over de grenzen kwamen we de I10 rijtuigen tegen. De EC Chur-Brussel-Zuid passeert op 24 mei 2004 in Frick en wordt gesleept door een Re 4/4 II van de SBB. Achter de locomotief bemerken we een geklimatiseerde I10B (Heris) een I6 B met fietsenafdeling en vier I11 rijtuigen. Daarna volgen een aantal SBB rijtuigen die slechts meerrijden tussen Chur en Basel. Vanaf december 2004 bestond de Iris terug uit SBB materieel. (foto Michel Hanssens, 24 mei 2004)



8. EC 'Iris' Brussel-Chur

De Iris Brussel-Chur passeert in de omgeving van Oberstinzel (F), tussen Metz en Straatsburg. De BB 15.000 (Roco of LS Models) draagt een 'multiservices'-livrei. De samenstelling is 2 x NMBS I11A (Heris of LS Models), 2 x NMBS I11B (Heris of LS Models), NMBS I6B (gemoderniseerd rijtuig) (Roco), NMBS I10B airco 'Memling' (Heris). (Foto Michel Hanssens, 3 juli 2004)



9. EC 'Vauban' Brussel-Zuid – Milaan

De 'Vauban' wordt hier tussen Mulhouse en Basel gesleept door een BB 15063 in "en voyage" livrei. Achter de loc bevinden zich de drie rijtuigen van het deel dat slechts tot Bazel wordt meegevoerd. Dit deel bestaat uit een geklimatiseerde I10B in Memling livrei, een geklimatiseerde I10B in C1 livrei en het ex-Memling bistro rijtuig. Daarna volgt de stam voor Milaan, samengesteld uit een I11A, een I10A, twee I11B en een I6 B met fietsenafdeling. (Foto mei 2003-Michel Hanssens)

10. Treski Oostende-Insbruck

De 'Treski' is de nachttrein van de NMBS met bestemming Oostenrijk, die enkel tijdens de Krokus- en paasvakantie rijdt. Tijdens een bepaalde periode werd de trein van Oostende tot Aachen getrokken door een loc van de reeks 16. Achter de loc zien we een I6B en daarachter 4 I10 B rijtuigen. (Hansbeke, 19 februari 2006, foto Willy Peyskens)



11. IC 'Benelux' Brussel-Zuid – Amsterdam

Om het tekort aan rijtuigen op te vangen op de nieuwe intercity Brussel-Zuid – Amsterdam werden van september 2009 tot december 2010 twee verbindingen gereden met Belgische rijtuigen van het type I6 en I10. De 2801 is op 27 juni 2010 op weg van Antwerpen naar Roosendaal. Achter de loc vinden we 2 I6A rijtuigen, en daarachter een 5tal I10B rijtuigen, alle in New Look livrei. Ook in 2011 werden de Belgische rijtuigen nog sporadisch ingezet als de Nederlandse ICR of de van de OBB gehuurde rijtuigen defect waren. (Essen, 27 juni 2010, foto Quintus Vosman)





12. Piekuurtrein Etterbeek-Poperinge

Op 28 september 2000 werd de 2202 ingezet voor het slepen van de piekuurtrein 8001 Etterbeek-Poperinge, uitsluitend samengesteld uit I6 en I10 rijtuigen. Het I6 rijtuig in Memling livrei is verkrijgbaar bij Roco, de I10 rijtuigen zonder airco zijn thans in H0 leverbaar door Heris. Voor inzet op de modelbaan kan de stam beperkt worden tot een 5 tal rijtuigen. (Foto Bertrand Montjobaques)



13. Piekuurtrein Schaarbeek-Landen

De piekuurtreinen Schaarbeek-Landen en Landen-Brussel-Zuid worden in principe verzekerd met een beperkt aantal M4 rijtuigen, maar in de praktijk wordt regelmatig een stam met internationale I6 en I10 rijtuigen ingezet. Achter de 2117 herkennen we een I6 B in Memling livrei, een i6B in New Look livrei, een I10B rijtuig met airco, een I10A rijtuig zonder airco en tenslotte een I10 B rijtuig met airco. Ook deze samenstelling is perfect in model na te bootsen. (foto Bertrand Montjobaques)

Selectie en samenstelling: GVM



6^{de} Internationale N-schaal conventie

VAN 17 TOT EN MET 20 NOVEMBER 2011 VOND DE 6DE INTERNATIONALE N-SCHAAL CONVENTIE PLAATS IN DE NEUEN MESSE VAN STUTTGART. DE ORGANISATIE VAN DEZE MODELBOUWBEURS IS IN HANDEN VAN INGA-NET. INGA-NET STAAT VOOR INTERNATIONAL N-GAUGE ASSOCIATION NETWORK EN IS EEN OVERKOEPELENDE ORGANISATIE DIE ALLE N-LIEFHEBBERS WERELDWIJD VERENIGT. VERSCHILLENDE NATIONALE NETWERKEN ZOALS HET BEKENDE AFAN (ASSOCIATION FRANÇAISE DES AMIS DU N), HET DUITSE N-CLUB INTERNATIONAL, N-CLUB FINLAND, sNs, N-TRAK, N-GAUGE GUILD SOUTH AFRICA, NSMA (AUSTRALIË) ZIJN LID VAN INGA-NET. ALLEEN BELGIË HEEFT MOMENTEEL GEEN NATIONALE OVERKOEPELENDE N-SCHAAL ORGANISATIE, MAAR WAT NIET IS, KAN ALTIJD WEL KOMEN.



1: De 'Poort tot de N-wereld'.



2: Sloppenwijken in Zuid-Afrika.

3: Boerderij in Zuid-Afrika. De dieren worden er beter behandeld dan de zwarte bevolking van Zuid-Afrika.



Voor de allereerste keer was er een Belgische modulevereniging uitgenodigd, namelijk de mensen van N160vzw (station Balegem-Dorp, zie MSM 105). Er waren naast de Belgische baan ook modelbanen te bewonderen uit Frankrijk, Zwitserland, Duitsland, Oostenrijk, Italië, Finland, Denemarken, Engeland, Canada en Zuid-Afrika. Op een oppervlakte van 1600m² waren niet alleen modelbanen aanwezig, maar ook grote en kleine fabrikanten, als ook handelaren met uitsluitend N-schaal materiaal. De organisatie tracht ieder jaar zo veel mogelijk kleinserie-fabrikanten op deze beurs te krijgen. Voor de N-liefhebbers was dit duidelijk een waar paradijs, een beurs uitsluitend op hen gericht, zonder de aanwezigheid van grote broer, de H0-schaal.

Tijdens de 6de internationale N-schaal convention bouwen de leden en genodigden van INGA-NET een zeer lange N-baan door alle banen aan elkaar te koppelen. Om alle banen aan elkaar te kunnen aansluiten, worden de normen, beschreven

door N-club international (zie www.N-club-international.de), toegepast. Indrukwekkend is de toegang tot deze N-baan. Voor de vorige editie werd een zogenaamde poort tot de N-wereld gebouwd, bestaande uit twee dubbelsporige spiralen van 2 m hoog, die de treinen over de bezoekers heen leiden. Tijdens deze vier dodelijke dagen reden de aanwezige deelnemers met hun mooiste treinsamenstellingen op deze zeer internationaal getinte baan. Kunt u zich voorstellen dat een lokale Belgische trein door de Alpen dendert of door een landschap ergens in Zuid-Afrika of dat een Spaanse trein het Vlaamse landschap doorkruist? Tijdens deze modelbouwbeurs was dus alles mogelijk. Het was opmerkelijk dat je uw treinsamenstelling, 's morgens op de baan geplaatst, enkel 's avonds terug zag en met wat geluk een paar passages tijdens de dag.

Dit treffen is er niet enkel op gericht om de treintjes te laten rijden voor het grote en talrijk opgekomen publiek. De leden



4: Overzicht van de 2 modules van de N-vrienden uit Zuid-Afrika.



5: Een andere invalshoek op de sloppenwijk. Bemerkt de rommel en afval die in de buurt van de krotten verspreid ligt.



6: Asterix en Obelix met de teletijdmachine van professor Barabas naar de 21ste eeuw geflitst.



7: Een idyllisch landschap in Loch Lochy.



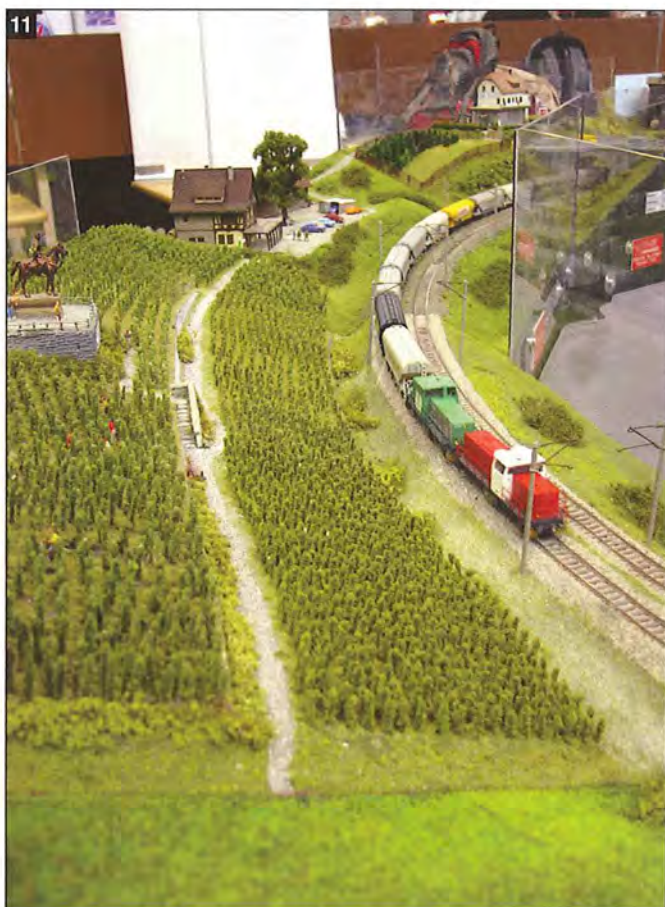
8: Een oude viaduct in Italië.



9: Een treinsamenstelling in spoor Ni. De aandrijving zit in het achterste wagonnetje. Spoor Ni heeft een breedte van 3mm! Gebouwd door Roy Bergauer (www.roybergauer.de).



10: Rooigemstraat en Kalle in Balegem van N160.



11: Een goederentrein passeert de wijnvelden op de modules van een N-club uit Herrenberg.



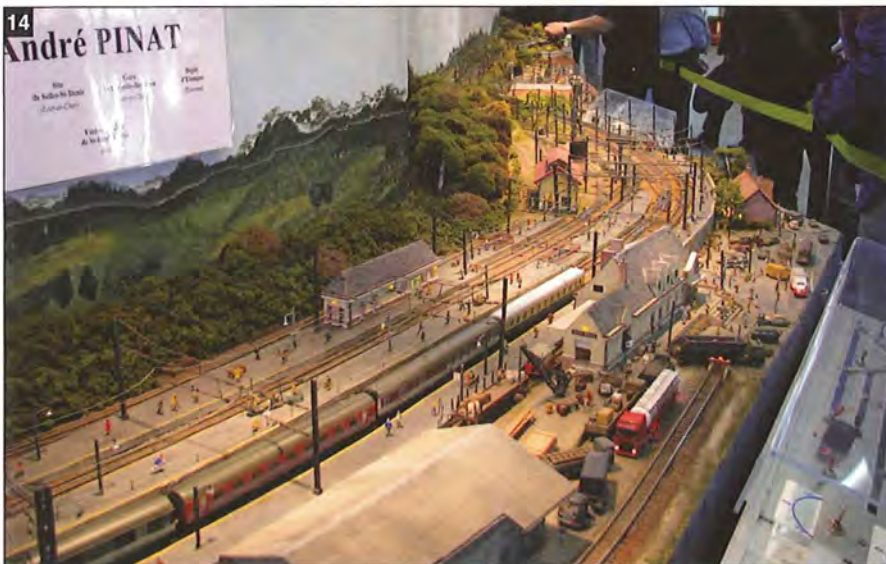
12: De volledige stand van N160. Hier is een totaalbeeld van de nieuwste realisatie van N160, een bocht gelegen in Erwetegem. Bemerkt het mooie glooiende landschap en het talud waarop treinen het landschap doorkruisen.

van N160 hebben ondervonden dat alle aanwezige deelnemers 'familie' zijn van elkaar. Na de tentoonstelling was er donderdagavond een internationaal buffet met dranken en spijsen uit alle deelnemende landen en zaterdagavond werd een buffet

aangeboden door INGA-NET. Dit waren de uitgelezen momenten om tijdens een hapje en een drankje eens van ideeën te wisselen met andere leden, handelaren en zelfs fabrikanten. Het hoeft niet gezegd dat onze Belgische deelnemers hun best

gedaan hebben om ervoor te zorgen dat fabrikanten de Belgische markt niet uit het oog zouden verliezen. Zeker ene mijnheer Kato was enorm begeistert door het Belgische rollend materieel.

De leden van N160 zijn enkel met hun nieuwe realisatie, een zeer ruime boog die zich ergens situeert in Erwetegem, gelegen op lijn 122 dat aansluit aan het



14: Het station van Orléans, gerealiseerd door André Pinat, de winnaar van de vorige editie.



15: Een stenen brug die een vallei in Zwitserland overbrugt.

13: Stadsmodules met een groot station van N-club international.

station van Balegem-Dorp, naar Stuttgart afgezakt. Op deze boog, bestaande uit 5 modules, wordt een kenmerkend landschap aan de voet van de Vlaamse Ardennen weergegeven. Verdienstelijk is dat zij genomineerd waren voor de tien mooiste delen van de gehele internationale baan. De nominaties werden gegeven door een jury bestaande uit modelbouwfabrikanten zoals o.a. Fleischmann, Kato, Arnold en Märklin. Tijdens het internationale buffet van INGA-NET mochten uiteindelijk alle deelnemers stemmen wie het mooiste landschap of thema uit de tien genomineerde stukken modelbaan gerealiseerd heeft. En de terechte winnaar waren de twee modules uit Zuid-Afrika. Zij hadden als thema 'apartheid', welke zeer nadrukkelijk terug te vinden was op hun modules.

Na afloop van de tentoonstelling werd nog eens heel duidelijk gemaakt hoe hecht de band wel is tussen alle deelnemers. Het was geen afscheid nemen, maar een uitnodiging voor de volgende 'familie'-bijeenkomst volgend jaar. De 7th international N-Scale Convention gaat in 2012 door van 22 tot 25 november.

Tekst en foto's:
Jim Van Bockstaele



NEDERLAND KENT DRIE GROTE MODEL-
SPOOREXPOSITIES AL DAN NIET MET
EEN MODELSPORBEURS. DAARNAAST
BESTAAN ER TAL VAN KLEINERE MODELSPOREVE-
NEMENTEN. DE GROOTSTE ONDER DEZE KLEINE EN
BESLIST ÉÉN VAN DE GEZELLIGSTE EN ONTSPANNEN
EVENEMENTEN ZIJN DE NEDERLANDSE MODEL-
SPOORDAGEN DIE TRADITIEGETROUW IN DECEMBER
IN DE BEURSHAL HAAGLANDEN TE RIJSWIJK WOR-
DEN GEHOUDEN.

De 17e editie van de Nederlandse model-
spoordagen op 10 en 11 december 2011
was voor de derde maal in handen van Na-
tasia Durieux, beursorganisator van Expo
Rijswijk. Zij werd daarbij voor de tweede
maal voor wat de modelspoorwegen en
demonstraties betreft door Gerbrand
Haans bijgestaan, die met zijn vele contac-
ten in de modelspoorwereld een twintigtal
modelspoorverenigingen en individuele
bouwers naar Rijswijk wist te halen.

Onder die individuele bouwers behoort
Ton Janssen die zijn, nog maar weinig in
Nederland vertoonde, Bossche tram had
meegebracht. Ook René Paul was aanwe-
zig met de Rusty Pile Railroad en Gérard
Hendriks met een klassieker op hoog ni-
veau, 'de Gipfelstürmer'. Gérard Hendriks
heeft deze ongewoon spectaculaire mo-
delspoorweg gebouwd naar een fictief
ontwerp dat Ivo Cordes in Eisenbahn Mo-
dellbahn magazin heeft gepubliceerd. Gé-
rard beschreef de bouw in 1995-96 stap
voor stap in Eisenbahn magazin en later
in Spoorwegjournaal. Met 'hoog niveau'
doelen we in dit verband behalve op het
enorme hoogteverschil vooral op de wijze
waarop Ivo en Gérard hebben laten zien
dat op een oppervlak van 120 x 120 cm
een modelspoorweg is te realiseren met
veel treinverkeer en een herkenbare Zwit-
sers landschapsvormgeving.

Een even fictief Zwitsers landschap creëer-
de het team Valkenswaard die aanwezig
waren met B.A. Bodil, hun winnende in-
zending tijdens de minibaantjes wedstrijd
van 2010. Weet u het nog? Het diorama
met vier railbussen in een verschillende
schaal en gebouwen in perspectief waar-
mee een enorme diepte is verwezenlijkt.
Naast hen troffen we Eddy de Wilde, ook
een ex deelnemer aan de minibaantjes
wedstrijd die nu met zijn H0e modelspoor-
weg Willburg een actieve deelnemer is in
het expo circuit.

Nederlandse modelspoordagen Toonaangevend en gezellig



Tekeningen van Ivo Cordes vormden voor Gérard Hendriks het uitgangspunt bij de bouw van de Gipfelstürmer. Aangezien het om een Zwitsers thema gaat doet het rollend materieel op de een of andere manier denken aan de Glacier-Express. Deze beroemde trein rijdt tenslotte dwars door Zwitserland.

Aan de wedstrijd had ook Gerard van de
Weijer mee kunnen doen met zijn nieuwe
mini-modelspoorweg de oude steenoven.
Een tot museumbedrijf omgetoverd spoor-
wegnet rond... juist ja een steenoven. De
Nederlandse modelspoordagen hadden
echter met dit H0e smalspoorbedrijfje de
primeur. In dezelfde categorie valt ook de
O.P.Oorgidee van Erik Mosterd die bij de
stand van Mitropa een plaatsje had gekre-
gen. Het materieel en daarbij ook het tafe-
reel is met zijn 1:22,5 en een spoorwijdte

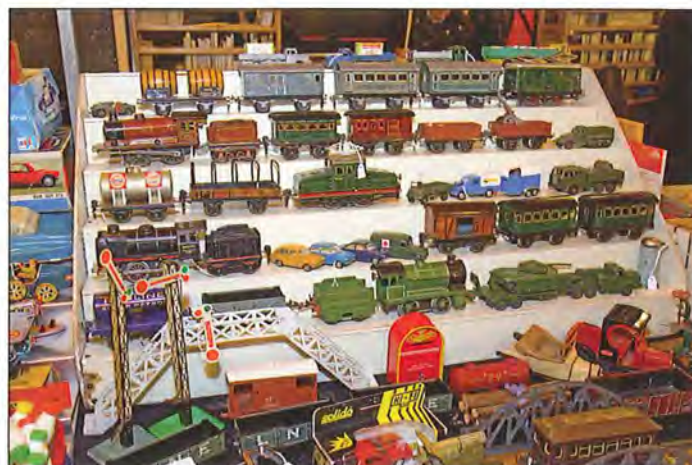
van 16,5 mm (Gn15) echter wel wat
maatjes groter. Heel groot is de bekende
modelspoorweg rond de suikerfabriek van
Zevenbergen. Dit imposante project van
Railcontact Modelspoorgroep Zevenber-
gen was na een jaar afwezigheid weer te
zien op modelspoordagen in Rijswijk. Tra-
ditiegetrouw waren er ook enkele grote
modulebanen.

Mitropa

Na enkele jaren van afwezigheid was het



Dat is een van de meerwaarden van de Nederlandse modelspoordagen, de demonstraties van hobbyisten voor hobbyisten op de stand van Mitropa.



Je zou bijna een (privé) modelspoor museum beginnen bij het zien van zoveel leuke blikken treinen. Dat is ook het aardige van de modelspoormarkt. Je ziet er de nieuwste tot de oudste modeltreinen.

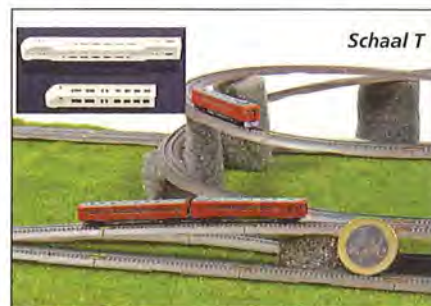
team Mitropa weer aanwezig met een demonstratiestand waar doorlopend demonstraties werden gegeven. Bezoekers konden er kennis maken met landschapsbouw, het aanbrengen van ballast, het werken met styreen, spuiten en weatheren om maar een paar items te noemen. In hun kielzog hadden zij ook de onlangs in MSM 109 beschreven modelspoorweg 'Tuinpad van mijn vader' meegenomen.

Natasja en Gerbrand konden met enige trots meedelen dat het inventieve team Mitropa ook aan de komende edities van de Nederlandse modelspoordagen zal deelnemen. Voor Natasja is het organiseren van de Modelspoordagen een puur professionele activiteit. Ze heeft dan ook helemaal niets met de miniatuur treinen. Wel vertelde ze dat ze een enorme bewondering heeft voor wat er allemaal wordt gepresteerd door de deelnemers. Dat mensen zich helemaal kunnen geven voor hun hobby. Die bevoegenheid ziet zij ook bij de andere evenementen die ze organiseert, zoals, Mineraal Internationaal en de Poppenhuizen poppen & Miniaturbeurs.

De expositieruimte wordt voor ongeveer 60% ingenomen door de handel. In de ruim 200 kramen was weer van alles te vinden van zowel bekende als onbekende merken en van de nieuwste modellen tot antieke blikken treintjes. Ook komen er meer en meer gespecialiseerde leveranciers naar Rijswijk. Anita Decor, Artitec en Godfather Models & Supply zijn met hun exclusieve scenery producten vaste gasten, maar we zien ook steeds meer firma's die zijn gespecialiseerd in digitale systemen en alles wat daar weer bij hoort.



Beursorganisator Natasja Durieux en adviseur Gerbrand Haans bij 'de oude steenoven' het nieuwe project van Gerard van de Weijer.



De Bossche Tram rijdt door de Kempenlandstraat. De gebouwen en het materieel op deze in schaal 0 en een spoorwijdte van 22,5 mm gebouwde modelspoorweg zijn door Ton Janssen zelf naar origineel voorbeeld gebouwd.

Een bijzondere debutant was Emanuel Damsteeg die een lans aan het breken was voor de kleinste modeltrein ter wereld T Gauge (T3), met een schaal van 1:450. Tot nu toe zijn er alleen Japanse modellen, naar het land van herkomst, maar daarin komt beslist verandering. Met de lasertechnieken van nu is het mogelijk kleine aantallen te maken. Voor de Britse markt maakt Tgauge.uk al enkele modellen en... Emanuel liet ons de handmonsters zien van de eerste twee NS casco modellen (NS VIRM en NS SLT). Als hij ze bij zich had ge-

had had hij er tijdens de modelspoordagen al enkele kunnen verkopen als kerstcadeau. Wellicht volgend jaar. Immers, op de beurskalender hebben de Modelspoordagen hun plekje mooi voor de kerst en kunnen bezoekers even inkoop doen voor de Kerstman. Laat je die kans ook volgend jaar niet ontnemen zeggen Natasja en Gerbrand in koor en kom einde 2012 weer naar Rijswijk.

Tekst en foto's:
Gerard Tombroek



DE GROOTSTE MODELREINEXPOSITIE IN ENGELAND VINDT ELK JAAR PLAATS IN DE NEC, EEN ENGELSE VARIANT VAN DE JAARBEURS, NABIJ HET VLEGVELD VAN BIRMINGHAM. KOM JE VAN EEN VAN DE HOTELS BIJ HET VLEGVELD, DAN BEGINT DE DAG AL IN STIJL MET DE ONBEMANDE MONORAIL NAAR HET STATION VAN BIRMINGHAM INTERNATIONAL, WAAR VANDAAN JE OVERDEKT JE WEG VOORTZET NAAR HET UITEINDELIJK DOEL: DE WARLEY MODEL RAIL EXHIBITION 2011. VERBAAS JE NIET DAT EEN GROTE MASSA DEZELFDE RICHTING OP GAAT. DIE GAAN NIET ALLEMAAL MODELREINTJES KIJKEN, WANT TEGELIJKERTIJD VINDEN ER ANDERE. EXPOSITIES PLAATS. NET ALS HET JAAR ERVOOR WAS ER DIT JAAR WEER EEN KERSTEXPO TE VINDEN, DUS MOCHT DE REST VAN DE FAMILIE MEE ZIJN GEGAAN, DAN WAS ER OOK VOOR 'HAAR' WAT TE DOEN.

Deze expositie valt te vergelijken met de Nederlandse Eurospoor: grote hal, vele exposanten en presentatie en verkoop van de grote en kleine fabrikanten. Ook het grote aantal bezoekers is hoog. Meer dan 16.000 modelspoorliefhebbers namen dit jaar graag de moeite om de tentoonstelling te bezoeken, waaronder toch een aantal Belgen en Nederlanders. En dat is ook niet zo gek, want deze expo is zonder meer een tweedaags bezoek waard. Er zijn zoveel banen tentoongesteld, dat het zelfs in twee dagen mogelijk is om er een paar over het hoofd te zien. De meeste banen zijn in schaal O, OO en N, maar er zijn bij Britten altijd genoeg banen in andere, soms zeer ongebruikelijke schalen. De kwaliteit van de meeste banen is zeer hoog en het is imponerend dat de organisatie heel weinig herhaling van het jaar ervoor heeft geplaatst.

Uiteraard zijn de thema's hoofdzakelijk

Warley Model Rail Exhibition 2011



Een van de grootste successen van deze expositie, Crumley and Little Wickhill, die met twee prijzen naar huis ging, waaronder de prijs van de burgemeester van Sandwell. Een prijs die de bezoekende, modelspoorliefhebber burgemeester persoonlijk toekent. In een later nummer van Modelspoormagazine zullen we deze baan nader bekijken.

Brits, maar zijn er enkele "buitenlandse" banen, gemaakt door Britten. Zo zagen we onder meer een Italiaanse, Deense, Zweedse en uiteraard de vertrouwde Duitse en Zwitserse banen. Soms wordt er wat

gesjoemeld met de details, maar hoe het in werkelijkheid is, dat is meestal alleen iets dat een toevallig passerende bewoner uit het afgebeelde land opvalt. Er waren ook kundige buitenlandse modelbouwers uit-



Peter Cullen met een modulebaan die om hem heen rijdt, een fictieve uitbreiding van de spoorlijn op het eiland Man. Logischerwijs kom je dan tot de guitige naam Mannin Middle.



Alle gebouwen op The Gretton and Wenlock Railway zijn zelf gebouwd met onder meer pluimkarton bedekt met Slaters plasticard met steen motief.

genodigd, dus voor de Britten een opgelegde mogelijkheid om even over de grens te kijken wat er buiten hun land wordt gemaakt. Vanuit Nederland waren Ronald Halma en familie gekomen en toonden er drie, in de lage landen ondertussen wel bekende diorama's The Shop, Cornfield Yard en Halte Padjarakan. Zij hadden van het nieuwe publiek volgens eigen zeggen erg veel bekijks. Ook uit Nederland was Gerbrand Haans met H0e baan Irgendwo, een baan die eerder op de Grote Modelspoorexpo in Mechelen te zien is geweest. Verder wist N-Spoor Nijmegen de Nederlandse eer hoog te houden met hun imposante 22 meter lange baan Weesp-Diemen en hiermee op zondagochtend de Continental Modeller Trophy voor beste modelbaan naar een buitenlands voorbeeld in de wacht te slepen.

Niet alleen voor de banenbezoeker is er iets te beleven, maar ook de zelfbouwer komt hier volledig aan zijn trekken. Sterker nog, je mag het eerder een paradijs noemen. Vele handelaren die de wonderbaarlijkste en meest onverwachte componenten maken voor de modeltrein komen jaarlijks naar Birmingham om hun waren aan te bieden. Het enige probleem voor 'vastelanders' wat betreft bouwsets en treinonderdelen zijn de afwijkende schalen in Groot-Brittannië. Bekend zal ongetwijfeld zijn dat het Britse OO (1:76) niet hetzelfde is als H0 (1:87), terwijl er wel over dezelfde rails wordt gereden. N is 1:148 op het eiland, 1:160 op het vaste land. Het verschil in spoor nul is veel minder, dat kun je goed mengen. Maar de schaal is onbelangrijk als je kijkt naar het grote aanbod van grondmaterialen en gereedschap. Gereedschap waarvan je het bestaan niet



De enige Italiaanse baan kwam gewoon uit Groot-Brittannië, van de hand van Paul Hannant. San Pellegrino is een kustplaatsje aan de Adriatische zee, in de "hak" van Italië.



Een liefdevol uitgewerkte voorstelling op de spoor nul-baan Western View Engine Shed van Michael Price.

eens wist, maar dat je altijd wel een keer nodig hebt.

Het is elke keer verbazend om te zien hoeveel clubs en organisaties er zich in Groot-Brittannië bevinden. Als je geïnteresseerd

bent in een bepaald trein, maatschappij, land, jaartal etc, dan is er wel een club voor jou. Men verenigt zich hier graag met gemeenschappelijk interesses. Menig club heeft in Birmingham ook specialisten achter een tafel zitten die demonstraties



Dat Damian Ross een grote dieselliefhebber is, wordt al snel duidelijk bij Diesels in the Duchy. Voorzien van geluidsmodules was dit een grote publiekstrekker.



Winterse sferen bij een van de weinige Duitse banen Sparkel. Een project gebouwd in vijf weken door Norman Raven.



Deze realistisch ogende theestand op de Nul spoor baan Teesside Steel heeft een bekleding van geprint papier. Alleen bij betere bestudering van de foto wordt dit pas duidelijk!



Veel belangstelling van de toeschouwers ging uit naar de stoomlocomotieven op het depot van Western View.

geven van het bouwen van huizen, vervullen van modellen, bouwen van rijmateriaal in verschillende materialen en ga zo maar door. Zij zijn ook erg blij met vragen en geven graag goede raad. Als je een technisch probleem heb dat je niet op kunt lossen, vind je hier zeker een antwoord!

Dit jaar heeft de organisatie gezorgd voor niet één, maar twee heuse stoomlocomotieven in de hal. Allebei mooie voorbeelden hoe de Britse cultuur excelleert in het conserveren en renoveren van hun erfgoed. Ik denk dat ze er zelf niet helemaal zo over denken, want zij willen eigenlijk alles dat roest behouden en terugbrengen in originele staat, wat uiteraard een onmogelijke wens is. Maar door deze behoefte hebben ze ondertussen al een hele grote verzameling rijvaardig materieel in het hele land waar ze trots op kunnen zijn. De eerste en tevens grootste locomotief was een 0-6-2 tank loco nr. 1744, oorspronkelijk van de Great Northern Railway, maar nu in handen van de Great Central Railway in Loughborough, Leicestershire. De andere locomotief is genaamd Gertude en is van een veel minder formaat en rijdt bovendien op 600 mm smalspoor.

Als je er over nadenkt om de Warley Model Rail expo in de toekomst een keer te gaan bezoeken, dan is het het beste om hiervoor het hele weekend uit te trekken. Omdat het comfortabel gelegen is nabij het vliegveld en vele hotels, is het alleen een kwestie van tijd en geld die een bezoek in de weg kan staan. Niet omdat er niets te zien is.

Tekst en foto's: Sven van der Hart



De overwegbomen bij station Ballamodha worden op afstand geopend en gesloten.



Het rijp op Portskerra, samen met de grote mate van perfectie, creëert een bijzondere en prachtige baan. De sfeer van deze Highland Railway aan de noordkust van Schotland is door Tim Tinknell uitzonderlijk neergezet.

Een goederenwagen voorzien van een houten laadvloer

DE TECHNIEK VAN HET LASERGESNEDEN EN BEWERKT KARTON KENT EEN GESTADIGE OPGANG. HET WORDT VEEL GEBRUIKT VOOR HET VERVAARDIGEN VAN MODELGEBOUWEN, MAAR OOK VOOR ALLERLEI TOEBEHOREN. EEN VAN DE EERDER EENVOUDIGE TOEPASSINGEN IS HET MAKEN VAN EEN HOUTEN LAADVLOER VOOR GOEDERENWAGENS. HET FIJNE ZIT HEM ERIN DIT KARTON EEN UITZICHT VAN ECHT HOUT TE GEVEN. EN DAAR SLAAGT DIRK MÖLLER VAN DE FIRMA MOEBO WONDERWEL IN.



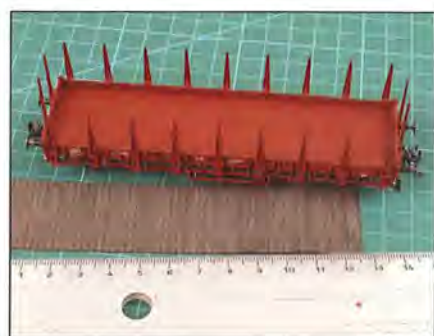
Een van de twee laadbodems uit setje 4200 en daarachter het model van de Roco Kbs waarvoor de laadvloer bedoeld is.



De dubbelzijdige tape – zoals gebruikt voor het vastkleven van vloerbedekking – wordt op maat gesneden.

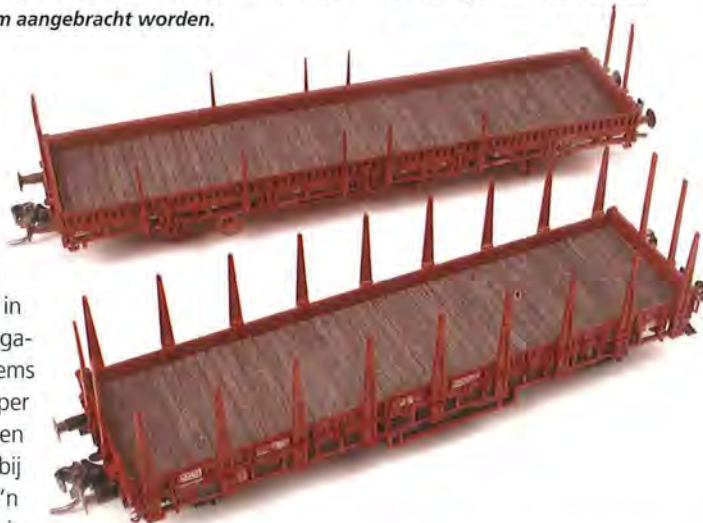


De op maat gemaakte tape wordt in de wagen gekleefd, daarna verwijderen we het schutpapier en kan de bodem aangebracht worden.



Voor de Fleischmann rongenwagen dient de laadbodem op maat gemaakt te worden.

goederenwagens. Deze laadbodems kunnen ook gebruikt worden voor het bekleden van een houten laadkade of een ouderwets magazijn. De laadbodems worden meestal per twee verkocht, een setje kost direct bij de fabrikant zo'n €5,60. Dirk Möller is één van de vele standhouders die op OnTraXS aanwezig zal zijn. Meer info over Moebo is te vinden op www.moebo.de. Wij waren alleszins overtuigd van het resultaat van deze kleine cosmetische ingreep die in geen tijd de laadbodem van



Het resultaat van de kleine ingreep geeft een knap resultaat.

je goederenwagen een andere uitstraling geeft.

Tekst en foto's: Guy Van Meroye





MARION ZELLER Rollenbank

ER ZIJN ZO VAN DIE ZAKEN DIE IN PRINCIPE IEDERE MODELSPOORDER IN HUIS ZOU MOETEN HEBBEN. BIJVOORBEELD EEN ROLLENBANK: HEB JE GEEN MODELBAAN, DAN IS HET EEN IDEAAAL MIDDEL OM JE VERZAMELING LOCOMOTIEVEN TOCH EENS TE LATEN FUNCTIONEREN, OF HET DRIJFWERK VAN JE STOOMLOCS IN ACTIE TE ZIEN. HEB JE WEL EEN MODELBAAN, DAN NOG IS EEN ROLLENBANK NUTTIG OM JE LOCOMOTIEVEN IN TE RIJDEN, DIGITALE LOCOMOTIEVEN AF TE REGELEN, OF BIJ ZELFBOUW, ÉÉN EN ANDER TE TESTEN. KORTOM, EEN ROLLENBANK HOORT BIJ DE STANDAARDUITRUSTING VAN ONZE MINIATUUR ONDERHOUDSWERKPLAATS.

Eén van de opmerkelijkste rollenbanken op de markt is deze van Marion Zeller. Deze Duitse dame vervaardigt bijzondere rollenbanken, bestaande uit twee kunststof afstandshouders waarin drie stangen uit edelmetaal vastklikken. Op de buitenste stangen worden de rolboksjes geplaatst, ze worden op hun plaats gehouden door de middelste dunne metalen stang. De rolboksjes zijn conisch gevormde speciale lagers waartussen de wielen van de locomotieven passen. Met klemmen kunnen de stangen onder stroom worden gezet en zo ook de rolboksjes. Deze rollenbank is ook

geschikt voor drierail materieel, gewoon één van de buitenste stangen aansluiten op de ene pool van de transfo en de andere pool op de dunne middelste stang. De sleper past mooi op deze dunne stang. Het geheel valt op door zijn professionele en kwalitatieve afwerking. Door de conische vormen van de rollen loopt de modelloc zeer soepel en is er ook geen slijtage aan de wielbanden. De Marion Zeller rollenbak is solide en eenvoudig, een doordacht product 'Made in Germany'.

De Marion Zeller rollenbank is verkrijgbaar

voor spoor Z, N (H0e), TT (H0m), H0/00, 0 en schaal 1. Voor N, TT en H0 wordt dezelfde basis gebruikt die verkrijgbaar is in lengtes van 33cm, 54cm en 100cm. Alle drie kosten ze 45€, inclusief twee rolboksjes. Bijkomende rolboksjes kunnen los aangeschaft worden aan 8,50€ voor één as. De rollenbank kan ook gekoppeld worden aan een snelheidsmeter die aangesloten wordt op de PC, er zijn ook speciale toebehoren beschikbaar voor bijvoorbeeld bovenleiding.

Wij ontdekten de Marion Zeller rollenbank op een beurs in Nederland waar deze Duitse dame regelmatig te gast is. De rollenbank kan ook per internet of post besteld worden bij Marion Zeller, Hauptstrasse 56, 73054 Eisingen, Duitsland, of via info@marion-zeller.de

Tekst en foto's: GVM



DVD

CFL Impressions Archives: Spécial CFL 1800 – Les années 80 et 90

Tijdens de tentoonstelling van Walferdange en de "open deur" namiddag van het MBM te Esch-sur-Alzette in november konden we kennismaken met de recentste producties van de Luxemburgse cineast Nico Birchen.

In de reeks "Impressions" bekeken we de video "Archives Spécial CFL 1800 - Les années 80 et 90". Nico Birchen verzamelde daarin films gedraaid door Claude Basting. Op twee DVD's die elk ongeveer een uur duren krijgen we een kijk op het dagelijkse leven van deze dieselloos gedurende die twee decennia. Op de eerste DVD zien we scènes die gefilmd werden op vier verschillende locaties van de lijn Luxemburg-Bettembourg en we konden een zestigtal verschillende treinsamenstellingen ontdekken. Daarbij waren zeker vijftig goederentreinen. De liefhebbers die op zoek zijn naar getrouwe samenstellingen van treinen, getrokken door een CFL 1800, vinden hierin zeker hun gading.

Op het gebied van de reizigerstreinen is de balans eerder mager, maar we moeten toegeven dat reizigerstreinen getrokken door een 1800 nogal beperkt waren. Uitzonderingen vormden de RE treinen Luxemburg-Trier via Fentange en de autoslaaptreinen op de

as Benelux-Zuid Frankrijk. Maar helemaal naar onze smaak was de doorrit van een autoslaaptrein uit Zuid Frankrijk met bestemming 's Hertogenbosch, die bij nacht werd gefilmd vanuit de seinpost Luxemburg Zuid: moeiteloos herkent men een CFL 1800 gevolgd door een blauwe 55 van de NMBS aan de kop van een lange trein bestaande uit couchetterijtuigen van de SNCF, een NS restauratierijtuig, slaaprijtuigen, een couchetterijtuig 15 van de NMBS en autotransportwagens "Less". Ook een autoslaaptrein uit Schaarbeek is er te zien, en ook die wordt getrokken door een 1800 van de CFL, maar werd overdag gefilmd te Fentange.

In de tweede DVD uit die box werden de beelden gefilmd op een groter aantal locaties van het Groothertogdom en zelfs in België te Stockem en te Viville. Alweer vinden we daarop een zestigtal treinsamenstellingen met daarin een veertigtal goederentreinen. Voor de Belgische liefhebber ontdekten we aan de perrons van Viville een interessante ontmoeting tussen een goederentrein richting Aarlen getrokken door een CFL 1800, die een CC 72000 van de SNCF kruist die leeg op weg is naar Stockem. Een andere interessante kruising zien we in het station van Dippach: een 1800 aan de kop van een



reizigerstrein kruist daar een trein tankwagens die wordt getrokken door een reeks 53 van de NMBS. Ook op deze DVD komen we weer een autoslaaptrein tegen, die komt nu uit 's Hertogenbosch met bestemming Zuid Frankrijk en hij wordt nu getrokken door een 1800 en een 3600 van de CFL. Hij werd achtereenvolgens gefilmd op het eind van de namiddag nabij Luxemburg op het viaduct van Clausen en ter hoogte van de seinpost Luxemburg Zuid, waar deze trein niettegenstaande de erg zware last aan volle snelheid voorbij dendert.

Wij denken dat deze box met twee DVD's niet alleen interessant is voor de liefhebbers van de 1800 van de CFL, maar ook voor alle modelbouwers die graag realistische samenstellingen zien rijden op de modelspoorbaan. In de hierboven besproken DVD's is behalve anders vermeld geen commentaar, maar men krijgt daarvoor wel het originele geluid en aanduiding van de plaatsen waar de beelden werden geschoten. Deze DVD box kost 20€, verzendingskosten niet inbegrepen. Voor meer inlichtingen en bestellingen kan men terecht op de website van de vzw 5519 die een website hebben, www.5519.lu waar men bij interesse kan klikken op de link "shop" op de homepage. Janghely

BOEK

De Reeks 51 / La Série 51

De reeks 51 - La série 51, Nos chemins de fer 5 - Onze spoorwegen 5. Uitgever: PFT-TSP. A4-formaat liggend. 128 blz met harde kaft. Nederlands en Frans. Alle afbeeldingen in kleur. Prijs € 28,00.

Dit is de vijfde uitgave van het TSP in de reeks over 'Onze spoorwegen'. Deze nieuwe publicatie is volledig gewijd aan de diesellocomotief reeks 51. Het initiatief om deze loc uitvoerig in beeld te brengen is terecht. De reeks 51 is immers één van de meest geliefde Belgische diesellocomotieven onder spoorwegliefhebbers. Het boek telt meer dan 120 opnames. De meeste foto's zijn in

kleur en werden gemaakt in de loop van 1980 tot 2010. De foto's zijn gerangschikt volgens het nummer van de machine. Zij geven niet alleen een goed beeld over de inzet van deze locomotieven voor het slepen van lange goederentreinen, maar ook van de rijtuigen op diverse lijnen in binnen- en buitenland. Extra aandacht gaat naar het tweede leven van enkele machines na hun schrapping bij de NMBS.



In dit deel krijgen we een overzicht van de bewaarde locomotieven in België en van deze die nog actief zijn bij privéoperators of op vreemde spoornetten zoals in Italië en Algerije. Naast de overvloed aan foto's vind je in het boek een beperkte technische beschrijving en de individuele loopbaan van elke loc. (GVM)

RAIL 2012

MET RAIL 2012 VINDT OP 24, 25 EN 26 FEBRUARI DE EERSTE GROTE NEDERLANDSE MODEL-
SPOORBEURS VAN DIT JAAR PLAATS. RAIL SPEELT HAASJE OVER MET ONTRA XS EN KLOPT HET
MET EEN WEEK. VORIG JAAR WAS ONTRA XS DE EERSTE BEURS, NU IS HET DE BEURT AAN DE
Rail.

Rail 2012 wordt voor de vijfde maal gehouden in het Euretco Expo Center in Houten, en organisator Alex Fichtinger is ervan overtuigd dat de wisseling van locatie Rail heeft goed gedaan. Rail is meer dan ooit de gezellige ontmoetingsplaats voor heel modelsporend Nederland. Veel bezoekers uit België weten evenwel de weg naar de Rail ook te vinden.

Typerend voor de Rail is de brede benadering van de modelspoorhobby die te vinden is in de diverse hallen. We vinden er zowel zeer fraai gedetailleerde modelspoorwegen uit de Benelux en de ons omringende landen als de vele verenigingsbanen. Deze zijn een typisch Nederlands fenomeen, met volop treinenverloop, techniek, baanbeveiligingssystemen en Nederlandse scenery.

Rail heeft sedert 1985 een reputatie van kwaliteit hoog te houden. Zo zagen we op Rail enkele jaren geleden de imposante

*Copenhagen Fields – Craig Tiley (Railway Model-
deller)*

brug Allendenac van Richard Chown, een werkstuk dat al een lange geschiedenis kende in het Verenigd Koninkrijk maar in de lage landen nog nooit te zien was. En vorig jaar zagen we 'Hamburg Ericus' van Prof. Dr. Schmitz-Esser. Het zijn maar enkele voorbeelden van een gereconstrueerde spoorweggeschiedenis die tot stand gekomen zijn onder deskundige handen.

Dit jaar is het Copenhagen Fields van The Model Railway Club dat de show gaat stelen. Trouwe lezers van Modelspoormagazine konden er al kennis mee maken in MSM 105. Deze prachtige baan is zelden 'on tour'. De oudste modelspoorvereniging ter wereld werkt er al twintig jaar aan. En nog steeds wordt er verder gebouwd. Het is een reconstructie van een deel van Noord Londen anno 1930.

Naast de deelname van verenigingen en particulieren zijn op Rail ook flink wat detailhandelaars en enkele invoerders aanwezig. Voor uitleg over digitaal rijden, messing modelbouw, weatheren of elek-



RAIL 2012

WAAR:

Euretco Expo Center in Houten, NL

WANNEER:

van vrijdag 24 tot en met zondag 26 februari 2012, telkens van 10 tot 17 uur

INKOM:

- volwassenen €15 Maak gebruik van de kortingbon en betaal slechts €13.
- Kinderen tot 12 jaar gratis inkom, mits begeleiding van een volwassene

PARKEREN:

gratis parkeren rond het Euretco Expo Center

HOE TE BEREIKEN:

- Openbaar vervoer: er is een pendelbus (betalend) van station Houten naar de Rail
- Vanaf Utrecht CS met streekbus 47 tot de halte bedrijventerrein Doornkade
- Met de auto: A27, afrit 29Houten, volg bordjes Doornkade bedrijventerrein

tronica voor de modelbaan kan u terecht bij de vele demonstraties en workshops. Ook een ruime schare tweedehands- en verzamelateriaal wordt op de rail aangeboden, u kunt er ongetwijfeld koopjes doen. In hal 2 kan u ook een bescheiden standje vinden van Modelspoormagazine/ Spoorwegjournaal.

Alle laatste informatie over Rail 2012 kan u vinden op www.rail.nl. Hier kunt u ook een fotoboek openen met de mooiste foto's van de afgelopen jaren van onze huisfotograaf Gerard Tombroek. Op de site kan u ook een kortingbon van €2 vinden die u kan downloaden. Zo hoeft u de bon uit de advertentie achteraan dit nummer niet uit te knippen. Kinderen tot 12 jaar hebben gratis toegang. Een mooie gelegenheid om de jeugd kennis te laten maken met de modelspoorhobby en een lovenswaardige actie van de Rail organisatie.

Tekst: GVM



ONTRAXS! 2012

VAN 2 TOT 4 MAART 2012 IS HET NEDERLANDS SPOORWEGMUSEUM TE UTRECHT WEER GASTHEER VOOR ÉÉN VAN DE MOOISTE MODELSPOOREVENEMENTEN VAN DE LAGE LANDEN. HET IS ONGETWIJFELD DE MOOISTE LOCATIE VOOR EEN MODELSPOOREXPO, EN OOK DIT JAAR ZORGEN DE ORGANISATOREN WEER VOOR EEN SCHITTEREND AANBOD AAN KWALITATIEF HOOGSTAANDE MODELSPOORWEGEN.

On TraXS! wordt dit jaar reeds voor de vierde maal georganiseerd en heeft op korte tijd een stevige plaats weten te veroveren op de lijst van niet te missen internationale modelsporevenementen. De organisatoren, zelf fervente modelspoorers, kiezen ook dit jaar voor een bonte verzameling van modelbanen, afkomstig uit zowat heel Europa.

Een zeer bijzonder iets is wel de Turkse modelbaan van Abdurrahman Usta die helemaal uit Turkije naar Nederland komt afgeleid. Deze modelspoorweg is gesitueerd in Selçuk, langs de historische spoorlijn Izmir-Aydın, de eerste spoorweg in Turkije. Alle gebouwen op de modelspoorweg zijn gebouwd naar voorbeelden uit Selçuk en omgeving en geheel vervaardigd uit gips, hout en resin. Zelfs enkele gekende toeristische plaatsen zoals de ruïnes van Efese en het huis van Moeder Maria zijn minutieus op schaal 1/87 weergegeven. Het geheel is geplaatst in een herfstseer. Deze modelspoorweg is gesitueerd in het begin van de jaren 80, de overgangperiode tussen stoom- en dieseltractie. Het rollend

materieel, vaak van Duitse origine, komt overeen met wat er in die periode dienst deed in en om Selçuk. Tijdens On TraXS! zal Abdurrahman Usta het spoorwegverkeer laten rijden zoals tijdens de 'alles op zijn tijd' periode bij de Turkse spoorwegen. Het team van On TraXS! is er dan ook bijzonder trots op om als eerste organisatie in Europa kans te hebben gezien Abdurrahman Usta naar het Westen te krijgen. Verder verwelkomen we op On TraXS! enkele bekende Nederlandse modelspoorers die hier hun nieuwe baan in première tonen, zoals Gerbrand Haans met 'Gindsweid', Fokko Feenstra met 'Gasselte' en Wim Wijnhoud met zijn uitgebreide 'Kautenbach'. Uit België zijn de mannen van PAJ present met hun unieke spoor 1 diorama's en de gasten van Modelspoor Atelier Oostkamp die met 'Thanasse' uitpakken. Een inzending waar met spanning wordt naar uitgekeken is de modelspoorbaan in schaal TT uit het DDR-tijdperk die door 4 vermaarde Duitse modelbouwers wordt gebouwd; ieder heeft een deel thuis gebouwd, op On TraXS! is voor het eerst het

gezamenlijke resultaat te zien. Ook de top inzake modelspoor zoals Bernard Junk, Christopher Payne, Tony Hill, Didier Mozer en Ronald Halsma worden op On TraXS! verwacht. In totaal hebben reeds 28 deelnemers toegezegd zodat zowat alle mogelijke schalen en prototypes vertegenwoordigd zullen zijn.

De organisatoren hebben dit jaar ook een groot aantal fabrikanten en invoerders weten te strikken om hun nieuwste producten, vaak rechtstreeks afkomstig van de Messe in Nürnberg, aan het grote publiek voor te stellen. On TraXS! is evenwel geen ruil- of koopmarkt, daarvoor moet je naar andere evenementen. Wat je op On TraXS! wel kan aanschaffen zijn verzamel-mappen, nieuwe en oude nummers van Modelspoormagazine en Spoorwegjournaal en uiteraard abonnementen. Ook de kernredactie van dit magazine zal aanwezig zijn.

Een bezoek aan On TraXS! kan zonder meerprijs gecombineerd worden met een bezoek aan het Spoorwegmuseum zelf, op zich reeds meer dan de verplaatsing waard. On TraXS! en het Spoorwegmuseum samen zijn een aanrader voor de hele familie

Tekst: GVM



WAAR:

Nederlands Spoorwegmuseum, Maliebaanstation, 3581 Utrecht

WANNEER:

van vrijdag 2 tot en met zondag 4 maart 2012, alle dagen van 10 tot 17 uur.

INKOM (INCLUSIEF TOEGANG SPOORWEGMUSEUM):

14,50€ (voor iedereen ouder dan 4 jaar)

HOE TE BEREIKEN:

Per trein: ieder uur vertrekt er om kwart voor het uur een pendeltrein vanuit Utrecht CS naar het Utrecht Maliebaanstation

Per auto: er is een beperkt betalend parkeerterrein aan het Spoorwegmuseum.



Abdurrahman Usta

