

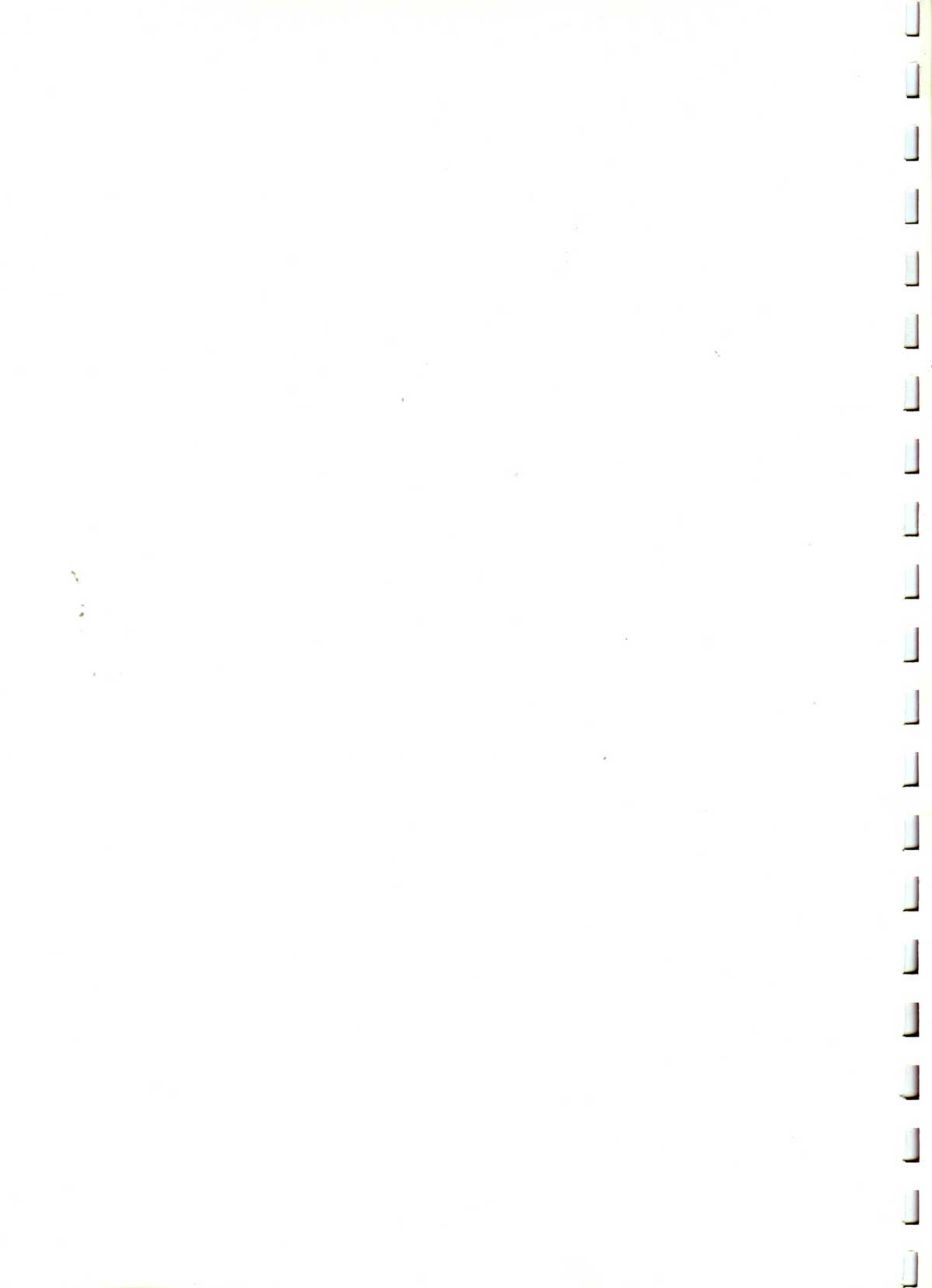
*Collection of
Kollektie*

dOCKER

*Handleiding n° 3 (1982-1983)
Voor de " echte " liefhebber " van de belgische treinen.*

*Manuel n° 3 (1982-1983)
Pour " le véritable amateur " de trains belges.*





RIJKLAAR PROGRAMMA
PROGRAMME PRET A ROULER



Alle referenties beginnende met L40, maken deel uit van een rij-klaar programma, door onze firma gepromoveerd en tesamen met de firma LILIPUT verwezenlijkt. Sommige van deze artikelen, worden in de traditionele LILIPUT-dozen verkocht en anderen in de DACKER-Liliput dozen, doch alle dragen zij het embleem van onze nationale maatschappij van spoorwegen.

De modellen uit deze kollektie zijn met de grootste zorg geselectieerd en zo getrouw mogelijk nagemaakt naar het echte voorbeeld. De tolerantiegraad van afwijking van het echte rollend materieel door onze technische dienst toegestaan bedraagt ongeveer 10%. Enkel wanneer de rij-eigenschappen of de prijs de verwezenlijking van het model in het gedrang zouden brengen staan wij deze tolerantie toe.

Op de afbeeldingen ziet U de Liliput-stand te Nürnberg op 's werelds grootste internationale speelgoed- en hobby-beurs. Daar worden alle nieuwe modellen in februari van elk jaar aan de diverse kopers van alle landen te koop aangeboden. Onze firma, die in deze stand haar eigen verkoopsruimte heeft, biedt aldaar aan Uw kleinhandelaar de modellen aan, die U tijdens het jaar, of tegen de eindejaarsfeesten zult op Uw baan zien rijden of die U in Uw kollektiekast en zult willen ten toon stellen.

Tous les modèles dont le numéro de référence commence par L40 font partie du programme de matériel prêt à l'emploi dont notre firme assure la promotion et qui est réalisé en collaboration avec le firme Liliput. Certains de ces articles sont livrés dans la boîte Liliput bien connue, d'autres, dans des boîtes Dacker-Liliput; toutes les boîtes portent l'emblème de la SNCB.

Cette collection se compose de modèles qui ont été sélectionnés avec le plus grand soin et sont la réplique aussi fidèle que possible de l'original. Notre service technique a fixé à environ 10% l'écart toléré par rapport au stricte respect de l'échelle. Cet écart n'est appliqué que lorsque les caractéristiques de roulement ou le prix du modèle en compromettraient la réalisation.

Les photos représentent le stand de Liliput à la foire du jouet et des loisirs de Nuremberg, qui est la manifestation la plus importante au monde dans ce domaine. C'est à cette foire que sont présentés en février de chaque année, aux acheteurs du monde entier, les nouveaux modèles de chaque fabricant. Notre firme à laquelle une certaine superficie est réservée dans ce stand, y présente à votre détaillant les modèles que vous pourrez faire circuler sur votre réseau ou exposer en vitrine dans le courant de l'année ou pour les fêtes de fin d'année.



STOOMLOKOMOTIEF TYPE 26 VAN DE N.M.B.S

DEKORATIE VAN HET MODEL:

KETEL EN STUURHUIS: DONKERGROEN
 BUFFERBALK: ROOD
 CHASSIS EN WIELEN: ZWART
 ROOKKAST: ZWART
 CILINDERS: DONKERGROEN
 OPSCHRIFTEN: GEMSKLEURIG



L/40 5290

LOCOMOTIVE À VAPEUR TYPE 26 DE LA SNCB

DÉCORATION DU MODÈLE:

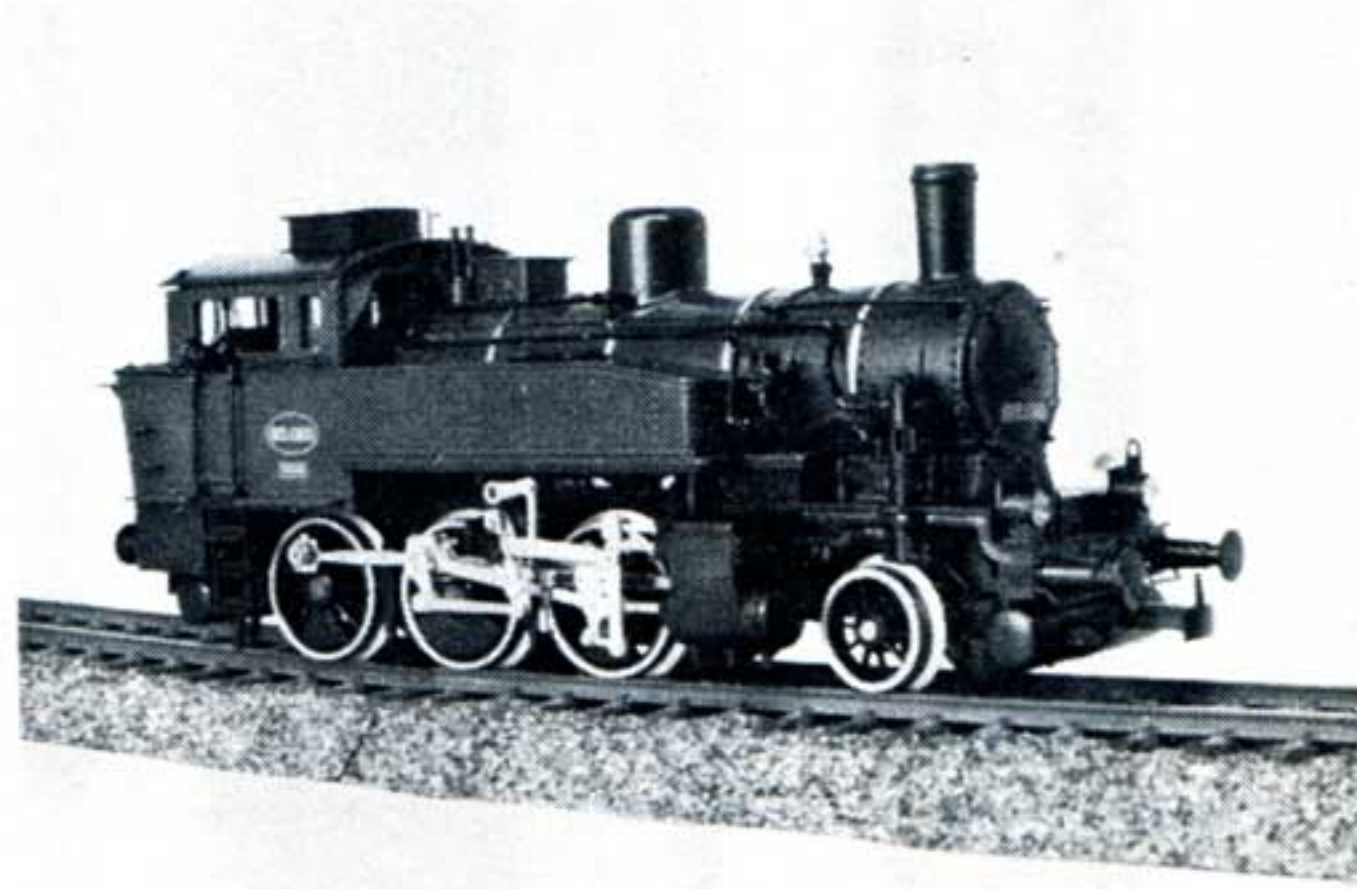
CHAUDIÈRE ET CABINE: VERT FONCÉ
 TRAVERSE DE TAMPONNEMENT: ROUGE
 CHÂSSIS ET ROUES: NOIR
 CYLINDRES: VERT FONCÉ
 BOÎTE À FUMÉE: NOIR
 INSCRIPTIONS: CHAMOIS

Tender baignoire motorisé - cabine éclairée par la lueur du foyer - attelages extra-courts entre la loco et le tender de conception nouvelle.

LOCOMOTIVE N° 26.050 LOKOMOTIEF TENDER N° 32.042

Uiterst goed gedetailleerd model naar Liliput-norm
 Kuiltender aangedreven - Ketel-gloeischijn in de
 stuurcabine - nieuw ontworpen kortgesloten verbind-
 ding tussen tender en lok.

Reproduction dans les normes d'exécution Liliput -
 foyer - attelages extra-courts entre la loco et le



L/40 9190

STOOMLOKOMOTIEF TYPE 93 VAN DE N.M.B.S

DEKORATIE VAN HET MODEL:

KETEL EN STUURHUIS: DONKERGROEN
 BUFFERBALK: ROOD
 CHASSIS EN WIELEN: ZWART
 ROOKKAST: ZWART
 CILINDERS: DONKERGROEN
 OPSCHRIFTEN: GEMSKLEURIG

LOCOMOTIVE N° 93.065 LOKOMOTIEF DÉPOT: ANTWERPEN-DAM

Beeld hieronder: reproductie van het olieverfdoek
 uit de DACKER-KOLLEKTIE door Philip D. Hawkins U.K
 afbeeldende stoomlok n° 93.006 in het station ATH.
 Ci-dessous: reproduction du tableau (COLLECTION -
 DACKER) par Philip D. Hawkins G.B., représentant
 locomotive à vapeur n° 93.006 en gare d' ATH.

LOCOMOTIVE À VAPEUR TYPE 93 DE LA SNCB

DÉCORATION DU MODÈLE:

CHAUDIÈRE ET CABINE: VERT FONCÉ
 TRAVERSE DE TAMPONNEMENT: ROUGE
 CHÂSSIS ET ROUES: NOIR
 CYLINDRES: VERT FONCÉ
 BOÎTE À FUMÉE: NOIR
 INSCRIPTIONS: CHAMOIS

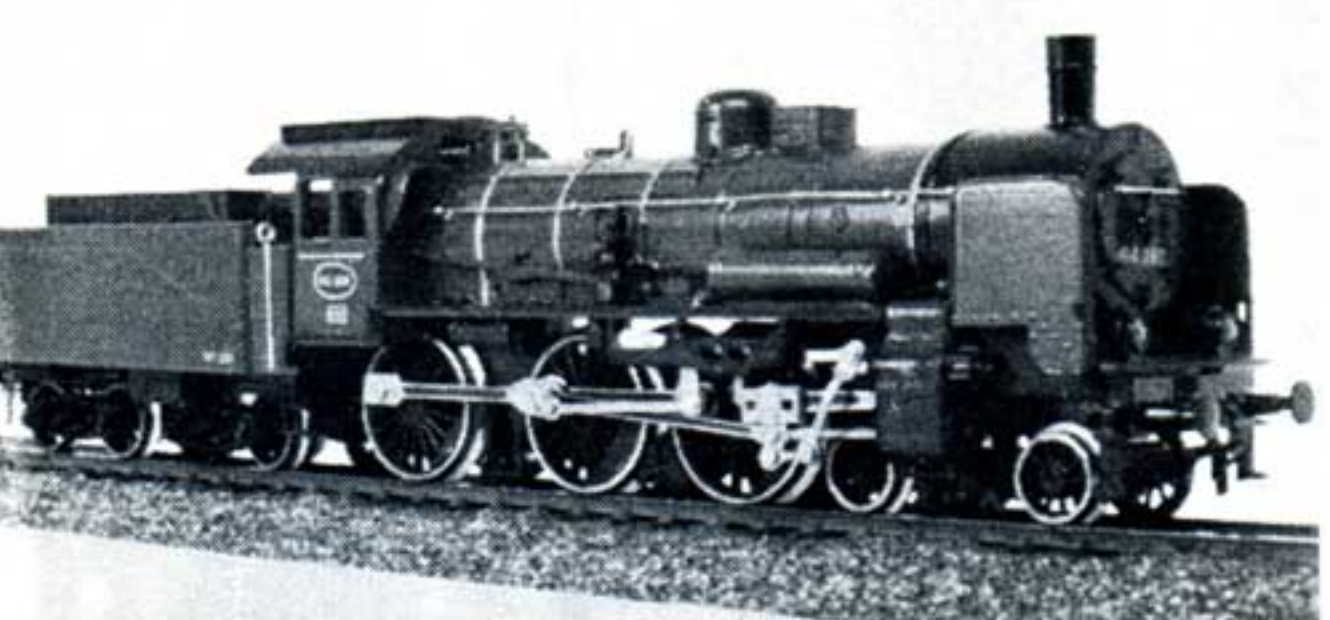




L/40 **10490**
LOKOMOTIEF N° 64.109 LOCOMOTIVE
TENDER N° 22.232
DEPOT : MERELBEKE STANDPLAATS

STOOMLOKOMOTIEF TYPE 64 VAN DE N.M.B.S
DEKORATIE VAN HET MODEL:
KETEL EN STUURHUIS: DONKERGROEN
BUFFERBALK: ROOD
CHASSIS EN WIELEN: ZWART
ROOKKAST: ZWART
CILINDERS: DONKERGROEN
OPSCHRIFTEN: GEMSKLEURIG
LOCOMOTIVE À VAPEUR TYPE 64 DE LA SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:
CHAUDIÈRE ET CABINE: VERT FONCÉ
TRAVERSE DE TAMPONNEMENT: ROUGE
CHÂSSIS ET ROUES: NOIR
CYLINDRES: VERT FONCÉ
BOÎTE À FUMÉE: NOIR
INSCRIPTIONS: CHAMOIS

BESTAAT OOK IN 3-RAIL VERSIE ONDER N° L40/104 91
EXISTE AUSSI EN VERSION 3-RAIL SOUS LA REF.N° L40/104 91



L40/ **10491**
LOKOMOTIEF N° 64.168 LOCOMOTIVE
TENDER N° 22.312
DEPOT : BERCHEM-ANTWERPEN
STANDPLAATS

STOOMLOKOMOTIEF TYPE 64 VAN DE N.M.B.S
DEKORATIE VAN HET MODEL MET LEIPLATEN:
KETEL EN STUURHUIS: DONKERGROEN
BUFFERBALK: ROOD
CHASSIS EN WIELEN: ZWART
ROOKKAST: ZWART
CILINDERS: DONKERGROEN
OPSCHRIFTEN: GEMSKLEURIG
LOCOMOTIVE À VAPEUR TYPE 64 DE LA SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE À PARE-FUMÉE
CHAUDIÈRE ET CABINE: VERT FONCÉ
TRAVERSE DE TAMPONNEMENT: ROUGE
CHÂSSIS ET ROUES: NOIR
CYLINDRES: VERT FONCÉ
BOÎTE À FUMÉE: NOIR
INSCRIPTIONS: CHAMOIS

BESTAAT OOK IN 3-RAIL VERSIE ONDER N° L40/104 96
EXISTE AUSSI EN VERSION 3-RAIL SOUS LA REF.N° L40/104 96



D25/ **81340**
LOKOMOTIEF N° 81.340 LOCOMOTIVE
TENDER N° 17.610
DEPOT : HASSELT STANDPLAATS

STOOMLOKOMOTIEF TYPE 81 VAN DE N.M.B.S
DEKORATIE VAN HET MODEL:
KETEL EN STUURHUIS: DONKERGROEN
BUFFERBALK: ROOD
CHASSIS EN WIELEN: ZWART
ROOKKAST: ZWART
CILINDERS: DONKERGROEN
OPSCHRIFTEN: GEMSKLEURIG
LOCOMOTIVE À VAPEUR TYPE 81 DE LA SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:
CHAUDIÈRE ET CABINE: VERT FONCÉ
TRAVERSE DE TAMPONNEMENT: ROUGE
CHÂSSIS ET ROUES: NOIR
CILINDRES: VERT FONCÉ
BOÎTE À FUMÉE: NOIR
INSCRIPTIONS: CHAMOIS

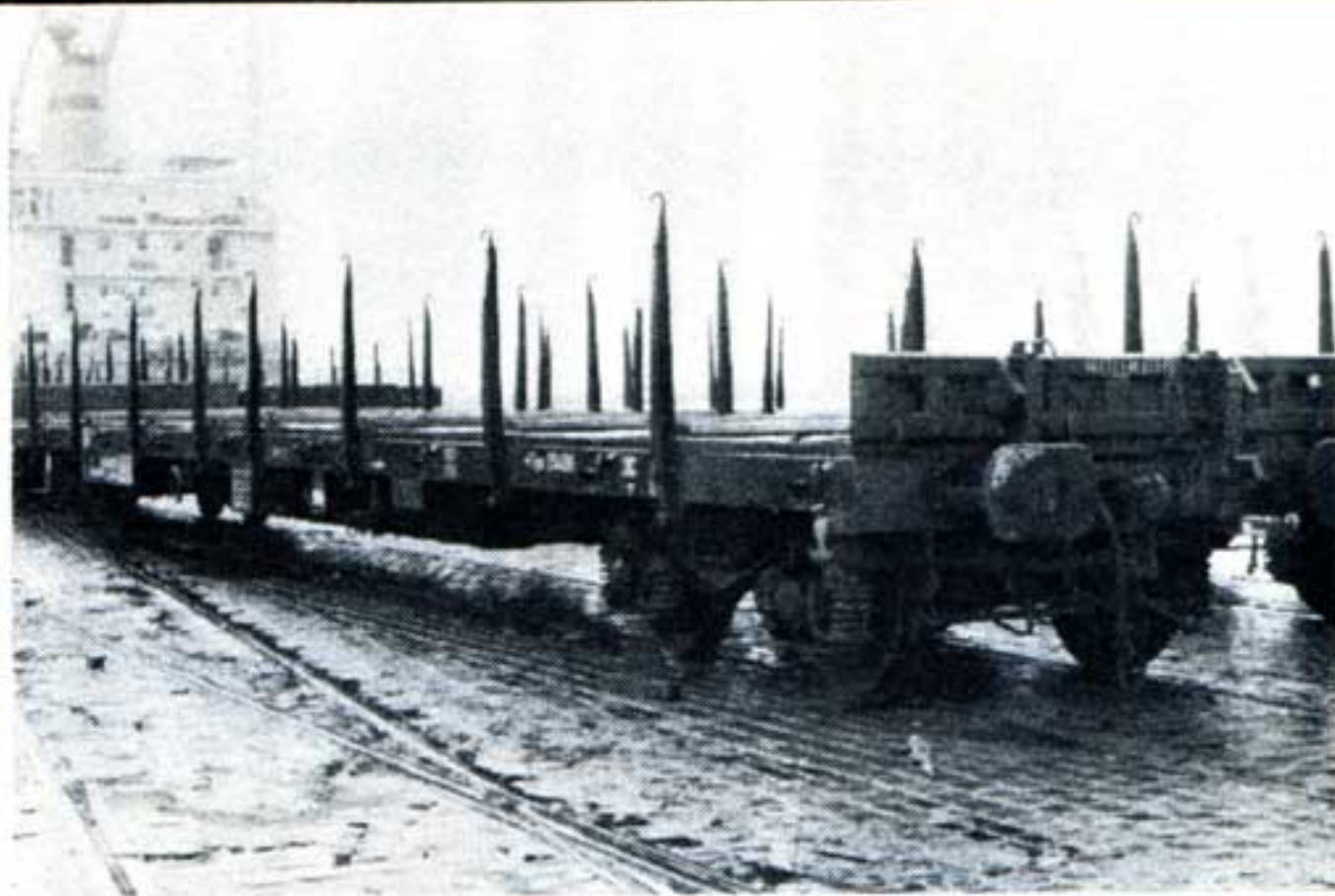
GENUMMERDE EN GELIMITEERDE REEKS
SERIE NUMEROTEE ET LIMITEE

GOEDERENWAGEN TYPE 3514 B6 VAN DE NMBS

DEKORATIE VAN HET MODEL:
WAGEN EN ONDERSTEL: BRUIN
OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON À MARCHANDISES DU TYPE 3514 B6
DECORATION DU MODÈLE:
WAGON ET CHÂSSIS: BRUN
INSCRIPTIONS: BLANC

Wagen n° 88 390 4 872-5. Deze wagens in een goederentrein met UIC beschrifting zijn geschikt om in reeks op de modelbaan het vervoer te verzekeren van betonijzer, producten van de bosbouw, buizen, containers, machines enz. Plusieurs wagons assurent sur votre réseau le transport de fers à béton, produits forestiers, tubes, containers, machines etc.



L40/ 20190

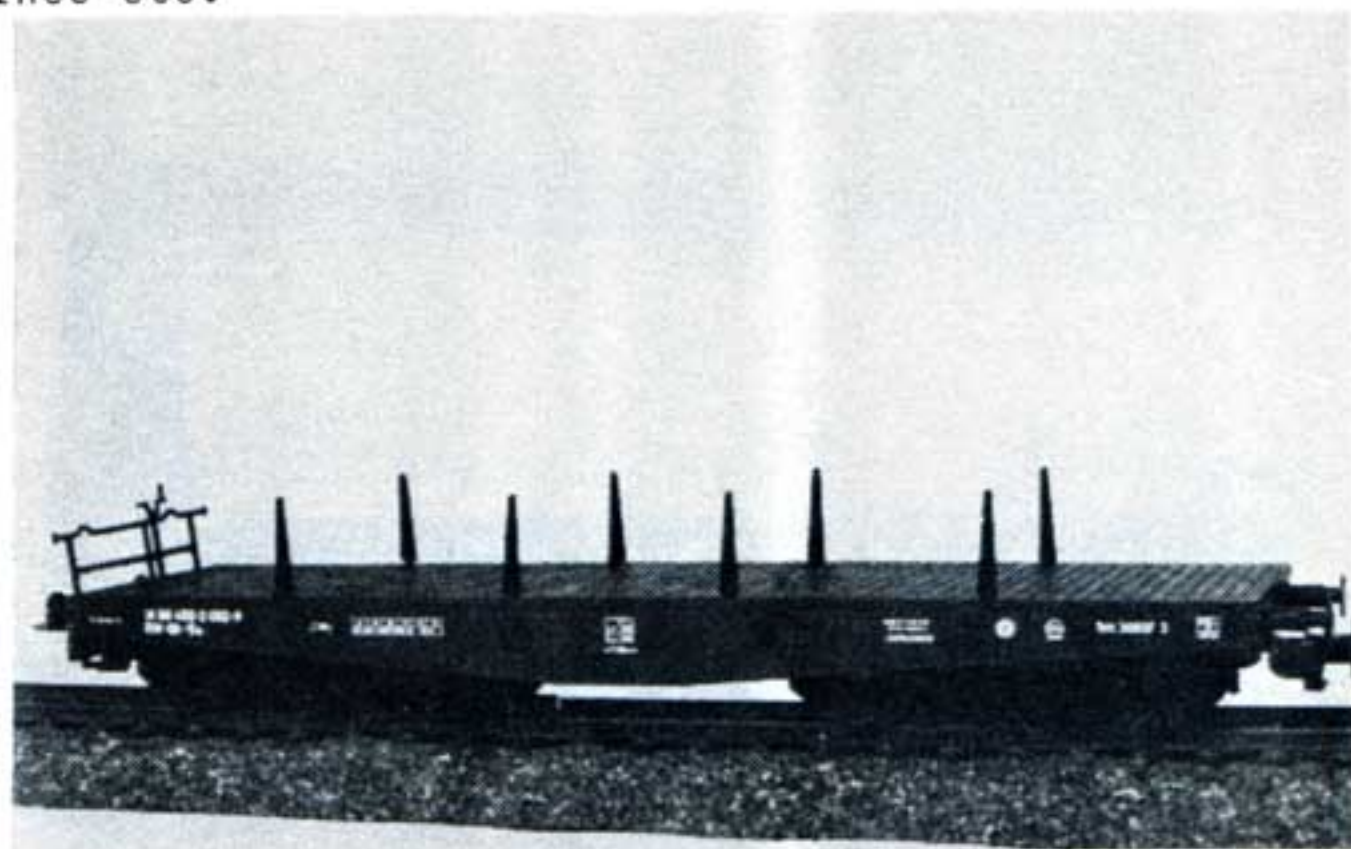
GOEDERENWAGEN TYPE 3000 F3 VAN DE NMBS

DEKORATIE VAN HET MODEL:
WAGEN EN ONDERSTEL: ZWART
OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON À MARCHANDISES DU TYPE 3000 F3
DÉCORATION DU MODÈLE:
WAGON ET CHÂSSIS: NOIR
INSCRIPTIONS: BLANC

Meerdere van deze wagens op de modelbaan dienen voor het vervoer van militaire wagens o.a. tanks. Ze worden leeg of beladen in een goederentrein ingeschakeld.

Plusieurs de ces wagons sur votre réseau servent au transport de véhicules militaires e.a. des chars. Ils font partie d'une rame normale chargés ou vides. wagon n° 31 88 480 0 002-8



L40/ 21290

GOEDERENWAGEN TYPE 2000 VAN DE NMBS

DEKORATIE VAN HET MODEL:
WAGEN EN DAK: WIT
ONDERSTEL EN OPSCHRIFTEN: ZWART

WAGON À MARCHANDISES DU TYPE 2000
DÉCORATION DU MODÈLE:
WAGON ET TOITURE: BLANC
CHÂSSIS ET INSCRIPTIONS: NOIR

Verschillende eenheden L40/221 90 zijn geschikt voor het samenstellen van een ouderwetse koelwagentrein, tesamen met verschillende eenheden L40/221 91 en L40/227 97.

Plusieurs unités L40/221 90 sont indiqués pour composer un ancien train frigo, ensemble avec plusieurs unités L40/221 91 et L40/227 97.



L40/ 22190

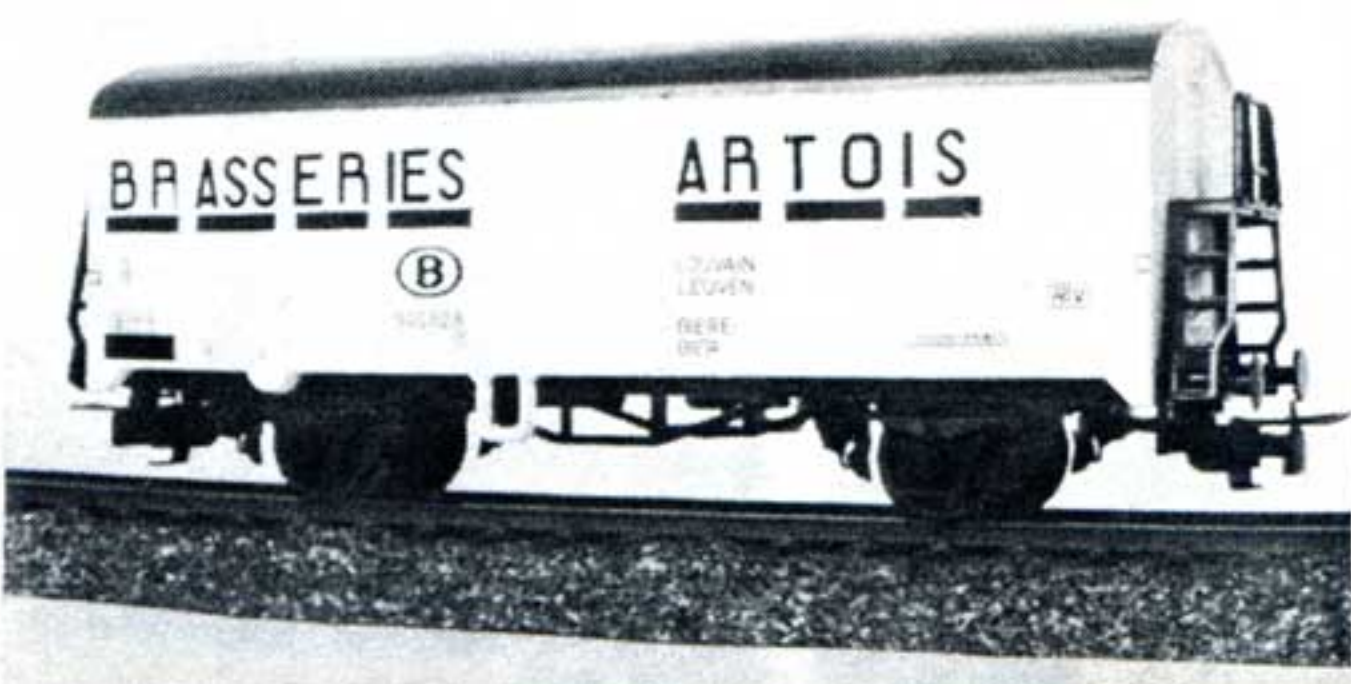
GOEDERENWAGEN TYPE 2000 VAN DE NMBS

DEKORATIE VAN HET MODEL:
WAGEN: WIT
DAK EN ONDERSTEL: ZWART
OPSCHRIFTEN: ZWART EN ROOD

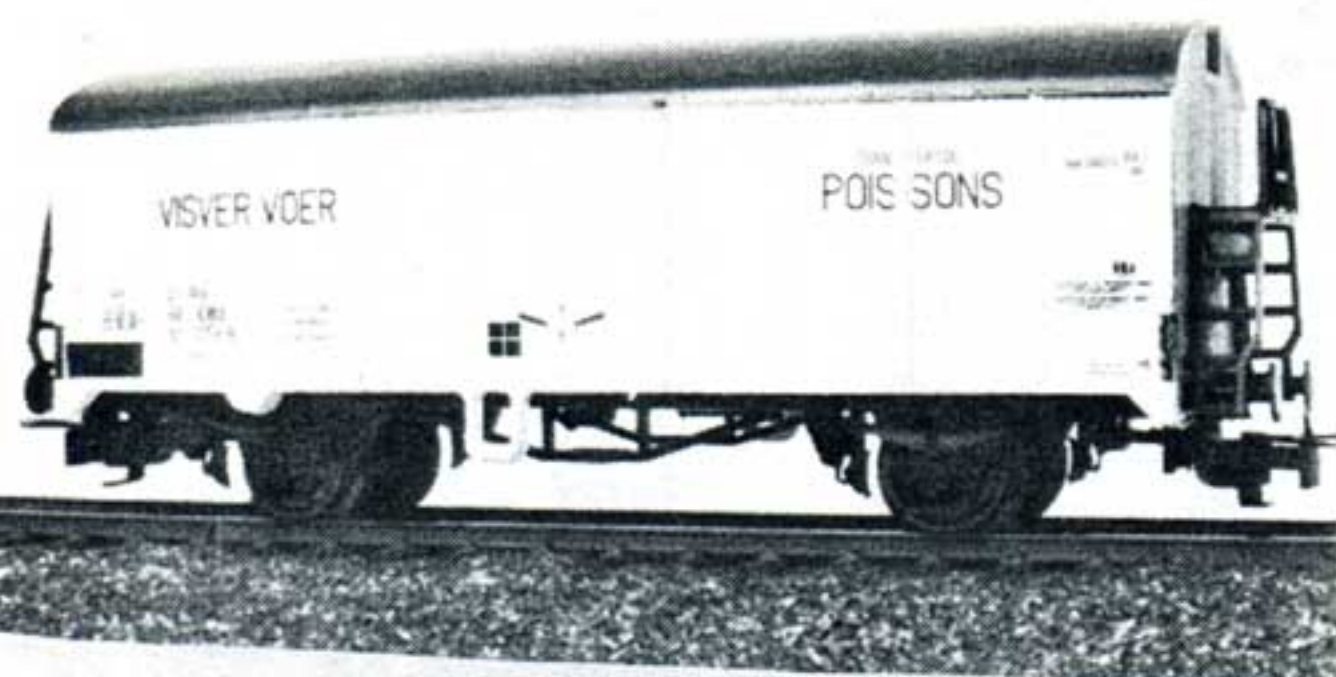
WAGON À MARCHANDISES DU TYPE 2000
DÉCORATION DU MODÈLE:
WAGON: BLANC
CHÂSSIS ET TOITURE: NOIR
INSCRIPTIONS: NOIR ET ROUGE

Verschillende eenheden L40/221 91 zijn geschikt voor het samenstellen van een ouderwetse koelwagentrein, tesamen met verschillende eenheden L40/221 90 en L40/227 97.

Plusieurs unités L40/221 91 sont indiqués pour composer un ancien train frigo, ensemble avec plusieurs unités 221 91 et 227 97.



L40/ 22191



L40/ 2 2 1 9 2

GOEDERENWAGEN TYPE 2000 C4 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN EN DAK: WIT

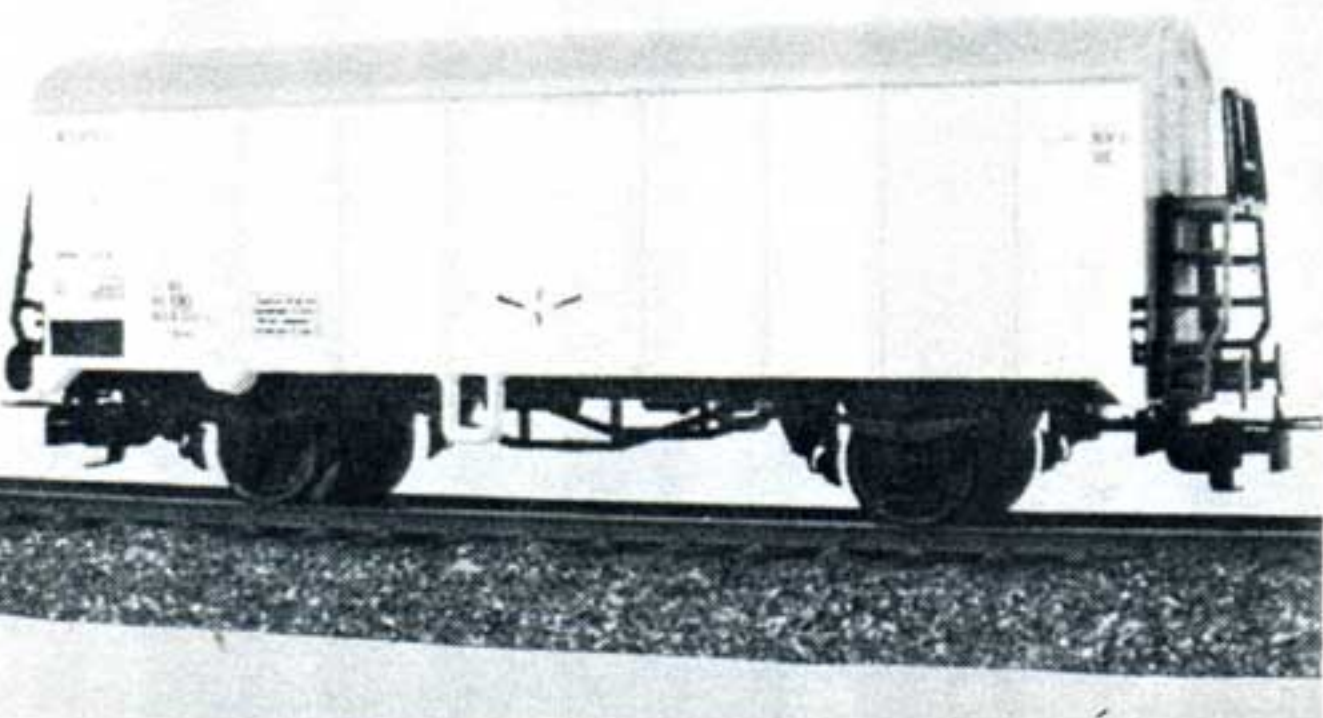
ONDERSTEL EN OPSCHRIFTEN: ZWART

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2000 C4 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON ET TOITURE: BLANC

CHÂSSIS ET INSCRIPTIONS: NOIR

Verschillende eenheden L40/221 92 zijn geschikt voor het samenstellen van een volledige moderne vistrein, tesamen met verschillende eenheden L40/221 95 en L40/227 91. Plusieurs unités L40/221 92 sont indiqués pour composer un train moderne complet pour la transport du poisson, ensemble avec plusieurs unités L40/221 95 et L40/227 91.



L40/ 2 2 1 9 3

GOEDERENWAGEN TYPE 2000 C2 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN: WIT

DAK: GRIJS OF BEIGE

ONDERSTEL EN OPSCHRIFTEN: ZWART

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2000 C2 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON: BLANC

TOITURE: GRIS OU BEIGE

CHÂSSIS ET INSCRIPTIONS: NOIR

Verschillende eenheden L40/221 93, zijn geschikt voor het samenstellen van een moderne koelwagentrein, tesamen met verschillende eenheden L40/221 94 en L40/221 96. Différentes unités composées des n°s L40/221 94, L40/221 96 forment avec ce numéro un train frigorifique moderne.



L40/ 2 2 1 9 4

GOEDERENWAGEN TYPE 2000 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN: WIT DAK: WIT

ONDERSTEL: ZWART

OPSCHRIFTEN: BLAUW

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2000 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON ET TOITURE: BLANC

CHÂSSIS: NOIR

INSCRIPTIONS: BLEU

Verschillende eenheden L40/221 94 zijn geschikt voor het samenstellen van een moderne internationale of nationale koelwagentrein, tesamen met verschillende eenheden L40/221 93 en 96 en eveneens getrokken in een trein tussen de wagens van andere spoormaatschappijen.

Différentes unités forment avec L40/221 93 et 96 un train frigorifique moderne national ou international.

GOEDERENWAGEN TYPE 2000 C4 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN EN DAK: WIT

ONDERSTEL: ZWART

OPSCHRIFTEN: BLAUW

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2000 C4 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON ET TOITURE: BLANC

CHÂSSIS: NOIR

INSCRIPTIONS: BLEU

Verschillende eenheden L40/221 95 zijn geschikt voor het samenstellen van een volledige moderne vistrein, samen met L40/221 92 en L40/227 91. Plusieurs unités L40/221 95 sont indiqués pour composer un train moderne complet pour le transport du poisson avec des L40/221 92 et des L40/227 91.



L40/ 2 2 1 9 5

GOEDERENWAGEN TYPE 2000 C1 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN DAK: WIT
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: BLAUW

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2000 C1 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON ET TOITURE: BLANC
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLEU

Verschillende eenheden L40/221 96 zijn geschikt voor het samenstellen van een volledige moderne koeltrein, tesamen met verschillende eenheden L40/221 93 en L40/221 94. Plusieurs unités L40/221 96 sont indiqués pour la composition d'un train complet moderne pour le transport de denrées périssables avec plusieurs L40/221 93 et L40/221 94.

GOEDERENWAGEN TYPE 2000 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN: LICHTBLAUW DAK: ZILVER
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: INTERFRIGO/SUNDROP:ORANJE
 ANDERE+SUNDROP ACHTERGROND:DONKERBLAUW

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2000 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON: BLEU CLAIR TOITURE: ARGENTÉ
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: INTERFRIGO+SUNDROP:ORANGE
 AUTRES+FOND SUNDROP:BLEU FONCÉ

Verschillende eenheden zijn geschikt voor het samenstellen van een volledige ouderwetse koeltrein met L40/221 90 en 91. Plusieurs unités composent un train ancien complet transport de denrées périssables avec L40/221 90 et L40/221 91.

GOEDERENWAGEN TYPE 9582 B9 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN DAK: BRUIN
 OPSCHRIFTEN: WIT

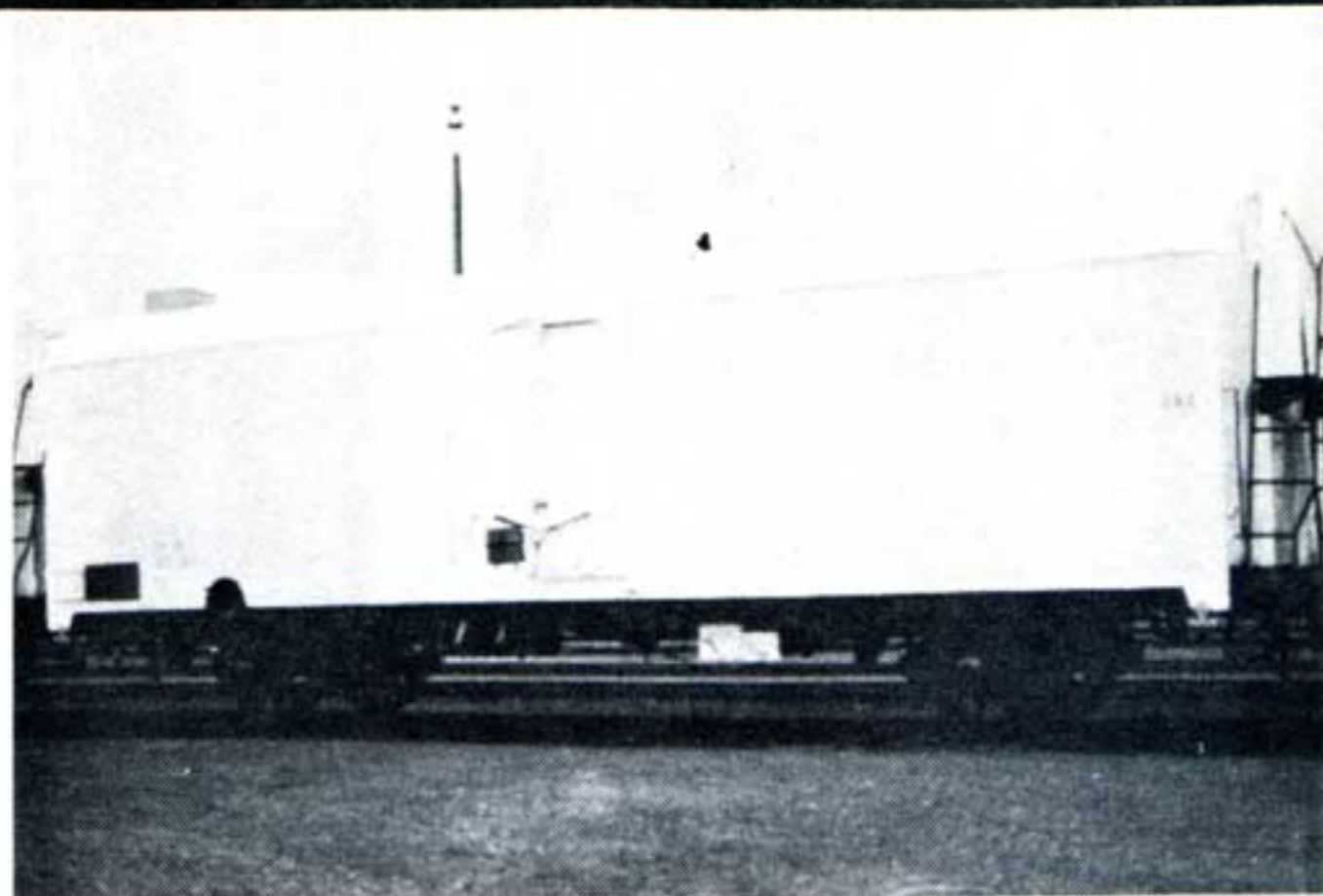
WAGON À MARCHANDISES TYPE 9582 B9 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON ET TOITURE: BRUN
 CHÂSSIS : NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC

Vervoer van Olie Centrale Werkplaats Gentbrugge.
 Transport de l'huile Atelier Central de Gentbrugge.
 n° 40 88 958 2 903-9

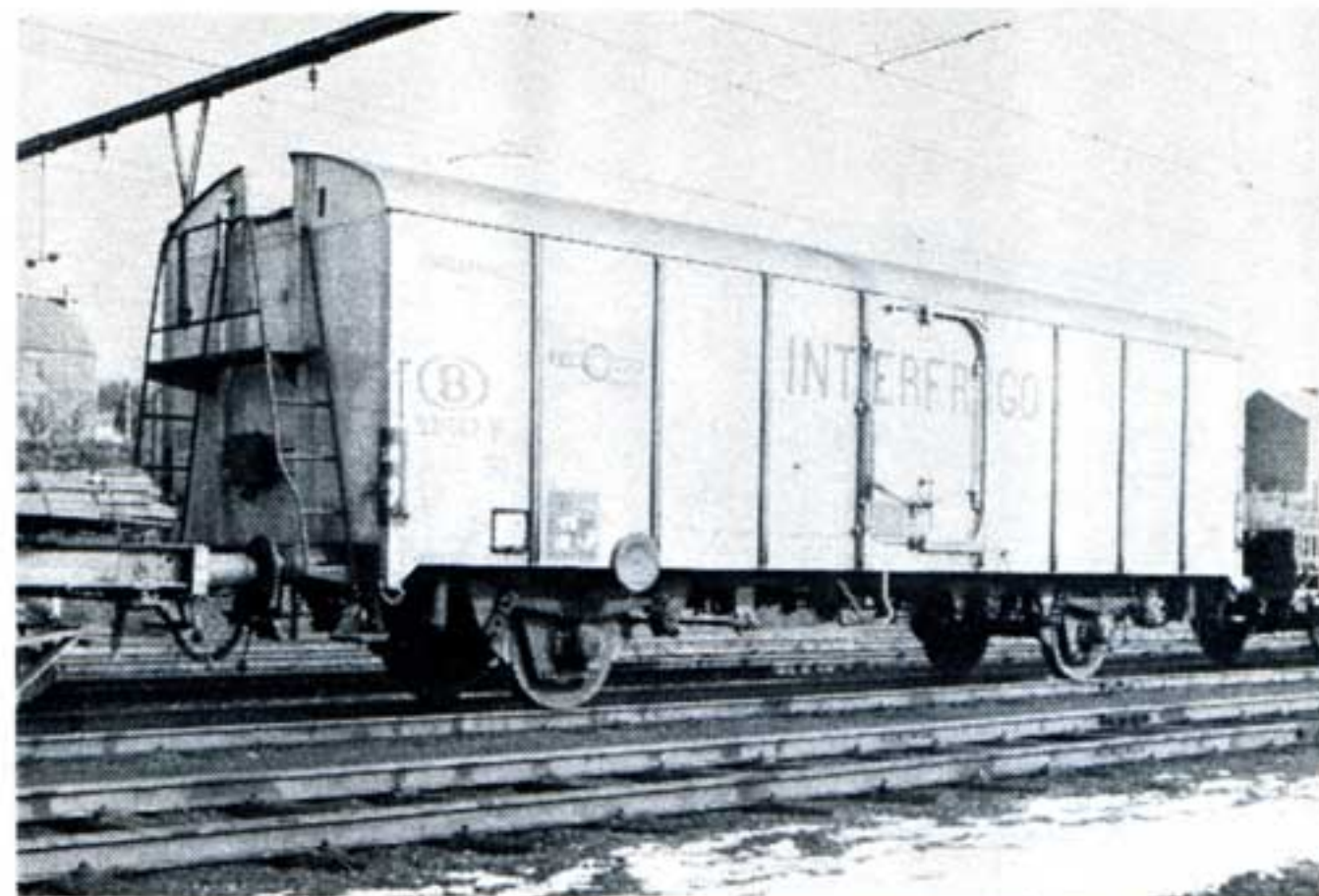
GOEDERENWAGEN TYPE 2212 A0 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN DAK: BRUIN
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT

Deze wagen hoort in elke goederentrein van het nat.of internationaal verkeer, getrokken door E-Loks Reeks 22 of 23. Stelplaats: Dépôt: OBOURG n° 42 88 138 9 108-5

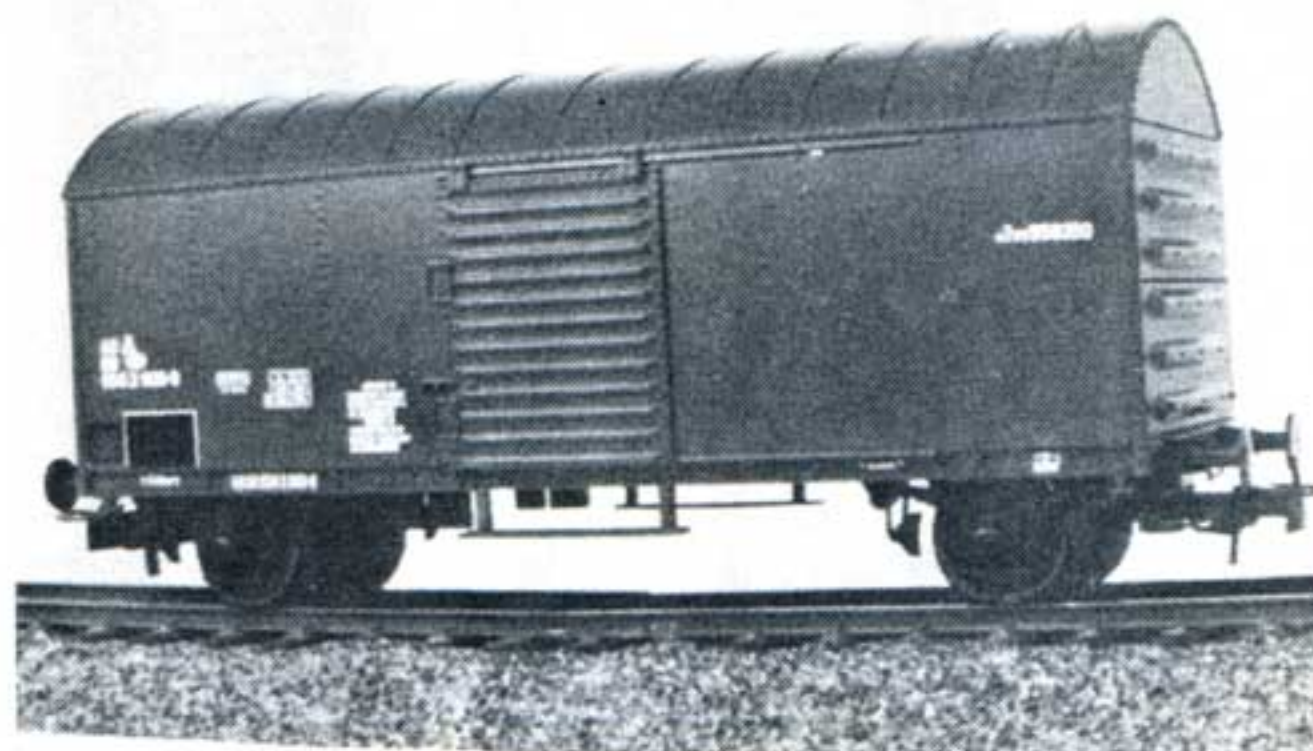
Ce wagon appartient dans chaque train de marchandises dans le trafic national ou international. Les locos electriques de la série 22 ou 23 de cette collection conviennent parfaitement comme loco de traction pour ce genre de trains.



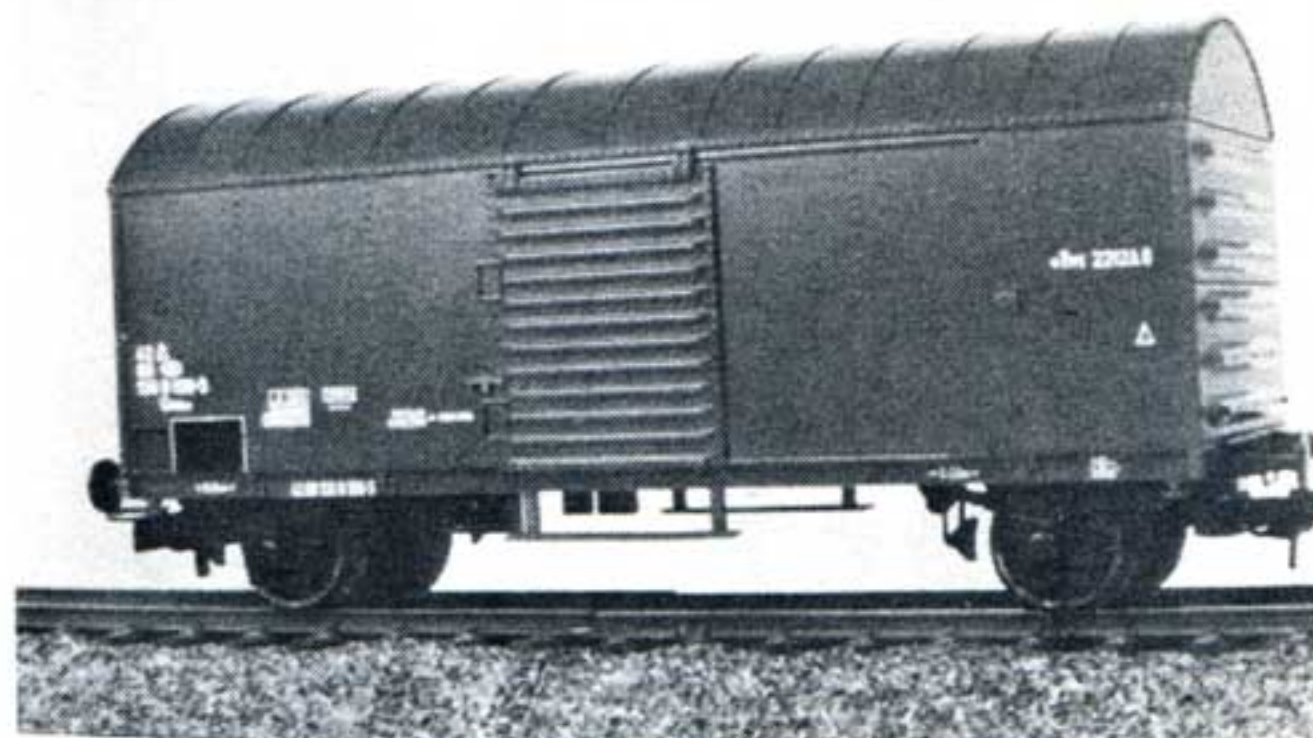
L40/ 221 96



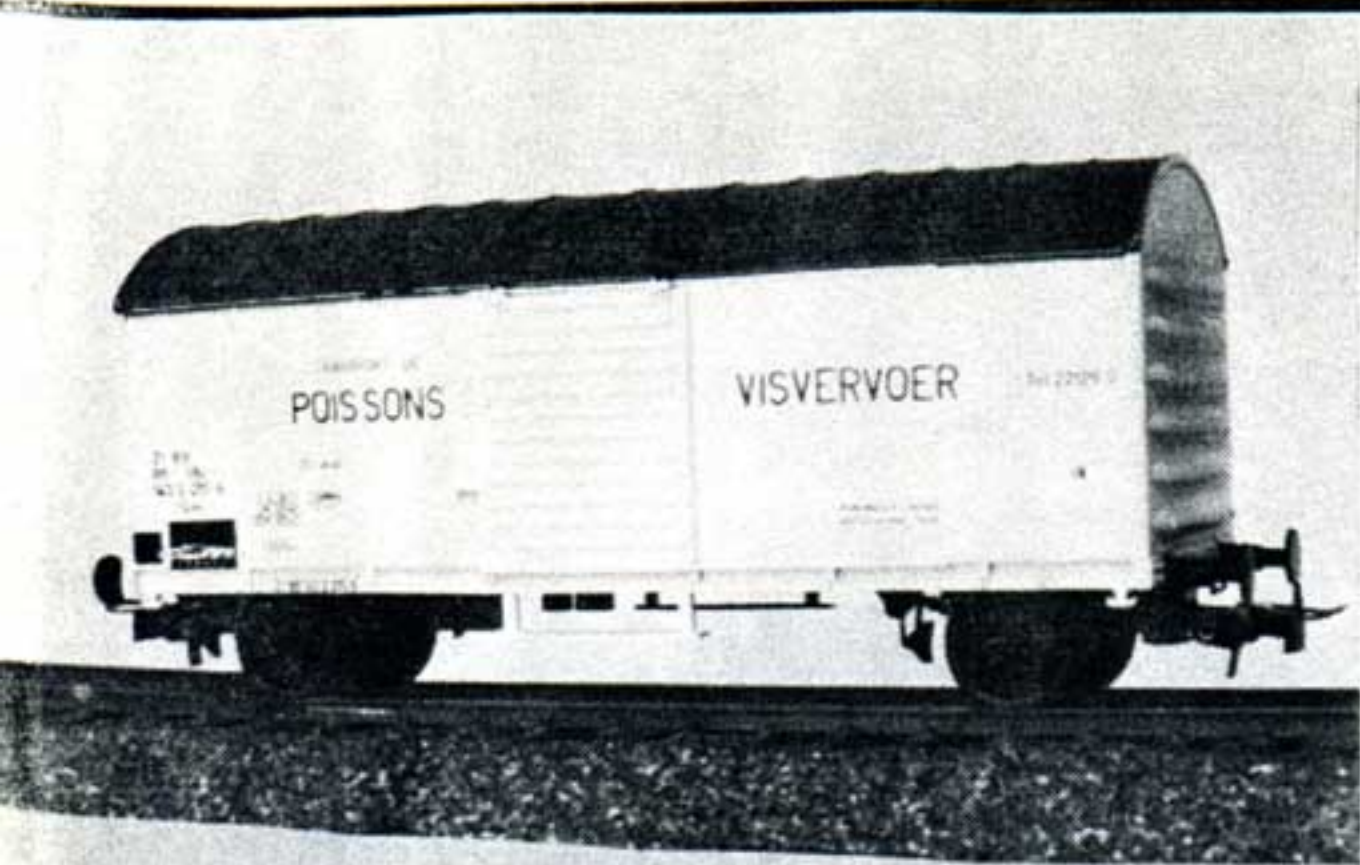
L40/ 221 97



L40/ 227 21



L40/ 227 22



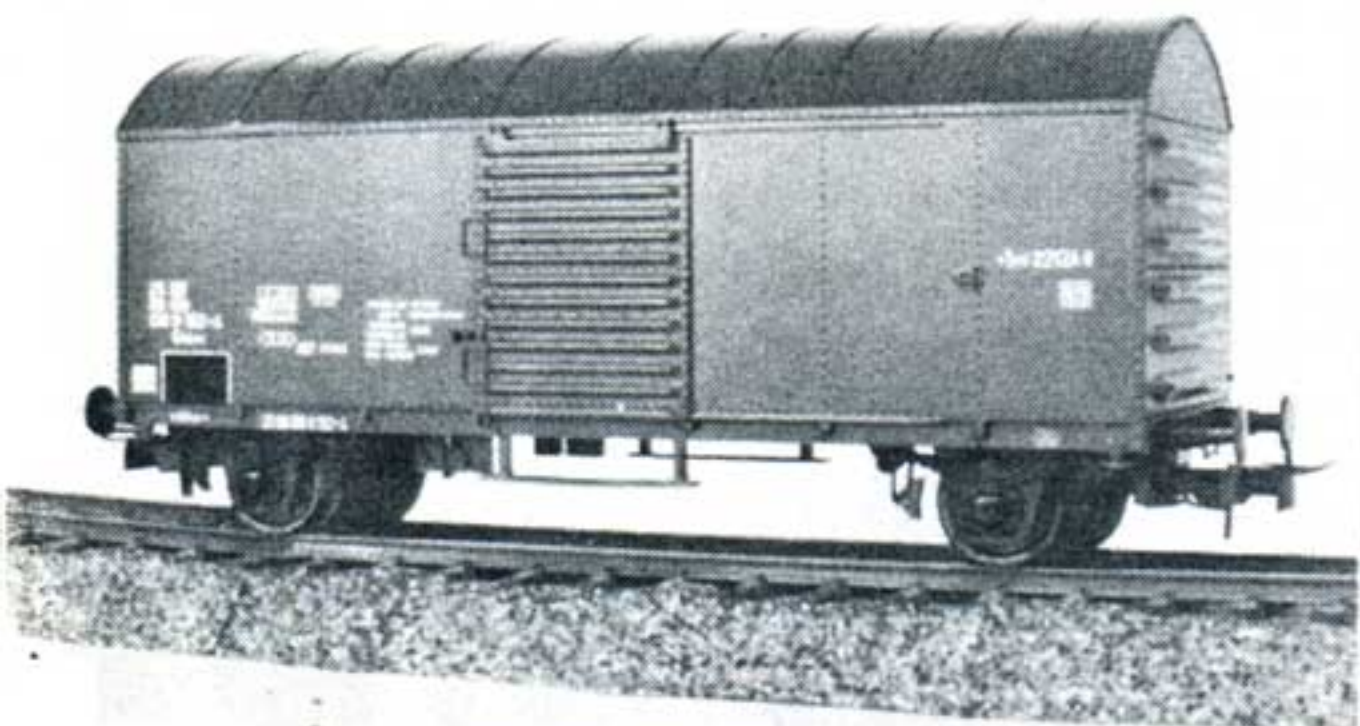
L40/ 227 91

GOEDERENWAGEN TYPE 2212 B0 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN: WIT
DAK, ONDERSTEL, OPSCHRIFTEN: ZWART

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2212 B0 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON: BLANC
TOITURE, CHÂSSIS, INSCRIPTIONS: NOIR
Verschillende eenheden L40/227 91 zijn geschikt voor het samenstellen van een volledige moderne vistrein, tesamen met verschillende eenheden L40/221 92 en L40/221 95. Différentes unités L40/227 91 sont indiqués pour la composition d'un train complet moderne pour le transport du poisson ensemble avec plusieurs unités L40/221 92, 95. Dépôt: OOSTENDE VISMIJN : Stelplaats n° 21 88 143 0 015-6



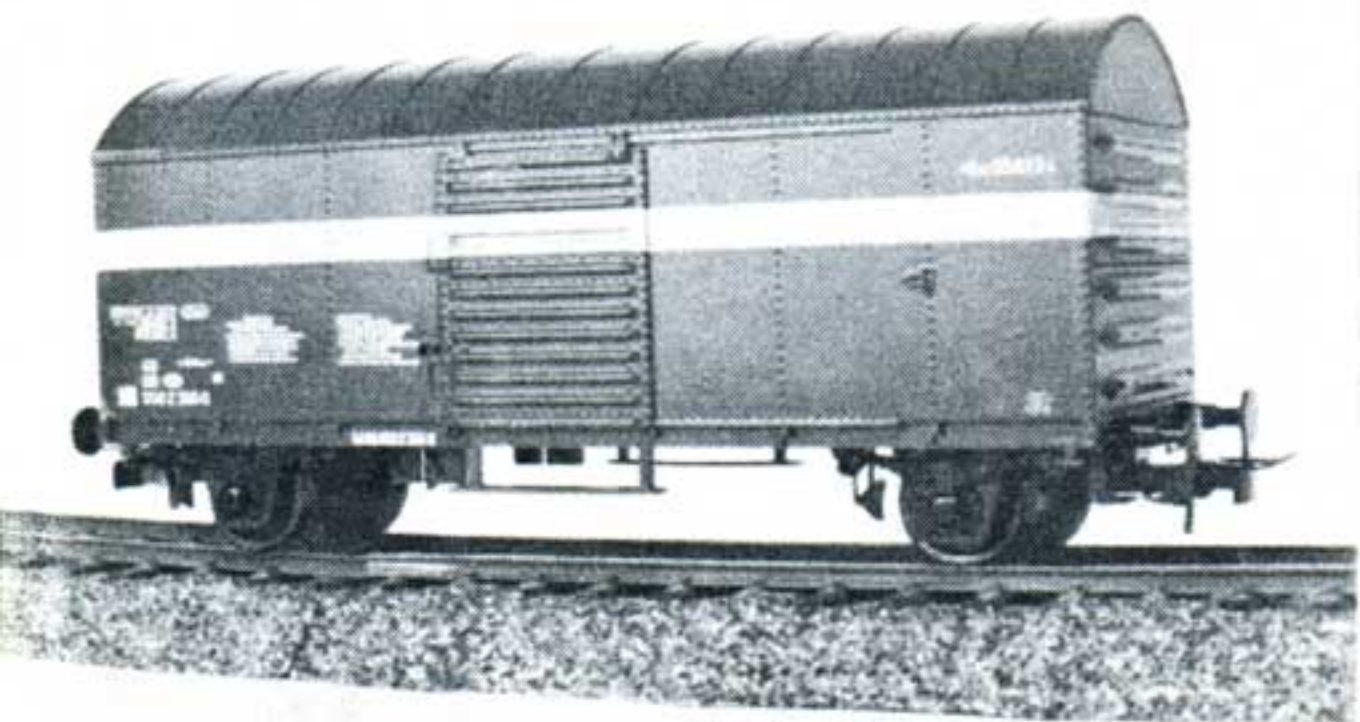
L40/ 227 92

GOEDERENWAGEN TYPE 2212 B0 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGON, DAK: BRUIN
ONDERSTEL: ZWART
OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2212 A0 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON, TOITURE: BRUN
CHÂSSIS: NOIR
INSCRIPTIONS: BLANC
Verschillende van deze wagens vormen gewoonlijk een volledige trein bestemd voor het vervoer van suiker tussen: GRIMDE en Antwerpen-Dokken. Voeg hierbij verschillende n° L40/233 97. Plusieurs de ces wagons forment en général un train moderne complet pour le transport du sucre entre Grimde et Antwerpen-Dokken. Joignez-y des L40/233 97.



L40/ 227 93

GOEDERENWAGEN TYPE 9582 B4 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGON, DAK: BRUIN
ONDERSTEL: ZWART
OPSCHRIFTEN: WIT EN ZEER BREDE HORIZON-
TALE STREEP RONDOM

WAGON À MARCHANDISES TYPE 9582 B4 SNCB
WAGON ET TOITURE: BRUN

CHÂSSIS: NOIR
INSCRIPTIONS: BLANC ET TRÈS LARGE BAN-
DE BLANCHE AUTOUR DU WAGON

Navette-wagen voor vervoer van zuurstof met stelplaats:
MANAGE n° 40 88 958 2 356-0

Wagon navette pour le transport de l'oxygène. Gare d'at-
tache MANAGE.



L40/ 227 95

GOEDERENWAGEN TYPE 2212 A1 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN: ROOD
DAK, ONDERSTEL: ZWART
OPSCHRIFTEN: GEEL

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2212 A1 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON: ROUGE
TOITURE ET CHÂSSIS: NOIR
INSCRIPTIONS: JAUNE

Meerdere van deze wagens vormen een posttrein.
Plusieurs de ces wagons forment un train postal.

GOEDERENWAGEN TYPE 2212 AO VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN DAK: BRUIN
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2212 AO SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON ET TOITURE: BRUN
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC

D₂ wagen hoort in elke goederentrein van het nationaal of internationaal verkeer. In het nationaal verkeer getrokken door o.a. E-Loks uit de reeksen 22 of 23 uit deze kollektie. Ce wagon est à sa place dans chaque train de marchandises dans le traffic national ou international.

GOEDERENWAGEN TYPE 2212 AO VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN DAK: BRUIN
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2212 AO SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON ET TOITURE: BRUN
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC

Navettewagen tussen Antwerpen Dokken Stapelplaats en de firma B.A.S.F. n° 20 88 135 5 921-7
 Wagon navette entre Antwerpen Bassins et Entrepôts et la firme B.A.S.F. wagon n° 20 88 135 5 921-7

GOEDERENWAGEN TYPE 2212 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN: DONKERGROEN
 DAK EN ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: GEMSKLEURIG OF WIT

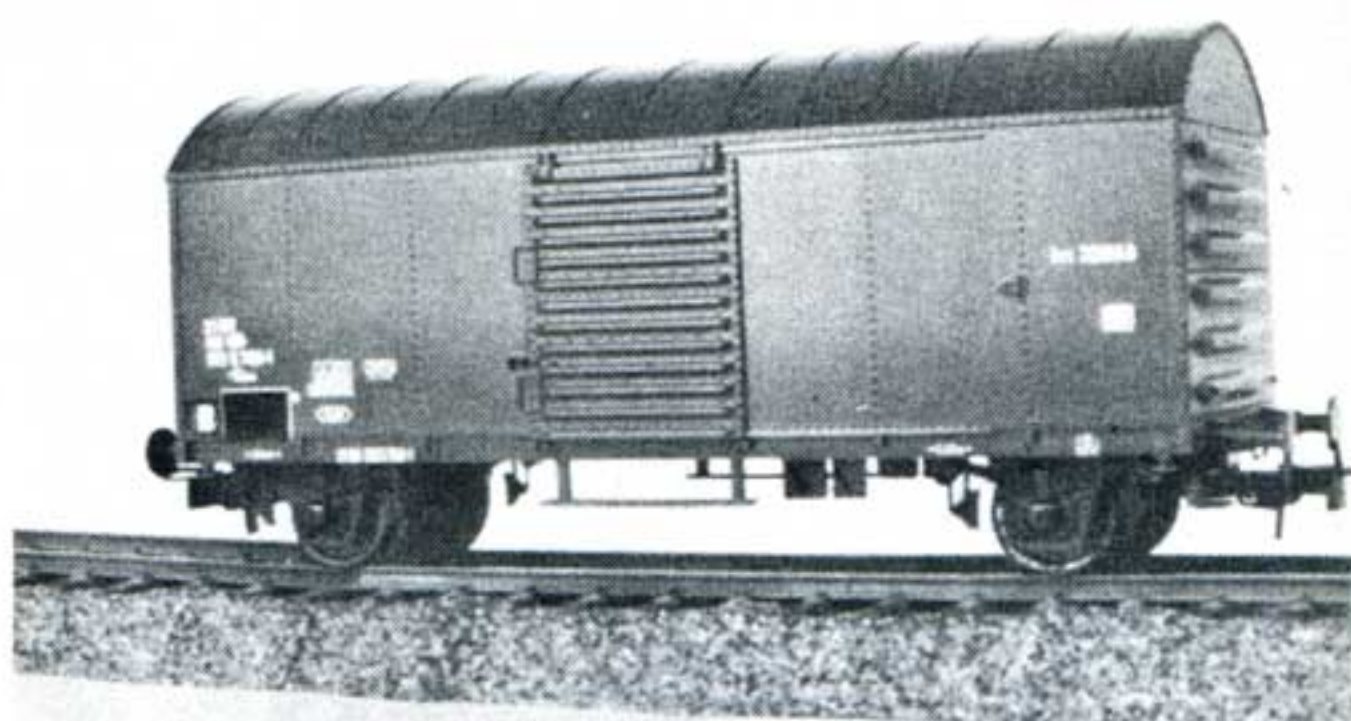
WAGON À MARCHANDISES TYPE 2212 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON: VERT FONCÉ
 TOITURE ET CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: CHAMOIS OU BLANC

Deze wagen zijn geschikt voor tractie door elke stoomlok, die reed tussen 1946 en 1966. (goederentractie).
 Ce wagons sont indiqués pour toute traction faite par toute locomotive à vapeur ayant roulé entre 1946 et 1966 (traction marchandises).

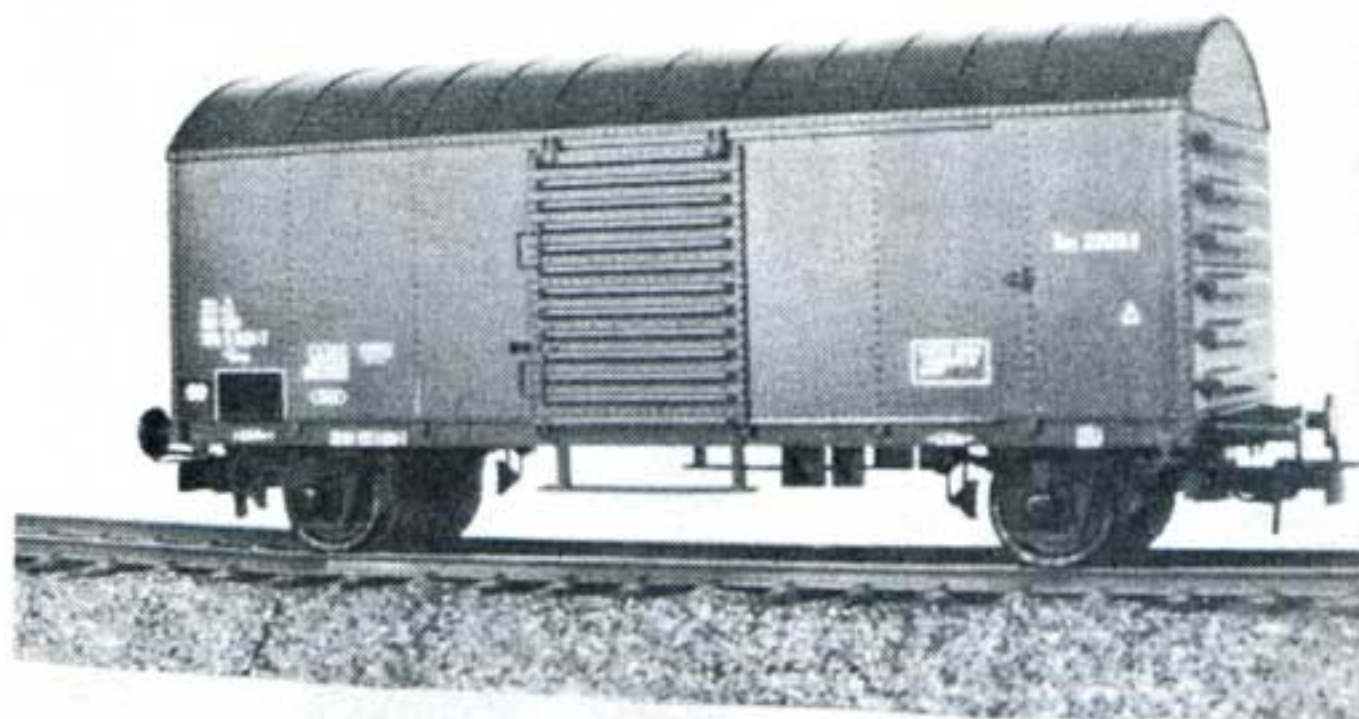
GOEDERENWAGEN TYPE 2212 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN DAK: BRUIN
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2212 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON ET TOITURE: BRUN
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC

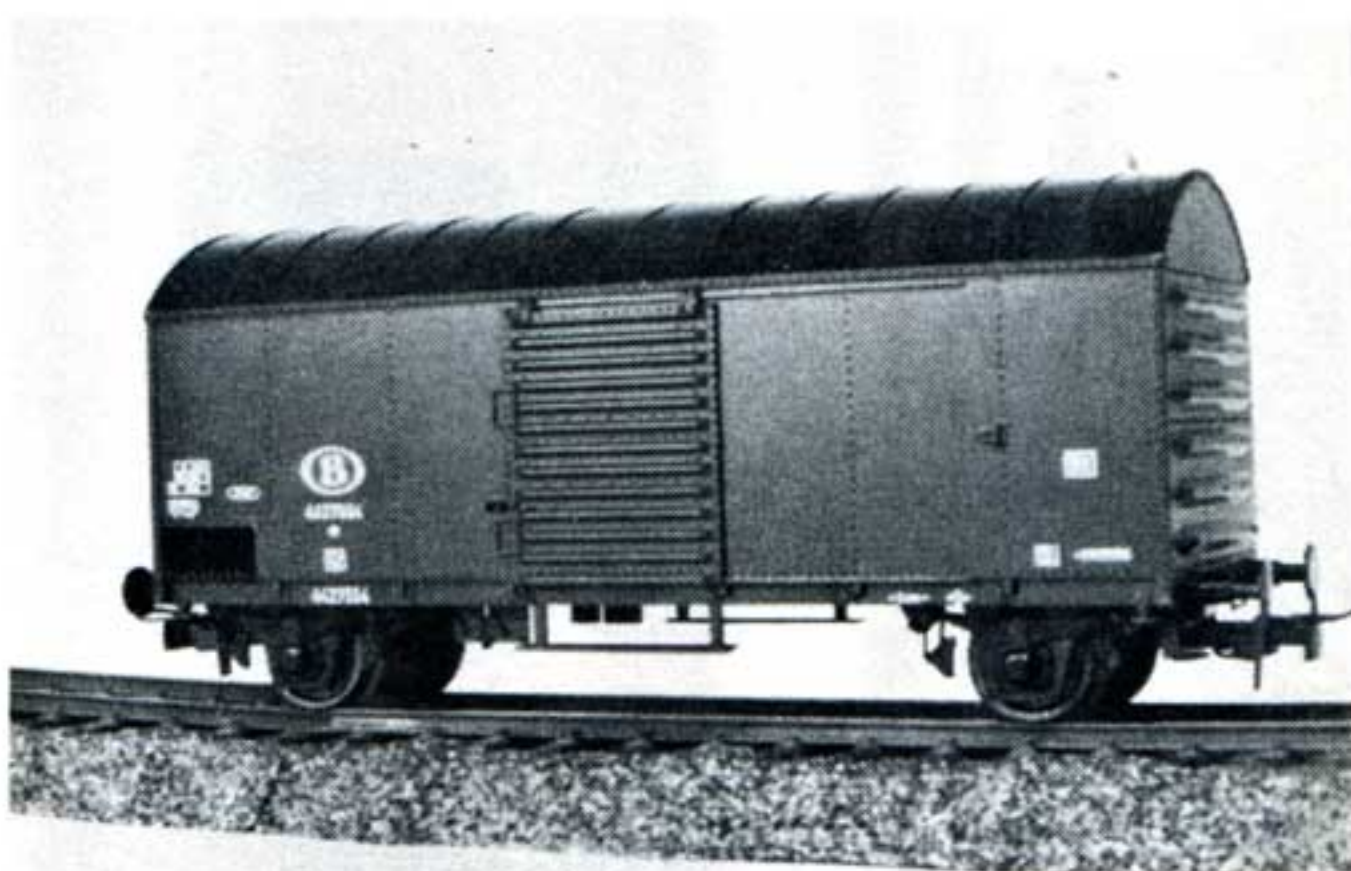
Deze wagen zijn geschikt voor goederentreintractie door elke stoomlok, die reeds tussen 1960 en 1966.
 Ces wagons sont indiqués pour toute traction dans des trains à marchandises par toute loco vapeur ayant roulé en service traction marchandises entre 1960 et 1966.



L40/ 227 96



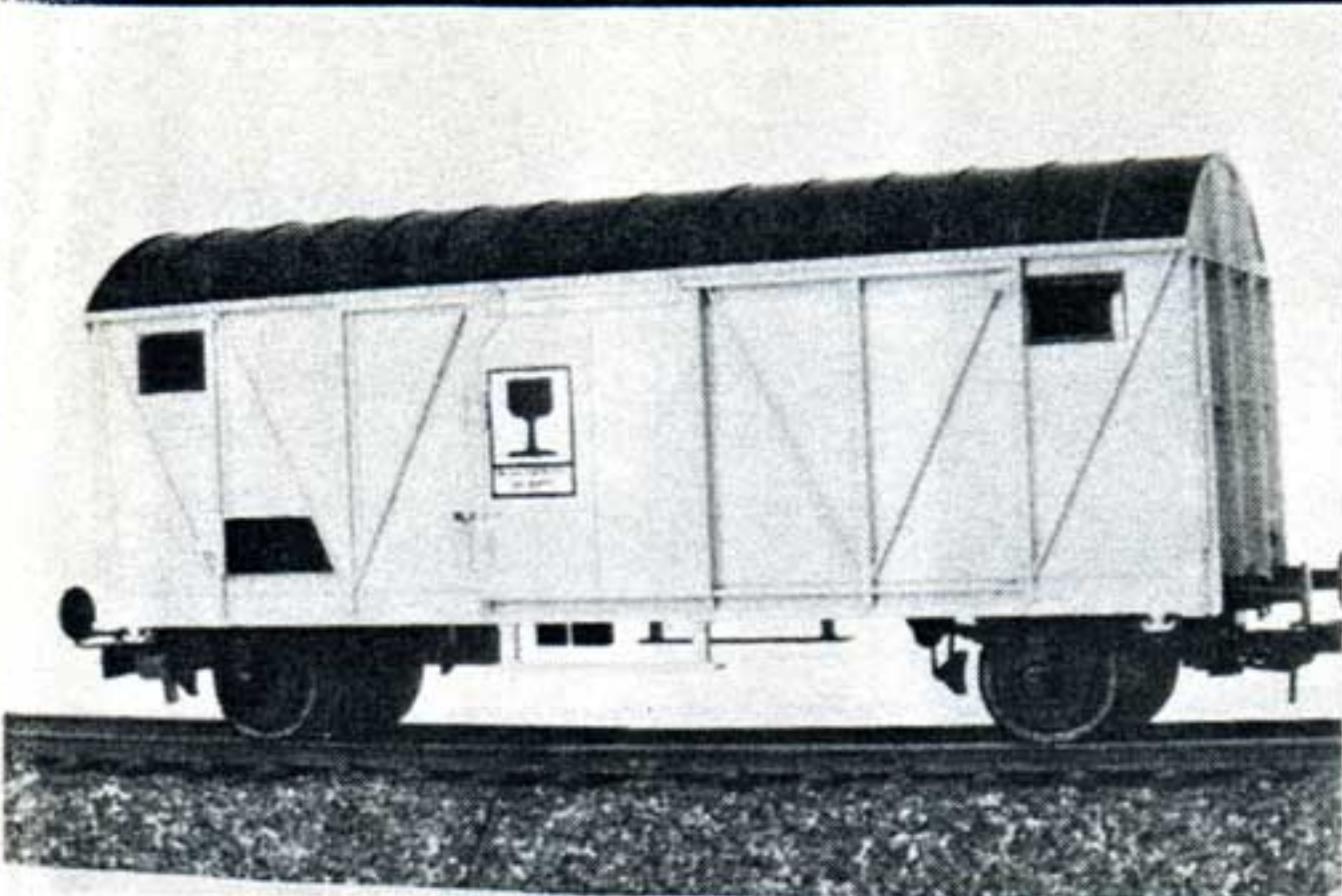
L40 227 97



L40/ 227 98



L40/ 227 99



L40/ 233 90

GOEDERENWAGEN TYPE 9432 C5 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:
WAGEN: LICHT NIJL-GROEN
ONDERSTEL EN DAK: ZWART ANTHRACIET
OPSCRIFTEN: WIT EN MEERKLEURIG.

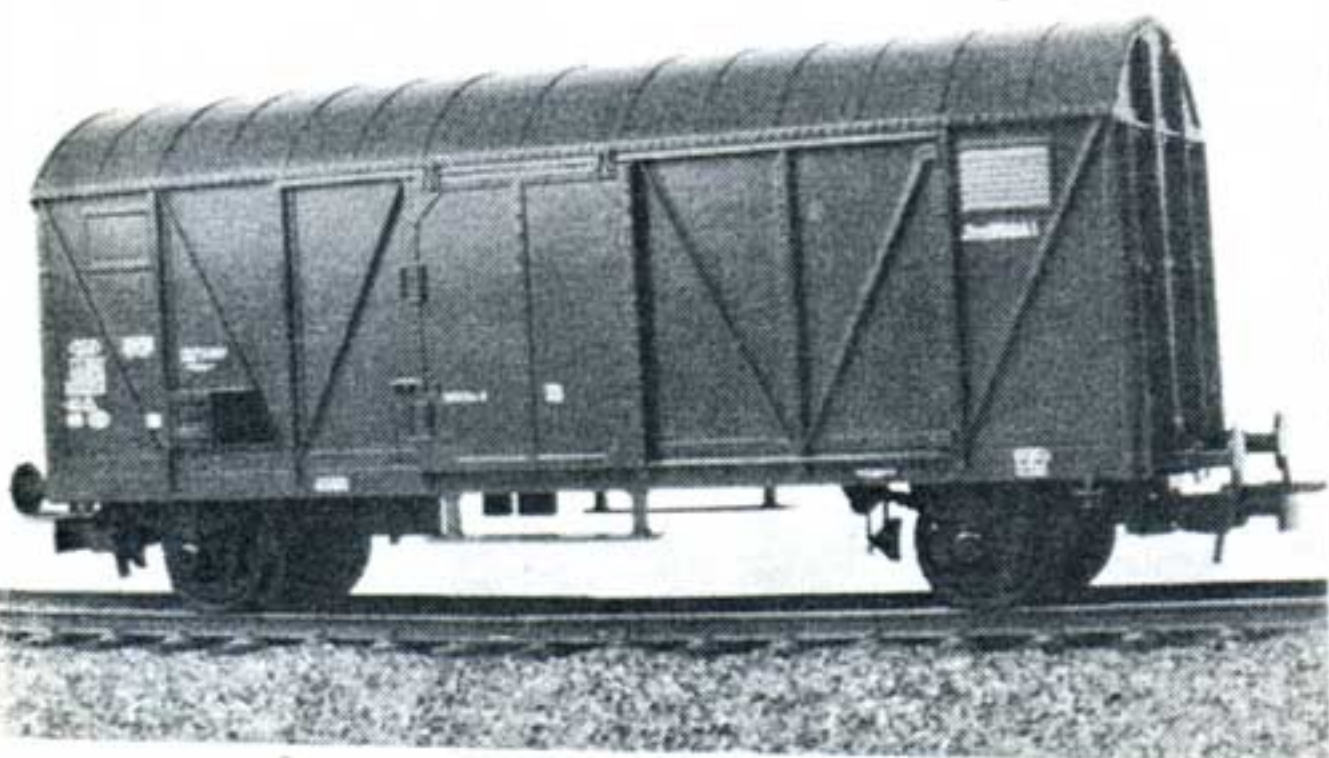
WAGON À MARCHANDISES TYPE 9432 C5 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON: VERT-NIL PÂLE
CHÂSSIS ET TOITURE: NOIR ANTHRACITE
INSCRIPTIONS: BLANC ET MULTICOLOR

Deze wagen staat in de rij als werkwagen tesamen met D25/4012/6 en met L40/227 94 te LUTTRE.

Ce wagon se trouve à LUTTRE comme wagon de service.

Dans cette collection les wagons D25/4012/6 et L40/227 94 peuvent être alignés avec celui-ci.



L40/ 233 91

GOEDERENWAGEN TYPE 9581 A1 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

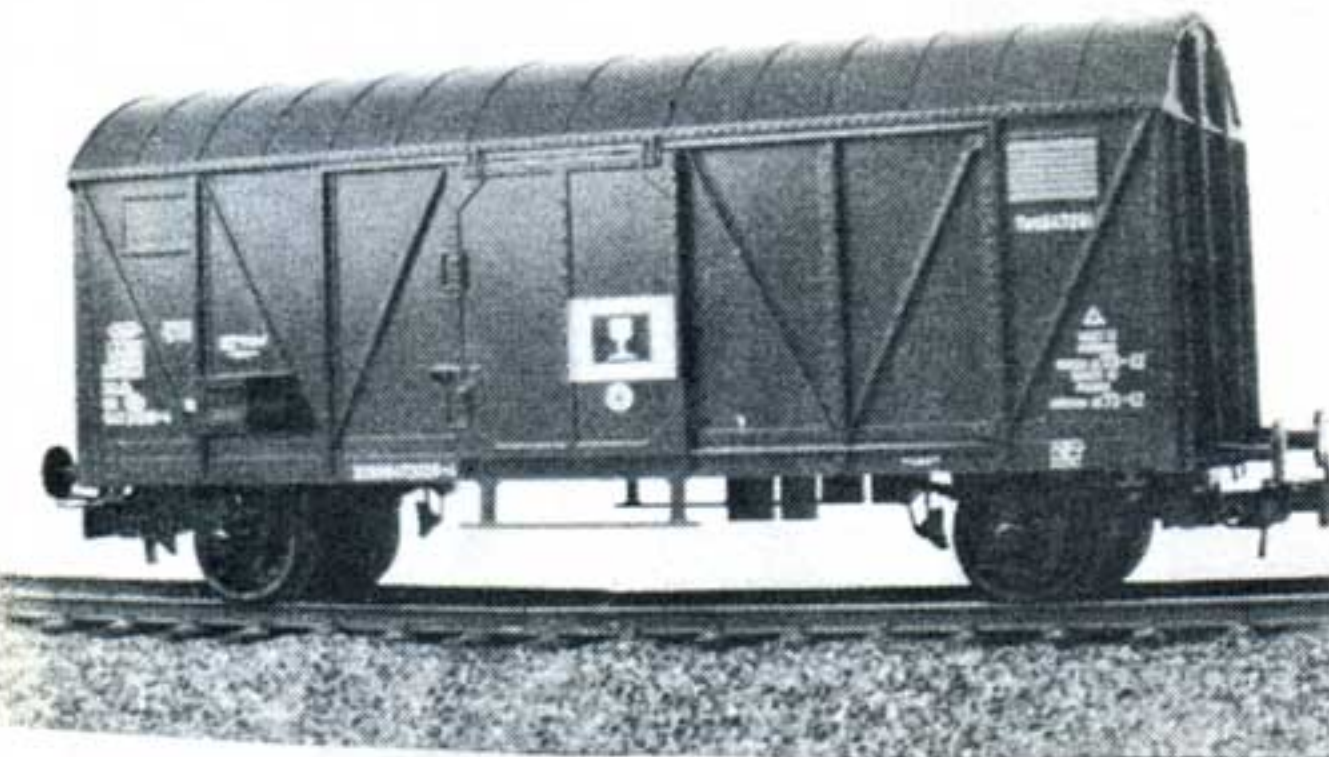
WAGEN EN DAK: BRUIN
ONDERSTEL: ZWART
BESCHRIFTING: WIT

WAGON À MARCHANDISES TYPE 9581 A1 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON ET TOITURE: BRUN
CHÂSSIS: NOIR
INSCRIPTIONS: BLANC

TIJDELIJKE DIENST wagen TD

WAGON de service Temporaire TD



L40/ 233 92

GOEDERENWAGEN TYPE 9472 B1 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN EN DAK: BRUIN
ONDERSTEL: ZWART
OPSCRIFTEN: WIT EN MEERKLEURIG

WAGON À MARCHANDISES TYPE 9472 B1 NMBS
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON ET TOITURE: BRUN
CHÂSSIS: NOIR
INSCRIPTIONS: BLANC ET MULTICOLOR

Werkwagen Dienst ES.

Wagon de Travail service E.S.

Wagon n° 30 88 9472 026-4



L40/ 233 93

GOEDERENWAGEN TYPE 9532 A2 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN: DONKERGROEN
ONDERSTEL : ZWART DAK: GRIJS
BESCHRIFTING: WIT EN MEERKLEURIG

WAGON À MARCHANDISES TYPE 9532 A2 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

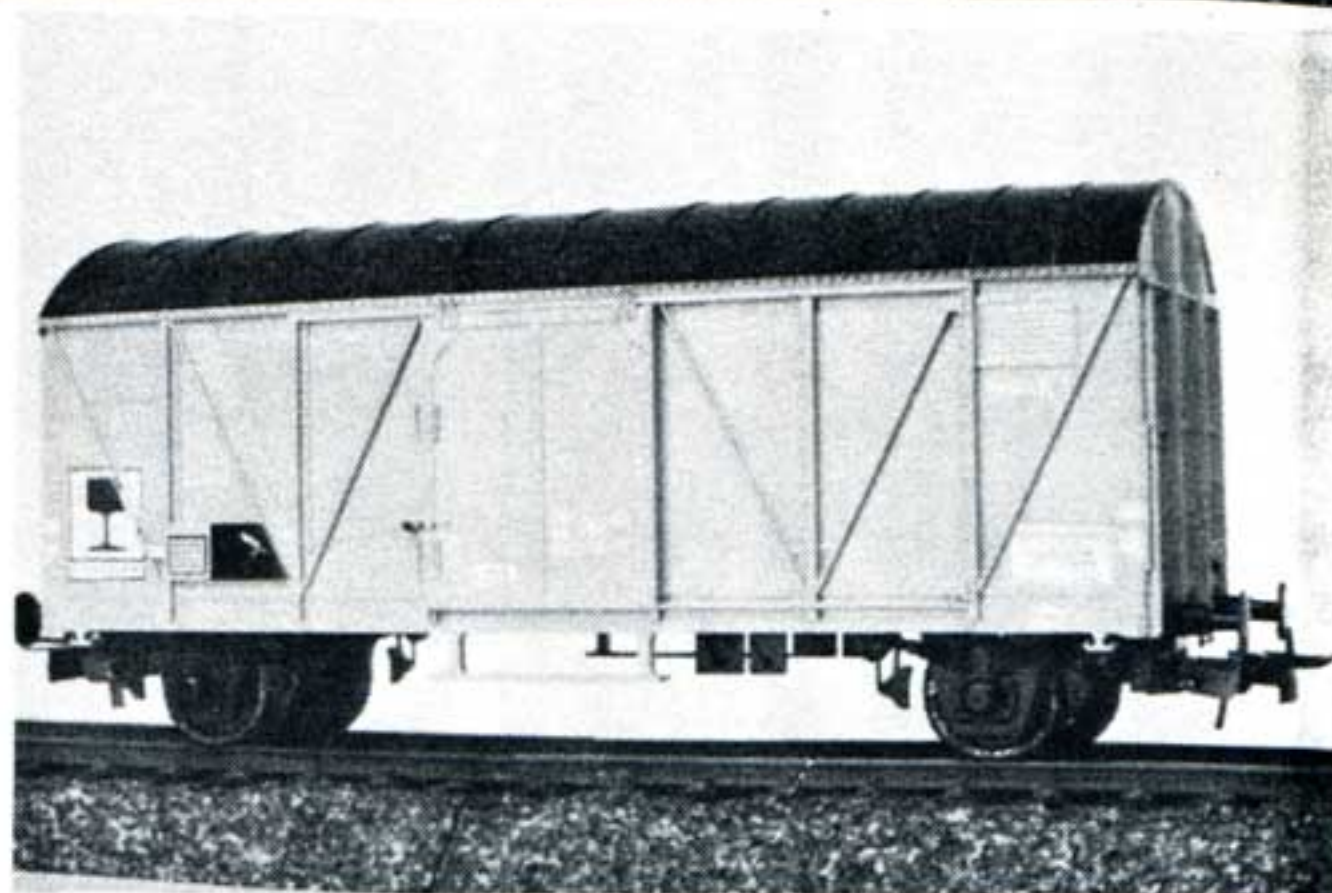
WAGON: VERT FONCÉ
CHÂSSIS: NOIR TOITURE: GRIS
INSCRIPTIONS: BLANC ET MULTICOLOR

Dienstwagen: Oliemagazijn

Wagon du Service Voies: magasin des huiles

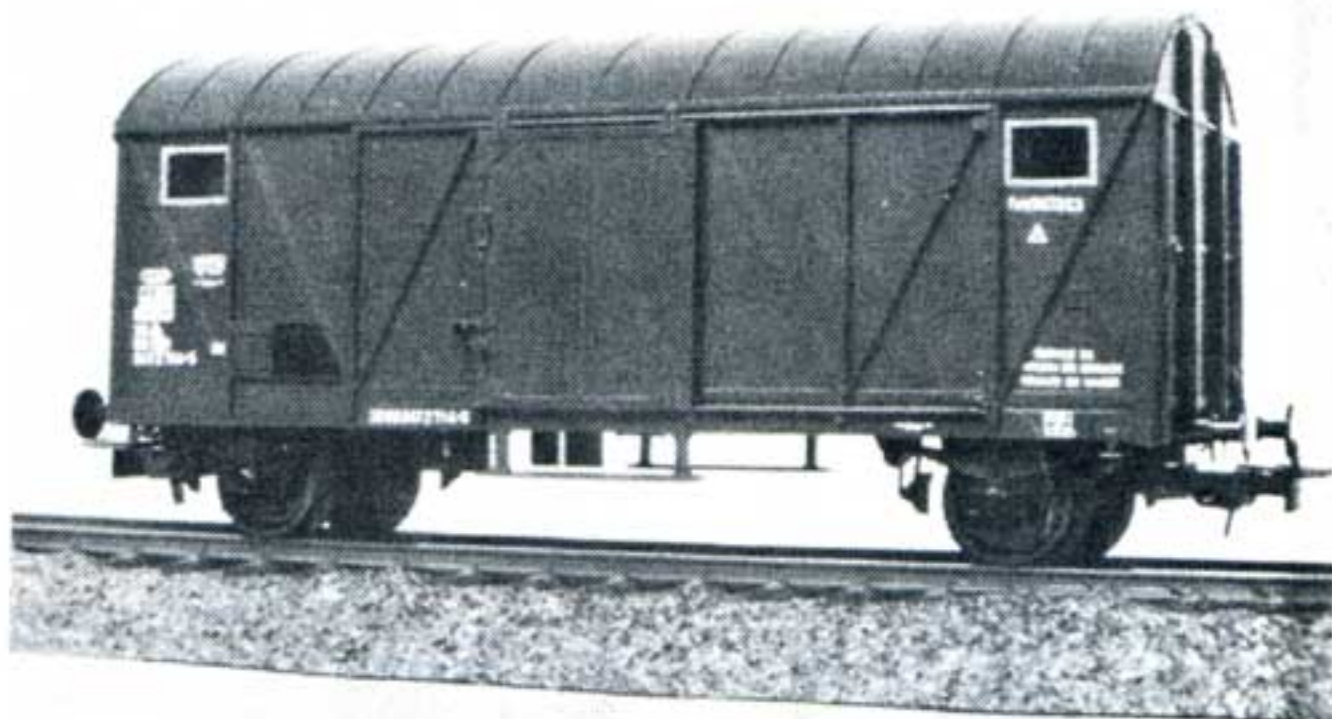
wagon n° 40 88 953 2 367-8

GOEDERENWAGEN TYPE 9472 B1 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN: GRIJS-BEIGE
 DAK EN ONDERSTEL: ZWART
 BESCHRIFTING: WIT EN MEERKLEURIG
 WAGON À MARCHANDISES TYPE 9472 B1 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON: GRIS-BEIGE
 TOITURE ET CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC ET MULTICOLOR
 Wagon van de Dienst Bovenleidingen groep NAMEN
 Wagon du Service Caténaïres groupe NAMUR
 wagen n° 30 88 947 2 083-5



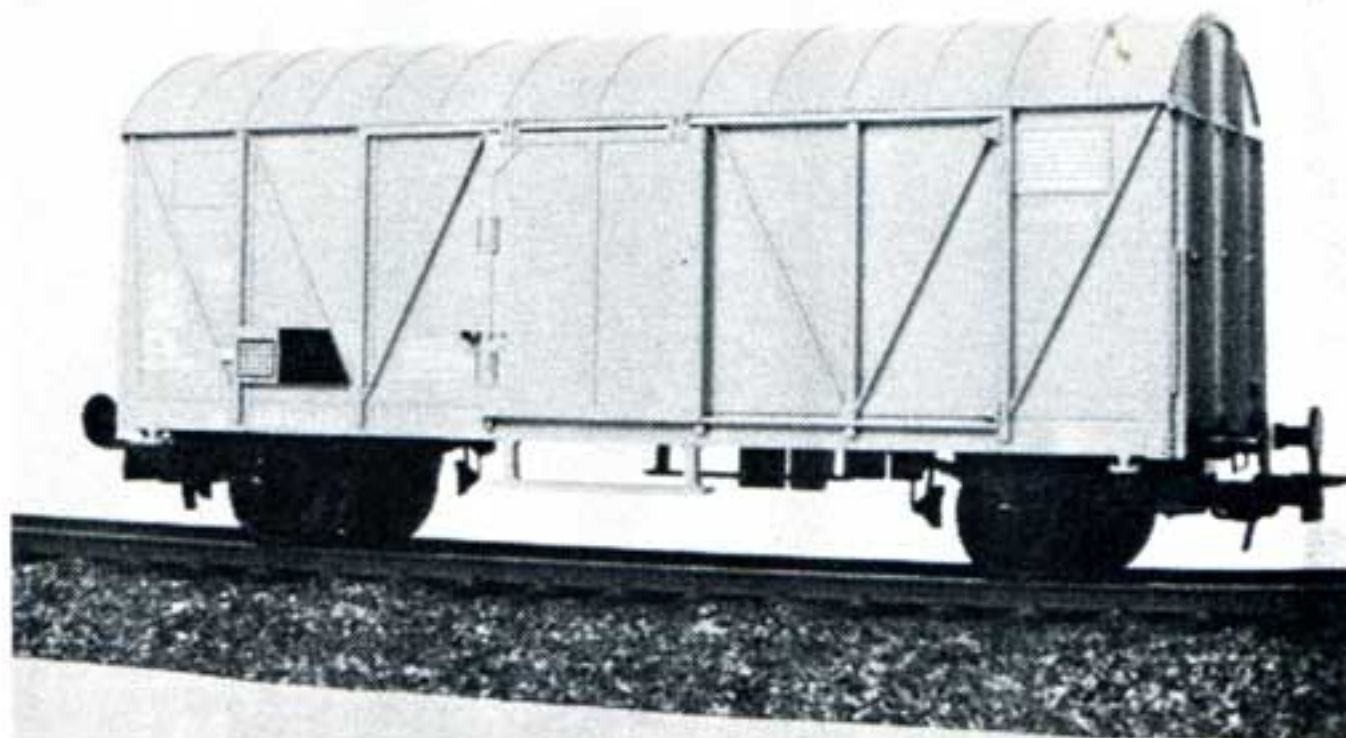
L40/ 23394

GOEDERENWAGEN TYPE 9472 C3 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN DAK: BRUIN
 ONDERSTEL: ZWART
 VENSTERS: MET GROENE OMLIJSTINGEN
 OPSCHRIFTEN: WIT
 WAGON À MARCHANDISES TYPE 9472 C3 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON ET TOITURE: BRUN
 CHÂSSIS: NOIR
 FENÊTRES À CHÂSSIS VERTS
 INSCRIPTIONS: BLANC
 Wagon van de Dienst E.S.
 Wagon du Service E.S.
 wagen n° 30 88 947 2 714-5



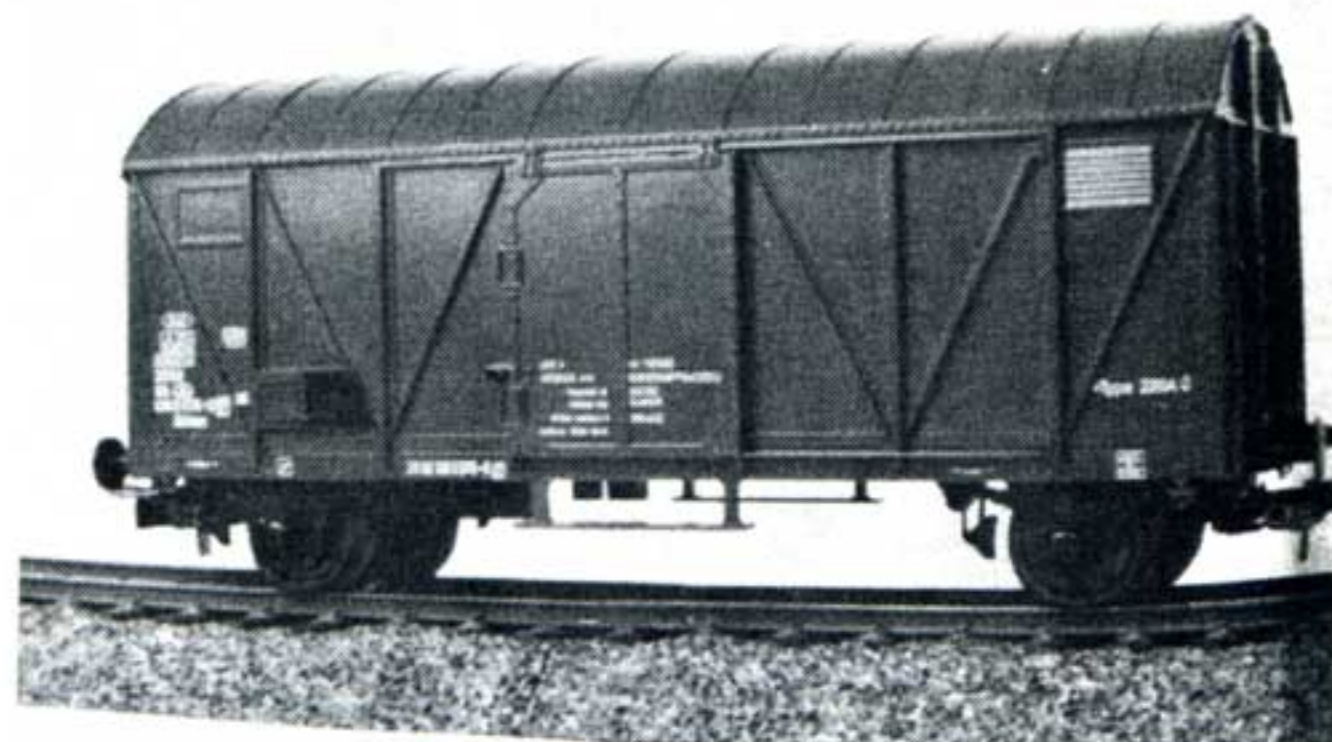
L40/ 23395

GOEDERENWAGEN TYPE 9472 B1 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN DAK: GRIJS
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT
 WAGON À MARCHANDISES TYPE 9472 B1 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON ET TOITURE: GRIS
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC
 Wagon van de dienst " Brigade Télécommunications " NAMEN
 Wagon du Service "Brigade Télécommunications" groupe NAMUR
 wagen n° 30 88 947 2 093-4

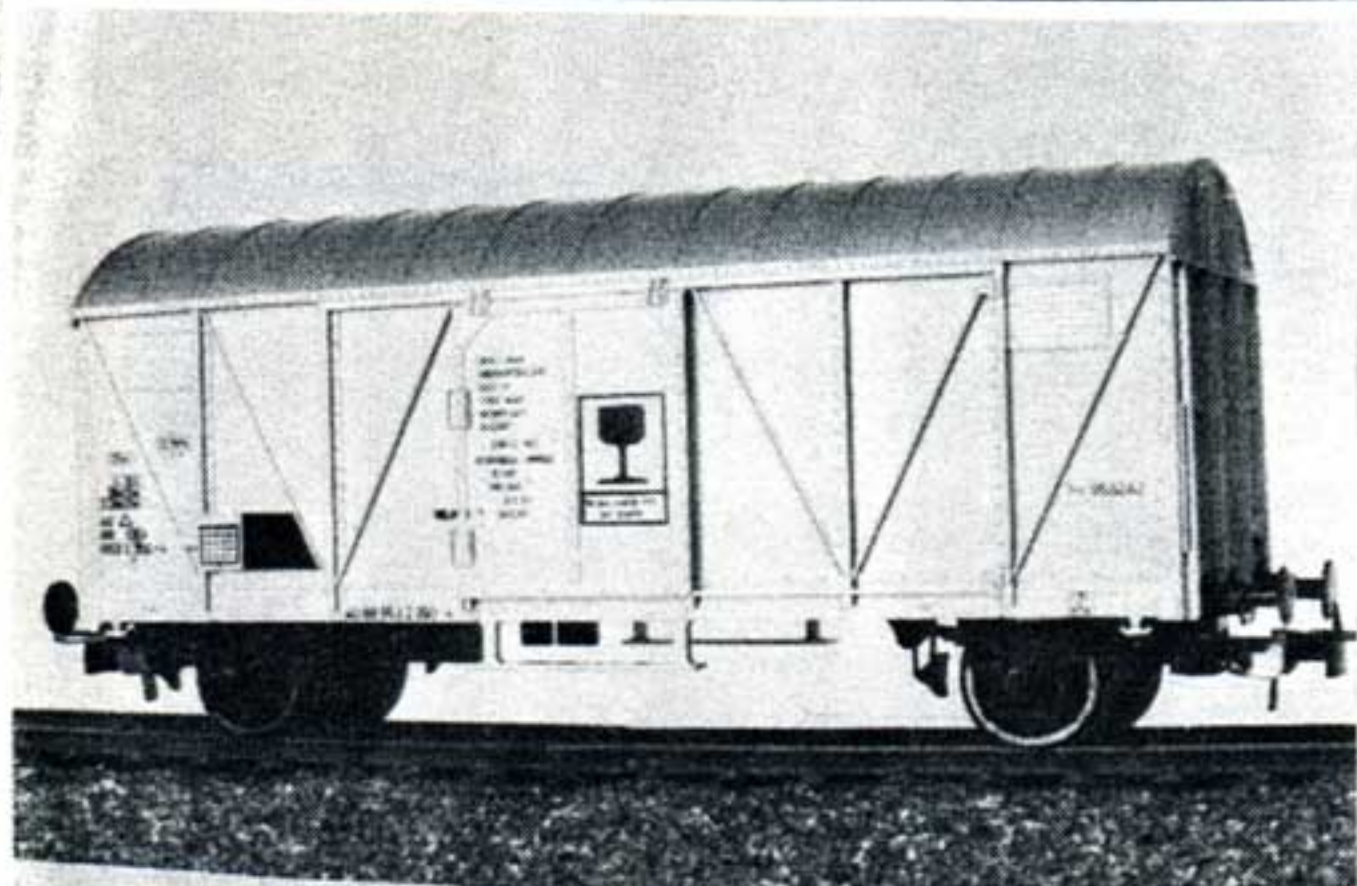


L40/ 23396

GOEDERENWAGEN TYPE 2211 A0 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN DAK: BRUIN
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT
 WAGON À MARCHANDISES TYPE 2211 A0 SNCB
 WAGON ET TOITURE: BRUN
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC
 Verschillende van deze wagens vormen gewoonlijk een volledige trein bestemd voor het vervoer van suiker tussen GRIMDE en o.a. Antwerpen-Dokken. NV Tiense Suikerfabrieken Te gebruiken samen met L40/227 92. Plusieurs de ces wagons composent en général un train complet assurant le transport du sucre depuis les Raffineries de Tirlement GRIMDE et Antwerpen-Bassins. A utiliser avec L40/227 92.



L40/ 23397



L40/ 23398

GOEDERENWAGEN TYPE 9532 A2 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN EN DAK: ALUMINIUMKLEURIG

ONDERSTEL: ZWART

OPSCHRIFTEN: ZWART EN MEERKLEURIG

WAGON À MARCHANDISES TYPE 9532 A2 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

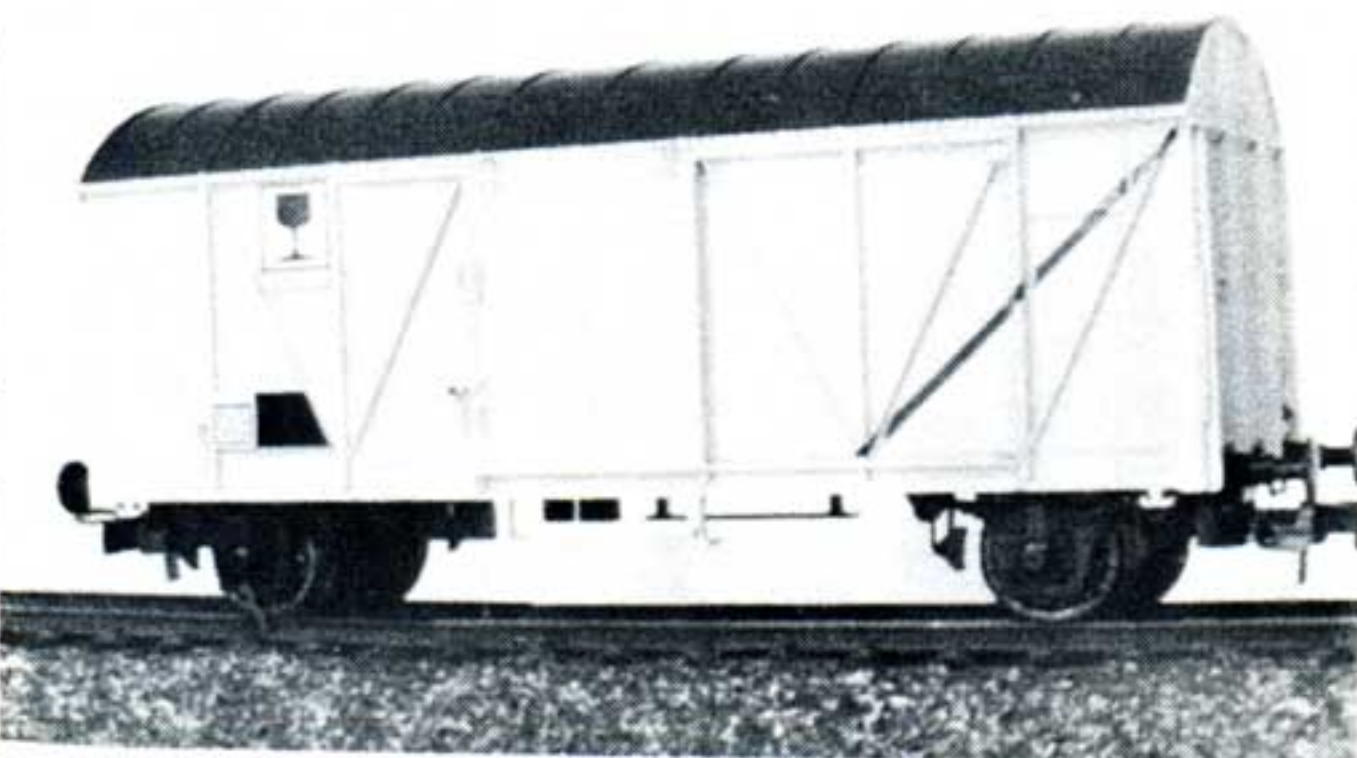
WAGON ET TOITURE: COULEUR ALUMINIUM

CHÂSSIS: NOIR

INSCRIPTIONS: NOIR ET MULTICOLOR

Deze wagen past goed in een onkruidverdelgingstrein tesamen met wagen D25/4012/14. Stelplaats:

BASCOUP. Ce wagon convient parfaitement dans un train de désherbage chimique ensemble avec wagen D25/4012/14. Dépôt: BASCOUP. Wagon n° 40 88 953 2 350-4



L40/ 23399 V

GOEDERENWAGEN TYPE 9572 B1 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN: LICHT GROEN-GRIJS

DAK: ZWART ONDERSTEL: ZWART

OPSCHRIFTEN: WIT EN MEERKLEURIG, RODE SCHUINE DWARSSTREEP.

WAGON À MARCHANDISES TYPE 9572 B1 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

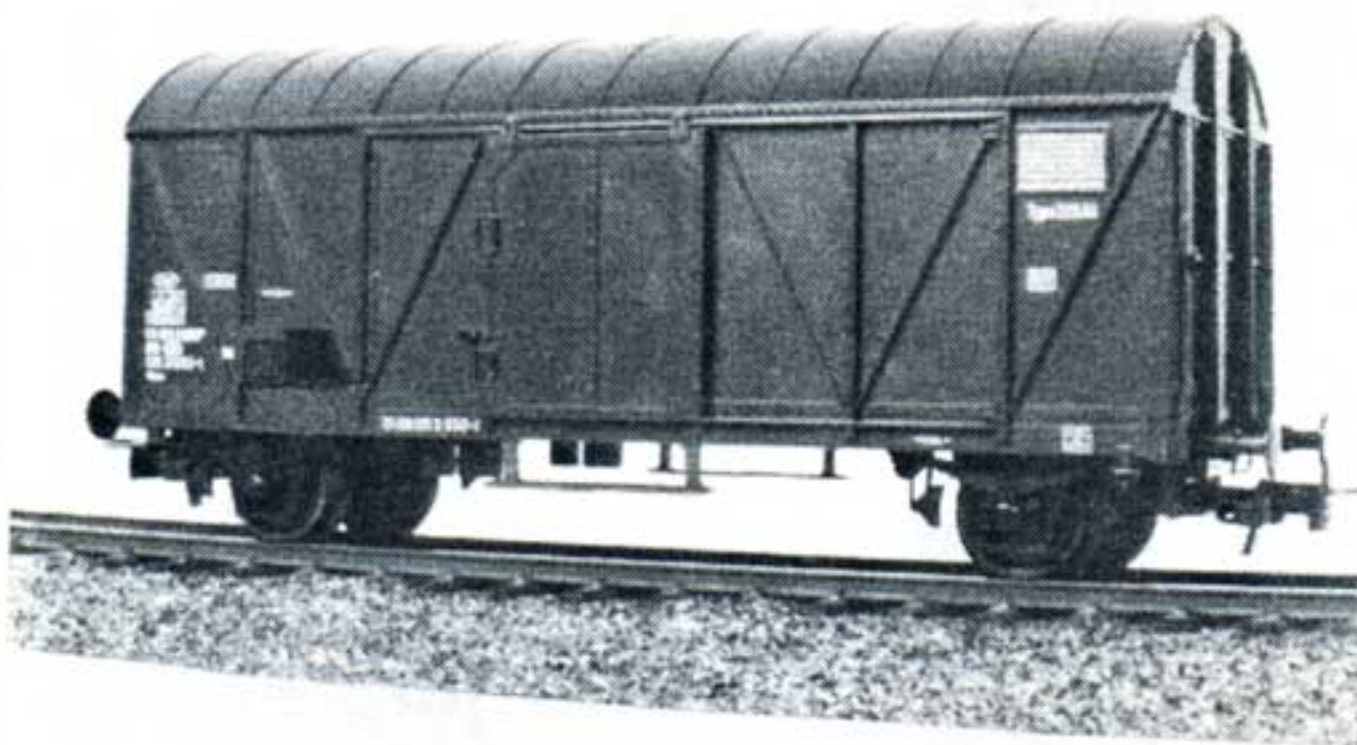
WAGON: GRIS-VERT PÂLE

CHÂSSIS ET TOITURE: NOIR

INSCRIPTIONS: BLANC ET MULTICOLOR LIGNE TRANSVERSALE ROUGE

Deze wagen hoort in een werktrein tesamen met modelwagen D25/4012/17. Dienst E.S. wagen n° 40 88 957 2 103-8

Ce wagon convient dans un train de travail ensemble avec le modèle du wagon D25/4012/17. Service E.S.



L40/ 23490

GOEDERENWAGEN TYPE 2211 A0 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN EN DAK: BRUIN

ONDERSTEL: ZWART

OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2211 A0 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON ET TOITURE: BRUN

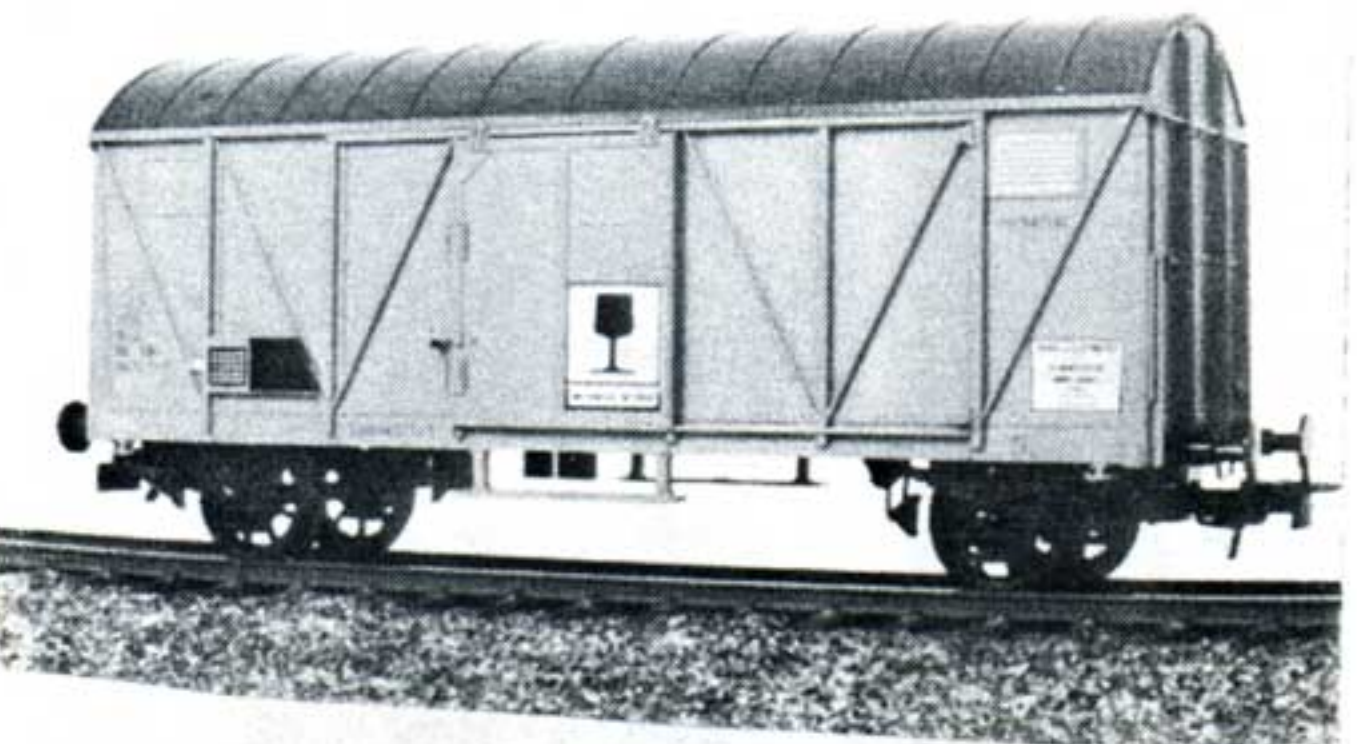
CHÂSSIS: NOIR

INSCRIPTIONS: BLANC

Gewone goederenwagen passend in elke aktueel treinkonvooi.

Wagon simple convenant dans chaque convoi actuel.

wagon n° 01 88 135 3 950-1



L40/ 23491

GOEDERENWAGEN TYPE 9471 A1 VAN DE NMBS
DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN: OLIJFGROEN

DAK: BRUIN ONDERSTEL: ZWART

OPSCHRIFTEN: BRUIN, ROOD, WIT EN ZWART

WAGON À MARCHANDISES TYPE 9471 A1 SNCB
DÉCORATION DU MODÈLE:

WAGON: VERT OLIVE

TOITURE: BRUN CHÂSSIS: NOIR

INSCRIPTIONS: BRUN, ROUGE, BLANC ET NOIR

Werkwagen van de groep HASSELT.

Train de travail du groupe de HASSELT.

wagon n° 30 88 947 1 270-9

GOEDERENWAGEN TYPE 2211 A0 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN DAK: BRUIN
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2211 A0 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON ET TOITURE: BRUN
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC

Dit zijn de meest voorkomende goederenwagens gebruikt in het nationaal zowel als in het internationaal verkeer. Ces wagons sont les plus fréquemment utilisés dans les traffic nationaux et internationaux.

Wagen n° 01 88 135 0 981-9
 GOEDERENWAGEN TYPE 2211 VAN DE NMBS

DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN: DONKERGROEN
 DAK EN ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON À MARCHANDISES TYPE 2211 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON: VERT FONCÉ
 TOITURE ET CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC

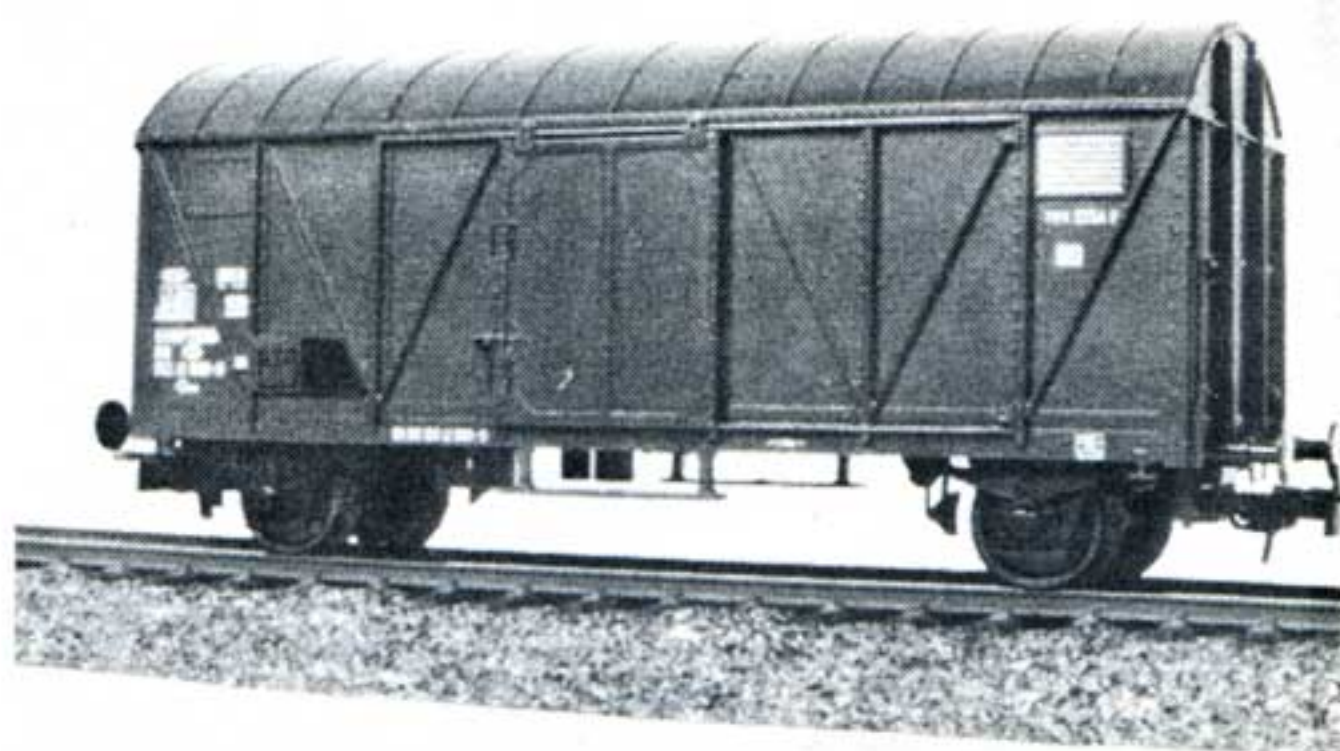
Deze wagons passen in elke goederentrein getrokken door een belgische stoomlok rijdende in de periode tussen 1947 en 1966. Wagen n° 4 423 309

Ces wagons conviennent dans chaque train à marchandises tirés par une locomotive belge à vapeur roulant dans la période entre 1947 en 1966.

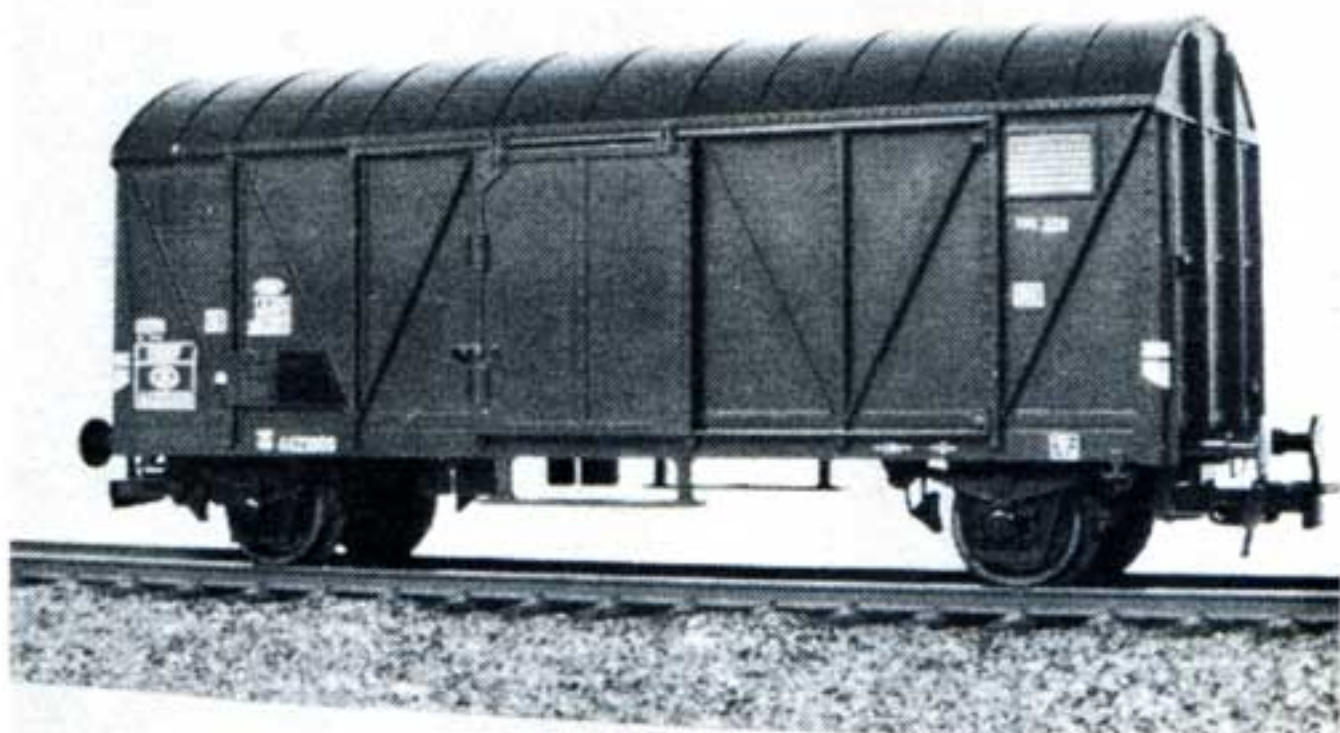
GOEDERENWAGEN TYPE 2211 A2 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:

WAGEN EN DAK: BRUIN
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT, GELE BREDE BAND MET EIGENDOMSMERKTEKEN EN NMBS-COLLI IN HET GROEN.

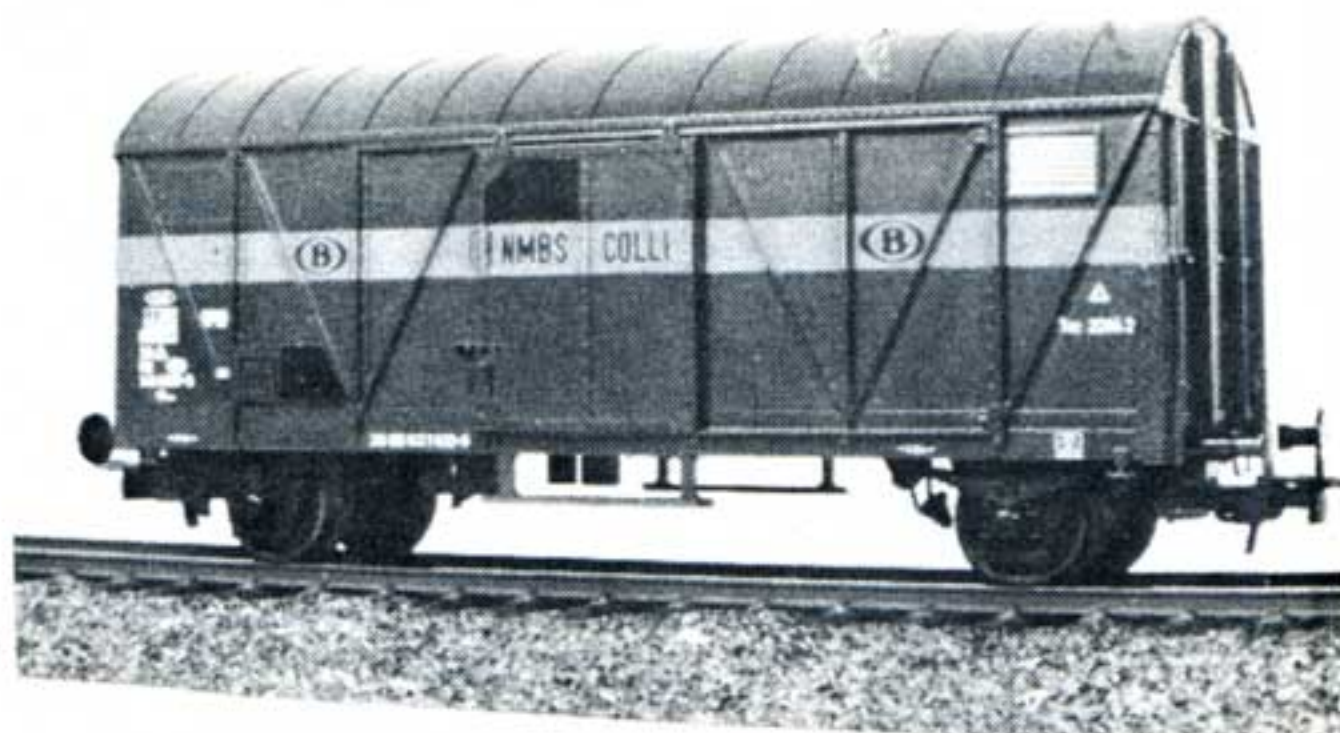
Deze wagons rijden in het algemeen in treinen uitsluitend samengesteld uit NMBS-COLLI wagons. Ze worden o.a. getrokken door diesellokomotieven uit de reeksen 59, 60, 55 en door elektrische lokomotieven o.a. uit de reeks 23.



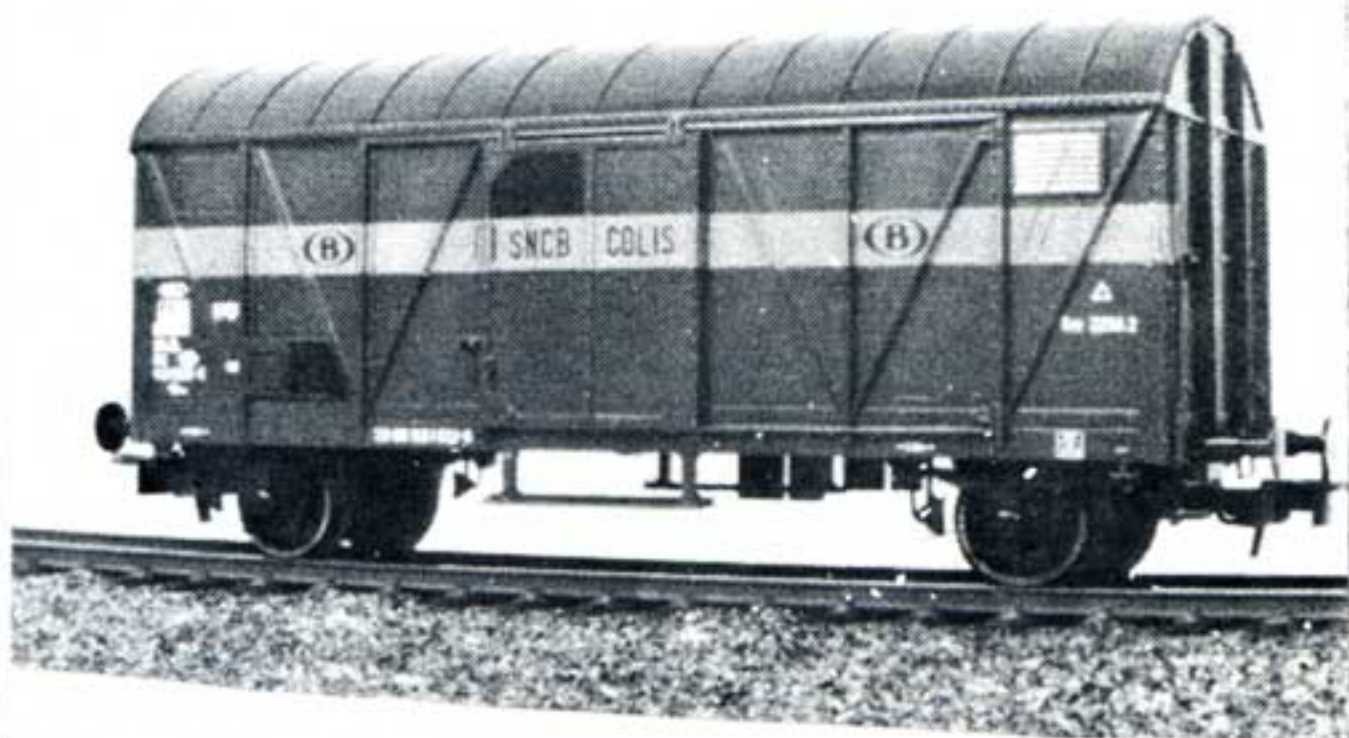
L40/ 23492



L40/ 23493

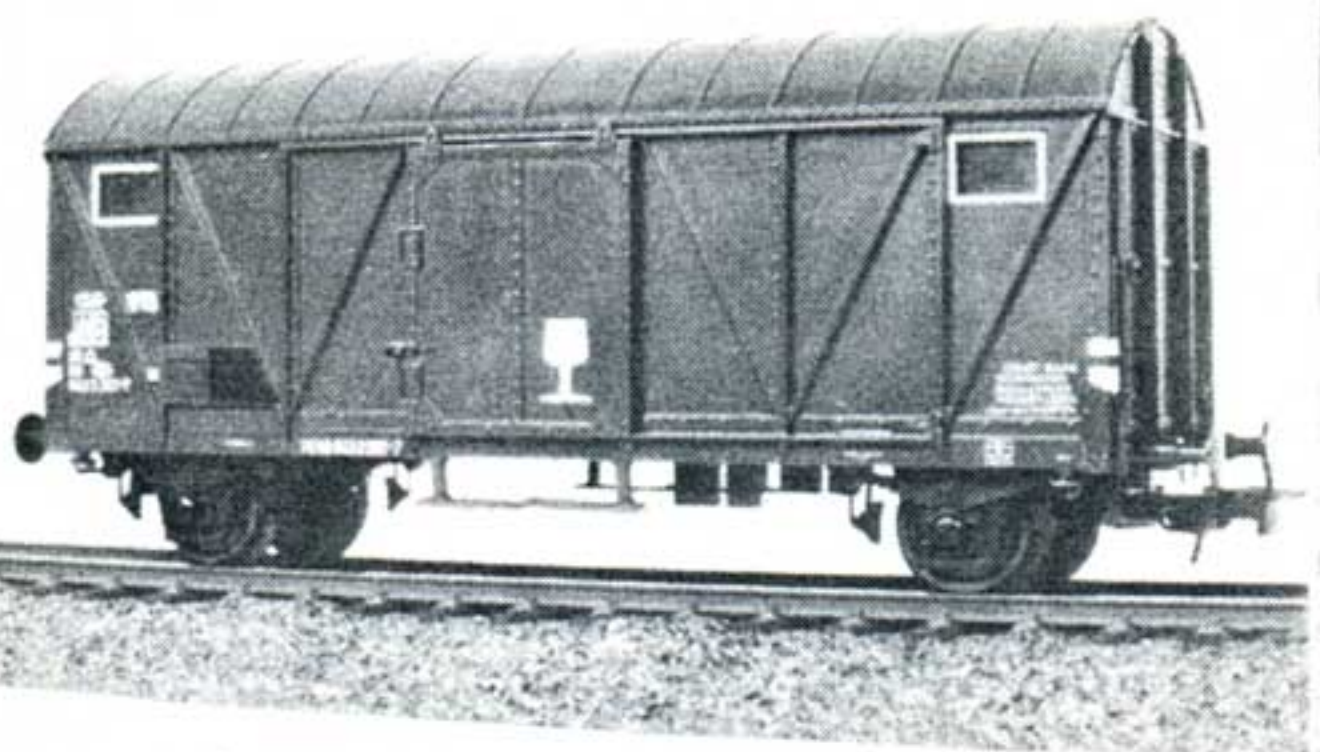


L40/ 23494



WAGON À MARCHANDISES TYPE 2211 A2 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON ET TOITURE: BRUN
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC, LARGE BANDE JAUNE AVEC LA MARQUE DE PROPRIÉTÉ ET SNCB-COLLI EN VERT.

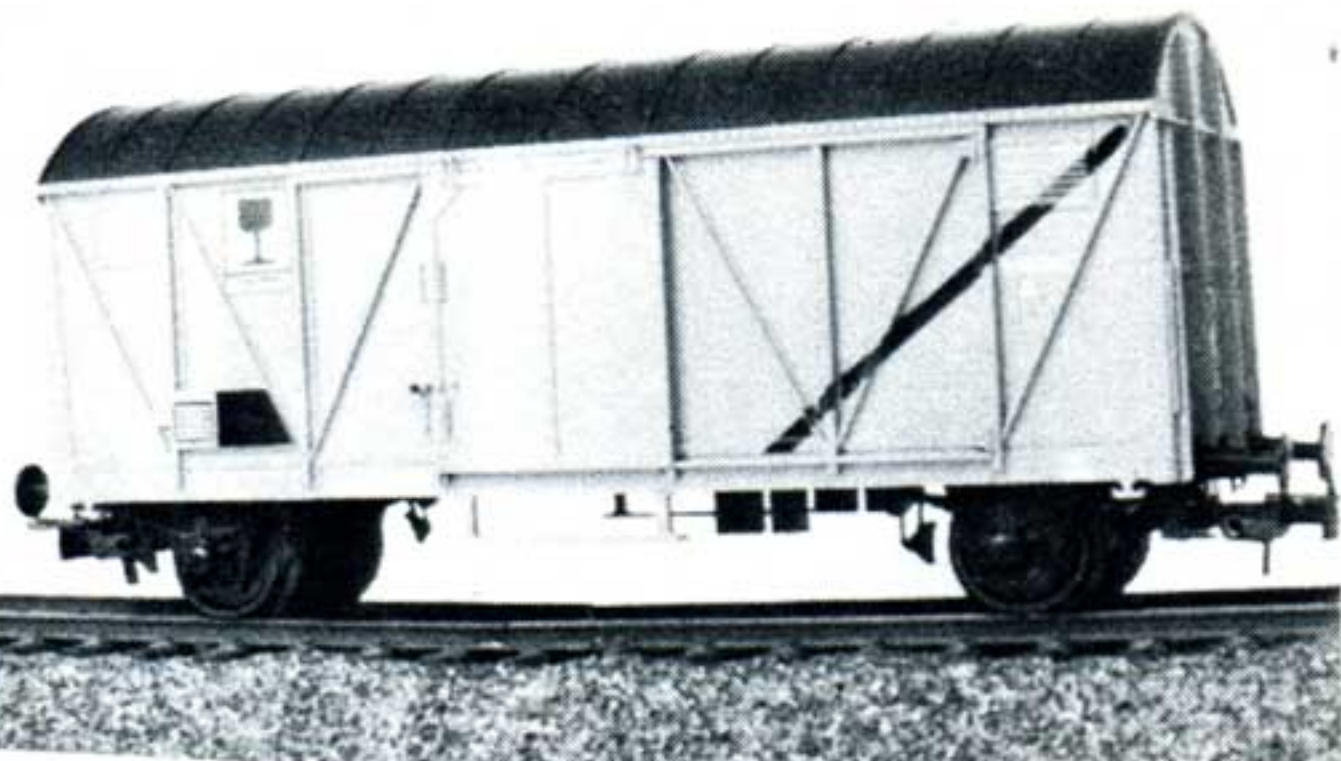
Ces wagons roulent dans des trains parfois seulement composés de wagons collis. La traction est en général assurée par des locos Diesel serie 59, 60, 55, ou des locos électriques comme des serie 23.



L40/ 23495

GOEDERENWAGEN TYPE 9432 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN: DONKERGROEN
 DAK: BRUIN ONDERSTEL: ZWART
 VENSTERS MET WITTE OMLIJSTING
 OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON À MARCHANDISES TYPE 9432 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON: VERT FONCÉ
 TOITURE: BRUN CHÂSSIS: NOIR
 FENÊTRES A CHÂSSIS BLANCS
 INSCRIPTIONS: BLANC
 Werkwagen van de groep ANTWERPEN n° 30 88 943 2 307-7
 Wagon Service de la Voie groupe ANTWERPEN



L40/ 23496

GOEDERENWAGEN TYPE 9471 A1 VAN DE NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN: HEVIG STAALBLAUW
 DAK EN ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT EN MEERKLEURIG ALSOOK
 EEN RODE SCHUINE DWARSSTREEP.

WAGON À MARCHANDISES TYPE 9471 A1 SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON: BLEU ACIER VIOLENT
 TOITURE ET CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC ET MULTICOLOR
 BANDE TRANSVERSALE ROUGE.

Deze wagen maakt deel uit van een trein die zich in SCHAAR-
 BEEK bevindt. Met dit model past ook model D25/4012/13.

Ce wagon fait partie du train se trouvant à SCHAARBEEK.

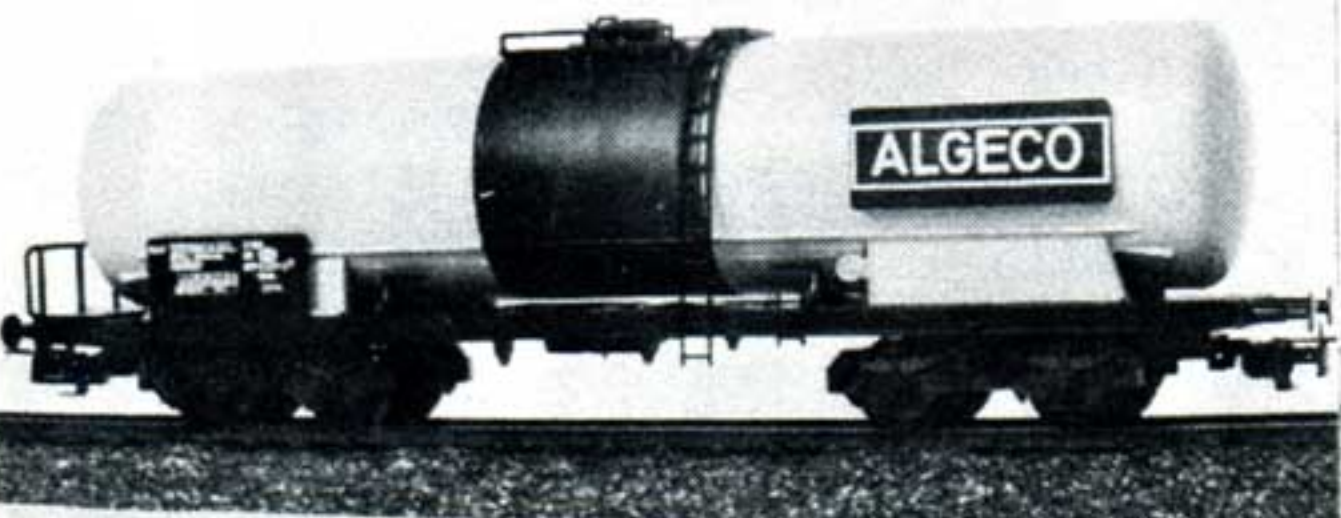
Fait aussi partie de ce train le modèle n° D25/4012/13. N° du wagon: 30 88 947 1 207-1.

OPEN STORTWAGEN TYPE 1415 A0 DER NMBS
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN EN ONDERSTEL: BRUIN
 OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON TOMBÉREAU TYPE 1415 A0 DE LA SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON ET CHÂSSIS: BRUN
 INSCRIPTIONS: BLANC

Tientallen van deze wagens vormen een trein getrokken door
 diesels van de reeks 52, 60 enz. Ook E-traktie zoals de 23.
 Des dizaines de ces wagons forment un convoi tiré par une
 loco diesel comme la 52, 60 etc. Aussi les series 23 elec.
 n° wagen: 31 88 595 0 414-0

L40/ 24490



KETELWAGEN TYPE 2000 H2 VAN DE N.M.B.S
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN: BEIGE EN ZWART
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT

WAGON CITERNE TYPE 2000 H2 DE LA SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE: BEIGE ET NOIR
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC

N° van deze wagen: 21 88 077 0 437-2

L40/ 25890

KETELWAGEN TYPE 2000 H2 VAN DE N.M.B.S
 DEKORATIE VAN HET MODEL:
 WAGEN: BEIGE EN ZWART
 ONDERSTEL: ZWART
 OPSCHRIFTEN: WIT- ALGECO: GEEL OP ZWAR-
 TE ACHTERGROND- TRADING: GROEN, ROOD EN
 BLAUW.

WAGON CITERNE TYPE 2000 H2 DE LA SNCB
 DÉCORATION DU MODÈLE:
 WAGON: BEIGE ET NOIR
 CHÂSSIS: NOIR
 INSCRIPTIONS: BLANC- ALGECO: JAUNE SUR
 FOND NOIR- TRADING: VERT, ROUGE ET BLEU



L40/ 25891

GOEDERENWAGEN TYPE 9471 A1 VAN DE NMBS
 DEZE WAGENS MAKEN DEEL UIT VAN EEN SET
 VAN VIER (4) DIE ALLE TESAMEN EEN DEEL
 UITMAKEN VAN EEN TREIN VOOR HET BEHAN-
 DELEN VAN DE BOVENLEIDING EN GETROKKEN
 WORDT DOOR BV, EEN AUTORAIL BROSSEL ES
 302 VAN DE DIENST E.S.

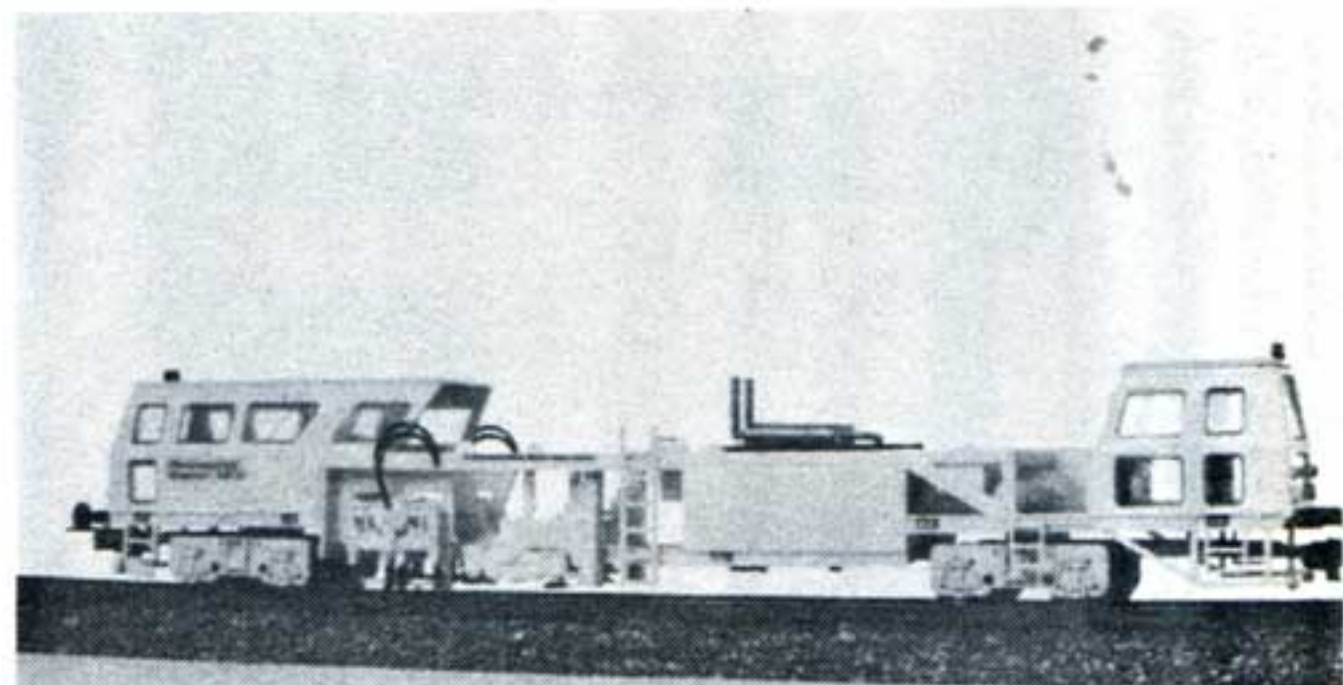
WAGON À MARCHANDISES TYPE 9471 A1 SNCB
 CES WAGONS FONT PARTIE D'UN SET DE (4)
 QUATRE QUI À LEUR TOUR FONT PARTIE DU
 TRAIN POUR LE TRAITEMENT DES CATÉNAIRES.
 TIRÉ PAR UN AUTORAIL BROSSEL ES 302 .
 FOTO: SCHAERBEEK 13/11/81



D25/ 4012/1 + D25/ 4012/ 2 + D25/ 4012/3 + D25/ 4012/4 = D25/ 99 4012/1

NIVELLEERMACHINE PLASSER & THEURER
 OP TWEE 2-ASSIGE BOGIES
 VAN DE FIRMA COCKERILL

MACHINE À NIVELLER PLASSER & THEURER
 DEUX BOGIES À DEUX ESSIEUX
 DE LA FIRME COCKERILL



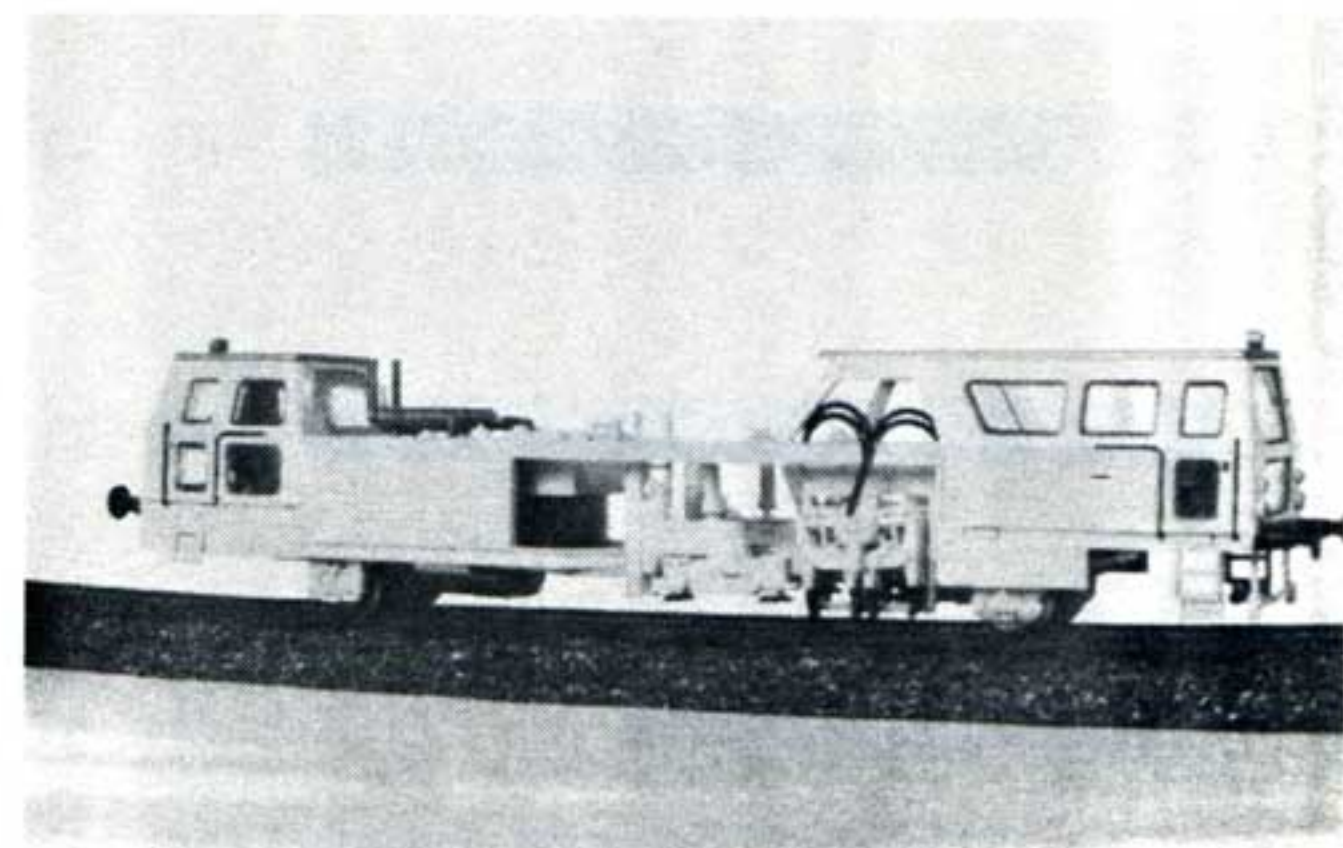
L40/ 38090

NIVELLEERMACHINE PLASSER & THEURER

D25/380 = OP TWEE ASSEN
 MACHINE N° 31 942 234 (LILIANE)
 D25/381 = OP 3 ASSEN
 MACHINE N° 31 942 244

D25/380 = 2 ESSIEUX
 MACHINE N° 31 942 234 (LILIANE)
 D25/381 = 3 ESSIEUX
 MACHINE N° 31 942 244

G E L I M I T E E R D E R E E K S
 S É R I E L I M I T É E



D25/ 380 D25/ 381

VERZAMELDOZEN VOOR KOLLEKTIONNEURS - BOÎTES CADEAU POUR COLLECTIONNEURS

Vele van de modellen uit de reeksen : L40/227 .. , L40/233 .. , L40/234 .. maken deel uit van kleine reeksen, die in de toekomst, niet meer door ons zullen aangevuld worden. Wij wensen de verzamelaars daarvan langs deze weg op de hoogte te brengen.

Beaucoup de ces modèles des séries : L40/227 .. , L40/233 .. , L40/234 .. , font partie de tirages limités, que nous ne compléterons plus à l'avenir. Nous tenons à en informer les collectionneurs par cette voie.

L40/ 9 9 2 2 1 9 5 BEVAT - CONTIENT : 221 95 + 221 96

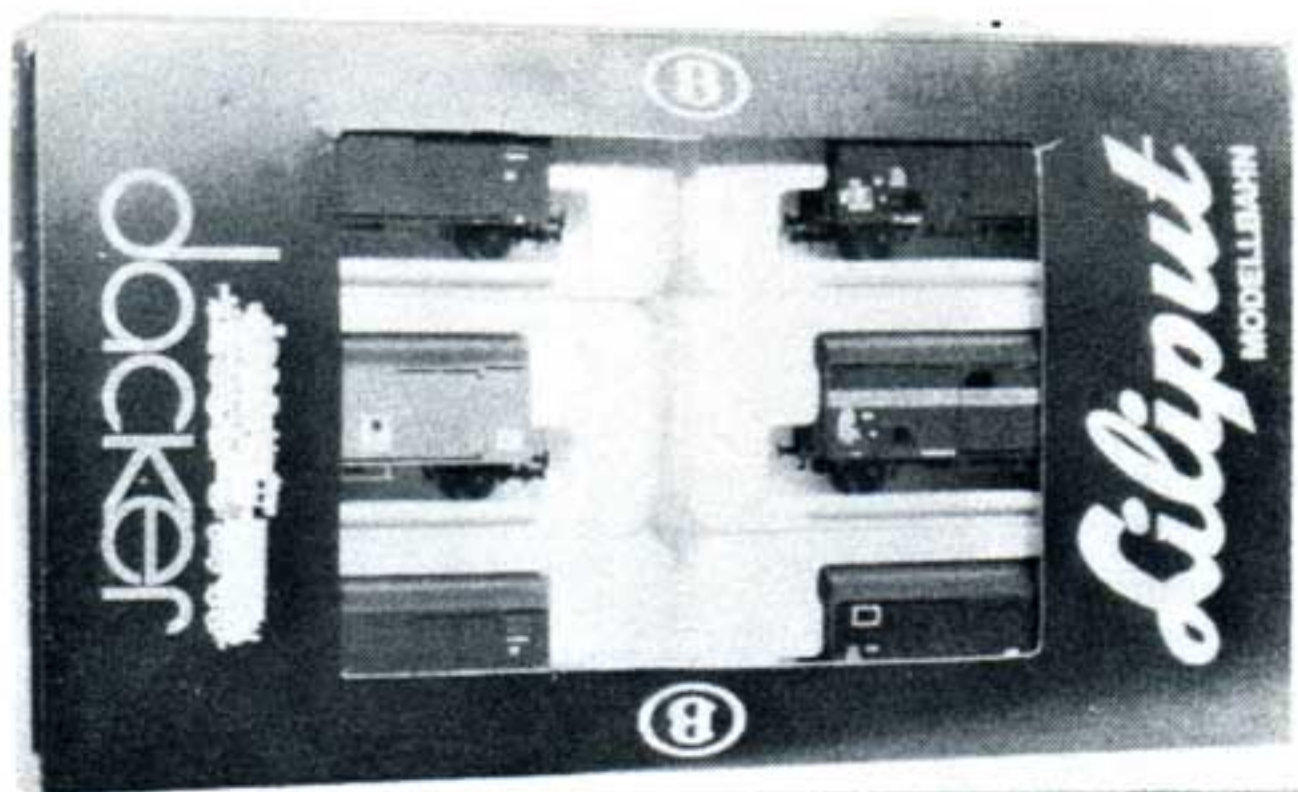
L40/ 9 9 2 2 7 9 1 BEVAT - CONTIENT : 227 91 + 227 92 + 227 93
227 95 + 227 98 + 227 99

L40/ 9 9 2 2 7 9 6 BEVAT - CONTIENT : 227 96 + 227 97

L40/ 9 9 2 3 3 9 1 BEVAT - CONTIENT : 233 91 + 233 92 + 233 93
233 94 + 233 97 + 233 99

L40/ 9 9 2 3 3 9 5 BEVAT - CONTIENT : 233 95 + 233 96

L40/ 9 9 2 3 3 9 8 BEVAT - CONTIENT : 233 90 + 233 98



DEZE ZEER INTERESSANTE VULLING BESTAAT UIT TWEE UIC WAGENS DIE OP ELKE NATIONALE OF INTERNATIONALE BAAN KUNNEN RIJDEN, EEN COLLI-WAGEN, EN DRIE ZEER MOOIE DIENSTWAGENS. CET INTÉRESSANT ASSORTIMENT CONTIENT DEUX WAGONS UIC POUVANT ROULER SUR CHAQUE RÉSEAU QU'IL SOIT DE CARACTÈRE NATIONAL OU INTERNATIONAL, D'UN WAGON COLIS ET DE TROIS WAGONS DU SERVICE DE LA VOIE.

L40/ 9 9 2 3 4 9 0 BEVAT - CONTIENT : 234 90 + 234 91 + 234 92
234 93 + 234 94 + 234 95

L40/ 9 9 2 3 4 9 4 BEVAT - CONTIENT : 6 STUKS COLLI-WAGENS 234 94
6 PIÈCES WAGON-COLIS 234 94

D25/ 9 9 4 0 1 2 / 1 BEVAT - CONTIENT : 4012/1 + 4012/2 + 4012/3 +
4012/4

L 4 0 / 5 2 3

Om de voorbeelden van de oude wagens, nog beter na te bootsen leveren wij SPAAKWIELEN

Afin d'imiter encore mieux les exemples d'anciens wagons nous fournissons des roues à rayons, sous la réf L40/523.

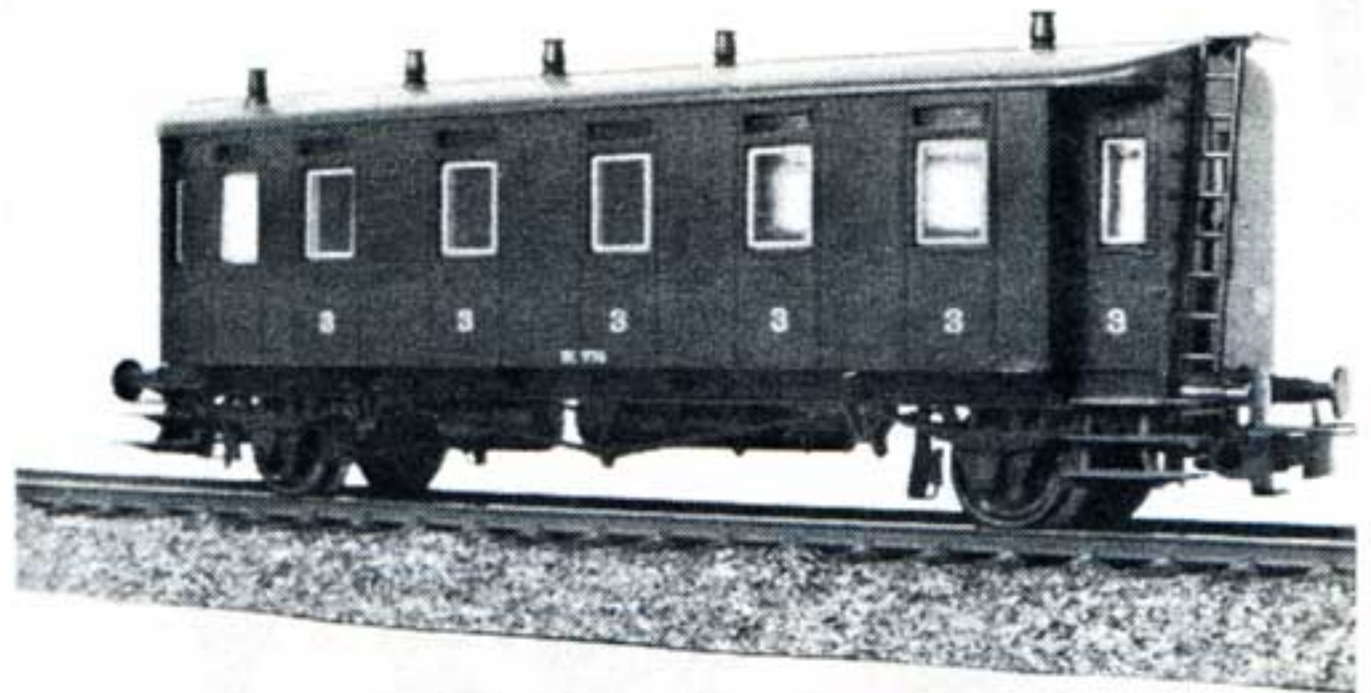
RIJTUIGEN N.M.B.S.

3E KLAS 2-ASSIG RIJTUIG N° 50774- BOUW-
JAAR 1882-1913 VOLGENS PLAN NMBS 42391M

VOITURES S.N.C.B.

VOITURE DE 3E CLASSE À 2 ESSIEUX -
N° 50774 - ANNÉE DE CONSTRUCTION ENTRE
1882 ET 1913 SUIVANT PLANS DE LA SNCB
N° 42391M.

DEKORATIE: DONKERGROEN ZWART EN GEMSKL.
DÉCORATION: VERT FONCÉ, NOIR ET CHAMOIS

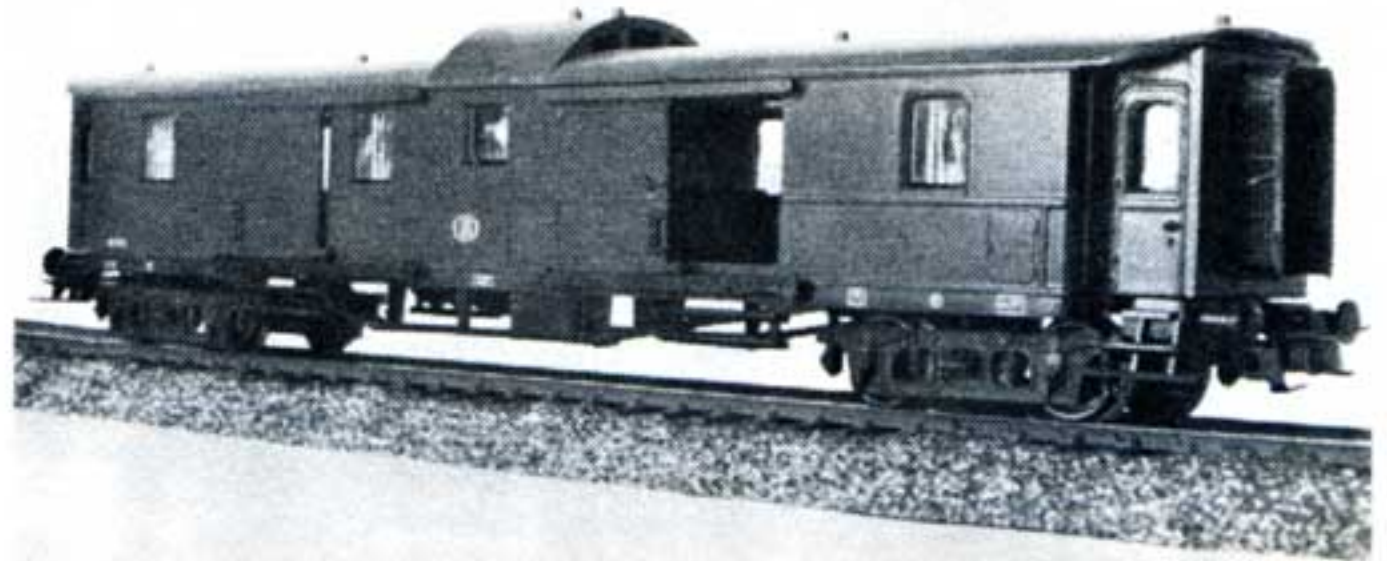


L40/ 27390

4-ASSIGE BAGAGEWAGEN VOLGENS PRUISISCH
TYPE PW4ÜPR07 VAN DE NMBS N° 60901.

FOURGON À BAGAGES À QUATRE ESSIEUX, DU
TYPE PRUSSIEN PW4ÜPR07 DE LA SNCB N°
60901.

DEKORATIE: DONKERGROEN ZWART EN GEMSKL.
DÉCORATION: VERT FONCÉ, NOIR ET CHAMOIS

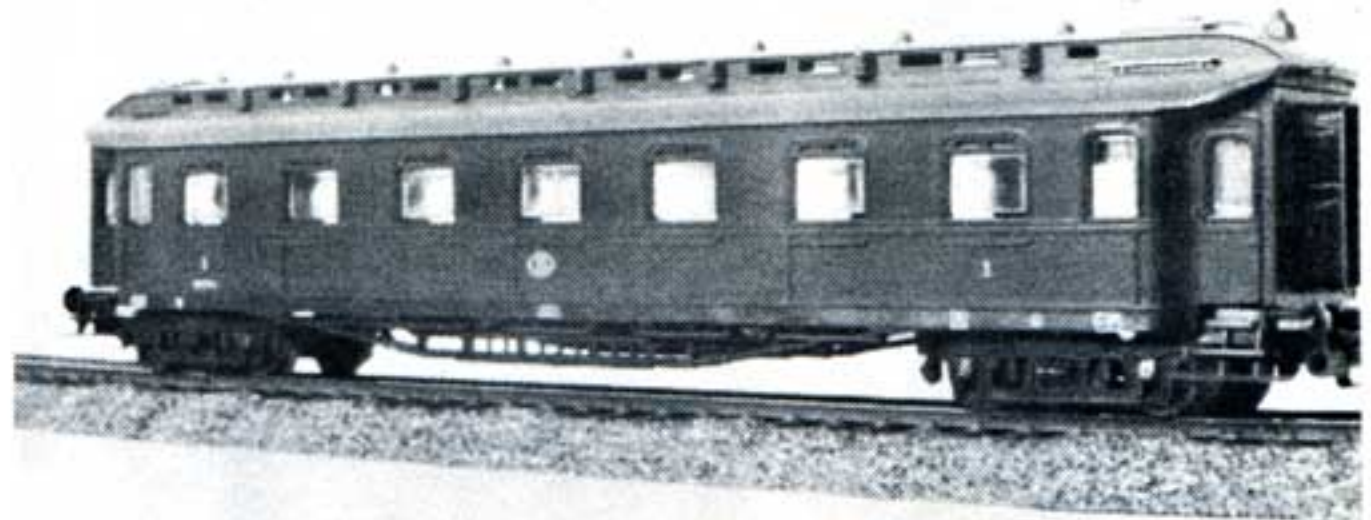


L40/ 29490

4-ASSIG REIZIGERSRIJTUIG VOOR EXPRESS -
TREINEN VAN HET PRUISISCH TYPE A4ÜPR09A
1E KLAS. RIJTUIG N° 58376. STELPLAATS FSD

VOITURE À VOYAGEURS 4 ESSIEUX POUR
TRAINS EXPRESS DU TYPE PRUSSIEN A4ÜPR09A
1ER CLASSE. VOITURE N° 58376. DÉPÔT FSD.

DEKORATIE: DONKERGROEN ZWART EN GEMSKL.
DÉCORATION: VERT FONCÉ, NOIR ET CHAMOIS

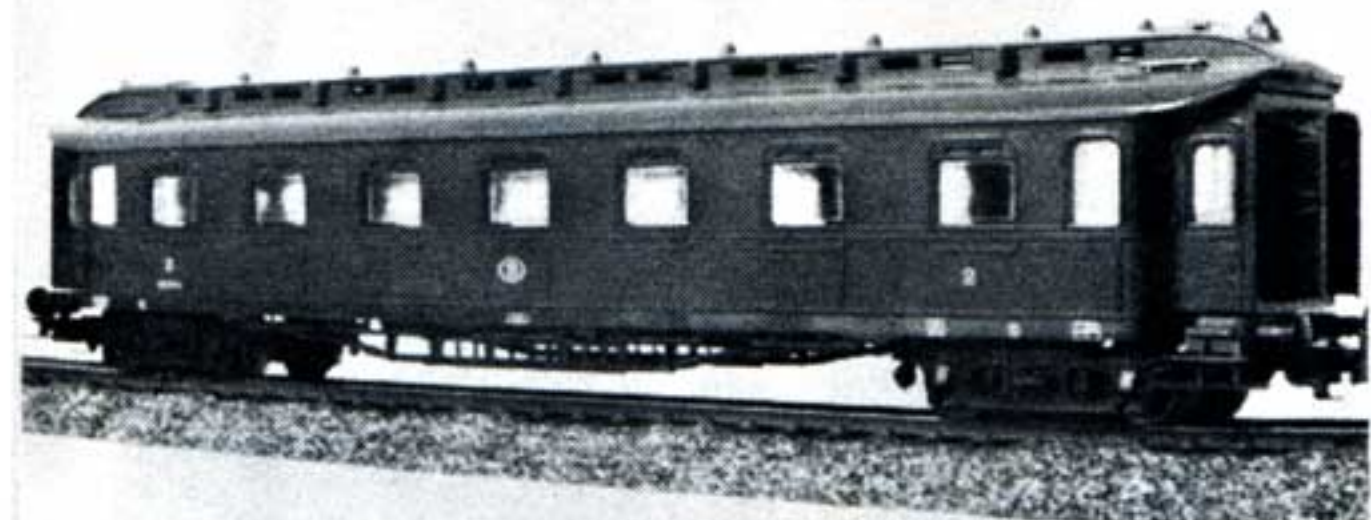


L40/ 29591

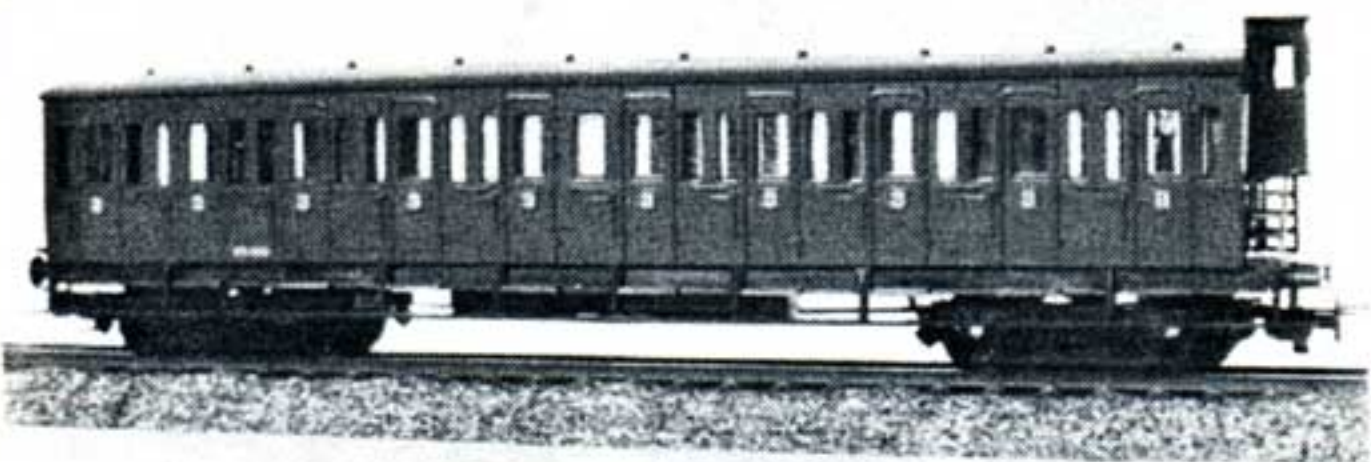
4-ASSIG REIZIGERSRIJTUIG VOOR EXPRESS -
TREINEN VAN HET PRUISISCH TYPE B4ÜPR09A
2E KLAS. RIJTUIG N° 58204. STELPLAATS FSD

VOITURE À VOYAGEURS 4 ESSIEUX POUR
TRAINS EXPRESS DU TYPE PRUSSIEN B4ÜPR09A
2ÈME CLASSE. VOITURE 58204 DU DÉPÔT FSD.

DEKORATIE: DONKERGROEN ZWART EN GEMSKL.
DÉCORATION: VERT FONCÉ, NOIR ET CHAMOIS



L40/ 29592



L40/ **290 92** L40/ **290 93**

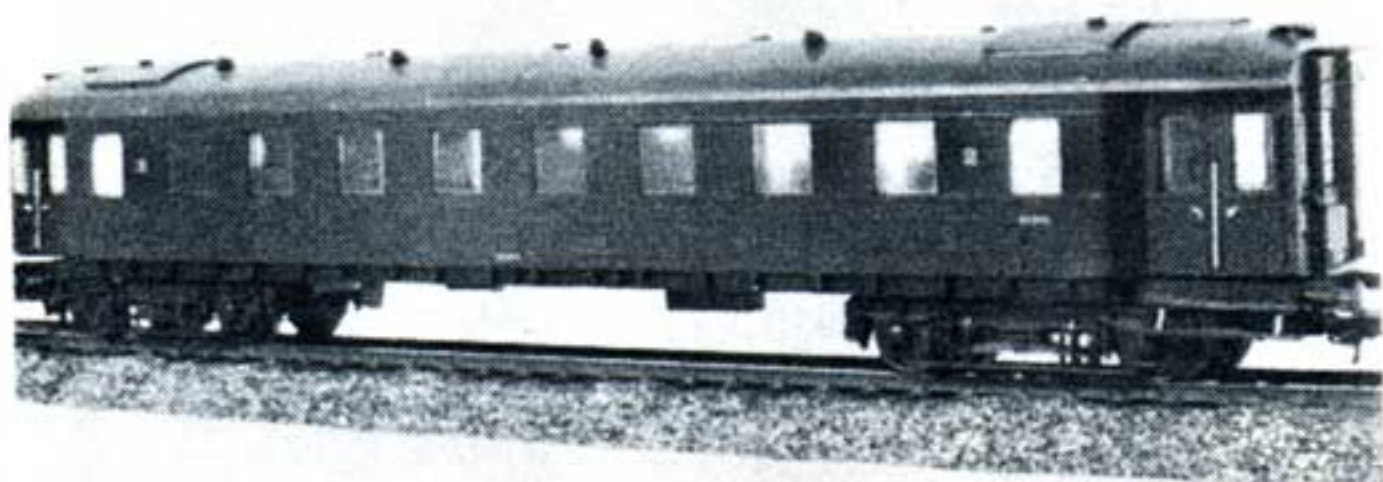
4-ASSIG 3E KLAS COUPÉ-RIJTUIG MET REM-HUIS, VOLGENS PLAN NMBS N° 42397M.

VOITURE À COMPARTIMENTS DE 3ÈME CLASSE À 4 ESSIEUX ET GUÉRITE D'APRÈS LE PLAN N° 42397M DE LA SNCB.

L40/ 290 92

DTO ZOALS HET RIJTUIG 3E KLAS MAAR IN 2E KLAS.

DTO COMME LA VOITURE 3ÈME CLASSE MAIS EN 2ÈME CLASSE.



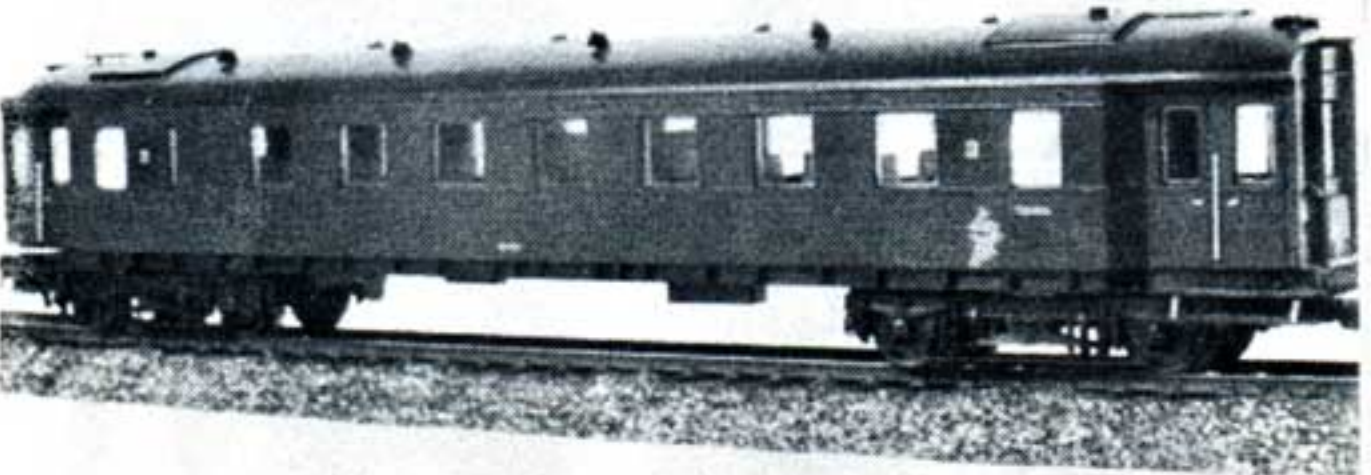
L40/ **285 90**

METALEN RIJTUIG EX-DR 4-ASSIG, 2E KLAS 22M LENGTE ONDER NUMMER NMBS N° 22803 VOLGENS EEN FOTO NMBS IN CHARLEROI-ZUID OP 22.5.1960.

VOITURE MÉTALLIQUE DE 22M EX DR À 4 ES-SIEUX, 2ÈME CLASSE, IMMATRICULATION DE LA SNCB N° 22803, D'APRÈS UNE PHOTO DE LA SNCB PRISE À CHARLEROI-SUD, EN DATE DU 22.5.1960

DEKORATIE: DONKERGROEN ZWART EN GEMSKL DÉCORATION: VERT FONCÉ NOIR ET CHAMOIS

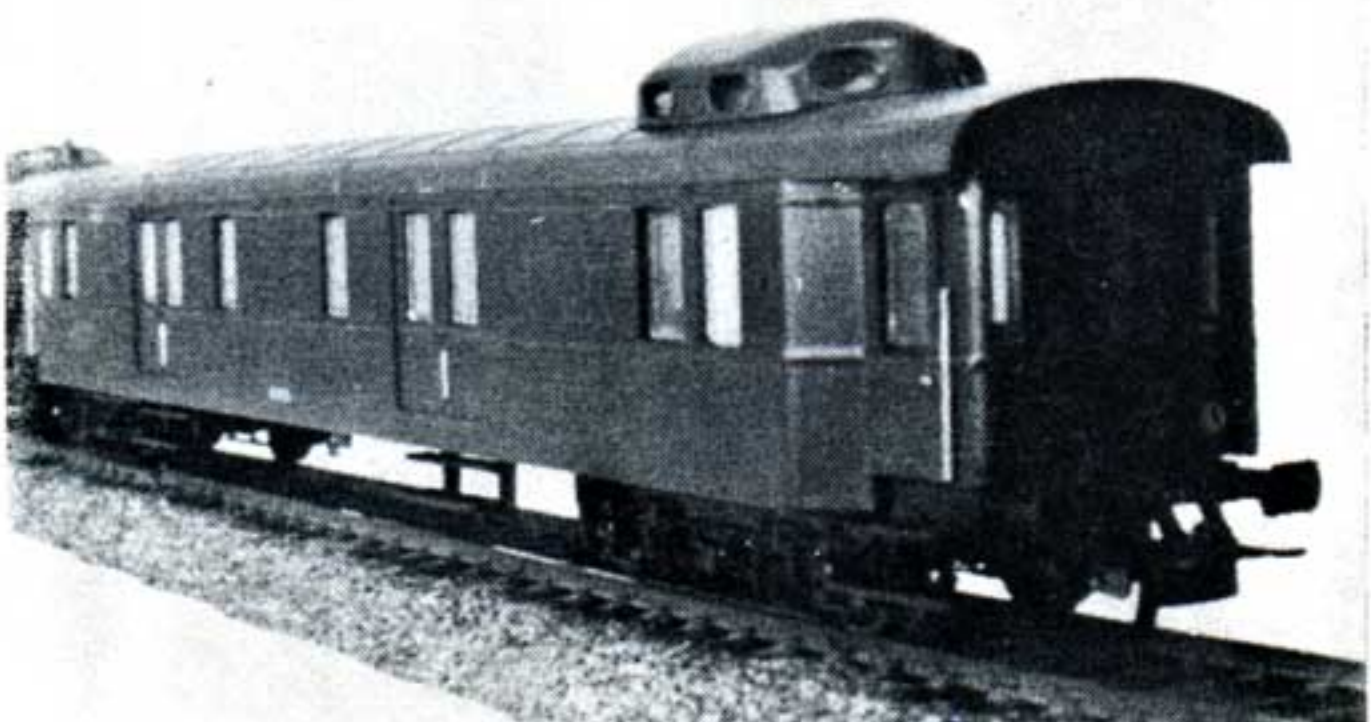
DTO QUE L40/285 90 MAIS EN 3ÈME CLASSE
 DTO ALS L40/285 90 MAAR IN 3E KLAS



L40/ **285 91**

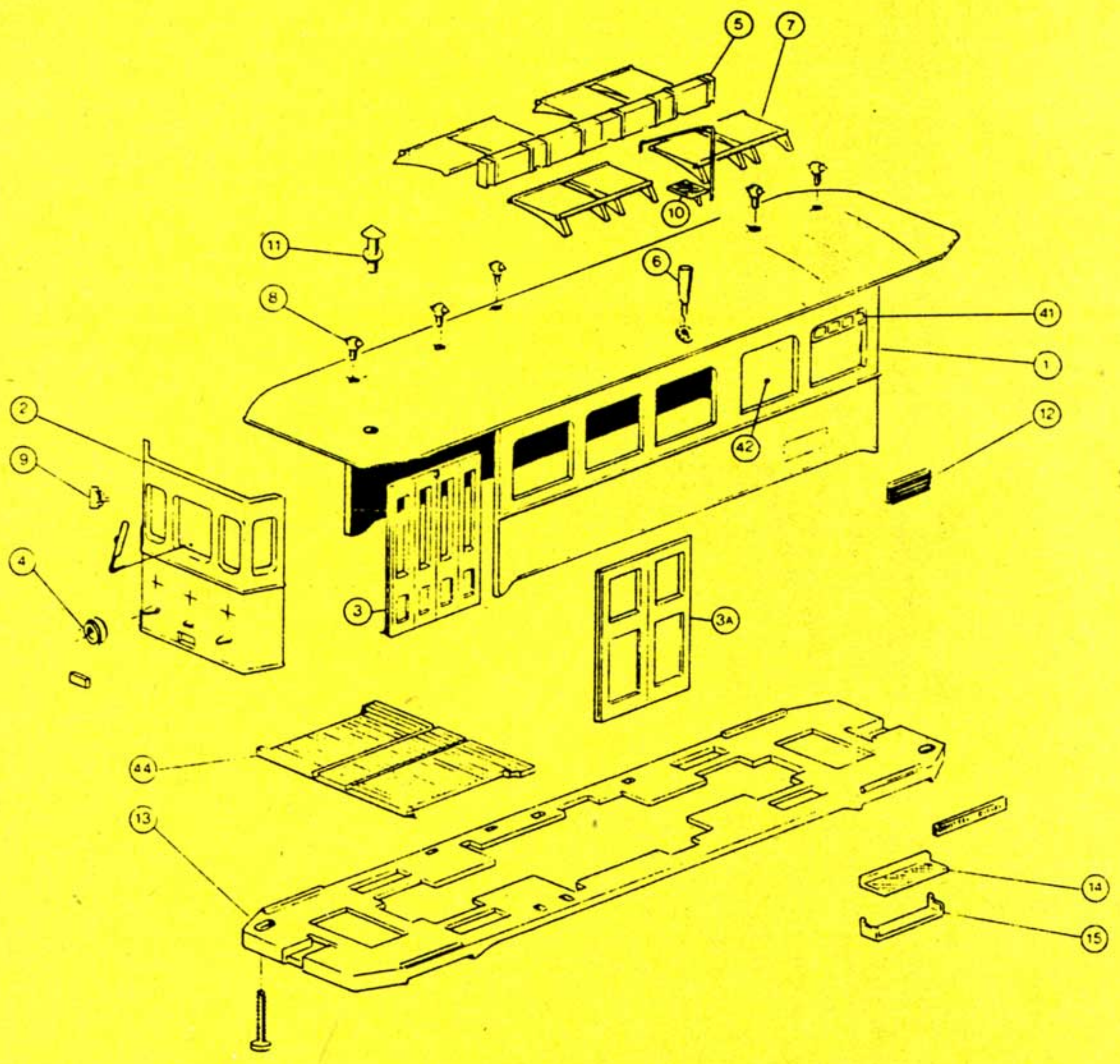
4-ASSIGE BAGAGEWAGEN

FOURGON À BAGAGES À 4 ESSIEUX



L40/ **839 90**

BOUWDOZEN
BOITES A CONSTRUIRE



The "Kit" or not the "Kit", that is the question

par Luc Vleeracker

door Luc Vleeracker

Of een ondubbelzinnige beoordeling van de voor en tegens van te bouwen meta - len (wit of messing) loks, al dan niet gemotoriseerd.

Het is de modelbouwer, in het algemeen, en de spoorwegmodelbouwer in het bijzonder, de laatste tijd, waarschijnlijk wel opgevallen, dat er steeds meer over kits gepraat wordt.

Uitleggen wat zo'n bouwdoos is, zou belachelijk zijn en jullie allemaal voor domkoppen houden, iedereen heeft wel eens een vliegtuig, auto of boot in mekaar geplakt.

Maar waarom nu het verschijnsel "Kit" in de treinwereld? zullen velen zich misschien wel afvragen.

Daarom moeten we eerst een kijkje nemen op de ontwikkeling van de traditionele treinenmarkt. (Alle gekende merken, die materieel in grote series ontwikkelen). De prachtige nieuwe stoomlok, waarvan je juist de gelukkige bezitter geworden bent, heeft een bevallingsperiode van 1 à 2 jaar achter de rug. Hieruit vloeit samen met de zeer dure materialen, werktuigen of "moules", een hoge kostprijs van het model, wat weer gekompenseerd wordt door het grote aantal stuks, dat met deze werktuigen kan voortgebracht worden, ook de gebruikte materialen of de grondstoffen (plastic enz.) Natuurlijk wordt er ook verwacht dat het model feilloos bolt, en hier moet dan wat geschipperd worden.

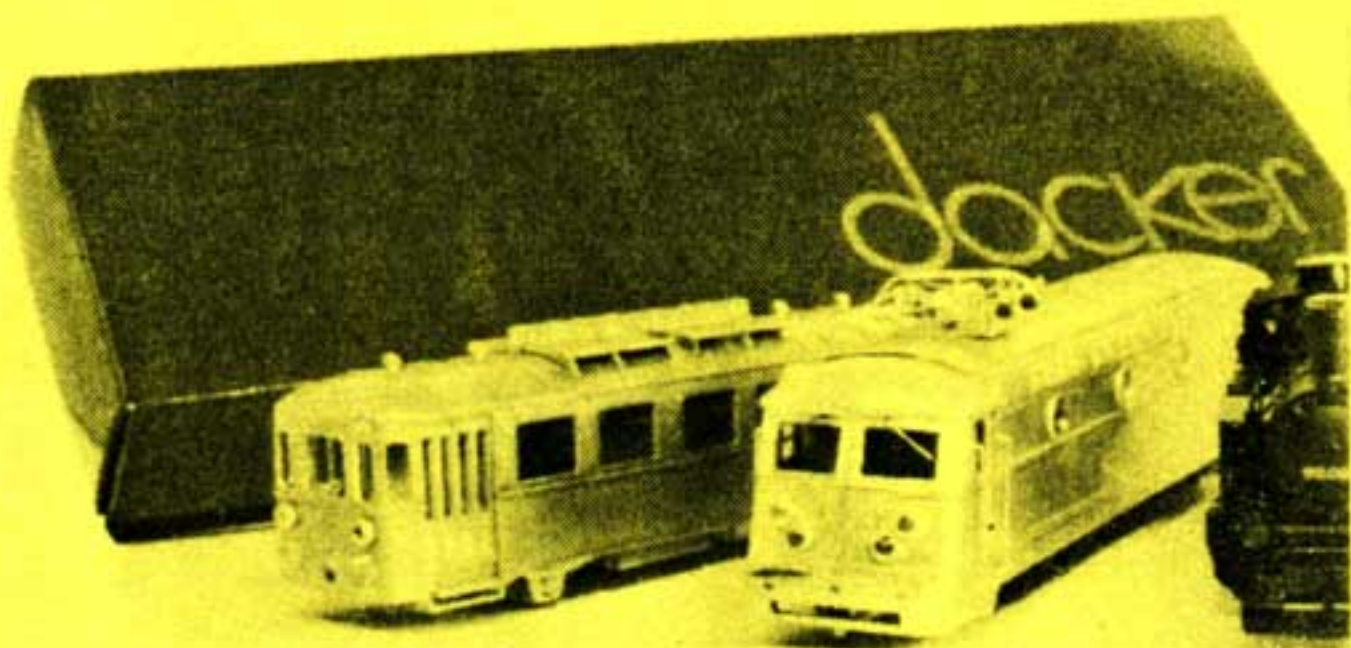
Het is praktisch onmogelijk een volledig natuurgetrouwe lok te maken met perfecte rij-eigenschappen volgt: hoge beginproduktiemogelijkheid "moule", gaat tien =normale prijs.

Nu analyseren we de Hier zijn de studie - daar er praktisch le tekeningen geworden dan verles (uit een soort trekkelijk goedkoop. gebruikte materialen sing)wel veel duur - stuks blijft beperkt, detaillering behoud -

dit in een toch hogere kostprijs dan de normale seriemodellen, maar daartegen - over kunnen de bezitters van zo'n model zich verheugen op het feit een stuk aan hun verzameling te voegen, dat toch zeer exclusief is en te weten dat dit model (en zeker de belgische) toch bijna nooit door een traditionele fabrikant, op de markt zal gebracht worden. Alles bij mekaar genomen kies ik zonder twijfel voor deze kits. Temeer we hierbij nog het bijkomende plezier hebben, door het zelf bouwen ervan, wat enorme voldoening geeft wanneer we ons afgewerkt pronkstuk in de show-kast of op de baan zetten. Spijtig genoeg werd er aan de tot nu op de markt zijnde kits, door de fabrikanten ervan te weinig aandacht besteed aan de conceptie. Deze kits zijn enkel gericht tot de ervaren en vindingrijke knutse - laars (ik heb het zelf allemaal ervaren - ontbrekende, te grote en te kleine stuk - ken, slechte rij-eigenschappen, en noem maar op ...).

Daarom hebben wij bij de firma DACKER besloten, na grondige marktstudie, dat onze kits uiterst precies en makkelijk moeten zijn. Met één DACKER-Kit, kan je trouwens alle verschillende versies maken, waarin het model gereden heeft (kleuren, beschrifting, één of meerdere koplampen en dies meer...).

Natuurlijk moet er hier en daar nog eens met een vijltje over, maar op de konstruktie en haar hulpmiddelen, die wij op de markt brengen, komen we terug in de volgende artikels van deze handleiding.



kitfabrikage. kosten veel lager direkt met origine - werkt wordt. Deze kleind. Ook de mou - rubber) zijn be - Daarentegen zijn de (wit metaal en mes - der. Ook het aantal willen we een goede en. Samen resulteert

" The "Kit" or not the "Kit", that is the question "

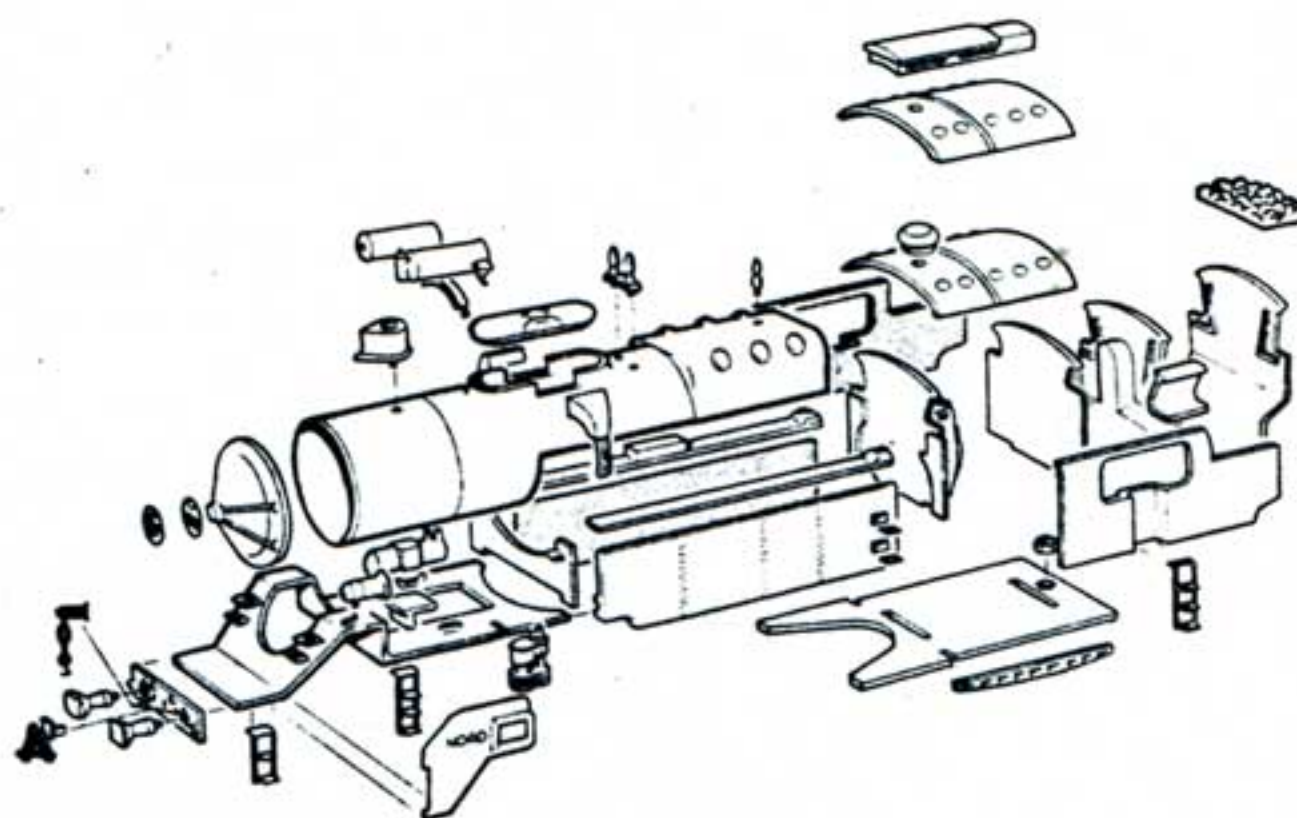
par Luc Vleeracker

ou une évaluation claire des avantages et des désavantages des maquettes de locomotives, motorisées ou non, en métal blanc ou en laiton, à monter soi-même. Le modéliste, et plus particulièrement le modéliste ferroviaire, aura sans doute remarqué que les maquettes à assembler suscitent de plus en plus d'intérêt. Il est superflu de vous expliquer en quoi consistent de telles boîtes de construction: chacun a déjà eu l'occasion d'assembler un avion, une voiture ou un bateau. Mais pourquoi la boîte de construction envahit-elle à présent le monde des chemins de fer miniatures? Telle est la question que vous êtes nombreux à vous poser. Pour y répondre, il faut d'abord analyser l'évolution du marché traditionnel des trains miniatures, c'est-à-dire, toutes les marques connues qui produisent du matériel en grande série. La superbe locomotive à vapeur que vous venez d'acquérir a été en gestation pendant un à deux ans. Le prix très élevé des matériaux, des outils ou des moules explique le prix de revient élevé du modèle. Ce désavantage est cependant compensé par la très grande série de pièces que ces outils permettent de produire, ainsi que par les matériaux utilisés (plastique, etc.). Naturellement, on attend aussi du modèle qu'il roule parfaitement, et à ce niveau il faut parfois transiger. Il est pratiquement impossible de réaliser un modèle réduit de locomotive qui soit la réplique exacte de l'originale et qui roule parfaitement. Il en résulte que les coûts initiaux très élevés, divisés par une très grande capacité de reproduction (un moule classique peut être utilisé pendant des dizaines d'années) donnent le prix normal.

Analysons maintenant la méthode de fabrication de boîtes de construction. Les frais d'étude sont ici sensiblement inférieurs, car l'on travaille pour ainsi dire directement des plans originaux, photographiés en réduction. Les moules, en matière caoutchouteuse, sont eux aussi assez peu coûteux. De même, la production reste limitée si l'on souhaite que les détails restent bien discernables. Les coûts additionnés restent cependant plus élevés que ceux des modèles de série classiques, mais l'amateur qui possède un tel modèle peut se réjouir d'ajouter à sa collection une pièce exclusive, et de savoir que ce modèle (surtout s'il s'agit d'un modèle belge) ne sera plus que probablement jamais commercialisé par un fabricant traditionnel. C'est pourquoi, tout bien pesé, j'opte sans hésitation pour les modèles à assembler. Et cela, d'autant plus que le modéliste peut retirer beaucoup de satisfaction de l'assemblage de la maquette. Quelle fierté alors pour lui de présenter son modèle, en vitrine ou sur son réseau.

Malheureusement, les créateurs de maquettes à assembler actuellement commercialisées n'ont pas accordé assez d'attention à la conception des modèles, ce qui les réserve de ce fait aux amateurs avertis. J'en ai fait personnellement l'expérience: pièces manquantes, trop grandes ou trop petites, mauvais roulement, etc., C'est pour cette raison que la firme Dacker a décidé, après une étude approfondie du marché, que les coffrets DACKER qu'elle commercialiserait, devraient être absolument précis, dans les normes de la fabrication du métal-blanc et faciles à monter. Un seul coffret Dacker permet de construire toutes les versions d'un même modèle: livrée, inscriptions, un ou plusieurs phares, etc. Bien sûr, un coup de lime ici ou là s'avère encore nécessaire; nous aborderons la construction des modèles et des moyens à mettre en oeuvre dans d'autres articles de ce manuel.

METAL KITS



EEN UITDAGING MET UZELVE

Overtuigd, dat ik erin zou slagen om een metalen bouwdoos van een elektrisch aangedreven lokomotief in elkaar te krijgen, was ik verre van.

Op het schip, dat mij naar Engeland vaarde en waarop ik uit verveling aan de volgende dagen dacht, die ik bij de firma Keyser zou doorbrengen, stelde ik mij een reeks vragen, waarop ik bij mijn terugreis, zeker het antwoord zou weten.

Uiteindelijk, zo dacht ik, had ik toch wel een paar modelbanen gebouwd met daarop een reeks gebouwen, die vooraf toch ook bouwdozen waren. Ja, maar die waren goed van konseptie en bovendien van plastic, zonder motoren en reeds gekleurd en voor zover ik reeds had horen spreken over de Keyser-modellen, was hun konseptie verre van eenvoudig. Bovendien, moest ik dan nog solderen, ik die nog nooit een soldeerbout in mijn handen vasthield moest ik mij met elektrische motoren bemoeien, lijmen en verven, en wat weet ik misschien nog alles meer ... en dat alles voor iemand, die wel een enthousiast is van spoorwegen, en zeker van modelspoorwegen; en nu, alzo denkende, kwam ik langzaam maar zeker tot de konklusie, dat het oh! zo vervelend was dat de industrie de oorzaak was van mijn huidige noodgedwongen situatie om zelf modellen te bouwen, dat althans, indien ik rasechte belgische treinmodellen wilde. En dat wilde ik... zo bleef er dan maar één ding over, en dat was dat ik er mij hals over kop ingooide en probeerde er het beste van te maken.

Alles wel bedacht, stonden mijn handen op de goede plaats en achtte ik mij niet dommer dan om het even welke andere modelbouwer, die dit bouwen wel aan kon.

Ik keek even door het scheepsraam en zag een massa wolken, die de zee in een grijs-groene schaduw dompelden, en een meeuw, die gedurende enkele ogenblikken langs mijn raam meezweefde, keek mij even aan, en ik kreeg de indruk, dat zij er eveneens alzo over dacht...

Nu, we zouden morgen dan wel zien!

De volgende morgen nodigt mij reeds vriendelijk uit. David en Margaret, die mij logeren op het engelse platteland, even buiten Banbury, zorgen voor een degelijke engelse "breakfast", en buiten, is zelfs de zon van de partij. Ik geniet de zachtheid van het klimaat, overgoten door een zuivere lenteson en vol goede moed, begeef ik mij op weg naar de Keyser-fabriek, links rijdend, zoals het hoort.

De oude heer Keyser ontvangt mij en na een kwartiertje over en weer gebabbel omtrent de voordelen van de metalen bouwdoos komt Graham Keyser in witte overjas binnen en brengt mij naar de maagdelijke werkbank, waar gereedschap en een bouwdoos voor mij klaar liggen.

Men zet mij dan met veel vriendelijkheid achter die grote properen werkbank met spaanderplaatblad, daarvoor een stoel hoog op poten en met rugleuning, heel wat kleinere gereedschapjes en koffie staat er ook reeds klaar bij. Melvin Keyser de andere broer, is even vanuit zijn administratiebureau komen kijken hoe de belgen eruit zien gekonfronteerd met een rasechte engelse metalen bouw-kit en blaast mij moed en hoop in, zo denkt hij althans, door mij tesamen met zijn vader en broer te herbevestigen, dat hoe meer ik vijl hoe beter het resultaat zal zijn.

Ik trek mijn vest uit, en hier gaan we dan, alléén overgelaten met mijn bouwdoos en de gereedschappen...



Vòòr mij op de tafel staat een trafo met daaraan aangesloten een soldeerbout LITESOLD, een zeer scherp snijmes met even zo scherpe punt, verder vijlen van elke vorm en afmetingen, zo fijn als naalden, platte, ronde driehoekige, kleine en grote, een nikkel-zilveren plaatje, dat dient om de vijlen zuiver te maken, na gebruik, een metalen borstel met koperen haren, soldeersel (low-melt, laag-smelt) en een vloeistof (Flux), gevaarlijk goedje, zegt men mij, om de te solderen plaatsen te ontvetten, en een staafje om deze vloeistof op de gewenste plaatsen over te druppelen.

Dan verder het hoofdgerecht:

... Een mooie zilverkleurige doos van Keyser, met daarin op de specifieke geperforeerde blauwe kartons, (systeem eigen aan de firma Keyser, en dat een onmiddelijk overzicht biedt of wel alle stukken in de doos zitten, een controle wordt hierdoor automatisch uitgeoefend), alle losse delen om een duitse "Feuriger Elias Trambahnlok der O.E.G." te bouwen. Dit is een tramstel, ongeveer zoals ze bij ons vroeger op de buiten reden, bestaande uit een tramlok, een goederenwagen en een rijtuig. Vrij eenvoudig op eerste gezicht.

Hierin twee tekeningen en een blad met daarop een uitleg in het Duits. Het is uiteindelijk een model bestemd voor de Duitse markt.

UN DEFIA A VOUS - MEME

J'étais loin d'être convaincu que je parviendrais à assembler une maquette de locomotive électrique en métal. Sur le navire qui m'emmène en Angleterre, je songe avec ennui aux jours prochains que je passerai à l'usine de Keyser, et je me pose une série de questions auxquelles je pourrai certainement donner une réponse au voyage de retour.

Après tout, j'ai déjà monté plusieurs réseaux comportant un certain nombre de bâtiments, présentés également en boîtes de construction, me dis-je. Bien sûr, mais il s'agissait alors de modèles bien conçus et en plastique, ne comportant pas de moteur et déjà colorés. Or, d'après tout ce qu'on m'a dit des modèles Keyser, leur conception semble tout sauf simple. Par-dessus le marché, voilà qu'il me faudrait souder, moi qui n'ai jamais utilisé un fer à souder; et puis il y a aussi ce moteur électrique dont je dois m'occuper, et il me faudra coller et peindre, et que sais-je encore. Quel programme pour un ferrovipathe, modéliste de surcroît! Et tout en remuant ces sombres pensées, j'en arrive lentement mais sûrement à la conclusion qu'il est tellement dommage que les fabricants de modèles réduits ferroviaires ne produisent guère ou pas de modèles belges acceptables. Car c'est à cause de cela que je me vois à présent contraint de construire moi-même des modèles, si je souhaite disposer de maquettes authentiquement belges. Il ne me reste donc plus qu'une chose à faire, me lancer tête baissée dans l'aventure, et tâcher de m'en tirer au mieux. Après tout, j'ai deux mains comme tout le monde, et je ne me juge pas moins malin que d'autres modélistes, qui parviennent à s'en sortir. Je jette un coup d'oeil par le hublot et je vois la masse de nuages qui jettent sur la mer une ombre gris-vert; une mouette, qui accompagne pendant quelques instants le navire dans sa course, me regarde, et j'ai l'impression qu'elle est de mon avis... Bah, nous verrons bien demain!

Le lendemain s'annonce sous d'heureux présages. David et Margaret, qui m'hébergent dans la campagne anglaise proche de Banbury, me préparent un magnifique "english breakfast", et le soleil est de la partie. Je savoure la douceur du climat, qui baigne dans un beau soleil printanier et, plein de bonne volonté, je me mets en route pour l'usine Keyser, sans oublier de tenir la gauche, ainsi qu'il sied en Grande-Bretagne. C'est Monsieur Keyser père qui me reçoit et, après avoir évoqué pendant un quart d'heure les avantages des boîtes de construction en métal, Graham Keyser, portant combinaison blanche, fait son entrée et me conduit au banc de travail impeccable, où des outils et une boîte de construction sont disposés à mon intention.

On m'installe avec beaucoup de gentillesse derrière une grande table de travail, sur une chaise à haut dossier; un ensemble de petits outils sont également à ma disposition; et on m'offre du café. Melvin Keyser, frère de Graham, a quitté son bureau pour venir voir comment les belges s'en tirent lorsqu'ils sont confrontés à une authentique boîte de construction métallique anglaise; il m'insuffle du courage, ou du moins le croît-il, en me répétant avec son père et son frère que le résultat sera d'autant meilleur que je ferai grand usage des limes. Je tombe la veste, et me voici seul, face au modèle à assembler et aux outils...

Sur la table, devant moi, se trouvent un transformateur auquel est raccordé un fer à souder de la marque LITESOLD, un couteau à découper très tranchant, à la pointe acérée, des limes de toutes sortes et dimensions, fines comme des aiguilles plates, rondes, triangulaires, petites et grandes, une petite plaque en maillechort qui sert à nettoyer les limes après usage, une brosse métallique à fils de cuivre doux, de la soudure à bas point de fusion, un dégraissant liquide à appliquer avec un bâtonnet (également fourni) sur les endroits à souder.

Et voici le plat de résistance: un magnifique coffret couleur argent de Keyser; dans ce coffret, fixées sur des cartons bleus perforés (système propre entr'autre à Keyser, qui permet de vérifier immédiatement si toutes les pièces sont comprises dans la boîte), toutes les pièces requises pour assembler un "Feuriger Elias Trambahnlok der O.E.G.". Il s'agit d'une rame de tramway allemande, qui n'est pas sans rappeler nos vicinaux: elle se compose d'une locomotive, d'un wagon de marchandises et d'une remorque. Pas trop compliqué, à première vue. Accompagnant le modèle, deux dessins et une notice en allemand, ce qui est logique puisque ce modèle est destiné au marché allemand.



Ik begin dan de tekeningen te bestuderen, terwijl ik de uitleg lees. Ik stel vast dat men het model kan bouwen in één van de drie volgende spoorbreedtes: 9,5mm, 12mm, 16,5mm, waarbij men dan respectievelijk een HO-e, HO-m of een HO model bekommt. Ik voel veel meer voor het meterspoor omdat deze tram vroeger bij de buurtspoorwegen van bij ons eveneens op meterspoor reden. Vooruit dan voor het HO-m model op 12mm spoor doch in HO verhouding. Hierna volgen dan schematisch en cronologisch de bewerkingen die ik de een na de andere uitvoer, met daarbij mijn eventuele overwegingen, opmerkingen, vragen die ik aan de Keyser-mensen stel en hun antwoorden daarop.

25/5/1982 van 11.15u tot 12.30u en van 13.50u tot 17.00u

* Motor van de skin-plate afhalen, alsook de voor en achter-delen in wit-metaal, die aan de motor zullen vastkomen.

ER WORDT MIJ GEZEGD DAT IK ELK STUK IN WIT-METAAL ZORGVULDIG MOET AFVIJLEN EN NADIEN MET DE STALEN BORSTEL MOET OPKUISEN DUSDANIG DAT ELKE BRAAM VAN DE STUKKEN WEG IS EN DE STUKKEN VOLLEDIG BLINKEND GESCHUURD ZIJN.

OPMERKING: Ik stel vast dat dit ook het geval is voor de plastieken stukken.

* Delen 4 en 5 afhalen door ze met een scherpe mes voorzichtig los te snijden.

MEN BRENGT MIJ CYANOLITE-ACRYLETE-LIJM EN LOW-MELT SOLDEERSEL, DAT DE EIGENSCHAP HEEFT DAT HET SOLDEERSEL TERUG LOSKOMT DOOR DE STUKKEN IN KOKEND WATER TE LEGGEN. § Deze eerste delen schijnen na opkuis goed te passen.

* Delen 2b en 3b worden op de motor gelijmd, en nadien worden delen 4 en 5 daarop aangepast.

OPMERKING: Ik kleef deze tesamen met cyanolitelijm het schijnt mij op eerste gezicht eenvoudiger. MEN ZEGT MIJ DAT SOMMIGE DELEN BETER GEKLEefd WORDEN EN ANDEREN DAN WEER BETER GESOLDEERD.

* Nu de wielen en de aandrijvingsworm door ze op te kuisen en de zwart-plastieken binnendelen in te passen.

* Uit het toebehoorsetje asjes en worm in koper en tandwiel-aandrijfstuk te voorschijn halen.

MEN GEEFT MIJ EEN METALEN MEETLAT WAARMEE IK DE 12 MM TUSSEN DE FLENZEN KAN METEN, ALSOOK EEN BUSJE NAAIMACHINE-OLIE, DIE ZAL DIENEN OM DE ASOPENINGEN IN TE OLIEN.

* Plastieken tandwiel op de aandrijf-as tesamen met de wielen aanbrengen op de ingeoliede asgaten.

OPMERKING: De wielen raken de vierkanten gedeeltes die op de motor moeten aangebracht werden.

vraag: Wat nu, ze draaien niet goed?

antwoord: De hoeken met de vijl afronden.

* De wielen moeten er terug af om deze vierkanten delen af te kunnen vijlen. De wielen moeten gemakkelijk in hun assen draaien.

OPMERKING: Ik stel vast, dat de wielen niet op 12mm tussen de flenzen kunnen gezet worden, vanwege de zwarte kunststofdelen in de wielen.

vraag: Wat nu?

antwoord: Ze zitten verkeerd, draai ze om of vijl het uitstekende gedeelte weg; neem eventueel andere wielen.

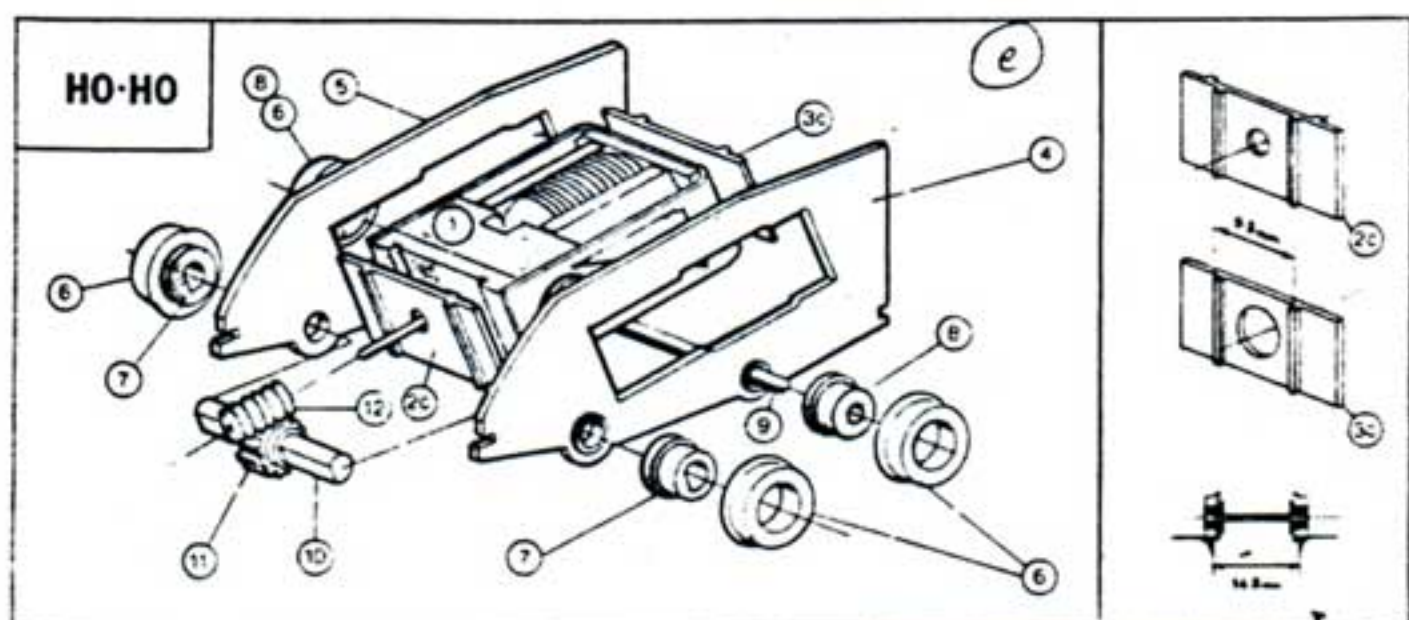
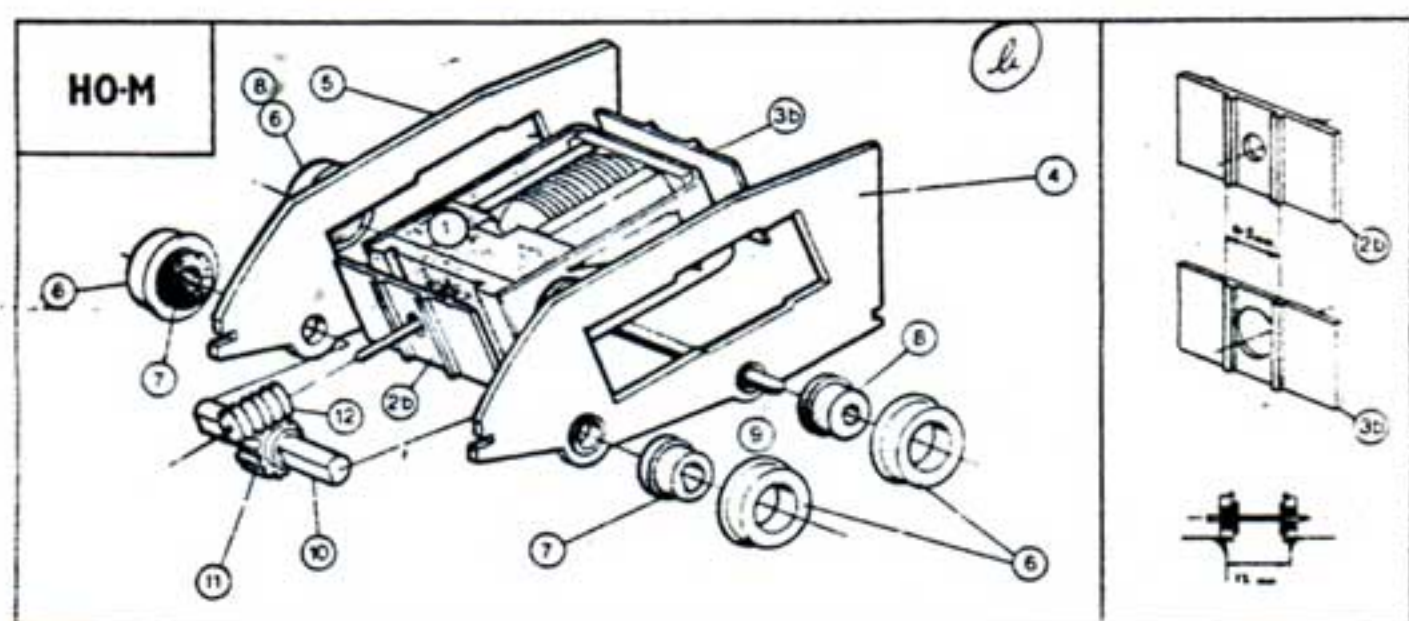
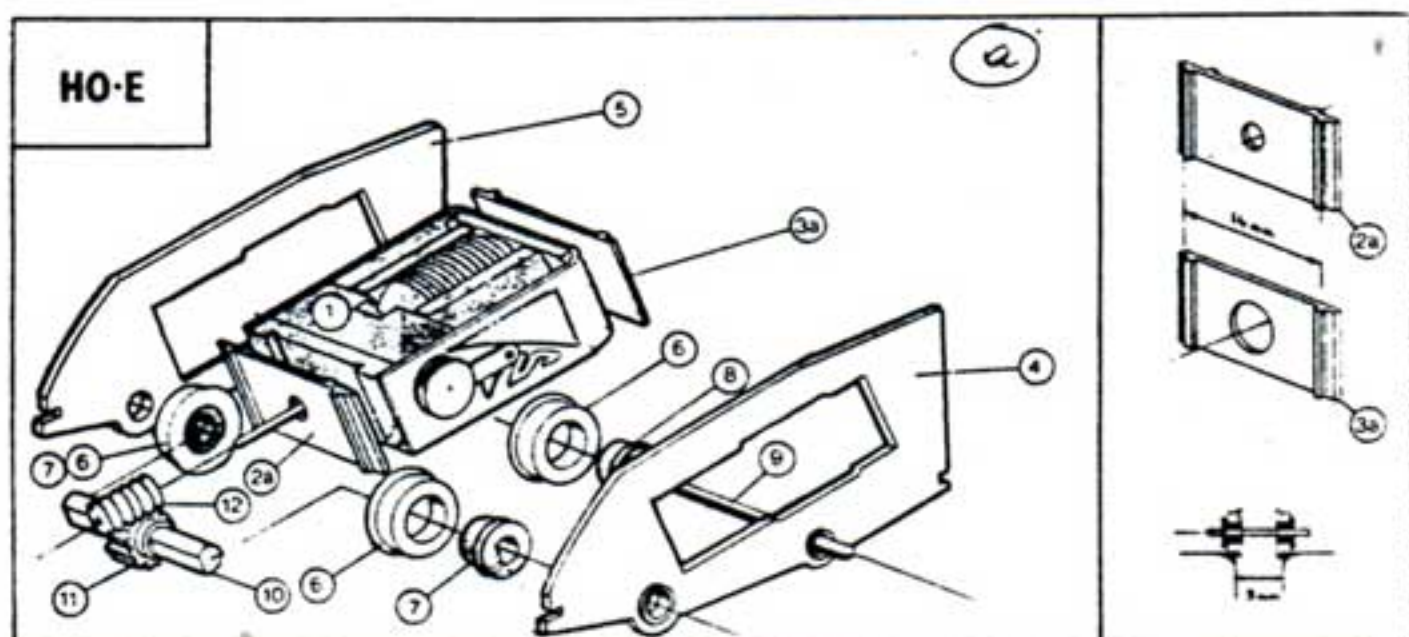
reactie: Er zitten er niet genoeg in de kit en ik wil het model maken onder dezelfde omstandigheden als elke andere modelbouwer, die niet over de stukken van de fabriek kan beschikken.

antwoord: Fair enough! (Fair genoeg)

OPMERKING: Een maatstaf voor de wielen van 9,5, 12 of 16,5mm zou in dit geval uitstekend van pas komen.

* Wielen worden op en afgehaald tot ze goed zitten; d.w.z. 12mm uit elkaar en losjes in de ingeoliede asgaten draaien.

OPMERKING: Ik heb er ondertussen een gebogen rail 12mm bijgehaald.



Je commence à étudier les dessins, tout en lisant l'explication. Je constate que le modèle peut être réalisé à l'écartement de 9,5mm, 12mm ou 16,5mm, soit en version HO-e, HO-m ou HO. La version à voie métrique m'attire parce que nos voisins étaient également à voie métrique. En avant donc pour la version HO-m à écartement de 12mm, mais à l'échelle HO. Voici l'exposé schématique et chronologique des opérations que j'ai exécutées consécutivement, avec mes réflexions et mes observations et les questions que je pose à messieurs Keyser, ainsi que les réponses qu'ils me donnent.

25/5/1982 de 11.15h à 12.30h et de 13.50h à 17.00h

* Détacher de la feuille de carton le moteur et les pièces avant et arrière en métal blanc qui seront fixées sur le moteur.

ON ME DIT DE LIMER SOIGNEUSEMENT UNE A UNE LES PIÈCES EN METAL BLANC JUSQU'A L'EBARBAGE PARFAIT, ET DE LES NETTOYER ENSUITE A LA BROSSE EN ACIER A POILS DE CUIVRE DOUX, JUSQU'A CE QU'ELLES SOIENT PARFAITEMENT POLIES.

REMARQUE: Je constate que cette opération est également nécessaire pour les pièces en plastique.

* Retirer les pièces 4 et 5 en les détachant avec précaution à l'aide du couteau tranchant.

ON M'APPORTE DE LA COLLE CYANO-ACRYLÉE (CYANOLITE) ET DE LA SOUDURE A BAS POINT DE FUSION; LES PIÈCES AINSI SOUDÉES PEUVENT ÊTRE DESSOUDEES EN LES PLONGEANT DANS L'EAU BOUILLANTE.

§ Après nettoyage, ces premières pièces semblent bien s'ajuster.

* Les pièces 2b et 3b sont collées sur le moteur, et les pièces 4 et 5 y sont ensuite adaptées.

REMARQUE: Je colle ces pièces à la colle cyanolite, ce qui me semble plus simple à première vue.

ON ME DIT QU'IL VAUT MIEUX COLLER CERTAINES PIÈCES, ET SOUDER D'AUTRES.

* Monter les roues et l'engrenage hélicoïdal; les nettoyer et monter le flasque en plastique noir.

* Retirer de l'ensemble d'accessoires les essieux, l'engrenage hélicoïdal en cuivre et l'engrenage d'entraînement.

ON ME DONNE UNE RÈGLE METALLIQUE, AVEC LAQUELLE JE PEUX MESURER LA DISTANCE DE 12MM ENTRE LES BOUDINS DES ROUES, AINSI QU'UN PETIT FLACON D'HUILE DE MACHINE A COUDRE, POUR LUBRIFIER LES LOGEMENTS DES ESSIEUX

* Enfiler la roue dentée en plastique et les roues sur l'essieu moteur et placer l'ensemble dans les trous huilés.

REMARQUE: Les roues entrent en contact avec les pièces carrées qui ont été montées sur le moteur.

question: Les roues ne tournent pas librement; que faire?

réponse: Arrondir les angles à la lime.

* Il faut retirer les roues pour pouvoir limer ces pièces carrées. Les roues doivent pouvoir tourner facilement.

REMARQUE: Je constate qu'il n'est pas possible d'obtenir un écartement de 12mm entre les boudins à cause de la pièce en plastique noir.

question: Que faire?

réponse: Les roues sont mal montées; inversez-les ou limez la partie saillante. Utilisez éventuellement d'autres roues.

réaction: Il n'y a pas assez de roues pour cela dans le coffret, et je veux assembler mon modèle dans les mêmes conditions que n'importe quel modéliste, qui ne dispose pas de pièces de rechange.

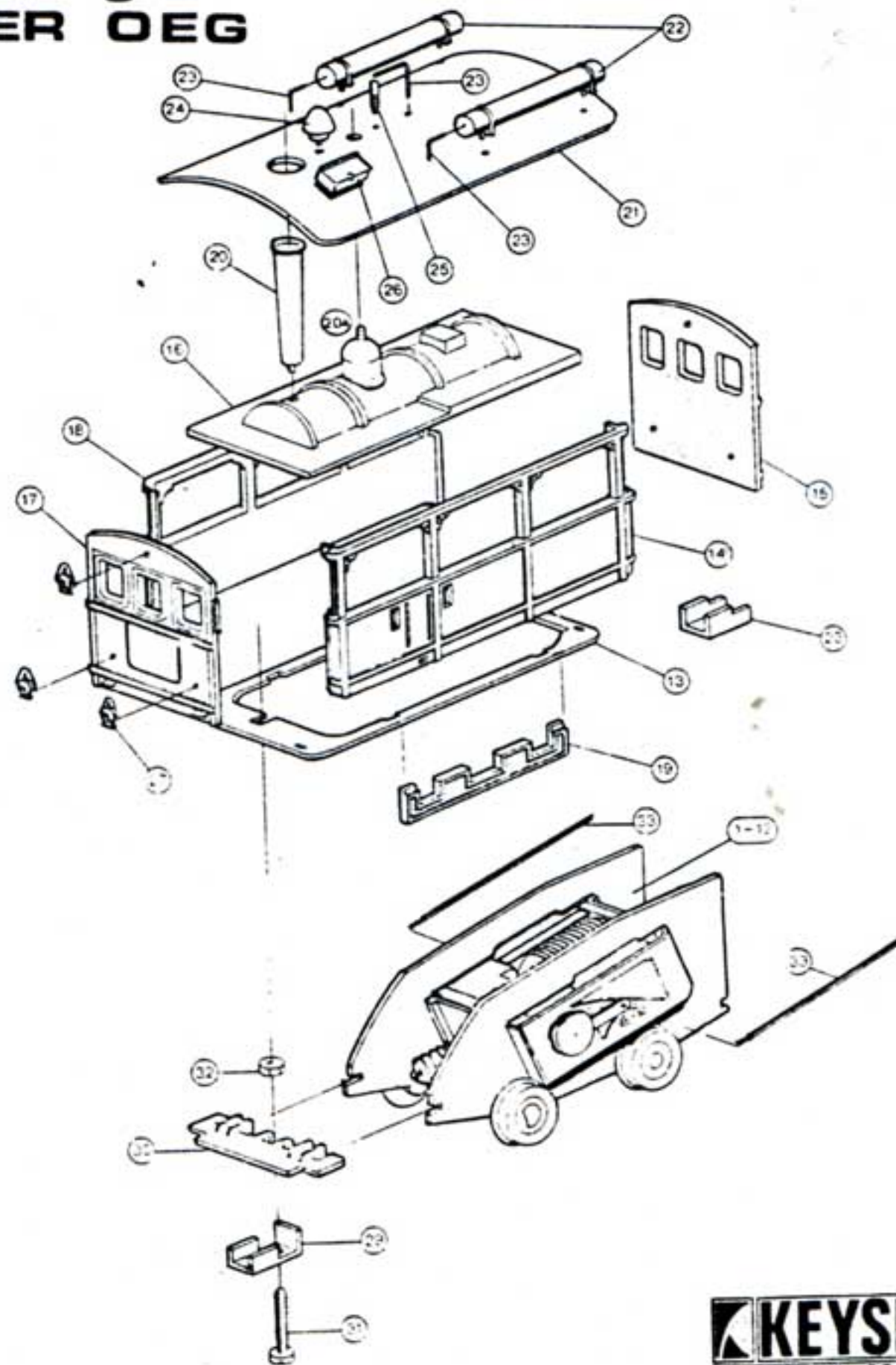
réponse: "Fair enough!" (Voilà ce qui s'appelle jouer honnêtement le jeu!)

REMARQUE: Une jauge à l'écartement de 9,5, 12 ou 16,5mm serait particulièrement utile dans ce cas.

* Les roues sont enlevées et remises jusqu'à ce qu'elles soient correctement montées, c'est-à-dire à l'écartement de 12mm, et aptes à tourner régulièrement dans les logements huilés.

REMARQUE: Je dispose entre-temps d'un rail courbe de 12mm.

Feuriger Elias Trambahnklo DER OEG



vraag: Zit de grote as nu juist? Want ze draaien toch nog niet al te goed!

antwoord: Ge had ze beter omgedraaid, dan hadden ze goed gezeten!

reactie: omdat het zo belangrijk is dat de wielen goed draaien, beslis ik deze opnieuw om te draaien.

OPMERKING: Het dient op de instructie-tekeningen aangeduid of de zwarte asopvullingen rechts of averchts dienen ingebouwd te worden!

* Twee assen met hun wielen zitten nu in de ingeoliede asgaten en rijden degelijk losjes over de gebogen IT-rail.

* Later moet alleen nog de koperen worm op de motoras aangelijmd worden.

* Het koetswerk bestaande uit een chassis en vier opstaande zijden wordt bijgevijld en opgekuist. Deze zitten vast op d tweede van de vier blauwe skin-platen.

OPMERKING: Bij het losmaken breek ik per ongeluk het zeer dunne raamwerk van het châssis. Het zal wel daarom zijn, dat dit stuk n° 13 heet.

vraag: Wat nu?

antwoord: Wel soldeer het terug aan elkaar.

reactie: Eénvoudig. Zo gezegd, zo gedaan.

OPMERKING: OPPASSEN WANNEER MEN DUNNE DELEN VAN HET KARTON AFHAALT! UITKIJKEN DAT ZE NIET BREKEN!

n e e m u w t i j d ! HET IS IN DE HOBBYWERELD DATGENE WAT U NIETS KOST!

OPMERKING: Bij het opborstelen van onderdeel 14 breek ik per ongeluk een klein stukje af, omdat ik niet voorzichtig genoeg borstel. Ik kan het stukje er terug aanlijmen ofwel terug aan vast solderen. Ik kies het laatste geval. Handig dat solderen. Lost wel veel op!

26/5/1982 van 11.15u tot 12.30u en van 14.00u tot 16.45u

* Vastgesteld wordt, dat element 15 niet goed genoeg is; er ontbreekt n.l. wit-metaal aan de afronding!

vraag: Wat nu?

antwoord: In dat geval, vraagt ge een nieuw stuk aan. In voorraad hebben wij er nooit, maar wij zullen er eentje maken.

vraag: Wat indien een klant met een zulk probleem zit?

antwoord: Indien een klant een stuk breekt of indien een stuk niet goed genoeg is, volgens hem, stuurt hij dat stuk eenvoudigweg aan ons of aan onze invoerder, met DUIDELIJK LEESBAAR ADRES (liefst met de schrijfmachine geschreven, maar zeker in blokletters) en wij sturen, of onze invoerder, indien het adres leesbaar is dat stuk aan zijn adres terug binnen de kortst mogelijke tijd. Mocht het eventjes langer duren dan verwacht, herinner ofwel even, (Uw brief kan verloren gegaan zijn - het is verlofperiode - het stuk is niet voorradig noch bij ons noch bij de invoerder) of telefoneer eens.

* Alle stukken liggen nu klaar voor montage. Er kan begonnen worden met het lok-koetswerk te solderen.

OPMERKING: Er eerst goed van overtuigd zijn, dat alle stukken op elkaar ingesteld zijn. Neem daarvoor tape, en hou also de vier wanden tesamen, begin dan pas te solderen.

o m t e s o l d e r e n :

* kijk uit of de soldeerbout, aangesloten is op uw treinentrafo, zodat ge zijn hittegraad kunt regelen met de regelknop van de trafo, en of hij niet te warm is, want dan smelt het wit-metaal, en of het laagtemperatuur-smeltend soldeersel wel genoeg smelt. Men kan controleren of de temperatuur van de soldeerbout niet te hoog is, door de soldeerbout op een overschotje wit-metaal te testen of dit niet smelt.

* uitkijken of de soldeerbout proper is en of de vorm van "bit" die op de soldeerbout vast zit, de vorm en dikte heeft voor de aard van het werk dat men wenst te doen.

* neem steeds genoeg DACKER-FLUX, spaar deze vloeistof niet, want hoe meer ge deze aanbrengt, des te beter zal Uw soldeerwerk zijn. Neem deze met een staafje of een borsteltje en spaar de te solderen oppervlaktes niet. Het solderen zal des te gemakkelijker gaan.

*Het aan elkaar solderen van alle 4 wanden lukt mij de eerste keer niet zo goed!

vraag: Wat nu?

antwoord: Haal alles terug uit elkaar. Leg alles in het kokend water, het valt uiteen (inclusief soldeersel), kuis het opnieuw, en herbegin.

* Ik herbegin, nadat ik met de soldeerbout, het soldeersel terug los-verwarmd heb, steek met een scherp mes het overtollige soldeersel eraf, en kan terug alles aan elkaar vast solderen.

* Alles zit nu goed aan elkaar vast, en tot stand zijn nu twee delen gekomen; enerzijds het gemotoriseerd gedeelte (na controle draait de motor, en moet hij ingereden worden door hem een vijftal uren te laten draaien) anderzijds het koetswerk. Beiden moeten nu op elkaar ingewerkt worden.

OPMERKING: Dit gedeelte is mij voor het eerst niet gelukt, omdat mij het principe van de ophanging van het gemotoriseerd gedeelte aan het koetswerk een beetje vreemd aandeed. Nochtans, nadat ik het met wat hulp uitgelegd kreeg en opnieuw probeerde, lukte het mij zonder moeite.

question: L'écartement est-il cette fois correct? Car, malgré tout, les roues ne tournent pas encore très bien.

réponse: Vous auriez mieux fait de les inverser, elles auraient alors été correctement placées!

réaction: Il est tellement important que les roues tournent bien que je décide de les inverser à nouveau.

REMARQUE: Les dessins d'assemblage doivent montrer si les flasques en plastique noir doivent être montés à l'endroit ou à l'envers.

* Deux essieux équipés de leurs roues se trouvent maintenant dans leur logement huilé et roulent raisonnablement bien sur le rail courbe II.

* Ultérieurement, il ne restera qu'à coller l'engrenage hélicoïdal sur l'arbre moteur.

* Les éléments constitutifs de la caisse (4 parois verticales) sont ébarbés et nettoyés. Ces éléments proviennent du 2e des 4 cartons perforés.

REMARQUE: Au moment de détacher ces pièces, je brise malencontreusement un très fin cadre de châssis. Cette incident s'explique facilement, car cette pièce porte le n° 13.

question: Que faire?

réponse: Ressoudez les morceaux!

réaction: Très simple. Aussitôt dit, aussitôt fait.

REMARQUE: Prudence au moment de détacher de fines pièces de leur carton de base. Veillez à ce qu'elles ne se brisent pas. **Prenez votre temps** DANS LE MONDE DES LOISIRS C'EST LE SEUL ELEMENT QUI SOIT GRATUIT !

REMARQUE: En brossant la pièce n° 14, j'en brise un petit morceau, car je n'ai pas pris assez de précautions. Je peux recoller ce morceau ou bien le souder. J'opte pour cette dernière solution.

26/5/1982 de **11.15h** à **12.30h** et de **14.00h** à **16.45h**

* Il apparaît que la pièce 15 n'est pas satisfaisante; il manque du métal blanc à l'arrondi.

question: Que faire ?

réponse: Dans ce cas, demandez une nouvelle pièce. Nous n'en avons pas en stock, mais nous en fabriquerons une.

question: D'accord! Mais que fait le client confronté à ce problème ?

réponse: C'est bien simple. Si le client brise une pièce, ou si d'après lui, une pièce n'est pas satisfaisante, il lui suffit de renvoyer cette pièce soit directement à nous, soit à notre importateur, EN INDIQUANT CLAIEMENT SON ADRESSE (de préférence à la machine à écrire, de toute manière en caractères d'imprimerie). Si l'adresse du client est bien lisible, nous lui envoyons une nouvelle pièce dans les meilleurs délais. Si cela devrait traîner, plus longtemps que de normale, rappelez-nous votre message (votre lettre pourrait s'être perdue - ce sont les congés - soit la pièce n'est pas disponible ni chez l'importateur ni chez le fabricant) ou téléphonez-nous.

* Toutes les pièces sont maintenant prêtes au montage. Je peux commencer à souder la caisse de la locomotive.

REMARQUE: Avant de procéder à l'assemblage, assurez-vous que toutes les pièces sont bien ajustées. Fixez-les à l'aide de ruban adhésif et maintenez aussi les 4 parois. Commencez ensuite le soudage.

pour le soudage :

* vérifiez si le fer à souder, dont vous pouvez régler la température puisqu'il est branché sur le transformateur de votre train électrique, n'est pas trop chaud; une température trop élevée peut faire fondre le métal blanc. Vérifiez également si la soudure à bas point de fusion fond de manière satisfaisante. Pour contrôler si la température du fer n'est pas trop élevée, appliquez-le sur un petit déchet de métal blanc, qui ne doit pas fondre.

* assurez-vous que le fer à souder est propre, et que la panne qui l'équipe a bien la forme et l'épaisseur requises pour le genre de travail à effectuer.

* Prenez toujours assez de DACKER-FLUX, utilisez-le généreusement: plus on en utilise, meilleure sera la soudure. Etendez-le largement avec un bâtonnet ou une petite brosse sur les surfaces à souder. La soudure prendra d'autant plus facilement.

* Cette première opération d'assemblage par soudure des 4 parois ne me réussit pas tellement bien!

question: Que faire ?

réponse: Démontez les pièces en les glissant dans l'eau bouillante. Votre modèle se désassemblera, nettoyez et recommencez.

Je réchauffe la soudure à l'aide du fer à souder et l'élimine, je gratte les petits restants avec le couteau et recommence le soudage.

* Tout est cette fois correctement placé, et je dispose maintenant de deux ensembles: la partie motorisée (le fonctionnement du moteur a été contrôlé, après rodage en le laissant tourner pendant environ 5 heures) et la caisse. Ces deux éléments doivent à présent être combinés.

REMARQUE: Dans un premier temps, je n'ai pas réussi cette opération, car le principe de suspension à la caisse de la partie motorisée m'a paru un peu étrange. Cependant, j'y suis parvenu sans difficulté à ma seconde tentative, après avoir reçu quelques explications.

* De worm in koper, wordt nu als laatste element aan de as uit de motor komende vastgelijmd door middel van een klein druppeltje Cyanolit-lijm aan de voorkant te laten druppelen en door de overtollige lijm met een klad-papier weg te zuigen.

* Een enigszins moeilijke fase komt dan. Het aanbrengen van de stroomafnemers; n.l. deze buigzame koperen latjes zowel met de motor als met de wielen verbinden. De elasticiteit van de koperen platte bandjes moet te allen tijde behouden blijven. Daarom wijst men mij hoe deze eerst voorzichtig in een vorm te buigen, die zowel verbinding met de wielen als met het draaibare gedeelte dat aan de beide kanten van de motor vast zit als draai-element.

OPMERKING: Ik vind dit systeem alles behalve gemakkelijk.

vraag: Waarom een zo moeilijk systeem?

antwoord: Omdat deze tramlok in 3 verschillende schalen kan gemaakt worden, zijn er verschillende onderdelen derhalve ontworpen geworden dat al deze mogelijkheden in de verschillende onderdelen moesten terug te vinden zijn. De konseptie van andere, voor Uw firma gemaakte modellen, zullen een eenvoudige vasthechting van het koetswerk aan het gemotoriseerd gedeelte hebben.

27/5/1982 van **9.00u** tot **10.00u**

* Opsolderen van alle onderdelen, die men nodig acht om de lok te detailleren, en voor zover het binnen mijn handigheidsgraad valt en de lok kan dan in de grijze primer gespoten worden.

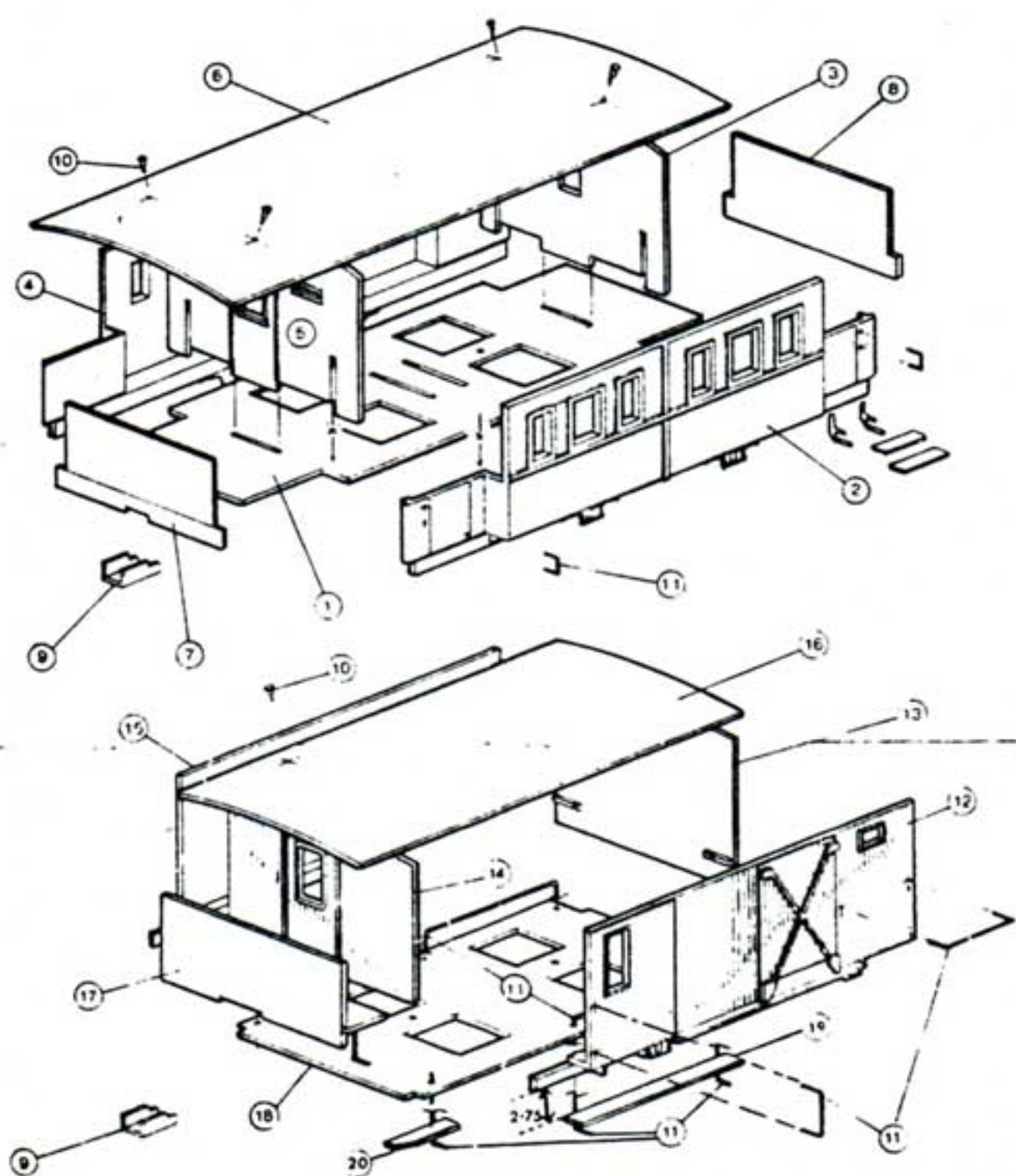
* Voor het overige zijn hetzij andere spuitbussen of potjes verf met borstel na afdekking van de delen, die men niet in de kleur wil hebben noodzakelijk.

* Ik heb de wagens niet gemaakt, omdat ik het voornaamste meegekregen heb.

KONKLUSIE: De tekeningen en de geschreven uitleg spreken niet dezelfde taal. Derhalve acht ik het nodig, dat een lijst van de onderdelen en hun aantal, duidelijke tekeningen waarnaar vanuit de tekst naar kan verwezen worden, en een tekst die alle handelingen voorziet, in de kit bijzit. Bij het opstellen van de kontrakten van de DACKER-KITS, hebben wij voorzien dat een afgevaardigde van DACKER elke kit die wij uitbrengen zal in elkaar zetten ter plaatse en tezelfdertijd de montage-handleiding zal noteren, in het bijzijn van de ontwerper.

De uitleg is alles behalve duidelijk voor de beginner. Men zegt mij dat dit wel enigszins verstaanbaar is, omdat de medewerkers van de Firma Keyser, die deze handleidingen maken, zekere zaken voor normaal houden, die een beginneling absoluut niet voor normaal houdt.

Men moet in elk geval over goede werktuigen beschikken. Het nodige werd gedaan om in onze kollektie enkele voorname werktuigen voor verkoop op te nemen. Ze kunnen rechtstreeks bij ons besteld worden.



Met geduld en een beetje ervaring, die men al doende verwerft, zoals in alles wat men leert, is het mogelijk deze aard van wit-metaal-kits in elkaar te bouwen, indien men van voorafaan rekening gehouden heeft met de konseptie, zodat de beginneling bij zijn eerste kit die hij bouwt niet ontmoedigd wordt. Vanzelfsprekend moet hij stoppen met detailleren wanneer het hem te moeilijk wordt. Als basisoplossing voor deze faktor, hebben wij beroep gedaan op het "wrapp-over-body" systeem. Dit is een systeem waar het dak en de twee zijwanden in één stuk aan elkaar vastzitten, zodat men nog slechts de voor en de achterzijde moet aansolderen. Verder moet het lijf door eenvoudig schroeven op het gemotoriseerde frame kunnen gegeven worden. In onze kontrakten hebben wij deze systemen voorzien.

Moest het dan eventueel in de toekomst blijken dat dit systeem van koetswerk bouwen nog te moeilijk is dan zullen wij kasten uit één stuk voorzien. En indien het gemotoriseerd gedeelte te moeilijk moest blijken, dan zullen wij overgaan tot rijklare bogies-systemen. Wij willen in elk geval dat de beginneling verstaat dat hij sommige superdetaildelen niet vanaf de eerste kit zal kunnen aanbrengen, dit benodigt al heel wat vaardigheid. Wat hij wel moet kunnen is, dat hij zonder zich te begeven op het pad der moeilijkheden een model overhoudt dat rij-waardig is en dat op de details na een volwaardig model is waar hij fier op is, en dat hij mettertijd verder zal detailleren. In de hobby hebben wij namelijk één ding dat ons niets kost en dat is : tijd.

* L'engrenage hélicoïdal, qui est le dernier élément de l'ensemble d'entraînement, est maintenant collé sur l'arbre du moteur. Je laisse couler à cet effet une goutte de cyanolite sur la face avant et j'élimine l'excès sur une feuille de papier buvard.

* J'arrive maintenant à une phase relativement difficile: la mise en place des capteurs de courant. Il s'agit de rubans de cuivre flexibles, qui doivent être en contact d'une part avec les roues, de l'autre avec le moteur. La souplesse de ces lames de cuivre doit être maintenue en permanence. C'est pourquoi on commence par me montrer comment les mettre en forme, de manière à mettre en contact les roues et le rotor de part et d'autre du moteur.

REMARQUE: Je trouve le système tout sauf pratique.

question: Pourquoi un système aussi compliqué ?

réponse: Trois écartements étant offerts pour ce modèle, diverses pièces ont dû être fabriquées en conséquence. D'autres modèles, fabriqués pour votre firme, auront un système simple de fixation de la caisse à la partie motorisée.

27/5/1982 de 9.00h à 10.00h

* Mise en place par soudage de toutes les pièces jugées nécessaires pour le détaillage de la locomotive, qui peut alors recevoir sa couche de peinture de fond grise (aérosol).

* Il est ensuite fait usage, soit d'autres aérosols, soit de peintures applicables au pinceau. Les pièces qui ne doivent pas recevoir telle ou telle couleur ont été préalablement masquées.

* Je me suis concentré sur la locomotive, les wagons étant relativement plus simples et j'ai appris le principal.

CONCLUSION: Il y a discordance entre les dessins et les explications écrites. C'est pourquoi j'estime nécessaire que la boîte de construction comporte la liste des pièces détachées, avec leur nombre, des dessins clairs en référence au texte, et une notice énonçant toutes les opérations. Lors de la passation des contrats pour les DACKER-KITS, nous avons prévu qu'un délégué de DACKER assemblerait sur place un exemplaire de chaque modèle que nous commercialiserons, et qu'il évaluerait simultanément la notice de montage en présence de son auteur.

Les explications sont tout sauf claires pour le débutant. On me dit que cela n'a, somme toute, rien d'étonnant parce que les collaborateurs de la firme Keyser, qui rédigent ces notices considèrent comme allant de soi certaines choses qui ne sont absolument pas évidentes pour un débutant.

Il faut en tout case disposer de bons outils. Nous avons fait le nécessaire pour inclure dans notre programme de vente un ensemble d'outils indispensables de bonne qualité et qui peuvent le cas échéant être obtenus directement chez nous.

Avec de la patience et un peu d'expérience, que l'on acquiert par la pratique, comme en toute chose qu'on apprend, l'assemblage de tels modèles est possible, si l'on a réfléchi au préalable à la manière de les concevoir, pour ne pas décourager le débutant dès sa première boîte à construire. Il va de soi qu'il doit s'arrêter lorsque les éléments du superdétaillage deviennent trop difficiles pour lui. Pour résoudre ce problème, nous avons choisi la technique dite "wrapp-over-body". Le toit, et les flancs des modèles conçus, selon cette technique forment une seule pièce, à laquelle il suffira donc de souder les façades avant et arrière. En outre, la caisse doit pouvoir être vissée sans difficulté sur le châssis moteur. Nous avons prévu ces dispositions dans nos contrats.

S'il devrait s'avérer, dans un avenir proche, que l'on trouve ce système de monter la caisse encore difficile, nous procéderons à la fabrication de caisses en une seule pièce. Et si la partie mécanisée devrait s'avérer à son tour difficile, nous prodèderons à la fabrication de bogies-motorisés prêt à rouler. Ce que nous voudrions que le débutant comprenne, c'est qu'il ne sera probablement pas, dès sa première boîte à construire, en mesure de poser les pièces du superdétail sur son modèle; la pose de ces pièces minuscules demande quand-même quelque'expérience. Ce qu'il doit par contre bien pouvoir faire, c'est de pouvoir terminer son modèle de telle façon que son modèle soit en mesure de rouler correctement sans le superdétail, qu'il posera par la suite lorsqu'il aura acquis quelque'expérience. On doit lui laisser la possibilité d'être fier de son modèle achevé. Il est heureux que la formule: je le ferai plus tard, ne coûte rien dans le monde des loisirs.

Le prix du premier coffret joue également un rôle, de même que la disponibilité, soit dans le coffret, soit séparément, de pièces et d'accessoires tels que moteur, feuilles de décalcomanies, pots de peinture etc., qui permettent la réalisation de différentes versions d'un même modèle.

Si le prix du coffret est bien étudié, le débutant qui n'aura pas bien monté son premier modèle ne se détournera pas du modélisme, mais il achètera une nouvelle boîte de construction, et obtiendra alors un modèle réussi, car il aura acquis de l'expérience.

De prijs van de eerste kit speelt eveneens een rol, zowel als het feit dat alle nodige stukken, zoals, motor, opschriften, verf enz. varianten aan een model en hiervoor de nodige onderdelen in de kit bijzitten of eenvoudig als bijbehoorzakje of los verkrijgbaar zijn. Een gunstige prijs zal er voor zorgen dat indien de eerste kit niet al te goed zou gelukt zijn, men de modelbouw niet opgeeft maar men zich een nieuwe kit aanschaft, die zeker zal gelukt zijn omdat men intussen de ervaring opgedaan heeft.

Ziezo, mijn opdracht is afgewerkt. En zeggen, dat alles voor een paar weken begon, toen men er bij DACKER begon aan te denken met een Wit-metalen fabrikant te gaan samenwerken en belgische treinen te bouwen met dit systeem. " Indien wij er ons van moeten overtuigen, en dit vooraleer zware investeringen aan te gaan, dat elke doorsnee liefhebber van treinen, een model- bouwdoos in wit metaal van een trein kan in elkaar krijgen, zullen wij iemand van bij ons, die nog nooit zoiets deed, naar een fabrikant sturen, waar hij gekonfronteerd moet worden met de moeilijkheden, die een zulk systeem mede brengen... "

Dit was het probleem dat gesteld werd, toen onze firma er begon aan te denken de wit-metalen bouwkit, als de enige oplossing te beschouwen, om echte belgische modellen in kleine oplagen te bestellen en te verdelen. Omdat ik goed op de hoogte ben van alle verschillende variantes, die men van een model kan uitbrengen, wat een voordeel is, en omdat ik mij van mijn leven nog nooit bemoeid had met alles wat elektromechaniek was of modellen gebouwd had, of ze in of uit elkaar genomen had, denk ik dat men mij als proefkonijn gekozen heeft.

Mijn opdracht luidde als volgt: " Gij vertrekt volgende maandag naar de firma Keyser in Banbury, waar men U verwacht op dinsdag-morgen. Gij zult daar een metalen-kit van een elektrisch aangedreven modeltrein in elkaar bouwen, uw bevindingen noteren, vragen stellen en Uw konklusie aan ons overmaken... "

Hoe het verder verliep, las U reeds.

Voilà! Ik sta op het promenade-dek van de ferry, die mij naar Duinkerken terugbrengt. Mijn terugreis is begonnen. Van daaruit zie ik hoe de grote opvangarmen van de Dover-haven zich in een nevel, die vanuit de zee tegen de klippen blijft aandrijven, verkleinen en hoe meer blauwe lucht en groene zee zich aan de fel schijnende zon prijsgeven.

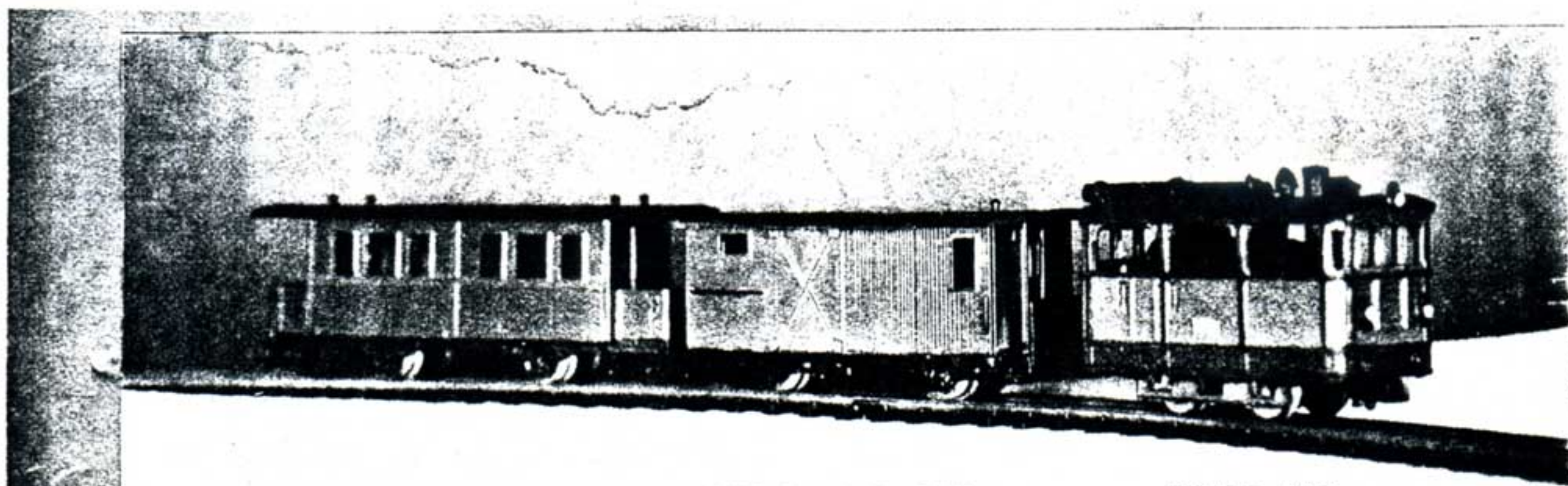
De waterwolk van een voorbijvliegende Hoovercraft kruist in de verte het brede zog van ons schip, dat zich als een brede veilige weg terug tot in het hart van de haven aftekent, afgeborduurd door het witte schuim met de grijs-groene zee.

En waarschijnlijk, zal het wel niet dezelfde meeuw van de heenreis geweest zijn die nu met dezelfde snelheid, met het schip meezweeft zonder zich ditmaal aan mij te storen...

Ik weet nu inderdaad meer. Veel meer! En ik weet het voornaamste... Ik kan een kit in elkaar bouwen, en ik ga er nog maken. Bijzonder vind ik daarin het geduld dat ik aan boord legde, en dat ik veronderstelde van niet te hebben, en nochtans wel had. Ook het fijne gevoel dat precies en mooi werk nalaat, ook het zacht gevoel van het zilverkleurig opgeborsteld wit metaal met zijn rijkelijk lauw-satijnen aanvoelen.

Ik weet nu ook, dat elkeen, die zich rustig en interessant wil ontspannen, de wijddragende effecten van dat woord zal beleven, vermengd met de bezieling die elke creatie, hoe gering ook nalaat. Wat ik nu ook weet, is, dat geen twee modellen in de wereld dezelfde zullen zijn, omdat elkeen er zijn kleine appreciaties of kenmerken van verfijnd of minder verfijnd werk zal aan toevoegen, die de creativiteit van elkeen zal belonen.

Verder hoop ik, voor allen die met de bouw van metalen trein-kits zullen beginnen, dat zij dezelfde aangename uren zullen doorbrengen, die ik deze week heb kunnen beleven.



FEURIGER ELIAS TRAMBAHNLOK DER OEG

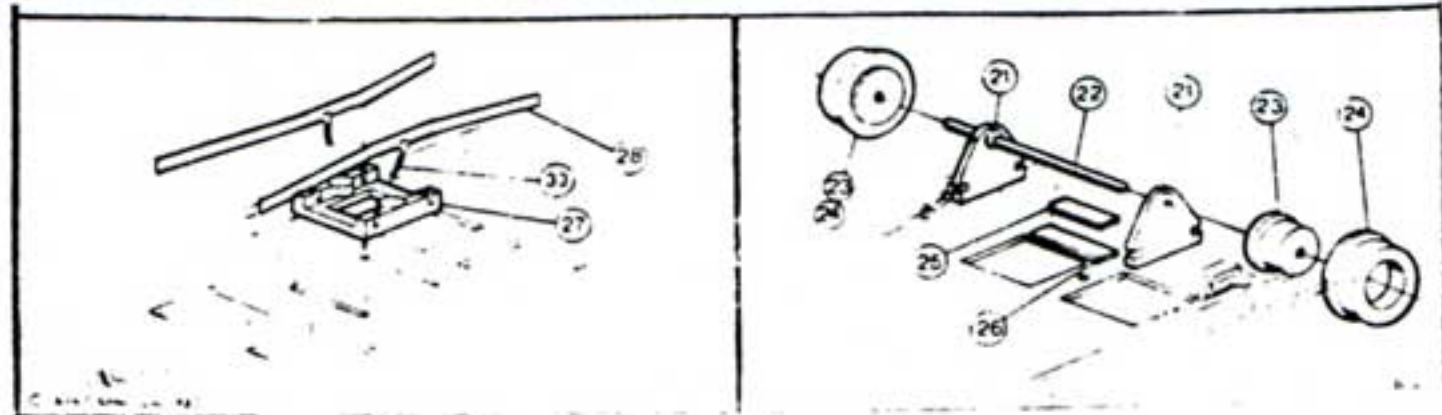
HO/HOe/HOm

N. & K.C. KEYSER LIMITED, GRIMSBURY SOUTH INDUSTRIAL ESTATE, BANBURY, OXFORDSHIRE OX16 8SS.

Voilà donc ma mission achevée. Et dire que tout a débuté voici quelques semaines lorsque la firma DACKER a envisagé de travailler en collaboration avec un spécialiste des modèles réduits ferroviaires à assembler en métal blanc.

" Comment pouvons-nous avoir la certitude, avant de réaliser ces investissements, que tout "ferrovipathe" moyen est capable d'assembler de tels modèles en métal blanc ? En envoyant un de nos collaborateurs, inexpérimenté en la matière, assembler un modèle chez le fabricant, où il sera confronté aux difficultés de ce travail... Le problème s'est posé en ces termes à notre firme lorsqu'elle est arrivée à la conclusion que le recours aux boîtes de construction en métal blanc serait la seule possibilité de commercialiser des séries réduites de modèles réellement belges.

Si j'ai servi de cobaye, je pense que c'est parce que je suis bien informé de toutes les variantes d'un modèle (ce qui constitue un avantage), mais que je ne m'étais jamais encore occupé d'électromécanique ni du montage ou du démontage de modèles. On m'a dit: " Tu partiras lundi prochain pour l'usine Keyser à Banbury, fabricant que la firme avait choisie, où on t'attendra mardi matin. Tu y assembleras une locomotive électrique en métal, tu noteras tes observations, tu poseras des questions et tu nous feras part de tes conclusions... " Vous connaissez la suite des événements.



Voilà ! Je suis sur le pont-promenade du ferry qui me ramène à Dunkerque. Mon voyage de retour a commencé. Je vois les longs quais du port de Douvres s'estomper dans une brume qui monte de la mer et reste prisonnière des falaises, tandis que l'air transparent et la mer verte s'abandonnent aux chauds rayons du soleil.

Dans un brouillard d'eau, un hovercraft coupe au loin le large sillage de notre navire, dont l'étrave trace sur la mer gris-vert le chemin de retour, paisible et sûr vers le port accueillant.

Et sans doute la mouette qui vole à quelque distance du navire, sans faire attention à moi, n'est-elle pas celle que j'ai vu à l'aller...

Car je sais quelque chose ! Quelque chose de très important ! Je sais l'essentiel : je suis capable d'assembler un modèle réduit en métal !

Je l'ai fait et je recommencerai. J'estime que la patience est un élément important. Je ne pensais pas en avoir, et j'ai prouvé le contraire. J'ai également la grande satisfaction d'avoir fait du bon travail, j'ai éprouvé la douceur satinée du métal blanc soigneusement poli.

Je sais aussi que quiconque cherche à se détendre, au plein sens du terme, tout en ayant une activité intéressante, peut se lancer dans ce type de modélisme. Il éprouvera l'enthousiasme qu'inspire toute création, si modeste soit-elle.

Ce que je sais enfin, c'est qu'il n'y aura pas deux modèles identiques, car chacun aura donné à sa maquette une touche personnelle, plus ou moins raffinée, récompense de l'effort fourni.

Qu'il me soit permis, en conclusion, de souhaiter à tous ceux qui vont se lancer dans l'assemblage de modèles réduits ferroviaires en métal blanc, de passer, tout comme moi, cette semaine, d'agréables heures de détente.

HET VOORBEELD: AUTORAIL: TYPE 622/ 550/ 551/ ES 300
L' ORIGINAL: MOTORWAGEN: TYPE 622/ 550/ 551/ ES 300



Het gaat hier om 56 lichte diesel-mechanische motorwagens van het Type 622, respectievelijk Type 550-551, op 2 assen.

Ze werden gebouwd door de firma BROSSEL uit Brussel in 1939, en door de Centrale Werkplaats te Mechelen. Alle werden voorzien van BROSSEL-diesel-motoren.

Bij hun aflevering waren ze ingedeeld bij het Type 622 en genummerd van 622.01 tot 622.56. De livree bij hun aflevering was een twee-kleur versie, blauw-grèche gescheiden door een zwarte sierlijst.

In Mei 1941 worden ze herdoopt. Sommigen worden ingedeeld in de serie 550 en anderen bij het Type 551, alnaargelang ze met een gasgenerator van het merk Brossel of Bernard voorzien zijn. Worden ingedeeld bij het type 550 de motorwagens voorzien van een Brossel-gasgenerator, en dezen voorzien van een gasgenerator van het merk Bernard vormen het type 551.

In September 1947 wordt de hele reeks opnieuw henummerd, en alle worden ze ingedeeld bij het Type 551. Op dat ogenblik zijn er nog 54 stuks in dienst. Twee stuks 622.23 en 622.34, sneuvelden tijdens de oorlog.

Tijdens deze henummeringen, herschildert men ook de kasten. Licht en donkergroene versie gescheiden door een zwarte sierlijst.

Vanaf 15/4/1959 worden 12 stuks gedetacheerd bij de Dienst E.S. Het zijn de volgende motorwagens:

551.12 - 551.14 - 551.15 - 551.26 - 551.27 - 551.32 - 551.34 - 551.36 - 551.41 - 551.43 - 551.44 - 551.51.

In een tabel hieronder vindt men een listing van de ES krachtvoertuigen van de serie ES 300. Tussen 1959 en 1965 (datum van de officiële buitendienststelling) worden ze herschilderd in donkergroene kleur met gele zichtbaarheidsstrepen. Sinds 1950 worden ze bij de grote revisies voorzien van twee koplampen. De officiële buitendienststelling betrof het reizigersverkeer. Deze autorails met een snelheid van 58 Km/uur werden ingezet op de sekundaire lijnen, en bewezen aldaar grote diensten. Er dient opgemerkt dat sommige ES rijtuigen ca.45 jaar na hun indienstneming nog steeds actief zijn.

1959	STELPLAATS	1939	1941	1947
ES 301	BRUGGE	622.13	550.06	551.34
ES 302	LEUVEN	622.47	550.23	551.51
ES 303	ARLON	622.29	551.15	551.15
ES 304	ANTWERPEN-OOST	622.22	551.12	551.12
ES 305	MONS	622.24	551.14	551.14
ES 306	CHARLEROI	622.35	550.15	551.43
ES 307	JEMELLE	622.09	550.04	551.32
ES 308	KINKEMPOIS	622.52	551.26	551.26
ES 309	SCHAARBEEK	622.53	551.27	551.27
ES 310	SCHAARBEEK	622.36	551.16	551.44
ES 311	KINKEMPOIS	622.27	550.13	551.41
ES 312	SCHAARBEEK	622.16	550.08	551.36

Il s'agit d'autorails diesel-mécaniques légers du Type 622, respectivement Type 550-551, à deux essieux.

Ils étaient construits par la firme BROSSEL de Bruxelles en 1939, ainsi que de l'Atelier Central de Malines. Tous étaient fournis avec un moteur-diesel BROSSEL.

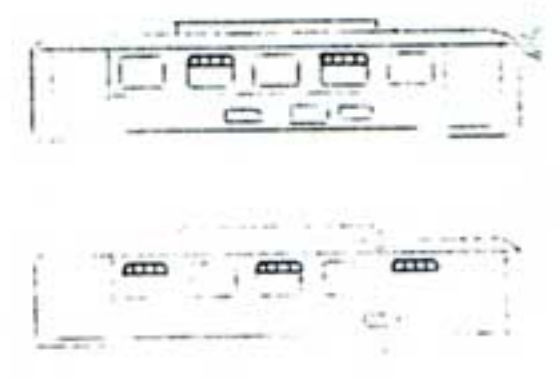
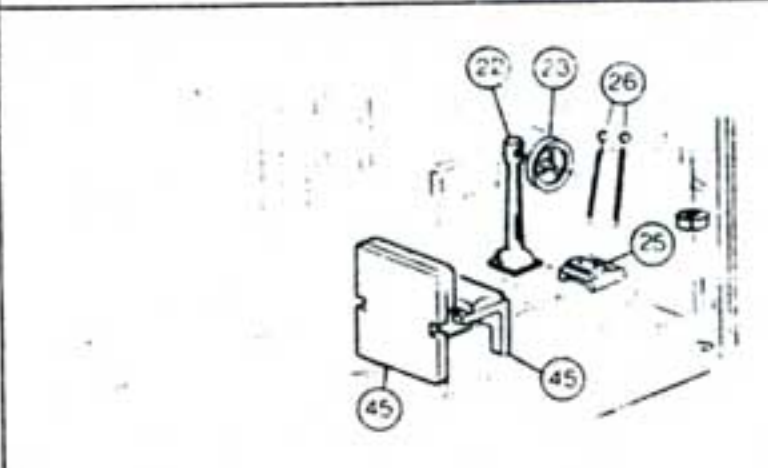
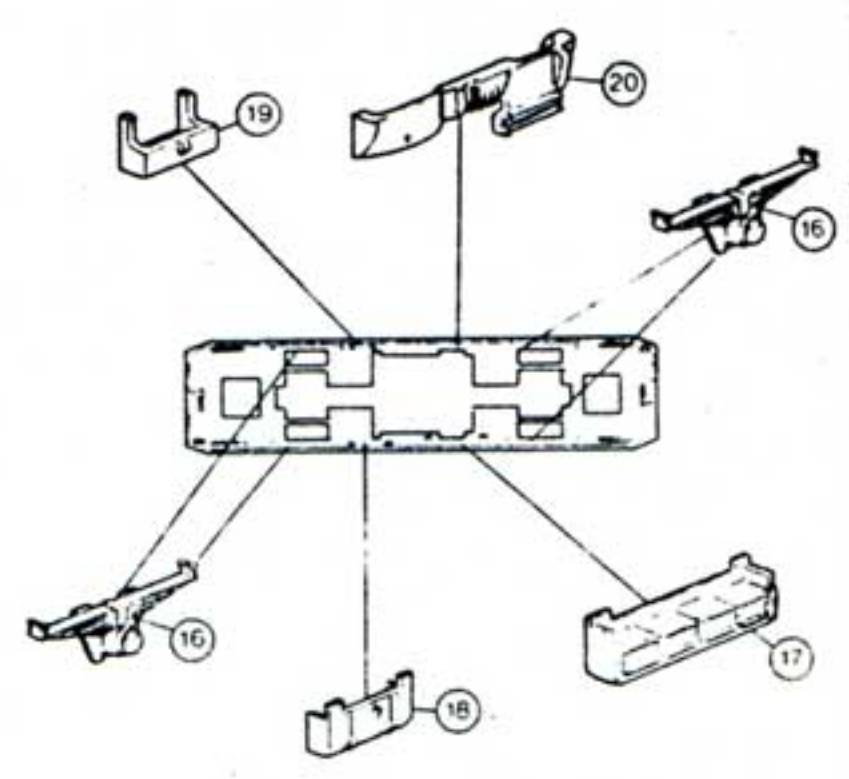
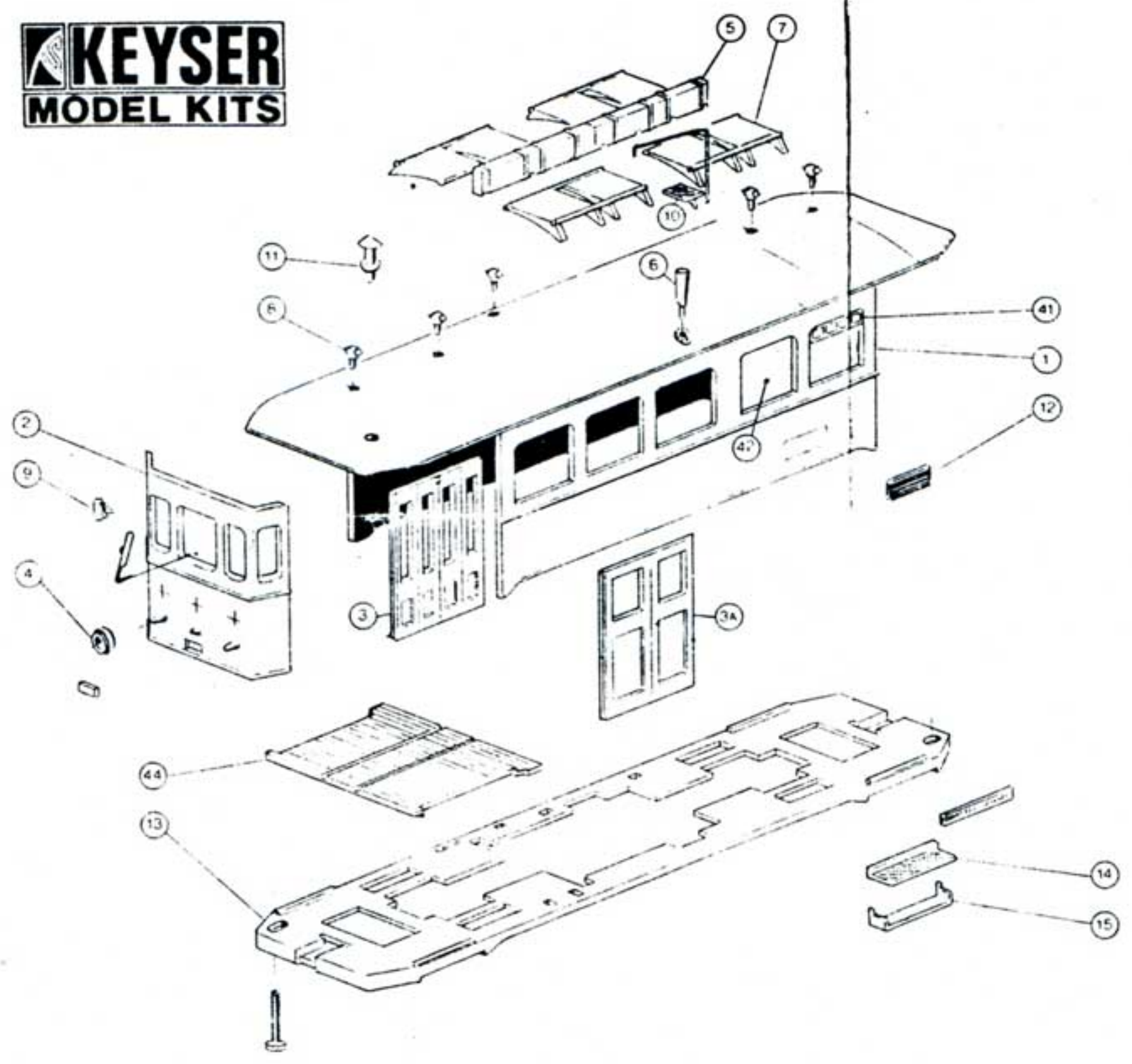
A leur mise en service ils faisaient partie de la série du Type 622 en numérotés de 622.01 à 622.56. Leur livrée à leur mise en service était bleu-grèche séparés par un filet noir. En mai 1941, ils sont rebaptisés. Ceux équipés d'un générateur à gaz du Type BROSSEL composeront le Type 550, tandis que ceux équipés d'un générateur à gaz de la marque BERNARD feront partie du Type 551.

En septembre 1947, les deux séries ne formeront dorénavant plus que la série 551. Ils sont en même temps renumérotés. A ce moment il y a encore 54 autorails en service. Deux d'entre elles seront détruites pendant les hostilités durant la guerre. Il s'agit des autorails n°s 622.23 et 622.34. Pendant les renumérotations on repeint aussi les caisses en deux teintes vert-clair et vert foncé, séparés par un filet noir.

A partir du 15/4/1959, douze d'entre elles seront détachées auprès des Services E.S. Il s'agit des autorails suivants: 551.12 - 551.14 - 551.15 - 551.26 - 551.27 - 551.32 - 551.34 - 551.36 - 551.41 - 551.43 - 551.44 - 551.51. Ci-contre un listing des autorails Service E.S. Depuis 1950, et durant les

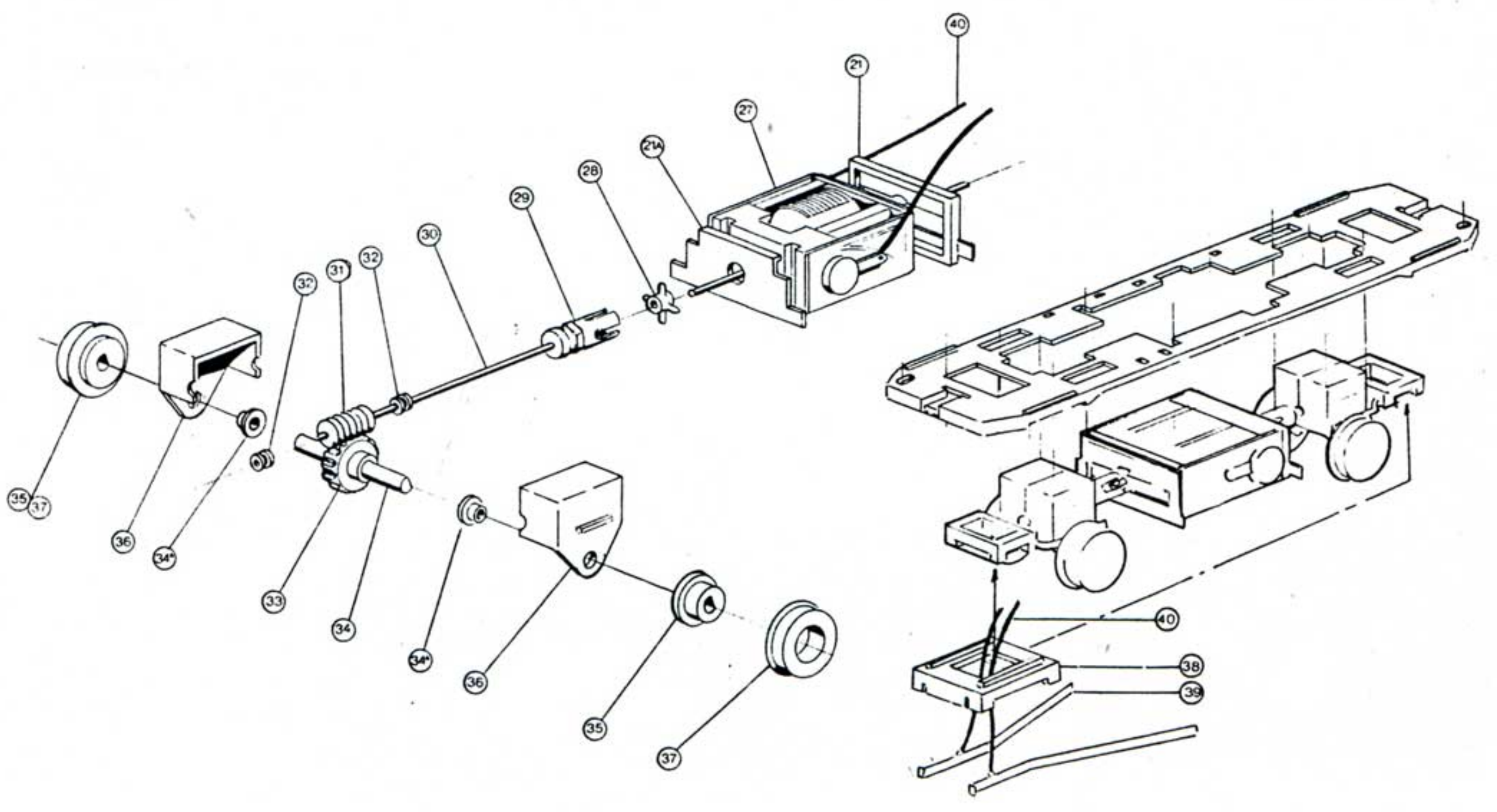
grandes révisions on modifiera les nez; Ils seront modifiés et garnis de deux phares. Entre 1959 et 1965 (date de la mise hors service officielle du service commercial.) On les repeindra en vert foncé à bandes de visibilité jaunes. Ces autorails faisaient du 58 km/heure et desservaient les lignes secondaires. Il faut remarquer que certains autorails sont encore en service dans les services ES après 45 ans d'existence.

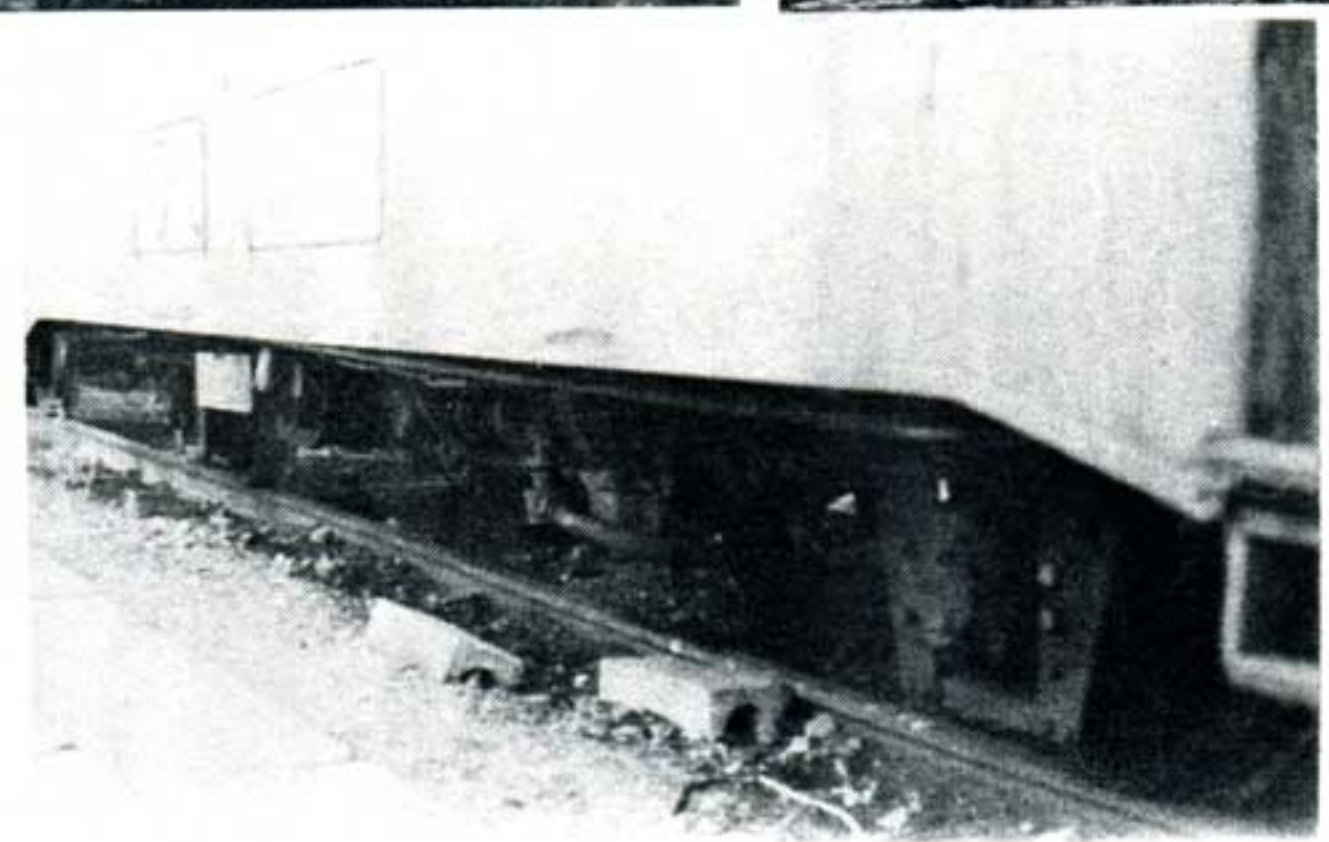
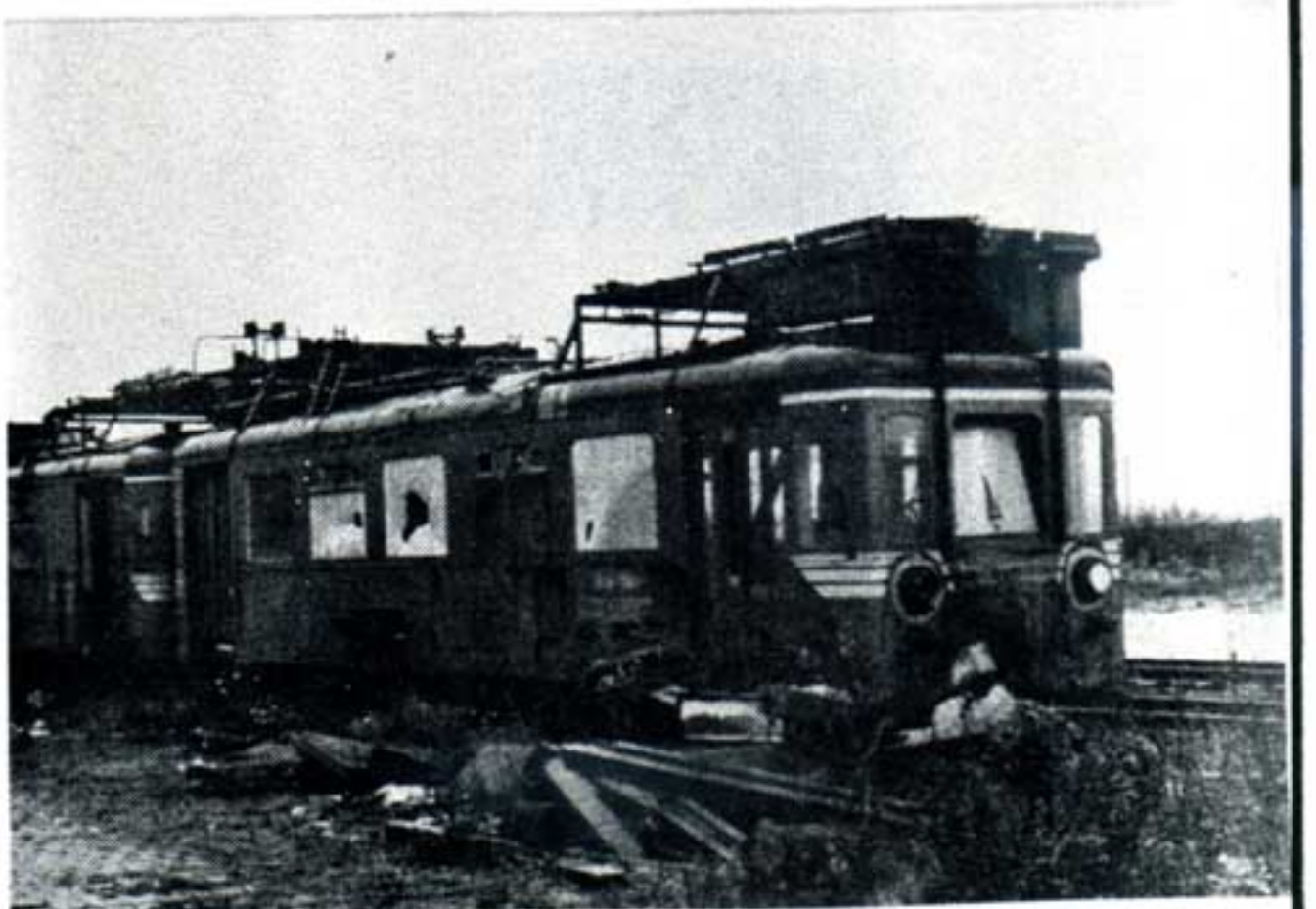
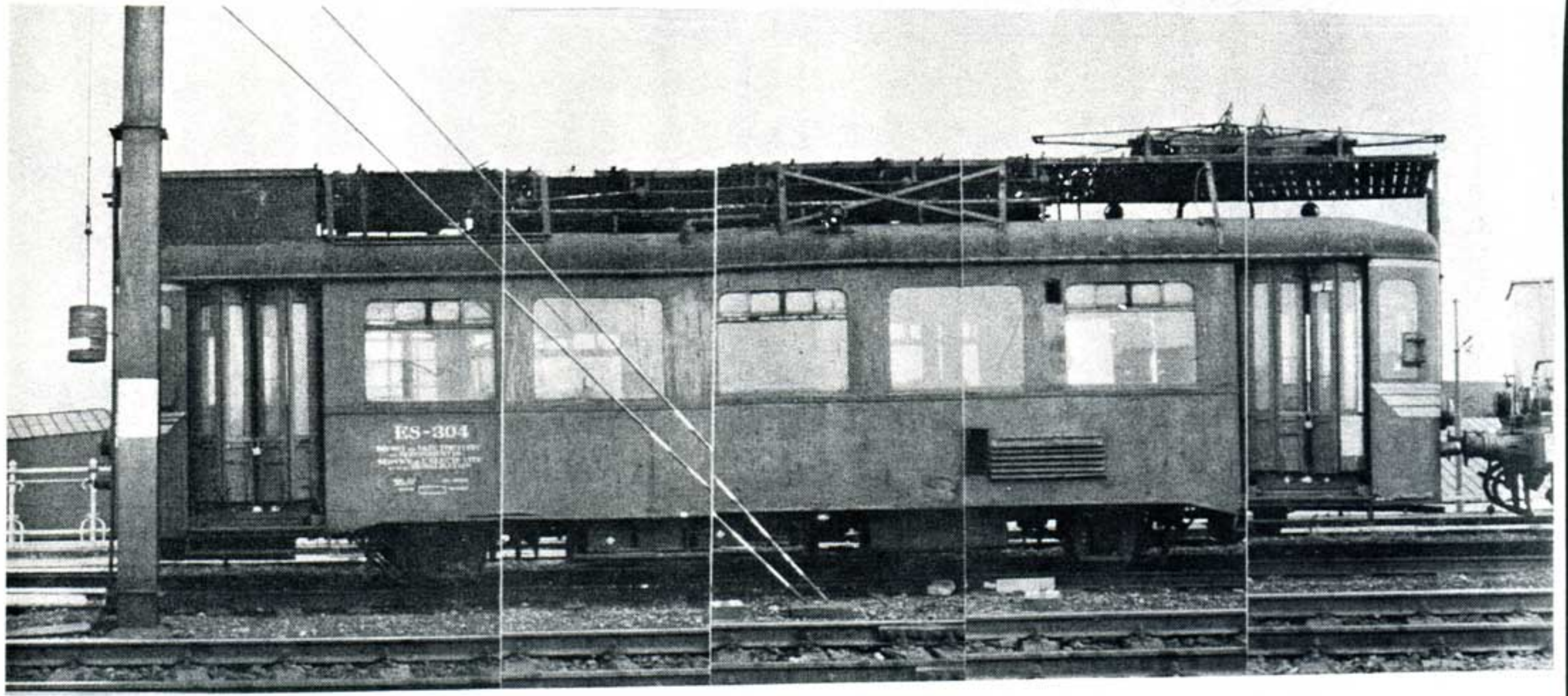
KEYSER
MODEL KITS



Brossel Diesel

KEYSER
MODEL KITS





DE BOUWDOOS - LE KIT - LA BOÎTE À CONSTRUIRE N° K03/551,48

Toen wij besloten een trein-model-bouwprogramma te promoveren en bouwdozen in wit-metaal te koop aan te bieden, legden wij ons drie normen op, waaraan onze eerste bouwdoos zou moeten voldoen:

1° de konseptie van dit model moest eenvoudig zijn; een eenvoudig te bouwen karosserie op een eenvoudig te motoriseren onderstel. De kast moest voor een beginneling eenvoudig in elkaar te solderen zijn en moest door een ervarender modelbouwer kunnen "super-detaillieerd worden. Met andere woorden, moest ieder op een bepaald ogenblik kunnen stoppen, alnaargelang zijn handigheid en niettegenstaande een mooi rijklaar model overhouden. Op de hieronderstaande fotos ziet men o.a. een model in wit-metaal en verder een met de hand geschilderd model, door een 15-jarige jongen verwezenlijkt, die aan zijn tweede model toe is. Het model heeft geen binneninrichting en geen ramen en geen superdetail. Het is nochtans zoals men kan vergelijken met de echte foto van de ES 304-versie een zeer goed geslaagd model. Hiermede wilden wij bewijzen dat dit model eenvoudig is omdat iedereen alnaargelang zijn handigheid kan stoppen zonder alle onderdelen te hebben gebruikt en toch een prachtig rijklaar model overhouden, dat men mettertijd verder kan afwerken.

De meer ervaren modelbouwers moeten er minstens nog een 20-tal onderdelen aan toevoegen om een supergedetailleerd model te bouwen. Maar dat zal voor hen dan wel geen probleem zijn, en zo is iedereen tevreden.

2° Het model diende zo goede rijeigenschappen te hebben als een industrieel model. Daar zijn wij eveneens in geslaagd want dit model beschikt over een krachtige en eveneens zeer soepele motor, die elkeen zal bevredigen.

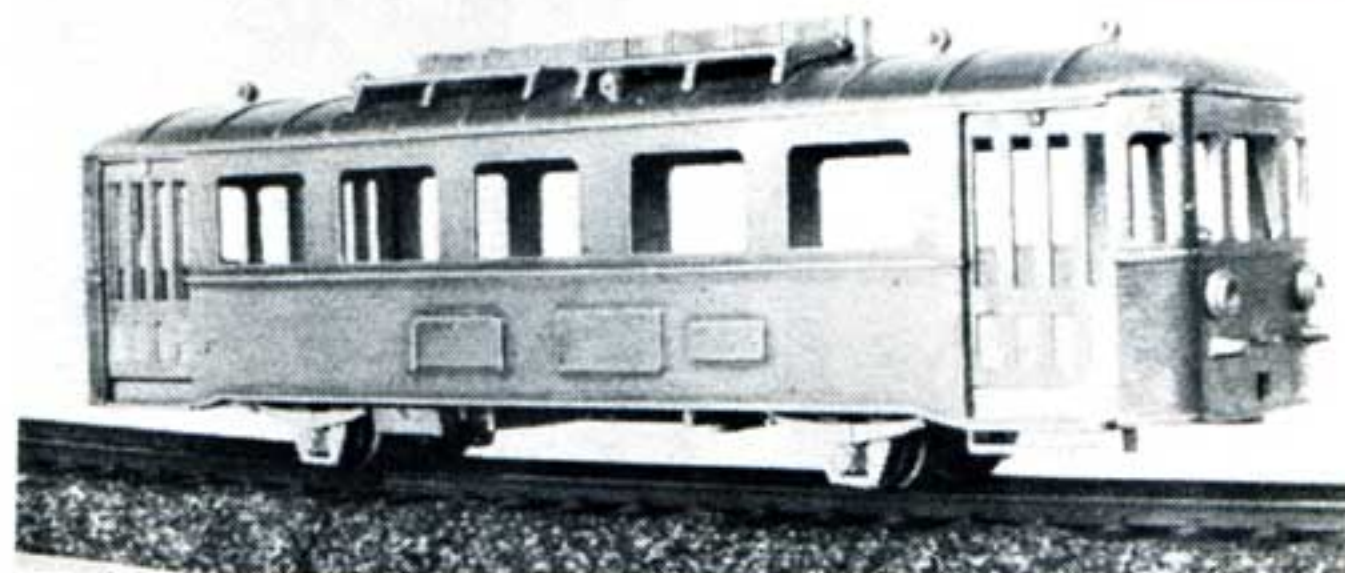
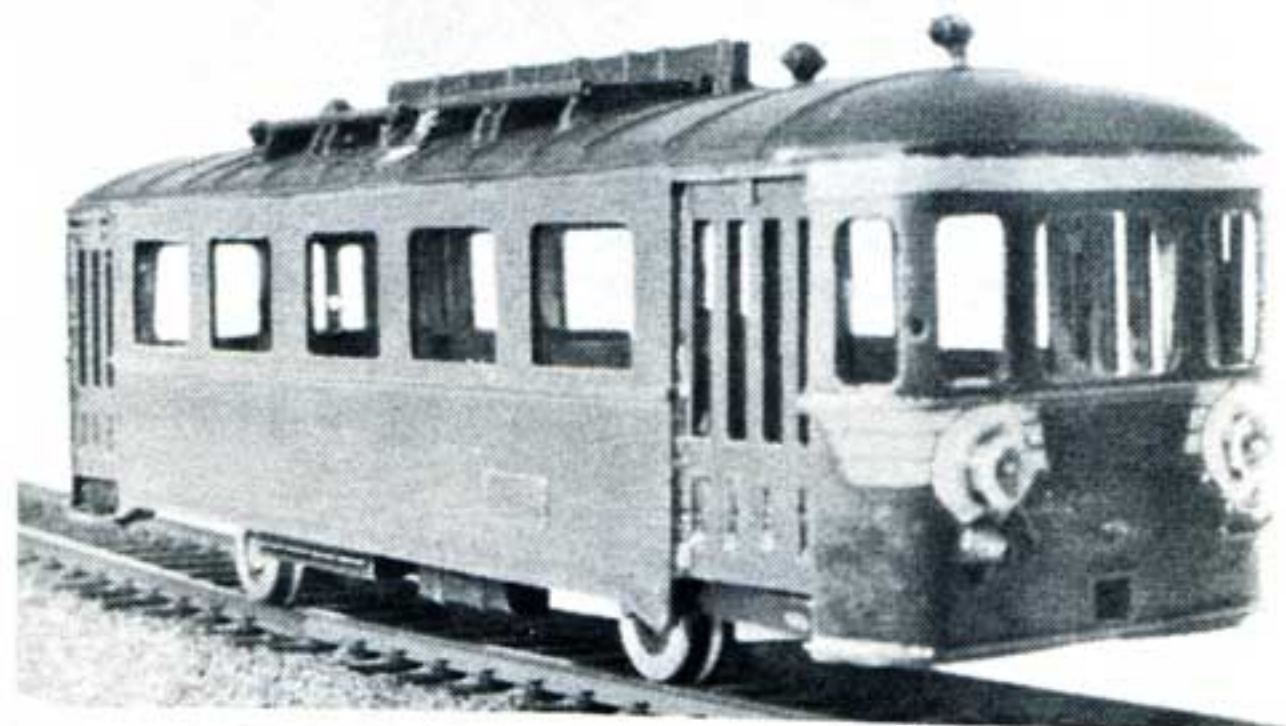
3° Talrijke versies moesten van dat model gemaakt kunnen worden. In dit geval zijn wel 10 versies mogelijk, zodat iedereen zijn periode zelf kan vaststellen.

Dit model werd met de meeste zorg strikt nagemaakt volgens plan n° 70104M van de NMBS. Kontroles over de goede na-maak werden door ervaren modelbouwers gecontroleerd en zeer strikt nagemaakt bevonden. Alhoewel vele onderdelen zowel in wit-metaal als in kopergravure (zelfs het BROSSEL-DIESEL kenteken werd nagemaakt.) als vensters in doorzichtige kunststof en decals voor alle beschriften en zichtbaarheidslijnen (men hoeft nog maar te schilderen en de lijnen op te kleven, zowel als de uiterst fijne beschrifting) hebben wij de prijs uiterst gunstig en zoals de engelsmannen het zeggen - weten te houden " good value for money ". Wij hopen dan ook dat elke modelbouwer met deze kit 12 à 15 plezierige bouw-uren zal weten door te brengen.

Lorsque nous avons décidé de promouvoir un programme de construction de trains modèles en boîtes à construire, nous nous sommes imposés trois conditions de base auxquels notre boîte à construire devait répondre:

1. La conception de ce modèle devait être fort simple de façon à ce qu'un débutant n'aurait aucun problème à finir son modèle sans avoir utilisé toutes les pièces de super-détail et finir cependant avec un modèle fort réussi et ayant des qualités de roulage comme un modèle industriel. Libre alors au modéliste plus expérimenté de terminer son modèle avec toutes les pièces du superdétail. Les photos ci-dessus montrent le travail d'un garçon de 15 ans et qui en est à son deuxième modèle. Il s'est arrêté sans y placer les fenêtres sans aménagement intérieur et sans superdétail. Le modèle roule parfaitement. Démonstration en a été faite sur le réseau d'un grand club de Belgique.
2. Comme le modèle possède un moteur puissant et souple les qualités de roulage sont parfaites pour le modèle.
3. La possibilité devait exister de faire beaucoup de variantes. On peut terminer ce modèle dans 10 variantes différentes.

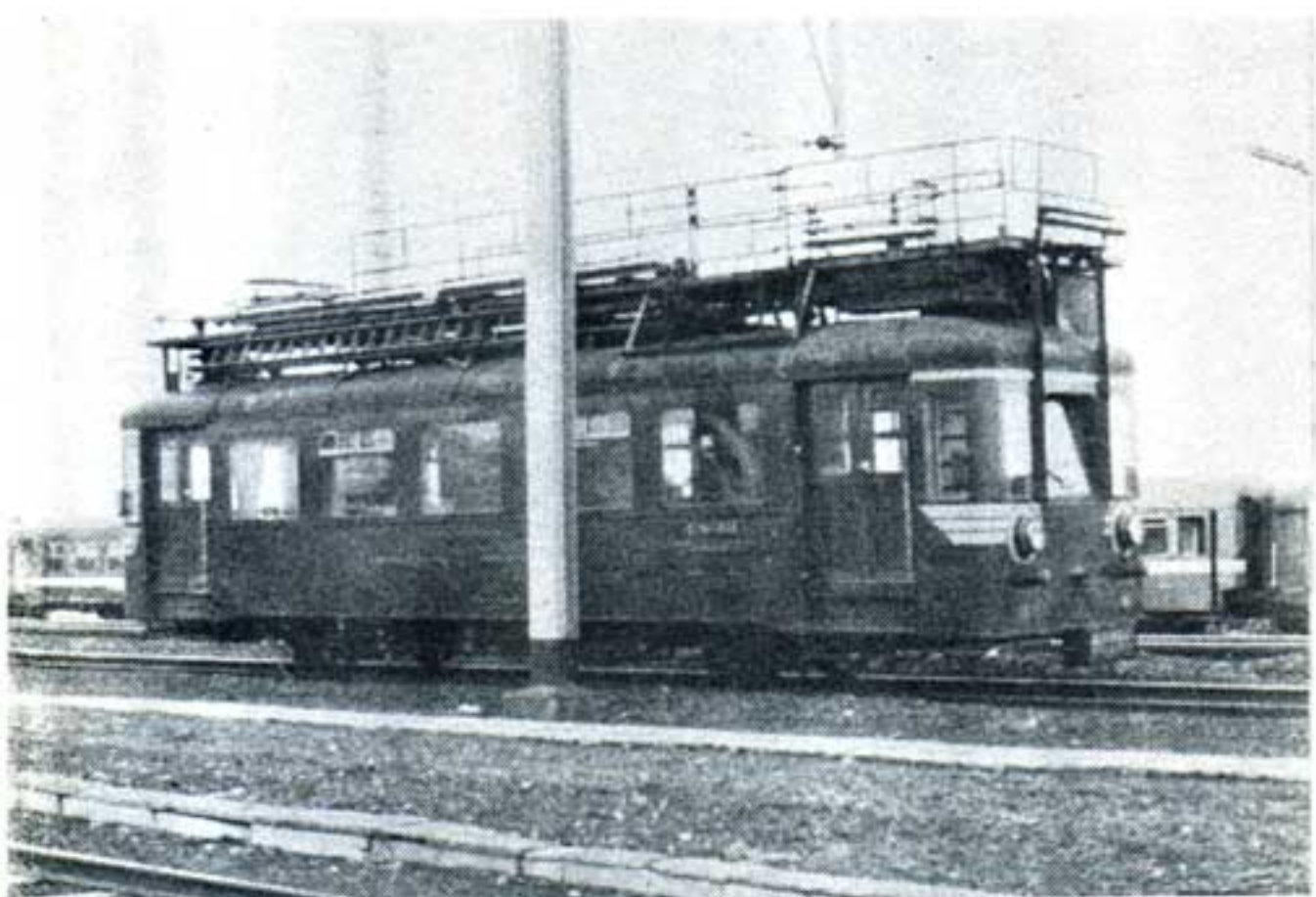
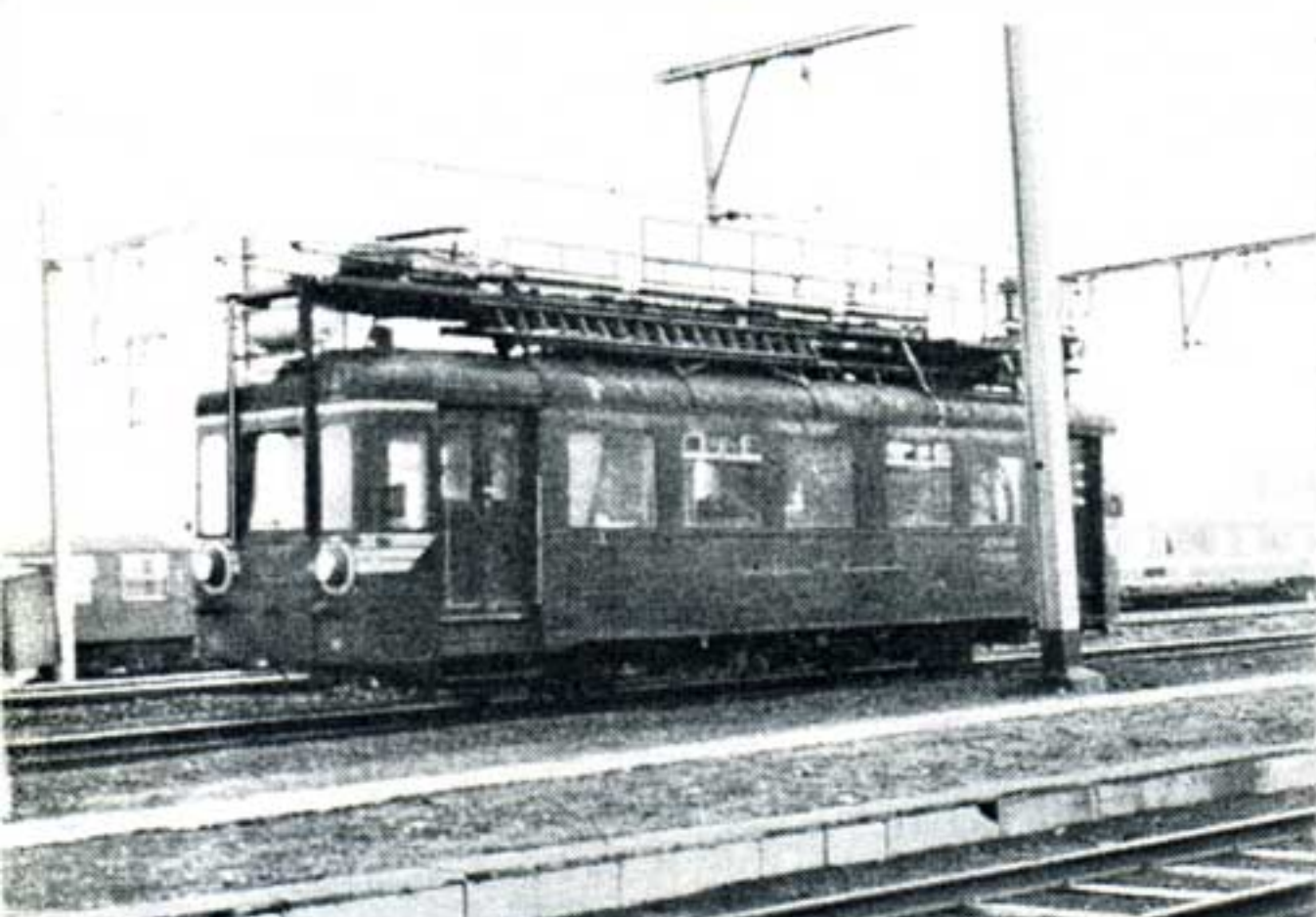
Nous avons également imposé un prix très bas et vu le nombre de pièces, la qualité de la matière première, les decals, la gravure chimique de certaines pièces minuscules (comme l'insigne BROSSEL-DIESEL) nous avons réussi un modèle dont chaque modéliste sera fière de le posséder. Nous souhaitons aux modélistes qui ont acquis ou acquerront ce modèle de 12 à 15 heures de plaisir de construction de ce bel et intéressant modèle de la BROSSEL.



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

K03/551 48

MODEL-MODÈLE

ES 301

Deze versie is geschikt om op elke modelbaan te rijden, die de periode uitbeeldt tussen 15/4/1959, datum, toen de eerste autorails van het Type 551 omgebouwd werden tot krachtvoertuigen van de Dienst ES, en aktueel. De stelplaats van de ES 301 is BRUGGE.

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période de la SNCB entre le 15/4/1959, date à laquelle les autorails du Type 551 furent reconvertis en unités de traction du Service ES, et actuellement. Dépôt: BRUGES.

GROTE KARAKTERISTIEKEN: Twee-lamp-versie. Deuren bestaande uit twee vleugels. Tredes onder deuren. Loopgang en pantograaf op het dak. Eén-kleur-versie.

DEKORATIE: (cijfers na de kleur zijn ref der Dacker-verven) Onderstel: (zwart P07/0208 (mat-satin) P07/0708 (blinkend) Dak: zwart (zie onderstel) of donker-grijs (P07/0209 (ms) P07/0709) Kast: donker-groen (P07/0205 (mat-satin) - P07/0705 (blinkend).) Opschriften: Zie decals.

GRANDES CARACTERISTIQUES: Version deux-lampes. Portes à deux battants. Marche-pieds sous les portes. Passerelle et pantographe et échelle sur le toit. Version en une teinte.

DECORATION: (chiffres après les couleurs: réf peintures Dacker) Châssis: noir (P07/0208 (mat-satin) - P07/0708 (brillant).) Toiture: noir (voir châssis) ou gris foncé (P07/0209 - P07/0709) Caisse: vert foncé (P07/0205 (mat-satin) - P07/0705 (brillant).) Inscriptions: voir décals.

Referentie toebehoorzakjes: Référence sachets accessoires:

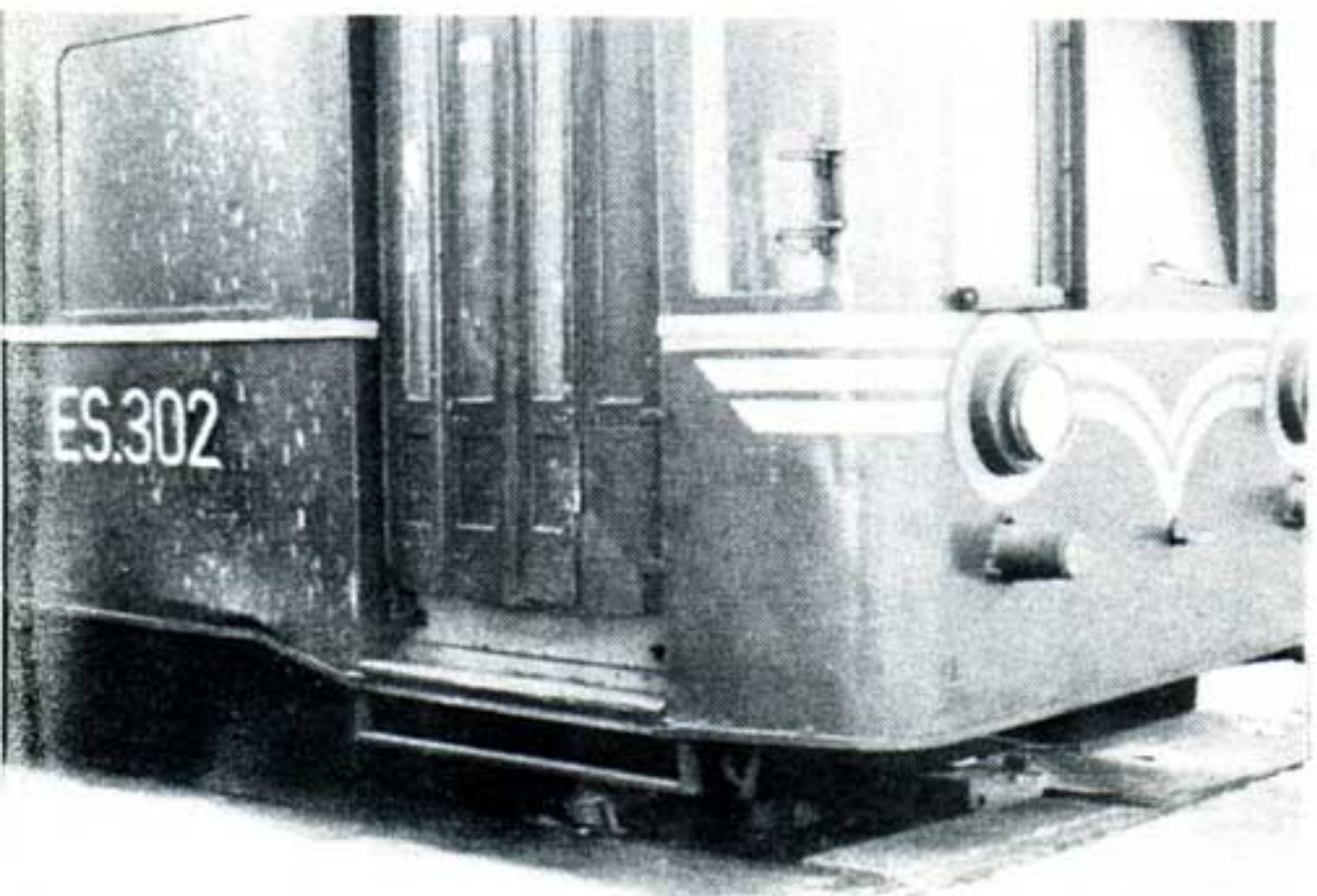
Loopgang: **K03/ES 300**
Passerelle:

3-Rail versie-versions: **K03/ 551 48/M**

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

K03/551 48

MODEL-MODÈLE

ES 302

Deze versie is geschikt om op elke modelbaan te rijden, die de periode uitbeeldt tussen 15/4/1959, datum, toen de eerste autorails van het Type 551 omgebouwd werden tot krachtvoertuigen van de Dienst ES, en aktueel. De stelplaats van de ES 302 is LEUVEN-Kessel-Lo.

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période SNCB entre le 15/4/1959, date à laquelle les autorails du Type 551 furent reconvertis en unités de traction du Service ES, et actuellement. Dépôt: LOUVAIN-KESSELLO

GROTE KARAKTERISTIEKEN: Twee-lamp-versie. Deuren bestaande uit 4 vleugels. Tredes onder deuren. Loopgang, pantograaf en ladder. Zichtbaarheidsstrepen in dubbele snor-vorm en moderne beschrifting. Eén-kleur-versie.

DEKORATIE: Onderstel: zwart (P07/0208 (mat-satiné) - P07/0708 (blinkend).) Dak: zwart (zie onderstel) of donker-grijs (P07/0209 - P07/0709) Kast: donker-groen (P07/0205 (mat-satijn) - P07/0705 (blinkend).) Opschriften: zie decals.

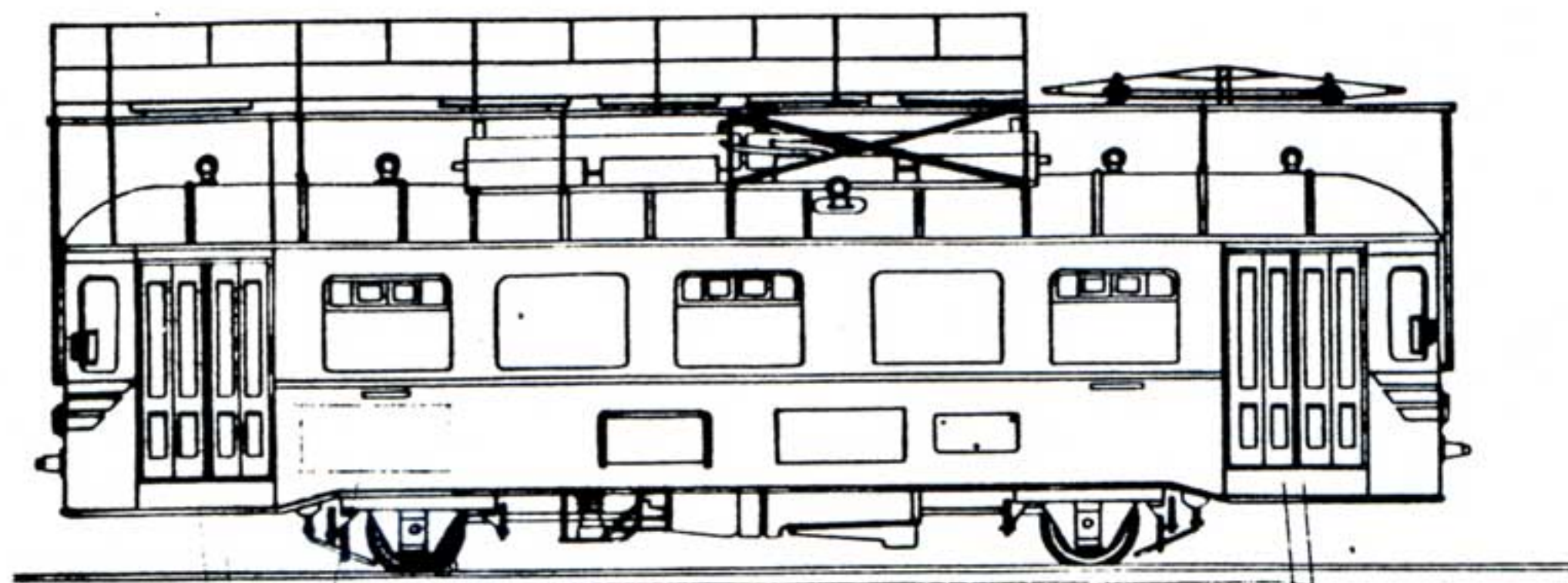
GRANDES CARACTERISTIQUES: Version deux-lampes. Portes à quatre battants. Marche-pieds sous les portes. Passerelle, pantographe sur le toit. Version en une teinte. Bandes de visibilité en forme de double V -arrondi et inscriptions modernes.

DECORATION: Châssis: noir (P07/0208 (mat-satin) - P07/0708 (brillant).) Toit: noir (voir châssis) ou gris foncé (P07/0209 (ms) - P07/0709 (b).) Caisse: vert foncé (P07/0205 (mat-satiné) - P07/0705 (brillant).) Inscriptions: voir décals.

Referentie toebehoorzakjes: Référence sachets d'accessoires

Loopgang/Passerelle: **K03/ES 300**

Versie/versie 3-rails: **K03/551 48/M**



10
8⁶⁶

B

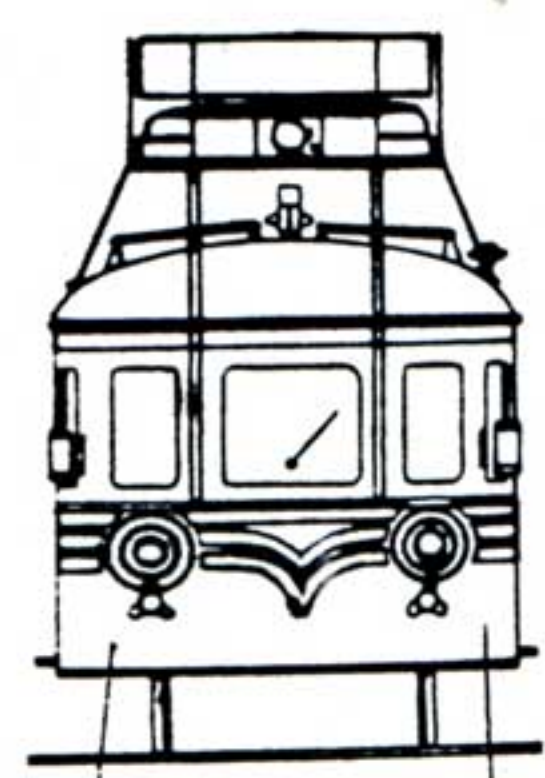
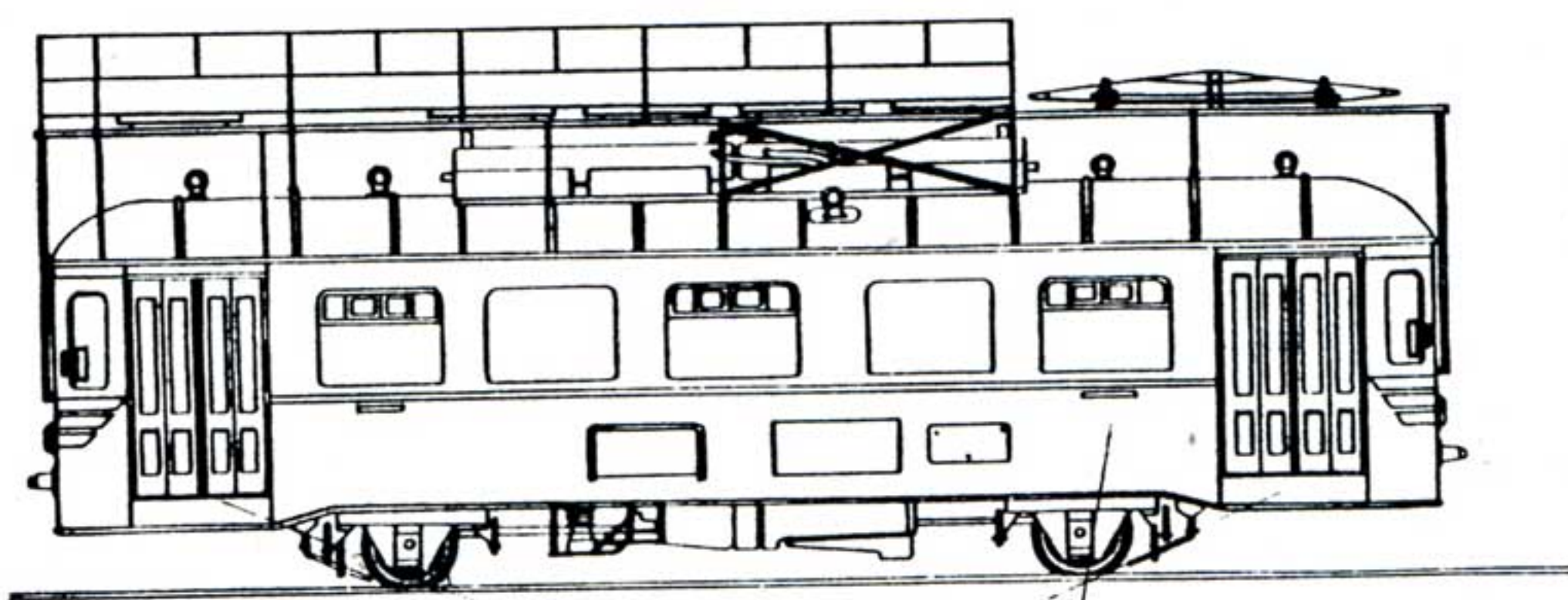
CV
125

BROSSEL DIESEL

ES-301 1
 DIENST van ELECTRICITEIT
 en SEININRICHTING
 SERVICE de L'ELECTRICITE
 et de la SIGNALISATION

werkhuis brugge
 atelier brigade
 ploeg

aan de andere zijde/de l'autre côté :
 plaats van de franse tekst verwisseld
 met die van de nederlandse.
 texte français interchangé avec texte
 néerlandais.



CV
125

B

ES.302

BROSSEL DIESEL

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

K03/551 48

MODEL-MODÈLE

ES 304

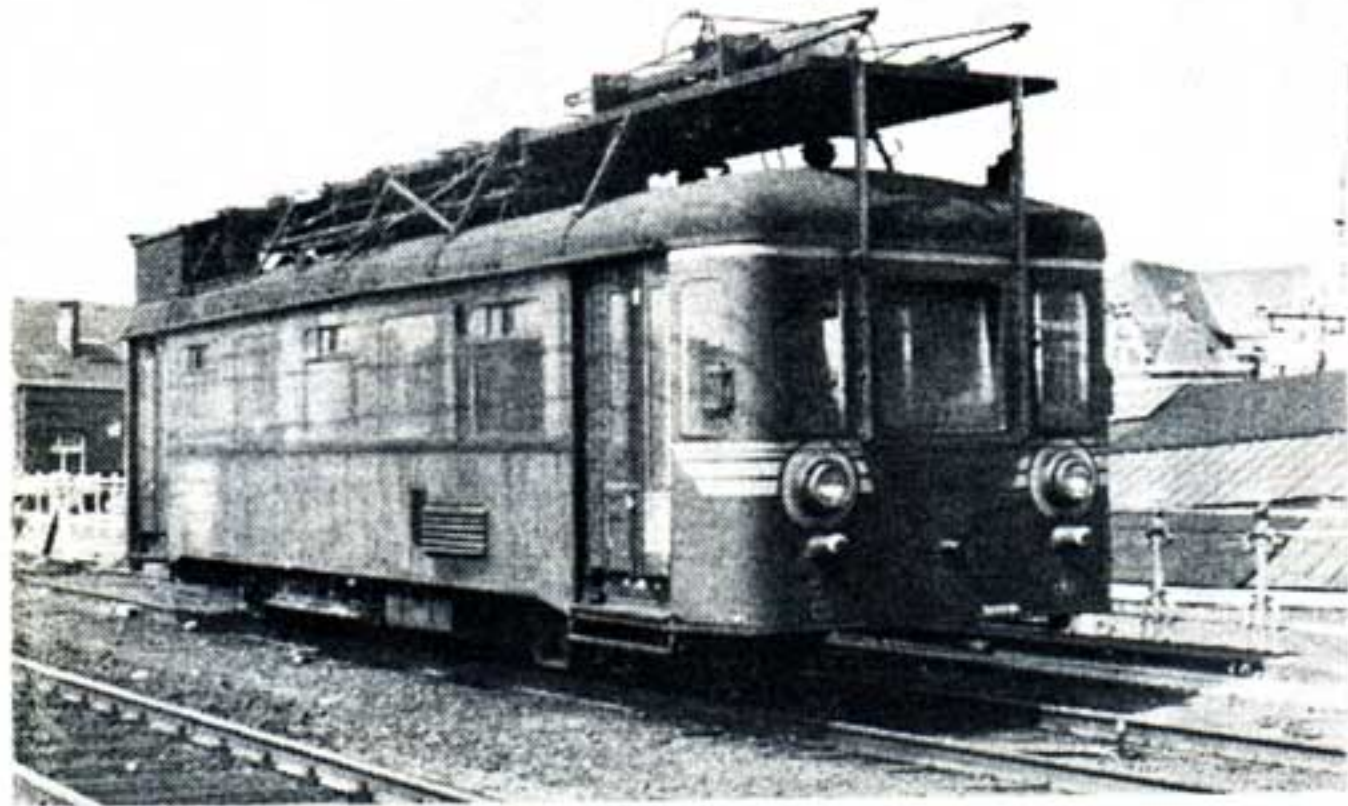
Deze versie is geschikt om op elke modelbaan te rijden die de periode uitbeeldt tussen 15/4/1959, datum toen de eerste autorails van het Type 551 omgebouwd werden tot krachtvoertuigen van de Dienst ES, en aktueel. De stelplaats van de ES 304 is ANTWERPEN-OOST.

GROTE KARAKTERISTIEKEN: Zie ES 301 maar met 4-vleugel-deuren.
DEKORATIE: Zie ES 301.

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période de la SNCB entre le 15/4/1959, date à laquelle les autorails du Type 551 furent convertis en unités de traction du Service ES et actuellement. Dépôt: ANVERS-EST.

GRANDES CARACTERISTIQUES: Voir ES 301, mais portes 4-battants
DECORATION: Voir ES 301.

Toebehoor-Accessoires: Zie/Voyez ES 301/302



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

K03/551 48

MODEL-MODÈLE

ES 309

Deze versie is geschikt om op elke modelbaan te rijden die de periode uitbeeldt tussen 15/4/1959, datum toen de eerste autorails van het Type 551 omgebouwd werden tot krachtvoertuigen van de Dienst ES, en aktueel. Stelplaats ES 309: SCHAARBEEK. Merk op de grote vierkante uitsnijding in de neus, waar de haak voor koppeling geplaatst werd.

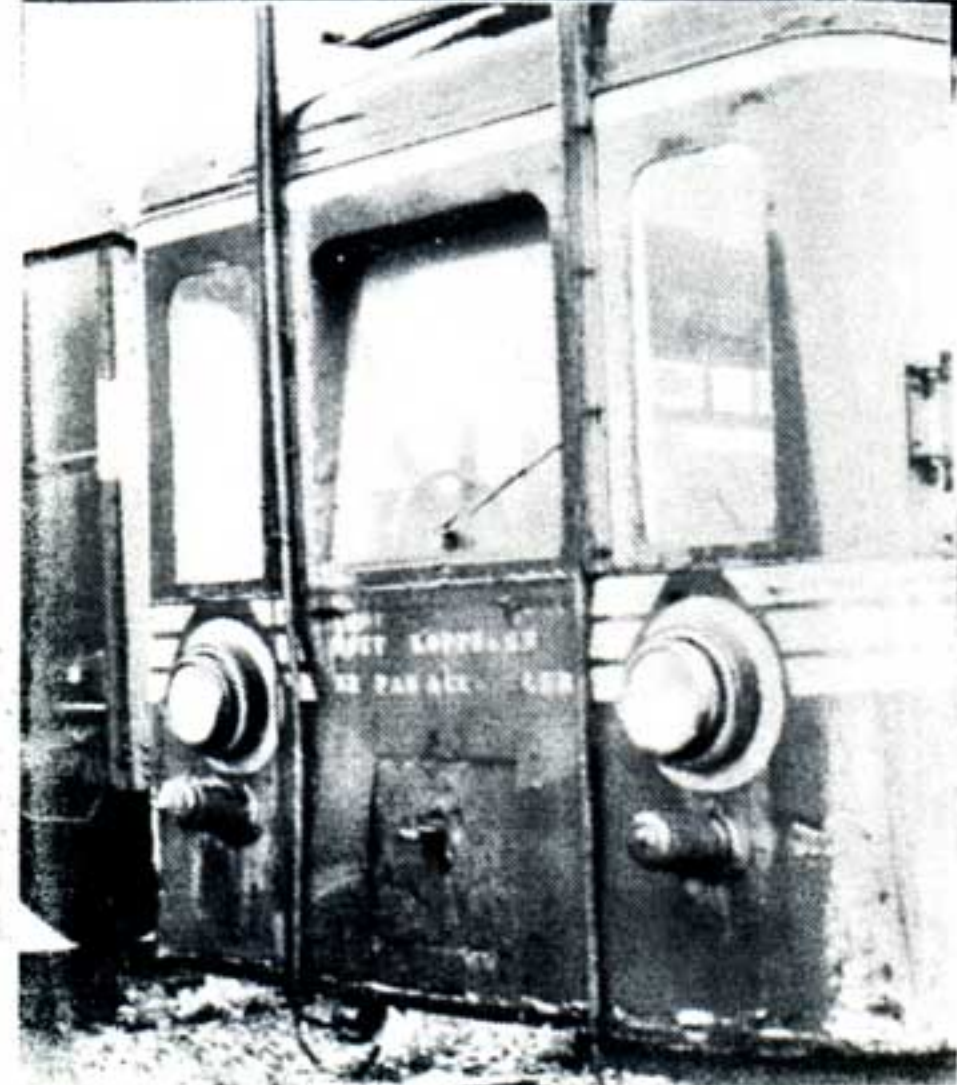
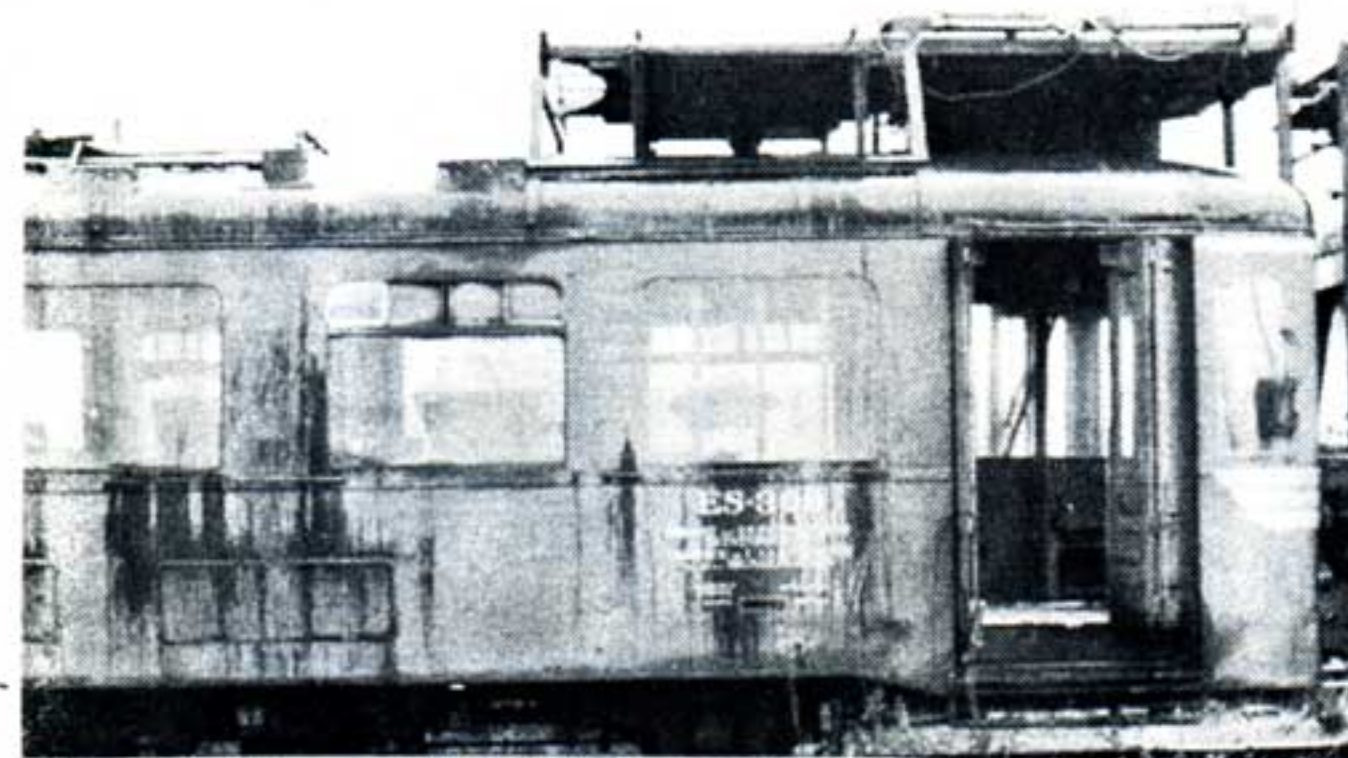
GROTE KARAKTERISTIEKEN: Zie ES 304
DEKORATIE: Zie ES 304

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période de la SNCB entre le 15/4/1959, date à laquelle les autorails furent convertis en unités de traction du Service ES et actuellement. Dépôt: SCHAARBEEK.

Remarquez les incisions carées dans le nez à l'endroit de l'accouplement.

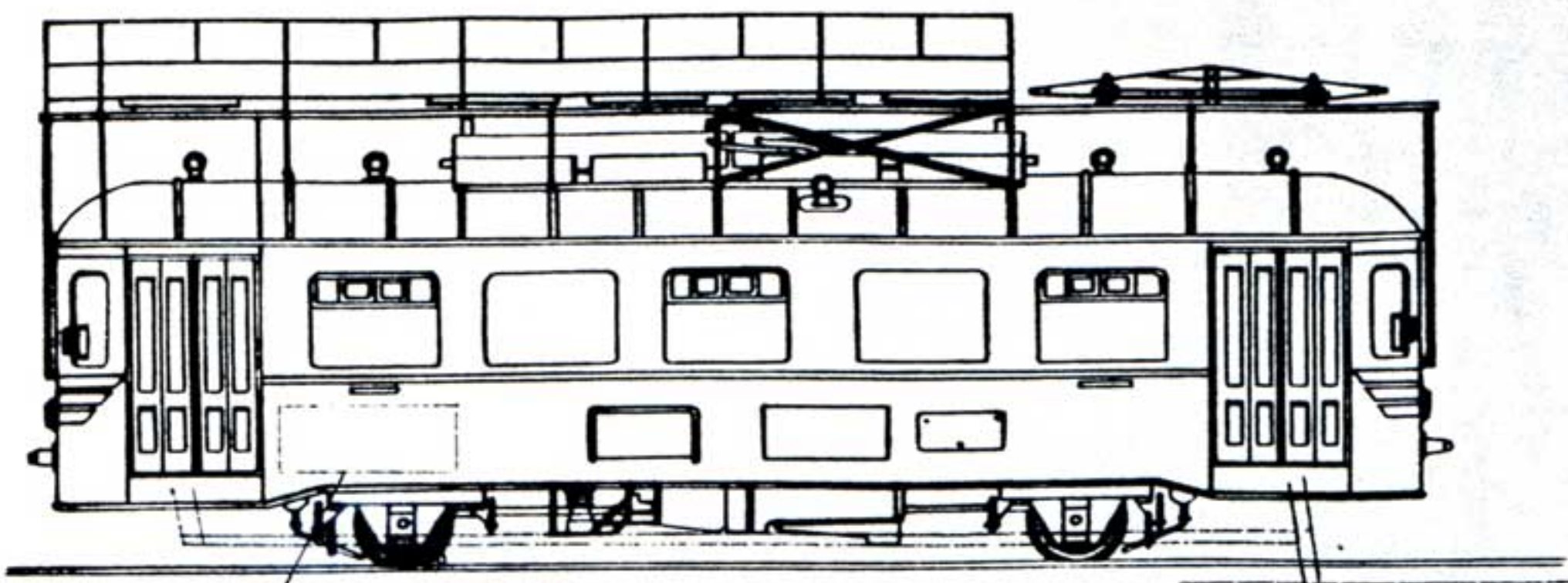
GRANDES CARACTERISTIQUES: Voyez ES 304
DECORATION: Voyez ES 304.

Toebehoor-Accessoires/ Zie/voyez ES 301/302



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° K03/551 48

MODEL-MODÈLE ES 304



ES-304
 DIENST van ELECTRICITEIT
 en SEININRICHTING
 SERVICE de L'ELECTRICITE
 et de la SIGNALISATION

werkhuis antwerpen
 atelier
 ploeg brigade

BROSSEL DIESEL

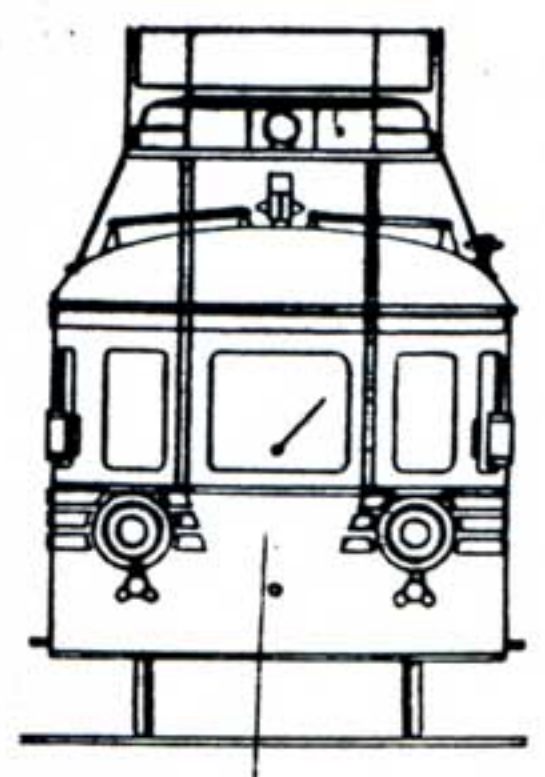
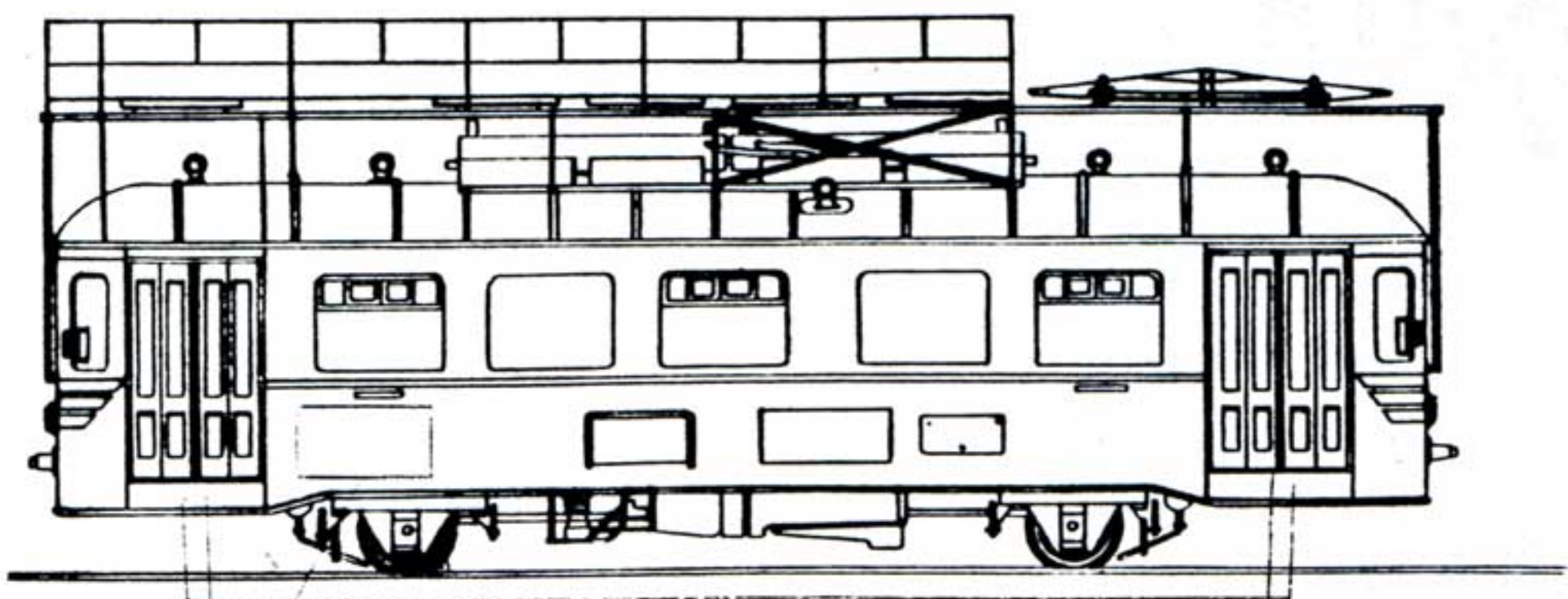
10/8 66
CV 125

B

aan de andere zijde/de l'autre coté :
plaats van de franstekst verwisseld
met die van de nederlandse.
texte français interchangé avec texte
néerlandais.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° K03/551 48

MODEL-MODÈLE ES 309



ES-309
 DIENST van ELECTRICITEIT
 en SEININRICHTING
 SERVICE de L'ELECTRICITE
 et de la SIGNALISATION

werkhuis schaarbeek
 atelier
 ploeg brigade

BROSSEL DIESEL

NIET KOPPELEN
NE PAS ACCOUPLER

aan de andere zijde/de l'autre côté
plaats van de franse tekst verwisseld
met die van de nederlandse.
texte français interchangé avec texte
néerlandais.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

K03/551 48

MODEL-MODÈLE

ES 310

Wat deze versie aangaat vergelijk ES 309. Zelfde stelplaats.

GROTE KARAKTERISTIEKEN: Zie ES 309

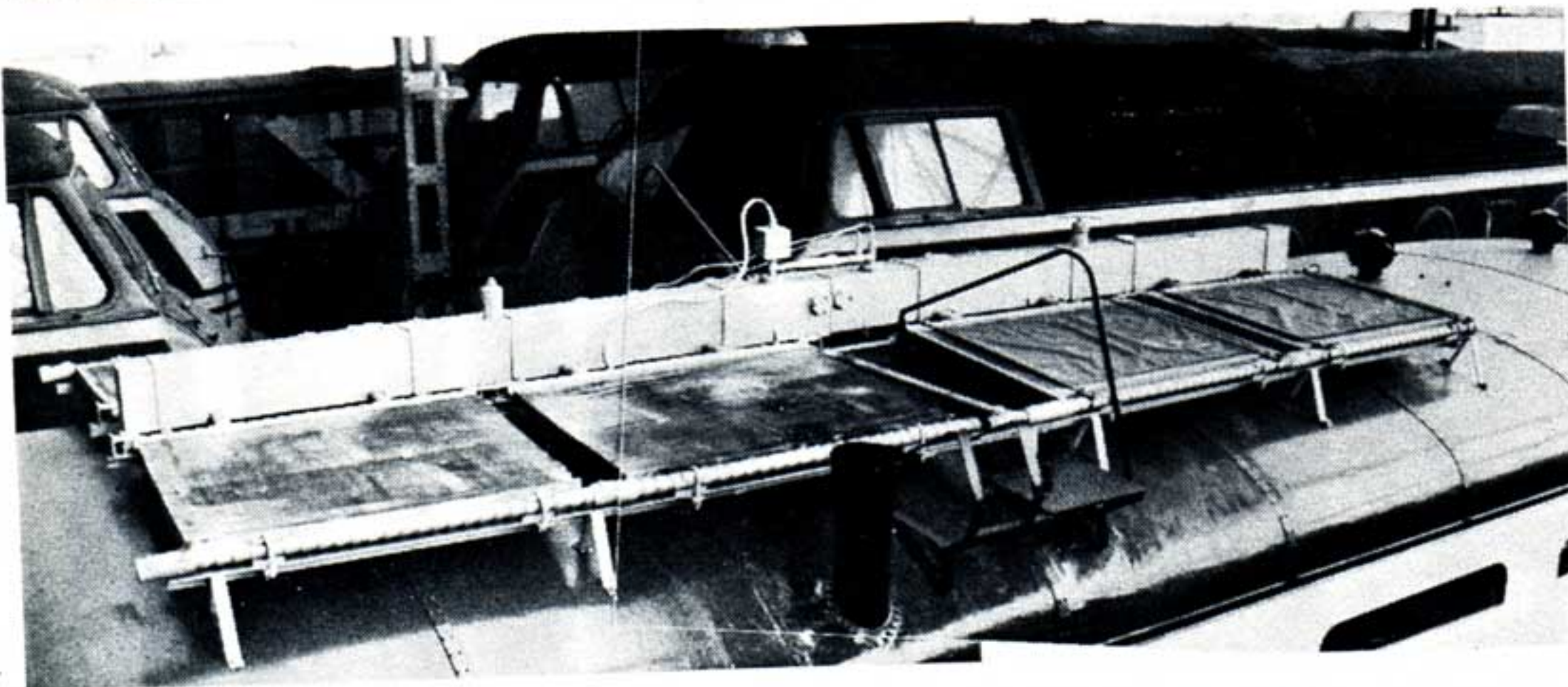
DEKORATIE: Zie ES 309.

Toebehoor-Accessoires: Zie/Voyez 3S 309.

En ce qui concerne cette version comparez au n° ES 309. Même dépôt.

GRANDES CARACTERISTIQUES: Voyez ES 309.

DECORATION: Voyez ES 309.



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

K03/551 48

MODEL-MODÈLE

551 26

De stelplaats van deze versie, zoals ze aktueel in dienst is is BERTRIX. Voor het overige vergelijk ES 309, maar met moderne cijfers.

GROTE KARAKTERISTIEKEN: Zie ES 309

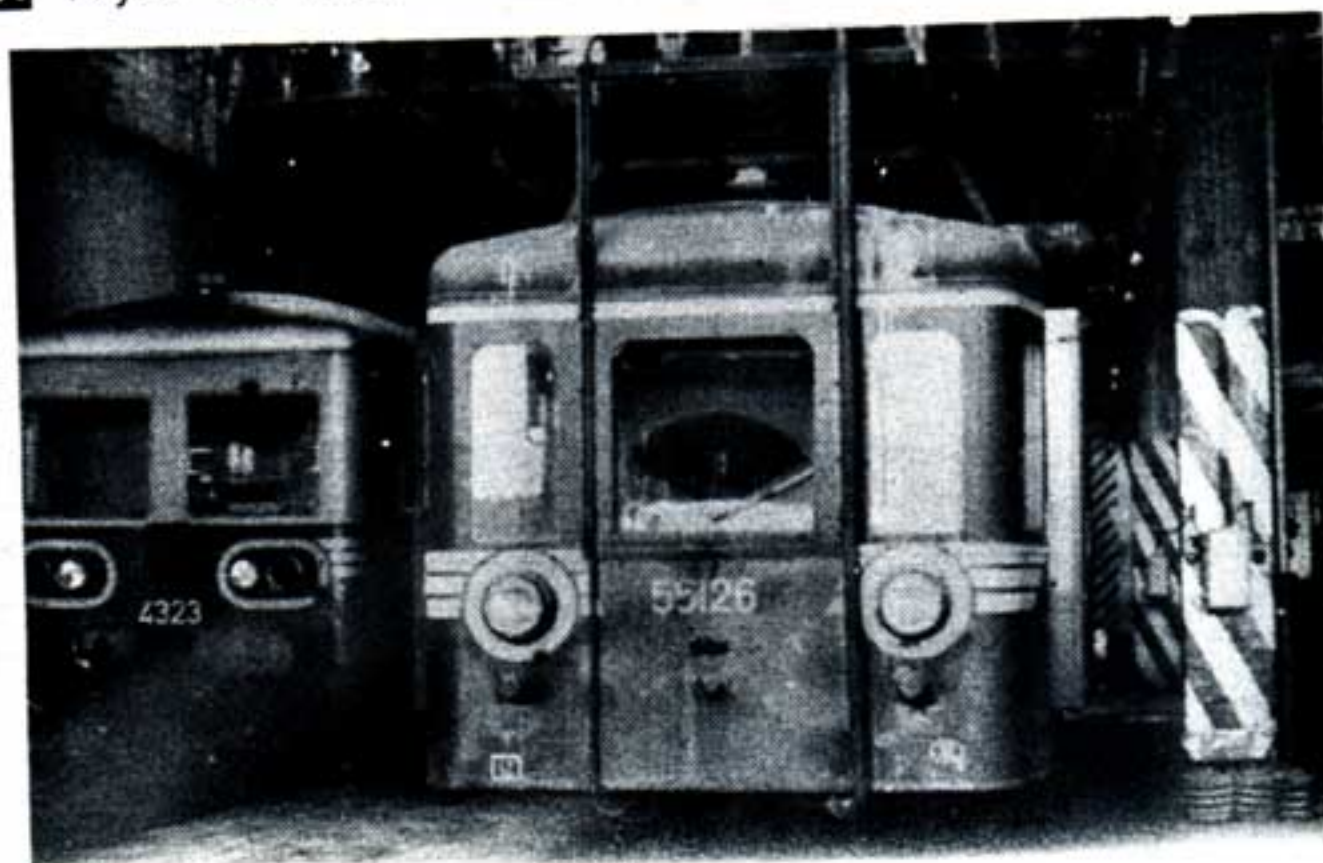
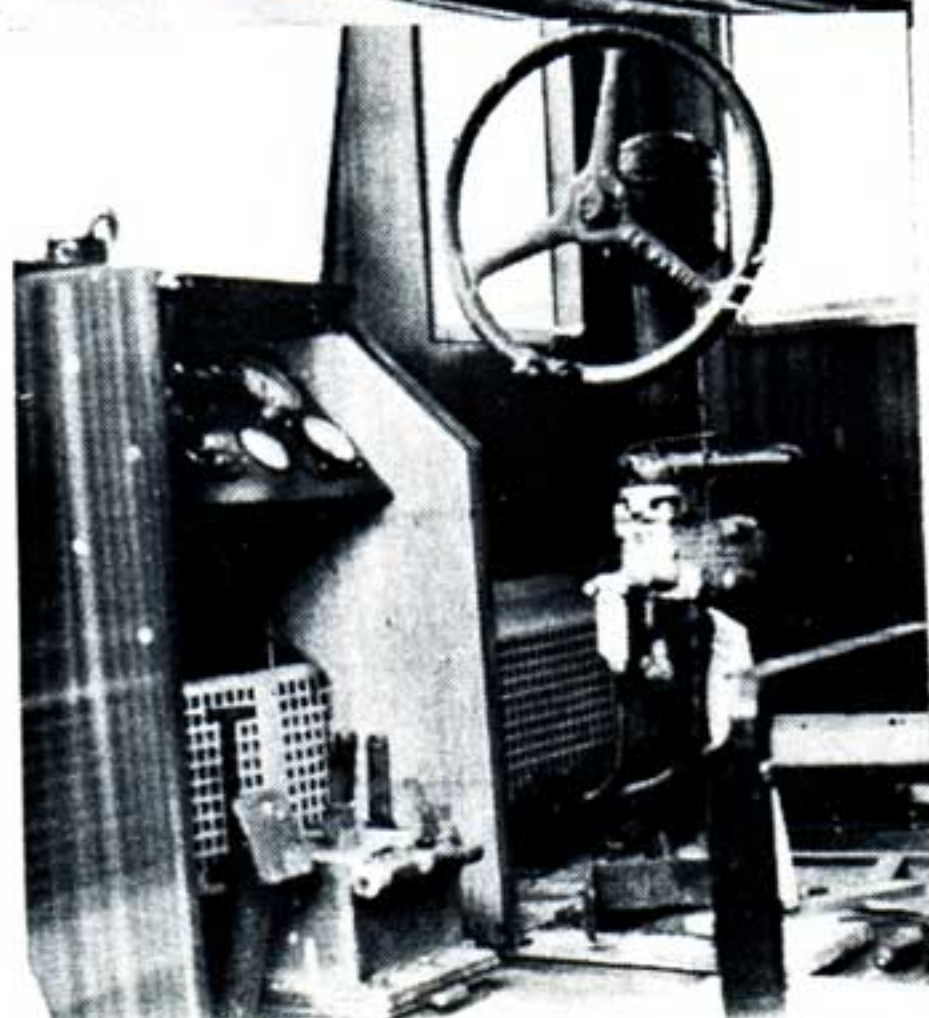
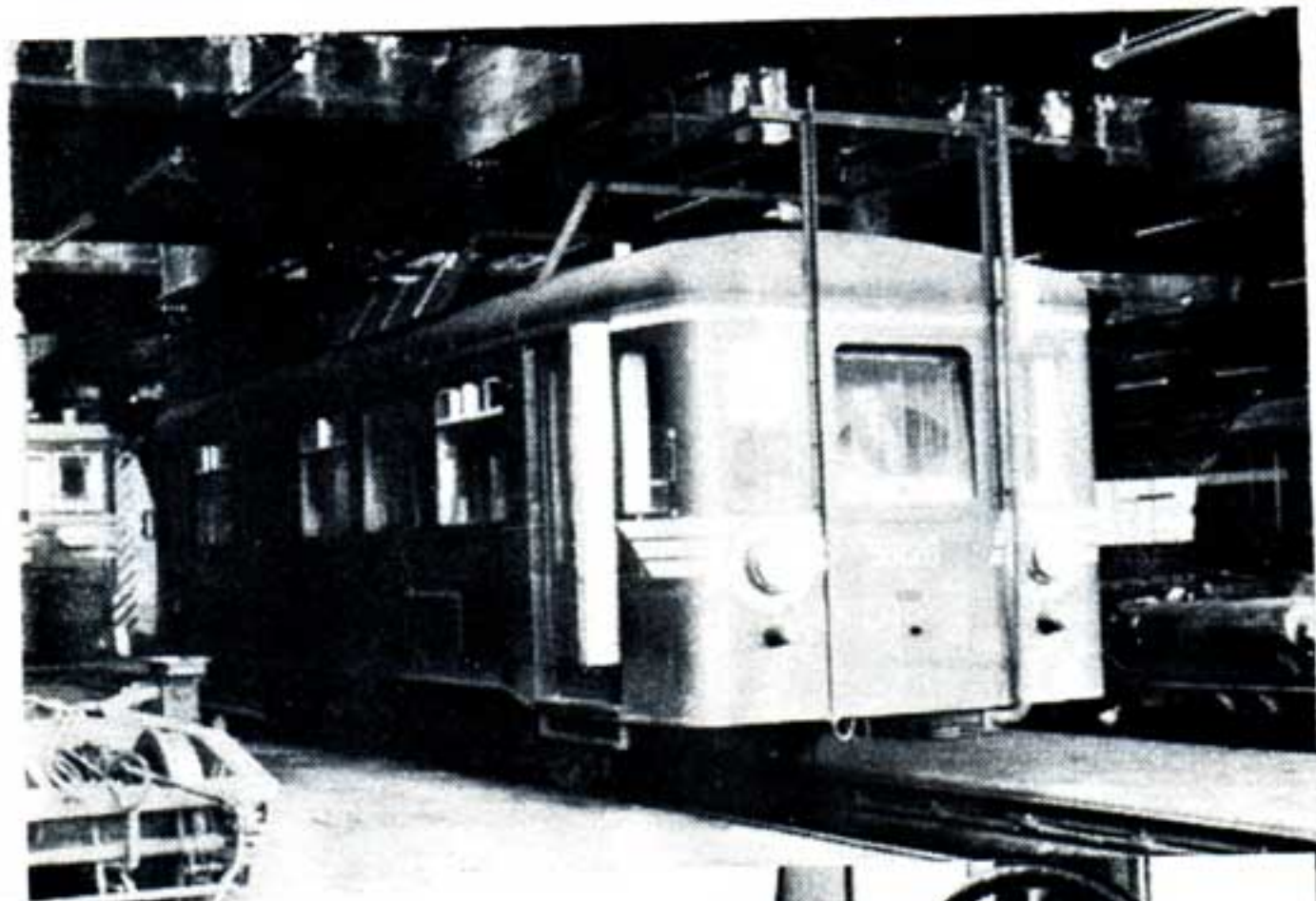
DEKORATIE: Zie ES 309.

Toebehoorzakjes-Sachets d'accessoires: Zie/Voyez ES 309.

Cette version actuellement en service se trouve au dépôt de BERTRIX. Pour le reste comparez ES 309 mais à chiffres modernes.

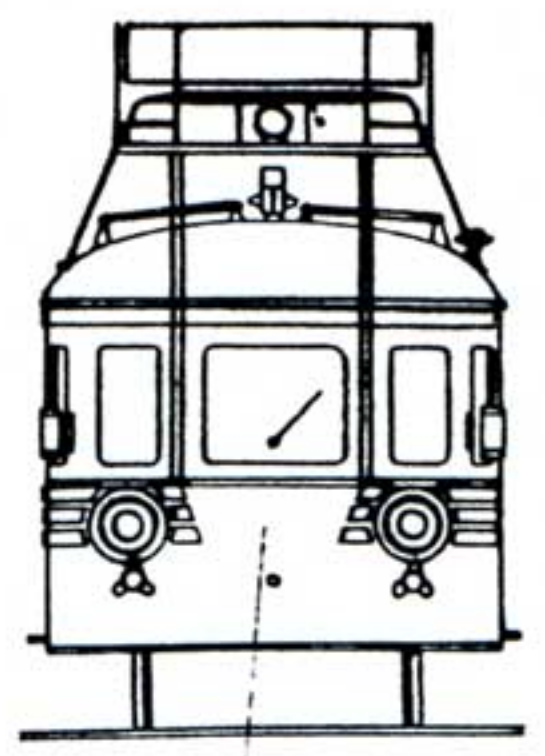
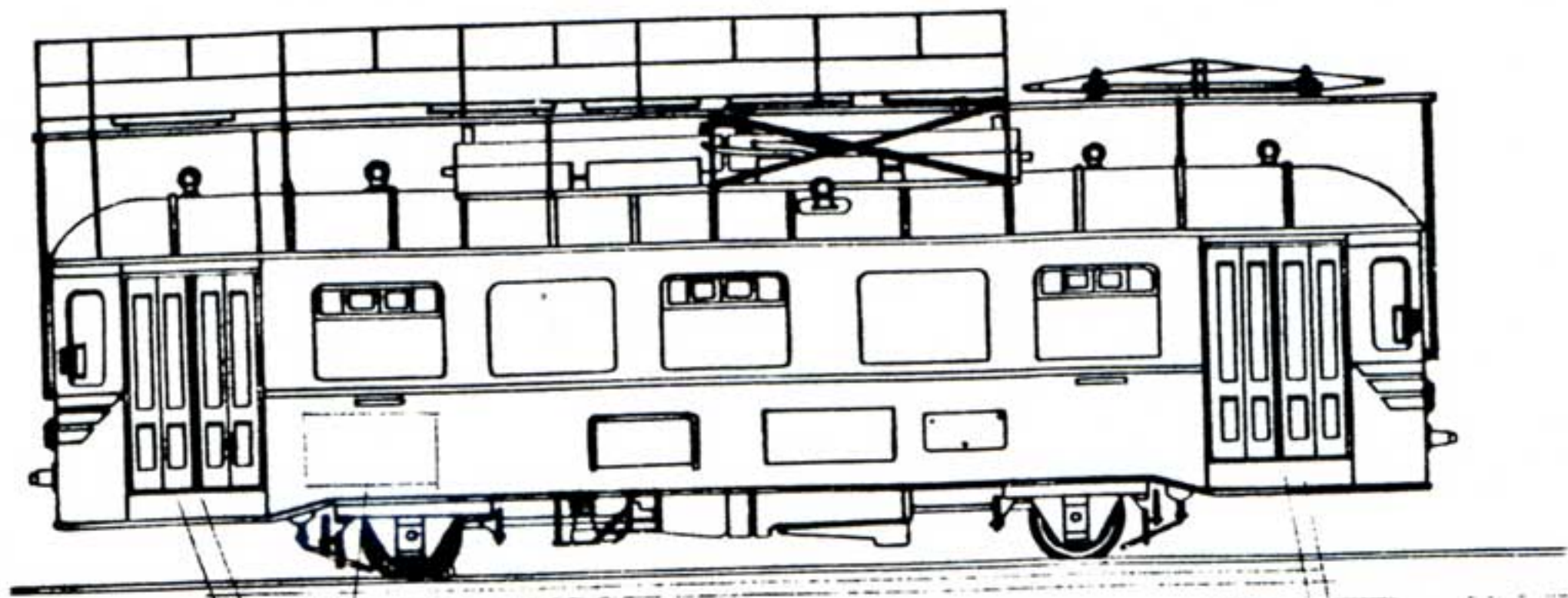
GRANDES CARACTERISTIQUES: Voyez ES 309.

DECORATION: Voyez ES 309.



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **K03/551 48**

MODEL-MODÈLE **ES 310**



BROSSEL DIESEL

NIET KOPPELEN
NE PAS ACCOUPLER

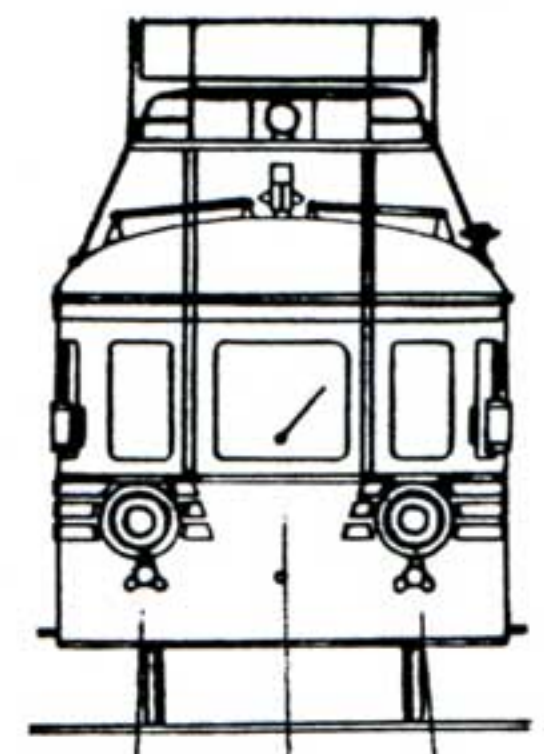
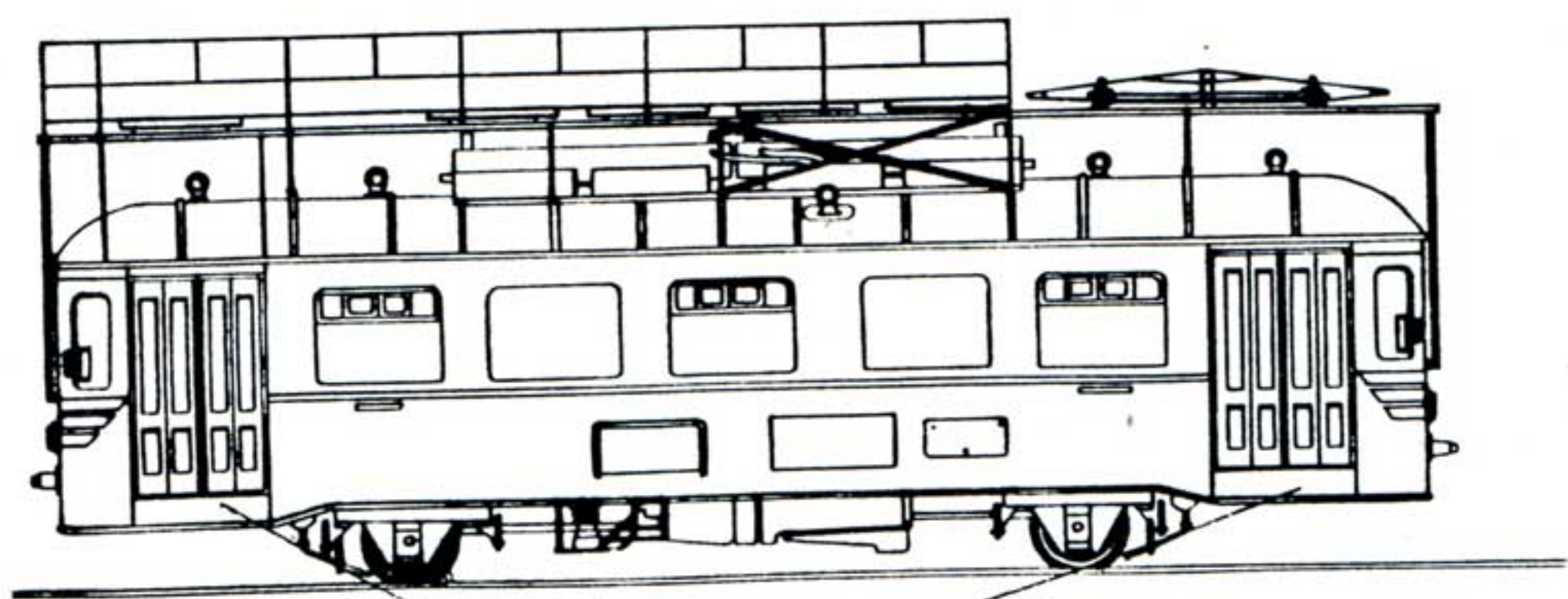
ES-310
DIENST van ELECTRICITEIT
en SEININRICHTING
SERVICE de L'ELECTRICITE
et de la SIGNALISATION

werkhuis atelier schaarbeek
ploeg brigade

aan de andere zijde/de l'autre côté
plaats van de franse tekst verwisseld met
die van de nederlandse.
texte français interchangé avec texte
néerlandais.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **K03/551 48**

MODEL-MODÈLE **551 26**



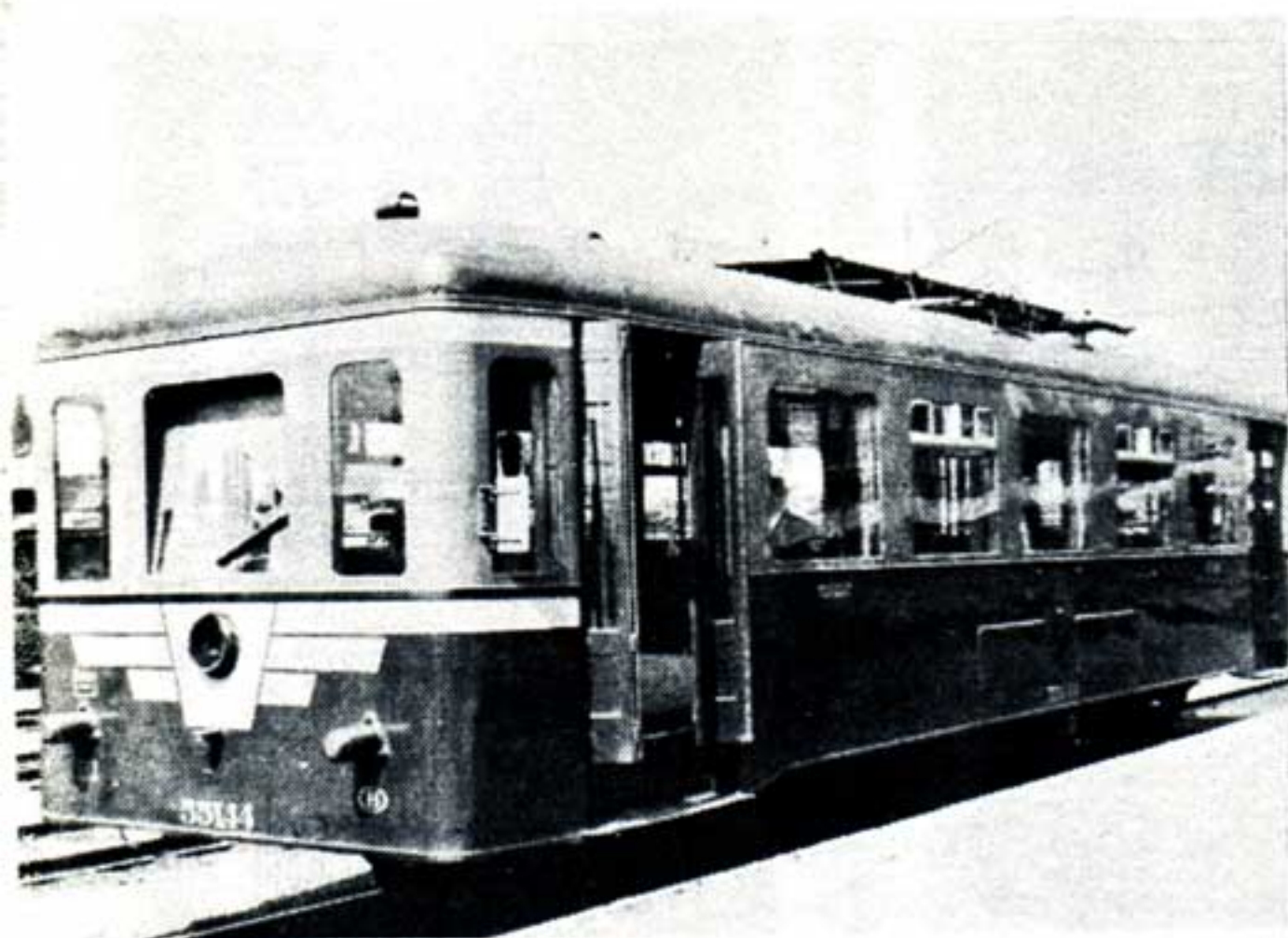
**BROSSEL DIESEL*

CV 125 55126 B

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

K03/551 48

MODEL-MODÈLE 551 44



Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan die de periode van de NMBS uitbeelt tussen september 1947 (datum van de hernummering en schildering in licht-donkergroene versie) en 15/4/1959, (datum van de verbouwingen met twee koplampen en schildering in twee groene-kleuren blijft behouden.)

GROTE KARAKTERISTIEKEN: Eén koplamp-versie. Licht-donkergroene versie. Geen tredes onder de deuren. 4-vleugel-deuren.

DEKORATIE:

Dak: zwart of donker-grijs (zie ES 301)

Onderstel: zwart (Zie ES 301)

Tussen dak en onderzijde ramen:

licht-groen: (P07/0204(mat-satiné)-P07/0704(blinkend).)

Tussen zwarte band onderzijde ramen en onderstel:

donker-groen: (P07/0203(mat-satiné)-P07/0703(blinkend).)

Opschriften en zichtbaarheidsstrepen: zie decals.

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau qui représente la période de la SNCB entre septembre 1947 (date de la nouvelle numérotation et peinture en deux teintes vertes) et le 15/4/1959 (date du changement à deux phares et continuation des peintures en deux teintes vertes.)

GRANDES CARACTERISTIQUES: Version un phare. Deux teintes vertes. Sans marche-pieds. Version 4 battants de portes.

DECORATION:

Toit: noir ou gris foncé (voir ES 301)

Châssis: voir ES 301 noir.

Entre le toit et le dessous des fenêtres:

vert pâle: (P07/0204(mat-satiné)-P07/0704(brillant).)

Entre la bande noire sous les fenêtres et le châssis:

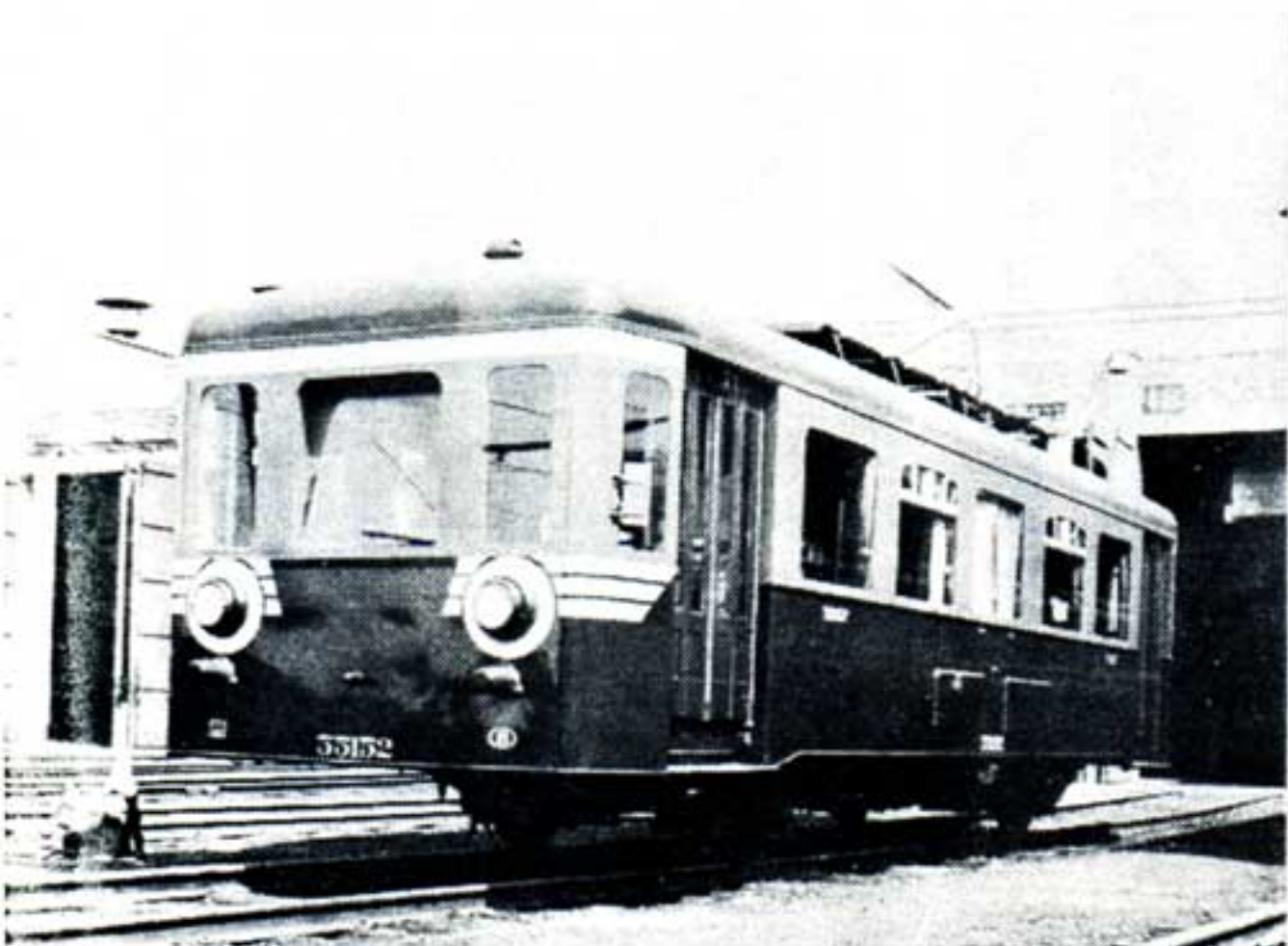
vert foncé (P07/0203(mat-satiné)-P07/0703(brillant).)

Inscriptions et bandes de visibilité: voir décals.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

K03/551 48

MODEL-MODÈLE 551 52



Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan die de periode uitbeelt tussen 1959 en 1965 (datum van de verbouwing twee-lamp versies en twee-kleur versies)

GROTE KARAKTERISTIEKEN: Twee koplamp-versie. Twee groene-kleur versie. Geen tredes onder de deuren en 4-vleugel-deuren.

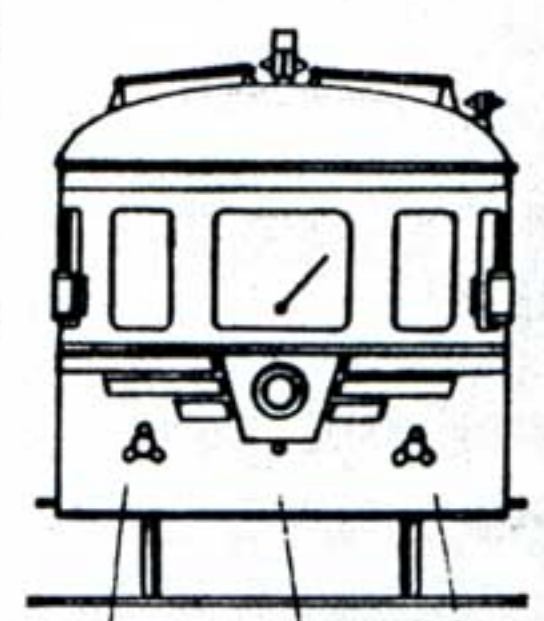
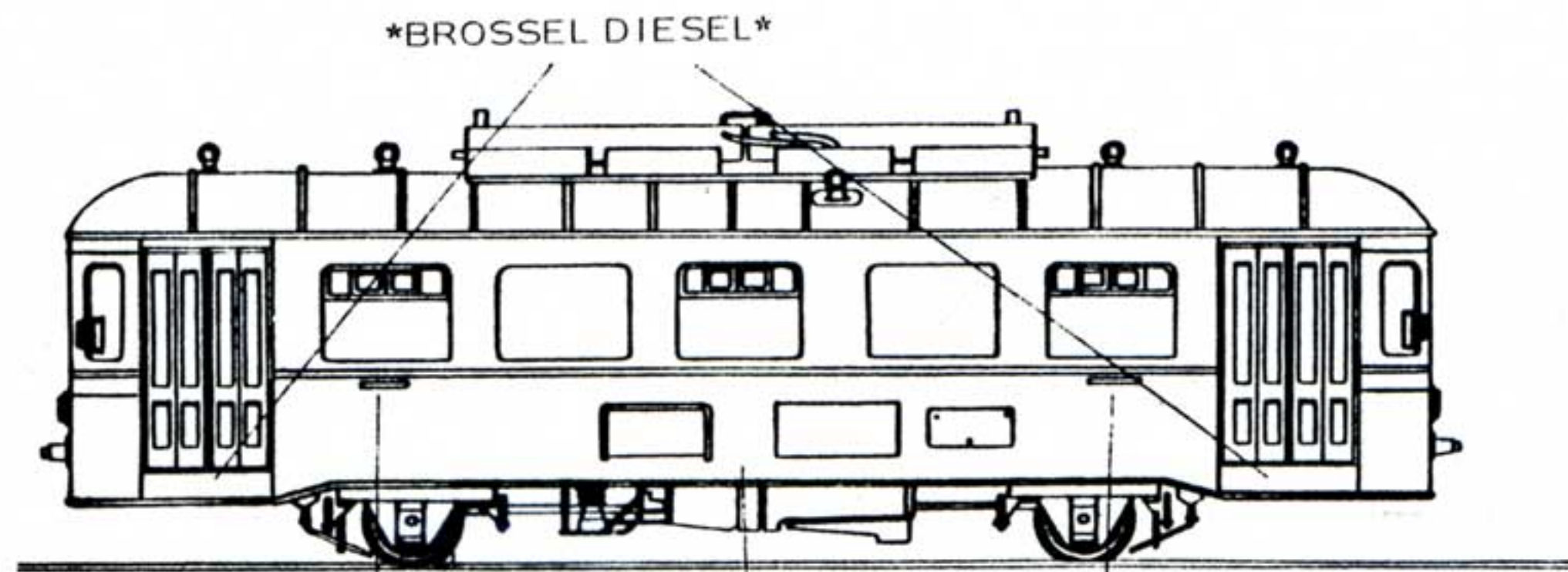
DEKORATIE: Zie 551 44.

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période de la SNCB entre 1959 et 1965. (date de la mise en place des versions à deux phares et la peinture en une seule teinte vert foncé.)

GRANDES CARACTERISTIQUES: Version deux phares. Deux teintes vertes, sans marche-pieds portes à 4 battants.

DECORATION: Voir 551 44.

Hiernaast een zeer interessante foto van de schikking van de stoelen. Zoals men kan opmerken zijn er houten gepolijste banken in 2 + 3 opstelling. In de bouwdoos vindt men plastieken vormen die men gemakkelijk kan versnijden en een dergelijke stoelopstelling inrichten indien men de afwerking dusdanig wenst door te drijven. Een schildering in hout-tint en blinkende vernis zullen wel de goede indruk geven. Opgelet de motor neemt wel veel plaats in. Doch hij belemmert het doorzicht geenszins.



Non fumeurs
Niet rooken

551.44

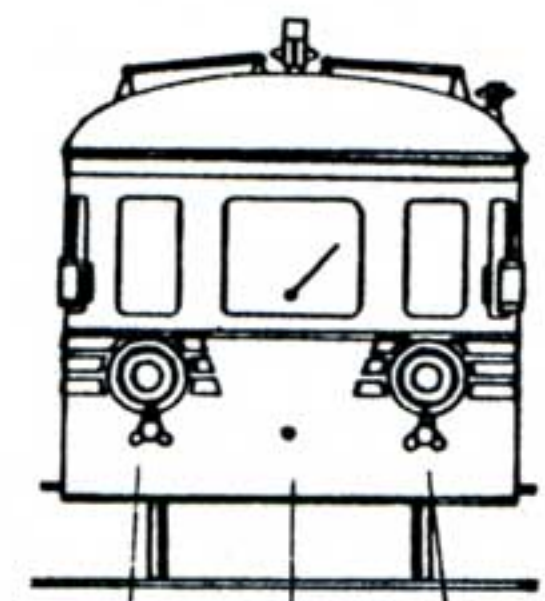
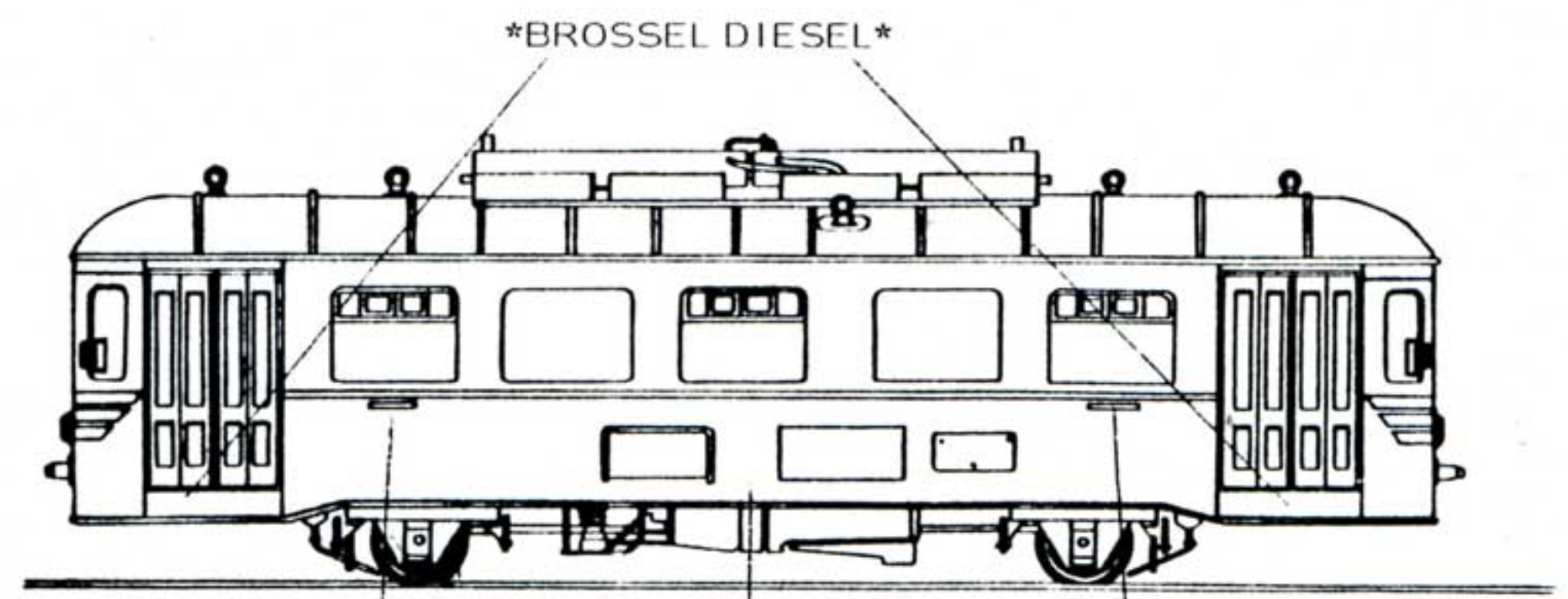
Non fumeurs
Niet rooken

CV
125

551.44

B

aan de andere zijde/de l'autre côté
 nederlandse tekst verwisseld met
 franse tekst.
 texte français interchangé avec
 texte néerlandais.



Non fumeurs
Niet roken

551.52

Non fumeurs
Niet roken

CV
125

551.52

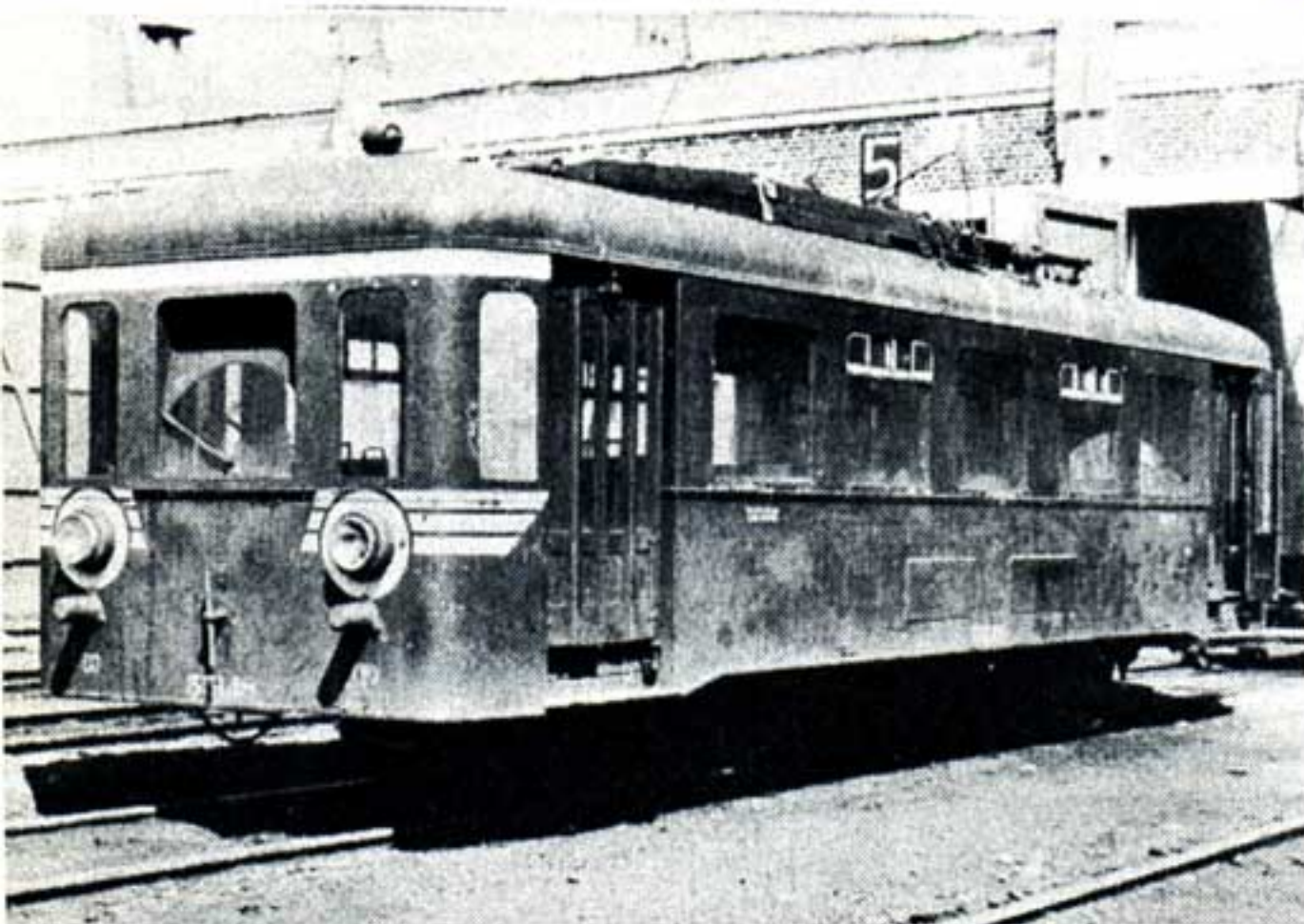
B

aan de andere zijde/de l'autre côté
 nederlandse tekst verwisseld met
 franse tekst.
 texte français interchangé avec
 texte néerlandais.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

K03/551 48

MODEL-MODÈLE 551 48



Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan die de periode uitbeeldt tussen 29.6.1966 (datum van de schildering in één donkergroene kleur), en 1981 (datum van de wegsleping uit BERTRIX naar de CW te Mechelen om aldaar volledig te worden herzien en in zijn oorspronkelijke staat van aflevering in 1939 te worden gerestaureerd.)

GROTE KARAKTERISTIEKEN: Zie 551 52 doch in één donker-groene kleur-versie.

DEKORATIE: Zie ES 304

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période de la SNCB entre le 29.6.1966 (date de la peinture en une teinte vert-foncé) et 1981 (date du remorquage de cet autorail depuis le dépôt de BERTRIX vers l'A.C. de Malines pour y être restauré dans sa version originale de 1939.)

GRANDES CARACTERISTIQUES: Voyez 551 52 mais en une teinte vert foncé.

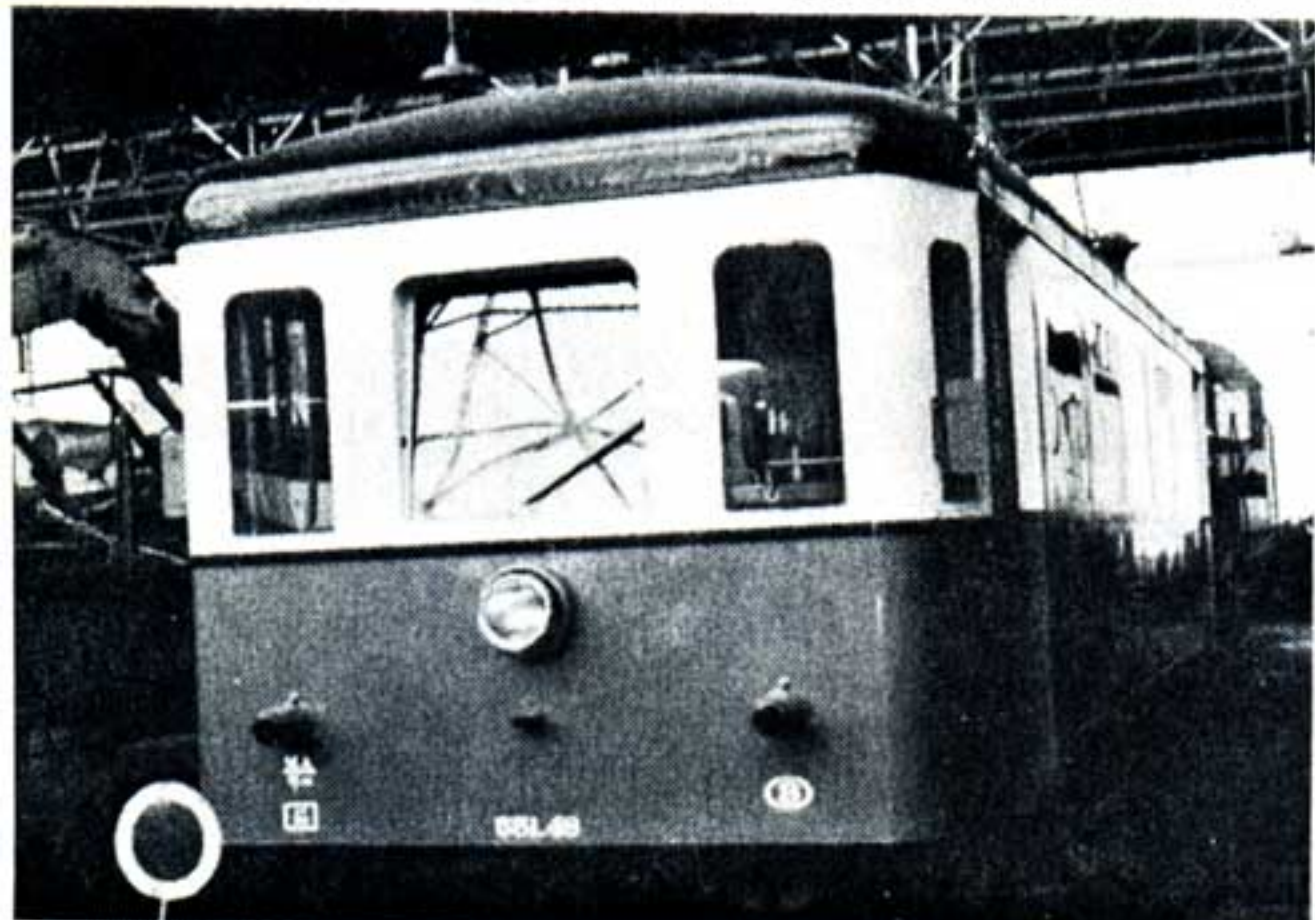
DECORATION: Voyez ES 304.



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

K03/551 48

MODEL-MODÈLE 551 48/82



Deze versie is de museumversie. Oorspronkelijk was deze autorail de hierboven beschreven 551 48 uit BERTRIX.

Bij de aflevering genummerd 622.43 en hernummerd in Mei 1941 in 550.20 werd deze nogmaals hernummerd in September 1947 in 551.48.

Deze autorail is nu museumlok. Spijtig dat men de kleuren die oorspronkelijk voorzien waren niet 100% gerestaureerd heeft. Wij geven onze versie der kleuren in de rubriek decoratie.

GROTE KARAKTERISTIEKEN: Zie 551 44.

DEKORATIE:

Dak en onderstel: zwart (P07/0208 of P07/0708)

Tussen dak en onderkant ramen:

grèche: (P07/0202 (mat-satiné)-P07/0702 (blinkend).)

Tussen zwarte band onder de ramen en onderstel:

Blauw: (P07/0201 (mat-satiné)-P07/0701 (blinkend).)

Opschriften: wit zie decals.

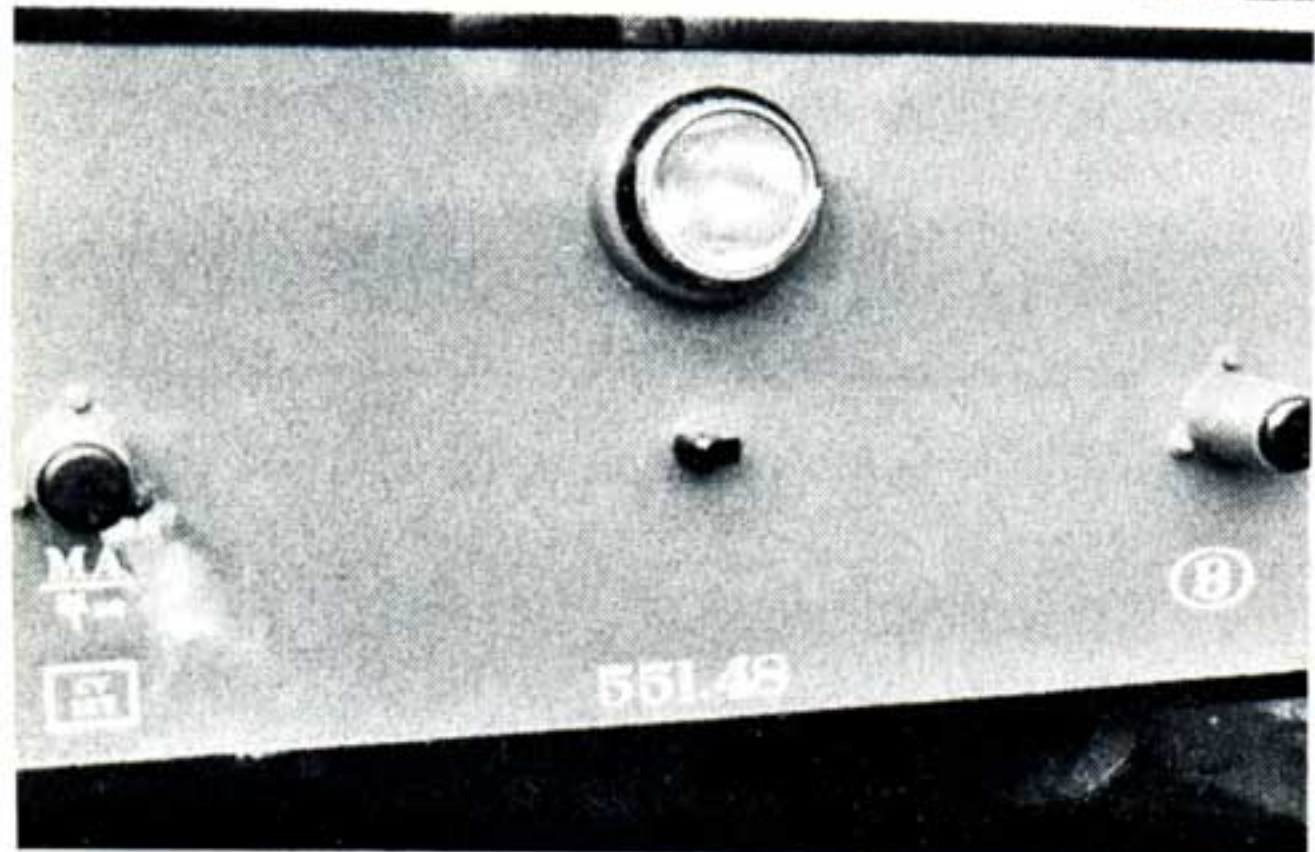
Cette version est la version de musée. Originellement cet autorail était la 551.48 de BERTRIX décrite ci-dessus. Lors de la mise en service en 1939 cet autorail était immatriculé 622.43 pour être renuméroté en mai 1941 en 550.20. En septembre 1947 nouvelle renumérotation en 551.48, numéro qu'elle portera dorénavant au musée. Dommage qu'on n'ait pas tenu compte des vrais couleurs lors de la restauration. Notre version dans la rubrique Décoration.

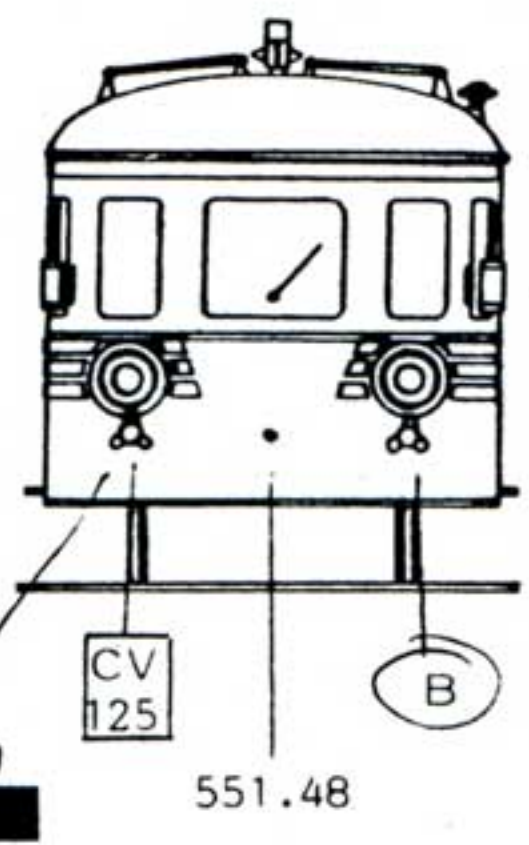
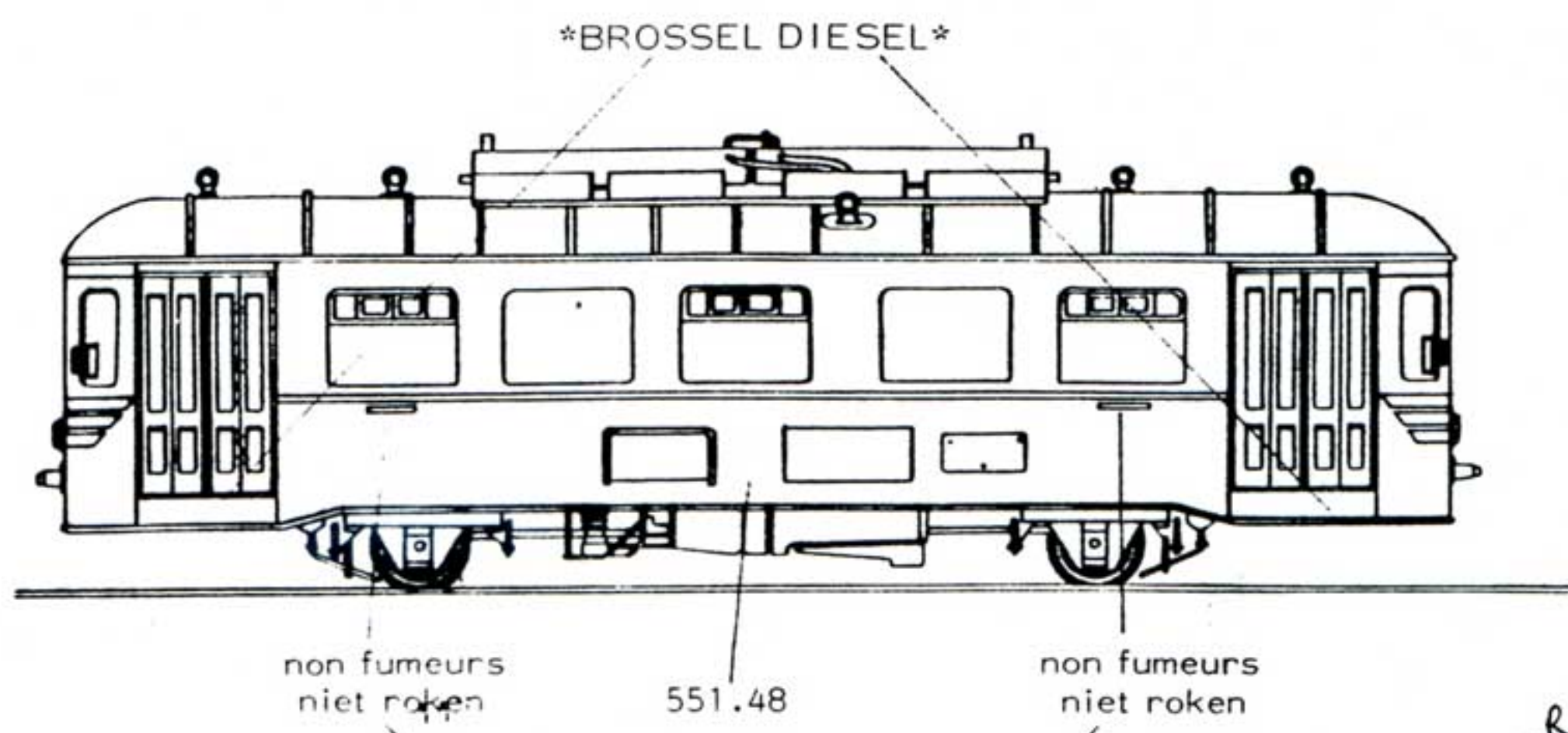
GRANDES CARACTERISTIQUES Voyez 551 44.

DECORATION: Toit et châssis: noir

Entre toit et fenêtres: grèche P07/0202-P07/0702

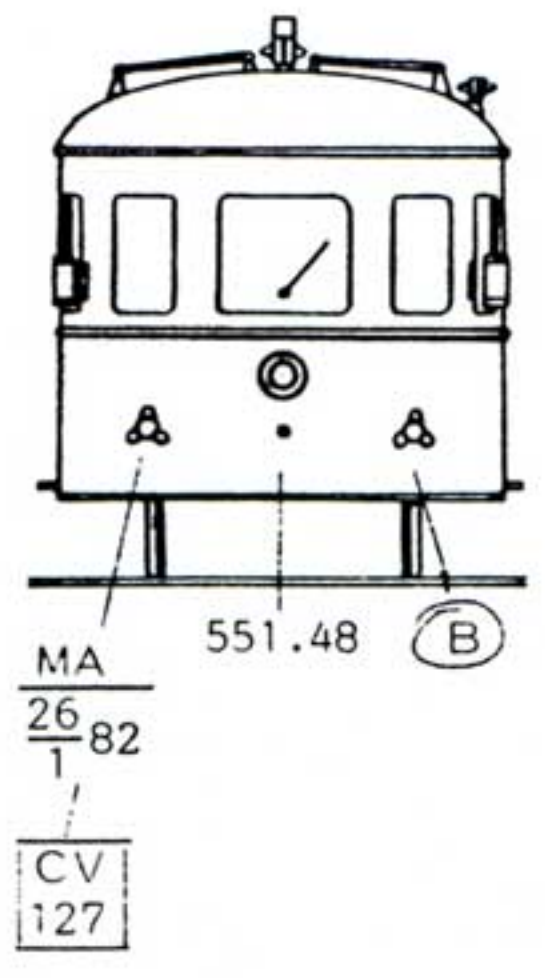
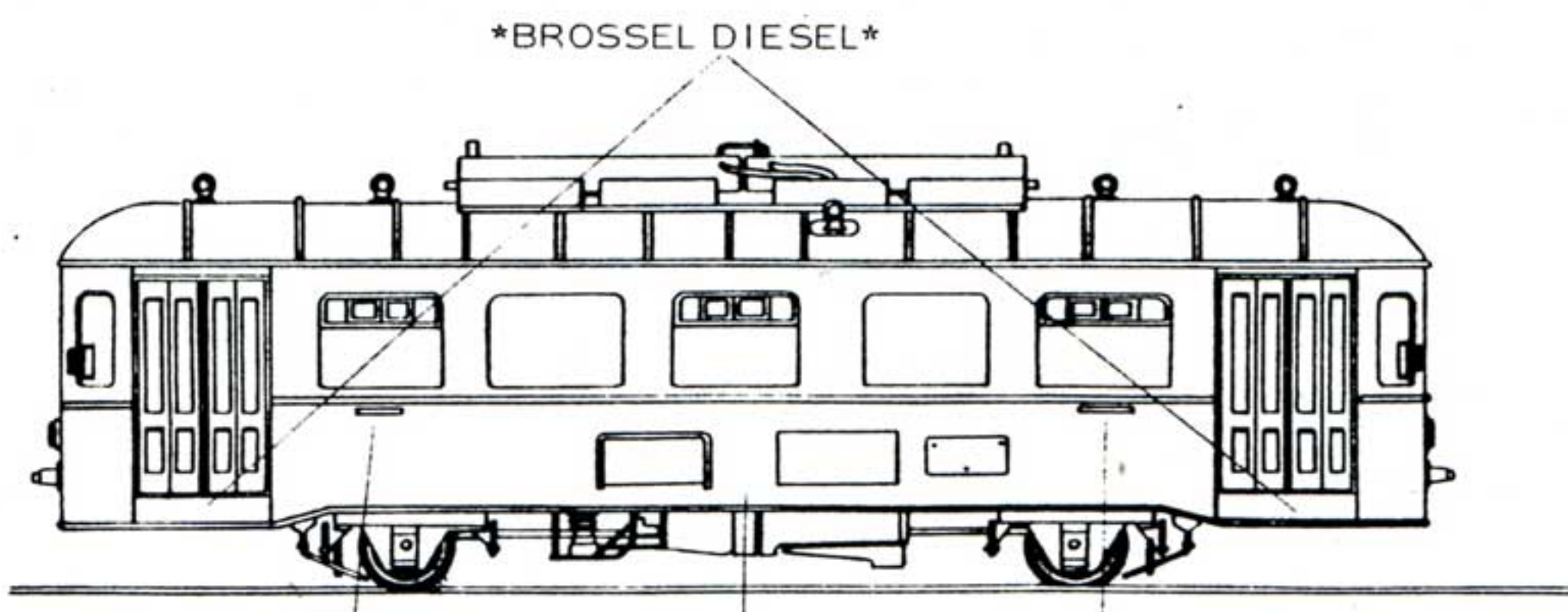
Entre bande noire sous les fenêtres et châssis: bleu P07/0201 P07/0701.





REV. LU
29.6.,66

aan de andere zijde/del'autre côté
nederlandse tekst verwisseld met
de franse tekst
texte français interchangé avec texte
néerlandais.



Niet rooken
Non fumeurs

551.48

Niet rooken
Non fumeurs

aan de andere zijde/del'autre côté
nederlandse tekst verwisseld met
franse tekst.
texte français interchangé avec
texte néerlandais.

HET VOORBEELD
L'ORIGINAL

HLE TYPE 122 / 3000V : 122001 - 122038 respektievelijk
HLE REEKS / SERIE 22 / 3000V : 2201 - 2238 respectivement



Deze moderne lokomotieven van Belgische makelij zijn in onze dienst sinds 29.12.1953. Ze werden afgeleverd geschilderd in twee kleuren. In het licht-groen (ref. n° 013.43.033) boven de sierlijst en daaronder in het donkergroen (ref.n° 013.43.030). Deze HLE waren oorspronkelijk voorzien van twee witte koplampen op elke neus. De rode koplamp kwam men door het plaatsen van rode plexi-glazen schijven voor de witte koplampen. De schildering in één enkele donkergroene kleur, werd uitgevoerd vanaf 21.10.1965 en dit tijdens de tussentijdse of algemene revisies. Men begint de dubbele wit-rode koplampen te plaatsen vanaf 2.1972. de laatste HLE 122, werd te Ronet gewijzigd in 8.1982. De hernaummering van 122... in 22..begon vanaf 1970. (122001=2201).



Ces locomotives modernes, de fabrication belge, sont en service depuis le 29.12.1953. Ils sont fournis, la caisse peinte à ce moment en 2 teintes: au-dessus la bande décorative vert pâle (n° de réf. de la peinture: 013.43.033) et en dessous vert foncé (réf.n° 013.43.030). Ces HLE-s avaient deux phares blancs sur chaque nez. Les phares rouges étaient obtenus par le glissement de disques rouges en plexi-glass dans les fentes prévus à cet usage. La peinture unique en vert foncé a été exécutée à partir du 21.10.1965, lors des révisions intermédiaires et générales. Les doubles phares blancs-rouges ont été placés à partir de 2.1972. la dernière HLE du Type 122 a été modifiée le 8.1982. La numérotation 122 a été changée en 22 en 1970. (122001 = 2201).

HET VOORBEELD
L'ORIGINAL

HLE TYPE 122 / 1500V 122201 - 122212 respektievelijk
HLE REEKS / SERIE 22 / 1500V 2239 - 2250 respectivement

Vooraf ingezet op de internationale lijnen, zoals Nederland, Duitsland, Luxemburg en soms Frankrijk, kwamen deze machines in dienst op 19.10.1954. de kast was in twee kleuren geschilderd zoals de 122/3000V. Er zijn twee koplampen op elke neus en een derde witte koplamp (NS-koplamp) op elke neus. Vanaf 21.10.1965 begint men deze machines te herschilderen in één enkele donkergroene kleur. Het plaatsen van de dubbele wit-rode koplampen begint vanaf 2.1972. De hernaummering gebeurt in 1970. Zo wordt 122201 hernaummerd als 2239 en de 122212 wordt de 2250.



Surtout affectées aux lignes internationales, comme les lignes vers la Hollande, l'Allemagne, le Grand-Duché du Luxembourg et parfois vers la France, ces machines furent prises en service le 19.10.1954. La caisse était peinte en 2 teintes comme les HLE-s 122/3000V. Il y a deux phares blancs sur chaque nez et en plus le 3ème phare blanc (phare NS) sur chaque nez. La peinture unique (vert foncé) commence à partir du 10.65. Le placement des doubles phares blancs-rouges commence à partir de 2.1972.

La nouvelle numérotation est faite en 1970. C'est ainsi que la locomotive numérotée 122201 deviendra à partir de ce moment la locomotive numérotée 2239. La locomotive 122212 deviendra la 2250.

DE BOUWDOOS - KIT - LA BOITE A CONSTRUIRE N° D25/ 2200

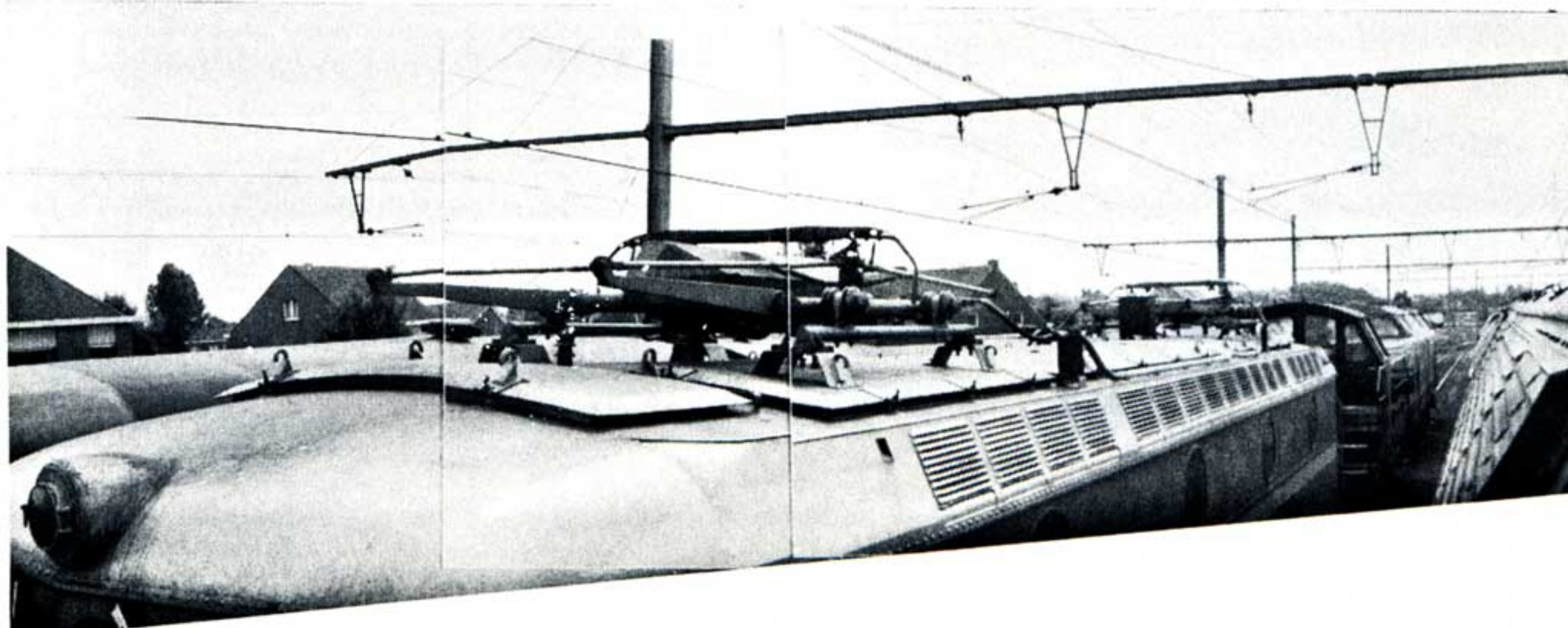
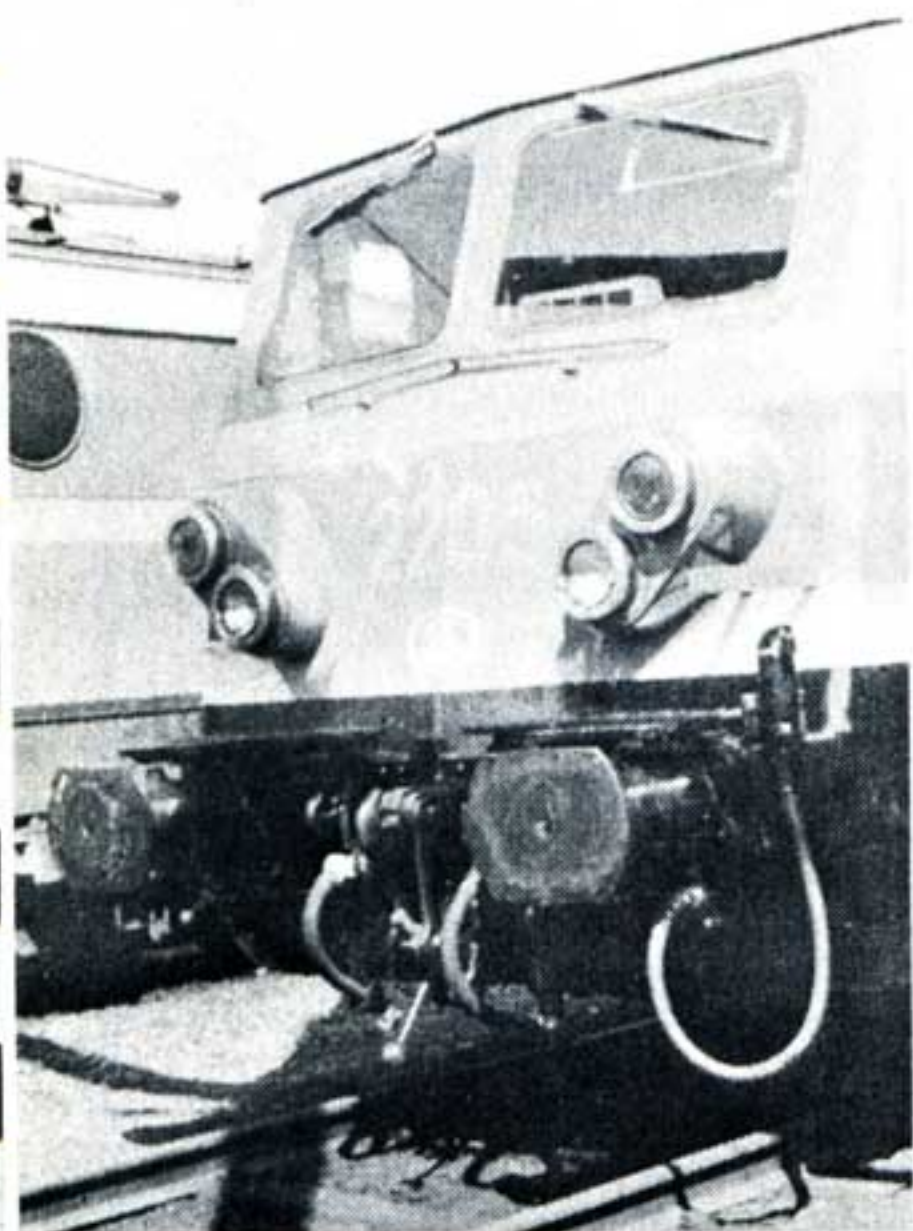
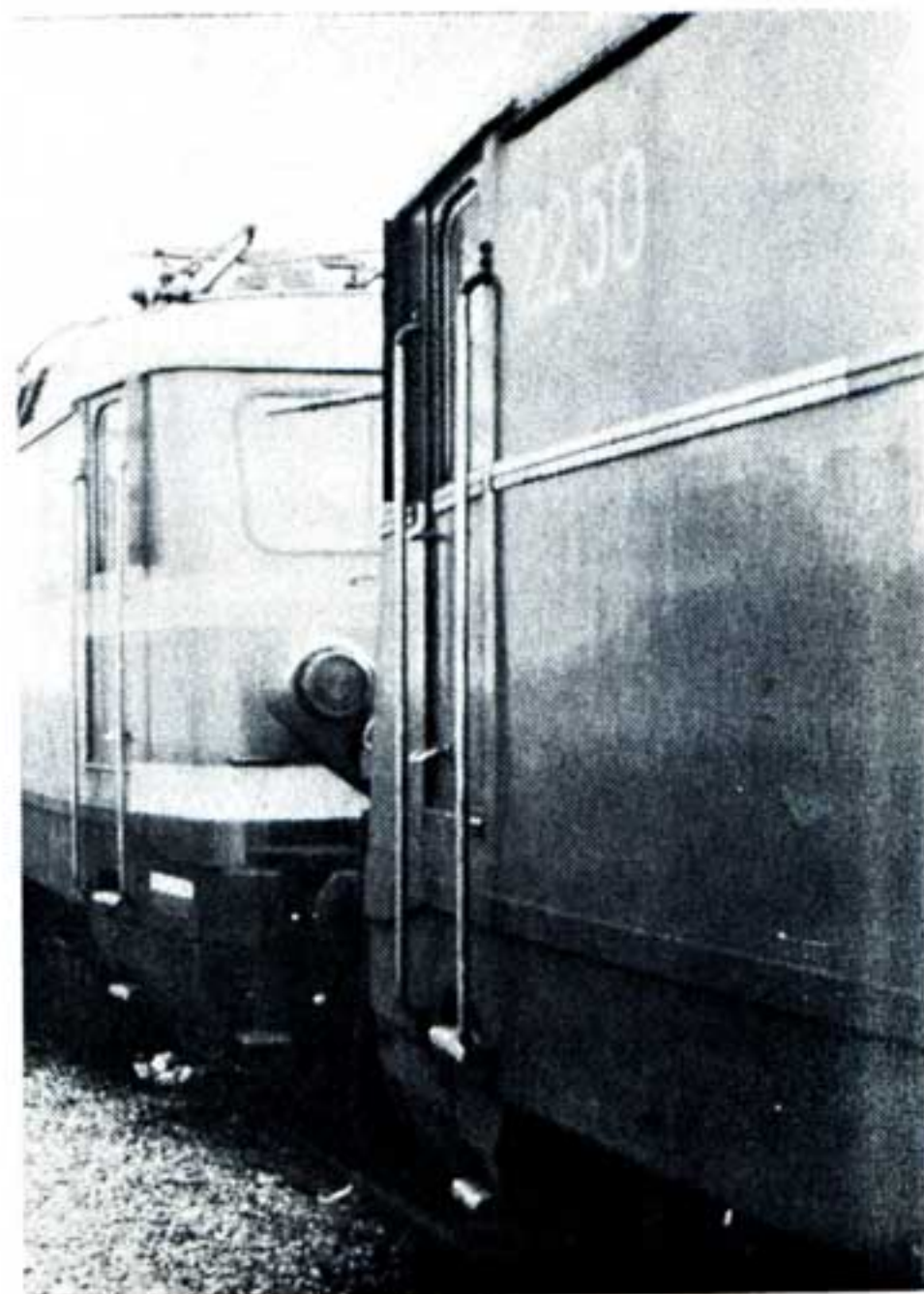
Met de grootste zorg werd deze bouwdoos voorbereid en gemaakt om aan degene die deze buitengewone bouwdoos aanschaft de gelegenheid te bieden om de versie te kiezen van een elektrische lok rijdend in de periode tussen 1953, en heden. Alle stukken, zij het op het gebied van de detail of van de beschrijving, of de stukken gemaakt zijn uit wit metaal, geëtste messing of in decal zijn beschikbaar, om de modelbouwer de gelegenheid te bieden om een model te kiezen uit een van de 11 mogelijke versies, beschreven op de volgende bladzijden. Het grote nieuws bestaat erin, dat de modelbouwer zich geen zorgen meer hoeft te maken omtrent de motorisatie en de aandrijving, vermits deze bouwdoos een rijklare gemotoriseerde bogie bevat. De rij-eigenschappen worden verzekerd door een nieuw type 5-polige motor, die wij een "turbo-motor" heten. De fabricatie-karakteristieken, verzekeren een krachtige aandrijving en een geleidelijk opvoerbare snelheid, die het model nog meer echtheid verzekeren. Indien de door de modelbouwer aan deze gemotoriseerde rij-klare bogie, opgelegde prestaties niet voldoende zouden zijn, zo kan deze zich een tweede rijklare bogie aanschaffen en het model aandrijven met twee rij-klare gemotoriseerde bogies. Deze bogies worden verkocht onder referentie n° K03/GBM 01. De fotos op deze bladzijde geven U enkele interessante details van het voorbeeld.



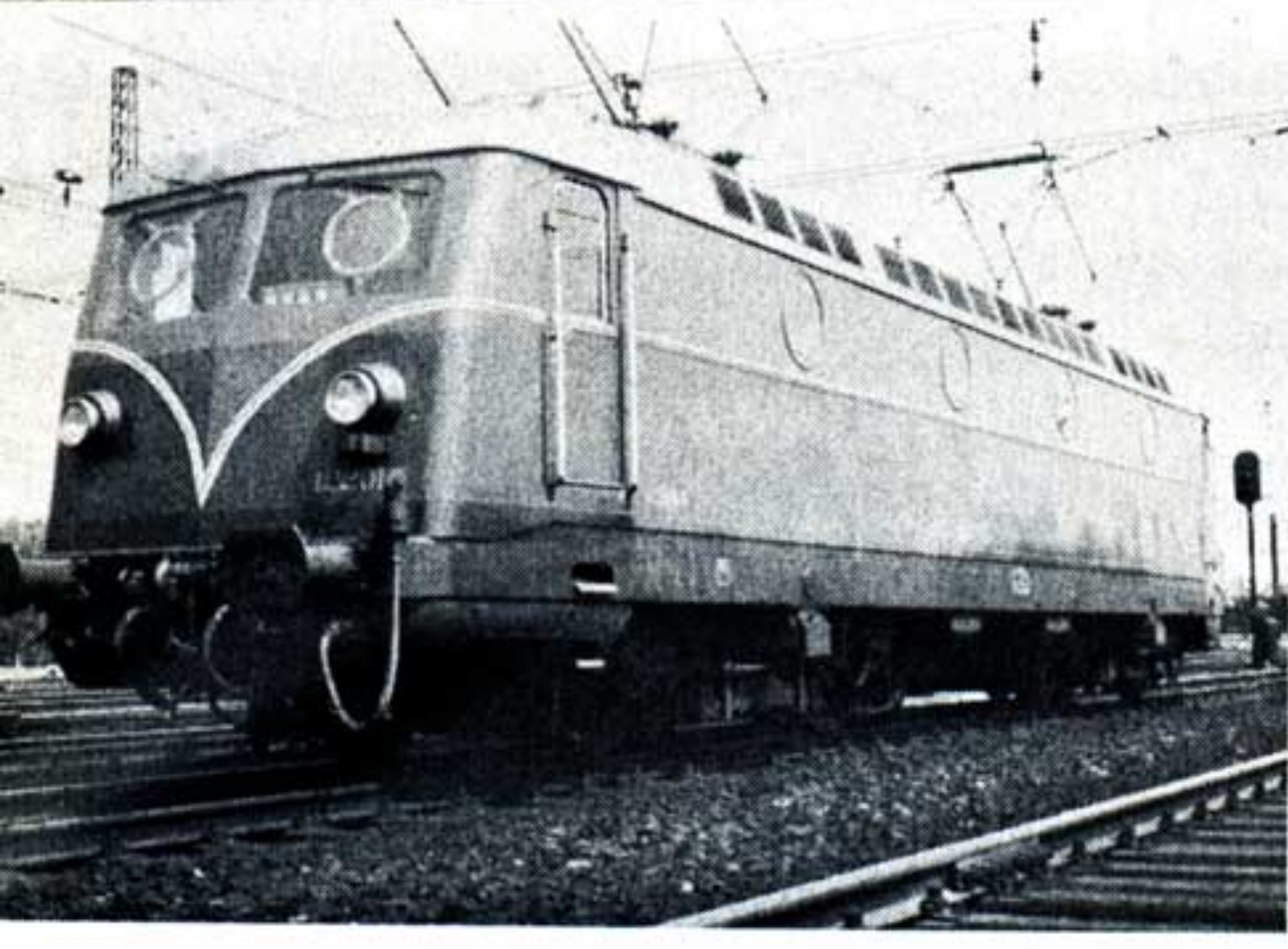
Le plus grand soin a été apporté à la fabrication de ce modèle, afin de permettre à l'acquéreur de ce magnifique "kit" de choisir la version de locomotive électrique de la période allant de 1953 à aujourd'hui. Toutes les pièces, aussi-bien dans le domaine du détail que de l'inscription, qu'elles soient en métal blanc, en gravure chimique ou en décalcomanie, sont disponibles pour permettre le montage d'une des 11 différentes variantes, dont vous trouverez les détails dans les feuilles suivantes.

La toute grande innovation, consiste dans le fait que le modéliste n'a plus à se soucier de la motorisation, puisque la boîte contient déjà un bogie motorisé et prêt à rouler. Le roulage est assuré par un moteur à cinq pôles d'un type entièrement nouveau, que nous appellerons "moteur-turbo". Ces caractéristiques de fabrication, assurent un roulage puissant et un départ à vitesse progressive. Au cas où la puissance de ce moteur ne conviendrait toujours pas pour assurer les performances que le modéliste imposerait à son modèle, des bogies motorisés et prêt à rouler sont en vente sous la référence n° K03/GBM 01.

Les photos sur cette page donnent quelques détails très intéressants de l'original.



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **122014**



Deze versie is geschikt om te rijden op elke model-baan, die de periode tussen 13.12.1954 (datum van in-dienst-stelling) en december 1965 (datum van de herschildering in één kleur).

GROTE KARAKTERISTIEKEN : twee witte lampen op elke neus, een metalen sierlijst in afgeronde V-vorm, op elke voorruit een ronde dampbril, 6-cijfer nummering, 2-kleur schildering. Cette version est indiquée pour rouler sur tout réseau figurant la SNCB entre le 13.12.1954 (date de mise en service) et le mois de décembre 1965 (date peinture en un coloris.)

GRANDES CARACTERISTIQUES : 2 phares blancs sur chaque nez, filets métalliques en V, lunettes dégivreurs sur chaque pare-brise, numérotation en 6 chiffres, version deux-couleurs.

DEKORATIE : (cijfers na elke kleur zijn de ref.DACKER-verf)
 Dak: licht-grijs (P07/0210 mat - P07/0701 blinkend)
 Tussen dak en sierlijst:lichtgroen(P07/0204(mat)-P07/0704)
 Onder sierlijst: donkergroen (P07/0203 (mat)-P07/0703(bl).)

Onderstel, bufferbalk, buffers en bogies: zwart (P07/0208 (mat) - P07/0708 (blinkend).)

DECORATION : Gris clair (P07/0210(mat) - P07/0710(brillant) pour la toiture. Vert pâle (P07/0204(mat)-P07/0704 pour la partie entre la toiture et les filets métalliques. Vert foncé (P07/0203(mat)-P07/0703(brillant) pour partie sous les filets. Châssis, traverse de tamponnements,tampons bogies:noir(P07/0208(mat)-P07/0708(brill.).

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **122037**



Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeelt tussen 07.11.1963 (datum van de herschildering in één kleur) en 07.11.1973 (datum van de aanbreng der dubbele koplampen)

GROTE KARAKTERISTIEKEN : zie 122014 met uitzondering van de schildering van de kast in één enkele donkergroene kleur.

DEKORATIE : Dak: donker-grijs (P07/0209(mat)-P07/0709(blink.)
 Tussen dak en onderstel: donkergroen (P07/0205 of P07/0705)
 Rest: idem als 122014.

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau figurant la SNCB entre le 07.11.1963 (date de la peinture de la caisse en un seul coloris vert foncé) et le 07.11.1973 , date de la pose des doubles phares et l'attelage automatique.

GRANDES CARACTERISTIQUES : voir 122014 à l'exeption de la peinture de la caisse en un seul coloris.

DECORATION : Toiture: gris foncé (P07/0209(mat)-P07/0709(brillant) L'entre-toit et châssis: vert foncé, (P07/0203-P07/0703) Reste: voyez 122014.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **2208**



Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeelt van 24.11.1967 (datum van de herschildering en van hernummering van 122008 in 2208) Wordt aktueel ingezet als duw-trein op het hellend vlak van Luik.

GROTE KARAKTERISTIEKEN : Zie 122037 doch zonder damp-brillen met 4-cijfer nummering.

DEKORATIE : zie 122037

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau figurant la SNCB à partir du 24.11.1967 (date de la renumérotation) Cette loco est affectée actuellement à la poussée des trains dans le plan incliné de Liège.

GRANDES CARACTERISTIQUES : voyez 122037 mais sans lunettes, et numérotation à 4 chiffres.

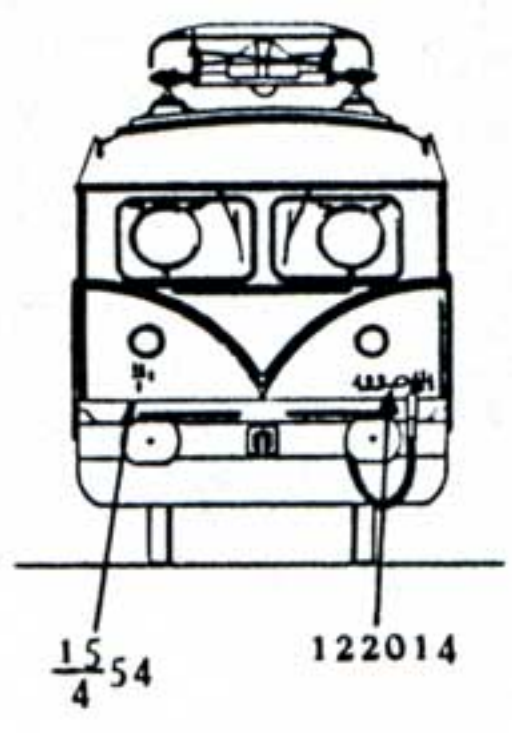
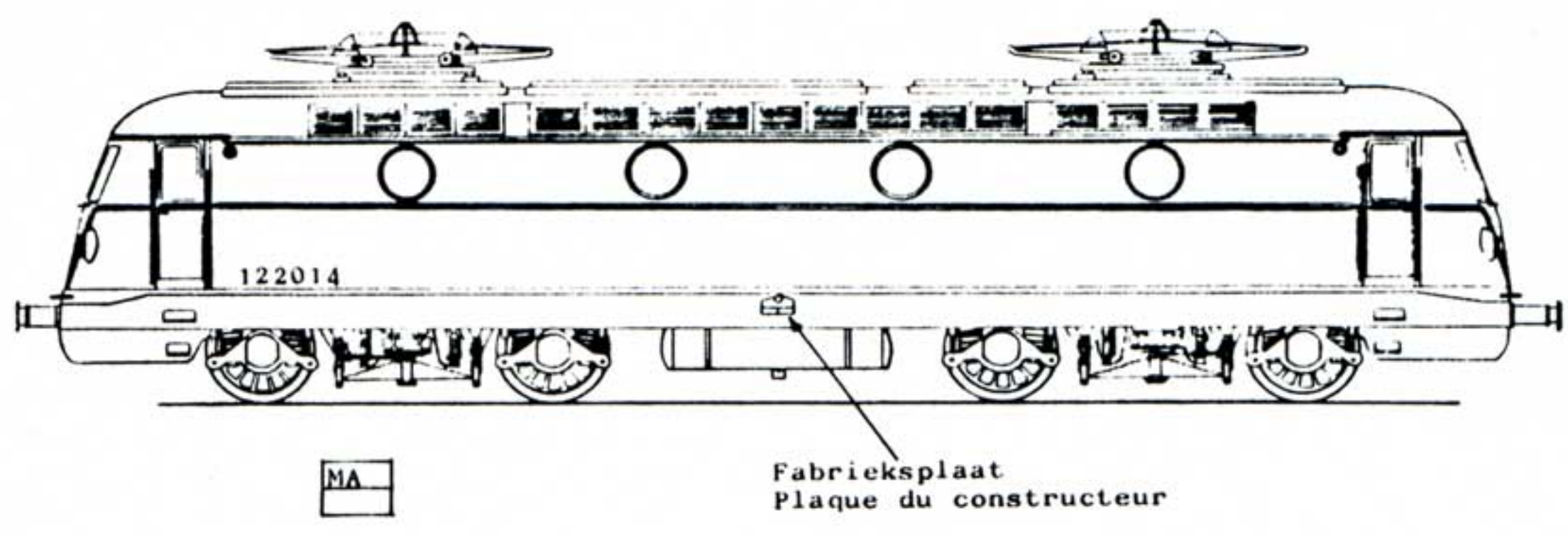
DECORATION : voyez 122037

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200**

MODEL-MODÈLE **122014**

Andere zijde	zelfde schikking
Autre côté	même disposition

Andere kop	idem
Autre face	idem

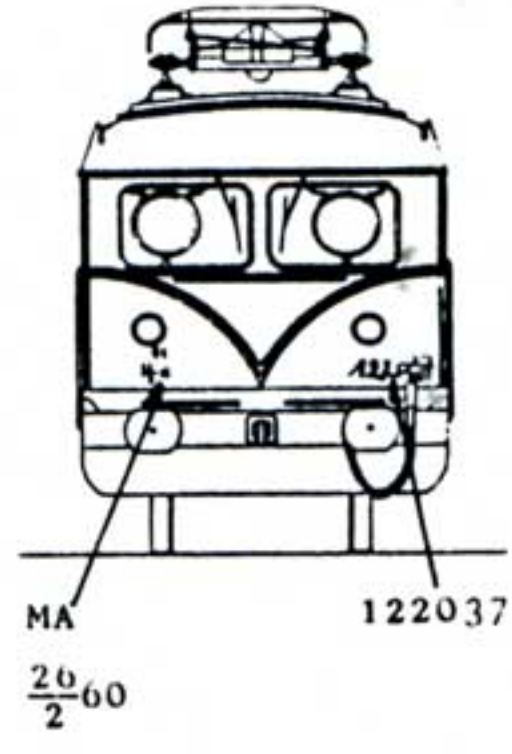
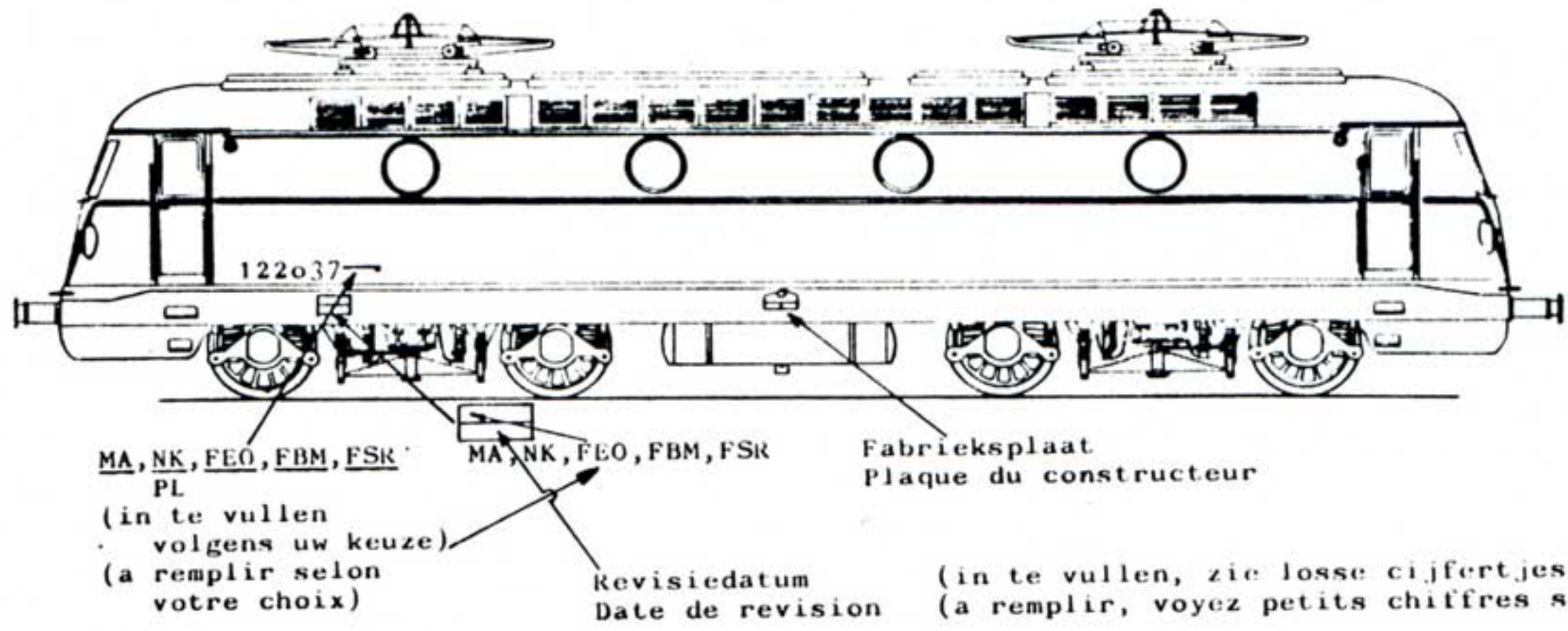


BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200**

MODEL-MODÈLE **122037**

Andere zijde	zelfde schikking
Autre côté	même disposition

Andere kop	idem
Autre face	idem

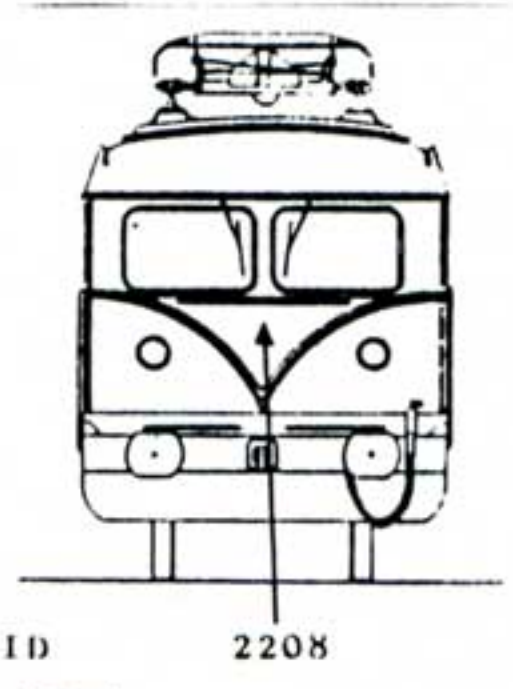
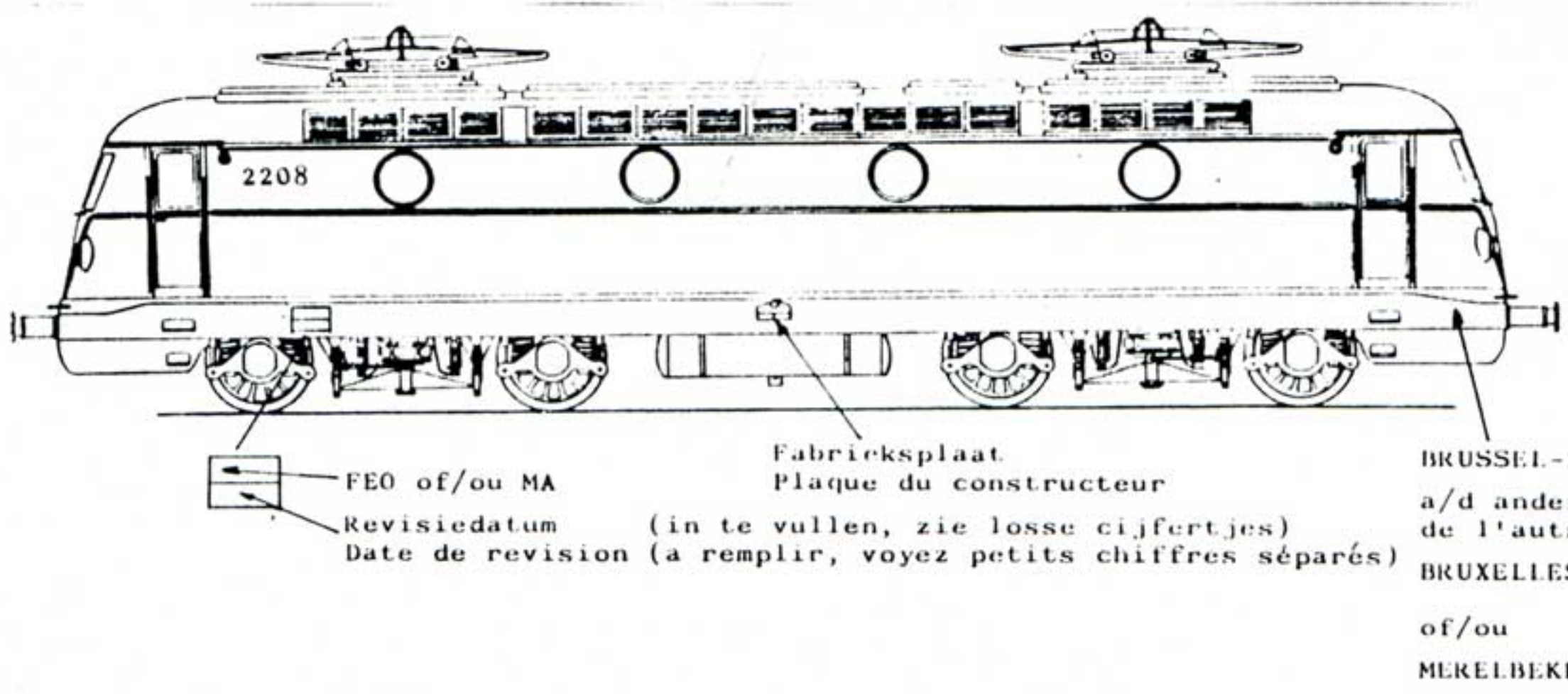


BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200**

MODEL-MODÈLE **2208**

Andere zijde	Als U aan een kant BRUSSEL-ZUID kleeft, moet U aan de andere kant BRUXELLES-MIDI klevén.
Autre côté	Si vous collez BRUXELLES-MIDI d'un côté, vous collerez de l'autre BRUSSEL-ZUID.

Andere kop	idem
Autre face	idem



BRUSSEL-ZUID
a/d andere kant
de l'autre côté
BRUXELLES-MIDI
of/ou
MERELBEKE

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

D25/2200

MODEL-MODÈLE

2225



Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeelt tussen 27.04.1972 (datum van aanbreng der dubbele koplampen) en nu. (intussentijds uit CW Mechelen in blauwe versie gereden)

GROTE KARAKTERISTIEKEN: idem als 2208 doch met dubbele koplampen.

DEKORATIE: zie 2208

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la SNCB entre le 27.04.1972 (date de la mise en place des doubles phares) et maintenant. (Depuis peu cette loco est sortie de A.C. de Malines en version bleue)

GRANDES CARACTERISTIQUES: idem que 2208 mais avec double phares.

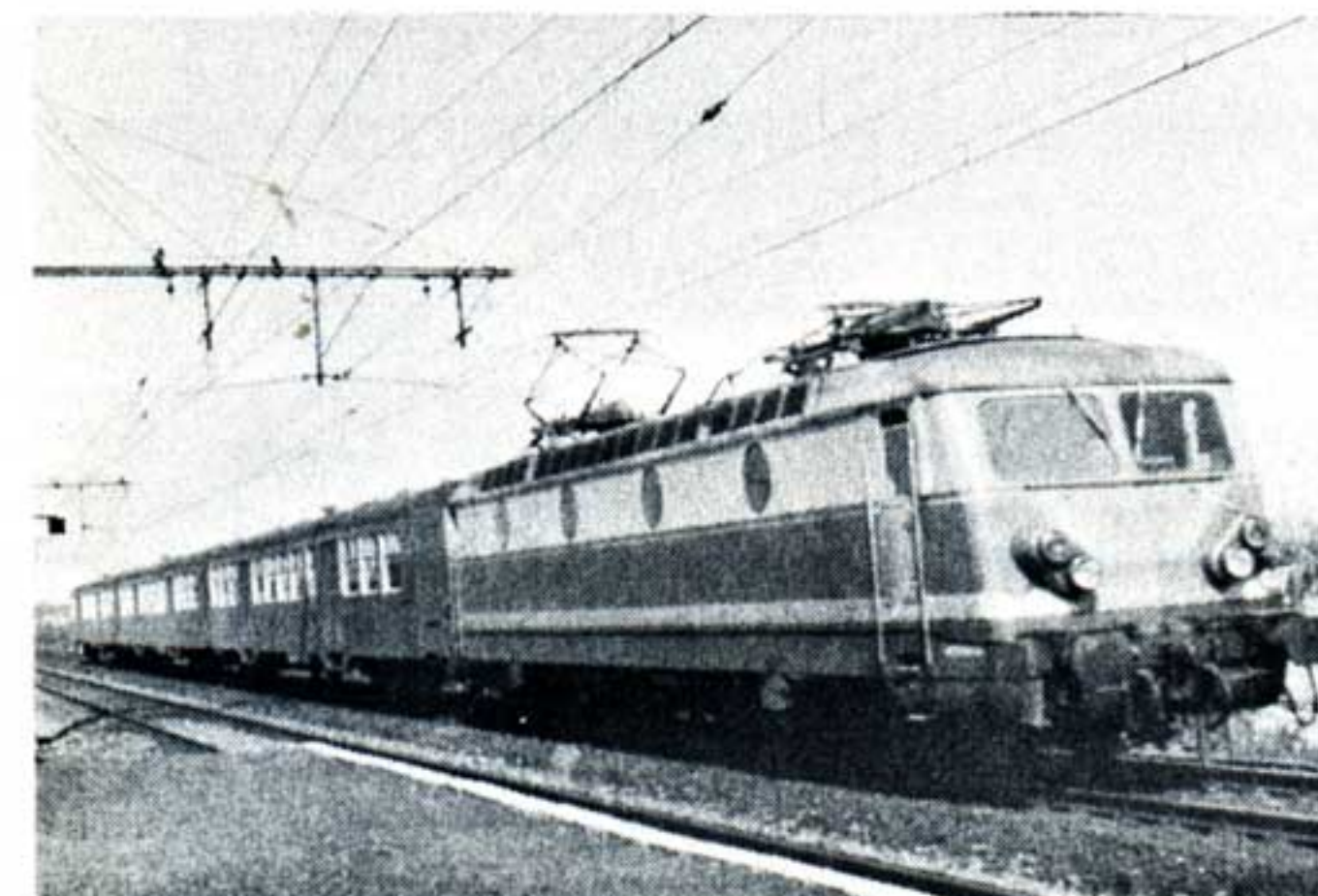
DECORATION: voyez 2208

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

D25/2200

MODEL-MODÈLE

2217



Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de aktuele periode uitbeelt. Geel-blaauwe versie sinds 31.03.80

GROTE KARAKTERISTIEKEN: idem als 2225, doch zonder metalen sierlijsten en geschilderd in geel met blauwe cijfers en oplijning.

DEKORATIE:

Dak: licht-grijs (P07/0210 (mat)- P07/0710 (blinkend).)

Tussen dak en onderstel: geel (P07/0207 (mat)- P07/0710 (bl.))

Oplijnen en cijfers: blauw (zie decals)

Onderstel en bogies: zwart (P07/0208 of P07/0708)

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la SNCB actuellement. Version jaune-bleue depuis le 31.03.1980.

GRANDES CARACTERISTIQUES: dto comme 2225, mais sans filets métalliques et peint en jaune avec chiffres et lignes en bleu.

DECORATION:

Toiture: gris clair (P07/0210 (mat)- P07/0710 (brillant).)

Entre-toit et châssis: jaune (P07/0207 (mat)- P07/0710 (brill.))

Lignes et chiffres: bleu (voir décalcomanies)

châssis et bogies: noir (P07/0208 ou P07/0708)

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

D25/2200

MODEL-MODÈLE

2216



Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de aktuele periode uitbeelt. Blauw-gele versie sinds 7.11.80

GROTE KARAKTERISTIEKEN: idem als 2217 doch geschilderd in blauw met gele cijfers en oplijnen.

DEKORATIE:

Dak: licht grijs (P07/0210 (mat)- P07/0710 (blinkend).)

Tussen dak en onderstel: blauw (P07/0206 (mat)- P07/0706 (blinkend))

Oplijnen en cijfers: geel (zie decals)

onderstel en bogies: zwart (P07/0208 of P07/0708)

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la SNCB actuellement. Version bleu-jaune depuis le 7.11.1980.

GRANDES CARACTERISTIQUES: dto comme 2217 mais peinture bleue lettres et lignes jaunes.

DECORATION:

Toiture: gris-clair (P07/0210 (mat)- P07/0710 (brillant).)

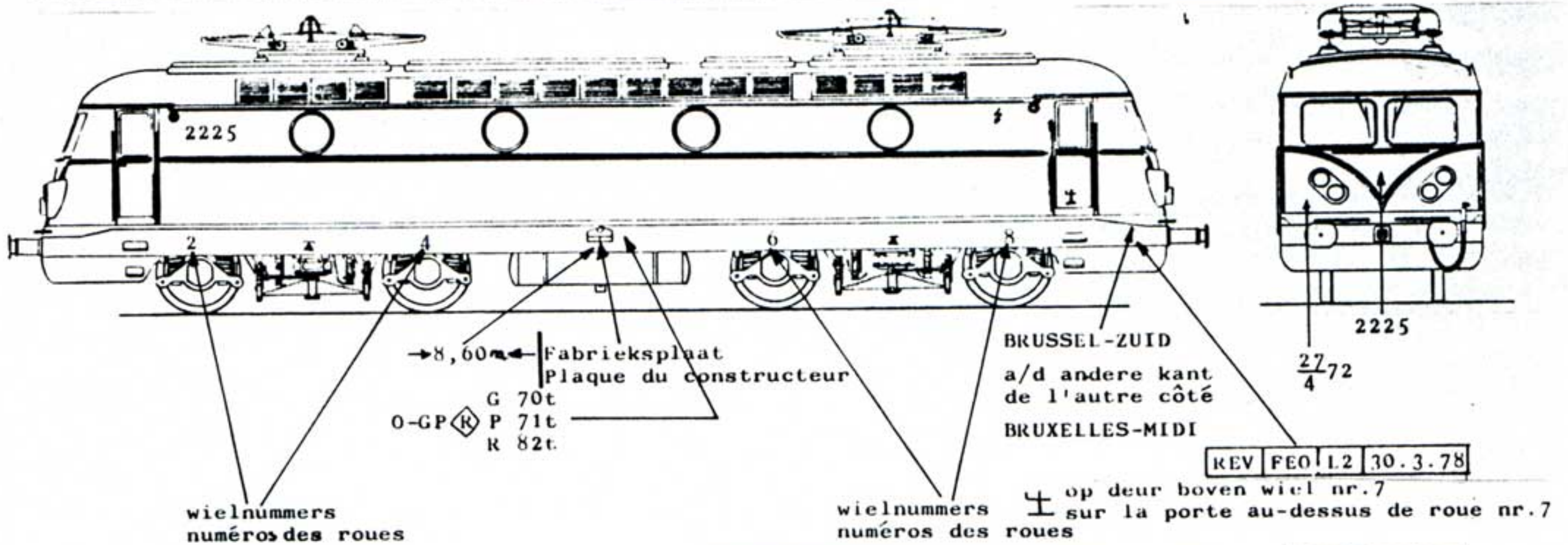
Entre toit et châssis: bleu (P07/0206 (mat)- P07/0706 (brillant))

Lignes et chiffres: bleu (voir décalcomanies)

châssis et bogies: noir (P07/0208 ou P07/0708)

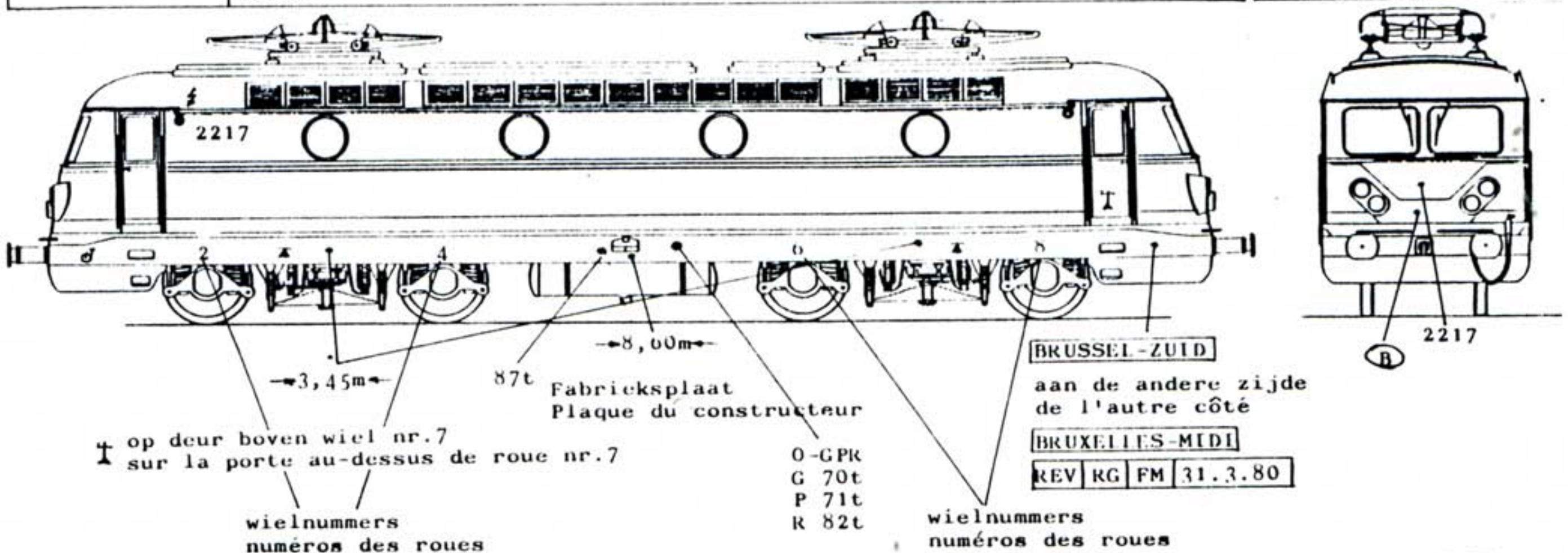
BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **2225**

Andere zijkant	Aan de kant van de pare wielnummers kleeft U BRUSSEL-ZUID, aan de onpare BRUXELLES-MIDI. Opgepast voor de volgorde der onpare wielnummers, 1 tegenover 2, enz	Andere kop	idem
Autre côté	Du côté des numéros des roues paires vous collez BRUSSEL-ZUID et BRUXELLES-MIDI du côté des impaires. Attention, la suite des numéros des roues impaires est 1 opposé de 2 etc..	Autre face	idem



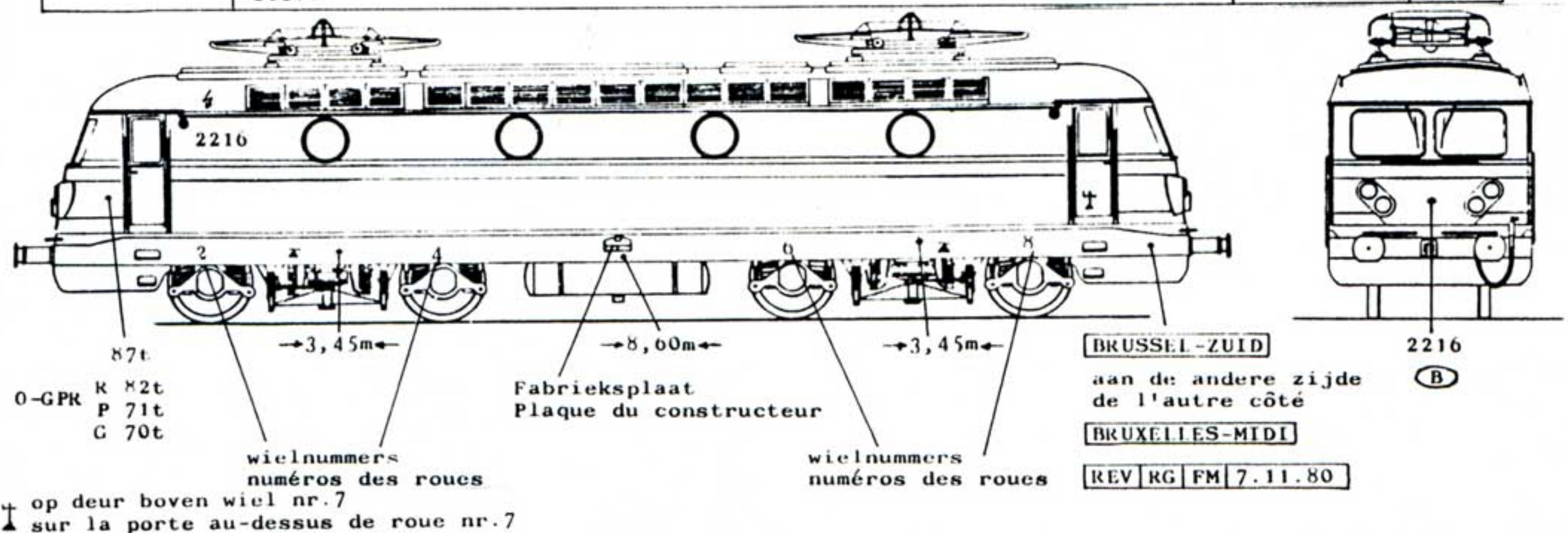
BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **2217**

Andere zijkant	Aan de kant met de pare wielnummers kleeft U BRUSSEL-ZUID, aan de onpare BRUXELLES-MIDI. Opgepast voor de volgorde van de onpare wielnummers, 1 tegenover 2, enz	Andere kop	idem
Autre côté	Du côté des numéros des roues paires vous collez BRUSSEL-ZUID et BRUXELLES-MIDI du cote des impaires. Attention, la suite des numéros des roues impaires est 1 opposé de 2, etc..	Autre face	idem



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **2216**

Andere zijde	Aan de kant van de pare wielnummers kleeft U BRUSSEL-ZUID, aan de onpare BRUXELLES-MIDI. Opgepast voor de volgorde van de onpare wielnummers, 1 tegenover 2, enz	Andere kop	idem
Autre côté	Du côté des numéros des roues paires vous collez BRUSSEL-ZUID et BRUXELLES-MIDI du côté des impaires. Attention, la suite des numéros des roues impaires est 1 opposé de 2, etc..	Autre face	idem



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **122208**

dito als 122014. Periode tussen 6.12.1954 (datum van in de indienststelling tot 1.7.1963 (datum van de herschildering in één kleur)

GROTE KARAKTERISTIEKEN:

dto als 122014 doch met 3e koplamp.

DEKORATIE:

dto als 122014 doch met donkergrijs dak (P07/0209-P07/0709)

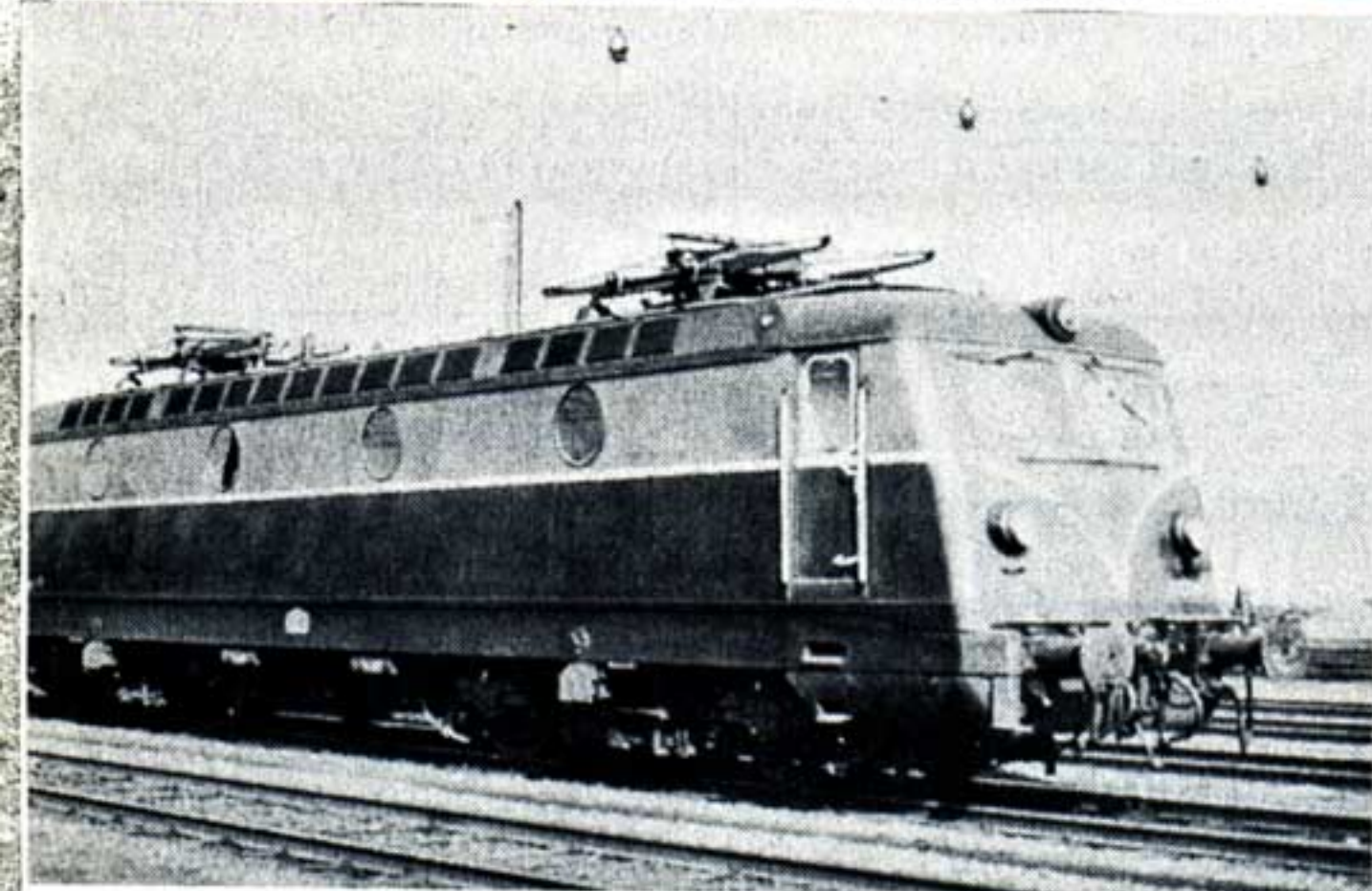
idem que 122014. Période entre 6.12.1954 (date de mise en service) jusqu'au 1.7.1963 (date de repeinte en un coloris)

GRANDES CARACTERISTIQUES:

dto que 122014 mais avec 3ème phare.

DECORATION:

dto que 122014 mais la toiture en gris foncé (P07/0209-0709)



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **122200** NAAR KEUS AU CHOIX



Daar geen foto voorhanden was om een E-Lok uit de éénkleurige-3 koplampen-periode te vinden, geven wij hier nog 2 variantes van E-Lok 122208, later hernoemd tot 2246.

Foto van de éénkleurige donkergroene 5-koplamp-periode 2246. Foto van de 2246 in blauw-gele schildering.

Daar geen foto voorhanden was van de éénkleurige donkergroene 3-koplampen-periode, laten wij aan de modelbouwer zelf de keuze om een nummer te kiezen. Comme il n'y avait aucune photo nous laissons au modéliste le choix.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **2244**

GROTE KARAKTERISTIEKEN:

dto als 2208 doch met 3e koplamp.

DEKORATIE:

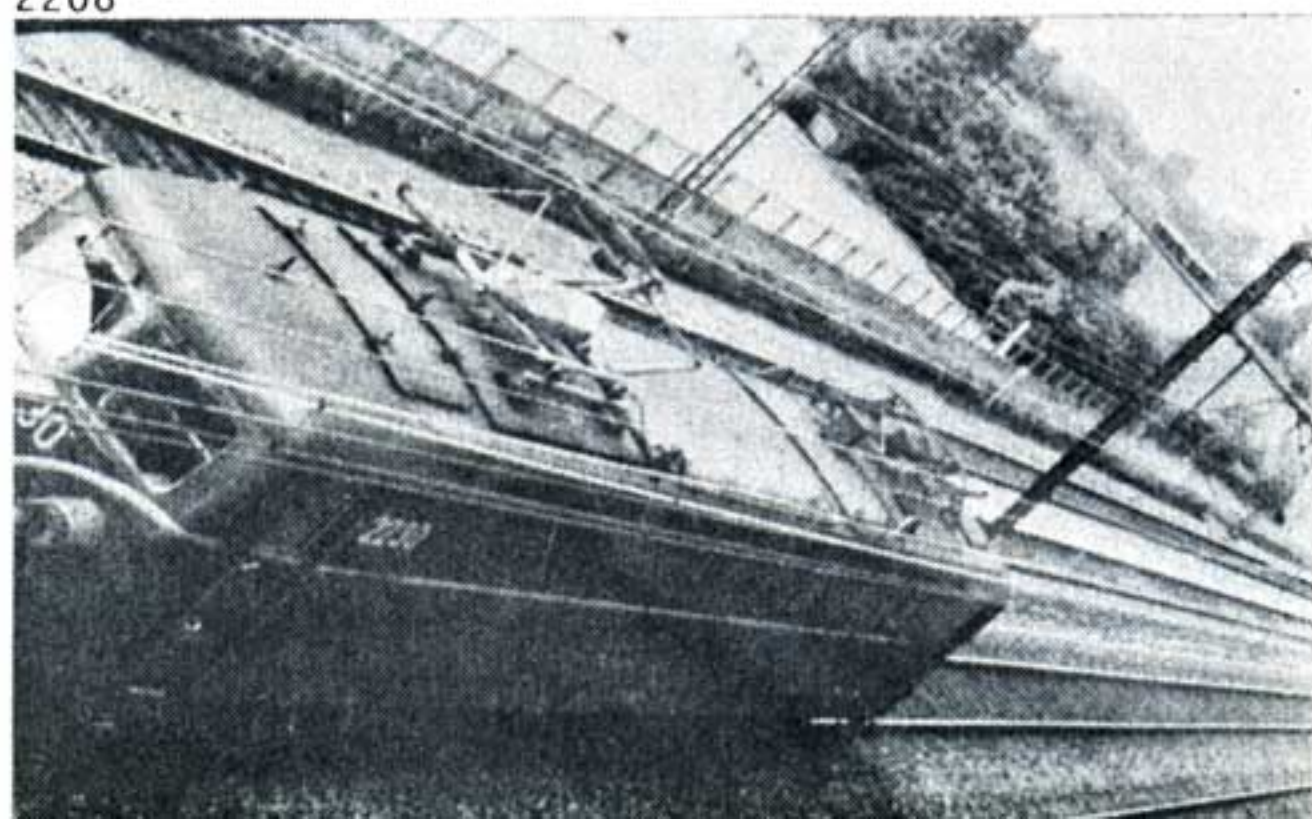
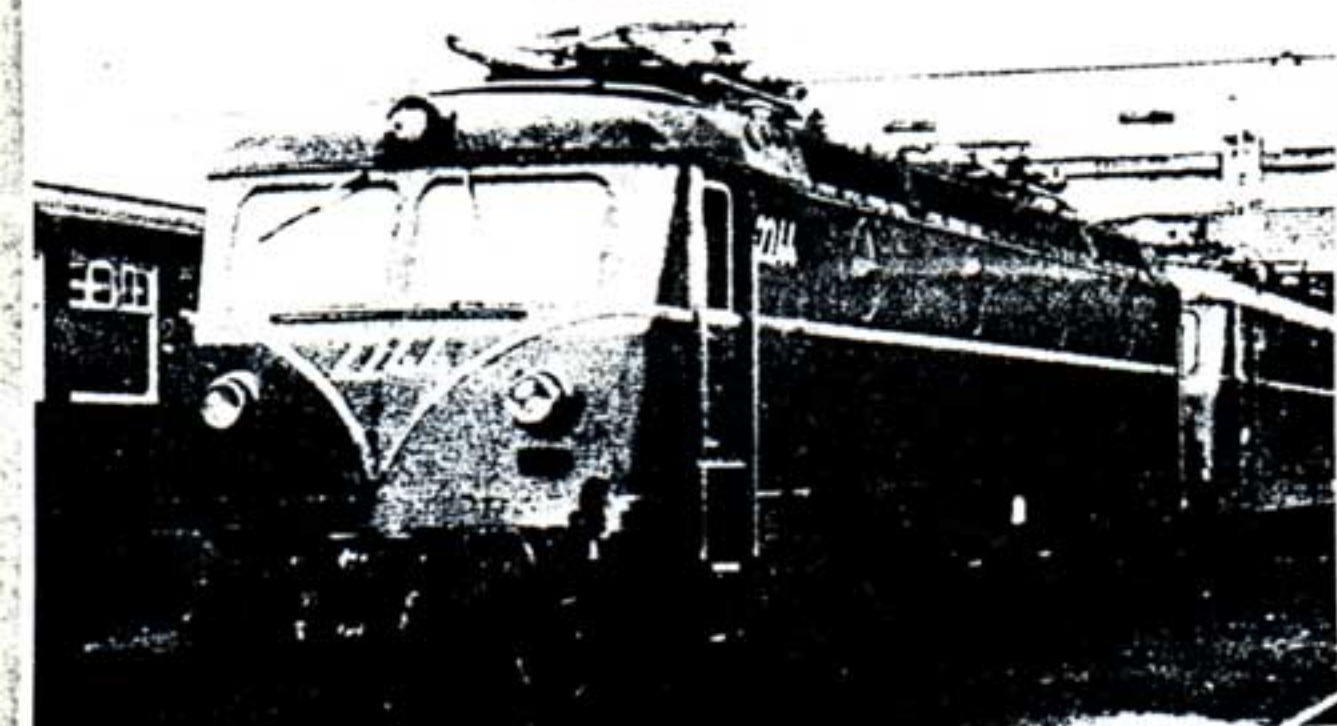
dto als 2208

GRANDES CARACTERISTIQUES:

dto que 2208 mais avec un 3ème phare.

DECORATION:

dto que 2208

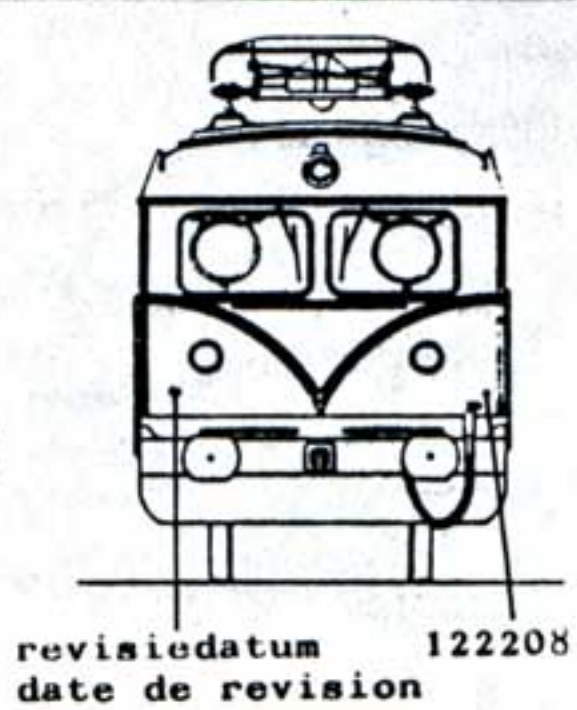
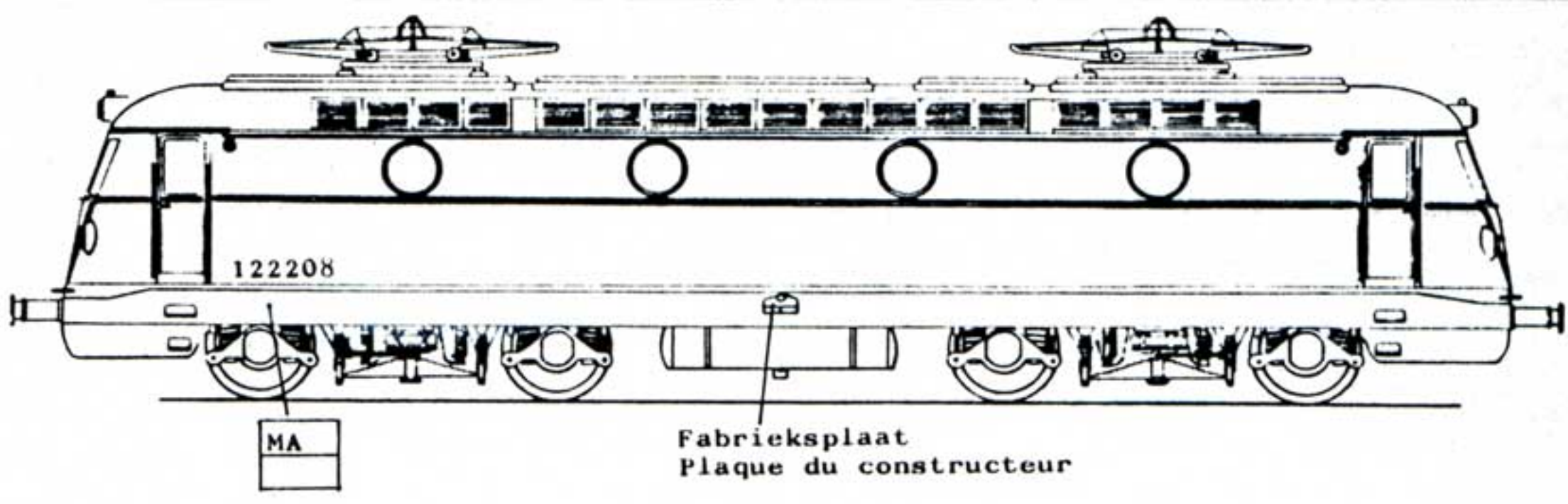


BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200**

MODEL-MODÈLE **122208**

Andere zijkant	zelfde schikking
Autre côté	même disposition

andere kop	idem
autre face	idem



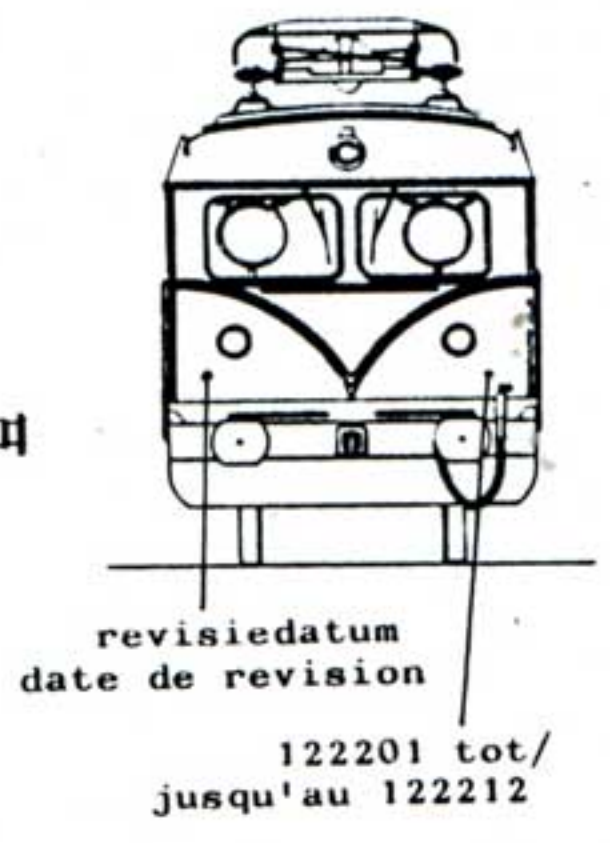
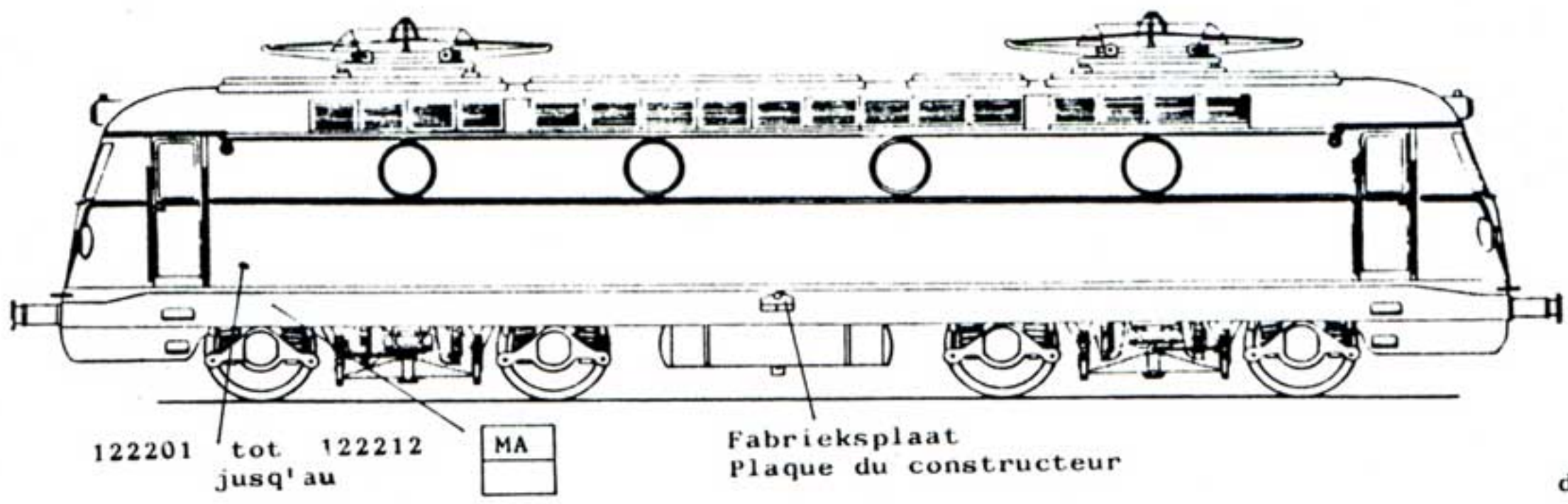
BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200**

MODEL-MODÈLE **122201**

NAAR KEUS AU CHOIX

Andere zijkant	zelfde schikking
Autre côté	même disposition

andere kop	idem
autre face	idem

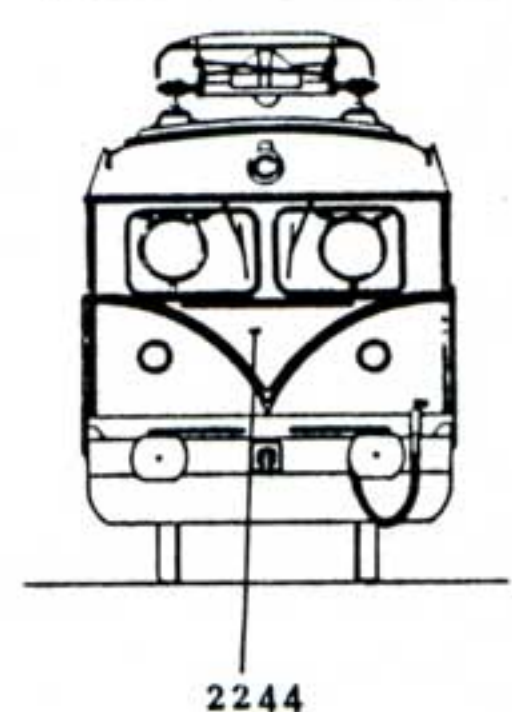
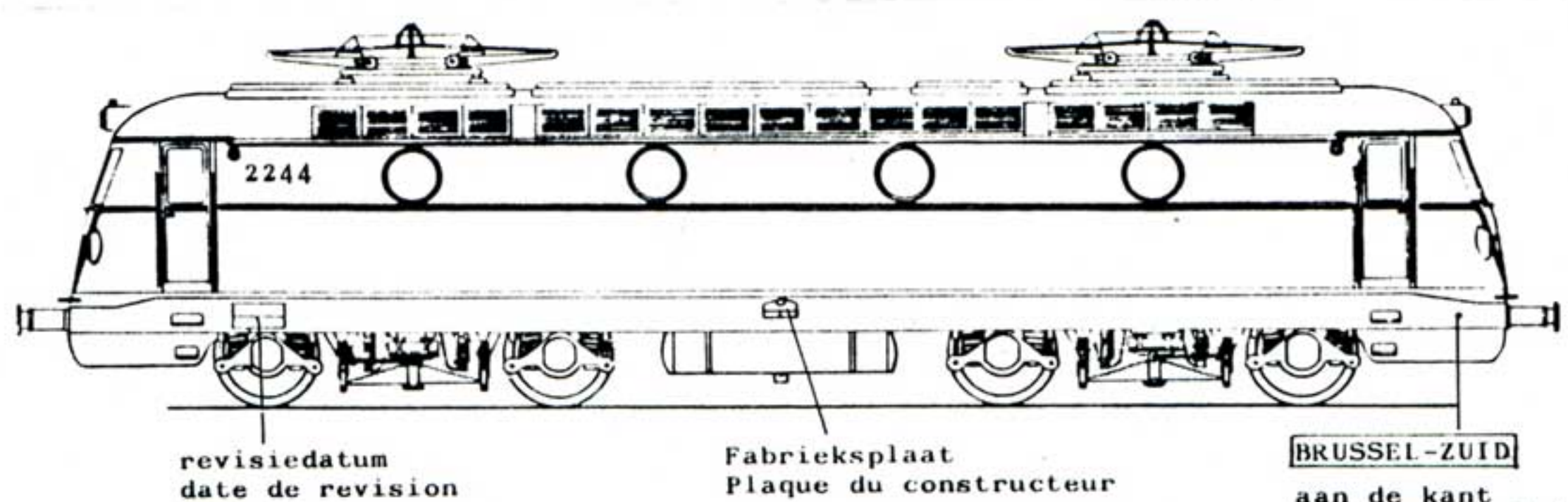


BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200**

MODEL-MODÈLE **2244**

Andere zijkant	zelfde schikking
Autre côté	même disposition

Andere kop	idem
Autre face	idem



(in te vullen naar keuze)
(a remplir selon votre choix)

aan de kant
de l'autre côté
BRUXELLES-MIDI
of/ou
MERELBEKE

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **2247**



Dito als 2225 (doch sinds 20.11.1972)

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

Zie 2225 doch met 5e koplamp.

DEKORATIE :

Zie 2225

Idem que la 2225 mais depuis le 20.11.1972.

GRANDES CARACTERISTIQUES :

Voyez la 2225 mais munie d'un 5ème phare.

DECORATION :

Voyez la 2225.

Très belles photos au-dessus à Liège en dessous à Antwerpen-Schijnpoort.

Zeer mooie fotos van deze 2247. Boven te Luin, onder te Antwerpen-Schijnpoort.



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200** MODEL-MODÈLE **2239**



Dito als 2216 doch sinds 27.11.1981

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

Zie 2216 doch met 5e koplamp.

DEKORATIE :

Zie 2216.

Foto boven: De 2239 in de Centrale Werkplaats te Mechelen bij het uitrijden na de grote revisie van 1981.

Photo au-dessus: La 2239 à l'Atelier Central de Malines après sa révision générale de 1981.

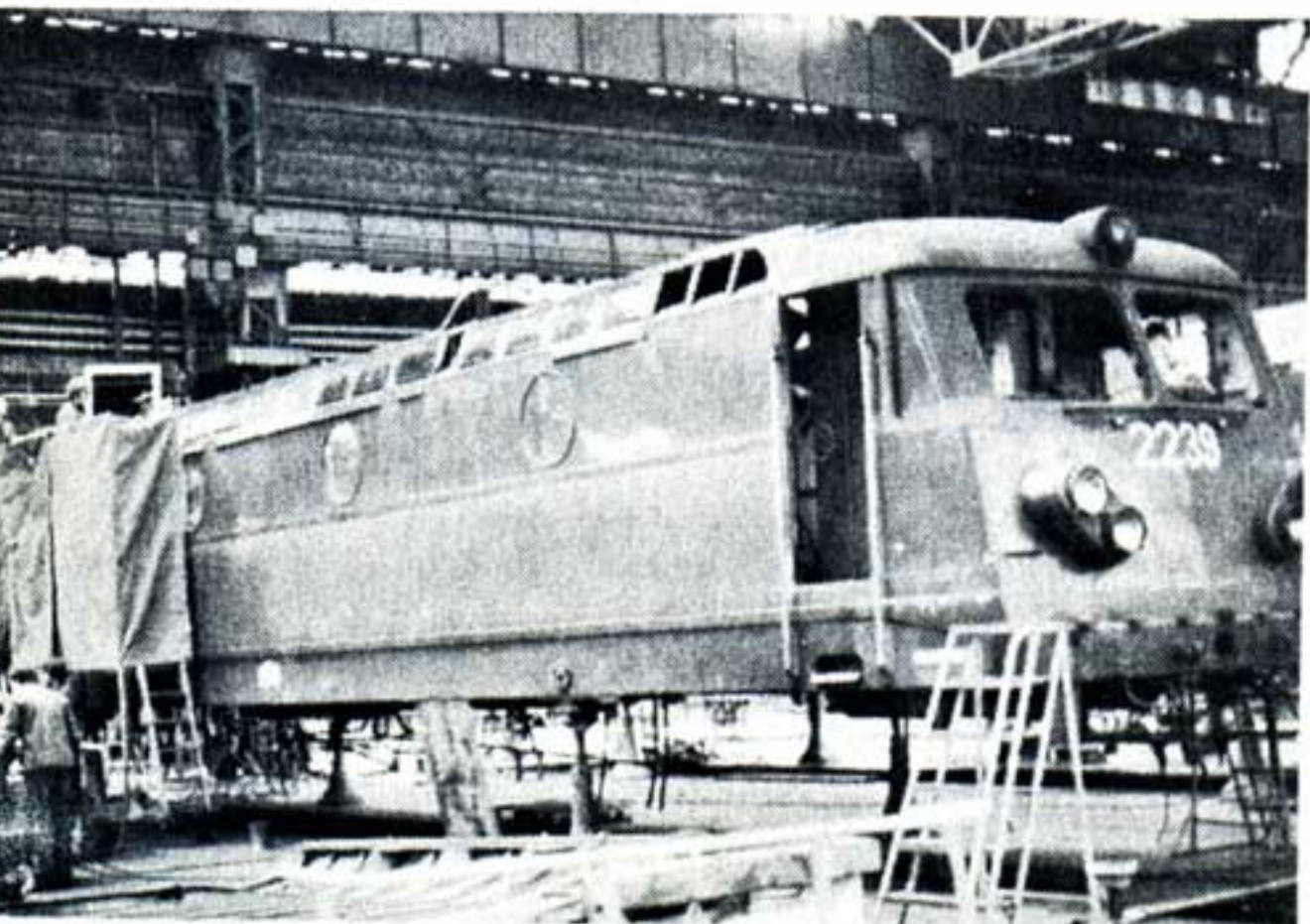
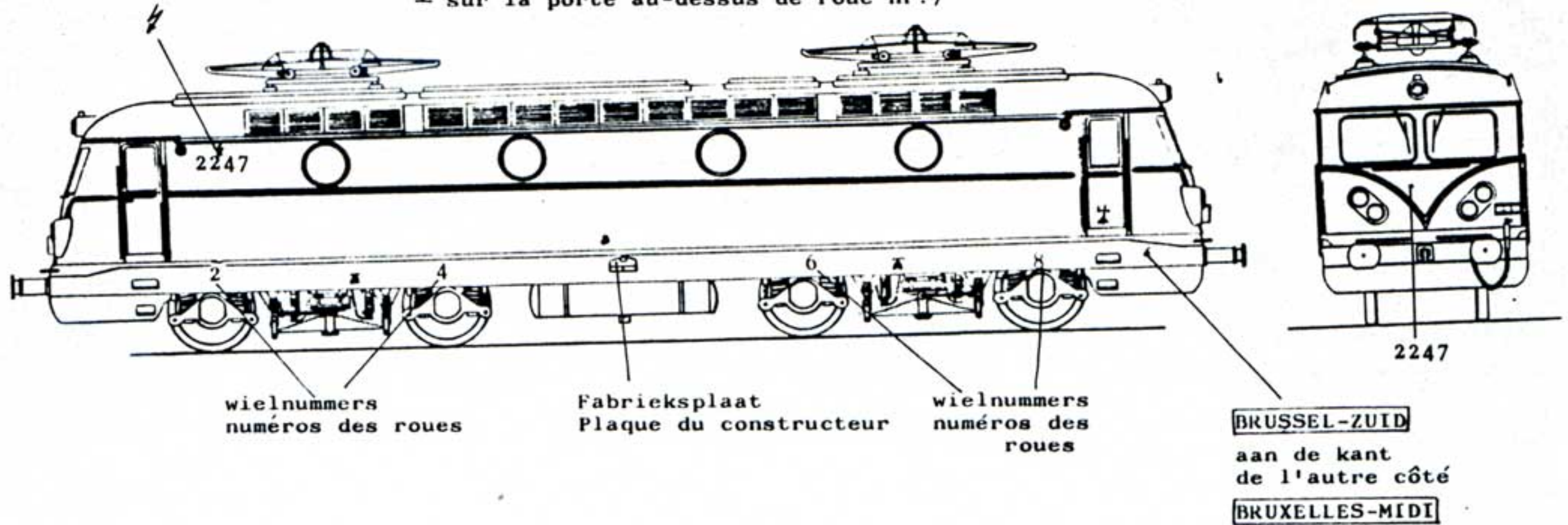


Foto onder: De 2239 tijdens de grote revisie op 29.10.81.
Photo en-dessous: pendant la grande révision le 29.10.1981.

BOUWDOOS - BOÏTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200**MODEL-MODÈLE **2247**

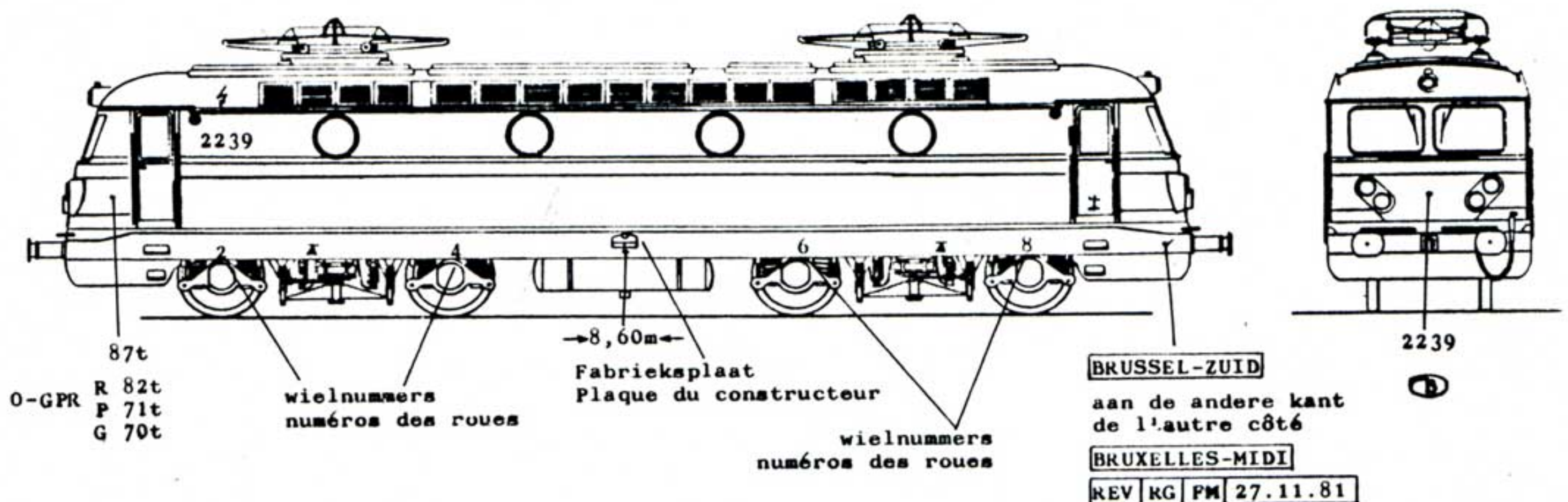
Andere zijkant	Aan de kant van de pare wielnummers kleeft u BRUSSEL-ZUID, aan de onpare BRUXELLES-MIDI. Opgepast voor de volgorde der onpare wielnummers, 1 tegenover 2	andere kop	idem
Autre côté	Du côté des numéros des roues paires vous collez BRUSSEL-ZUID et BRUXELLES-MIDI du côté des impaires. Attention, la suite des numéros des roues impaires est 1 opposé de 2 etc..	Autre face	idem

‡ op deur boven wielnummer 7
 ‡ sur la porte au-dessus de roue nr.7

BOUWDOOS - BOÏTE À CONSTRUIRE N° **D25/2200**MODEL-MODÈLE **2239**

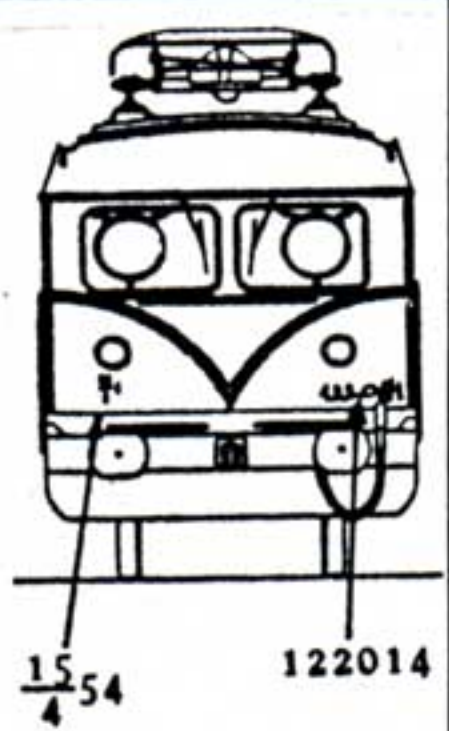
Andere zijkant	Aan de kant van de pare wielnummers kleeft u BRUSSEL-ZUID aan de onpare BRUXELLES-MIDI. Opgelet voor de volgorde der onpare wielnummers, 1 tegenover 2, enz.	Andere kop	idem
Autre côté	Du côté des numéros des roues paires vous collez BRUSSEL-ZUID et BRUXELLES-MIDI du côté des impaires. Attention, la suite des numéros des roues impaires est 1 opposé de 2 etc..	Autre face	idem

‡ op deur boven wiel nr.7
 ‡ sur la porte au-dessus de roue nr.7



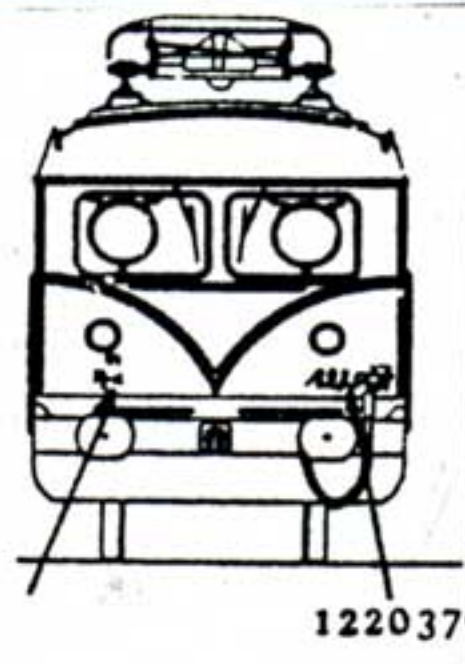
TRANSFORMATIONS DEPUIS 1953-54 ET SITUATION AU 31.12.81 VERANDERINGEN SINDS 1953-54 EN TOESTAND OP 31.12.1981

HLE TYPE 122 3000V



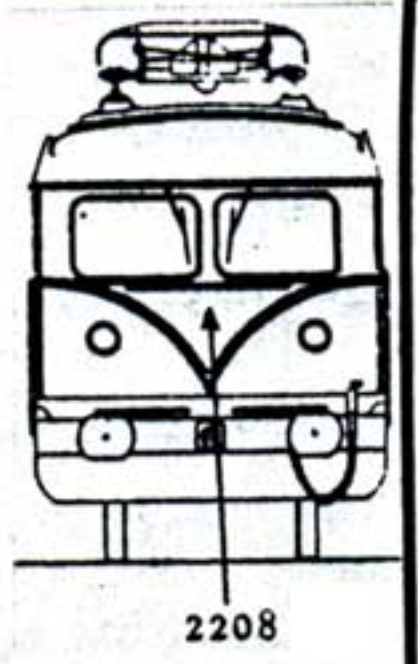
SINDS/DEPUIS: 29.12.1953
122001-122038

HLE TYPE 122 3000V



SINDS/DEPUIS: 21.10.1965
122001-122038

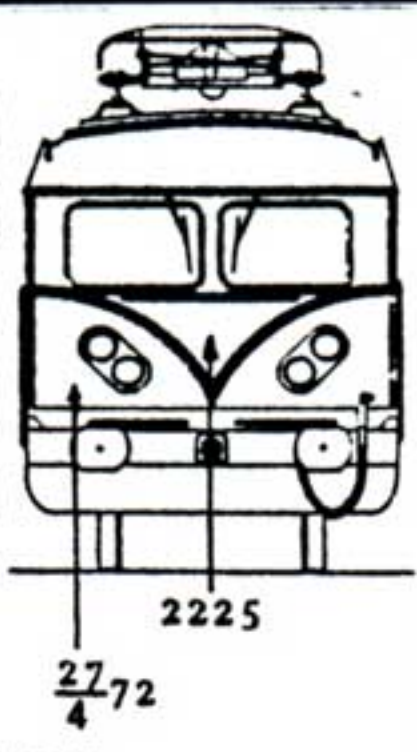
HLE TYPE 122 3000V



SINDS/DEPUIS: 1970
2201-2238
OP 31.12.1981: 2208

OP 31.12.1981

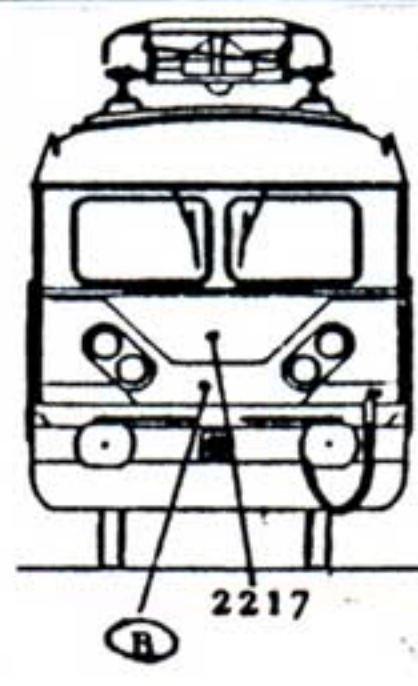
- 2203 2205 2212
- 2213 2224 2228
- 2229 2230 2231
- 2232 2233 2234
- 2235 2236 2237
- 2238



HLE REEKS/SERIE 22 3000V

OP 31.12.1981

- 2201 2202 2206
- 2207 2209 2210
- 2211 2217 2219
- 2220 2222 2227



HLE REEKS/SERIE 22 3000V

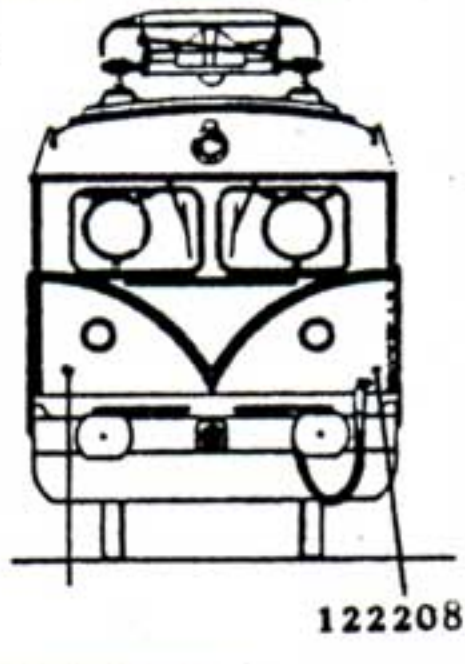
OP 31.12.1981

- 2204 2214 2216
- 2221 2223 2226
- sinds/depuis 15.5.82
- 2205
- sinds/depuis 6.5.1982
- 2231



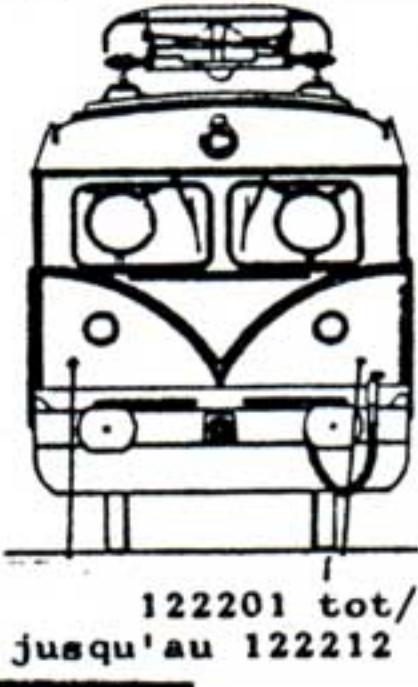
HLE REEKS/SERIE 22 3000 V

HLE TYPE 122 1500V



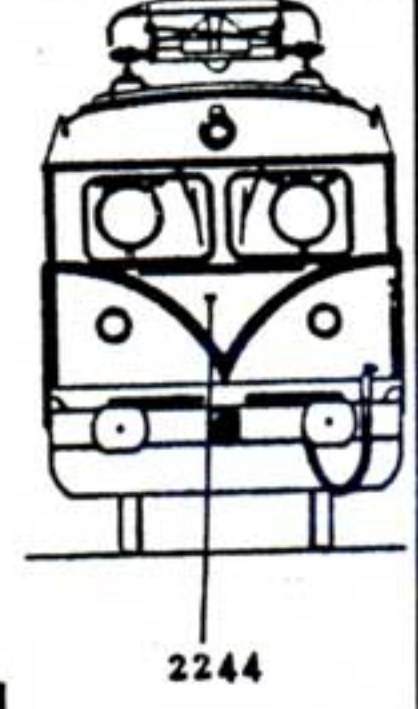
SINDS/DEPUIS: 19.10.1954
122201-122212

HLE TYPE 122 1500V



SINDS/DEPUIS: 21.10.1965
122201-122212

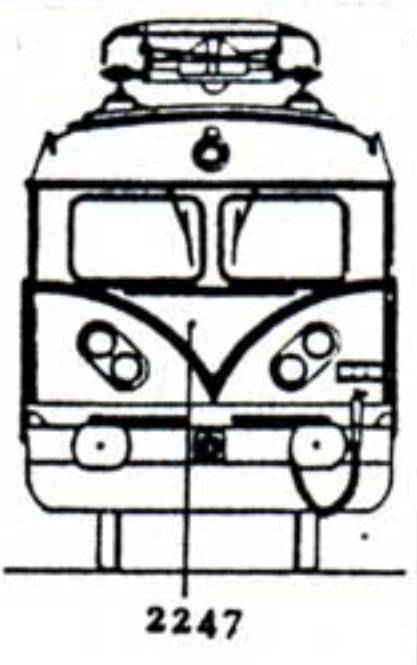
HLE TYPE 122 1500V



SINDS/DEPUIS: 1970
2239-2250

OP 31.12.1981

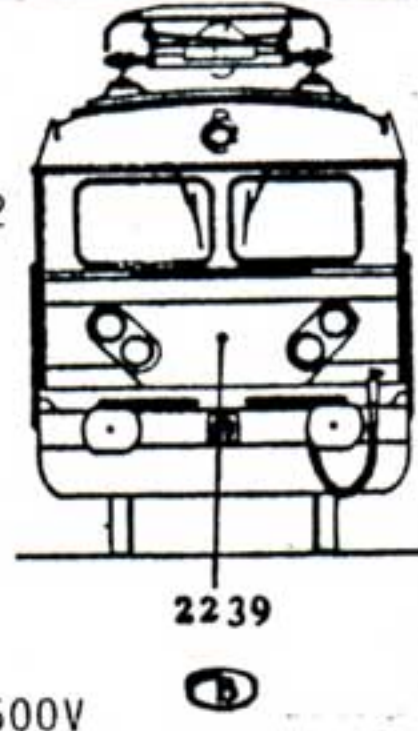
- 2240 2241 2242
- 2243 2244 2245
- 2246 2247 2248
- 2249 2250



HLE REEKS/SERIE 22 1500V

OP 31.12.1981

- 2239
- sinds/depuis 9.3.1982
- 2246



HLE REEKS/SERIE 22 1500V

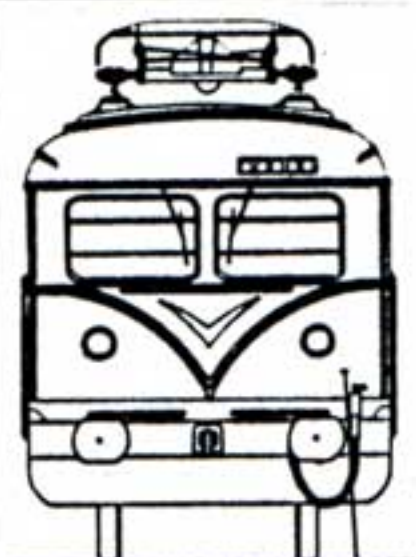
TRANSFORMATIONS DEPUIS 1955-1957 ET SITUATION AU 31.12.1981 VERANDERINGEN SINDS 1955-57 EN TOESTAND OP 31.12.81



22/2 56 123018

SINDS/DEPUIS: 21.11.1955

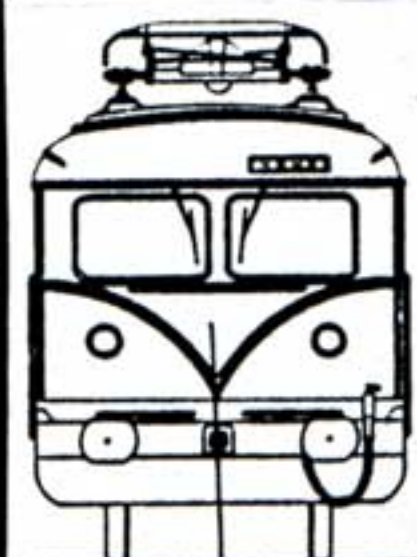
123001-123082



123053

SINDS/DEPUIS: 21.10.1965

123001-123082



2312

SINDS/DEPUIS: 1970

2301-2382

OP 31.12.1981: 2312 2358



2324

OP 31.12.1981

- 2324 2326 2329
- 2330 2339 2361
- 2369 2370 2371

zonder dubbele traktie-inrichting sans installation double-traction



2331

OP 31.12.1981

- 2331

zonder dubbele traktie-inrichting met 4e luchtrooster aan één zijde sans installation double-traction avec 4ème bouche d'aération



2/74 2313

OP 31.12.1981

- 2313 2317 2321
- 2304 2306 2307
- 2320

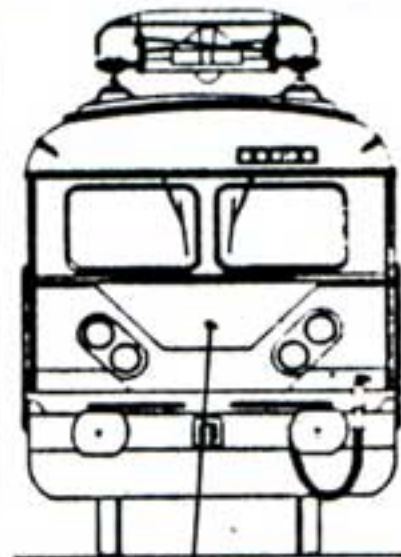
met dubbele traktie-inrichting met 4e luchtrooster aan één zijde avec installation double-traction avec 4ème bouche d'aération



2336

OP 31.12.1981

met dubbele traktie-inrichting avec installation double-traction



2363

OP 31.12.1981

- 2363

zonder dubbele traktie-inrichting sans installation double-traction



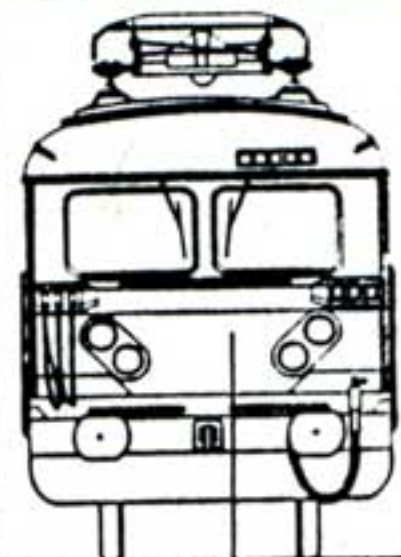
2308

OP 31.12.1981

- 2308 2318 2322
- 2323 2355 2367
- 2372 2374 2375
- 2376 2377 2378
- 2379 2380 2381
- 2382

met dubbele traktie-inrichting avec installation double-traction

- 2301 2302 2303 2309
- 2310 2311 2314 2315
- 2316 2319 2325 2327
- 2328 2332 2333 2334
- 2335 2336 2338 2340
- 2341 2342 2343 2344
- 2345 2346 2347 2348
- 2349 2350 2351 2352
- 2353 2354 2356 2357
- 2359 2360 2362 2364
- 2365 2366 2368 2373
- 2383



2383

OP 31.12.1981

- 2305 2337

sinds/depuis 23.2.82 2333 sinds/depuis 19.1.82 2383



2376

IN PROEFKLEUREN EN COULEURS D'ESSAI

- 2355 2376 2380

HET VOORBEELD**H L E T Y P E 1 2 3****1 2 3 0 0 1 - 1 2 3 0 8 2**respektievelijk
respectivement**L'ORIGINAL****H L E R E E K S 2 3****2 3 0 1 - 2 3 8 3**

Deze moderne lokomotieven, van belgische makelij, kunnen ons nog steeds verbazen, wanneer men bv. weet dat zij tussen 21.11.1955 en 19.7.1957 afgeleverd werden, en dat zij 25 jaar nadien met soms omstreeks 2.000.000 Km, in de wielen, nog kunnen voorkomen in perfecte staat van rijden, zoals bv. de 2383 die onlangs in blauwe livrei met gele lijnen en cijfers de Centrale Werkplaats van Mechelen verliet. Wij, Belgen, weten inderdaad wel iets af van treinenbouw. Oorspronkelijk werden zij afgeleverd in twee kleuren zoals de HLE Type 122, nl. licht en donkergroen. De schildering in één unieke donkergroene kleur geschiedt vanaf 21.10.1965, gedurende de grote revisies. In 1970 veranderen zij van nummer en worden de 82 loks omgenummerd van 123001 - 123082 tot 2301 - 2382. De dubbele wit-rode koplampen worden vanaf 2.1972 tijdens de revisies geplaatst ter vervanging van de twee-koplampen formules. In maart 1974 krijgt de reeks een nieuwkomeling achteraan de rij bij. Het is de 2401, ex-124001, die na de 200 Km/u snelheidstesten, terug omgebouwd werd en hernummerd in 2383, in donkergroene livrei. Oorspronkelijk versierde men de Types 23 met een sierlijst in V-vorm op de neus, met daarin een tweede V-snor. Deze verdwenen uiteraard toen men de koppen begon te voorzien van de elementen nodig voor de dubbele tractie en voordien toen op die plaats de nieuwe nummering geschilderd werd. Deze aluminiumband, werd geleverd door de firma HAPPIDE onder n° 3700106. Het plaatsen van deze elektrische koppelingselementen, begon in juli 1973 en duurt nog steeds voort. In 1976 wilde men de donkergroene livreien veranderen om verschillende redenen. De 2355, de 2376 en de 2380 werden in het geel met groene lijnen de baan op gestuurd. Deze livreien werden dan uiteindelijk toch niet aangenomen en men schilderde de loks die voor grote revisie binnen kwamen in het geel maar met brede blauwe banden en blauwe cijfers. Aktueel wordt deze formule ook opgegeven en herschildert men alle binnenkomende HLE-s in elektrische-blauw met gele lijnen en cijfers. Deze opeenvolgende veranderingen in de loop der jaren, maken van deze lok een uiterst interessant voorbeeld voor de modelbouwer. Dit is de reden waarom wij deze alomgekende lok uitkozen.

Hieronder volgt een overzicht van de opeenvolgende wijzigingen en de staat van het lok-park op 31.12.1981.

Ces locomotives modernes, de fabrication belge, ne cesseront pas de nous étonner, lorsqu'on constate que ces machines furent fournies entre le 21.11.1955 en le 19.7.1957, et qu'elles roulent toujours parfaitement après 25 ans de services et parfois 2.000.000 de kilomètres dans les roues, comme ce fut le cas pour la HLE 2383, qui sortit de l'Atelier Central de Malines récemment en livrée bleue électrique à bandes et chiffres jaunes. Nous, les Belges, nous nous y connaissons en construction ferroviaire. Originellement ces machines étaient livrées en version deux teintes comme les HLE 122, ç.à.d. vert clair et foncé. La peinture en une teinte unique se fait à partir du 21.10.1965, en vert foncé, durant les grandes révisions. En 1970 on ré-immatricule les 82 machines de cette série de 123001 - 123082 en 2301 à 2382. Les doubles phares blanc-rouge seront placés à partir de février 1982 durant les révisions en remplacement des deux phares blancs. En mars 1974 une locomotive est ajoutée à la série. Il s'agit de la HLE 2401, ex 124001, qui, après avoir terminée ses testes de vitesse de 200 km/h, sera transformée et ré-immatriculée en 2383, en livrée vert foncé. La décoration primaire des HLE Type 23, consistait en une bande en aluminium, fournie par la firme HAPPIDE et fournie sous la référence n° 3700106. Cette bande d'aluminium était placée en forme de V sur les nez, et on y ajoutait une deuxième moustache en forme de V à l'intérieur de la première, pour les différencier des HLE du Type 122. Lorsqu'on commença à monter les accouplements électriques, cette moustache cèda partiellement sa place, et fut remplacée sur certaines machines par une moustache simple peinte en blanc. Le placement des ces éléments pour la double traction débutèrent en juillet 1973 et continuent à se faire encore actuellement. En 1976 on décida de changer les livrées vert foncé en une nouvelle livrée jaune à petites bandes décoratives vertes. Cette transformation pour plusieurs raisons. La 2355, la 2376 et la 2380 furent désignées pour porter à l'essai cette nouvelle livrée. Et curieusement, ces livrées furent finalement abandonnées en faveur d'une livrée jaune à bandes larges et chiffres en bleu-électrique. Même cette livrée est abandonnée, pour raisons de rationalisation entre les livrées des HLD (Diesels) et les électriques. Elle est actuellement bleu électrique à bandes et à chiffres jaunes. Tous ces changements auxquels furent soumises les machines de cette série ne font que rendre ces locomotives d'autant plus intéressantes pour les modélistes. Voilà la raison pour laquelle nous avons choisi de fabriquer en boîte à construire, cette locomotive de la série 23.

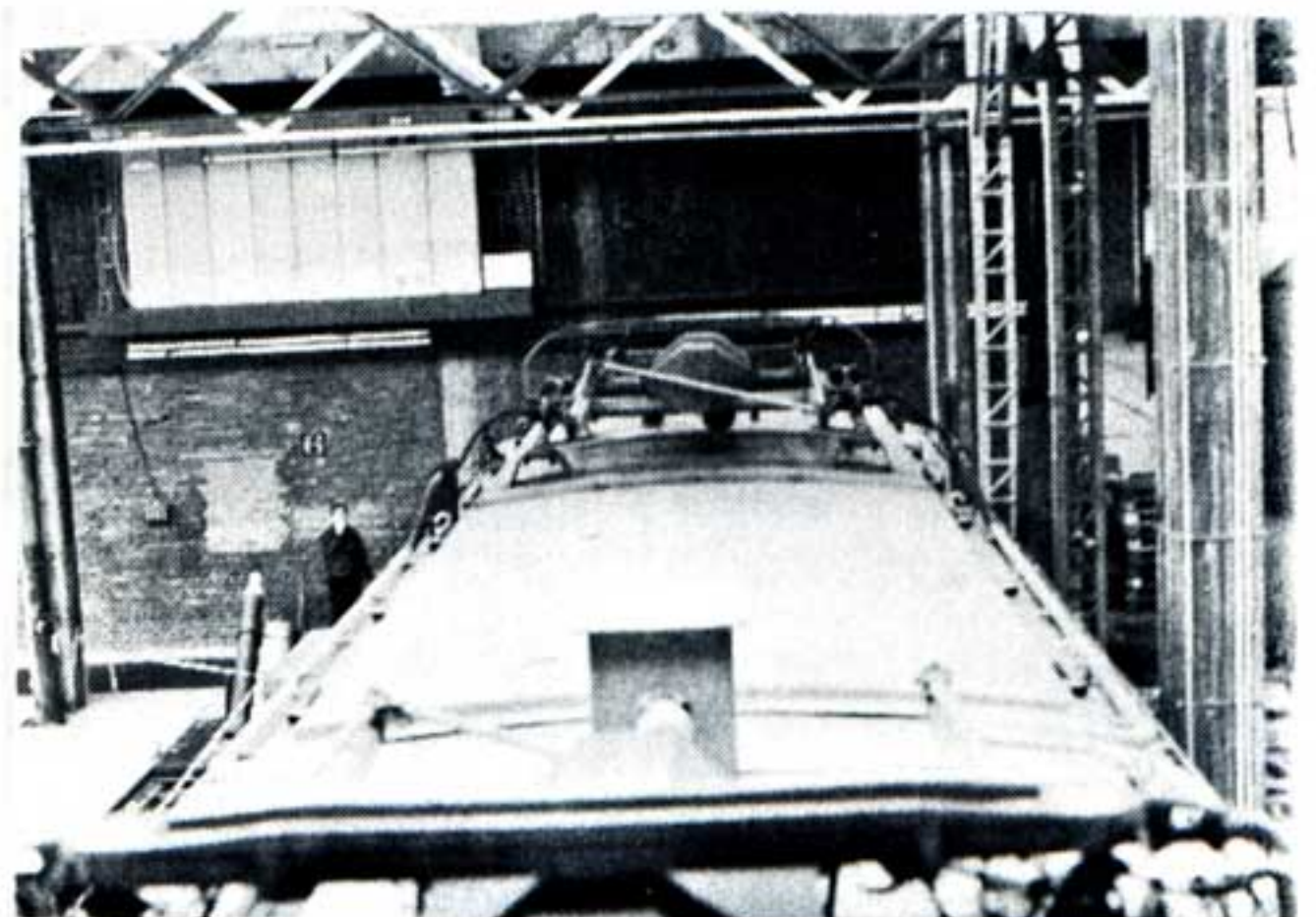
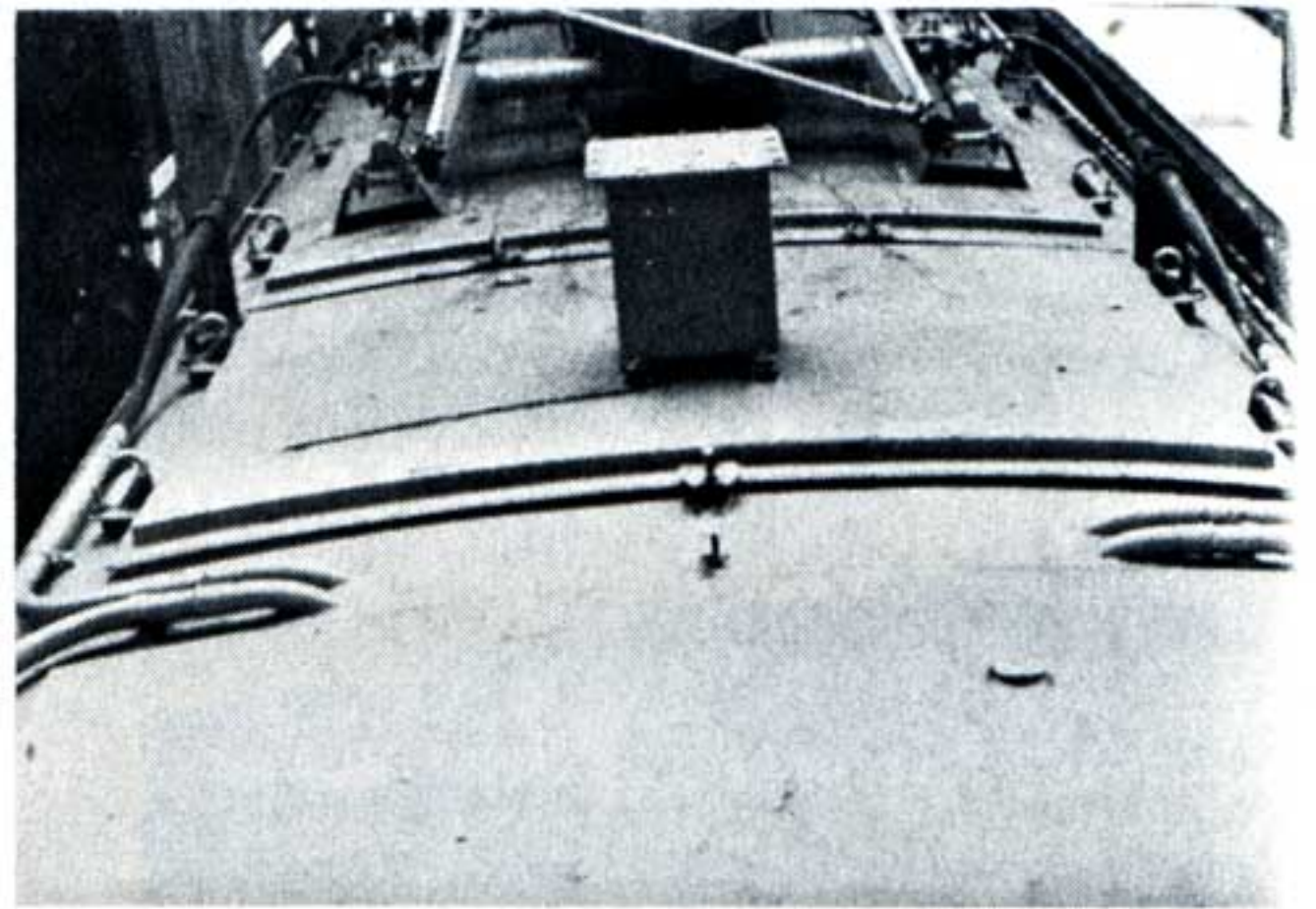
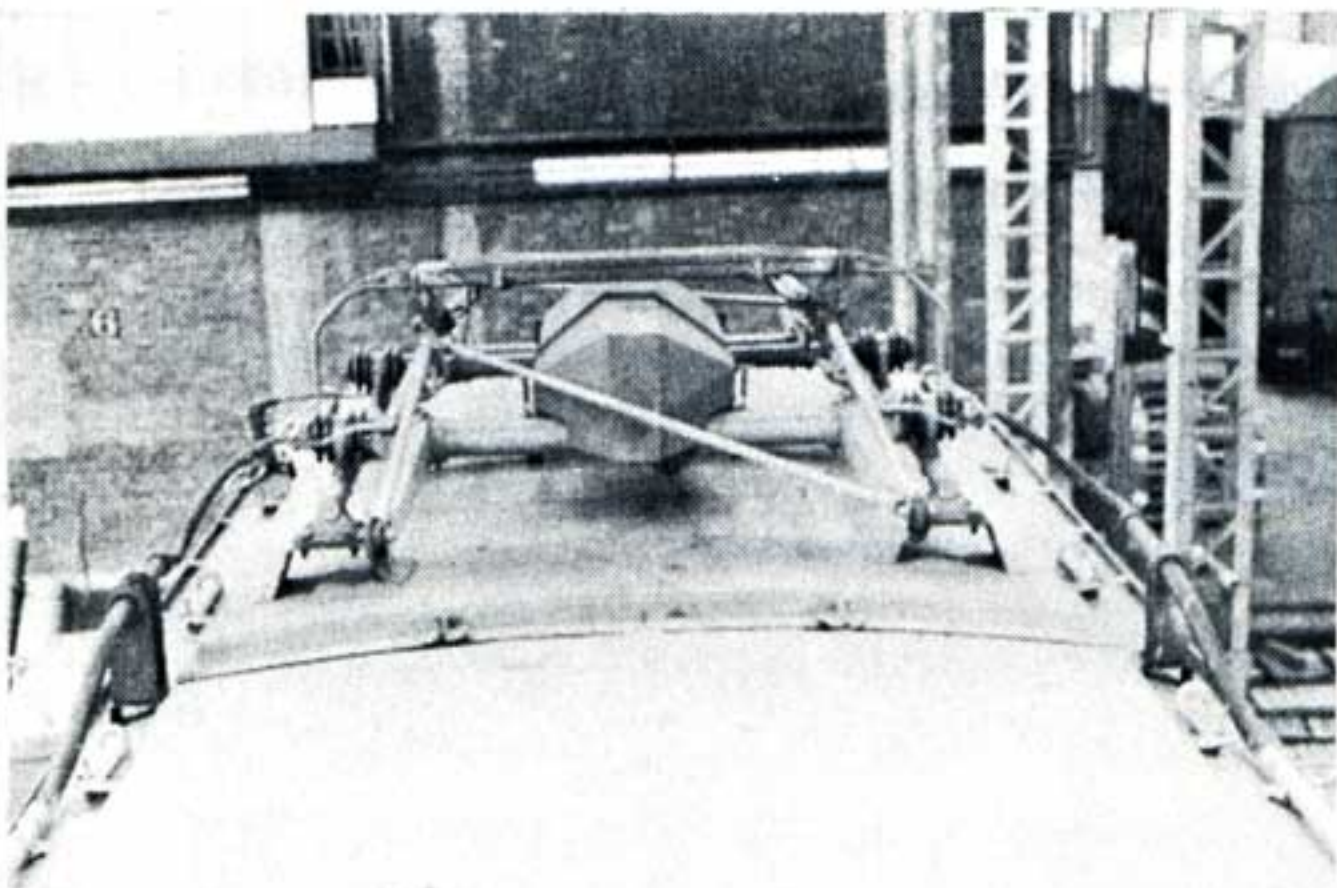
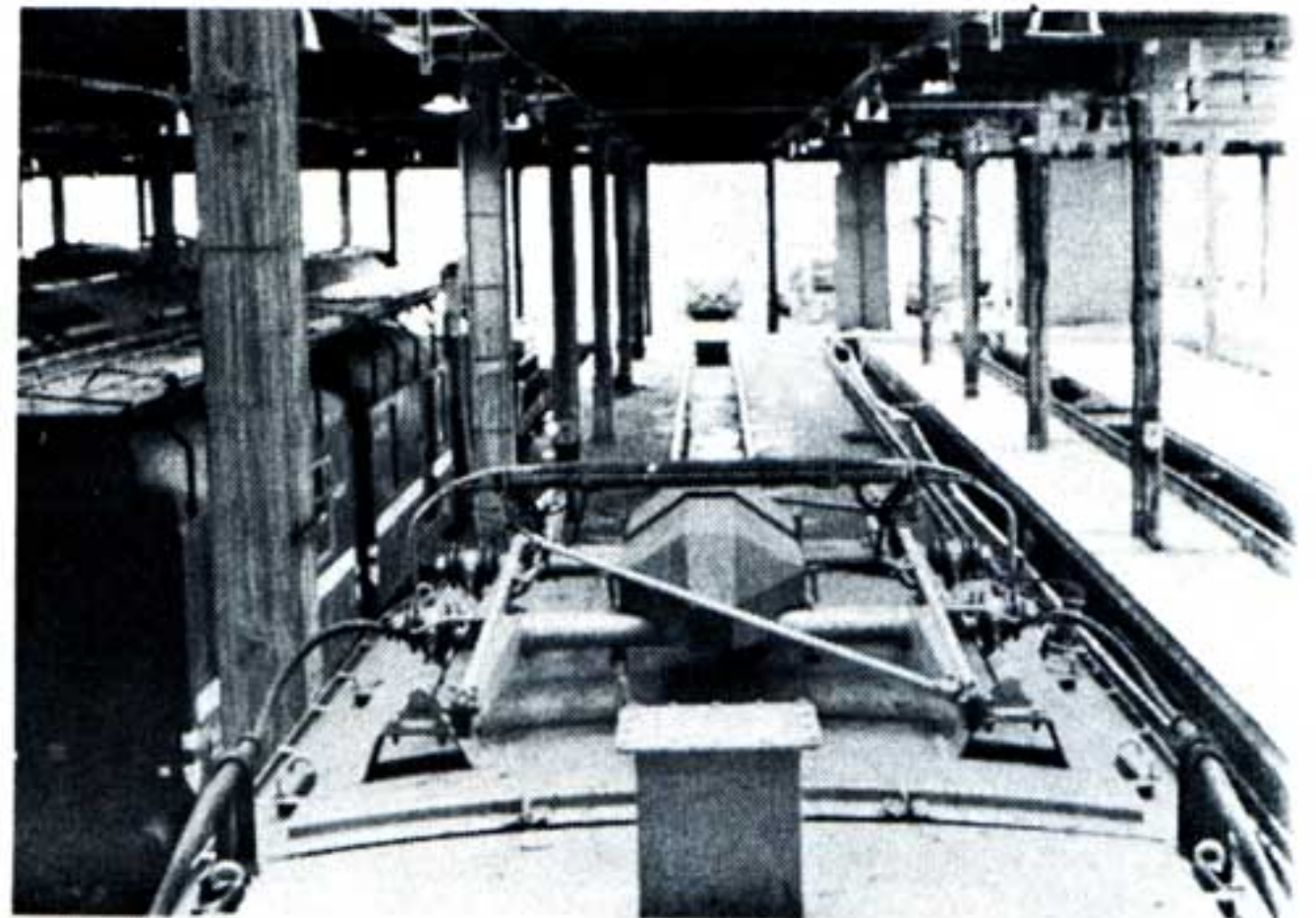
Sur ces pages vous trouverez un tableau des changements successifs de ces machines et l'état de ce parc de locomotives au 31.12.1981.

DE BOUWDOOS - KIT - LA BOITE A CONSTRUIRE N° D25/ 2300

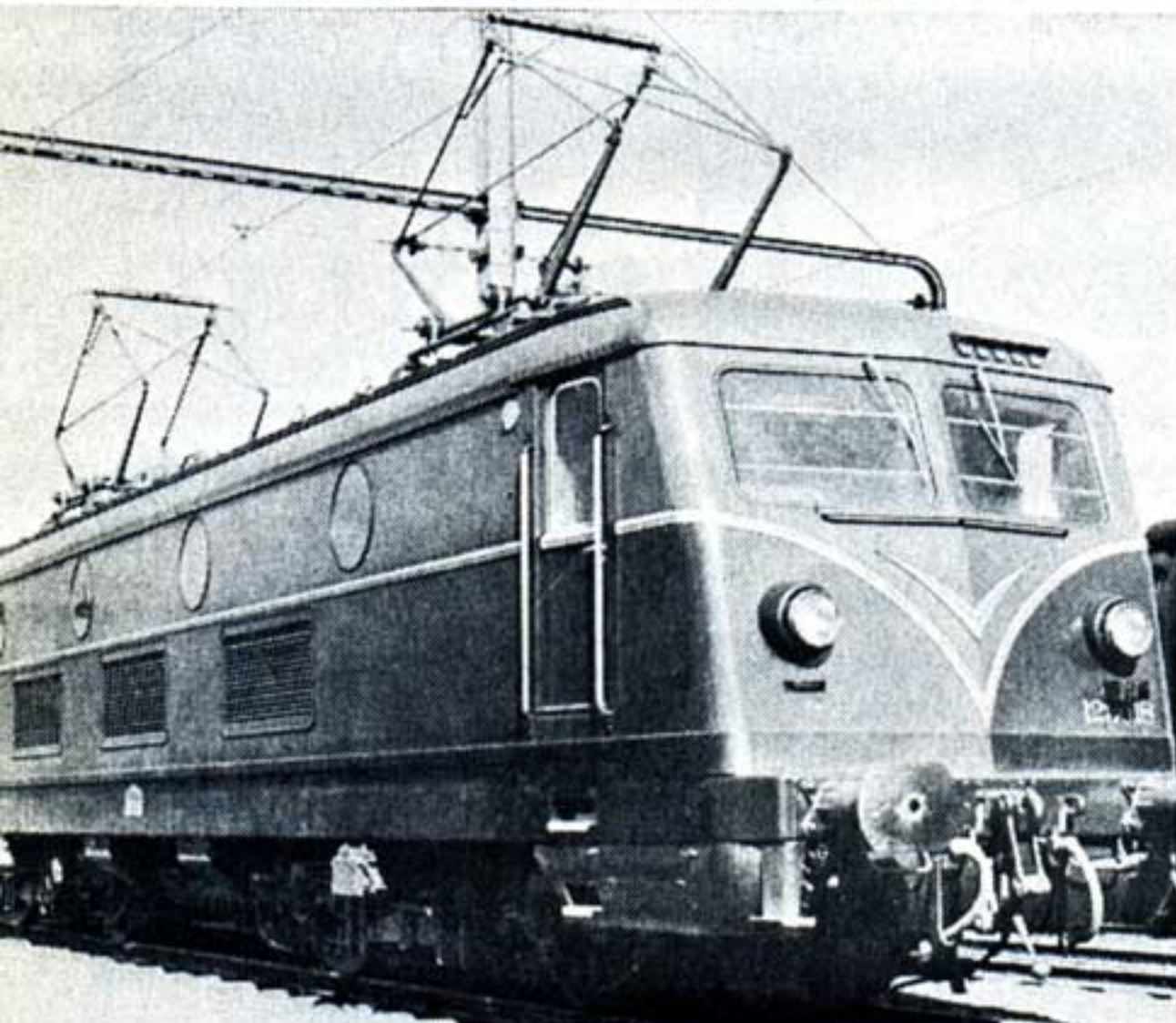
MET DE GROOTSTE ZORG WERD DEZE BOUWDOOS VOORBEREID EN GEMAAKT OM AAN DEGENE DIE DEZE BUITENGEWONE EN PRIJSGUNSTIGE BOUWDOOS AANSCHAFT, DE GELEGENHEID TE BIJEN OM DE VERSIE TE KIEZEN VAN EEN ELEKTRISCHE LOK RIJDEND IN DE PERIODE TUSSEN 1955 EN HEDEN. ALLE STUKKEN, ZIJ HET OP HET GEBIED VAN DE DETAIL OF VAN DE BESCHRIFTING, OF DE STUKKEN GEMAAKT ZIJN UIT WIT METAAL, GEËTSTE MESSING OF IN DECAL, ZIJN BESCHIKBAAR, OM DE MODELBOUWER DE GELEGENHEID TE GEVEN OM EEN MODEL TE KIEZEN UIT ÉÉN VAN DE 11 MOGELIJKE VERSIES, BESCHREVEN OP DE VOLGENDE BLADZIJDEN. HET GROTE NIEUWS BESTAAT ERIN, DAT DE MODELBOUWER ZICH GEEN ZORGEN HOEFT TE MAKEN OMTRENT DE

motorisatie en de aandrijving, vermits deze bouwdoos een rijklare gemotoriseerde bogie bevat. De rij-eigenschappen worden verzekerd door een nieuw type 5-polige motor, die wij een "turbo-motor" heten. De fabricatie-karakteristieken, verzekeren een krachtige aandrijving en een geleidelijke opvoerbare snelheid, die het model nog meer echtheid verzekeren. Indien de door de modelbouwer aan deze gemotoriseerde rijklare bogie, opgelegde prestaties niet voldoende zouden zijn zo kan deze zich een tweede rijklare bogie aanschaffen en het model aandrijven met twee rijklare gemotoriseerde bogies. Deze bogies worden verkocht onder Ref.n° K03/GBM 01. Le plus grand soin a été apporté à la fabrication de ce modèle, afin de permettre à l'acquéreur de ce magnifique "kit" de choisir la version de locomotive électrique de la période allant de 1955 à aujourd'hui. Toutes les pièces, aussi bien dans le domaine du détail que de l'inscription, qu'elles soient en métal blanc, en gravure chimique ou en décalcomanie, sont disponibles pour permettre le montage d'une des 11 différentes variantes, dont vous trouverez les détails dans les pages suivantes.

La toute grande innovation, consiste dans le fait, que le modéliste n'a plus à se soucier de la motorisation, puisque la boîte contient déjà un bogie motorisé et prêt à rouler. Le roulage est assuré par un moteur à cinq pôles d'un type entièrement nouveau, que nous appellerons "moteur-turbo". Ces caractéristiques de fabrication, assurent un roulage puissant et un départ à vitesse progressive. Au cas où la puissance de ce moteur ne conviendrait toujours pas pour assurer les performances que le modéliste imposerait à son modèle, des bogies motorisés et prêt à rouler sont en vente sous la réf. K03/GBM01.



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

D25/2300MODEL-MODÈLE **123018**

Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeeldt tussen 22.2.1956 (datum van indienststelling) en 17.12.1962 (datum van de herschildering in één kleur)

GROTE KARAKTERISTIEKEN : twee witte lampen op elke neus, een metalen sierlijst in afgeronde V-vorm op de koppen met daarin nog een V-vorm snor om deze loks te onderscheiden van de HLE-122, aan elke voorruit twee dwarsstaven voor de ontdamping, 6-cijfer-nummering, 2-kleur-schildering.

DEKORATIE : (de cijfers na elke kleur zijn de ref. van de Dacker-verven)

Dak: licht-grijs (P07/0210 (mat) - P07/0710 (blinkend).)

Tussen-dak en sierlijst: licht-groen (P07/0204 (mat)-P07/0704 (blinkend).)

Onder de sierlijst: donkergroen (P07/0203 (mat)-P07/0703(bl.))

Onderstel-bufferbalk-buffers en bogies: zwart (P07/0208(mat)-P07/0708(blinkend).)

Cette version est indiquée pour rouler sur tout réseau représentant la période SNCB entre le 22.2.1956 (date de la mise en service) et le 17.12.1962 (date de la peinture en une couleur)

GRANDES CARACTERISTIQUES : deux phares blancs sur chaque nez une baguette métallique décorative en forme de V et dans ce V une deuxième moustache en V, qui différencie ce type des HLE-122, à chaque pare-brise deux baguettes horizontales pour le dégivrage, numérotation en 6 chiffres, version deux-couleurs.

DECORATION : (les chiffres après chaque couleur sont la référence des peintures DACKER)

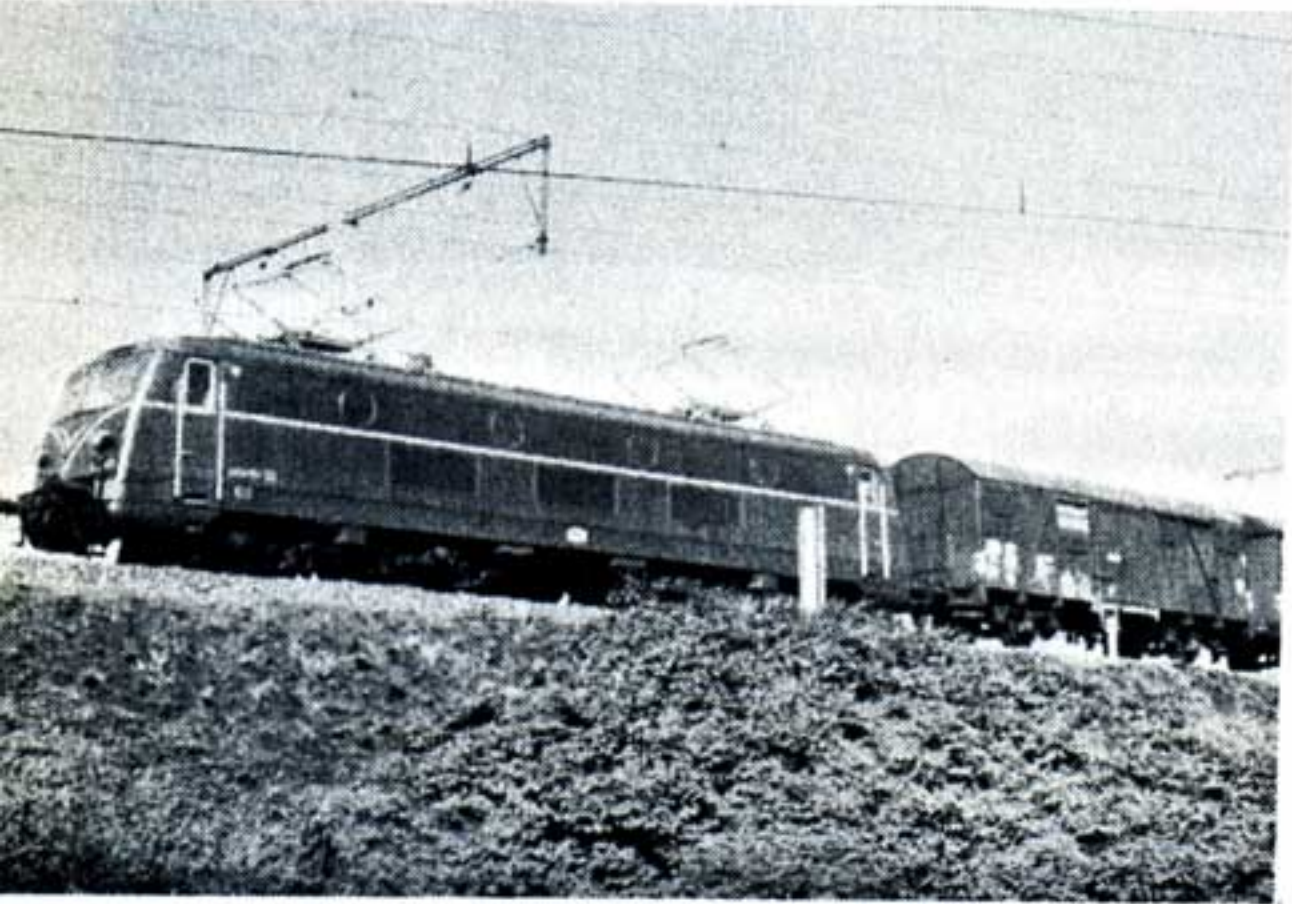
Toiture: gris-clair (P07/0210 (mat) - P07/0710 (brillant).)

Pour la partie entre la toiture et les baguettes métalliques: vert-pâle (P07/0204 (mat) - P07/0704 (brillant).)

Vert foncé pour la partie sous les baguettes (P07/0203-0703)

Châssis, traverse, tampons, bogies: noir (P07/0208-P07/0708)

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

D25/2300MODEL-MODÈLE **123053**

Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeeldt tussen 1962 (datum van de herschildering in één kleur) en 1970 (datum van de henummering)

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

zie 123018 doch geschilderd in één kleur.

DEKORATIE :

Dak: donkergrijs (P07/0209 (mat) - P07/0709 (blinkend).)

Tussen dak en onderstel: donkergroen (P07/0205 (mat)-P07/0705 (blinkend).)

Rest: idem als 123018.

Cette version est indiquée pour rouler sur tout réseau représentant la période de la SNCB située entre 1962 (date de la peinture en un coloris) et 1970 (date de la renumérotation).

GRANDES CARACTERISTIQUES :

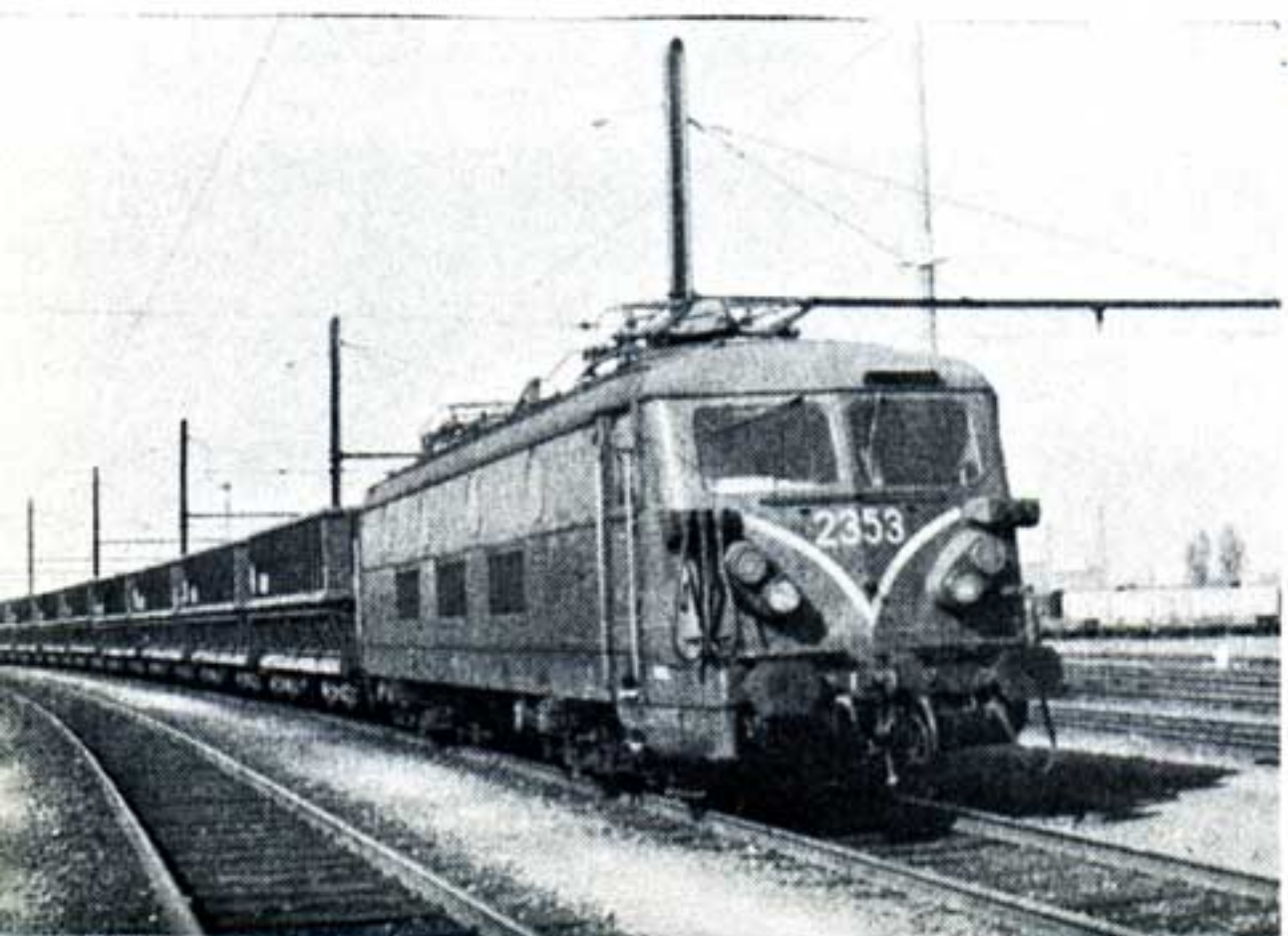
Voyez 123018 mais en une teinte.

DECORATION :

Toiture: gris-foncé (P07/0209 (mat) - P07/0709 (brillant).)

Entre le toit et le châssis: vert foncé (P07/0205 (mat)-P07/0705 (brillant).)

reste comme 123018

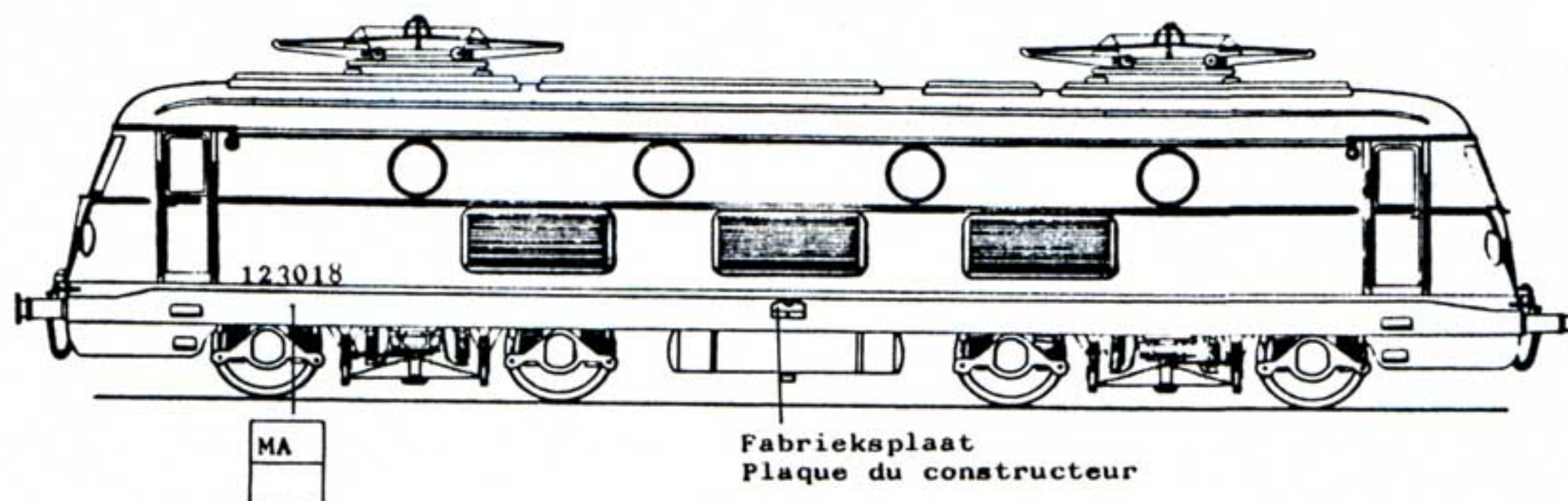


De HLE 2353 (vroegere 123053) nu te Antwerpen-Schijnpoort.
La HLE 2353 (anciennement 123053) actuellement à Anvers.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2300**MODEL-MODÈLE **123018**

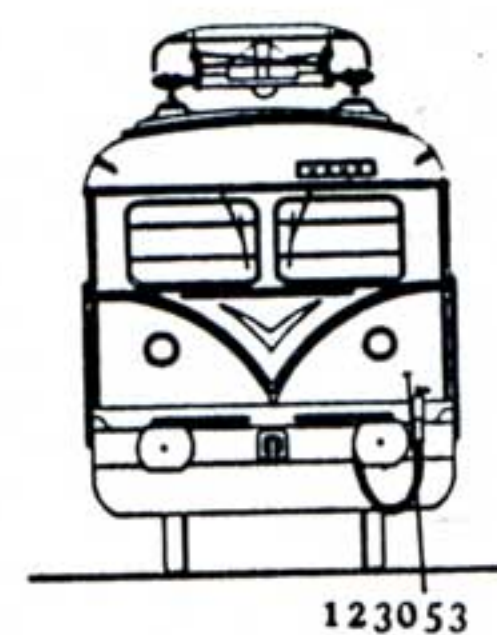
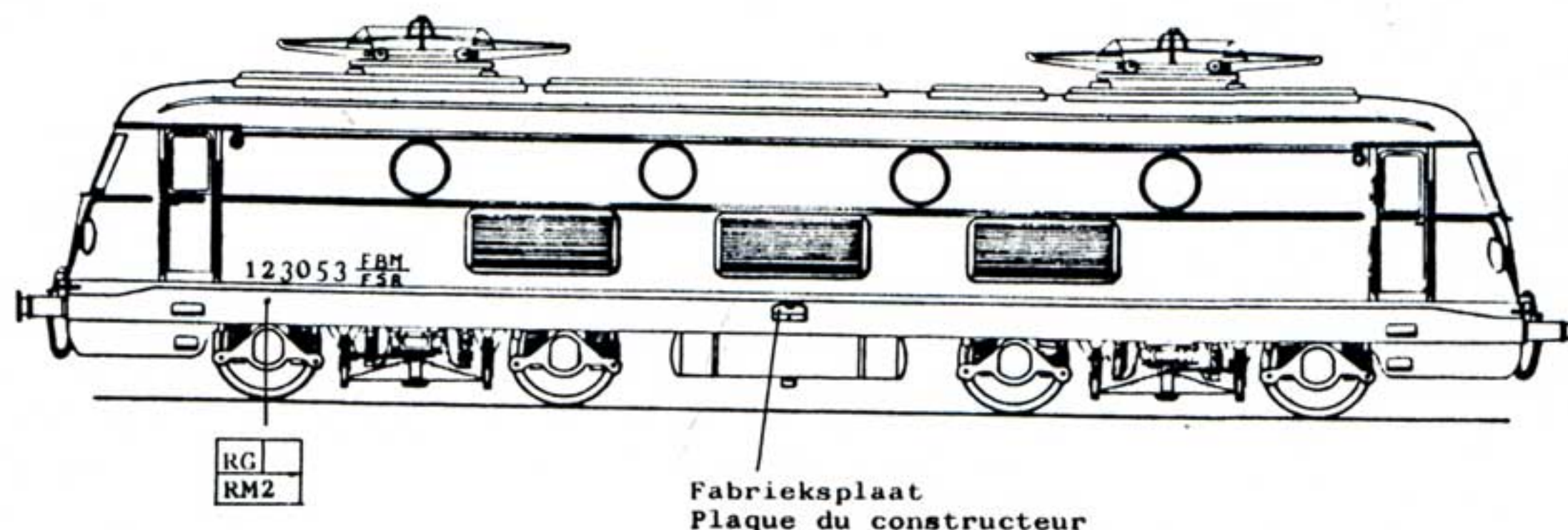
Andere zijkant	zelfde schikking
Autre côté	même disposition

Andere kop	idem
Autre fac	idem

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2300**MODEL-MODÈLE **123053**

Andere zijkant	zelfde schikking
Autre côté	même disposition

Andere kop	idem
Autre face	idem



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

D25/2300

MODEL-MODÈLE 2312



Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeeldt tussen 21.10.1965 (datum van het in voege brengen van de eenkleurige schildering) en 1970 (datum van het henummeren in 4 cijfers) met uitzondering van de HLE 23 die aktueel nog aldus rijden, zoals het het geval is van de HLE 2312. Zie foto, genomen op 4.4.82 te Antwerpen-Schijnpoort

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

Zie 123053, doch zonder de dubbele snor in V-vorm, zonder de dwarsstaven voor de ontdamping, 4-cijfer nummering.

DEKORATIE :

Zie 123053

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période de la SNCB située entre le 21.10.1965, (date de la peinture en une teinte) et 1970 (date de la renumérotation en 4 chiffres) exception faite pour les HLE, qui roulent encore ainsi actuellement, comme c'est la cas de la HLE 2312, comme la photo ci-contre l'indique puisque la photo a été prise le 4.4.82 à Anvers-Schijnpoort.

GRANDES CARACTERISTIQUES :

Voyez 123053, mais à l'exception de la double moustache en V, les baguettes horizontales aux pare-brises, mais à numérotation à 4 chiffres.

DECORATION :

Voyez 123053.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N°

D25/2300

MODEL-MODÈLE 2324



Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeeldt tussen 2.1972 (datum van aanvang voor't plaatsen van dubbele koplampen) en aktueel. De HLE 2324 afgebeeld op nevenstaande foto werd genomen op 2.4.1981.

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

Zie 2312, doch met dubbele koplampen.

DEKORATIE :

Zie 2312.

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période de la SNCB située entre 2.1972 (date de la mise en place des doubles phares blanc-rouge) et aujourd'hui. La HLE 2324 figurant sur la photo a été prise le 2.4.81.

GRANDES CARACTERISTIQUES :

Voyez 2312, mais à double phares.

DECORATION :

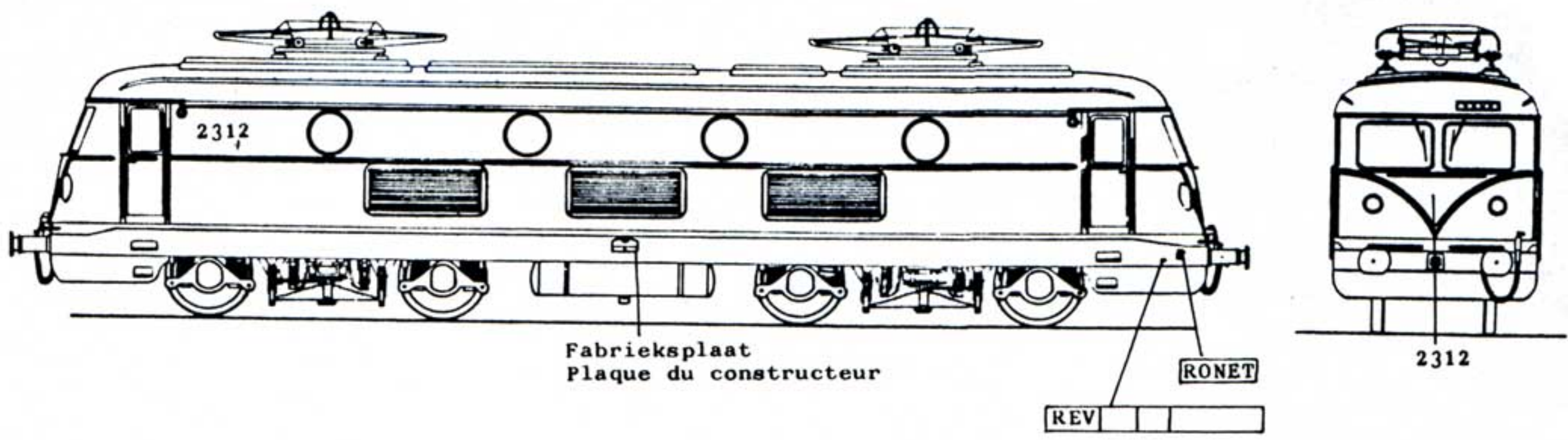
Voyez 2312.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE **D25/2300**

MODEL-MODÈLE **2312**

Andere zijkant	zelfde schikking
Autre côté	même disposition

Andere kop	idem
Autre face	idem

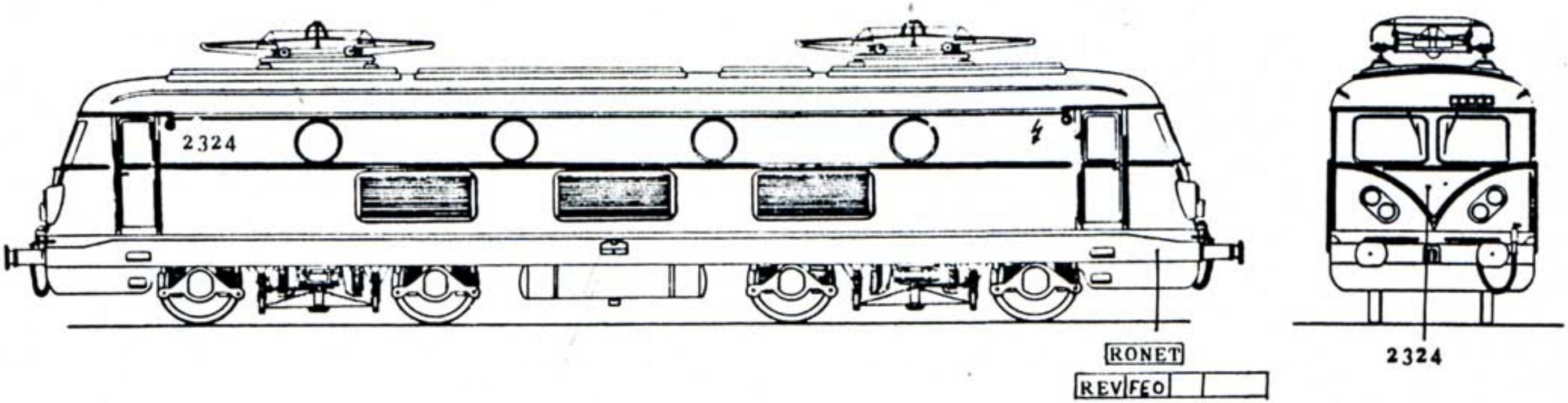


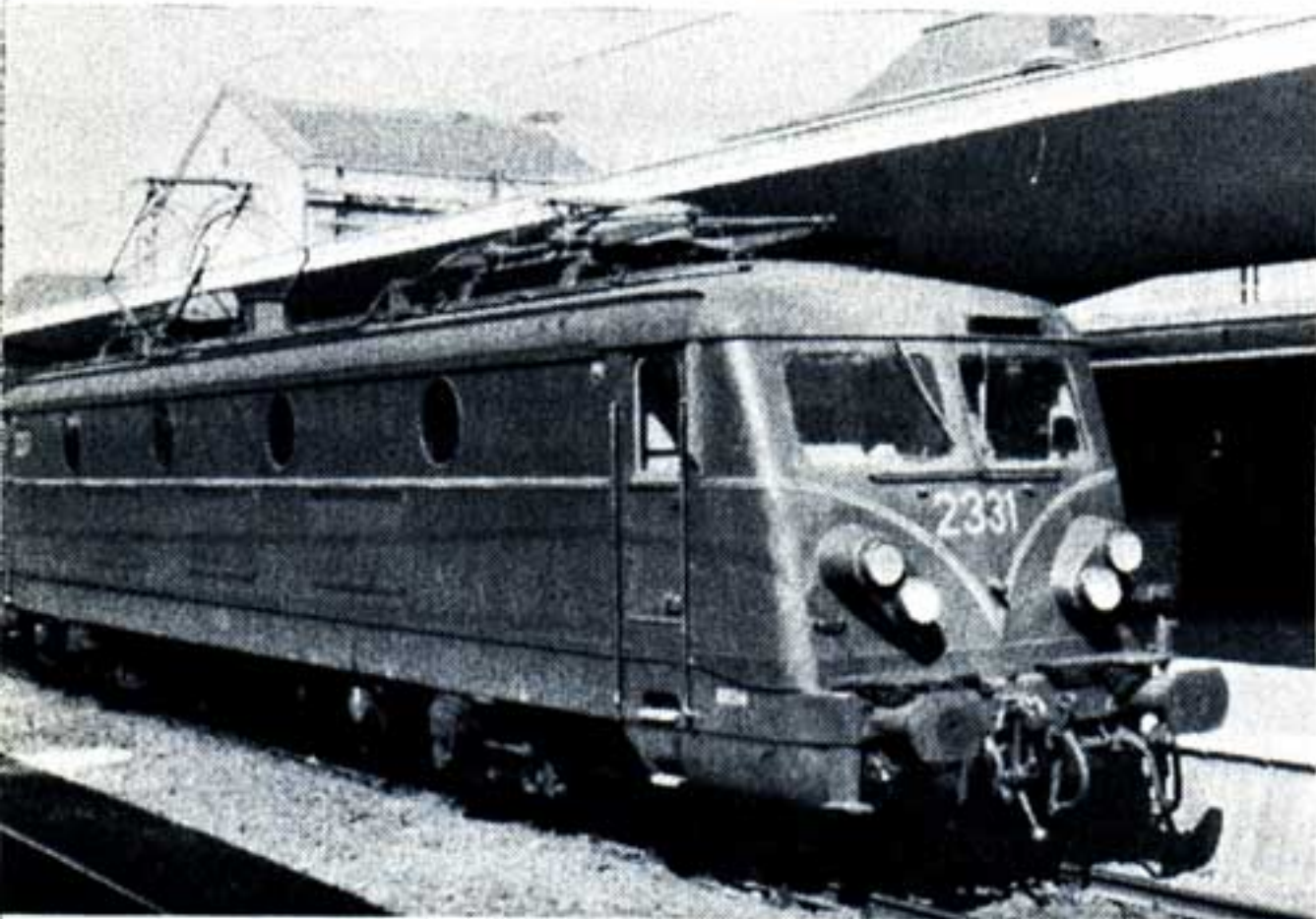
BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE **D25/2300**

MODEL-MODÈLE **2324**

Andere zijkant	zelfde schikking
Autre côté	même disposition

Andere kop	idem
Autre face	idem



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2300** MODEL-MODÈLE **2331**

Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeeldt tussen 2.1972 (datum van aanvang voor het plaatsen van dubbele koplampen wit-rood) en aktueel.

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

Zie 2324 doch met drie luchtroosters aan één zijde voorzien van vertikaal geplaatste verluchtungsstaafjes en vier aan de andere zijde.

DEKORATIE :

Zie 2324.

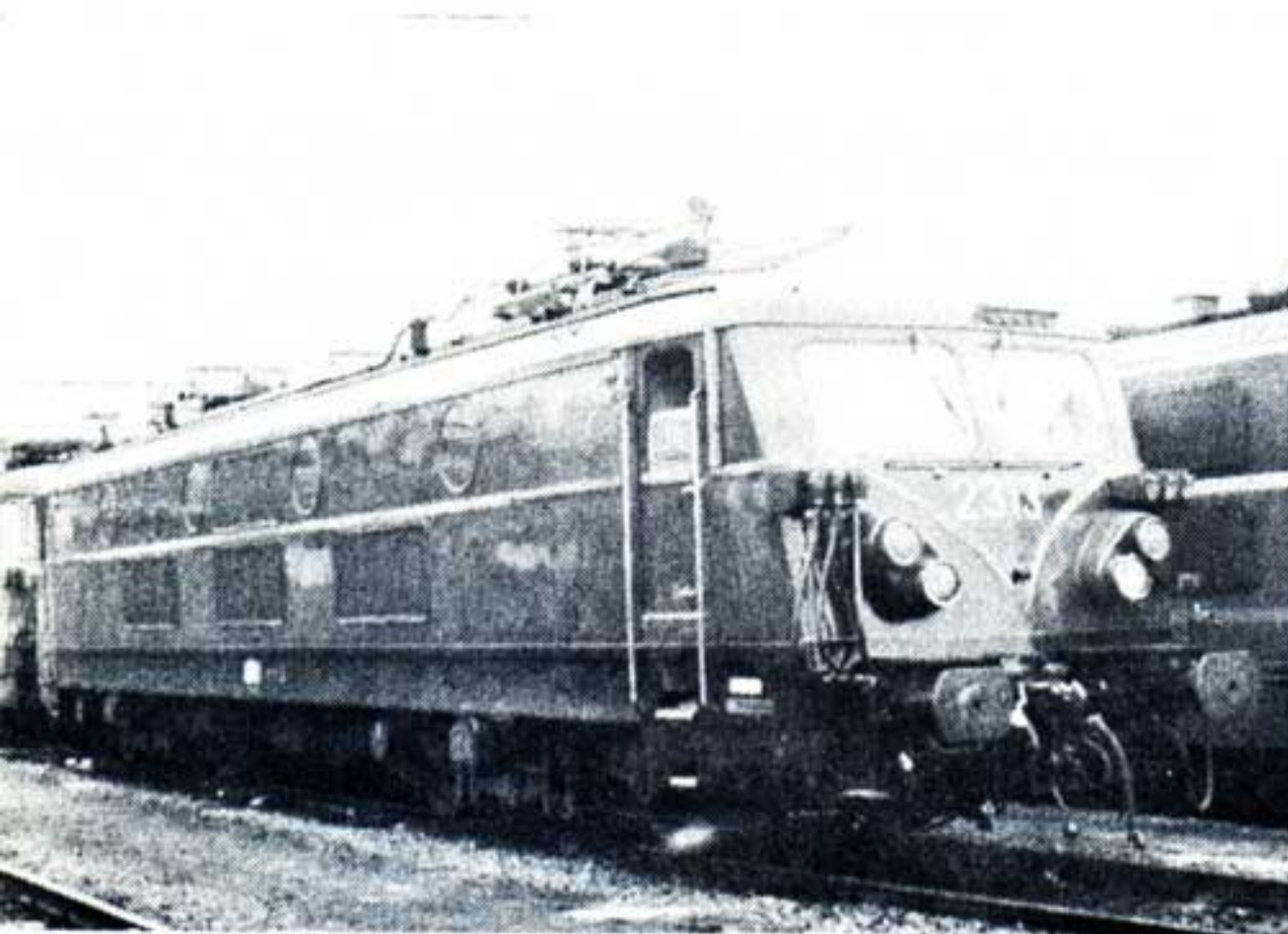
Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période de la SNCB située entre 2.1972 (date de la mise en place des doubles phares blanc-rouge) et aujourd'hui

GRANDES CARACTERISTIQUES :

Voyez 2324 mais munie de trois cadres d'aération à baguettes verticales et quatre de l'autre côté.

DECORATION :

Voyez 2324.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2300** MODEL-MODÈLE **2313**

Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeeldt tussen 7.1973 (datum waarop begin gemaakt werd met het plaatsen van de elektrische elementen voor de dubbele traktie, en dat in 4.1983 op elke HLE 23 moet staan) Zo was het althans voorzien (10-jarenplan).

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

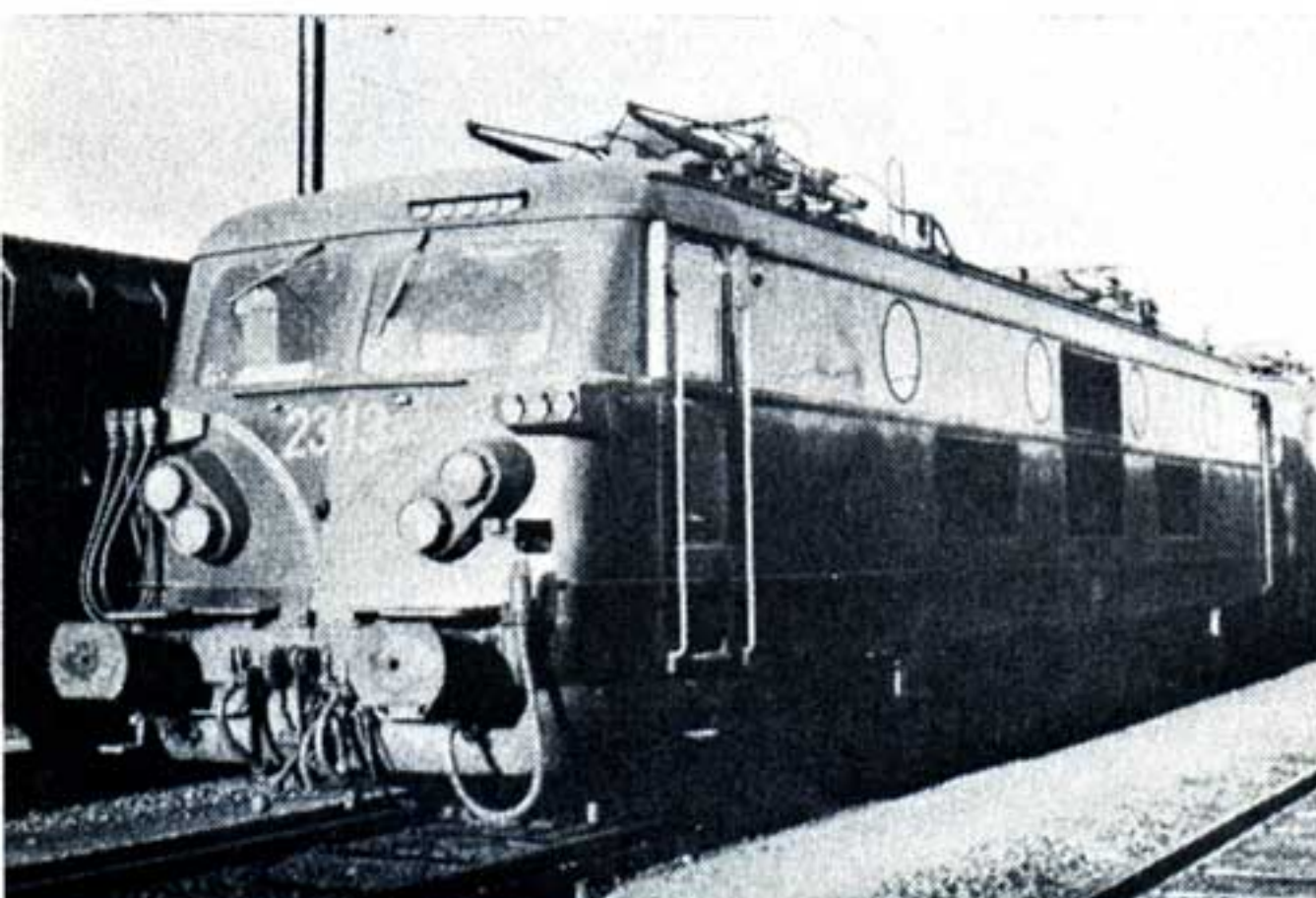
Zie 2331 doch eveneens voorzien van de stopkontakten, links en rechts van de neus, boven de koplampen. Vanwege het aanbrengen van deze stopkontakten, moest de snor in aluminium (geleverd door de firma Happide n° 3700106) ingekort worden en bestond ze uiteindelijk nog slechts uit een V. Op sommige HLE werd ze zelfs totaal vervangen door een ingekorte wit-geschilderde V-snor.

DEKORATIE :

Zie 2331.

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période de la SNCB située entre 7.1973 (date de la mise en place des éléments nécessaires à l'accouplement électrique, et de double traction, éléments qui devront se trouver sur toutes les HLE 23 vers 4.1983, suivant un plan de 10ans, sauf imprévus!)

GRANDES CARACTERISTIQUES: voyez 2331 plus les éléments de double traction se trouvant au-dessus des doubles phares. A cause de la mise en place des ces éléments, la moustache en forme de V (fournise par la firme Happide n°3700106) a du être partiellement interrompue et ne resta finalement qu'une moustache en forme de V. Sur certaines HLE elle était même enlevée entièrement et remplacée par une moustache raccourcie peint.

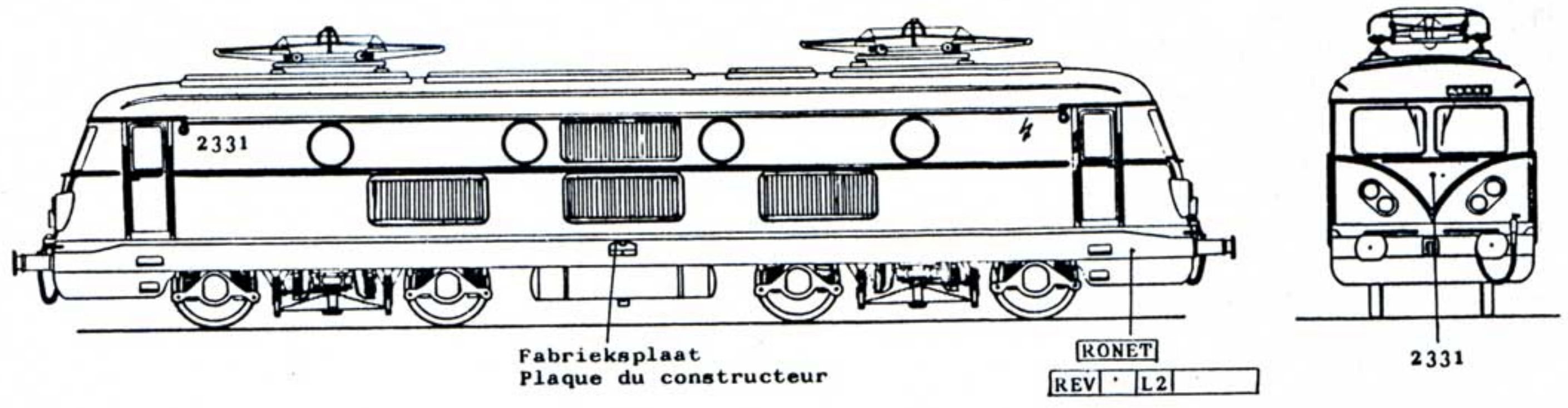
DECORATION : voyez 2331.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2300**

MODEL-MODÈLE **2331**

Andere zijkant	zelfde schikking
Autre côté	même disposition

Andere kop	idem
Autre face	idem



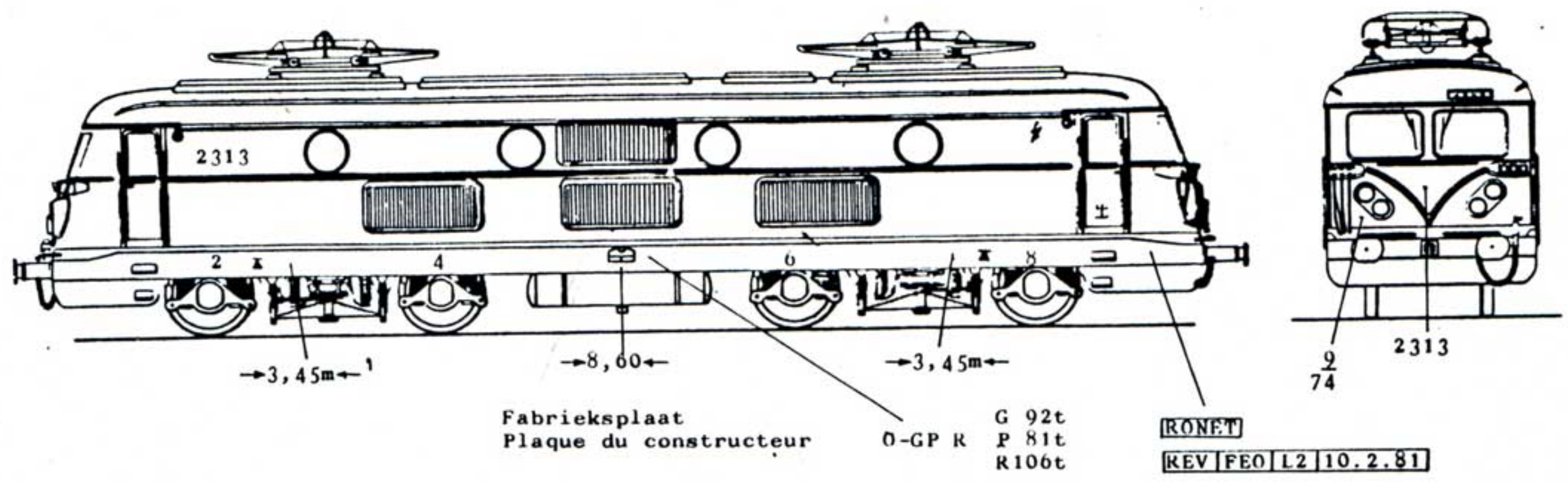
BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2300**

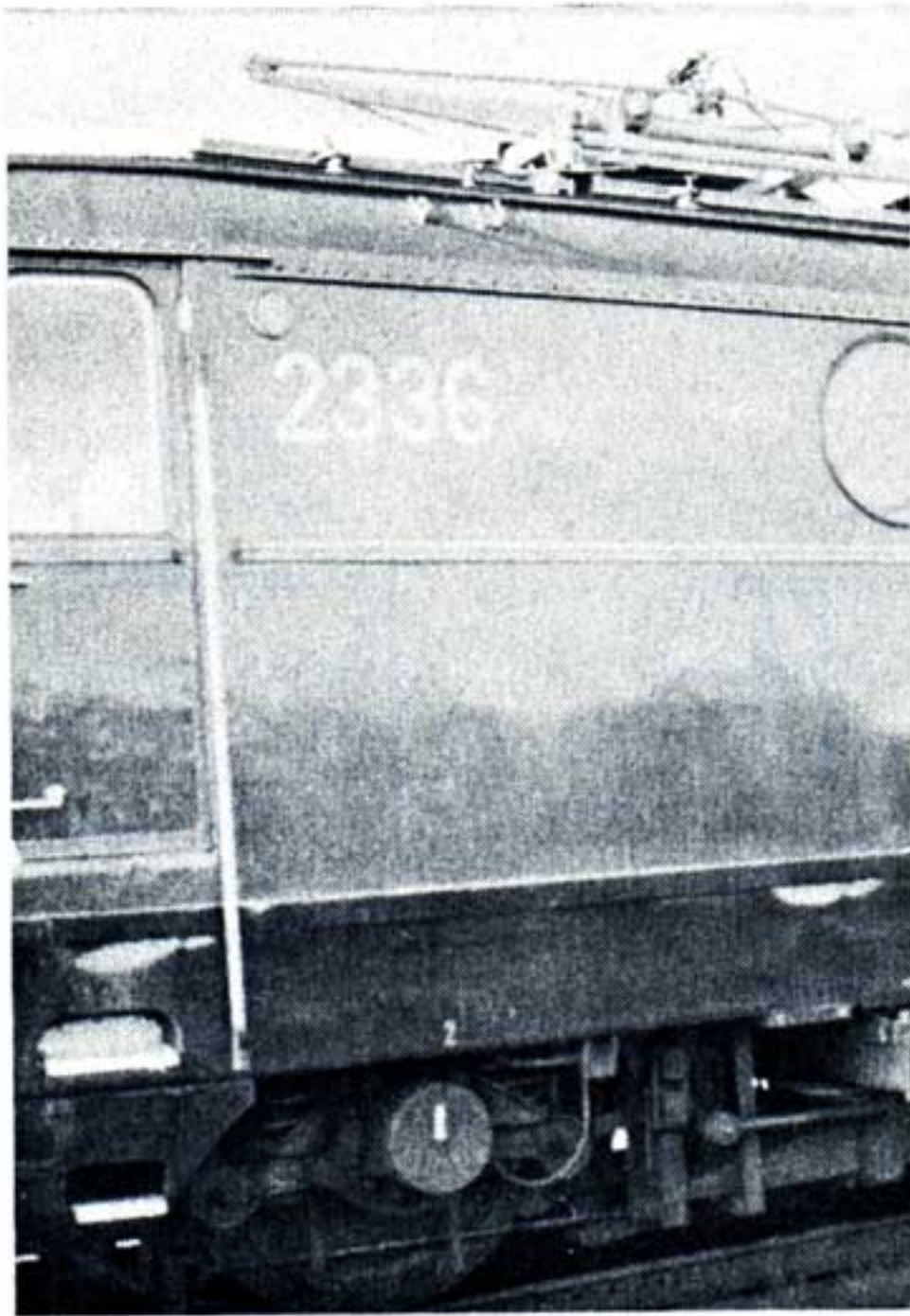
MODEL-MODÈLE **2313**

Andere zijkant	zelfde schikking, opgelet voor de onpare wielnummers.
Autre cote	meme disposition, attention pour la suite des numeros des roues

Andere kop	idem
Autre face	idem

† op deur boven wiel nr.7
 † sur la porte au-dessus de roue nr.7





Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeeldt tussen 7.1973 (datum waarop begin gemaakt werd met het plaatsen van de elektrische elementen voor dubbele tractie, en dat in 4.1983 op elke HLE 23 moet staan) Zo is althans voorzien (10-jarenplan).

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

Zie 2313 doch met 3 luchtroosters aan elke zijde met horizontale verluchtungsstaafjes.

DEKORATIE :

Zie 2313.

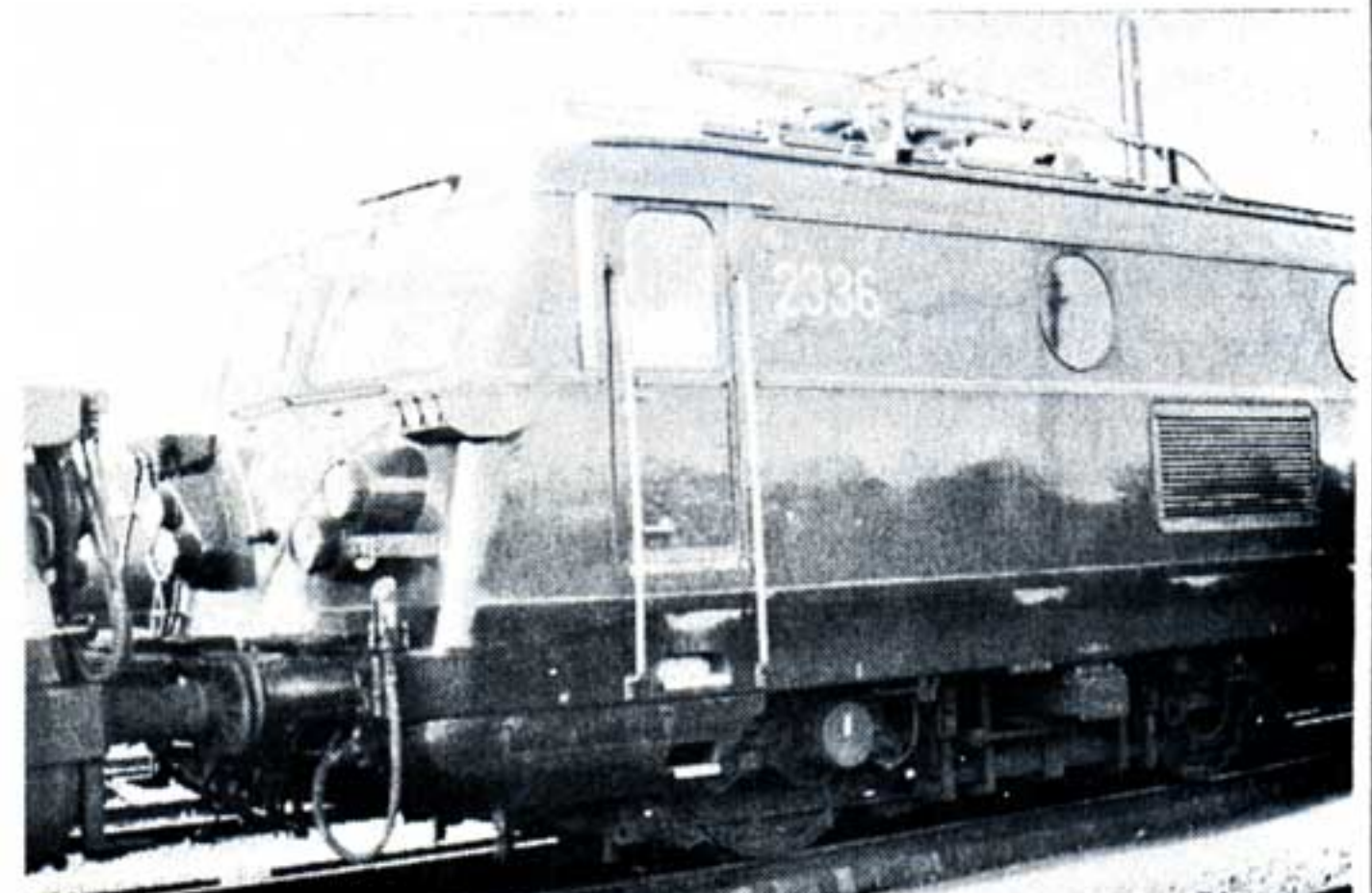
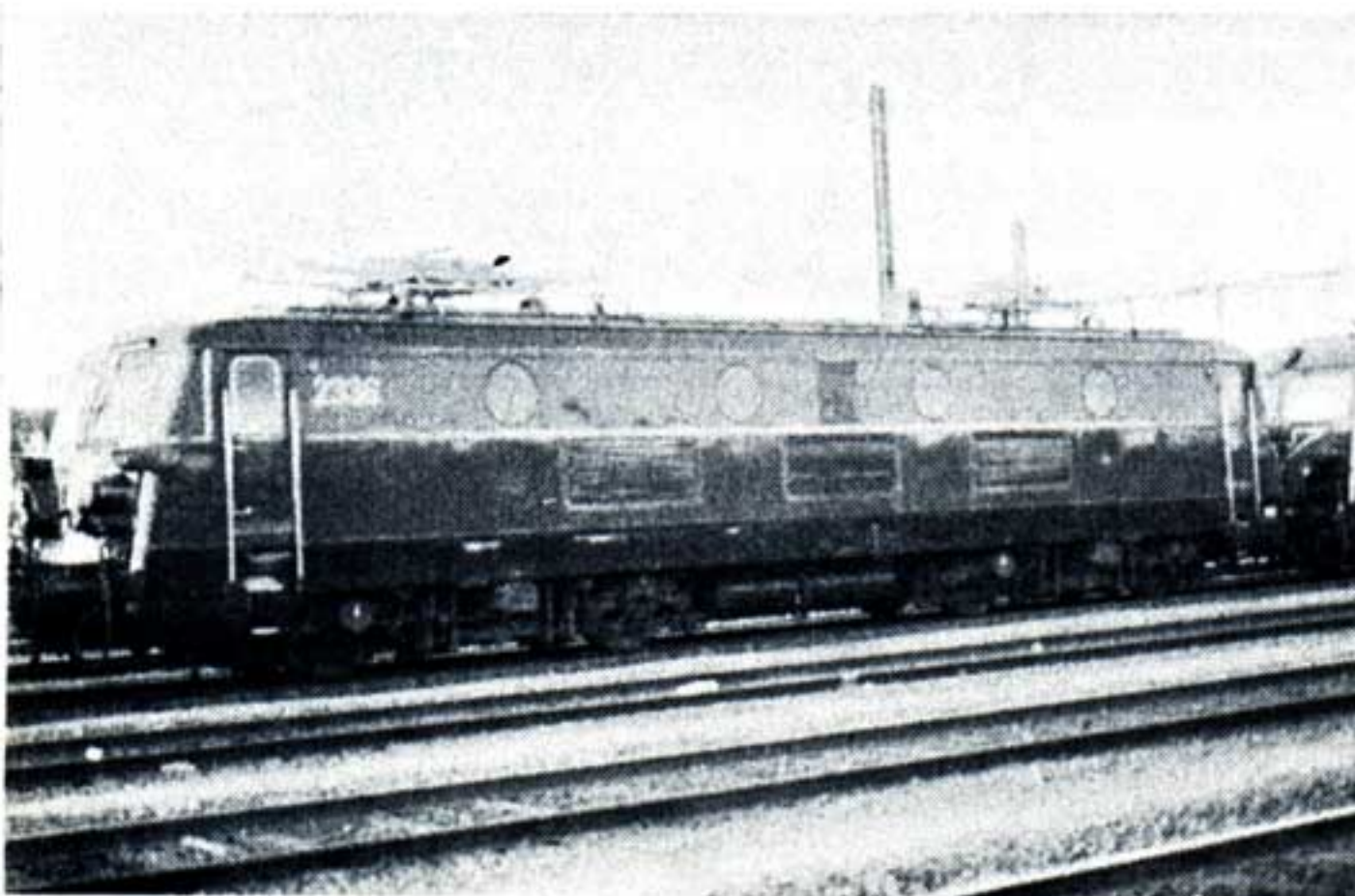
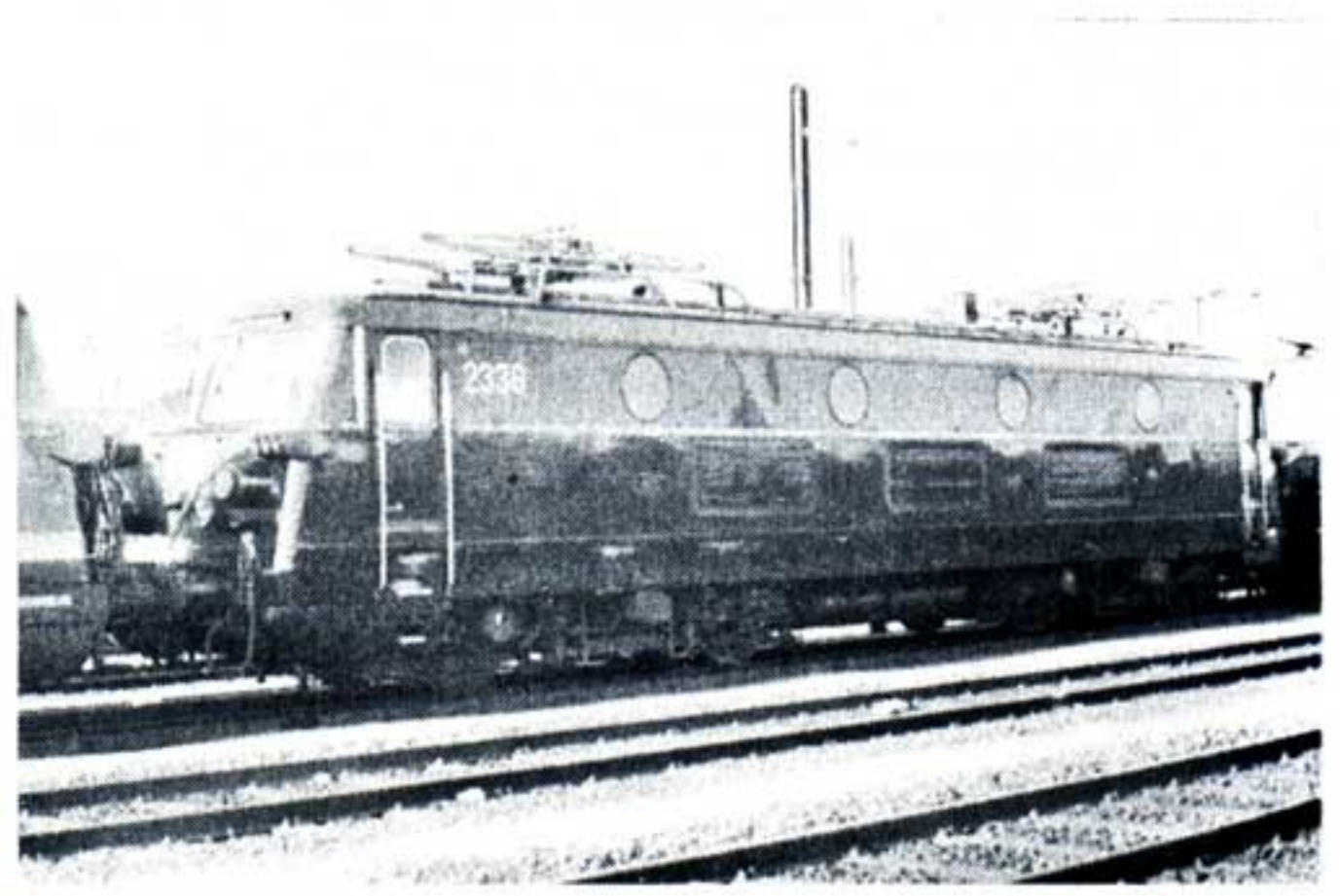
Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau représentant la période de la SNCB située entre 7.1973 (date de la mise en place des éléments nécessaires à l'accouplement électrique, et de double traction, éléments qui devront se trouver sur toutes les HLE 23 vers 4.1983, suivant un plan de 10 ans, sauf imprévus!)

GRANDES CARACTERISTIQUES :

Voyez 2313 mais muni de 3 bouches d'aération de chaque côté, à baguettes horizontales.

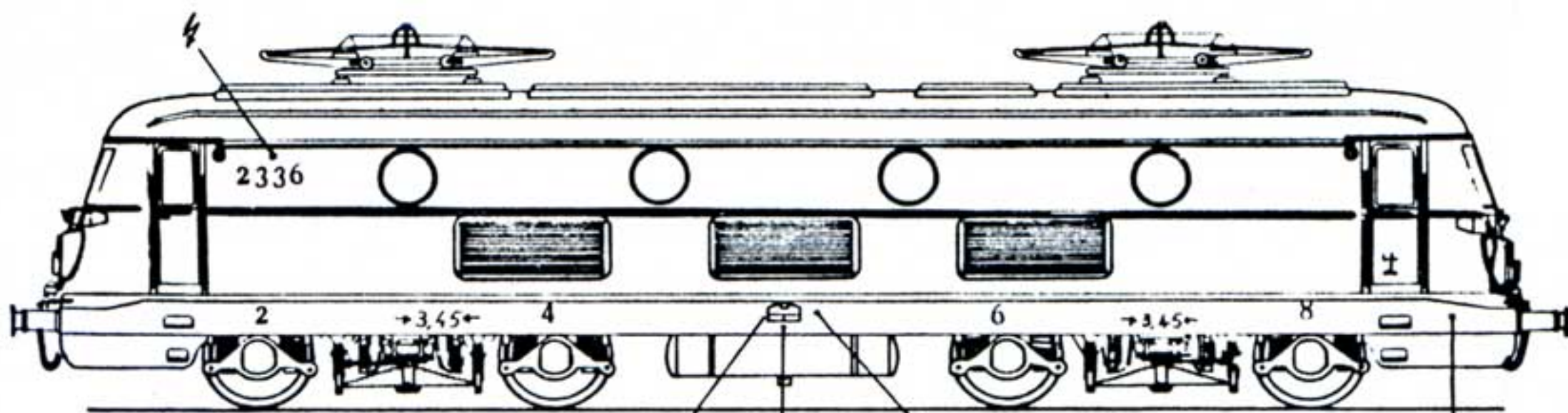
DECORATION :

Voyez 2313.



Andere zijkant	Aan de kant van de pare wielnummers kleeft U BRUSSEL-ZUID, aan de onpare BRUXELLES-MIDI. Opgelet voor de volgorde der onpare wielnummers, 1 tegenover 2, enz.	Andere kop	idem
Autre cote	Ducote des numeros des roues paires vous collez BRUSSEL-ZUID et BRUXELLES-MIDI du cote des impaires. Attention, la suite des numeros des roues impaires est 1 oppose de 2 etc..	Autre face	idem

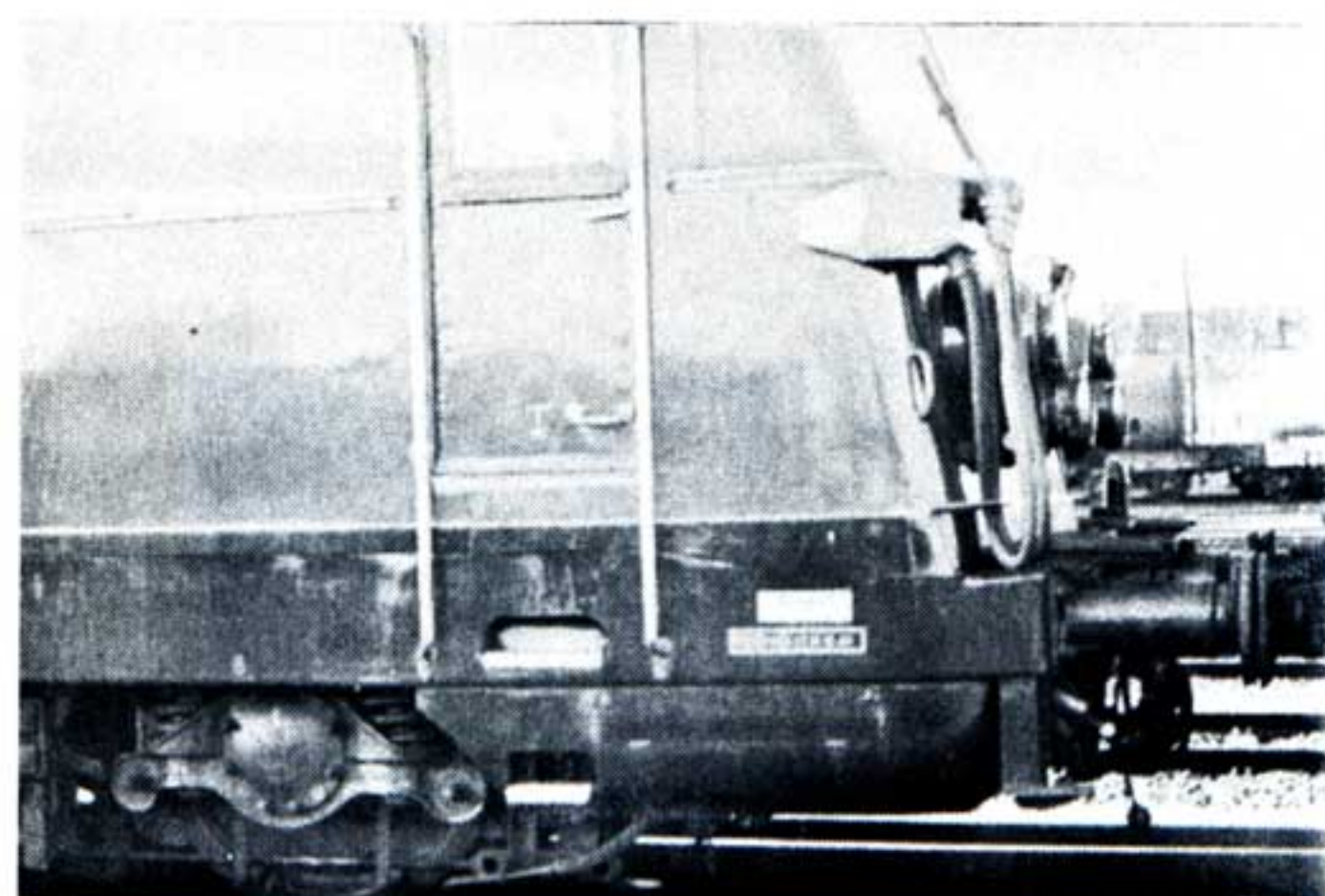
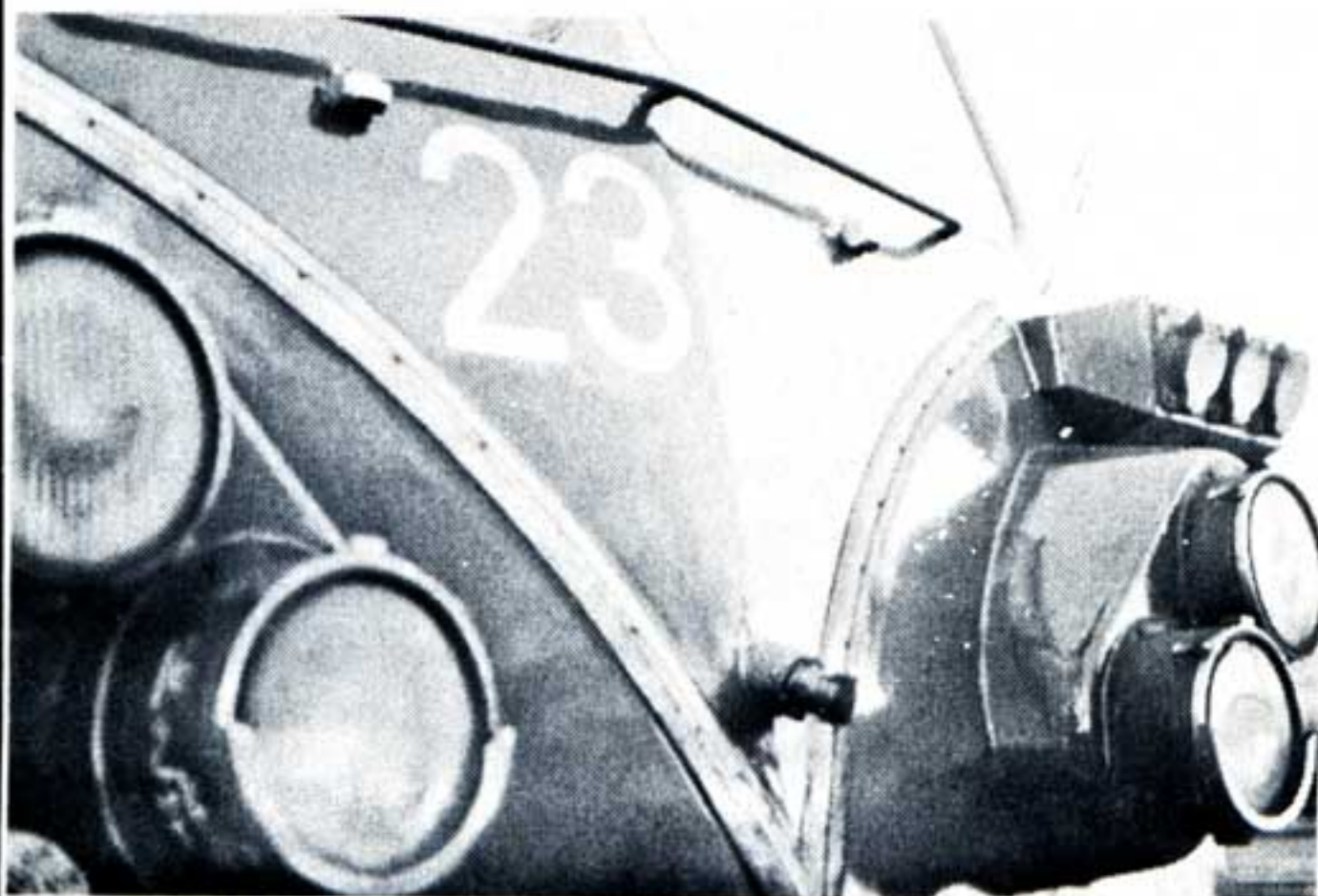
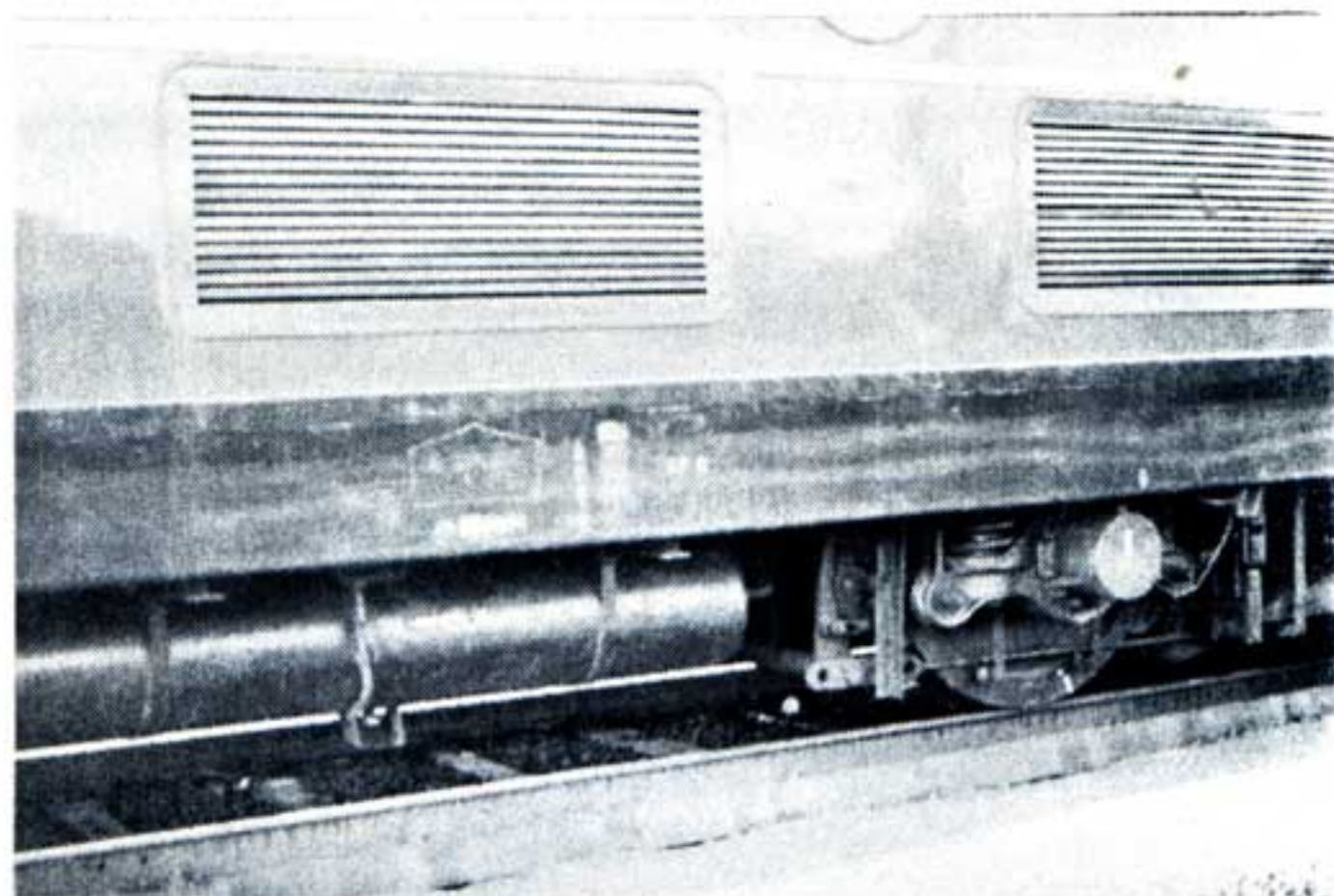
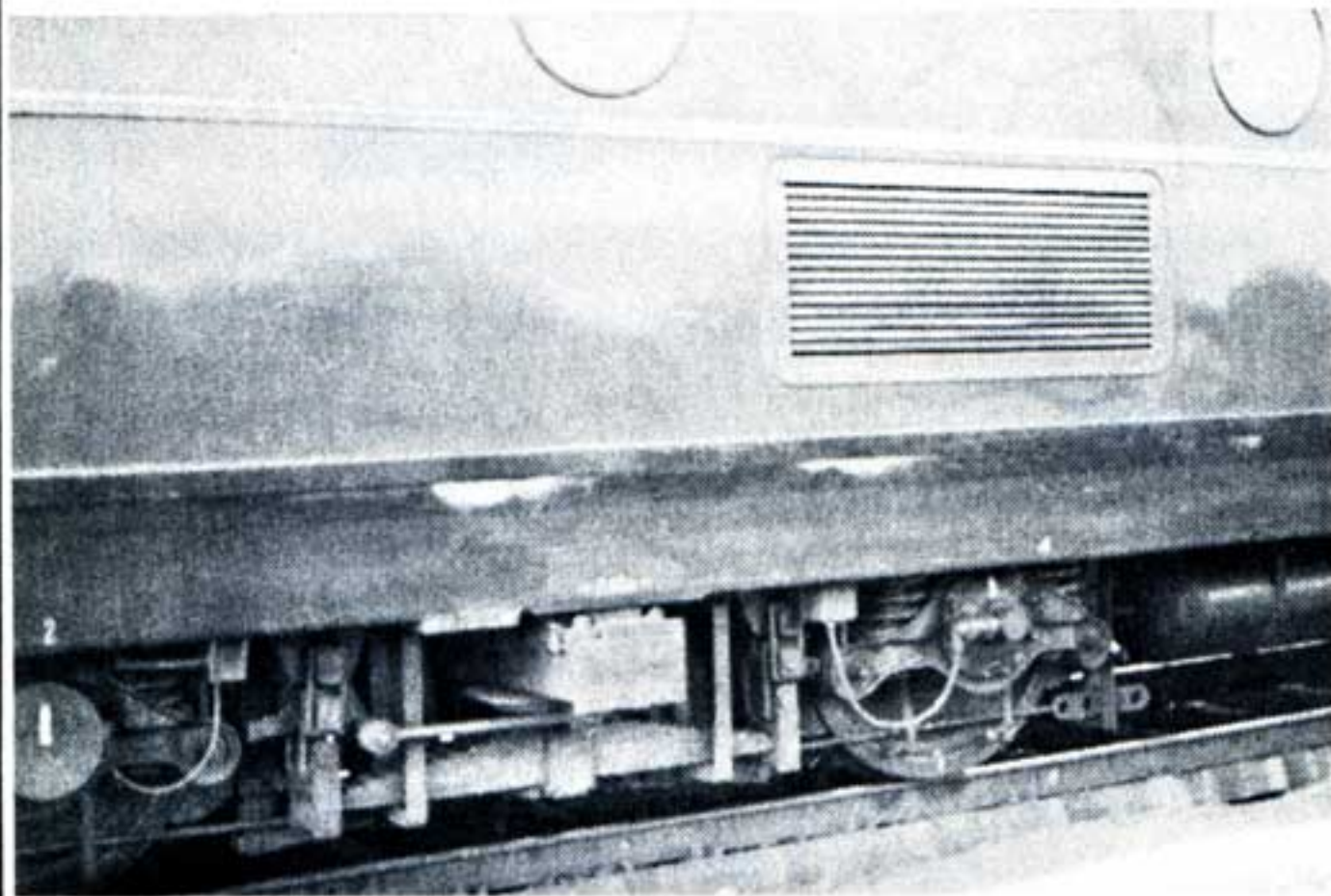
† op deur boven wiel nr.7
 † sur la porte au-dessus de roue nr.7



Fabrieksplaat
 Plaque du constructeur

BRUSSEL-ZUID
 aan de andere kant
 de l'autre cote
BRUXELLES-MIDI
 of/ou
KONET
 of/ou
STOCKEM

REV FEO L2 18.12.80



BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2300** MODEL-MODÈLE **2363**

Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan die de aktuele periode van de NMBS uitbeelt. Alléén dient erop gelet dat dit model niet geschikt is voor dubbele traktie.

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

idem als 2331 doch in gele versie met blauwe strepen.

DEKORATIE :

Dak: licht-grijs: (P07/0210 (mat)-P07/0710 (blinkend).)

Tussen dak en onderstel: geel (P07/0207 (mat)-P07/0707(blink.))

Onderstel-bufferbalk-buffers en bogies: zwart
(P07/0208 (mat)-P07/0708 (blinkend).)

Beschriftingen en lijnen: Zie decals (blauw)

Cette version est indiquée pour rouler sur tout réseau représentant la période actuelle de la SNCB. Il faut seulement attirer l'attention que ce modèle n'est pas indiqué pour la double traction.

GRANDES CARACTERISTIQUES :

idem que 2331 mais en version jaune à bandes bleues.

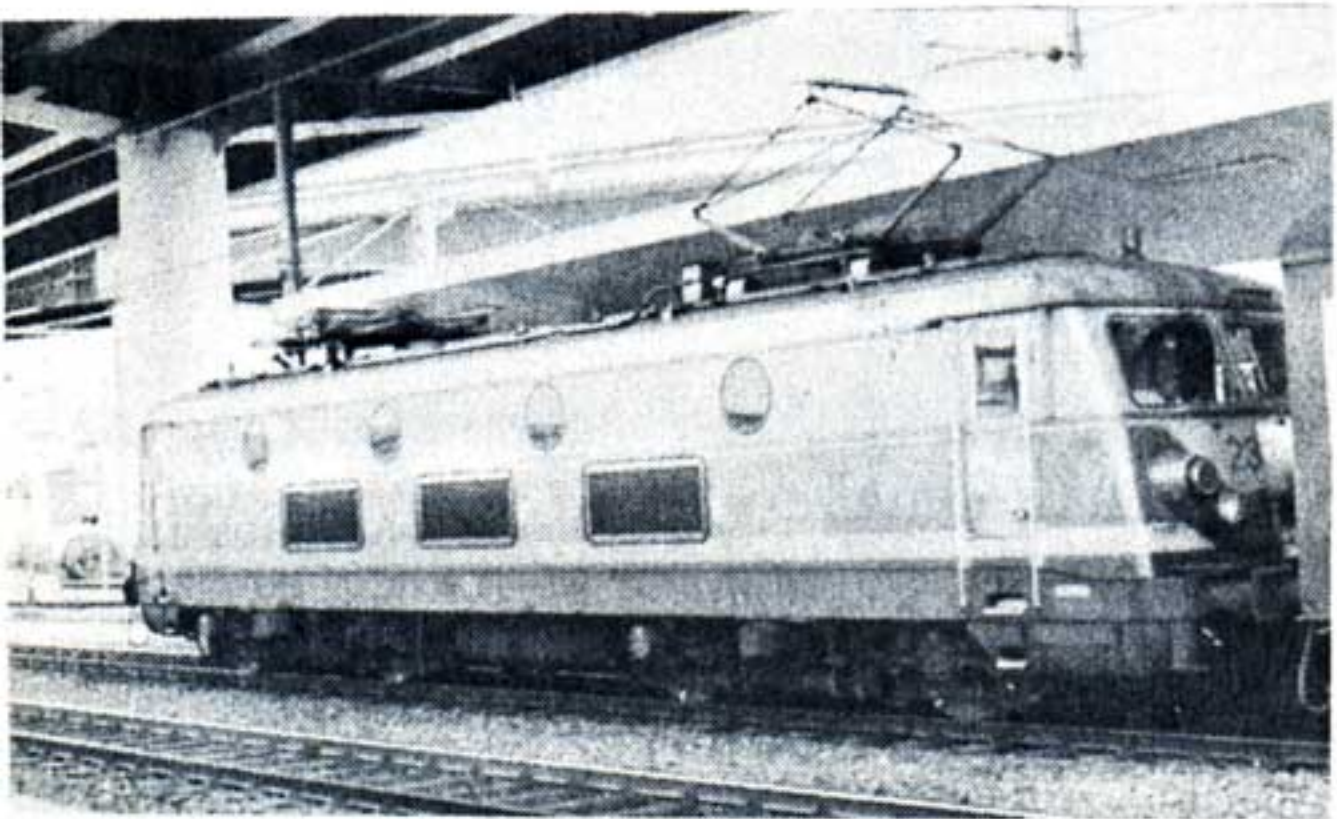
DECORATION :

Toiture: gris-clair:(P07/0210 (mat)-P07/0710(brillant).)

Entre le toit et le châssis: jaune (P07/0207 (mat) -
(P07/0707 (brillant).)

Châssis, traverse de tamponnement, tampons, bogies: noir
(P07/0208 (mat) - P07/0708 (brillant).)

Inscriptions et bandes: Voyez les décals en bleu.

BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2300** MODEL-MODÈLE **2308**

Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan die de aktuele periode van de NMBS uitbeelt. Model voor dubbele traktie.

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

Zie model 2363 doch met de elementen voor dubbele traktie.

DEKORATIE :

Zie model 2363.

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau qui représente la période actuelle à la SNCB. Modèle pour la double traction.

GRANDES CARACTERISTIQUES :

idem que le modèle 2363 mais muni d'éléments pour la double traction.

DECORATION :

Voyez le modèle 2363.

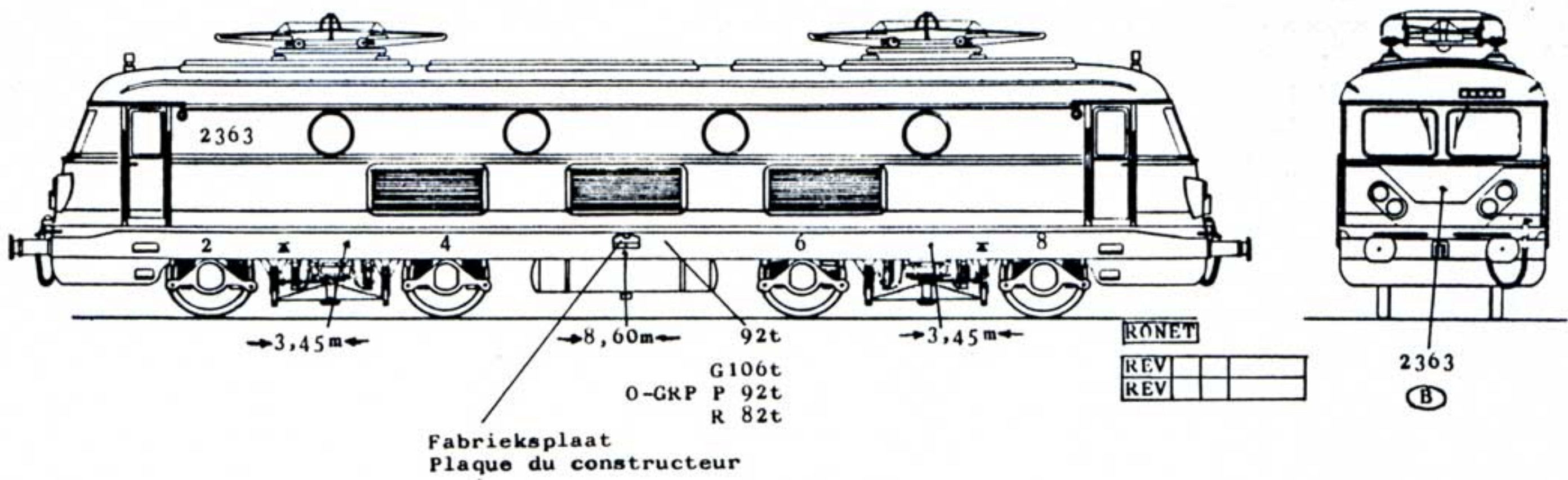


BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2300**

MODEL-MODÈLE **2363**

Andere zijkant	zelfde schikking, opgelet voor de onpare wielnummers.
Autre côté	même disposition, attention pour la suite des numéros des roues.

Andere kop	idem
Autre face	idem



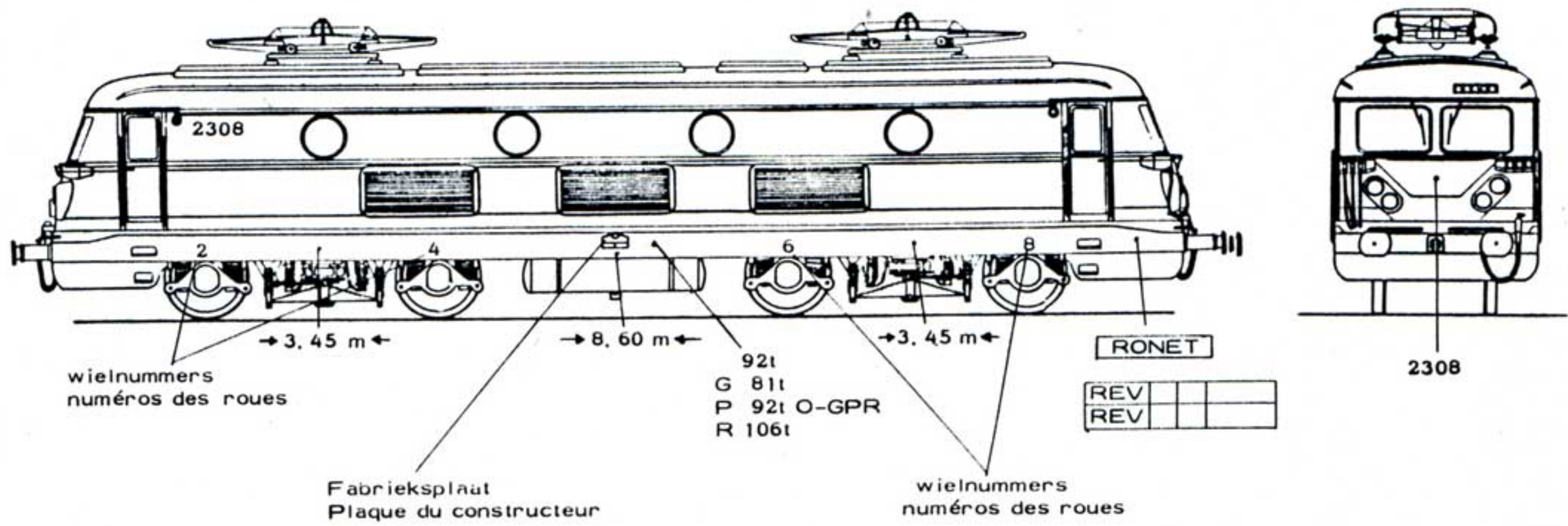
BOUWDOOS - BOÎTE À CONSTRUIRE N° **D25/2300**

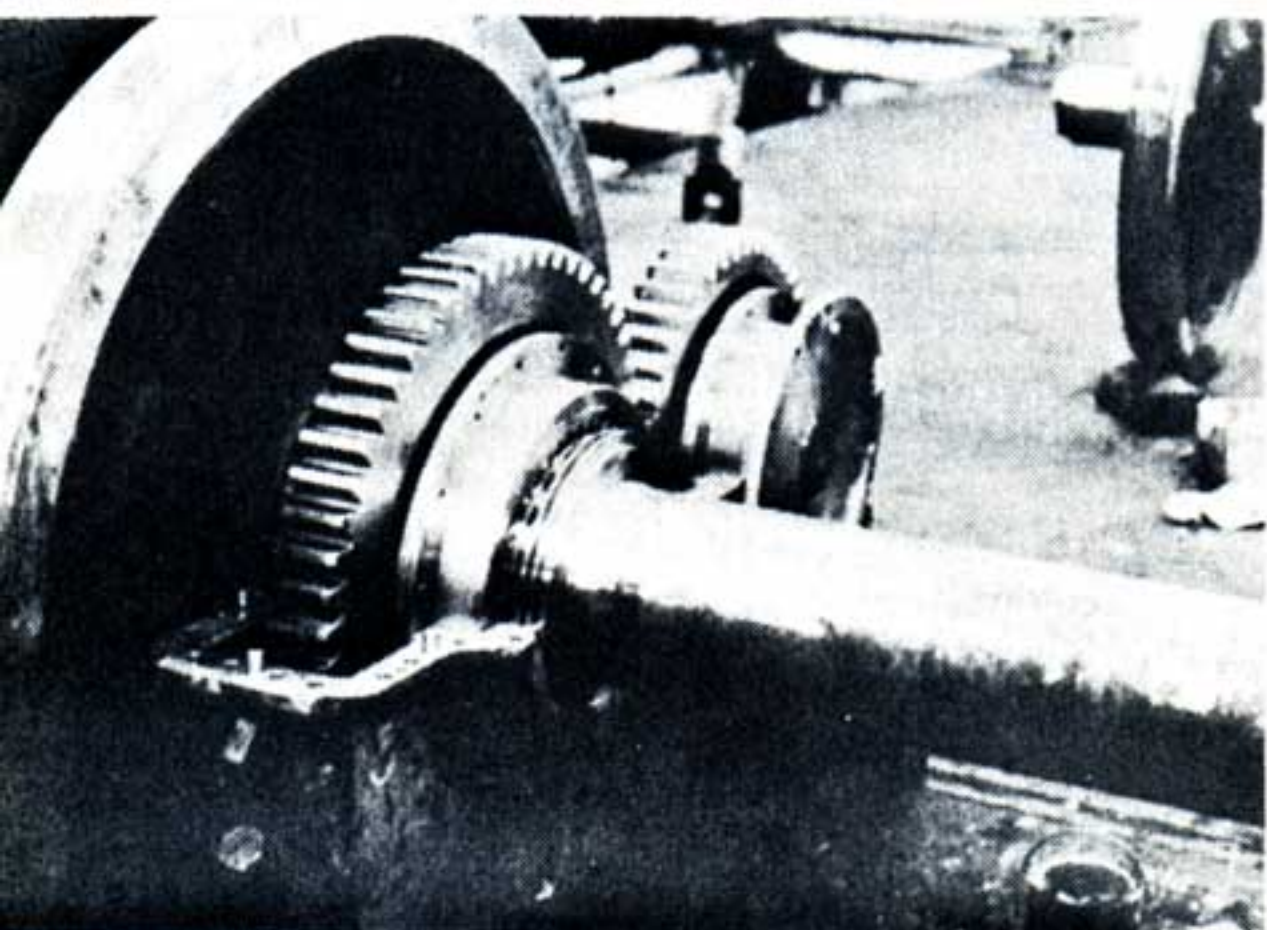
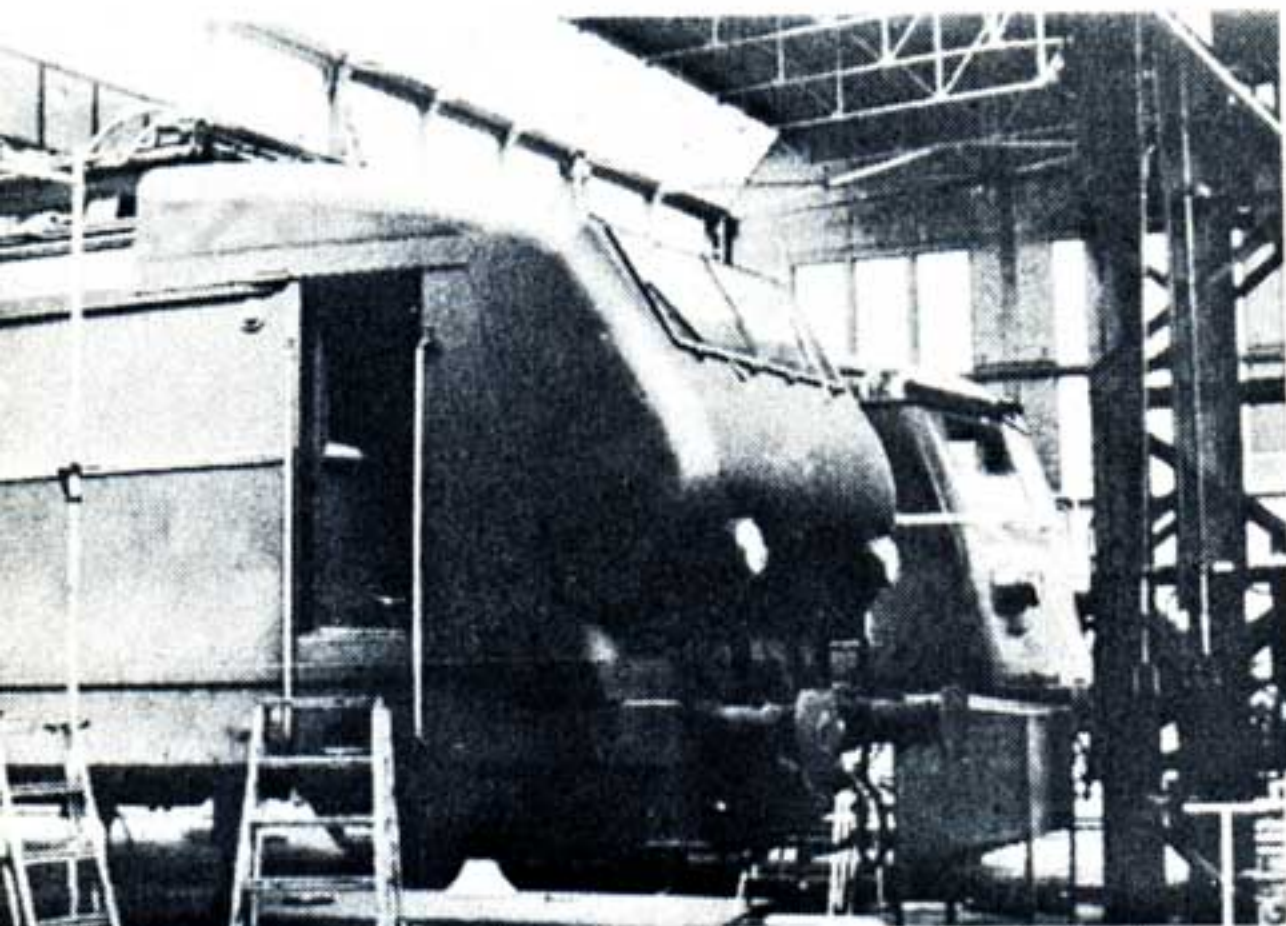
MODEL-MODÈLE **2308**

Andere zijkant	zelfde schikking. Opgelet voor de volgorde der onpare wielnummers.
Autre côté	même disposition. Attention pour la suite des numéros des roues.

Andere kop	idem
Autre face	idem

op deur boven wiel nr. 7.
sur la porte au-dessus de roue nr. 7.





HISTORIEK : van de HLE 2382, ex 124001, ex 2401.

Het is, omdat wij de historiek van deze lok zo speciaal vinden dat wij er heel speciale aandacht aan wijden. Het is een van de weinige HLE, die ee serie op zichzelf uitmaakte. Inderdaad begon deze zijn loopbaan bij de NMBS op 16.9.1957, gebouwd door de "Ateliers Métallurgiques de Nivelles", als HLE 124001. Een zeer interessante foto van deze 124001 in de twee-kleurenperiode is wel heel speciaal. Deze foto werd ons toegespeeld door de heer Max Delie, genoegzaam gekend door alle stoomlokliefhebbers voor zijn uiterst sfeervolle opnames; zie o.m. zijn boek: "Die letzten Dampflokomotieven der DDR". Op 1.3.1961, werd de kast opnieuw herschilderd in één donkergroene kleur. Op 25.3.1968 begint men veranderingen aan te brengen, om deze lok te testen op grote snelheden tot 200 km/u. Hiervoor verandert men de neus (zie nevenstaande foto), de transmissiesteunen, plaatst men lage traktie-elementen en een zijwaartse verzwarende van de wielen. Men besluit deze proeven in september 1969 en in 1970 verandert men de de nummering van 124001 in HLE 2401. Tijdens de grote revisie van 22.2.1972 bouwt men de dubbele koplampen in. In maart 1974 verandert men de nummering. De HLE 2401 sluit achteraan bij de 82 bestaande HLE-s van de reeks 23, als 2383. De "G" transmissie wordt weggenomen en vervangen door een klassieke transmissie "ophanging bij de neus". Uiteindelijk krijgt deze HLE op 10.12.1981 zijn grote revisie, en loopt hij buiten de C.W. Mechelen op 29.1.1982 in de nieuwe blauwe versie met gele lijnen en opschriften.

Deze versie van het model is zeer geschikt om te rijden op elke modelbaan die de uiterst actuele periode van de NMBS uitbeeldt. Model voor dubbele traktie.

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

Zie model 2336 doch in blauwe livrei met gele lichtstrepen en nummers.

DEKORATIE :

Dak: lichtgrijs: (P07/0210 (mat) - P07/0710 (blinkend).)

Tussen dak en onderstel: elektrisch blauw (P07/0206 (mat) - P07/0706 (blinkend).)

Onderstel-bufferbalk-buffers en bogies: zwart (P07/0208 (mat) - P07/0708 (blinkend).)

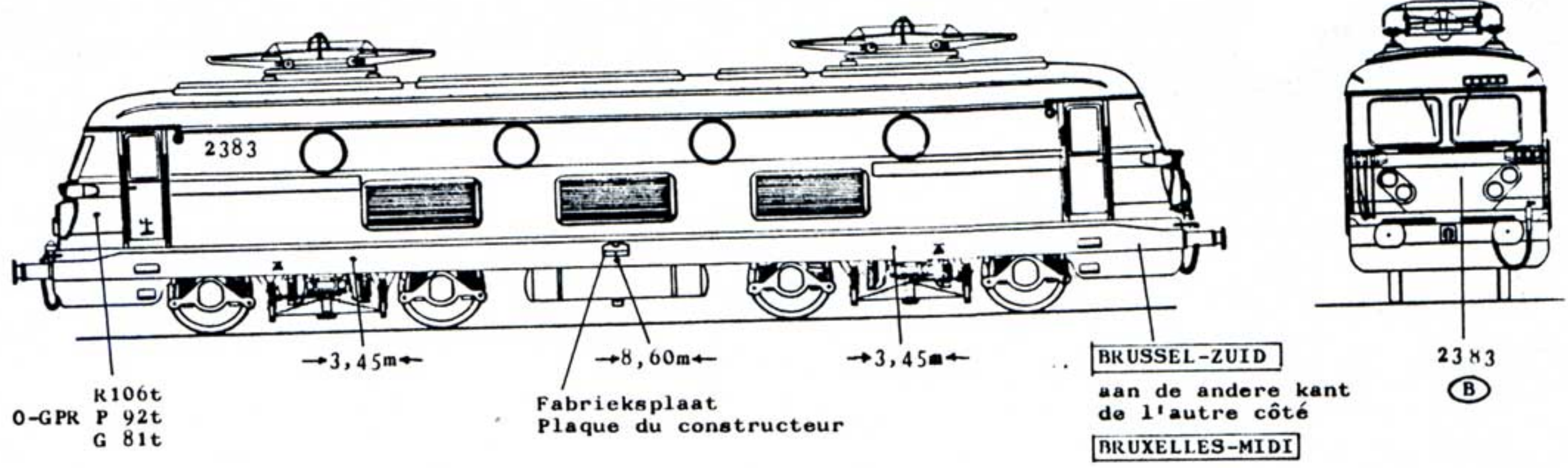
Beschriftingen en lijnen: zie decals in geel.

HISTORIQUE : de la HLE 2382, ex 124001, ex 2401.

C'est parce que nous trouvons l'historique de cette locomotive tellement spéciale, que nous y avons consacré plus d'attention. C'est une des seules HLE qui a formé une série par elle-même. Sa carrière débuta en effet à la SNCB le 16.9.1957 construite par "Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles" comme HLE 124001. Une photo très intéressante de cette 124001, en version deux-teintes est très spéciale. Elle nous a été confiée par Monsieur Max Delie, suffisamment connu par tous les amateurs de locomotives à vapeur pour ces prises de vue pleines d'atmosphère, voyez e.a. son livre: "Die letzten Dampflokomotieven der DDR". La caisse a été repeinte en une teinte vert-foncé le 1.3.1961. Cette loco est choisie pour expérimenter son comportement lors de vitesses allant jusqu'à 200 km/h en date du 25.3.1968. Cette modification intéresse la forme du nez (voyez la photo sur cette page), le support de transmission et le placement d'une traction basse et un jeu latéral de trains de roues. Les essais se terminent en septembre 1969 et en 1970 on change le numéro d'immatriculation 124001 en 2401. Pendant la grande révision du 22.2.1972 on place les doubles phares et en mars

Andere zijkant	Aan de ene kant kleeft U BRUSSEL-ZUID, aan de andere kant BRUXELLE-MIDI.
Autre cote	D'un côté vous collez BRUSSEL-ZUID, d'autre côté BRUXELLES-MIDI

Andere kop	idem
Autre face	idem



1974 on recharge la numérotation. La HLE 2401 garnira dorénavant en queue les HLE de la série 23 (82 pièces au total) comme 2383. la transmission "G" est retirée et remplacée par une transmission classique "suspension par le nez". Finalement cette HLE 2383 sort de l'Atelier Central de Malines en date du 29.1.1982 ou elle était rentrée en version verte, en version nouvelle de la SNCB: bleue à bandes et numéros jaunes.

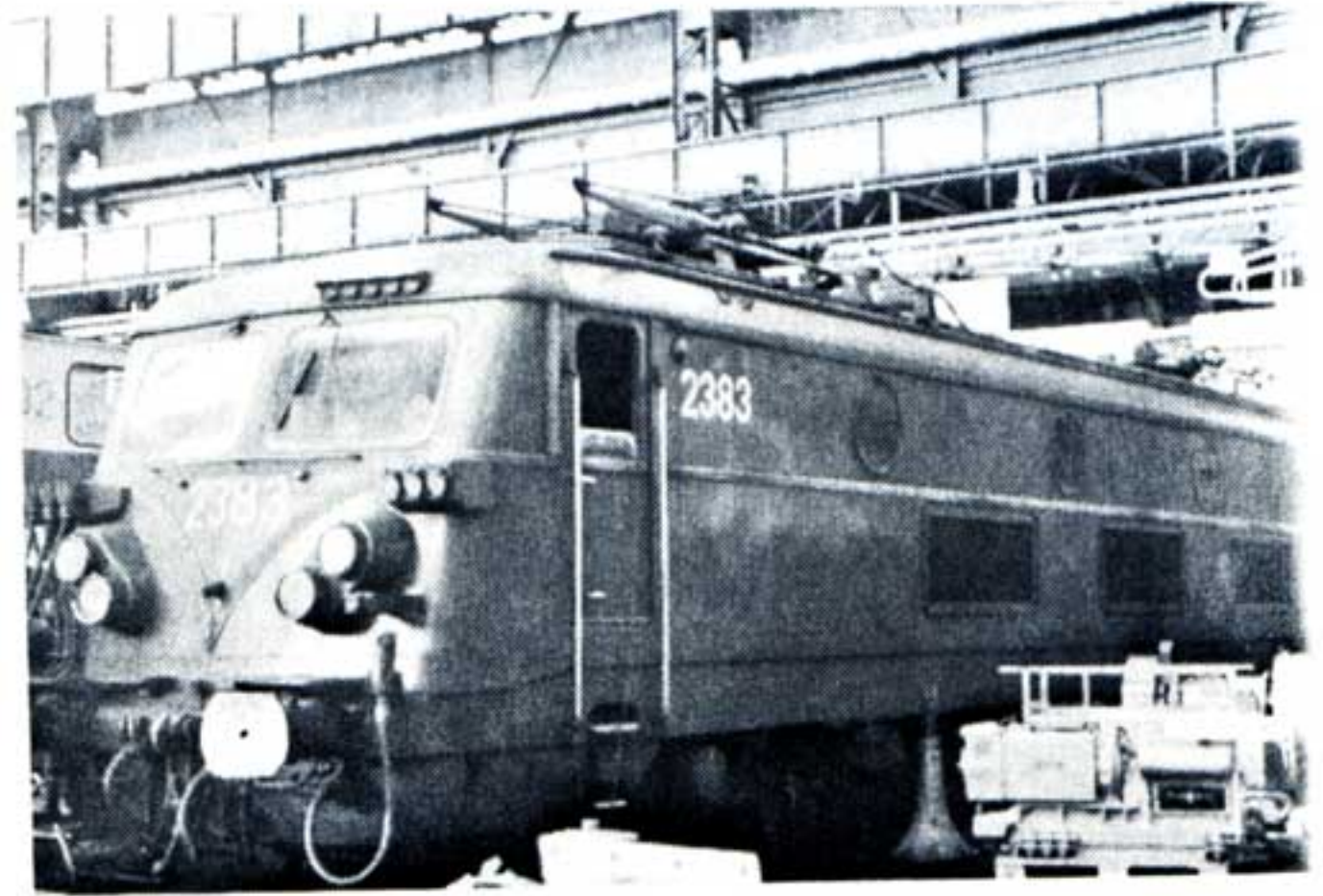
Cette version de ce modèle est indiquée pour rouler sur chaque réseau qui représente la période actuelle de la SNCB.

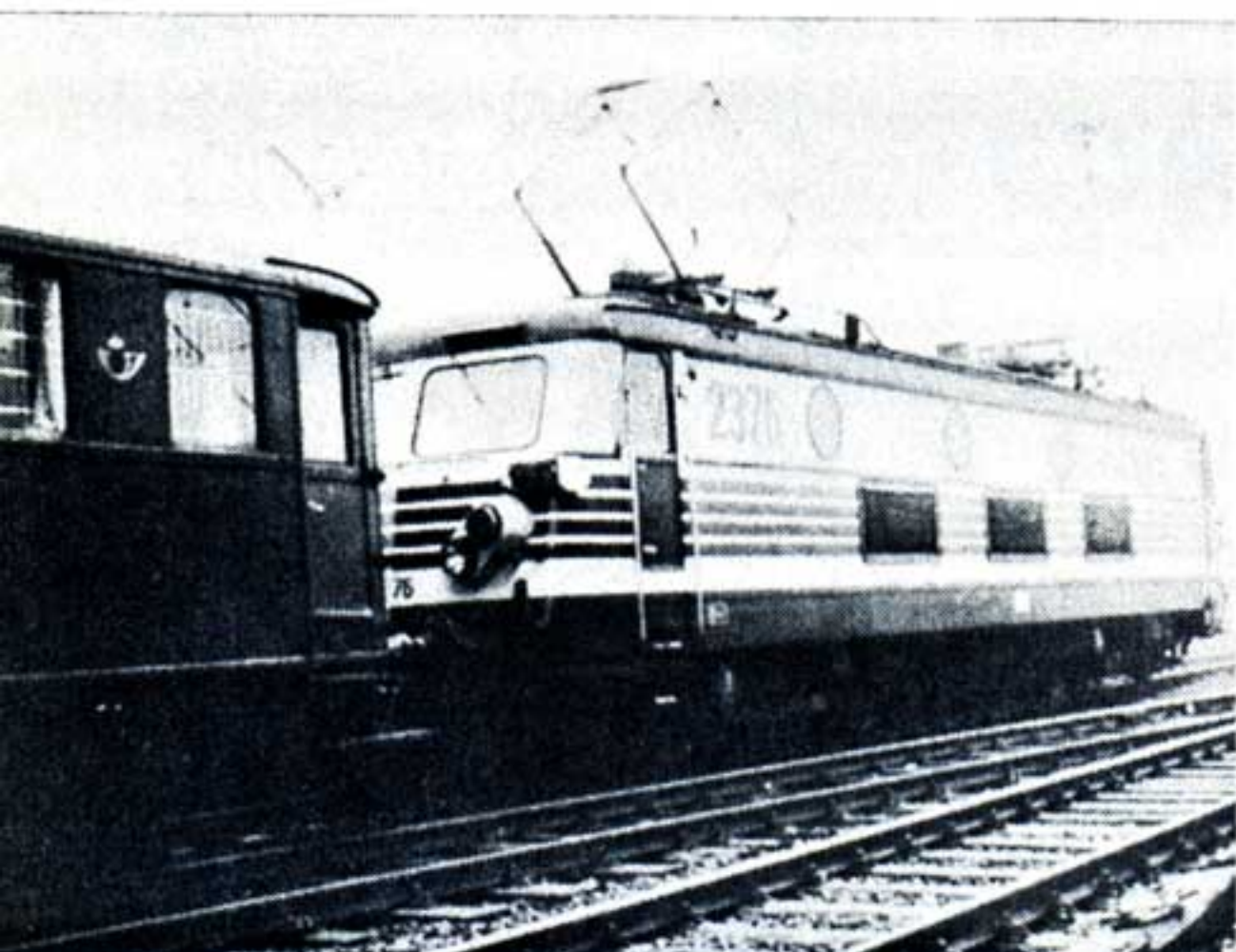
GRANDES CARACTERISTIQUES :

Voyez le modèle 2336 mais en livrée bleue à bandes et numéros jaunes.

DECORATION :

- Toiture : gris clair (P07/0210 (mat) - P07/0710 (brillant).)
- Entre le toit et le châssis: bleu électrique : (P07/0206 (mat) - P07/0706 (brillant).)
- Châssis, traverse de tamponnement, tampons, bogies: noir (P07/0208 (mat) - P07/0708 (brillant).)
- Inscriptions et bandes: voyez décals en jaune.





Deze versie is geschikt om te rijden op elke modelbaan, die de periode uitbeeldt omstreeks de jaren 1976, wanneer de NMBS overging tot het uittesten van een nieuwe livrei op de HLE. De grote reden hiervoor was om de donkergroene livreiën te vervangen door een livrei die meer zichtbaarheid van de loks zou bieden in tegenstelling tot de donkere livreiën tot dan toe gebruikt. Een zeer zichtbare kleur was natuurlijk de gele kleur. Drie loks werden in deze proefkleuren geschilderd en met groene zelfklevende banden afgewerkt. Deze loks waren de 2355, 2376 en 2380, waarvan U onderaan diverse fotos kan zien. Uiteindelijk kwam men tot de vaststelling dat de kleine immatrikulatie-cijfertjes vooraan nog te onleesbaar waren en herwerkte men de schildering tot de vanaf dan officiële kleuren, nl. geel en blauwe banden en cijfers, van groter allure op de neuzen dan dat van de geel-groene livrei. Nu weet men dat deze geel-blaue livreiën nog geen voldoening gaven en men nu aktueel als officiële kleur de elektrisch-blaue met gele banden en cijfers gekozen heeft. Zie 2383 bv.

GROTE KARAKTERISTIEKEN :

Idem als 2308, doch met kleine groene banden.

DEKORATIE :

Dak: zwart zoals het onderstel.

Kast: geel (P07/0207 (mat)- P07/0707 (blinkend).)

Verluchttingsroosters: groen (P07/0205 (mat)-P07/0705(blink.).)

Lijnen en cijfers: Zie decals in groen.

Cette version est indiquée pour rouler sur chaque réseau, qui représente la SNCB vers les années 1976, lorsque la SNCB débuta des essais de nouvelles livrées pour les HLE. La grande motivation pour procéder à ces essais était que des livrées claires offriraient plus de visibilité des locos comparé aux livrées foncées, utilisées jusqu'alors. Le jaune était bien entendu la couleur la plus indiquée. Trois locomotives étaient peintes dans ces livrées expérimentales jaunes et parachevées par des bandes adhésives de couleur verte. Ces locos étaient les 2355, 2376 et 2380, desquels vous trouverez sur ces pages des photos bien intéressantes. Finalement on conclua que les petits chiffres sur le nez, sous les bandes décoratives vertes n'étaient pas très lisibles et décida-t-on de repeindre toutes les locos dans les livrées alors agréées ç.à.d. la livrée jaune avec bandes décoratives et chiffres agrandis bleus de plus grand format que les vertes sous les bandes vertes. Le jaune salissant très vite, n'était pas encore la bonne solution et en plus que les locomotives pourvues de systèmes pour le chauffage étaient de couleur bleue, on décida de repeindre toutes les HLE aux grandes révisions en livrées bleues aux bandes et chiffres jaunes. Voyez la 2383.

GRANDES CARACTERISTIQUES :

Idem que 2308, mais à petites bandes vertes.

DECORATION :

Toiture: noir comme le châssis.

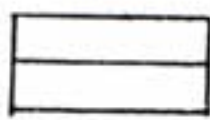
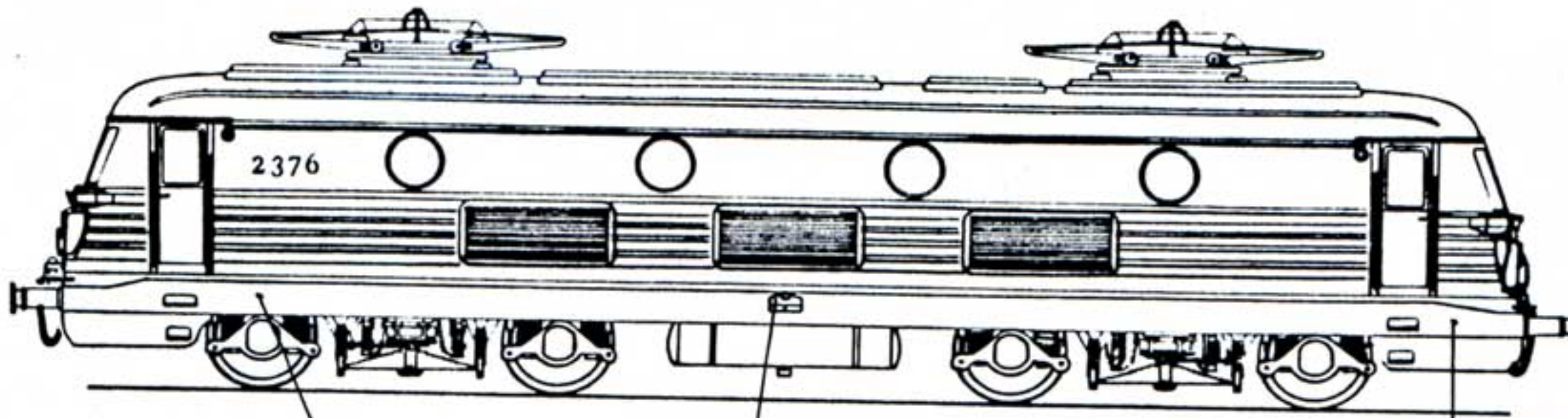
Caisse: jaune(P07/0207 (mat)- P07/0707 (brillant).)

Bouches d'aération: vertes (P07/0205 (mat)-P07/0705-brill.).)

Lignes et chiffres: Voyez les décals en vert.

Andere zijkant	Aan de ene kant kleeft U BRUSSEL-ZUID, aan de andere kant BRUXELLES-MIDI.
Autre côté	D'un côté vous collez BRUSSEL-ZUID, d'autre vous collera BRUXELLES-MIDI.

Andere kop	idem
Autre face	idem



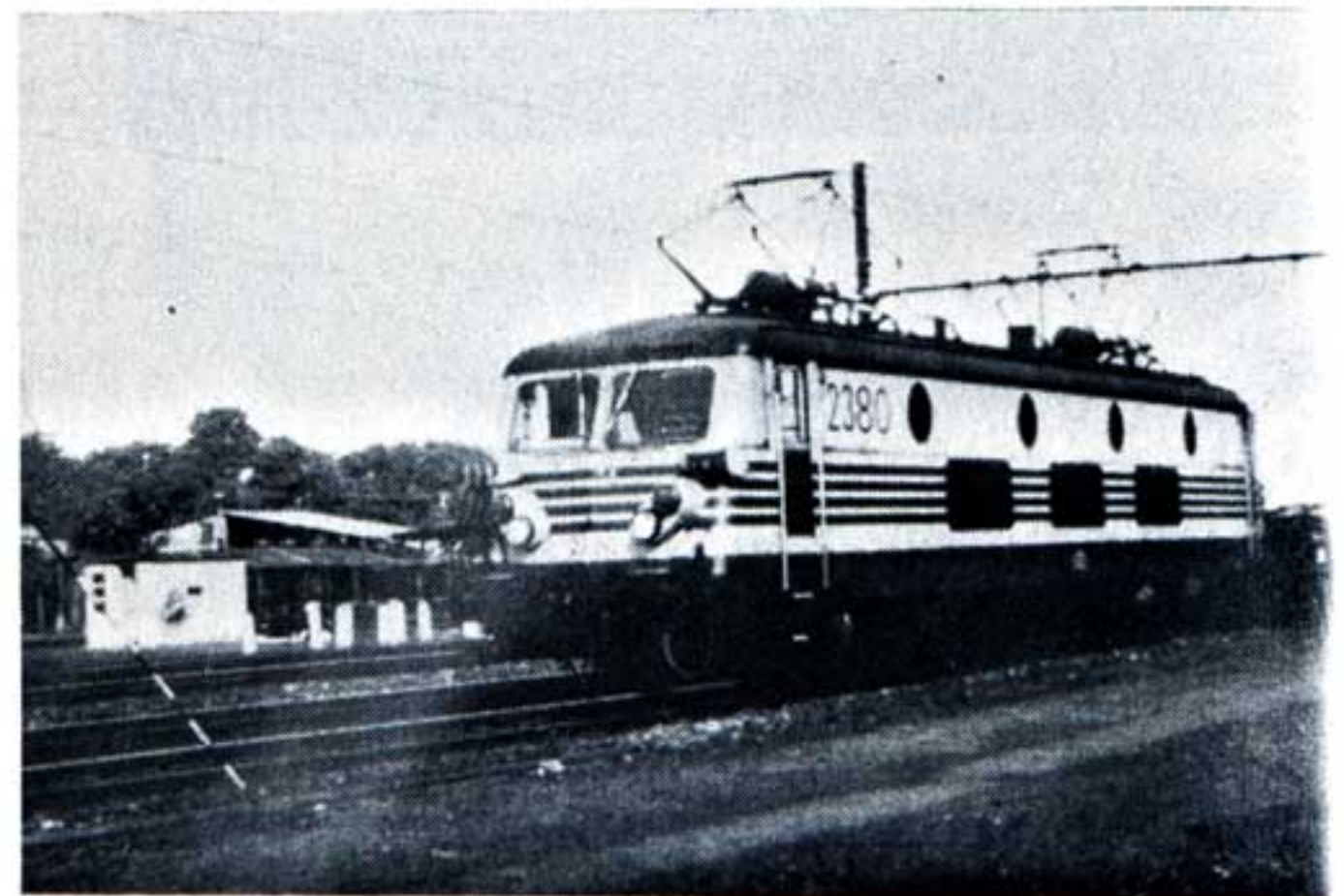
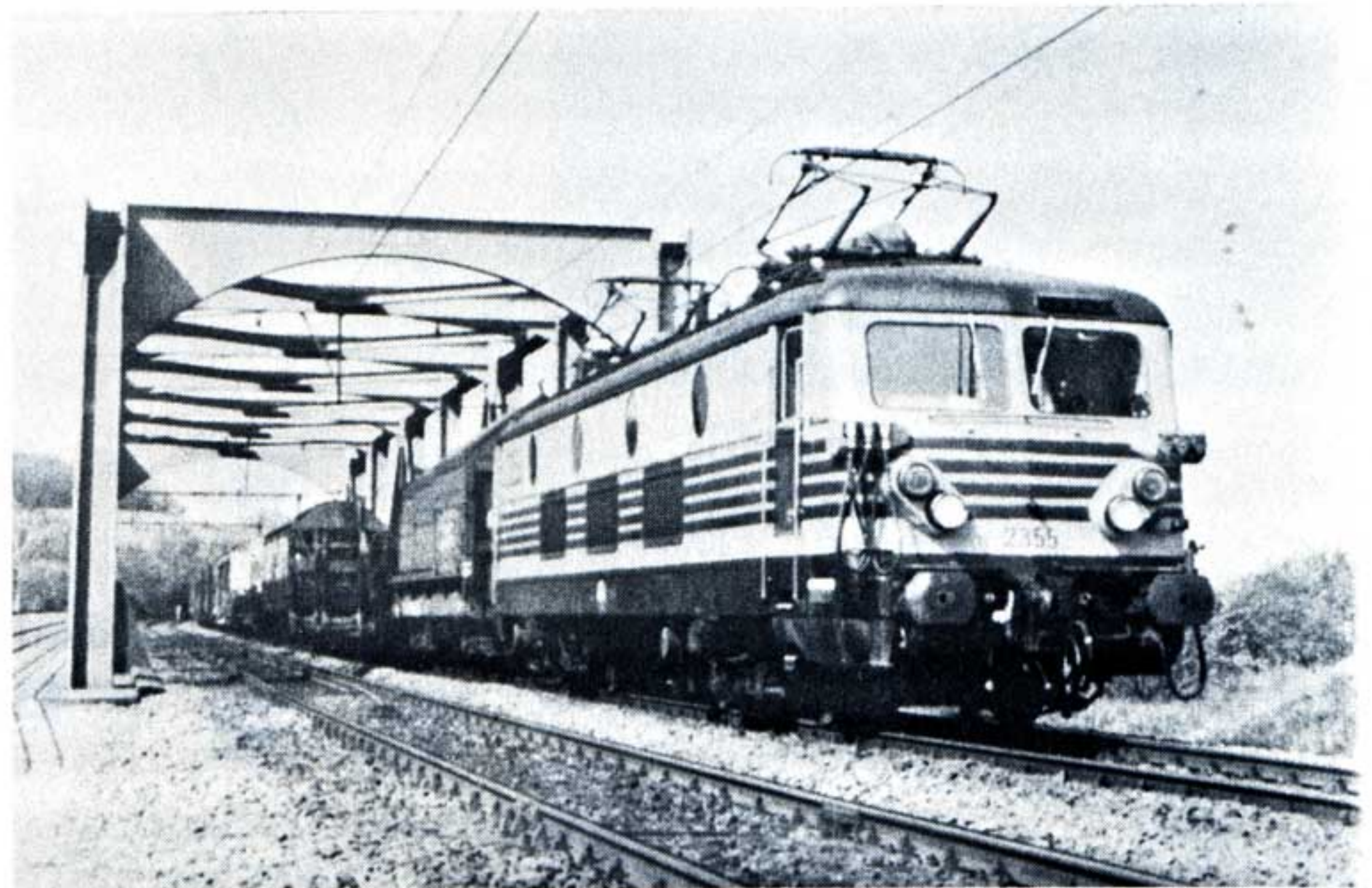
Fabrieksplaat
Plaque du constructeur

BRUSSEL-ZUID

aan de andere kant
de l'autre côté

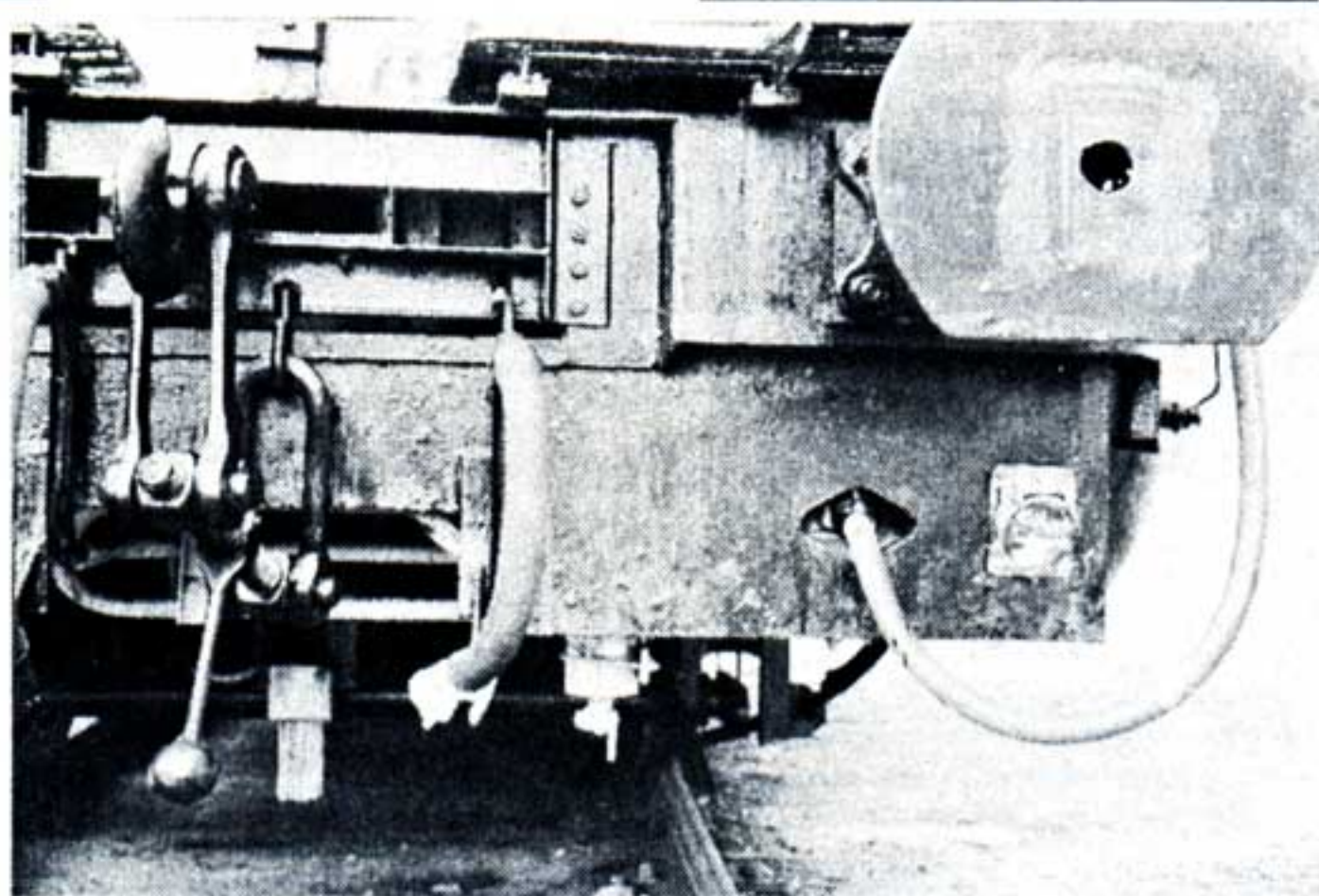
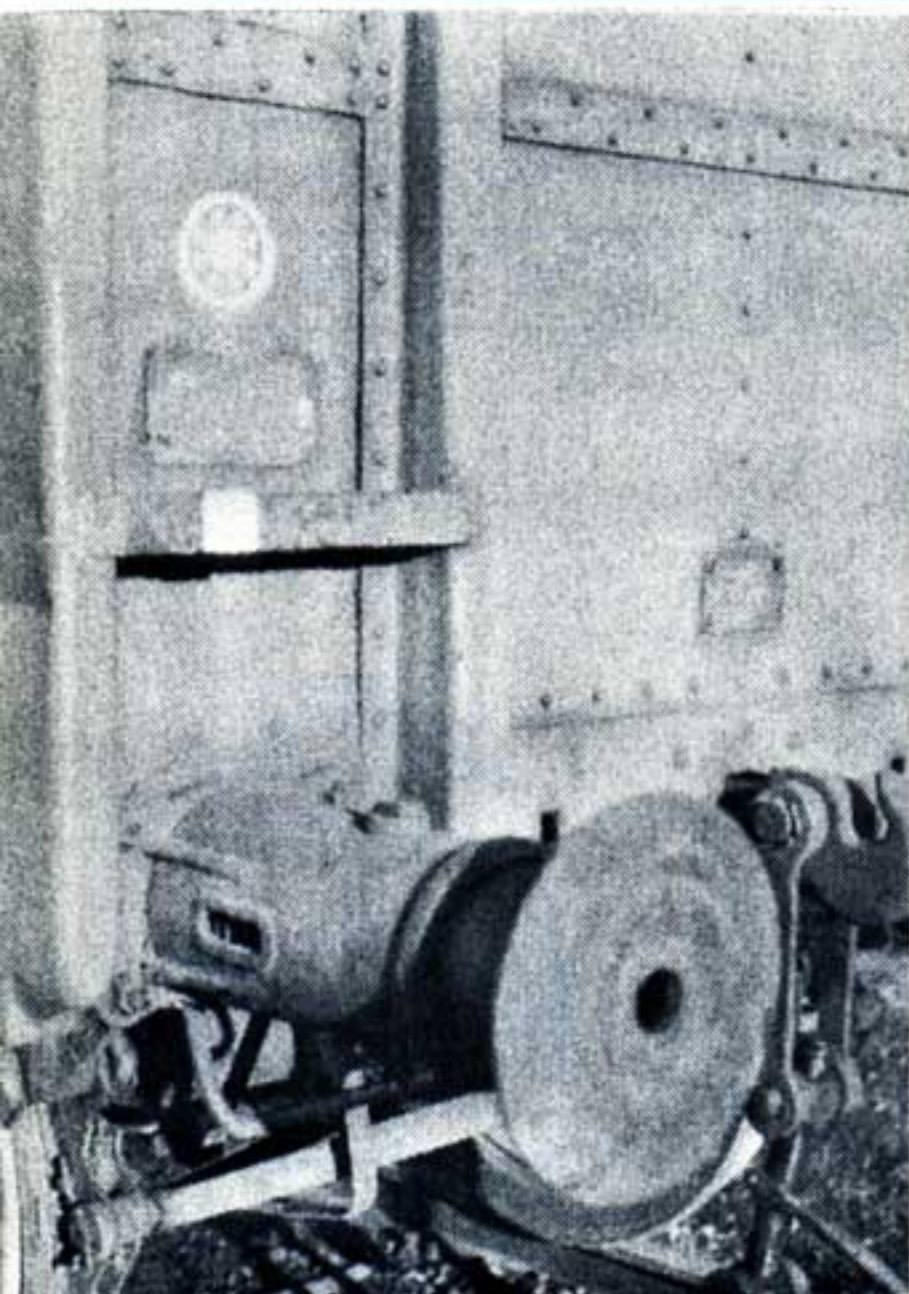
BRUXELLES-MIDI

REV



ECHTE BELGISCHE BUFFERS

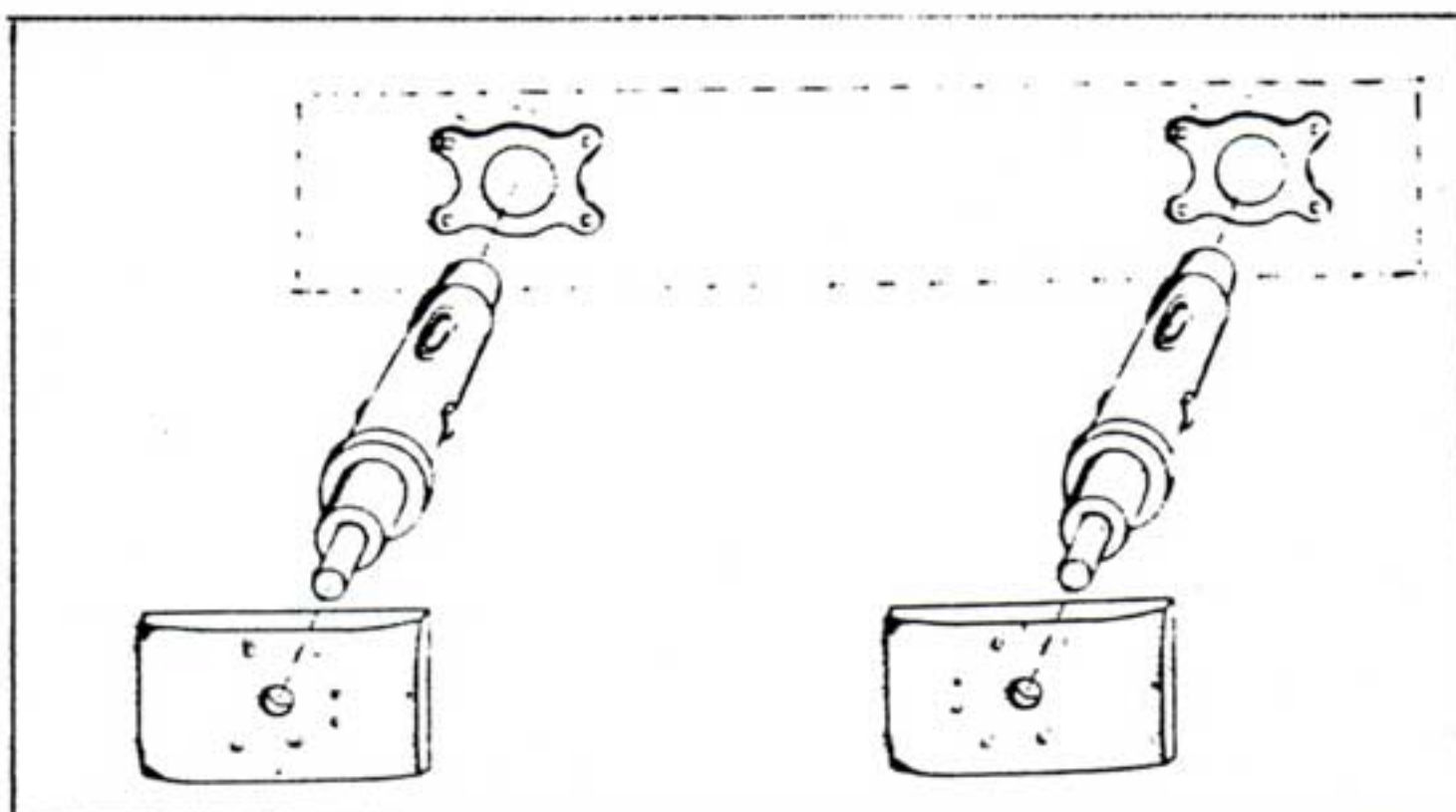
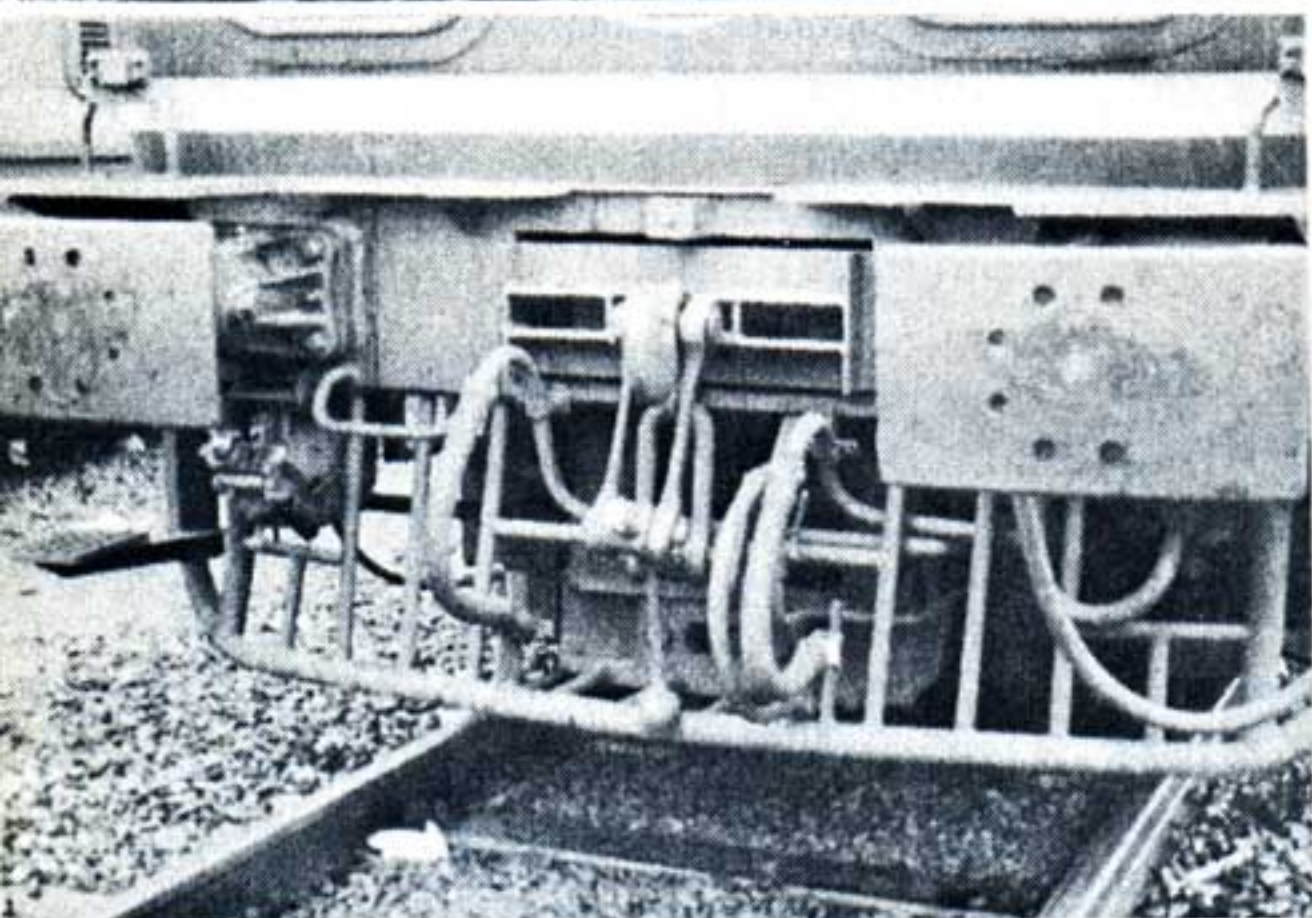
DES TAMPONS RELEVEMENT BELGES



Te monteren buffers in wit-metaal en koper-ets.
In één zakje: 4 stoot-platen / 4 bufferhulzen / 4 vasthechtingsplaten

Butoirs à construire en métal-blanc et gravure chimique.

Dans un sachet: 4 plateaux / 4 boisseaux / 4 plaques d'attache



Réf. **D25/001**

voor stoomloks en goederenwagens (afhanginge van doormeter)
pour locs vapeur et wag.march.(dépendant diamètre)



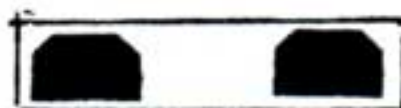
Réf. **D25/002**

voor praktisch alle E-Loks
pour pratiquement toutes les locos électriques



Réf. **D25/003**

voor sommige E-Loks o.m. Type 20
pour certaines locos électriques e.a. Type 20



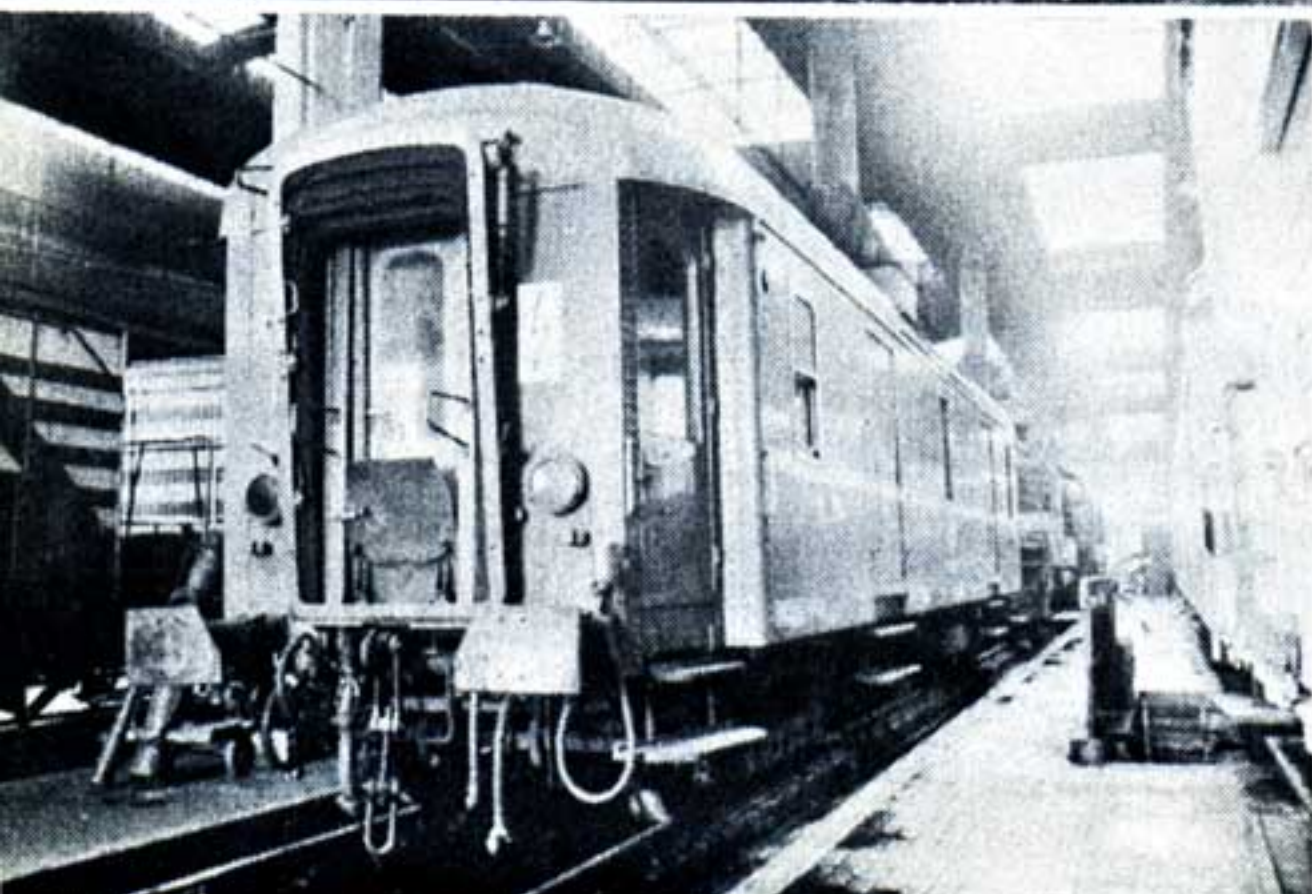
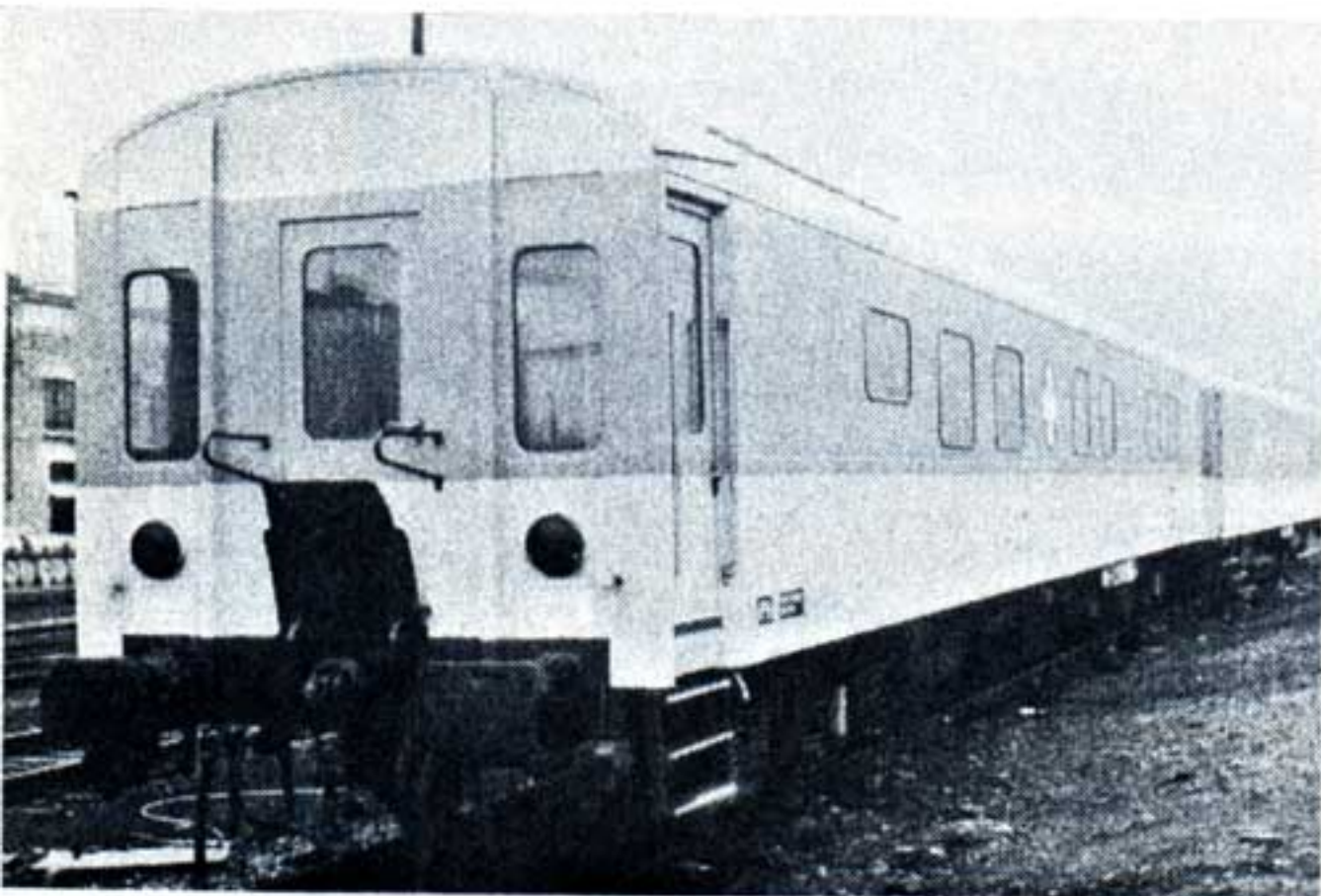
Réf. **D25/004**

pour voitures e.a. K2, M2, M3, Loco-diesel HLD 82-73
voor rijtuigen o.m. K2, M2, M3, Dieselloks HLD 82-73

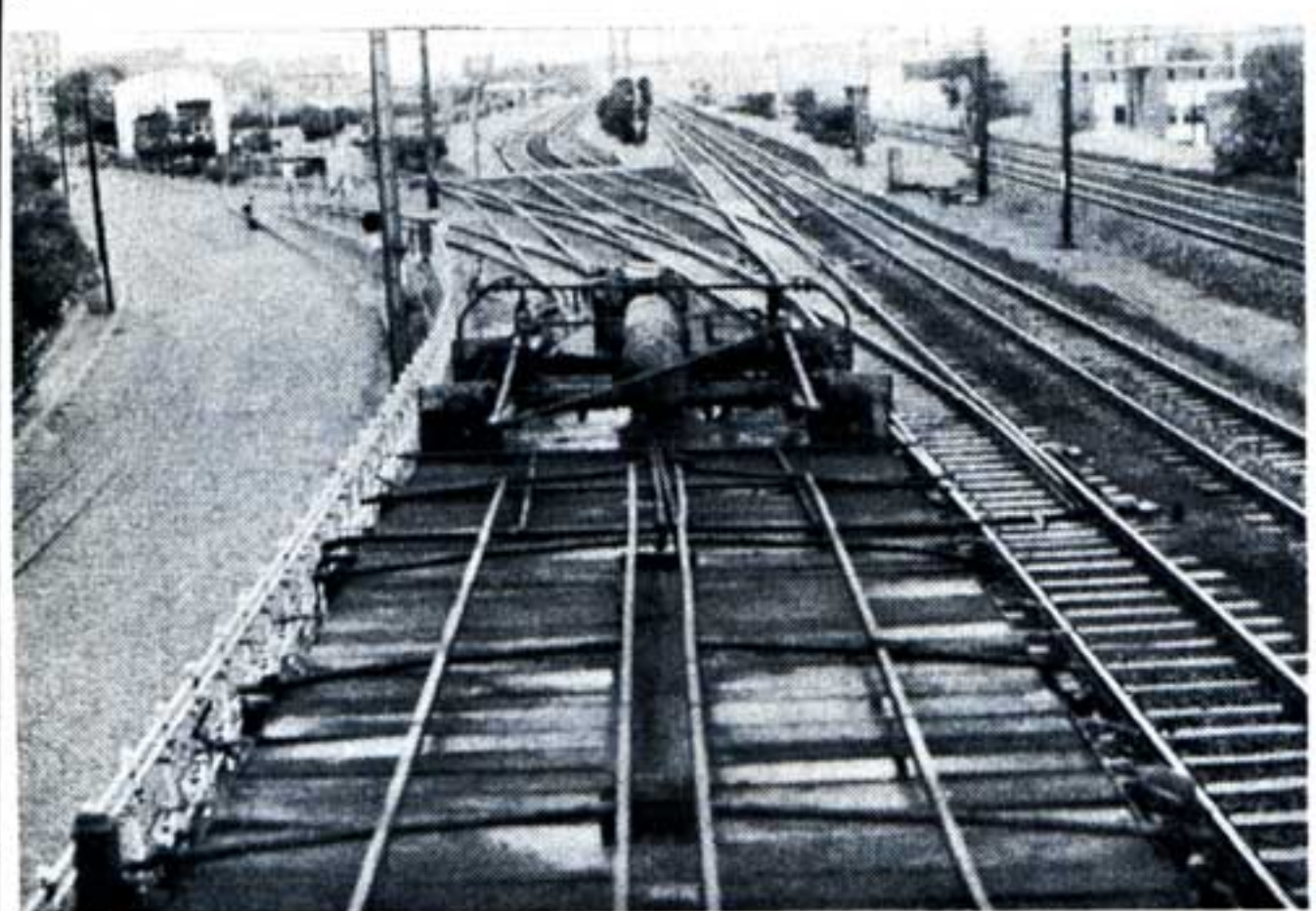


Réf. **D25/005**

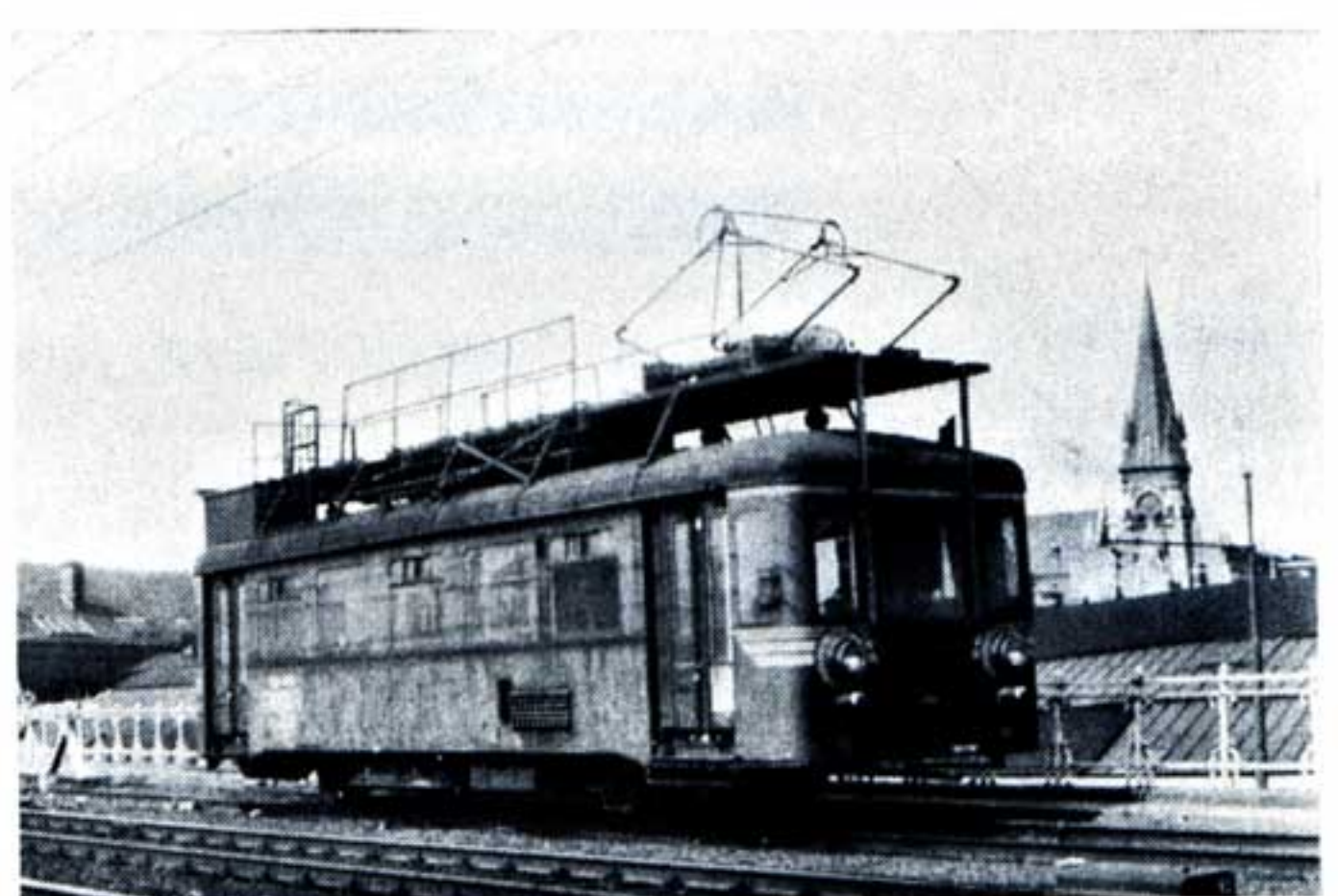
voor rijtuigen o.m. met generator, meetrijruigen, Cinéma en
motorwagen dienst ES 201-212
pour voitures e.a. à générateurs, de mesure, Cinéma, ES201-12



LOOPBRUG VOOR ES-MOTOR-RIJTUIGEN



PONT POUR TRAVAUX AUX CATENAIRES POUR AUTORAILS ES



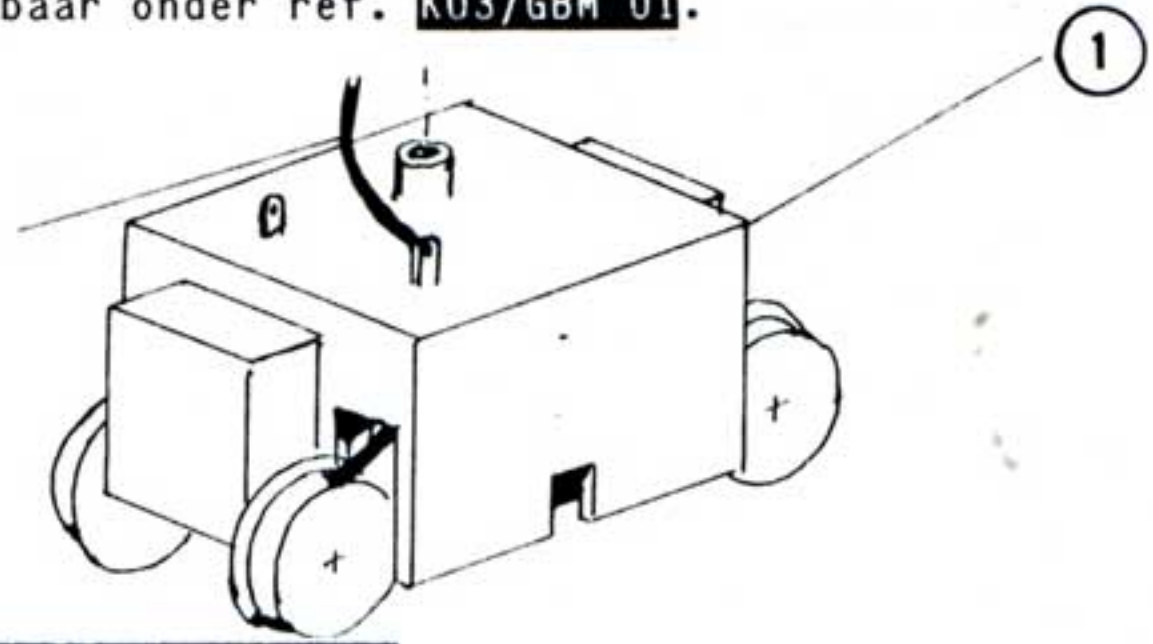
Een loopbrug voor ES-motorrijtuigen is kortelings (omstreeks Februari 1983) verkrijgbaar, voor o.m. diegenen die een Brossel-bouwdoos kochten met de bedoeling één van de ES-versies te maken. Te bestellen onder réf. **K03/ES300**

Un pont pour travaux aux caténaires sera bientôt obtainable (vers février 1983) pour e.a. tous ceux qui ont acheté une boîte à construire de la Brossel, et qui auront décidé de monter une des versions des autorails E.S. A commander sous la réf. **K03/ES300**.



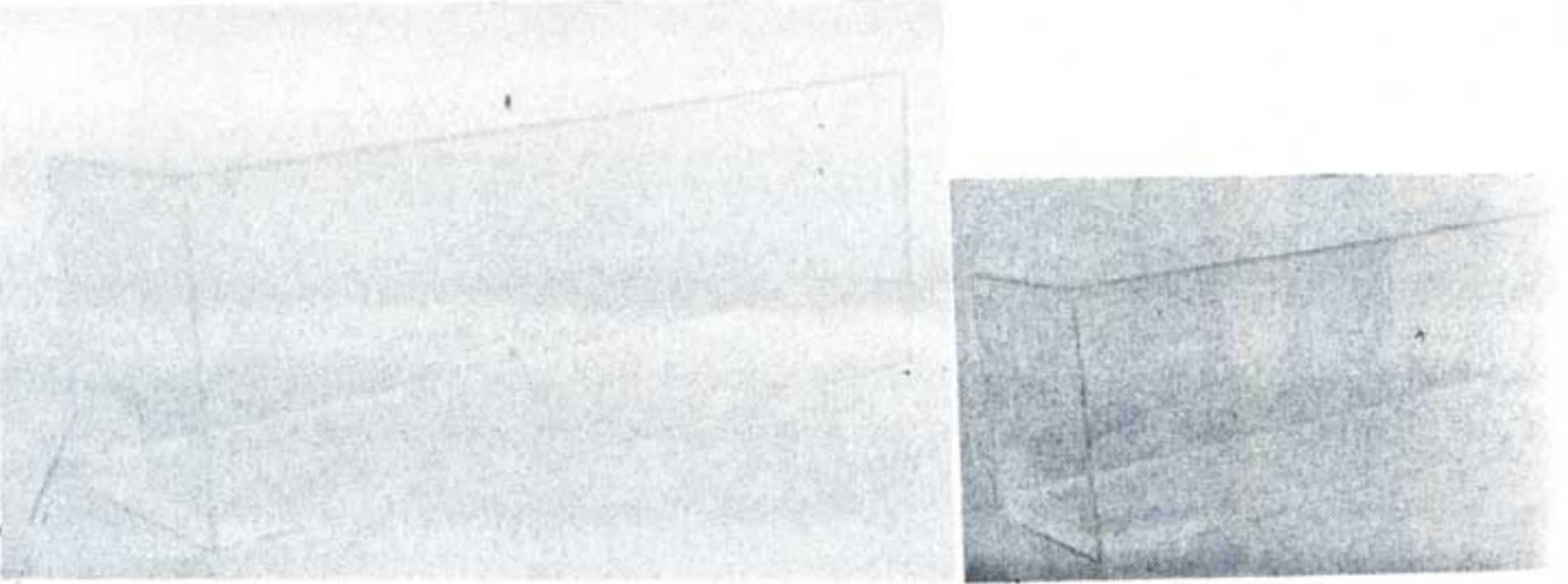
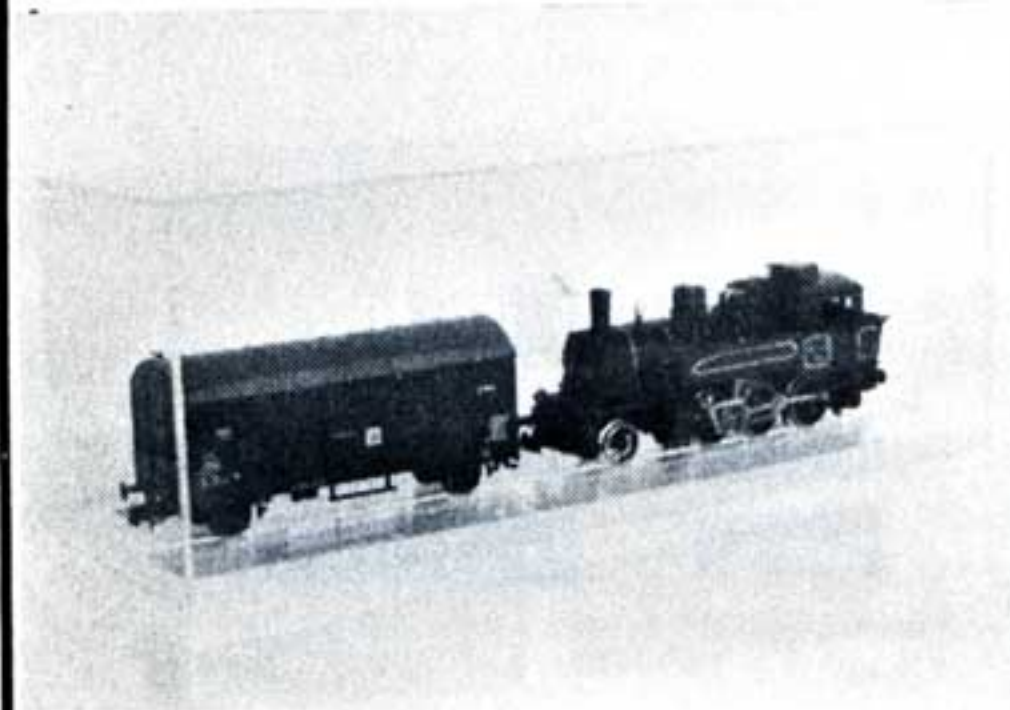
LOS VERKRIJGBARE GEMOTORISEERDE RIJKLARE BOGIES

Teneinde aan de elektrische E-Loks, gebouwd uit bouwdozen D25/2200 of D25/2300, buitengewone prestaties te bezorgen is een rijklare en gemotoriseerde bogie met 5-polige turbomotor verkrijgbaar onder ref. **K03/GBM 01**.



BOGIE MOTORISE POUR LES LOCOMOTIVES DES BOITES A CONSTRUIRE D25/2200 ET D25/2300

Afin de donner des performances, hors du commun, aux locomotives électriques construites à l'aide des boîtes à construire D25/2200 ou D25/2300, un bogie motorisé (moteur 5-pôles-turbo) et prêt à rouler est disponible sous la référence **K03/GBM 01**.



PLEXI-GLAZEN DOORZICHTIGE DEMONSTRATIE-DOZEN

BOÎTES D'EXPOSITION EN VERRE-PLEXI TRANSPARENT

Deze dozen zijn voorzien van groeven op H0-wijdte. Ze bestaan in onderstaande afmetingen. Les plaques de fond sont prévues de rainures en écartement H0. Elles existent dans les dimensions suivantes:

Afmetingen in centimeter (=)	16x8x10	Référenties	IM05/PG16810
Dimensions en centimètres (+)	26x8x10	Références:	IM05/PG26810
	34,5x8x10		IM05/PG345810
	66x8x10		IM05/PG66810
	104x8x10		IM05/PG104810

DE WISSEL-STROOM MODEL BANEN

ZOALS MÄRKLIN E.A.

DE 3-RAIL-FANS (ZOALS MÄRKLIN E.A. WISSELSTROOM-SYSTEMEN) KUNNEN ZICH ZO WEL ALS DE 2-RAIL-FANS, DE IN DEZE HANDLEIDING AANGEBODEN BOUWDOZEN AAN-SCHAFFEN, OMDAT WIJ BIJ DE ONTWIKKELING VAN DEZE BOUWDOZEN, EEN OMBOUW NAAR WISSELSTROOM EN 3-RAIL SYSTEMEN VOORZIEN HEBBEN.

HOE GAAT MEN TE WERK ?

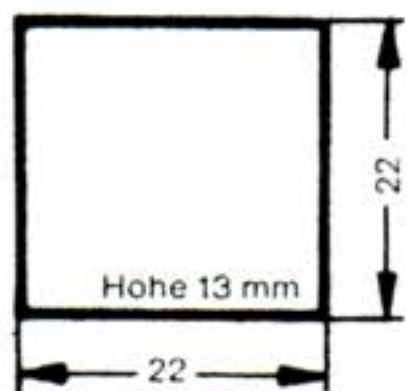
1. VOOR DE BROSSEL K03/551 48

EEN OMBOUWKITJE REF. **K03/551 48M**, ZAL VANAF HET EINDE JANUARI 83 BESCHIKBAAR ZIJN. ALLE ELEMENTEN TER OMBOUW ZITTEN IN DEZE KIT, BEHALVE DE OMPOLERS MWS1 OF MWS2, WAARVAN HIERONDER DE PUBLICITEIT, EN DE SLEPER. (OMPOLER= ELEMENT DAT GELIJKSTROOM-MOTOR OMPOOLT NAAR WISSELSTROOM)

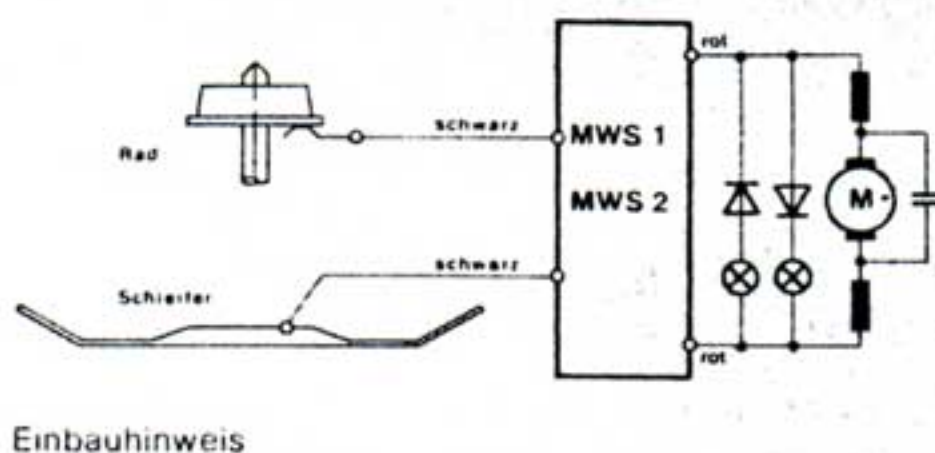
2. VOOR DE E-LOKS TYPES 22 OF 23 REF. D25/2200 OF D25/2300

ALLE STUKKEN ZITTEN IN DE STANDAARDKIT EN ER HOEFT ALDUS NIET GEWACHT OP EEN BIJKOMENDE KIT. TEVENS STAAT DE OMBOUW UITGELEGD IN DE HANDLEIDINGEN. ALLEEN DE SLEPER EN DE OMPOLER DIENEN NOG AANGESCHAFT OM DEZE LOKS OP EEN WISSELSTROOM-MODELBAAN TE LATEN RIJDEN.

MWS 1



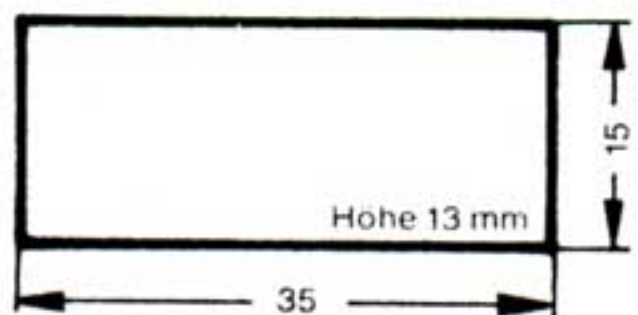
Maße in mm Toleranz ± 1 mm



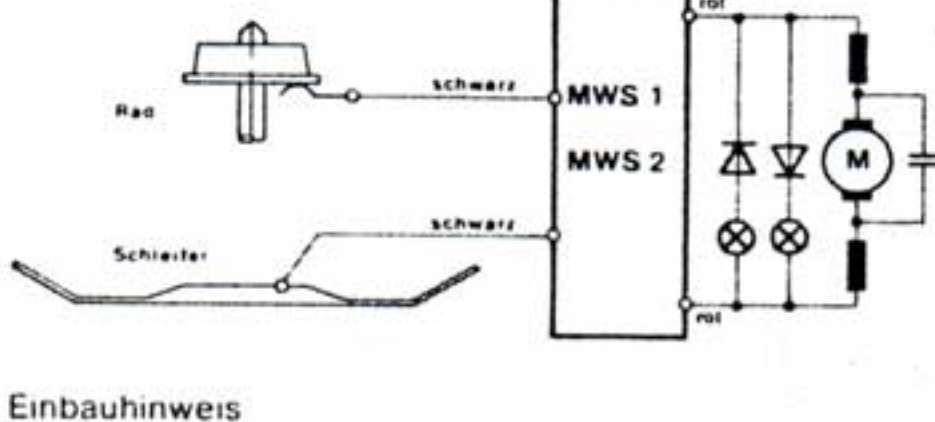
MWS für alle Gleichstrommotoren. Zur Umrüstung von Gleich- in Wechselstrombetriebene Lokomotiven. Der fahrtrichtungsabhängige Lichtwechsel wird über 2 Dioden (z.B. 1N4004) erreicht. Das gemeinsame Massepotential ist von den Lampenfassungen zu trennen. Lampenspannung 14 ... 16 V.

Übrigens unser kleinstes MWS.

MWS 2



Maße in mm Toleranz ± 1 mm



Wie MWS 1, jedoch anderes Format, besonders für den Einbau in Dampflokomotiven geeignet.

BESTEL NUMMERS

MWS 1 = L04/MWS1

MWS 2 = L04/MWS2

Texte français voyez à la page 77 au bas.

GEREEDSCHAPPEN, VERVEN, enz.,
 OUTILLAGES, PEINTURES, etc.,



Texte français de la page 76 au sujet des **RÉSAUX AU COURANT ALTERNATIF** comme Märklin et autres.

Les "fans" du 3-Rail (comme Märklin et autres système de courant alternatif) peuvent se procurer, tout comme leurs collègues "fans" du 2-rail, toutes les boîtes à construire, que nous offrons à la vente dans ce catalogue, parce que nous avons prévu, lors du développement de ces modèles, la possibilité de leur transformation pour de tels systèmes.

Comment procède-t-on ? 1. Pour la **BROSSEL** K03/551 48 :

Un kit, contenant les éléments nécessaires en métal blanc pour la transformation sera disponible vers la fin janvier 1983. Ne sont pas compris dans ce kit les relais MWS1 ou MWS2 ni le patin. Réf.Kit pièces 3-Rails: **K03/551 48M**

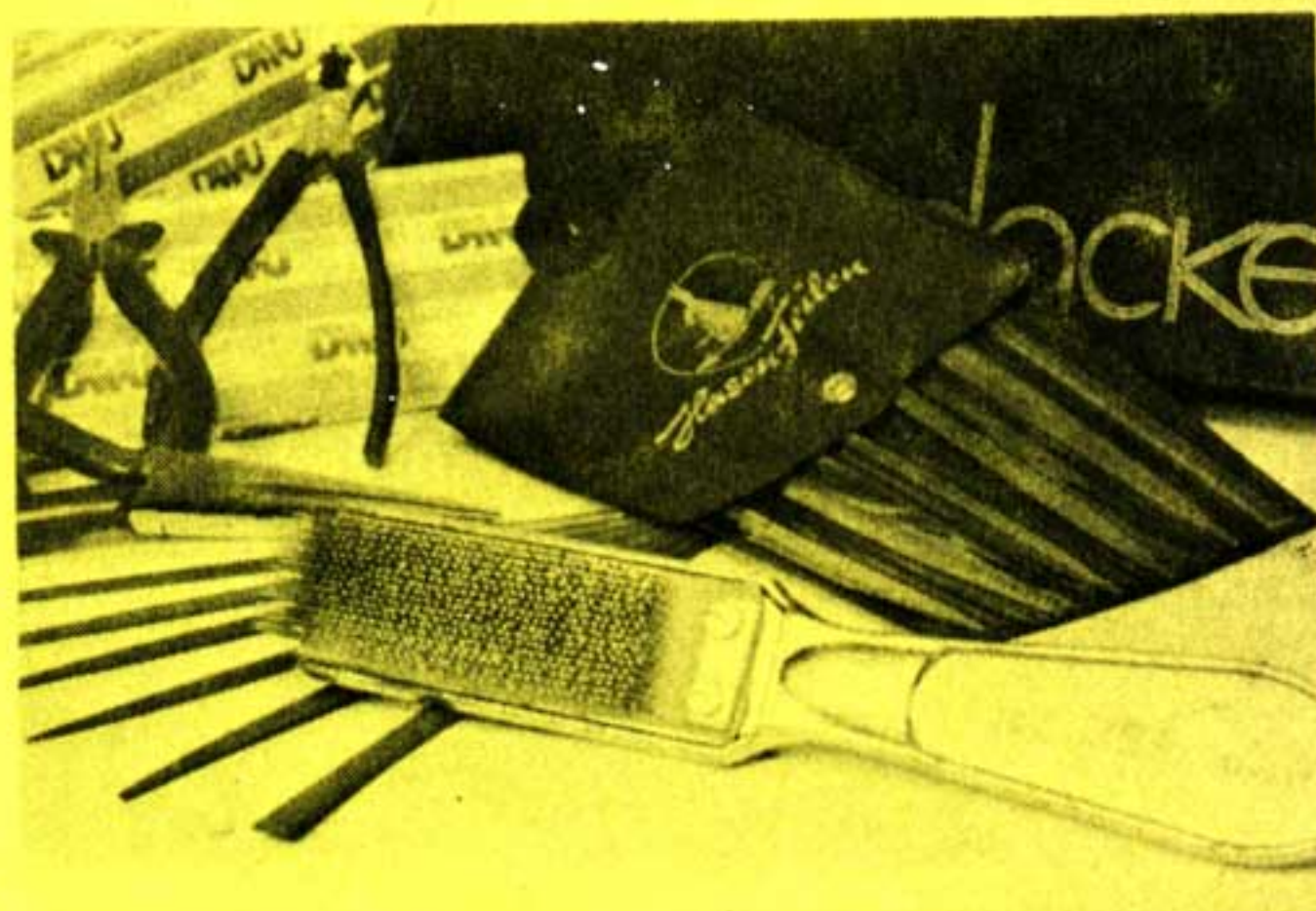
2. Pour les Locos Electriques Types 22 ou 23 ref.D25/2200 ou D25/2300

Toutes les pièces nécessaires se trouvent dans le kit. Il ne faut donc pas attendre un kit supplémentaire. Toute l'explication se trouve dans les instructions de montage. Il faut se procurer seulement encore le patin et le relais MWS1 ou MWS2, pour faire rouler cette locomotive sur un réseau 3-Rails.

Degelijk gereedschap, is een van de eerste vereisten om goed te kunnen modelbouwen.

In de volgende bladzijden, geven wij U een overzicht van de gereedschappen die wij te koop aanbieden hetzij over de detailhandel, hetzij rechtstreeks bij ons.

MINICRAFT en YAMAGUSHI behoren tot deze programma's die wij rechtstreeks verkopen. Om nu te weten hoe U deze uiterst prijsgunstige artikelen kunt verkrijgen, stuurt U een aan Uzelfgeadresseerde omslag, geflankeerd met een zegel van 10,-Fr aan ons adres op en U krijgt onze documentatie en de prijslijsten alsook de instructies om deze artikelen franco bij U te bekomen.



Un outillage solide est une des conditions indispensables pour faire du bon modélisme.

Dans les pages suivantes, nous vous donnons un aperçu des outillages que nous vendons, soit par l'intermédiaire des détaillants soit directement par notre intermédiaire. MINICRAFT et YAMAGUSHI font partie de ces programmes que nous vendons directement au modéliste. Pour savoir comment vous pouvez recevoir ces articles extrêmement bon marché, vous nous adressez une enveloppe timbrée 10,-Fr adressée à vous-même, et vous recevrez notre documentation et nos listes de prix, ainsi que les instructions comment obtenir ces articles chez vous franco de port.

DACKER Handelsmaatschappij p.v.b.a.,

DACKER Compagnie Commerciale s.p.r.l.

Van den Nestlei 32 - 34.

2000

ANTWERPEN

Telefoon : enkel tussen 9-12 en 2-5 (zaterdag en zondag gesloten)

Téléphone : seulement entre 9-12 et 2-5 (fermé le samedi et le dimanche)

(03) 230.78.21 - 230.78.22

Télex:

Télex: Dacker n° 71.246

S O L D E R E N**O F****L I J M E N****S O U D E R****O U****C O L L E R**

Het staat U vanzelfsprekend vrij, Uw juist verworven bouwdoos in elkaar te bouwen door ze te lijmen of door ze solderen.

Het enige wat wij kunnen doen is U het solderen zeer warm aan te bevelen door U de voordelen van deze werkwijze hieronderstaand op te sommen:

- * indien U verkeerd gesoldeerd hebt, dan legt U de verkeerd gesoldeerde stukken eenvoudigweg in kokend water, en ze vallen dan uiteen. Zelfs het soldeersel kan men verzamelen en eventueel opnieuw gebruiken.
- * indien U een stuk zou gebroken hebben dan kan U dit opnieuw maken door het gebroken stuk te solderen en daarna opnieuw op te borstelen. Men ziet geen herstelling.
- * wanneer Uw model in elkaar gebouwd is en er zich hier of daar spleten voordoen, dan kan U deze met soldeersel opvoegen, dusdanig dat de voegen totaal onzichtbaar worden, omdat men dezelfde stof gebruikt. Bovendien zal men na het verven van het model nooit onaangename verrassingen beleven doordat de voegen zich opnieuw vertonen. Dit zou bij plamuren wel kunnen gebeuren.

Uit wat bestaat nu dit solderen van wit-metaal ?

Het solderen van wit-metaal is een soldeerproces zoals elk ander, alleen heeft wit-metaal, in vergelijking tot de traditionele metalen een zeer laag smeltpunt. Dit maakt, dat de gewone soldeermiddelen ontoereikend zijn. Het is daarom nodig de juiste werktuigen en soldeerlegeringen te gebruiken.

De soldeerbouten die wij aanbevelen, zijn aansluitbaar op Uw treintransformator, gelijkstroom of wisselstroom-systeem. Dit maakt dat men de temperatuur van zijn soldeerbout kan regelen zoals men de snelheid van een trein kan regelen. De juiste stand van de regelknop bepaalt men behulp van de soldeerlegering en met behulp van een afvalstukje wit-metaal. Men voert de temperatuur langzaam op tot men de soldeerlegering doet smelten. Dit geeft de minimum-stand aan van de regelknop. Voert men nu de temperatuur verder op, dan zal men op een bepaald ogenblik het wit-metalen stukje kunnen doen smelten. De regelknop van de trafo zal dan op dat ogenblik de maximum-stand aanduiden, waarbij het wit-metaal smelt. Men plaatst dan de regelknop best tussen deze twee standen in. Bij zeer fijne deeltjes kan het echter noodzakelijk zijn, naar de minimum-stand terug te keren. Het is praktisch indien men deze twee standen op zijn trafo markeert.

Welke soldeerbouten te gebruiken ?

Wij hebben soldeerbouten van elk type uitgetest en hebben onze voorkeur gegeven aan de **LITESOLD** soldeerbouten.

Wij volgen twee types soldeerbouten:

ADAMIN 12 ref. L10/A12

Deze is geschikt voor 12V gelijkstroom DC of 12V wisselstroom AC, en heeft het vermogen van 12W. Voor het normaal-soldeerwerk aan uw wit-metaalkit.

ADAMIN 6 ref. L10/A6

Geschikt voor 6V gelijkstroom DC of 6V wisselstroom AC en een vermogen van 6W.

Daar hij echter fijner van uitvoering is en als een pen in de hand ligt, is hij zeer bijzonder geschikt voor het uiterst fijne werk.

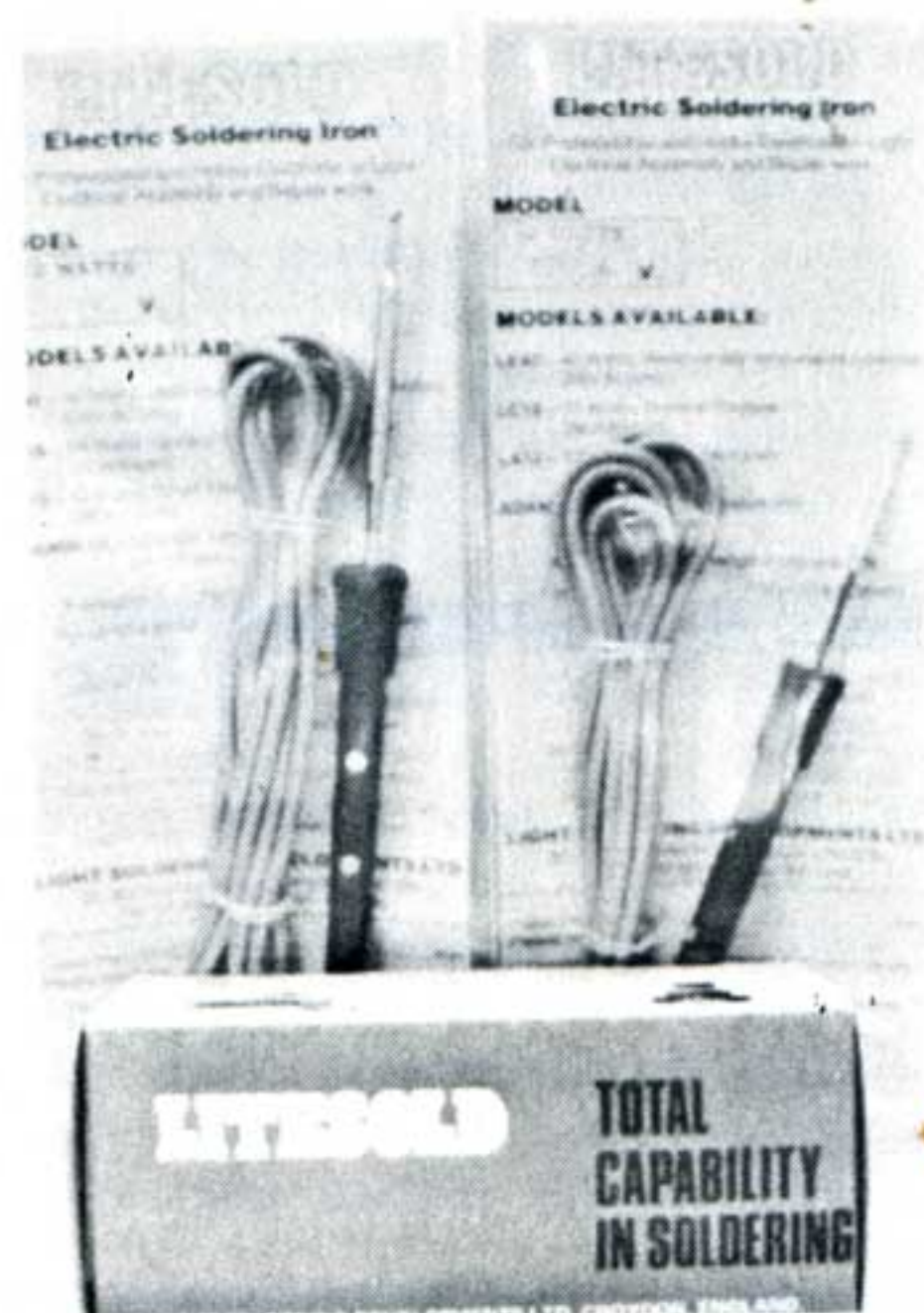
U vindt hieronderstaand een listing en afbeelding van de verschillende vervangstiften.

Hoe gaan wij nu te werk bij het solderen van wit-metaal ?

De te solderen stukken moeten proper zijn, d.w.z. dat de onderdelen met een zachte koperborstel moeten opgepoetst worden zodat de oxydelaag verwijderd is.

U brengt dan de te solderen delen tegen elkaar en U bestrijkt de plaatsten waar de soldeernaad zal gevormd worden overvloedig met **DACKER-FLUX H08/002** U strijkt met Uw warme soldeerbout het staafje **SOUDACK H08/001** zodat er een druppel soldeersel aan de soldeerbout komt te hangen. Deze druppel brengt U op de plaats met **DACKER-FLUX** bestreken en vormt hiermee aldus een soldeernaad.

Bij kleine delen is het soms eenvoudiger de plaats waar de soldeernaad zal gevormd worden op voorhand te vertinnen. U bestrijkt het opgepoetste deeltje met **DACKER-FLUX**, en brengt er een dun laagje soldeersel op aan. De plaats waar het deeltje op de lokomotief moet komen bestrijkt U vervolgens ook met **DACKER-FLUX**. U brengt het vertinde deeltje op deze plaats door te verwarmen met de soldeerbout en zo zal er een soldeernaad gevormd worden.



Zelfde werkwijze volgt U ook bij het dicht en van voegen of het opvullen van gaten. Eerst DACKER-FLUX aanbrengen en daarna een druppel soldeersel op de plaats laten uitvloeien met de soldeerbout.

Het veranderen van de soldeerstift

Voor beide types van soldeerbouten zijn vervangstiften leverbaar. De standaardstift, die op de soldeerbout steekt, is voor vele jobs bruikbaar, maar er zijn reservestiften beschikbaar in andere vormen en groottes, aangepast voor bijna alle toepassingen.

Hoe gebruik ik deze stiften ?

Veeg de stift schoon en vertin de stift, zodra hij warm wordt. Houdt het soldeervlak schoon, door het regelmatig af te vegen, gedurende het gebruik. Gebruik hiervoor bij voorkeur een vochtig sponsje zoals de **SOLDEERSTAND N° 4** ref **L10/4** er een heeft.

Gebruik altijd de aangepaste stand voor Uw soldeerbout, zodat hij en zijn bijhorigheden goed beschermd zijn. De veerstandaard, speciaal ontworpen voor het gebruik van onze modellen, wordt sterk aanbevolen. Vermijdt het gebruik van standaarden of opstellingen van een andere make of type. Dit kan leiden tot oververhitting, en beschadiging van uw soldeerbout. Koperen stiften, welke door het soldeersel werden aangestast, kunnen met een vijl terug in de juiste vorm gebracht worden.

Hoe verandert men een soldeerstift ?

Schakel eerst de soldeerbout uit, voordat U de stift verwijdert. Schuif de stift van de schacht. Gebruik nooit kracht indien U de stift niet gemakkelijk kunt verwijderen. In dit(geval schuift U de " circlips " het ringetje dat achterop de soldeerstift zit, naar de steel van de soldeerbout toe. Nu kunt U de stift aan de zijkanten, een beetje openzetten, mocht dit nodig zijn. Om gemakkelijker de stiften op en af te nemen raden wij het volgende aan: Het gebruik van **BITLOOS-BIT LUBRICANT** ref **L10/BBL01** aan de schacht van Uw soldeerbout, vergemakkelijkt het opzetten en afnemen van de stiften en verbetert bovendien, de thermische geleiding tussen stift en schacht.

Welke voorzorgen moet ik nemen in betrekking tot de veiligheid ?

Vergeet nooit dat soldeerbouten voldoende warm zijn om brandwonden en schade te veroorzaken. Behandel za dan ook overeenkomstig.

Gebruik een veiligheids-standaard en vermijdt de soldeerbout neer te leggen naast of op de oppervlakken welke kunnen beschadigd worden of kunnen branden. Denk er ook aan dat Uw soldeerbout erg heet is, of heet kan worden, terwijl U eventjes weg bent.

Verwijder een teveel aan soldeersel alleen door het afvegen van de stift, schudt of sla nooit met de soldeerbout als hij warm is.

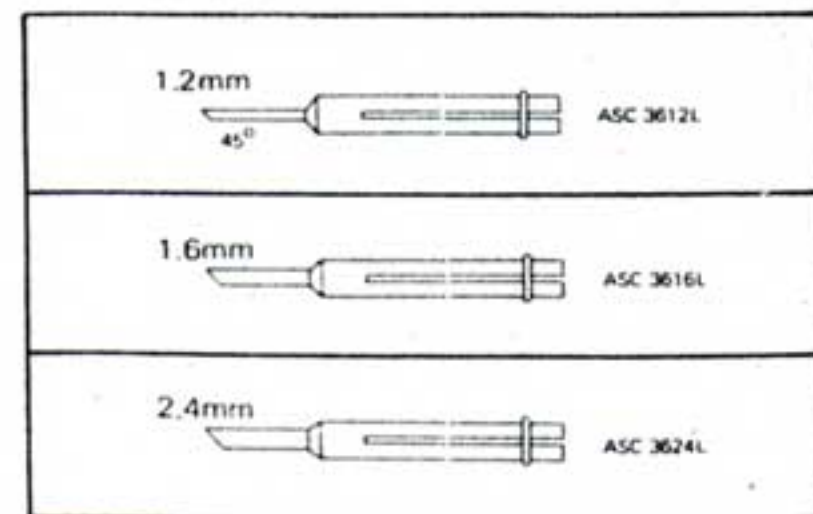
Soldeer steeds in een goed geventileerde ruimte en vermijdt het inademen van dampen of rook afkomstig van het soldeersel, het vloeimiddel en de te verbinden gedeeltes.

Wat omtrent " SOUDACK " en " DACKER-FLUX " ?

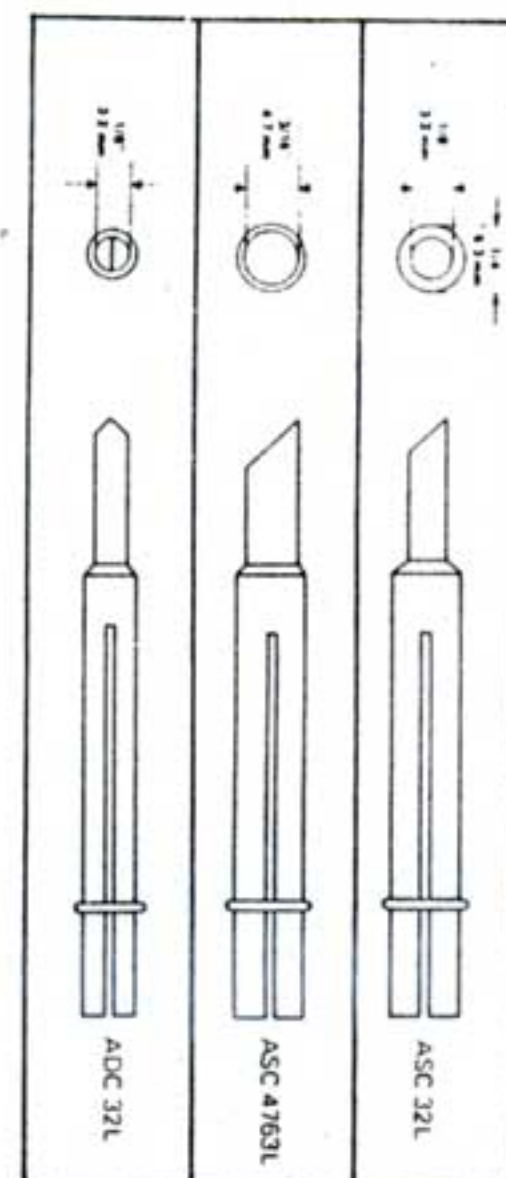
Het bestel-referentie-nummer is **H08/001**, en het is een soldeersel met een smeltpunt van ca. 75° C. Daarom uitermate geschikt voor het solderen van wit-metaal. Omdat SOUDACK geen hars of vloeimiddel bevat en omdat het noodzakelijk is dat men bij elk soldeersel een vloeimiddel gebruikt moet men dit soldeersel tesamen gebruiken met DACKER-FLUX, waarvan het bestel-referentie-nummer is **H08/002**. Het grote voordeel van dit soldeersel is dat men zijn in elkaar gebouwde kit terug lost indien men zijn gesoldeerd model in kokend water onderdompelt. Zelfs het gedroogde soldeersel kan men opnieuw gebruiken.



ADAMIN 6



ADAMIN 12



RESUME VAN DE AANGEBODEN SOLDEER-ELEMENTEN :

L10/A6	Soldeerbout LITESOLD Adamin 6 - 6W-6V
L10/A12	Soldeerbout LITESOLD Adamin 12 - 12W-12V
L10/4	Soldeer-standaard n° 4
L10/ASC 3612	Soldeerstift voor Adamin 6 1,2mm
L10/ASC 3616	Soldeerstift voor Adamin 6 1,6mm
L10/ASC 3624	Soldeerstift voor Adamin 6 2,4mm
L10/ASC 24	Soldeerstift voor Adamin 12 2,4mm
L10/ASC 32	Soldeerstift voor Adamin 12 3,2mm
L10/ASC 4763	Soldeerstift voor Adamin 12 4,7mm
L10/ADC 32	Soldeerstift voor Adamin 12 3,2mm V-vorm

RESUME VAN DE AANGEBODEN TOEBEHOREN :

L10/BBL01	Bitloos- Bit Lubricant
H08/001	Laag-smeltpunt soldeersel SOUDACK
H08/002	DACKER-FLUX

Il va de soi, que vous êtes seul à décider, si vous collerez ou si vous soudez par contre les éléments de la boîte à construire que vous venez d'acquérir.

De ce fait nous ne pouvons pas faire plus que de vous conseiller chaudement d'opter pour le système d'assemblage par la soudure, en vous citant les avantages certains que vous aurez si vous optez pour cette manière de travailler:

- * si vous auriez mal soudé vos pièces, vous les mettez tout simplement dans l'eau bouillante et elles tomberont en morceaux. On pourra même réutiliser la soudure après séchage.
- * au cas où vous auriez cassé une pièce, vous pourrez la réparer en soudant les pièces cassées et en les brossant à nouveau. On ne verra pas la réparation.
- * lorsque votre modèle est construit et que vous remarquerez des fissures, vous pourrez les combler à la soudure de telle façon qu'elles deviennent invisibles parce qu'on aura utilisé la même matière. En outre on se préservera de la désagréable surprise, que les fissures réapparaissent après avoir peint votre modèle. Ceci pourrait arriver en plamurant votre modèle.

En quoi consiste maintenant cette technique de souder le métal-blanc ?

La soudure du métal blanc est un procès de soudure comme chaque autre, à cette différence près, que comparé à d'autres métaux, le métal blanc a une pointe de fusion basse, ayant pour conséquence que les moyens ordinaires de soudure sont inadéquats. Il est pour cette raison indispensable d'utiliser les outillages et les alliages corrects.

Les fers à souder, que nous vous conseillons, s'alimentent au transformateur de votre réseau, courant alternatif ou continu. De ce fait il est possible de régler la température comme on règle la vitesse d'un train miniature. La position exacte de régulateur de vitesse s'obtient en utilisant la soudure à basse pointe de fusion et un rejet de métal-blanc. On augmente la température jusqu'à faire fondre la soudure à basse pointe de fusion. Le positionnement de votre régulateur à ce moment précis indiquera la position minimale du régulateur. En augmentant la température davantage, on fera fondre le métal-blanc. Le positionnement du régulateur à ce moment là indiquera la position maximale du régulateur. On fait bien de positionner le régulateur au centre de ces deux extrémités pour procéder à la soudure. Dans certains cas on obtient les meilleurs résultats en positionnant le régulateur en position minimale, ceci pour les toutes minuscules pièces par exemple. Il est pratique de marquer les deux extrêmes sur votre transformateur.

Quels fers à souder utilisera-t-on ?

Nous avons testé pas mal de modèles différents pour finalement donner notre préférence au fer à souder **LITESOLD**. Nous suivons deux types: l'**ADAMIN 12** réf. **L10/A12**, indiqué pour 12V-C.A., ou 12V-C.C. capacité 12W, pour le travail normal de soudure à votre "Kit", et l'**ADAMIN 6** réf. **L10/A6**, indiqué pour 6 V-C.A., ou 6 V-C.C., capacité 6W. Comme il est plus fin et sied dans la main comme un porte-plume, il est tout indiqué pour un travail fin.

Comment procède-t-on maintenant lorsqu'on soudera le métal-blanc ?

Il faut bien nettoyer les pièces à souder, c.à.d. que les pièces devront être nettoyées à la brosse à poils de cuivre-doux afin d'éliminer la couche d'oxydation. On placera ensuite les pièces à souder l'une contre l'autre et vous frottez généreusement les parties qui formeront la couture de la soudure au **DACKER-FLUX** réf. **H08/002** et frotter le fer à souder à la barre de soudure **SOUDACK** réf. **H08/001** de façon à ce qu'une goutte de soudure pende à votre fer à souder. Vous poserez cette goutte à l'endroit où vous aurez frotté le métal-blanc au **DACKER-FLUX** et vous formerez ainsi votre couture de soudure. Pour les plus petites pièces il paraît plus simple de souder d'avance l'endroit où se trouvera la couture de soudure. Vous enduisez la petite pièce nettoyée au **DACKER-FLUX** en y plaçant une petite couche de soudure. On enduira ensuite l'endroit prévu pour cette petite pièce avec le même produit. Vous mettez en place ensuite cette petite pièce en la chauffant de telle façon qu'une couture de soudure se forme. On utilisera le même procédé pour fermer les joints ou fissures. D'abord mettre en place le **DACKER-FLUX** et ensuite une goutte de soudure à l'endroit prévu à l'aide du fer à souder.

Le changement de la panne

Des pannes de rechange sont livrables pour les deux types de fers à souder. La panne standard qui se trouve sur chaque fer à souder, peuvent être utilisées pour pas mal de jobs, mais d'autres pannes sont disponibles en d'autres épaisseurs et formes, indiquées pour d'autres travaux.

Comment utiliser ces pannes ?

Nettoyez la panne et recouvrez-la de soudure, dès qu'elle devient chaude. Nettoyez régulièrement la pointe de soudage, en la frottant de préférence sur une éponge humide comme le **SUPPORT N° 4** réf. **L10/4** en contient une. Posez toujours le fer à souder sur un support adéquat, qui protège le fer et ses accessoires. Nous vous recommandons le support hélicoïdal, qui a été mis au point spécialement pour nos modèles. Evitez d'utiliser des supports ou montages d'autres marques ou types. Ils pourraient provoquer la surchauffe de votre fer à souder et l'endommager. Les pannes en cuivre attaqués par la soudure peuvent être rectifiées à la lime.

Comment change-t-on une panne ?

Débranchez le fer à souder avant de retirer la panne. Extrayez la panne du corps de fer à souder. **NE FORCEZ PAS** si vous rencontrez une résistance. Dans ce cas, repoussez vers le manche du fer à souder l'anneau de serrage ("circlip") qui se trouve derrière la panne. Le cas échéant, il vous sera alors possible d'écarter légèrement les mors de la panne. Pour changer plus aisément la panne nous vous conseillons l'utilisation d'un lubrifiant dont on enduit la tige. Il s'agit du **BITLOOS-BIT LUBRICANT** réf. **L10/BBL01**. Ce lubrifiant active d'autre part la conduite thermique entre la panne et la tige.

Quelles précautions faut-il que je prenne en rapport avec la sécurité ?

Ne perdez jamais de vue qu'un fer à souder est suffisamment chaud pour occasionner des brûlures et des dégâts. Maniez-le donc prudemment.

Utilisez un support de sécurité et évitez de poser le fer sur des surfaces ou à proximité de surfaces en matériau combustible, ou sensible à la chaleur.

N'oubliez pas que votre fer à souder est chaud ou peut le devenir en votre absence.

Éliminez l'excès de soudure en frottant la panne; le fer ne doit jamais être secoué ni heurté, quand il est chaud.

Travaillez toujours dans un local convenablement ventilé, et évitez d'aspirer les vapeurs ou la fumée qui se dégagent de la soudure, du fondant et des pièces à souder.

Que doit-on savoir concernant "SOUDACK" et "DACKER-FLUX" ?

La soudure à basse pointe de fusion **"SOUDACK"** est vendue sous le référence n° **H08/001**.

SO ACK est une soudure, à pointe de fusion très basse (75°C). C'est pourquoi elle est extrêmement indiquée pour la soudure du métal blanc. Parce que **SOUDACK** ne contient ni résine, ni autre liquide, et comme l'utilisation d'un liquide est obligatoire pour chaque soudure, on utilisera SOUDACK avec son liquide approprié: le **DACKER-FLUX** vendu sous la référence **H08/002**.

Le grand avantage de cette soudure réside dans le fait, que lorsqu'on immerge son modèle soudé dans l'eau bouillante, toutes les pièces du modèle se détachent ainsi que la soudure, toutes deux prêtes à un nouvel emploi, lorsque séchées. Attention! Vu la basse pointe de fusion de SOUDACK ne jamais nettoyer votre modèle à l'eau chaude.

Ce produit a été testé par des modélistes expérimentés. Ceux-ci ont, sans exception préféré souder leurs boîtes à construire en métal blanc au lieu de les coller. Ils ont préféré souder leurs modèles en utilisant les fers à souder **LITESOLD**, nourris par un transformateur réglable (0-12V). Ceci leur permet d'utiliser la température adéquate en tenant compte de la pointe de fusion basse de **SOUDACK**.

RESUME DES OUTILLAGES DE SOUDURE OFFERTS A LA VENTE :

L10/A6	Fer à souder électrique LITESOLD Adamin 6 -6W-6V
L10/A12	Fer à souder électrique LITESOLD Adamin 12 - 12V-12W
L10/4	Support de fer à souder n° 4 avec éponges.
L10/ASC 3612	Panne pour fer à souder Adamin 6 1,2mm
L10/ASC 3616	Panne pour fer à souder Adamin 6 1,6mm
L10/ASC 3624	Panne pour fer à souder Adamin 6 2,4mm
L10/ASC 24	Panne pour fer à souder Adamin 12 2,4mm
L10/ASC 32	Panne pour fer à souder Adamin 12 3,2mm
L10/4763	Panne pour fer à souder Adamin 12 4,7mm
L10/ADC 32	Panne pour fer à souder Adamin 12 3,2mm en forme de V
L10/BBL 01	Bitloos - Bit lubrifiant

RESUME DES ACCESSOIRES INDISPENSABLES OFFERTS A LA VENTE :

H08/001	Soudure à basse pointe de fusion SOUDACK
H08/002	DACKER-FLUX Attention

C O M M U N I C A T I O N I M P O R T A N T E

S'il s'avérerait difficile ou impossible de vous procurer l'un ou l'autre article décrit dans ce manuel, écrivez-nous, ou téléphonez-nous, (voyez notre adresse et téléphone au bas de ce message) nous vous informerons de quelle façon vous pourrez vous procurer le ou les articles que vous désiriez vous procurer.

DACKER Cie.Comm.s.p.r.l., Van den Nestlei, 32, 2000 ANTWERPEN - Belgique

Téléphone: (03) 230.78.21 - 230.78.22

Télex : DACKER n° 71.246

YAMAGUCHI NAALDVIJLEN

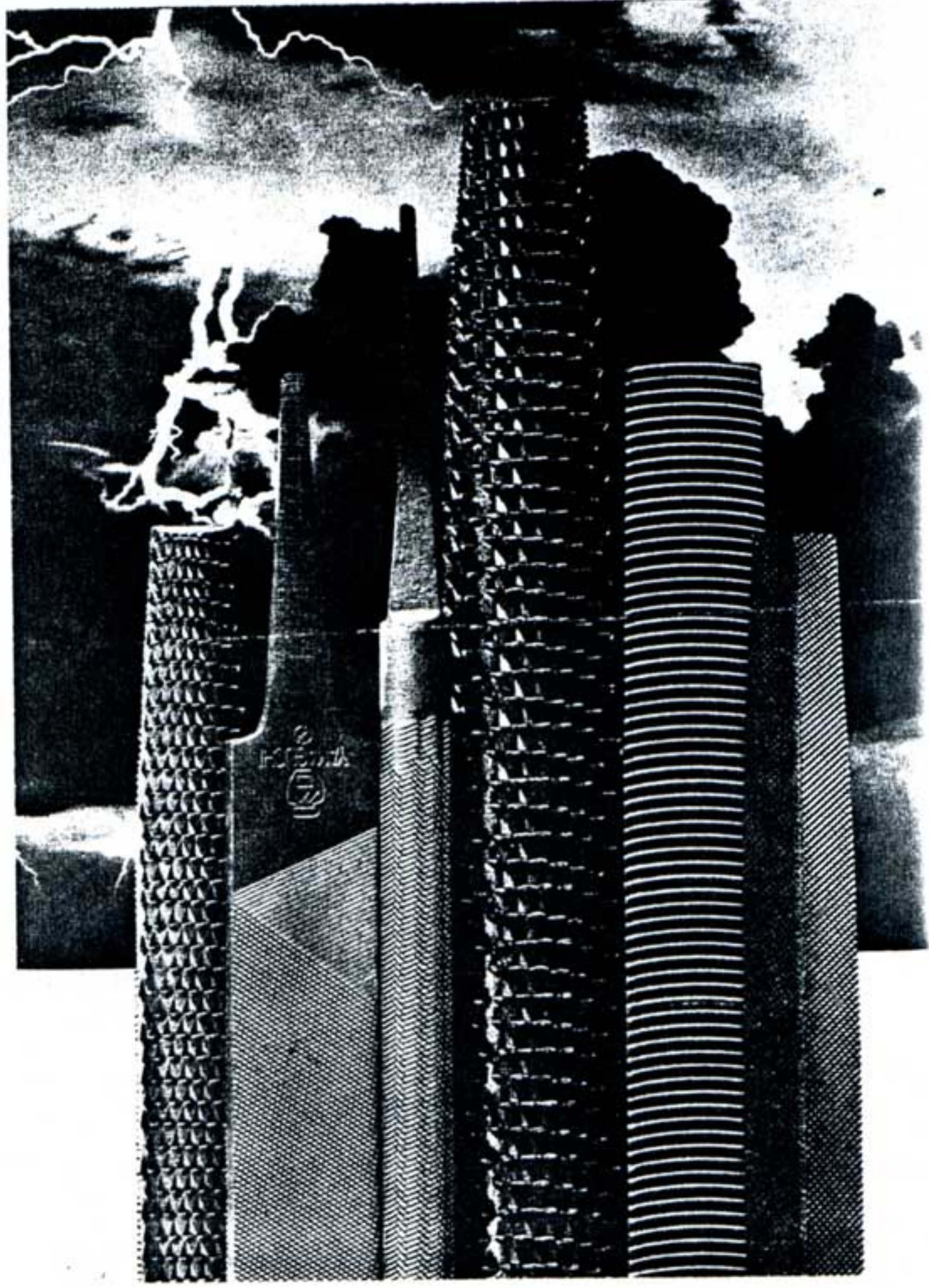
LIMES "QUEU DE RAT" YAMAGUCHI

verdeeld door Dacker
distribué par Dacker

TSUBO YAMAGUCHI FILES

Omdat "naald-vijlen" een zo belangrijke rol spelen in de bouw van wit-metalen bouwdozen, hebben wij gedacht dat het aanbod van zulke vijlen aan zeer voordelige voorwaarden een van de eerste vereisten was om de modelbouwer in staat te stellen aan degelijke modelbouw te doen. Wij zijn tot in Japan gegaan om aldaar een prijsgunstige en kwaliteitsvol artikel op de kop te slaan. Een set van 12 vijlen met rond handvat in snijgraad **3** worden U aangeboden aan 950,-Fr franko bij U thuis afgeleverd. Kontakteeer ons om te weten hoe deze te verkrijgen.

Parce que les limes à queue de rat sont tellement importantes dans le travail de construction de la boîte à construire en métal blanc, nous avons pensé qu'il était indispensable de mettre à la disposition du modéliste un outillage de qualité à un prix extrêmement bas. Nous avons été jusqu'au Japon pour dénicher un tel set. De ce fait nous sommes en mesure de fournir pour 950,-Fr franco domicile un set de 12 limes à queue de rat à manche arrondi et degré de coupe **3**. Pour savoir comment obtenir cet outillage, contactez-nous.



Hieronder wordt de inhoud en vorm afgebeeld van deze set naaldvijlen ref **Y01/122/12**
Ci-dessous est représenté le contenu et la forme du set de limes (réf. **Y01/122/12/3**)

Full Length		Hand	Half Round	Round	Square	Three Square	Flat	Barrette	Crossing	Knife	Barrette Round	Marking	Setori
2.94 x 140mm	12 Pieces		◐	●	■	▲			○	!	◐	◐	◐

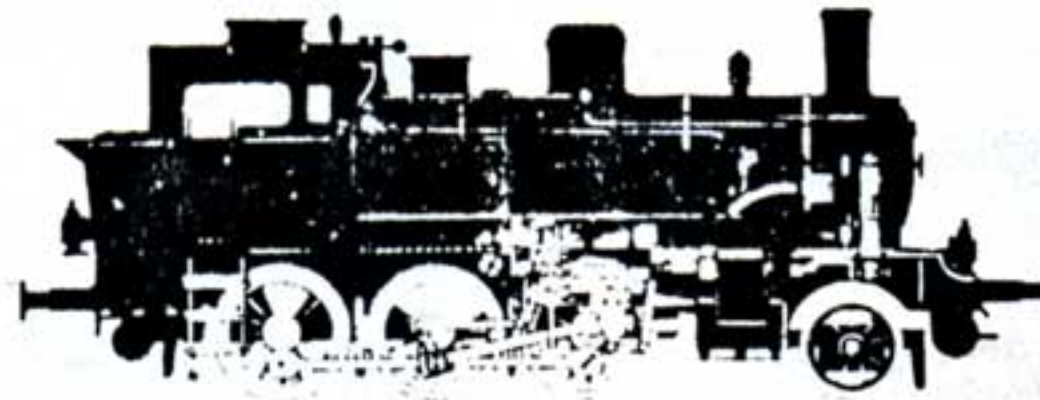
No.122 PRECISION NEEDLE FILE SET. (Round Handle)





N.M.B.S.

dacker



S.N.C.B.

AUTHENTIEKE KLEUREN

COULEURS AUTHENTIQUES

Deze verven werden zeer nauwkeurig nagemaakt volgens de kleurstalen van de echte verven gebruikt in de Centrale Werkplaatsen van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen. Men kan er aldus van op aan dat het geschilderd model er zo nauwkeurig zal uitzien als het echte voorbeeld. Dit voor de moderne kleurschakeringen. Wat nu de minder moderne kleuren aangaat, deze werden, tesamen met vakmensen uit vooraanstaande clubs, en vanaf modellen uit die periodes, geselecteerd.

Alnaargelang de individuele smaak van elke modelbouwer, wordt hem de gelegenheid geboden, keuze te maken uit dit kleurenpalet in een satijn-matte of in een glanzende uitvoering. Het cijfer **02** uit het referentienummer wijst op een satijn-matte uitvoering, het cijfer **07** op een blinkende.

Niet alleen dient de keuze tussen satijn-matte of blinkende verf gedaan alnaargelang de smaak van elke modelbouwer. Technisch gezien, speelt ook het gereedschap waarover de modelbouwer beschikt, een rol. Indien men een verf-pistool "air-brush" bezit, dan wordt een satijn-matte verf aangeraden. Wie echter niet over zulk een verfinstallatie kan beschikken en zijn model met de borstel verft, zal beter beroep doen op het blinkende gamma van deze verven.

De verdunningen, die aangeraden worden bedragen voor de spuit-instelling 50% verf en 50% white-spirit (of nog beter 50% xyleen) dat U bij de drogist kunt verkrijgen.

Indien men met de borstel schildert, voegt men best ongeveer één theelepel white-spirit toe aan elk Dacker-potje. In alle geval goed roeren, opdat de pigmenten van deze verven gelijkwaardig in de verfmassa opgenomen worden.

Wie nu zijn model met de borstel schildert en nochtans een satijn-mat uitzicht van zijn model wenst, spuit een satijn-matte vernis **P07/1002** over zijn model. Dus wel eenvoudig en vooral praktisch omdat deze vernislaag een goede beschermlaag en een masker zijn voor de omlinngen van de beschriften en van de sierlijnen, die het decalcomanie-systeem van aanbreng met zich brengt.

Voor diegenen die hun model in een satijn-matte verf gespoten hebben, kunnen, indien ze zulks wensen, hun model met blinkende vernis **P07/1502** bewerken, en aldus een glanzend model bekomen.

Vooraleer men de gekozen kleur op zijn model aanbrengt, spuit men eerst, en nadat men het model grondig ontvet heeft, een doorzichtige grondverf **P07/1001**. Deze grondverf is doorzichtig gelaten omdat elke toevoeging van kleurpigmenten een minder goede hechting geeft. Men laat deze grondlaag goed uitharden, vooraleer men zijn gekozen kleur aanbrengt.

Deze vernissen en grondverven worden in een handige spuitbus geleverd en kunnen aldus zonder moeite gebruikt worden door diegenen die niet over een spuit-instelling beschikken, zowel als de anderen.

Ces peintures ont été imitées d'après les échantillons des couleurs des vrais peintures utilisées dans les Ateliers Centraux de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges. On peut donc s'y fier, que votre modèle peint ressemblera exactement à son original. Ceci pour les coloris modernes. Quant aux coloris plus anciens, ceux-ci ont été sélectionnés depuis des modèles datant de ces périodes, en collaboration avec d'éminents spécialistes membres de clubs en vue.

Selon le gout individuel de chaque modéliste, l'occasion lui est offerte, de faire son choix parmi cette palette de coloris dans un fini satin-mat ou brillant. Le chiffre **02** dans la référence de l'article indique une exécution en satin-mat, le chiffre **07** un fini brillant.

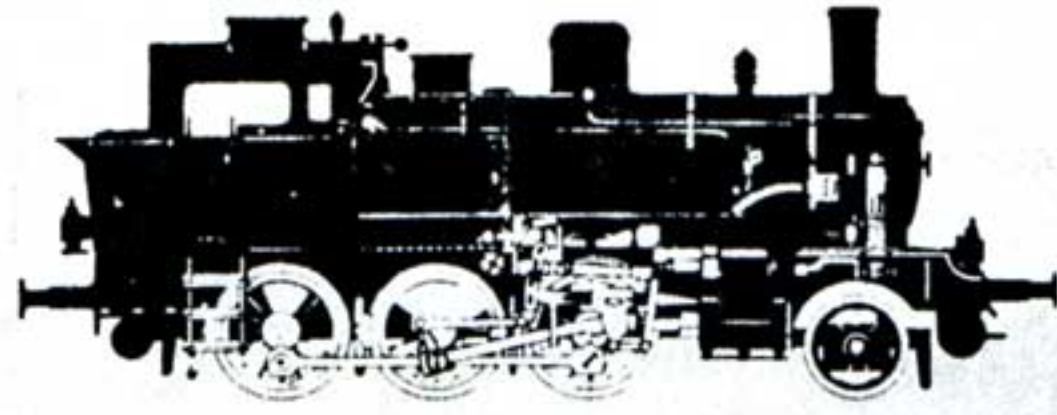
Ce ne sera pas seulement le gout individuel de chaque modéliste qui déterminera son choix de l'achèvement final. Techniquement, ce sera aussi l'outillage dont disposera le modéliste, qui jouera un rôle. Si le modéliste dispose d'une installation pour la peinture au pistolet "air-brush", le fini satin-mat est conseillé. Si par contre on ne dispose pas d'une telle installation et que l'on peindra son modèle à la brosse, on fera mieux d'appliquer une peinture brillante.

Il est conseillé de délayer ces peintures comme suit: lorsque utilisé pour la peinture au pistolet: 50% de peinture et 50% de white-spirit (ou mieux encore 50% de xylène) que vous obtiendrez chez votre droguiste.



N.M.B.S.

dacker



S.N.C.B.

AUTHENTIEKE KLEUREN

COULEURS AUTHENTIQUES

Si on peint à la brosse, on fera bien d'ajouter une cuillère à thé de white-spirit à chaque pôt de peinture. On remuera de toute façon la masse afin que les pigments soient mélangés uniformément.

Lorsqu'on peindra son modèle à la brosse et qu'on désirerait cependant une finition satin-mat de son modèle, une boîte d'aerosol de vernis satin-mat P07/1002 vous tirera d'affaire. C'est donc simple et surtout pratique car cette couche de vernis formera une protection et masquera les contours des inscriptions et des bandes décoratives posées sur le modèle par système de décalcomanie.

Pour ceux qui ont peint leur modèle au pistolet en finition satin-mat, ils peuvent s'ils le désirent travailler leur modèle et le finir avec une couche de vernis brillant P07/1502.

Toutefois, avant de poser la peinture choisie, on travaillera d'abord son modèle à l'aérosol couche de base transparente P07/1001, après cependant avoir dégraissé convenablement son modèle. La transparence de ce produit empêchera une perte d'adhésion occasionné par l'ajoute de pigments de couleurs. On fera durcir cette couche de fond, avant d'appliquer sa couleur choisie.

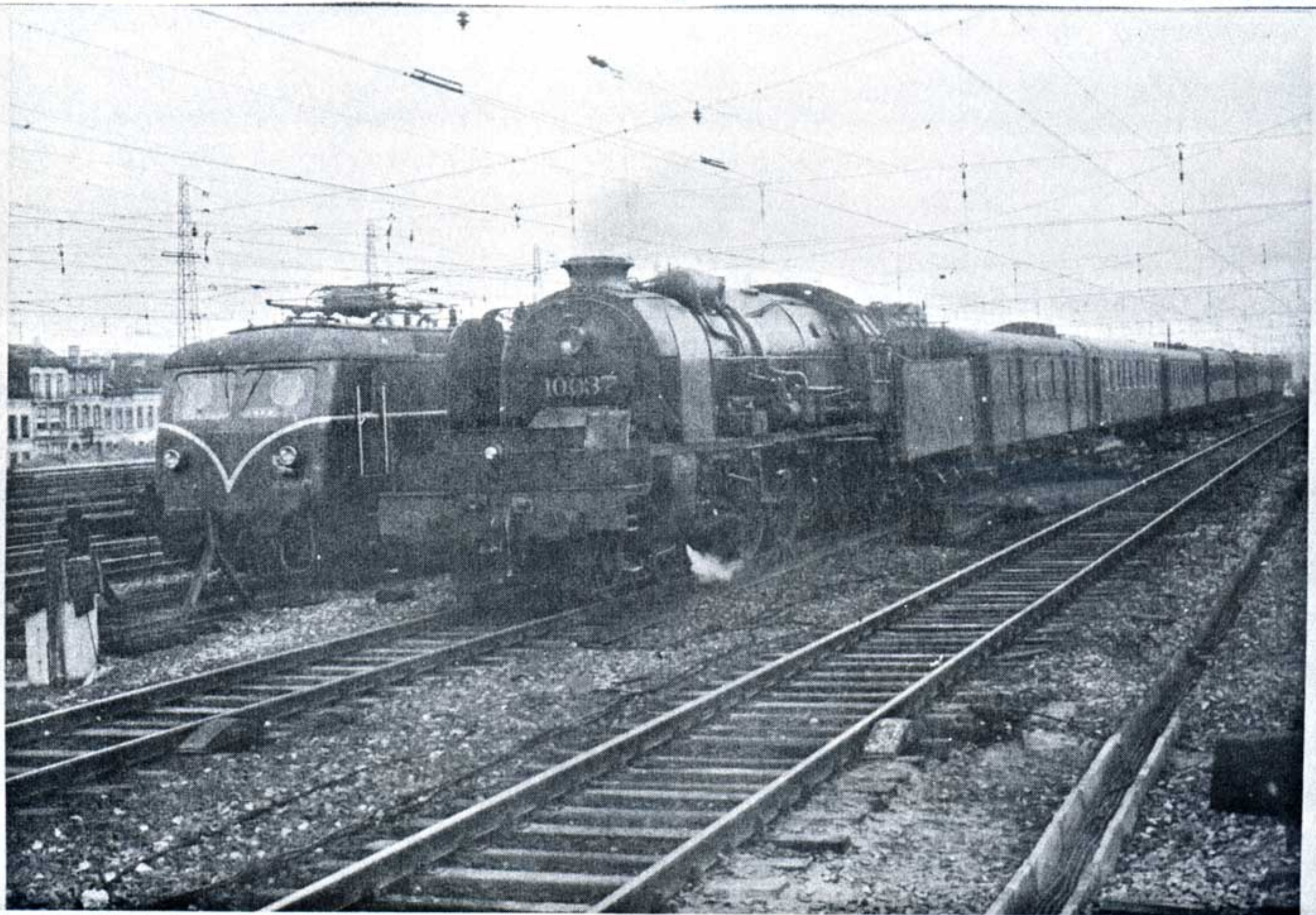
Ces vernis en couches de fond sont livrées en boîtes aérosols pratiques et feront dès lors l'affaire de ceux qui ne travaillent pas au pistolet, ainsi qu'aux autres.

n° satin-mat	n° brillant	coloris	à utiliser pour les modèles suivants
n° satijn-mat	n° blinkend	kleur	te gebruiken voor volgende modellen
P07/0201	P07/0701	STAAL-BLAUW PERIODE 1940 NMBS BLEU ACIER EPOQUE 1940 SNCB	551.48/82
P07/0202	P07/0702	GRECHE PERIODE 1940 NMBS GRECHE EPOQUE 1940 SNCB	551.48/82
P07/0203	P07/0703	DONKERGROEN 2-KLEUR PERIODE NMBS VERT FONCE EPOQUE BI-COLORE SNCB	551.44 551.52 122014 122208 123018
P07/0204	P07/0704	BLEEKGROEN 2-KLEUR PERIODE NMBS VERT PALE EPOQUE BI-COLORE SNCB	551.44 551.52 122014 122208 123018
P07/0205	P07/0705	FLESENGROEN AKTUELE PERIODE NMBS VERT BOUTEILLE EPOQUE ACTUELLE SNCB	ES301 ES302 ES304 ES309 ES310 551.26 551.48 122037 2208 2225 2244 2247 123053 2312 2324 2331 2313 2336
P07/0206	P07/0706	ELEKTRISCH BLAUW AKTUELE PERIODE NMBS BLEU ELECTRIQUE EPOQUE ACTUELLE SNCB	2216 2239 2383
P07/0207	P07/0707	SIGNAAL-GEEL AKTUELE PERIODE NMBS JAUNE SIGNAL EPOQUE ACTUELLE SNCB	2217 2363 2308 2376
P07/0208	P07/0708	ONDERSTEL ZWART NMBS NOIR POUR CHASSIS SNCB	ES301 ES302 ES304 ES309 ES310 551.26 551.44 551.52 551.48 551.48/82 122014 122037 2208 2225 2217 2216 122208 1222.. 2244 2247 2239 123018 123053 2324 2312 2331 2313 2336 2363 2308 2383 2376
P07/0209	P07/0709	DAK-DONKER-GRIJS NMBS GRIS FONCE POUR TOITURES SNCB	ES301 ES302 ES304 ES309 ES310 551.26 551.44 551.52 551.48 122037 2208 2225 122208 1222.. 2244 2247 123053 2313 2331 2312 2324 2336
P07/0210	P07/0710	DAK-LICHT-GRIJS NMBS GRIS PALE POUR TOITURES SNCB	122014 2217 2216 122208 2239 123018 2363 2308 2383
P07/1001		GRONDVERF-PEINTURE DE BASE TRANSPARENTE	TOUS MODELES ALLE MODELLEN
P07/1002	P07/1502	VERNIS AEROSOL	ALLE MODELLEN TOUS MODELES



Foto Roger Vissers Mol

Deze zeer interessante foto werd ons ter hand gesteld door de heer Max Delie. De Brossel 551.16 te Zichem. Kijk ook naar de Brossel achteraan in zebra-schildering. Deux Brossel (dont la 551.16) et une zébrée à Zichem.



La HLE 122037 à côté d'une loco à vapeur n° 10.037 à Bruxelles-Nord vers les années soixante. De HLE 122037 naast de 10.037 in Brussel-Noord. Foto ter hand gesteld door Mr. Max Delie.

T O E B E H O O R P R O G R A M M A ' S

P R O G R A M M E S D ' A C C E S S O I R E S

MERTEN

FIGUREN VOOR MODELBANEN, SCHEEPSMODELLEN EN ALGEMENE MODELBOUW, VERPAKT IN EEN-VORMIGE EN DOORZICHTIGE DOZEN, HET SORTIMENT WORDT VOORTDUREND VERGROOT.
 FIGURINES POUR TRAINS MINIATURES, MODELES DE NAVIRES, ET MODELISME EN GENERAL. EMBALLE DANS DES BOITES UNIFORMES ET TRANSPARENTES. L'ASSORTIMENT EST ELARGI CONSTAMMENT.

overzicht sommair	schaal échelle	voor modelbaan pour trains miniat.		voor scheepsmodellen pour modèles de navire		voorbeelden van nummering exemples de numérotation	
		spoor- breedte	leverbaar livrable	grootte grandeur	leverbaar livrable	voor modelbaan pour rés. min.	voor scheepsmodellen pour mod. navires
	1 : 90	HO	138	90 + HO	2 + 12	BOX HO 908	BOX 90-2024
	1 : 120	T	26			BOX T 908	
	1 : 160	N	75	160	2	BOX N 908	BOX 160-2024
	1 : 220	Z	18			BOX Z 908	
	1 : 45	O	7	45	2	BOX O- 908	BOX 45-2024
	 totaal total	 voie	 264		 6 + 12		

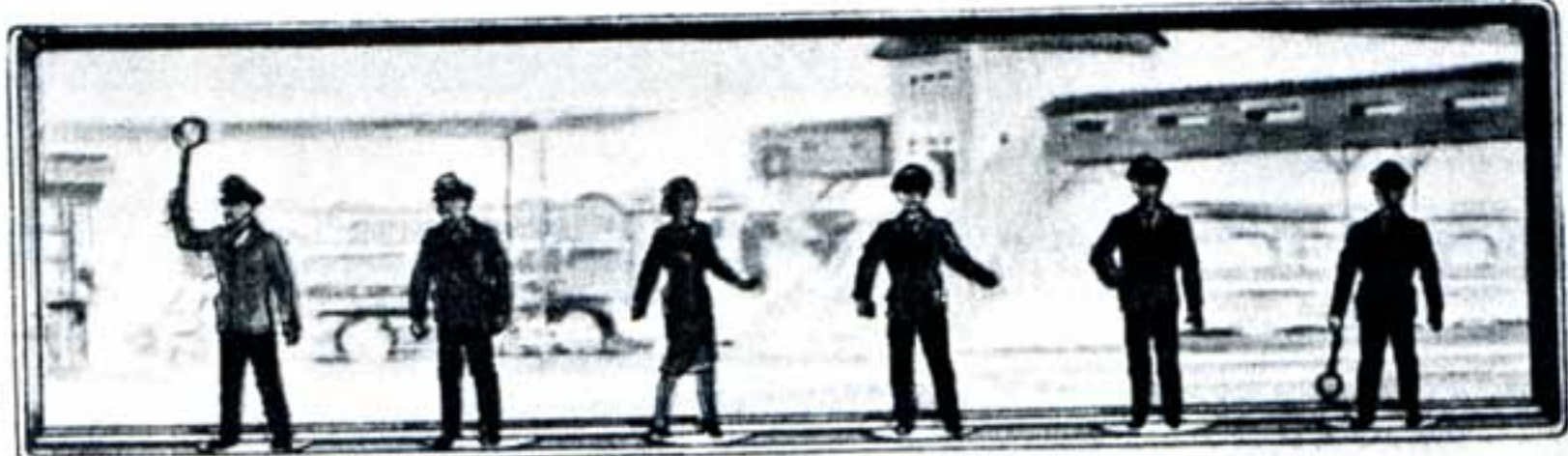
Alle afgebeelde dozen bestaan in HO, de met T, N, Z, of 160 gemerkte artikelen worden ook in de vermelde grootte geleverd.

Toutes les boîtes illustrées sont livrables en HO, ceux qui sont marqués avec T, N, Z, ou 160 existent également dans l'échelle indiquée.

AFBEELDINGEN VAN DE DOZEN VOOR GROOTTEVERGELIJKING ILLUSTRATION DES COMPARAISONS DES TAILLES DES FIGURINES

HO

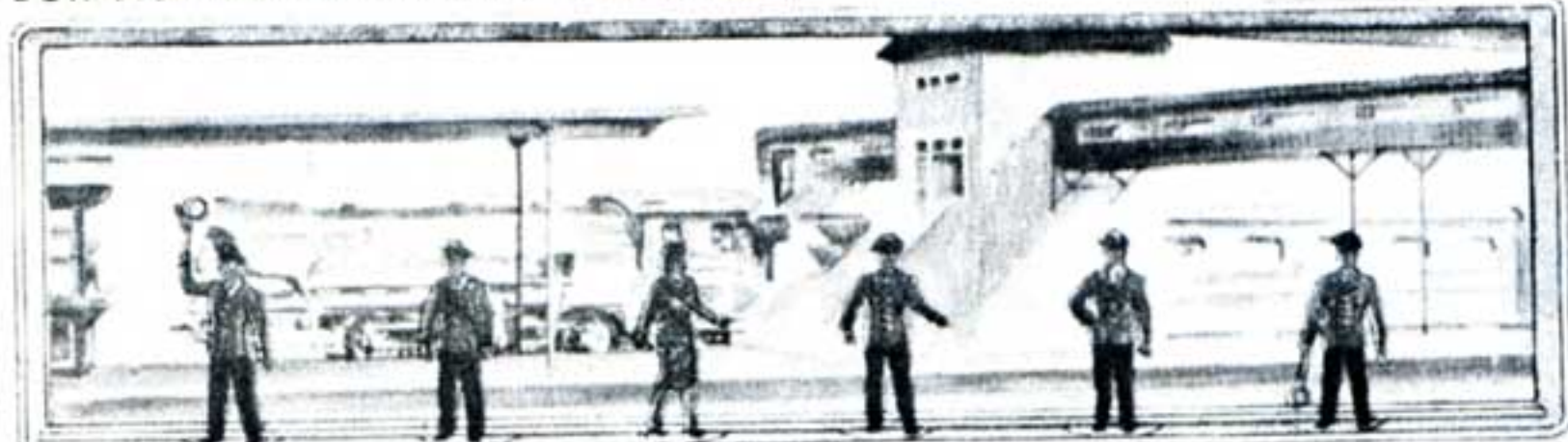
SCHAAL - ECHELLE 1 : 90
 SPOORBREEDTE - ECARTEMENT 16 MM



BOX 908 Eisenbahn-Personal Personnel de gare

TT

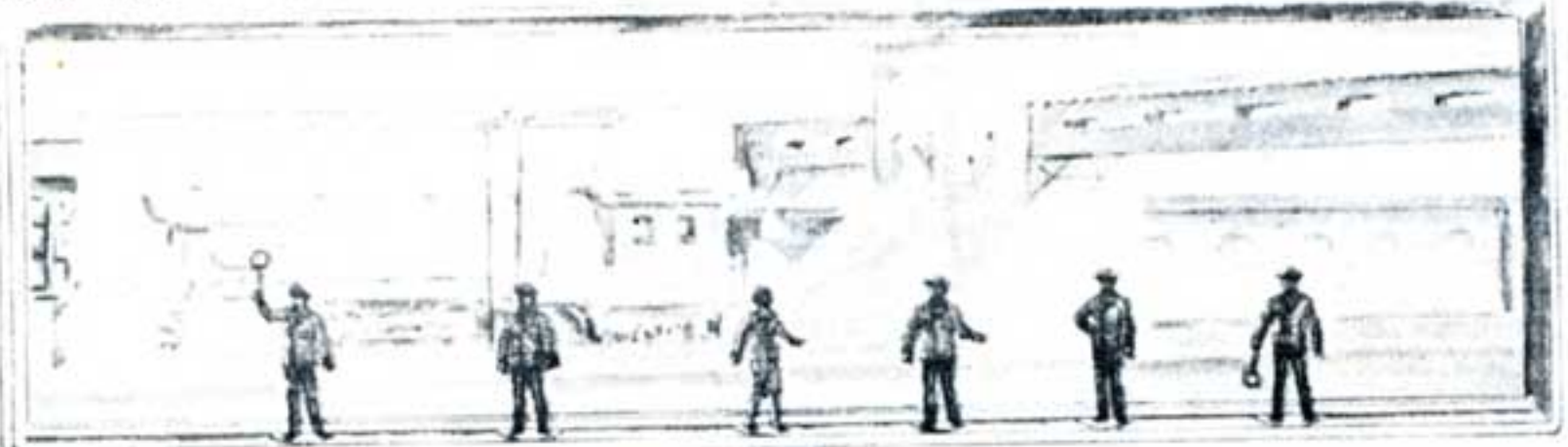
SCHAAL - ECHELLE 1 : 120
 SPOORBREEDTE - ECARTEMENT 12 MM



BOX T 908 Eisenbahn-Personal Personnel de gare

N

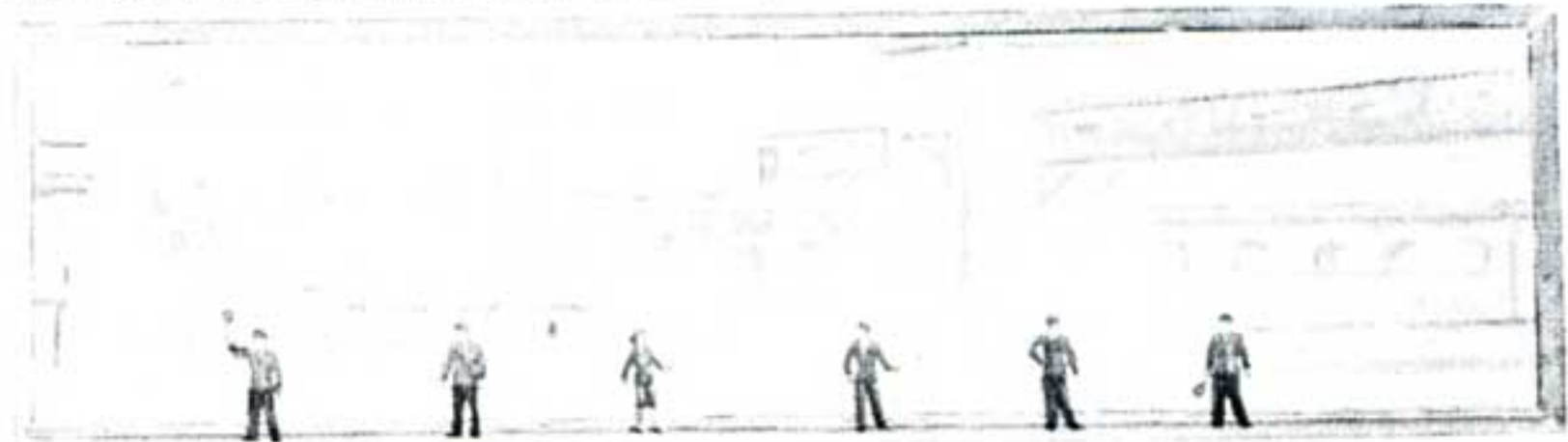
SCHAAL - ECHELLE 1 : 160
 SPOORBREEDTE - ECARTEMENT 9 MM



BOX N 908 Eisenbahn-Personal Personnel de gare

Z

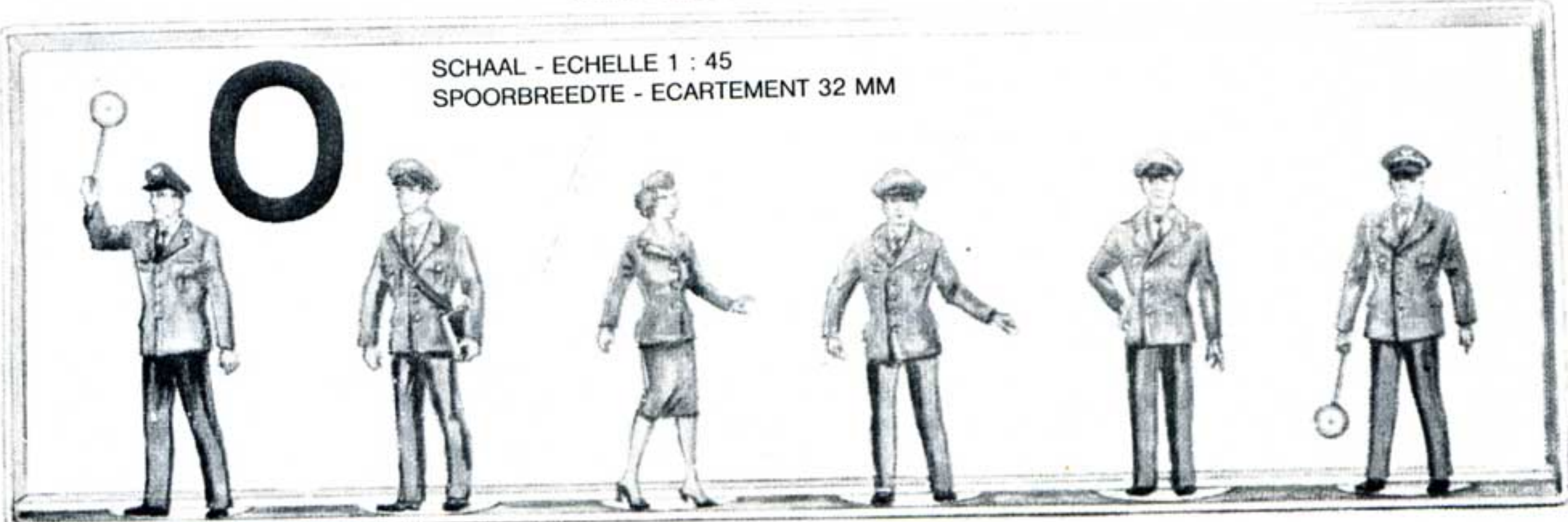
SCHAAL - ECHELLE 1 : 220
 SPOORBREEDTE - ECARTEMENT 6,5 MM



BOX Z 908 Eisenbahn-Personal Personnel de gare

O

SCHAAL - ECHELLE 1 : 45
 SPOORBREEDTE - ECARTEMENT 32 MM



BOX O 908 Eisenbahn-Personal Personnel de gare

B L A D W I J Z E R
C O N T E N U

RIJKLARE MODELLEN.....	1
MODÈLES PRÊT À ROULER.....	
BOUWDOZEN.....	19
BOÎTES À CONSTRUIRE.....	
BROSSEL.....	32
E-LOK TYPE 22.....	46
E-LOK TYPE 23.....	57-58
WISSELSTROOM-MÄRKLIN.....	76
COURANT ALTERNATIF MÄRKLIN.....	
GEREEDSCHAPPEN.....	77
OUTILLAGES.....	
SOLDEREN.....	79
SOUDER.....	
YAMAGUSHI NAALDVIJLEN.....	83
YAMAGUSHI LIMES À QUEU DE RAT.....	
VERVEN-DACKER.....	84
PEINTURES DACKER.....	
ELEKTRO-GEREEDSCHAPPEN MINICRAFT.....	86
OUTILLAGES ÉLECTRIQUES MINICRAFT.....	
TOEBEHOR-PROGRAMMA.....	91
PROGRAMME D'ACCESSOIRES.....	
MERTEN.....	93
MERIT.....	96



