

12
JANUARI
FEBRUARI

Spoorweg JOURNAAL

FL 9,80
BF 185

**Jaaroverzicht 1987 - Alles over loof-
bomen in het klein (deel 2) - Bouwen
met papier-maché (deel 2)**



OPEN UW LOODSEN DE 62'ERS KOMEN ER AAN!



Belgische diesellok-amateurs, verheugt U, vanaf 18 februari 1988 zullen de eerste 62'ers met de referentienummers 43.544 (6246), 43.547 (6255, exclusief in België) en de 43.546 (6278, eveneens excl. in België) Uw stelplaatsen bevolken. In de loop van het jaar zullen er nog meer volgen. Onder de referentienummers 43.590 en 43.591 zijn in september de 6317 en de 6299, enkel op de Belgische markt, te verwachten. Tegen het einde van het jaar zullen

de 6215 (blauw, ref. 43.548) en de 6300 (ref. 43.545), samengesteld uit 7 varianten van de diesellokomotieven serie 62, de serie afsluiten.

Andere te verwachten nieuwigheden :
Goederenwagens van het type GBs : februari-maart
Stoomlokomotief type 90, ref. 43.225 : leverbaar in juni



Handmonster van de 6278 dat ons ter beschikking werd gesteld door de bouwer, Dhr. Eric Remont.



**Spoorweg
JOURNAAL**

S.A. EDITIONS H.K.
Aachener Strasse 6
B-4700 EUPEN
Tel. 087/74.39.24

Rekening nummers NL
Rabo Bank Vaals Postrek 1055900
Rekening nr. 152565167

Rekening nummers Bel.
P.C.K./C.C.P. 000-1492026-69
Bank IPPA 700-0430500-58

12 / 1988

Eerste jaargang 86/87

Losse nummers
Fl. 9.80 - BF 185

Redactie: Kurt Heidbreder A.D.
Hoofdredactie Nederland: H. Van Keulen
Hoofdredactie België: Max Delie
Modelbouw: voor België K. Heidbreder
voor Nederland Joob Bolland
Medewerkers: Francy Schutz
André Saenen
Carlo Hertogs
Paul Jacobs
Harry Peters
Gerrit Nieuwenhuis
Secretariaat: Jolande Brisbois-Bastings
Lay-out en grafiek: K. Heidbreder

Redactie adres Nederland
Spoorweg JOURNAAL nederland
Postbus 648
NL 3200 AN Spijkenisse

Tekstverwerking: s.a. Editions H.K.

Printed in Italy by Europlanning Srl Verona

In 1988 verschijnt Spoorweg JOURNAAL 12 maal.

Kosten van een normaal abonnement
1988 = 12 nummers
Fl. 110
BF 1.990

Beëindiging van het abonnement:
minimaal 6 weken voor het einde van de abonne-
mentsperiode schriftelijk opzeggen

De abonnementen zijn enkel te verkrijgen bij de uit-
geverij. Alleen dan kunnen wij de levering hiervan
garanderen.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd
en/of openbaar gemaakt worden door middel van
druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze
ook zonder voorafgaande schriftelijke toestem-
ming van de uitgever.

Advertenties kunnen worden geweigerd.

Verantwoordelijke uitgever
Kurt Heidbreder
Aachener Strasse 6
B-4700 EUPEN
Tel: 087/74.39.24

Uitgave in licentie van artikelen uit „Eisenbahn
Journal“ met toestemming van H. Merker Verlag.



**Eisenbahn
JOURNAL**



INHOUD...

BLAD

JAAROVERZICHT 1987

4

ALLES OVER LOOFBOMEN IN HET KLEIN (DEEL 2)

32

BOUWEN MET PAPIER-MACHE (DEEL 2)

39

Beste lezer/abonnee,

Allereerst wensen wij U namens de hele redactie een gelukkig en gezond 1988 toe, tevens willen wij U bedanken voor het vertrouwen dat U het afgelopen jaar in ons stelde.

Wij zouden graag U aandacht willen vestigen op het volgende: wij vinden dat wij U nadere uitleg verschuldigd zijn betreffende de vertraging die nummer 11 opgelopen heeft.

Tegen het einde van het jaar (1987) hebben wij met man en macht gewerkt om de produktie van ons laatste nummer te beëindigen; we waren er trots op dat alles volgens het door ons opgestelde programma verliep: ons laatste nummer was, redactioneel, binnen de gestelde tijdslimiet klaar en diende nu alleen nog maar gedrukt te worden. De drukkerij in Italië, in de eindejaarsperiode eveneens bedolven onder het werk, werd tot overmaat van ramp getroffen door waterschade. Gevolg: een gedeelte van ons nummer werd beschadigd en diende opnieuw te worden samengesteld. We hebben ons uit-
erste best gedaan om alles in orde te brengen, maar U zult begrijpen dat we, ook in verband met de eindejaarsfeesten, er niet meer in geslaagd zijn nummer 11 eerder uit te brengen.

In 1988 hopen wij ons tijdschrift geregeld te laten verschijnen, d.w.z. tegen het einde van elke maand; feestdagen (in Italië) en overmacht voorbehouden. Wij hopen op Uw begrip en Uw vertrouwen voor 1988 en wensen U veel leesplezier toe,

DE REDACTIE

Op de laatste bladzijde van ons „JOURNAAL“ bevinden zich twee kaarten. De eerste, een bestelkaart, dient voor het bestellen van Uw abonnement. Let U vooral op de aantrekkelijke prijs: in 1988 zullen wij 12 nummers uitbrengen voor de prijs van BF 1990.-/FL 110.-. De prijs van één exemplaar bedraagt BF 185.-/FL 9.80. Bij het nemen van een abonnement bespaart U dus BF 230.-/FL 7.60.

De tweede kaart is een infokaart die wij graag van U retour wensen te ontvangen; volledig ingevuld en met vermelding van Uw wensen en suggesties. Aan de hand hiervan zullen we dan proberen om het „JOURNAAL“ nog beter aan te passen aan Uw persoonlijke eisen.

Mocht één van deze twee kaarten onverhoopt bedekt zijn met een ander adres dan het onze, t.w. Spoorweg JOURNAAL, Aachenerstrasse 6, B 4700 EUPEN, aarzel dan niet om de betreffende kaart (in een enveloppe) naar onze redactie te sturen. Bedankt voor Uw medewerking en veel leesplezier.

De redactie

Foto voorpagina: De vlaggen op de nieuwe fly-over bij Lage Zwaluwe zijn gehesen voor de feestelijke opening op 23 september. Loc 1643 berijdt de trogbrug met een trein naar Köln.

Foto: Harrie Peters

Foto voorpagina: Zowel de blauwe 6005 van de stelplaats Merelbeke, als de rode M4 rijkten zijn beslist een ongewone verschijning op de Athus-Meuse lijn. Een Oostends reisbureau liet met deze trein haar klanten van Oostende naar Houyet brengen, van waaruit de afdaling van de Lesse per kano werd gemaakt. De trein is op de terugweg van Houyet naar Anseremme, waar de zoetwatermatrozen terug worden opgepikt, en verlaat hier de tunnel van Gendron-Celles op 19 september 1987.

Foto: Max Delie



1. De volledige overname van de Beneluxdienst door het nieuwe materieel was een van de markantste gebeurtenissen in 1987. De 1184 heeft met zijn sleep de brug over de Nete in Duffel verlaten en is op weg naar Brussel (13-01-87).

Foto : Max Delie.

3. Op 28 februari 1987 komt Prins Carnaval voor de laatste keer per trein via de oude „spirituslijn” Bergen op Zoom binnen. Deze goederenlijn wordt aan het einde van de maand mei vervangen door een nieuwe, die buiten de bebouwde kom loopt.

Foto : Pierre de Greeuw

Jaaroverzicht

Op de volgende bladzijden brengen de Belgische en Nederlandse redacties grootbedrijf U gezamenlijk een fotografisch overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen bij NMBS en NS in de periode december 1986 tot en met november 1987. We zijn er trots op U daarin maar liefst twee prachtige posters te kunnen aanbieden.

4. De enige regelmatige trein die door een 1600 van de CFL naar België wordt gebracht, maar....voor hoe lang nog? Gouvy, 6 februari 1987. Foto: Georgy Lejeune

2. In de maanden november en december 1986 vinden in Nederland proefritten plaats met de Franse E-loc BB 20011, die is uitgerust met draaistroommotoren. De meetresultaten worden in het CTO-meerijtuig vastgelegd. Als belasting voor de locomotief dienen Plan E-rijtuigen. Foto : Franz-Jozef Janssen









7. Op z'n jaarlijkse ronde over het spoorwegnet voor het meten van de bovenbouw, rijdt de meettrein met de DE-locs 2258 en 2273 in de omgeving van Arnhem.

Foto : Pierre de Greeuw

5. De „Rocher de la Vierge” te Comblain la Tour in maart 1987. Het web van de elektrische leidingen van de voortschrijdende elektrifikatie heeft intussen ook hier het landschap ontsierd.

Foto : Georgy Lejeune

8. In april bestaat er nog optimisme rond het gebruik in 1989 van stoomloc 6317. In het Spoorwegmuseum wordt haar drijfwerk gesmeerd door medewerkers van de SSN. Enkele maanden later komt vast te staan, dat zij toch niet zal worden opgeknapt. Het wordt te duur.

Foto : H. van Keulen

6. Op een koude januariochtend van 1987 sleept de 5534 van de stelplaats Montzen een trein met zelflossers over de brug van Moresnet.

Foto : Georgy Lejeune

9. Begin maart wordt het noorden van Nederland bedekt onder een dikke laag ijzel, die ook het spoorwegverkeer ernstig belemmert. Op 6 maart kan tussen Groningen en Zwolle weer elektrisch worden gereden. De trein, die zojuist Onnen is gepasseerd, bestaat uit de Intercitystellen 4013 en 4012.

Foto : H. van Keulen





10. De iets voorbarige afscheidsrit van de Beneluxtreinstellen, georganiseerd door de NVBS, brengt deze op spoorlijnen waar ze in de normale dienst nooit reden. + 220 903 + NS 1208 rijden onder de gotische bovenleidingsportalen bij Hollandse Rading, tussen Hilversum en Utrecht (30-04-'87).

11. Le nouvel horaire d'été 1987 mit fin auservice des 46 sur la ligne Ath-Grammont. Au dépôt d'Ath, la 4605 espère des temps meilleurs.

Photo : Max Delie

13. In mei komt er een einde a zij vervangen door 22/2300'e





De treinstellen NMBS 220 902
Foto : Franz-Jozef Janssen



12. Vijfhuizen, 16 april 1987 : de 4403 op de met sluiting bedreigde lijn Aalst-Burst.

Foto : Wim Windey

an het gebruik van de 24/2500'en voor de olietreinen Schoonebeek - Almelo. Omdat de spoorlijn Zwolle - Emmen bij de elektrificatie is voorzien van Telerrail, worden
n. Drie locs trekken op 17 april de ochtendtrein richting Almelo in de omgeving van Vriezenveen.

Foto : Franz-Jozef Janssen





14. De door TTZ voorbeeldig gerestaureerde 554.14 poseert op de brug die de lijn Hasselt-Mol overspant, voor de deelnemers van de rit met de Brosse 551.48. Als toemaatje werd de 6246 in regelmatige lijndienst geserveerd. Foto : Max Delie

15. De instroom van nieuw trek-duw materieel maakt het met ingang van de nieuwe dienstregeling in mei mogelijk om alle Beneluxdiensten hiermee te laten rijden (Rijswijk, 16-05-'87).

Foto : Harrie Peters

16. Een der laatste ritten van de nu reeds afgestelde 6052. Op 1 juli 1987 sleepten de 6052 en de 6089 een ledige trein voor het vervoer van spoorstaven op de Athis-Meuse lijn. Op de foto zien we deze trein bij het verlaten van de tunnel van Vonèche.

Foto : Max Delie





17. De in mei ingevoerde dienstregeling betekent het einde van de TEE-diensten in Nederland. TEE 14 „Rheingold” is onderweg naar z'n eindstation Amsterdam CS en passeert Loenersloot.
Foto : Raymond Kiès

18. Op 5 april 1987 lieten de kompressoren van de lokomotief 2119 het afweten zodat er geen perslucht voor de remmen voorhanden was. De 5950 van Antwerpen-Dam werd ingeschakeld om de E 284 veilig van Essen naar Brussel-Noord te slepen. Bijzonder aan deze opname is wel dat de 2119 zijn pantograaf tegen de rijdraad moest houden om de elektrische rijtuigverwarming te verzekeren. Deze opname werd gemaakt te Mortsel.
Foto : Max Delie.





19. De 5524 van de stelplaats Montzen is met een ketelwagentrein op weg naar Aachen-West. Op de achtergrond bemerkt U de brug van Moresnet waarop twee locomotieven van de reeks 215 van de DB een trein naar Montzen slepen (30-04-1987).

Foto : Michel Hanssens



20. Een andere uitstap van de GTF bracht twee 43-ers met tussenrijtuigen op de „Vennbahn“. Wim Windey fotografeerde deze niet alledaagse treinsamenstelling op het viadukt van Bütgenbach, 27 augustus 1987.

21. De stuurstandrijtuigen van de oude Benelux trekduw treinen staan in Roosendaal om te worden ontdaan van asbest. Daarna volgt de sloop (04-07-'87). Foto : Jan-Willem Koene





22. De 29013 met de „Flandrienexpress” heeft juist het station van Scheldewindeke verlaten en is op weg naar Zottegem.

Foto : Wim Windey

23. De zaterdag na de officiële opening van de Flevolijn tussen Weesp en Almere, is het daar open dag. Er is grote belangstelling voor de gratis ritten, zodat de inzet van dubbeldekkers noodzakelijk is. Een stam met loc 1641 is station Almere-Muziekwijk zojuist gepasseerd, 30-05-'87. Foto : Raymond Kiès





24. De reeks 25.5 verloor tijdelijk haar inzet in het grensoverschrijdende verkeer naar Nederland en werd vanaf de zomerdienstregeling 1987 ingezet in de goederendienst. De 2557 met een trein staalrollen (coils) te Ekeren, 9 juli 1987.

Foto : Max Delie

25. Omdat het contract met de KLM eind augustus is afgelopen, rijdt de 4011 dan voor het laatst in z'n opvallende blauwe kleur. Baarn, 13-04-'87.

Foto : Richard de Leeuw





26. De omvang van het fietsenvervoer op de lijn Zandvoort - Heerlen/Maastricht maakt het in de zomerdienst noodzakelijk om restauratie/bagagerijtuigen Plan E hiervoor in te zetten. Loc 1606 met IC 842 in de duinen bij Overveen.
Foto : Franz-Jozef Janssen

27. De vereniging GTF huurde de 4006 voor een uitstap op de lijn 150. Maredret, 19 september 1987.

Foto : Wim Windey





28. Vertrek uit Antwerpen-Centraal van twee 1800-en van de CFL die een speciale trein met Luxemburgse spoorwegvrienden naar de Scheldestad gebracht hadden op 25 juni 1987.
Foto : Max Delie

29. Op 31 mei wordt aan de spoorlijn Amersfoort - Zwolle de nieuwe halte Amersfoort - Schuthorst in gebruik genomen. Dientengevolge sluit men de halte Hulshorst, waar te weinig reizigers in- en uitstappen. Toch stoppen daar in de eerste week van juni nog treinen. Er worden namelijk hier en daar nog kaartjes naar Hulshorst verkocht!
Foto : Wim Verver, 19-04-'87





30. Op 20-9-1986 was de zouttrein nog een nieuwheid op de lijn Roosendaal-Antwerpen.
Foto : C. Hertogs

33. Op 1 december eindigt de inzet van de Belgische E-locs reeks 15 op het NS-net, omdat zij niet uitgerust zijn met ATB. Zij worden vervangen door locs van de reeks 25.5. Den Haag HS, 16-05-'87.

Foto : Harrie Peters



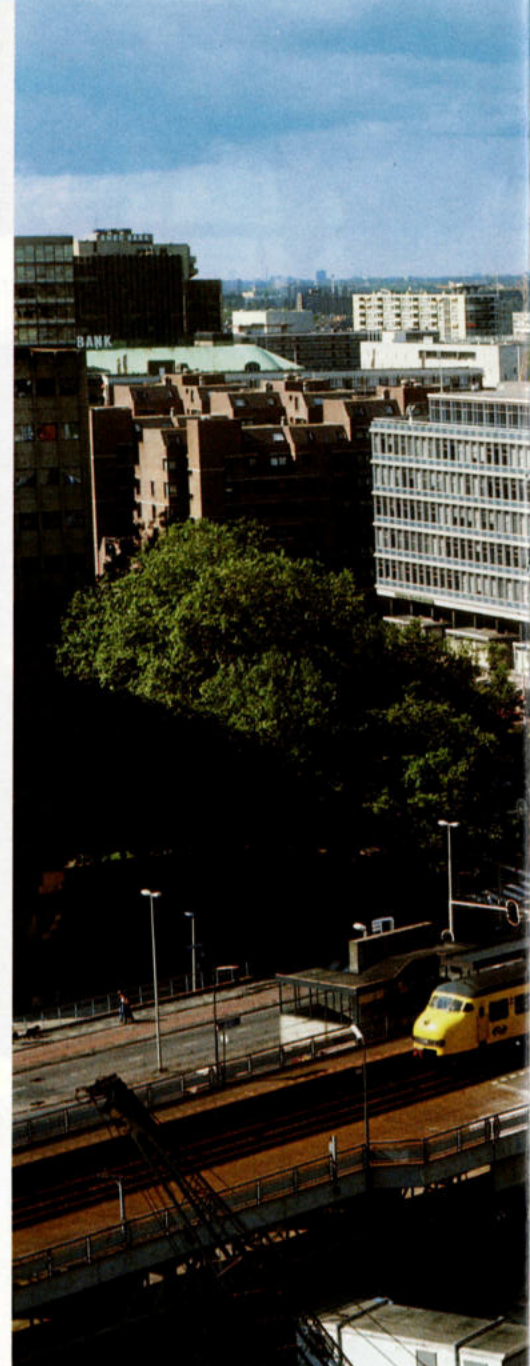
31. Op vier weekends in september/oktober komt een voormalig TEE-stel van de Deutsche Bundesbahn als reisbu-reautrein naar Den Haag. Hier rijdt de VT 601 langs rijks-weg A12 ter hoogte van Nootdorp, 27-09-'87. Foto : Hans van Steijn

34. De inzet van de SSN-stoomloc 65 018 (ex DB) met reizigerstreinen op de goederenlijn Haarlem - IJmuiden trekt op 15 augustus veel belangstelling. De treinen zijn goed bezet en langs de lijn worden heel wat fotorolletjes volgeschoten. Foto : Paul Dijkman



32. Afscheid van de laatste 59 met enkel koplampen. De 5907 staat klaar voor zijn laatste rit. In treinschakeling met de 5905, en gekoppeld aan de 2551 gaan zij samen de trein 34205 naar Antwerpen-Schijnpoort brengen. Leuven 21-11-1987.
Foto : Max Delie





35. Laatste rit met een reizigerstrein van de 5951, van de stelplaats Merelbeke. Op zijn terugweg van Heer Agimont naar Brugge verlaat de trein de tunnel bij Anseremme (11 juli 1987). Foto : Max Delie

37. Er begint tekening te komen in de werkzaamheden voor de bouw van de spoortunnel door Rotterdam. Voor het huidige, op het viaduct gelegen, station Rotterdam Blaak is de bouwput voor het nieuwe ondergrondse station te zien, 26-09-'87.

Foto : Paul Dijkman

38. Er is een dosis geluk nodig om de enkele nog resterende 52-ers met oude bestuurderspost te kunnen fotograferen op de Athus-Meuse lijn. De 5204 en 5210 dalen de helling af van „Les Epioux” in de richting Martué, 4 juli 1987.

Foto : Georgy Lejeune

36. Ieder jaar is de sproeitrein op toernee op het Nederlandse net om het onkruid te bestrijden. Op 29 september waren de lijnen rond Alphen aan den Rijn aan de beurt.

Foto : Raymond Kiës





39. De door TTZ gehuurde 12004 komt van Mol en gaat het station van Leopoldsborg binnenrijden (19 juli 1987).

Foto : Max Delie

40. De renovatie van E-locs serie 1300 is voltooid. Op 15 oktober verschijnt de 1313 als laatste gerenoveerde loc in zijn nieuwe kleurenschema op de baan. Hij is hier met IC 951 in Haarlem onderweg naar Heerlen, 24-10-'87.

Foto : Raymond Kiès





41. Zeldzame samenstelling van een Luxemburgse 1800 met Belgische M 5 dubbeldekkers. Bovigny, 26 juli 1987.

Foto : P. Herbiet

43. In mei komt de elektrificatie van Zwolle - Emmen in dienst en worden de dieselstellen Plan U vervangen door hondekoppen. Eld2 332 in de omgeving van Ommen, 27-09-'87.

Foto : Richard de Leeuw

Poster pag. 25-26 : Ook deze mooi omgeving, de bundel Zandvliet, viel in 1987 ten offer aan de elektrifikatie. Nu ontsieren de palen van de bovenleiding en het web van elektrische draden het zicht. In juni 1986 was alles nog onbezoeeld.

Foto : Max Delie

42. Dit zal men wel nooit meer te zien krijgen. De 6060 van de dienst baan met de sproeitrein op lijn 25 tussen Schaarbeek en Buda, 17 juli 1987 Foto : P. Herbiet

















▲ 47. Op zondag 27 september 1987 reed een trein van Franse spoorwegvrienden van Parijs naar het spoorwegfestival van de „Chemin de fer à vapeur des trois vallées” te Mariembourg. De foto werd door Mevrouw Delie genomen te Villers la Tour op de lijn Momignies-Chimay.

◀ 48. Op de maandag na de open dag bij NS, keert loc 1501, getrokken door DE-loc 2493, terug op zijn thuisbasis Rotterdam-Feijenoord, 12-10-'87.
Foto : Wim Verver

50. De 29013, bij zonsondergang, op de brug over de Nete te Duffel, op zijn terugweg naar Leuven na een speciale rit naar Antwerpen, 17 oktober 1987.
Foto : Max Delie



◀ 46. Voor het slagen van sommige opnamen, moet de almachtige soms een handje toesteken. Dit was het geval in Moresnet op 13 juli 1987. Foto : Georgy Lejeune



Poster pagina 27-28 : De nieuwe dienstregeling van mei '87 betekent het einde van de trek-duw treinen op de diesellijnen. Daarmee zijn de verwarmingswagens, waarvan we er op de foto één achter loc 2318 zien, overbodig geworden. Raalte, 27-04-'87.
Foto : Pierre de Greeuw

51. Op de open dag van NS op zaterdag 10 oktober verzorgt de SHM-stoomloc 21 (ex LTM) met lokaalspoorrijtuigen een pendeldienst tussen Amsterdam CS en de Lijnwerkplaats aan de Zaanstraat.
Foto : Paul Dijkman

◀ 49. Een van de zeldzame blauwe 20-ers, gefotografeerd bij zijn doortocht door het Zoniënwood, 25 april 1987.
Foto : J.L. Vanderhaegen





1. Doeltreffend werd deze imposante boom van de leverancier Silhouette uit München met tegenlicht gefotografeerd.

Foto : Silhouette (W. Kosak)

Alles over loofbomen in het klein **Deel 2.**

Over modelbomen in het algemeen en over naaldbomen meer in het bijzonder hebben wij U inmiddels wel de nodige wetenswaardigheden geleverd om het aanleggen van

een bos op een modelspoorbaan te vergemakkelijken. Om echter te voorkomen dat men bij het aanleggen van zo'n bos alle tijdschriften moet doorsnuffelen om te ach-

terhalen welke grondstoffen men daarvoor nodig heeft, volgt hier nog een korte samenvatting. Al naar gelang de methode waarvoor men gekozen heeft, zal men de



2. Als basismateriaal voor de zelfgebouwde bomen van Horst Meier dienen de gedroogde planten, welke tijdens wandelingen worden verzameld.

3. Zeer voordelig en zonder dat het te veel tijd kost kan men uit het bloemscherm van verschillende planten mooie loofbomen maken.



4. Hier worden fijne gaatjes geboord in de stengel van de guldenroede, waarna nog meer bevroekte pluimen worden bevestigd.

5. De reeds bevroekte pluimen worden voorzichtig in de gaatjes gestoken en daarna vastgelijmd.





6. Diverse bomen welke werden gemaakt uit natuurlijke produkten. Het bevolken werd in het eerste deel van dit artikel uitvoerig beschreven.

8. Om een boomstam te verlengen kan de uitgeholde stengel van het duizendblad over de dunnere steel van de pruikeboom worden geschoven.



7. Het juiste formaat is mede bepalend voor een goede indruk van het geheel. Een echte boom van zo'n 10 meter hoog is in schaal HO al snel 12 cm hoog.



9. Het bloemscherm van de pruikeboom, voordat de schaar er aan te pas komt.

10. Na het drogen (5 dagen) wordt het bloemscherm met een schaar rondom in de gewenste vorm geknipt.

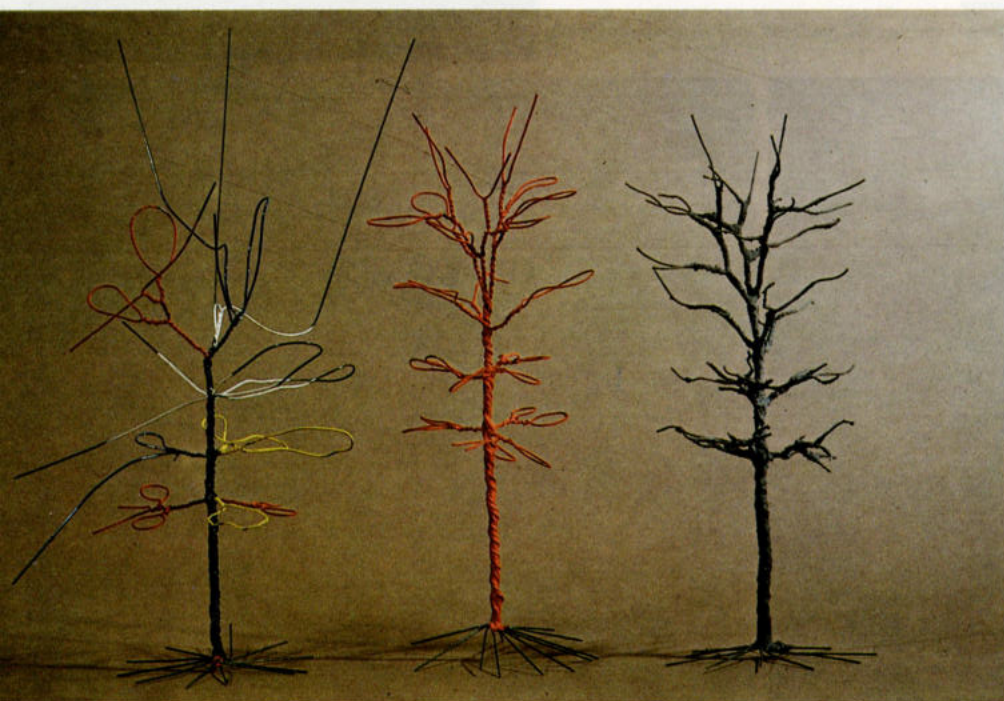
11. en 12. De in model geknipte bloemschermen worden met lijm besproeid en daarna met fijne vlokken van kunststof schuim bestrooid.

Foto's 2. t/m 12. : H. Meier





13. De draad-vlecht-methode van Franz Jerusalem levert een zeer variabel resultaat. Zowel dichte boomkronen als zeer dunne bebladering kunnen worden nagebouwd.



15. Verschillende bewerkingen in beeld. De draden worden in een aantal lussen gebogen, welke daarna worden opgeknipt. De aldus ontstane takken kunnen in elke gewenste vorm worden gebogen.

16. Een aantal afgewerkte bomen voor een achtergrondfoto. Foto's 13. t/m 16. : J. Giebelhausen



14. Een brede voet verleent de uit draad vervaardigde bomen een goede standvastigheid.

volgende zaken nodig hebben voor :

- Zelfbouw uit natuurprodukten : Gedroogde planten, zoals de guldenroede, het duizendblad, de erika, de spirea en diverse soorten mos.
- Zelfbouw met behulp van stammen van de diverse fabrikanten : De betreffende stammen en het juiste gereedschap om ze te bewerken.
- Zelfbouw met inbegrip van de stammen :
- Bloemenbinddraad 0,8 mm dik of gevlochten draad, bloemistencrêpe.

Bovendien, ongeacht de gekozen methode heeft men behoefte aan tijd en geduld! Men bespaart geld en kan bovendien zijn artistieke talenten ontwikkelen. Ook voor het bevlokken heeft men de keuze uit diverse methoden. Men gebruikt de door de fabrikanten van modelspoorbaantoebehoren op de markt gebrachte vlokken of men maakt de vlokken zelf uit kunststof schuim, IJslands mos, watten of een andere grondstof.

Enige ervaring is echter gewenst voor het kleuren van de zelf gemaakte vlokken, want „groen” is lang niet altijd groen maar varieert van het zacht glanzend lichtgroen van een berkeboom in voorjaarskleed tot het diepgroen van een kastanjeboom in de zomer en het donkergroene, bijna zwarte naaldkleed van sommige soorten dennebomen. Het is van groot belang bij het mengen van de diverse kleuren groen, dat men geen kleuren bij elkaar voegt die erg



17. Een klein stukje bos met bomen die allen uit draad werden gevlochten.

Foto : F. Jerusalem

verschillen, maar dat men zich houdt aan een kleurmengsel met tinten die niet te ver uit elkaar liggen. Als men tijdens het bevlokken gebruik maakt van een gekleurde lijm (bruin of groen), dan ontstaat vanzelf een nauwelijks te verbeteren kleurenharmonie in het modelbos. Voor het kleuren van de vlokken kan men gebruik maken van la-

tex of plakaaftverf. Houtbeits kan echter ook worden gebruikt voor het verven van vlokken van kunststof schuim.

ZELF DE LOOFBOMEN MAKEN

Ook bij het maken van loofbomen zijn diverse technieken mogelijk. Welke veelheid aan technieken hier wordt toegepast kunnen we goed afleiden uit de beschrijvingen van de inzendingen welke we steeds ontvangen voor onze grote modelbouw-wedstrijd. Drie technieken zijn door ons uitgetest in woord en beeld vastgelegd.

18. Het maken van een dergelijke fijne vertakking is zeer bewerkelijk. Het resultaat loont echter de moeite.



19. De draad-vlecht-methode heeft als voordeel dat het geraamte in elke gewenste vorm kan worden gebogen.





20. Zeer mooie, uit draad gevlochten, berkebomen.

Foto's 18. t/m 20. : J. Giebelhausen

21. Een goed geslaagd model van de industrie, is deze berkeboom van Noch.

Foto : W. Kosak



DE DRAAD-VLECHT-METHODE VAN FRANZ JERUSALEM

Voor het maken van een „standaard loofboom” zoals deze basisvorm door de heer Jerusalem zelf wordt genoemd, wordt bloemenbinddraad gebruikt met een dikte van 0,8 mm. Twaalf draden met een lengte van 48 cm worden zo vastgehouden dat op een hoogte van 4 cm de eerste draaibeweging kan beginnen.

De onderste 4 cm worden later de voet van de boom. De rest wordt dan de stam en de

22. De perfecte zelf gebouwde berkeboom van Franz Jerusalem naast de industriemodellen van Faller (links) en Heki. Foto : J. Giebelhausen



takken. De twaalf draden worden verdeeld in twee groepen van zes draden en elke groep wordt 10 keer 180 graden gedraaid. Daarmee is het onderste deel van de stam gereed. Men neemt nu uit een van de twee groepen van zes draden er twee apart, deze worden onder een hoek van 90 graden naar buiten gebogen en worden daarna tot een lus gebogen in de verhouding 1 : 2. Deze twee draden worden weer terug geleid naar de inmiddels ontstane vork. De overgebleven tien draden worden nu weer 4 keer gedraaid. Dan wordt weer een lus gemaakt van twee draden, zoals hierboven beschreven. Deze laatste twee bewerkingen worden zolang herhaald totdat men nog zes draden over houdt. Deze worden dan verdeeld in twee groepen van elk drie draden en deze beide groepen worden dan elk nog zo'n 2 cm gedraaid.

Daarna worden van de overgebleven resten nog twee lussen gevormd. Deze vormen naderhand de top van de boom. Met een kniptang worden alle gemaakte lussen opengeknipt, op de gewenste tak-lengte afgeknipt en vervolgens in de gewenste vorm gebogen. Als de stam te dun lijkt, dan kan deze worden omwikkeld met een wollen draad. Het geheel wordt vervolgens met lijm ingesmeerd en dan worden de stam en de dikke takken met fijn zaagsel bestrooid. Nadat dit geheel droog is, wordt de stam in de gewenste kleur geverfd.

Nog iets over het aantal draden. Voor pijnbomen is een aantal van 6 draden ruim voldoende. Uit 8 à 10 draden vlecht men een kleine loofboom. Voor grote, volle loofbomen neemt men 12 tot 16 draden. Deze draad-vlecht-methode heeft als voordeel dat



men heel eenvoudig meerdere bomen kan maken, welke allemaal verschillende van vorm zijn.

DE NATUURLIJKE METHODE VAN HORST MEIER

Op welke manier de heer Meier zijn bomen laat groeien werd in het eerste deel van dit artikel reeds uitvoerig beschreven en getoond. We volstaan nu met een korte samenvatting.

Als basismateriaal worden uitsluitend gedroogde planten gebruikt, welke hij tijdens zijn wandelingen verzamelt. Voor het maken van loofbomen gebruikt hij bij voorkeur het bloemscherm van de guldenroede. Om het meestal kogelvormige silhouet van een loofboom na te maken wordt het bloemscherm aan een kant afgevlakt, terwijl de steel intact blijft. Na deze voorbereiding worden dan twee van deze bloemschermen met de vlakke kanten tegen elkaar bevestigd. Dit kan met dun binddraad gebeuren, hetgeen dan tevens voor wat stevigheid van de stam zorgt. Wil men op deze manier een statige beukeboom met een flinke kroon maken, dan kan men tijdens het ontwikkelen van de stam met het binddraad nog een aantal extra takken in het bundeltje opnemen, daardoor krijgt zo'n grote boom meer volume. Wie echter niet met binddraad wil werken kan beide delen ook met elkaar verbinden met behulp van het

23. De Münchener fabrikant Silhouette brengt deze exclusieve berkebomen op de markt.

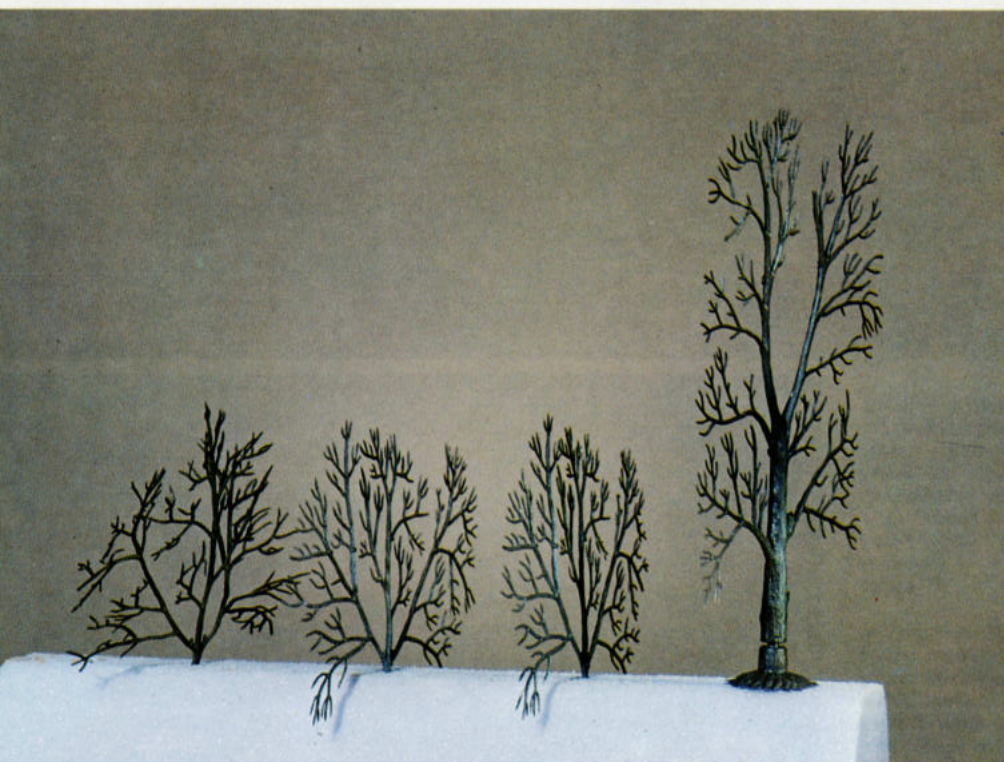
Foto :
Silhouette
W. Kozak

24. Een prachtige boom is ook deze berk van de fabrikant Habert & Pabst. Degene die zijn modelspoorbaan echter wil voorzien van dit soort bomen moet wel flink in de beurs tasten. Foto :
W. Kozak





25. Plastic boomstammen van Heki die door Alois Hirsch werden veredeld.

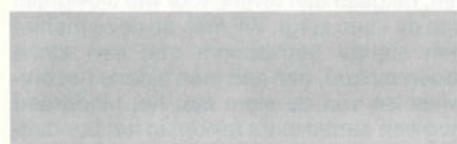


zeer elastische bloemistencrêpe. Een aldus gemaakte boom wordt daarna in de reeds uitgeholde stengel van het duizendbald gestoken. Daarna lijkt het ook zonder beblokking al heel aardig op een echte boom. Als goed bruikbaar basismateriaal voor loofbomen heeft de heer Meier inmiddels ook het bloemscherm van de pruikeboom ontdekt. De bloemschermen worden tegen het einde van hun bloeitijd, eind juni, begin juli, afgeknipt en dan, met de kop naar beneden, 4 à 5 dagen te drogen gehangen. Het beblokken op zich is erg eenvoudig. De bloemschermen worden met een schaar eerst in de gewenste vorm geknipt en daarna met lijm besproeid. Vervolgens worden er dan de fijne kunststof vlokken op gestrooid.

Iets gecompliceerder is het bouwen van loofbomen met behulp van pluimen die in de stengel van de guldenroede worden gestoken. Hiervoor dienen namelijk meerdere gaatjes te worden geboord (met behulp van een fijn boortje) in de stengel van de guldenroede. Het aantal gaatjes moet aan de bovenzijde groter zijn dan verder naar beneden. Met een pincet worden daarna de beblokte pluimen in de gaatjes vastgelijmd.

ALOIS HIRSCH VEREDELDT PLASTIC BOOMSTAMMEN

Goede ervaringen heeft de heer Hirsch opgedaan met boomstammen welke door Heki op de markt worden gebracht. Voordat deze bomen worden samengebouwd, worden de onderdelen eerst van de braampjes ontdaan en dient men de stam, met behulp van een rasp, te voorzien van een imitatie boomschors. Voordat de arbeid verder gaat worden de takken verwarmd door ze in warm water te leggen of door ze met de föhn te verwarmen. Als ze warm zijn, kan men ze namelijk probleemloos in de gewenste vorm buigen. Als men tenslotte door het toevoegen van een aantal takken een produkt heeft gemaakt dat al aardig op een boom lijkt, dan moet men nog voor de nodige standvastigheid zorgen. Nadat de onderzijde van de stam vlak geschuurd is met behulp van schuurpapier, dient er heel voorzichtig een gaatje in de onderzijde van de boomstam te worden geboord. Daarin wordt dan een metalen pen (spijkertje) bevestigd en kan dan de boom straks overal op de modelspoorbaan worden neergezet. Het beblokken van dit soort bomen kan weer op diverse manieren plaats vinden. **H.M.**



26. De heer Hirsch heeft goede ervaringen opgedaan met de plastic bouwpakketten voor modelbomen van Heki.

27. Als men de takken aan elkaar plakt, ontstaat een hele wirwar van takken en twijgen. Foto's 25-27: A. Hirsch



1. Gedeelte van onze rotspartij. Speciaal voor het bezoeken van de druipsteengrot is een halte gebouwd.

Foto : W. Kosak

Bouwen met „papier maché” Deel 2

Zoals we in ons vorige artikel over het bouwen van landschappen met behulp van papier-maché reeds hebben aangekondigd, zullen we ons in dit artikel bezig gaan houden met het schilderen en verder aankleden van het landschap. Om tegelijkertijd echter ook andere mogelijkheden voor de landschapsbouw uit te proberen, werd aan ons eerste diorama een nieuw stuk aangebouwd. Tijdens deze nieuwbouwprocedure konden wij ons inzicht verdiepen en bovendien enige andere dingen uitproberen. Daarnaast hebben wij een zeer bruikbaar basismateriaal voor U uitgeprobeerd. Dit laatste was nodig geworden omdat op het eerste diorama vreemde dingen aan het gebeuren waren. Daar kwam af en toe een zeer vreemd geluid uit de ondergrond, hetgeen duidde op het werken en soms breken van het materiaal. Er ontstonden scheuren in rotswanden en berghellingen. Ook boven de steunmuren werden enige voegen zichtbaar doordat de rotspartij zo'n 2 à 3 mm omhoog was gedrukt. Ofschoon we wel onze vermoedens hadden, wisten we nog niet direct een goede verklaring voor dit verschijnsel. Als boosdoener kon eigenlijk alleen maar het gebruikte bouwschuim uit de spuitbus in aanmerking komen. Een gesprek met een vakman op dit gebied heeft verhelderend gewerkt.

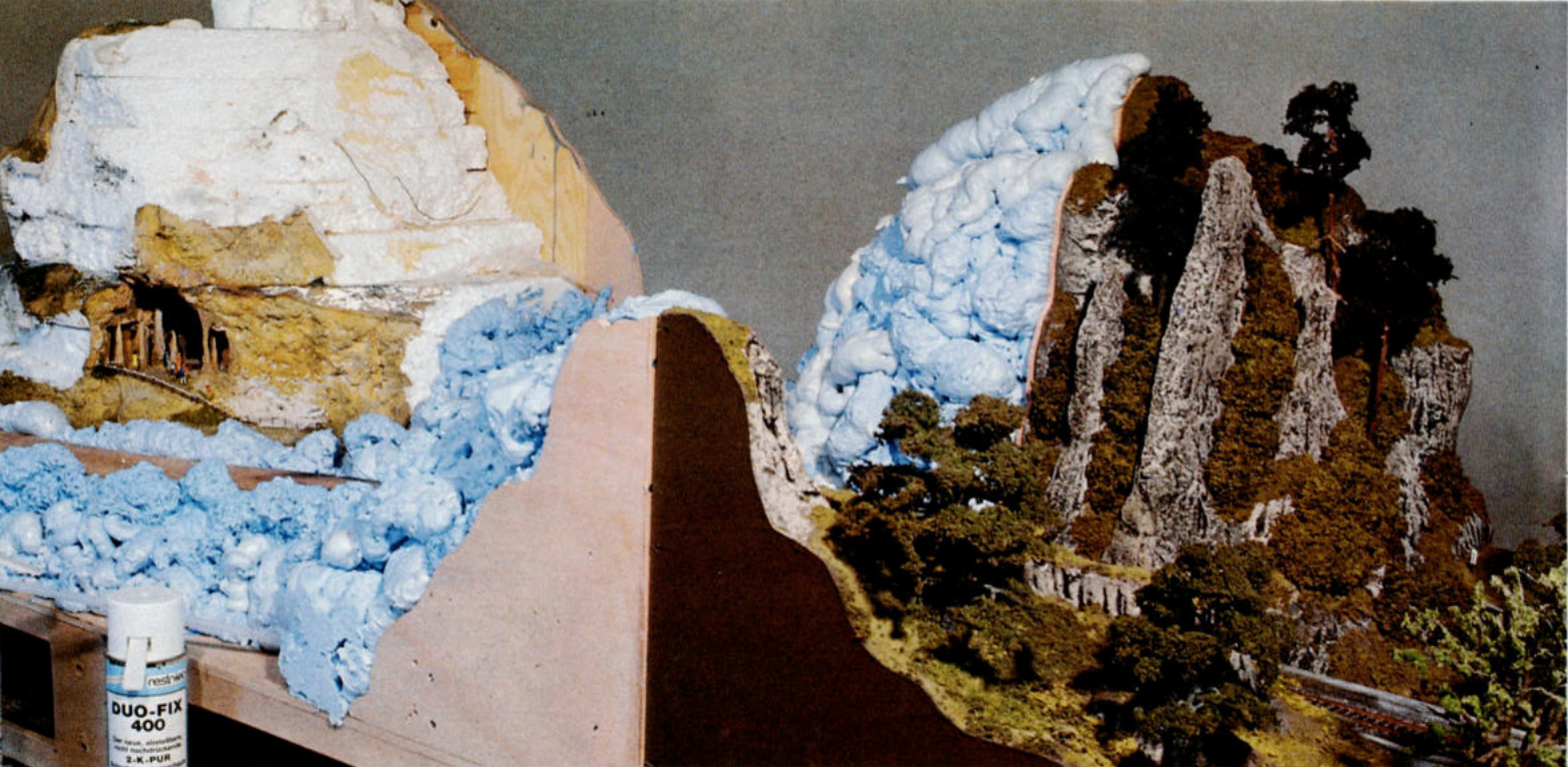
We hoorden dat ook in de bouwwereld dit soort bouwschuim uit de spuitbus niet meer zo graag wordt verwerkt, omdat men ook daar vreemde dingen had vastgesteld. In de bouw wordt dit materiaal hoofdzakelijk gebruikt om deur- en raamkozijnen goed geï-

soleerd te bevestigen. In de loop van de tijd kwamen daar echter ook steeds meer klachten binnen over scheuren in het pleisterwerk en het plotseling klemmen van deuren en ramen. Onderzoekingen hebben aangetoond dat de gebruikte schuimsoort het voor het hardingsproces noodzakelijke vocht uit de buitenlucht haalt. Als echter het

percentage van de luchtvochtigheid te laag is tijdens het aanbrengen, of wanneer een in een keer aangebrachte laag te dik is, dan blijven in het binnenste van de schuimlaag materiaalresten over, welke niet zijn uitgewerkt en pas veel later aan het noodzakelijke vocht komen om daarna hun definitieve vorm aan te nemen. Dit schuim werkt daar-

2. De ruwbouw na het aanbrengen van het bouwschuim. Ons nieuwe materiaal is na twee uur al droog.





3. Het eerste diorama is met een nieuw gedeelte uitgebreid om andere ervaringen op te doen.



4. t/m 6. Deze ruwbouw is behoorlijk stabiel, gemakkelijk in model te snijden en bovendien licht in gewicht. Het spoorwegtracé is van te voren uitgezaagd en op houtblokjes bevestigd.

7. Met een lang keukenmes wordt het schuim in model gesneden. Aan de voet van het spoorwegtracé komt een steunmuur.



om nog enige tijd na. Dezelfde vakman wist ons evenwel ook te vertellen dat het gebruik van een ander soort schuim dit probleem definitief de wereld uit zou helpen. Er bestaat namelijk ook een twee-componenten-schuim, dat eveneens in een spuitbus te koop wordt aangeboden. Zo'n spuitbus bevat twee verschillende reservoirs, waarin grondstof en harder elk apart zijn opgeborgen. Dit soort materiaal biedt



8. Een grote kunststof muurplaat wordt met een scherp mes in het juiste model gesneden.



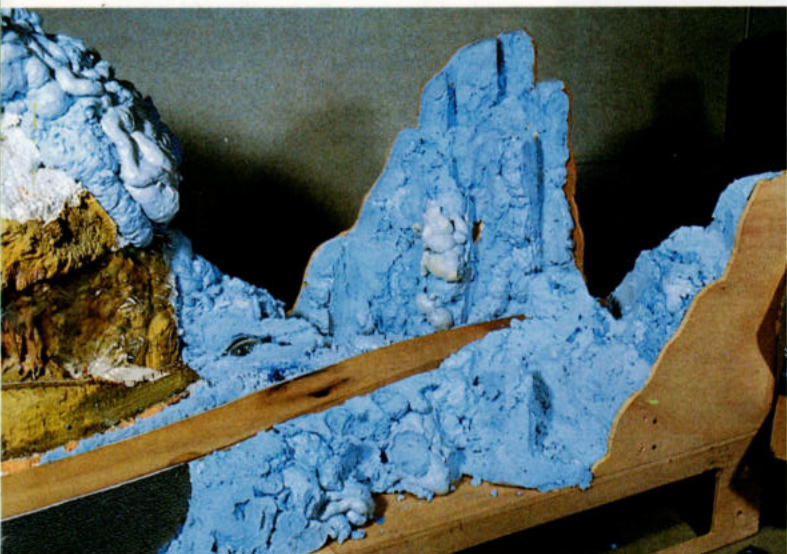
9. Deze voordelige en eenvoudig te bewerken kunststof muurplaten van Heki-Dur of Merkur-Styroplast zijn in vele uitvoeringen beschikbaar.



11. Deze muurplaat kan dan direkt tegen het schuim worden geplakt.



10. De achterzijde van de kunststof muurplaat wordt goed met witte lijm bestreken.



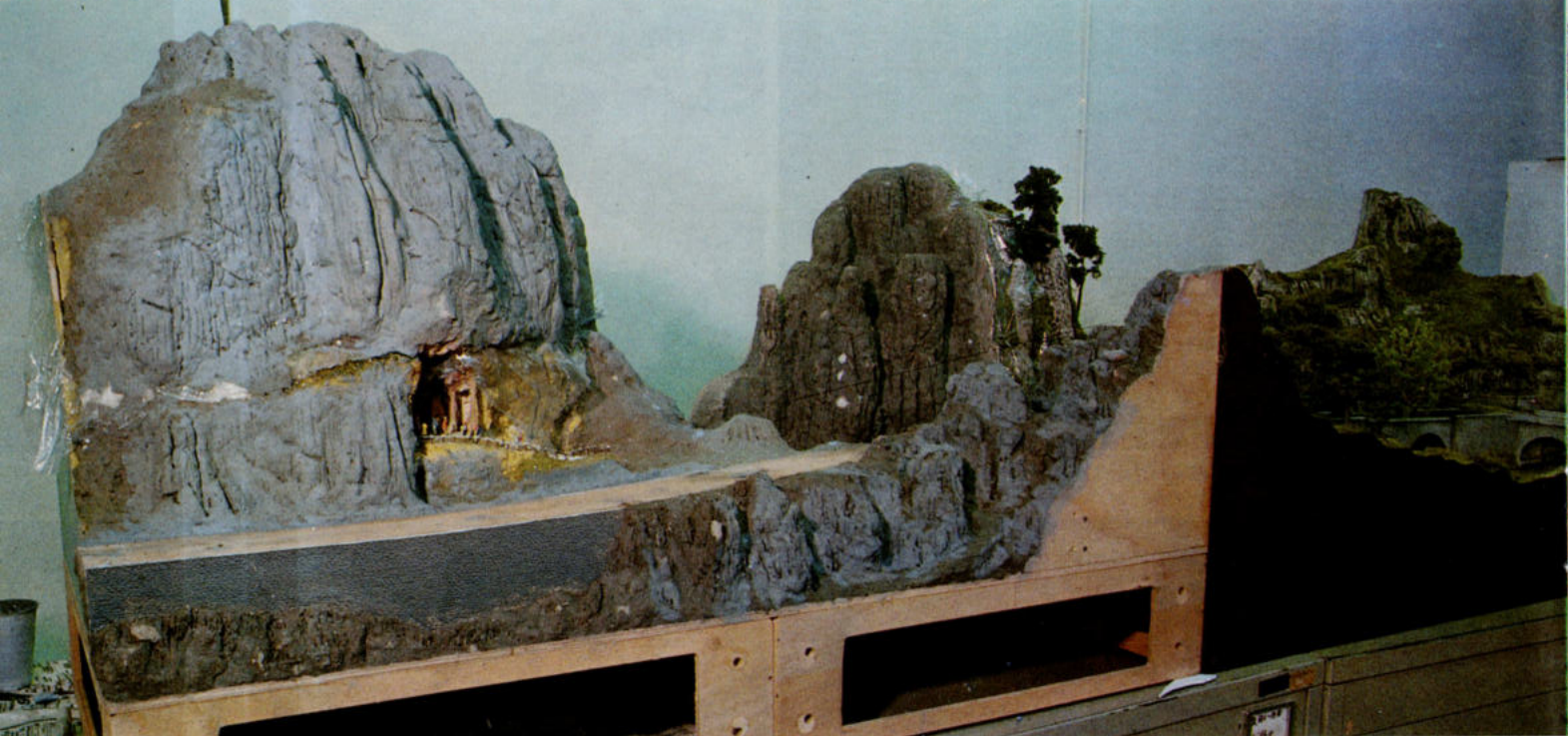
aan ons, modelbouwers, echter nog een aantal bijkomende voordelen. Zo is het na drie minuten al „droog” en kan het na tien minuten in het model worden gesneden. Na twee uur is het volledig uitgehard. En iets dat zeer belangrijk is, het werkt beslist niet meer na! Aangezien meerdere mondstukken bij een spuitbus worden geleverd is het niet absoluut noodzakelijk om een hele bus in een keer leeg te spuiten en wordt de mogelijkheid geboden om het materiaal in een aantal keren te verbruiken, als men zich maar houdt aan de termijn van uiterste houdbaarheid van ongeveer een jaar. Er is echter ook een nadeel. Omdat beide componenten in een en dezelfde bus onderdak vinden is de totale hoeveelheid schuim welke uit een bus kan worden gehaald natuurlijk niet zo groot.

12. Voordat het papier-maché wordt aangebracht, is eerst het hele landschap met een scherp mes in de gewenste vorm gesneden.

13. Met een modelleermesje kan de rotsstructuur in het papier-maché worden aangebracht.

14. Het papier-maché kan tenslotte nog worden bestreken met een mengsel van witte lijm en water om het oppervlak glad te maken.





15. Het rotslandschap is van een eerste verflaag voorzien. Het bepalen van de juiste kleurstelling is een kwestie van inzicht en ervaring.



16. Nadat het landschap droog is, wordt het eerst nog van een gipsoplossing voorzien, voordat de eerste verflaag kan worden aangebracht.

17. Met behulp van een stuk plastic-folie is onze eerste module beschermd tegen eventuele beschadiging.
Foto's 2. t/m 17. : J. Giebelhausen



HET VERVEN VAN ROTSEN

Alvorens we konden beginnen ons tweede diorama te voorzien van papier-maché, moesten we eerst maatregelen nemen om te voorkomen dat het eerste deel zou worden verontreinigd of beschadigd. Toen we beide delen aan elkaar schroefden hebben we een stuk plastic-folie tussen de dioramadelen bevestigd. Dit kon na het gereed komen heel eenvoudig worden verwijderd en bood toch een afdoende bescherming voor ons eerste diorama. Nadat ons nieuwe landschap hard geworden was en in de gewenste vorm was gesneden, moest op de gebruikelijke manier het papier-maché worden aangebracht. Eerst werd echter nog een steunmuur gebouwd aan de onderzijde van het nieuwe spoorwegtracé. Hiervoor zijn kunststofplaten geschikt, welke door de industrie (Heki, Merkur) worden geleverd en in de modelspoorvakhandel worden verkocht. Dit soort platen kan probleemloos in model worden gesneden. Zij worden met overvloedig onverdunde witte lijm direct tegen het bouwschuim geplakt.

Hoe men op het gebruik van dit soort schuim kan bezuinigen, zullen we in een volgend artikel nog eens uitdiepen.

We gaan nu over tot het gebruik van het materiaal in de praktijk. Op de plaats waar we later het bouwschuim willen gaan aanbrengen wordt eerst allerlei licht materiaal met een flink volume aangebracht (doosjes, plastic bekertjes etc.). Dit wordt dan onder een schuimlaag(je) bedolven. Het door ons gebruikte twee-componenten-schuim behoeft niet in de buitenlucht te worden verwerkt. Het is echter raadzaam om het in een goed geventileerde ruimte te verwerken. Wanneer het schuim hard geworden is, kan met de afwerking worden begonnen. Zoals reeds eerder werd vermeld gebruikt men hiervoor een lang, buigzaam maar vooral scherp keukenmes. Het in model snijden van de rotsformatie kan geheel naar eigen goeddunken plaats vinden. Het is echter wel raadzaam om van te voren een idee te

18. Het aanbrengen van de juiste kleur is afhankelijk van de fantasie van de landschapsbouwer. Uit een beperkt aantal basiskleuren kunnen alle nodige kleuren worden samengesteld.

hebben over hoe men zijn landschap er uiteindelijk wil laten uitzien. De afbeeldingen 4 t/m 7 tonen uitvoerig hoe wij hierbij te werk zijn gegaan. De basis voor ons tweede diorama is net als de vorige keer weer 120 x 60 cm groot. Het toekomstige spoorwegtracé werd uit 6 mm dik multiplex gezaagd, op houtblokjes gelijmd en daarna vastgeschroefd. Bij deze zeer stevige bevestigingsmethode zijn vier steunpunten op 120 cm lengte voldoende. De latere stevigheid wordt mede bereikt door het bouwschuim. Het schuim vult namelijk de holle ruimte onder het spoorwegtracé geheel op. Het overbodige materieel wordt aan de zijanten naar buiten gedrukt, zonder dat het tracé omhoog wordt gedrukt.

We hebben verder nog iets uitgeprobeerd. We wilden weten of, en zo ja, hoe dit nieuwe materiaal zich verbindt met andere materialen en of deze er niet door worden aangetast. We hadden de beschikking over een oud, maar voor ons echt waardevol diorama-werkstuk (een rotspartij met een zeer interessant „binnenwerk” waarop we later nog eens terug zullen komen), dat we in ons eigen diorama wilden inbouwen. Dit werkstuk dat tijdens een transport werd beschadigd, bestaat uit styropor. Ons nieuwe bouwschuim heeft zich goed verbonden met deze andere soort piepschuim.

Degene die zijn ondergrond niet wil vullen met doosjes, bekertjes enz. kan dus probleemloos gebruik maken van blokken piepschuim uit verpakkingsmaterialen. Een afdeklaag uit piepschuim is echter altijd aan te bevelen omdat dat materiaal zich beter laat bewerken dan het kruimelende styropor.



19. Door middel van een losjes in de hand liggend penseel kregen onze rotsen de juiste afwerking met onverdunde verf.



20. De vlakken die van plantengroei worden voorzien, worden eerst ingesmeerd met witte lijm welke bruin of grondkleurig is gemaakt.

22. Na het drogen van het eerste laagje wordt er nogmaals lijm opgebracht, waarna met het grovere strooiemateriaal bosjes en struiken worden aangebracht.



21. Deze lijm wordt daarna van groenkleurig of, langs de randen, bruinkleurig strooiemateriaal voorzien.

23. Grotere bosjes worden gevormd uit IJslands mos dat eerst in een waterlijmoplossing is gedompeld en daarna door kunststof vlokken wordt gerold.





24. Bij het aanbrengen van de beplanting moet men zorgvuldig te werk gaan. Ook in donkere spleten is soms plantengroei aanwezig.



25. Ook de bergkam wordt van een dun laagje gras voorzien (van Woodland Scenics).



Voor ons diorama gebruikten we een styroplast muurplaat van Merkur omdat deze in een groot formaat te koop is en daarom in een stuk verwerkt kan worden. De naden tussen dit soort muurplaten zijn moeilijk weg te werken en moeten daarom als het even kan worden vermeden.

Nu kon dan worden begonnen met het eigenlijke aanbrengen van het papier-maché zoals we in het eerste deel van dit artikel hebben beschreven. De papiermassa was in dit geval echter nog voorzien van een beetje gips. Evenals de vorige keer werd de op het schuim aangebrachte papiermassa met de hand in model gevormd en deze keer bovendien met een mengsel van water en witte lijm bestreken om het oppervlak mooi glad te maken. Toen moest de aldus ontstane ruwbouw een weekje drogen. Om alle tijdens het drogingsproces ontstane scheurtjes en gaatjes weer te vullen, werd het geheel nog een keertje bewerkt met een gipsoplossing. Daarna kon dan uiteindelijk met de afwerking begonnen worden. Het verdient aanbeveling om het hele landschap eerst zorgvuldig van de juiste kleur te voorzien voordat men met het aanbrengen van de bomen de planten begint.

Uit de kleuren zwart, wit, amber, steenrood en oker kunnen alle kleuren worden gemengd, welke voor de rotsformaties nodig zijn. Voor het schilderwerk maakten we gebruik van hoogwaardige, in water oplosbare, matte acrylverf. Men kan echter ook gebruik maken van gewone latex of de iets duurdere plakverf. Welke kleurencombinatie een rotspartij uiteindelijk krijgt, is geheel afhankelijk van de smaak, het inzicht en de fantasie van de betreffende landschapsbouwer. Men dient er echter altijd voor te zorgen dat terugliggende delen van een rotswand donkerder van kleur zijn dan de vooruit springende delen, welke altijd



26. Gedeelte van het rotslandschap. De verschillende kleuren groen zijn zorgvuldig op elkaar afgestemd.

27. De rivierbedding is van steentjes van verschillende grootte voorzien.

28. Ook wortels en takken zijn in de rivierbedding aangebracht.





29. Heldere giethars wordt als imitatie voor het water in de beek aangebracht.

een lichtere tint hebben.

De „finishing touch” kregen onze rotsen op een heel speciale manier. Met een losjes in de hand liggend penseel werd onverdunde verf heel dunnetjes op de rotsen aangebracht. Voor deze afsluitende behandeling is echter wel wat ervaring vereist.

ZORGVULDIG AANBRENGEN VAN DE PLANTENGROEI

Een absoluut noodzakelijk onderdeel voor het bouwen van een mooi landschap is het opmerkelijk rondkijken in de natuur. Dit is ook van toepassing op het maken van rotspartijen en het aanbrengen van de bomen en de plantengroei. De plantengroei bevindt zich niet alleen op vlak liggende delen, maar komt ook voor in tamelijk donkere nissen en op hellende ondergrond. De ondergrond voor de plantengroei op onze rotsen was altijd witte lijm. Deze keer werd

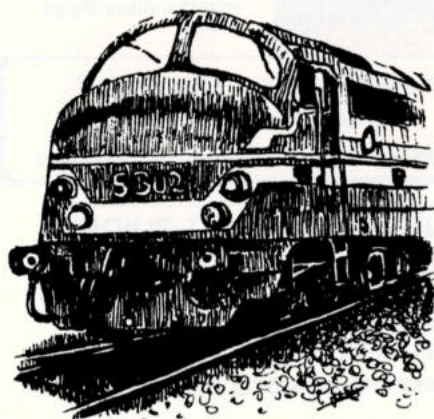
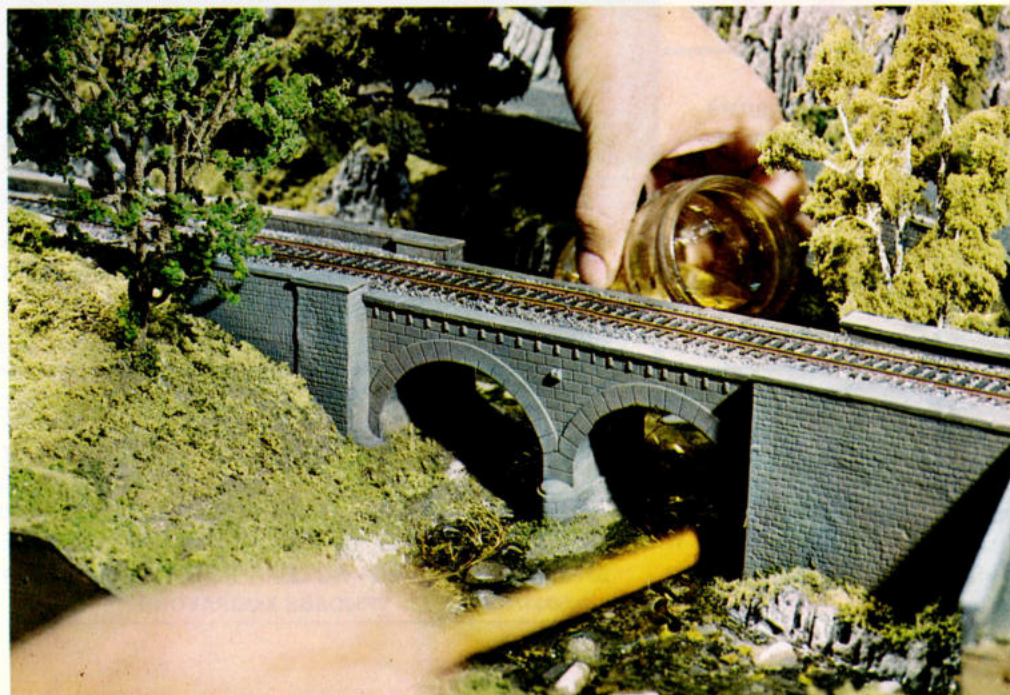
deze echter, met latex, bruin of grondkleurig gemaakt. Langs de rand van een begroeid vlak werd altijd eerst bruinachtig strooimateriaal aangebracht, waarna de rest van diverse kleuren groen werd voorzien (nooit een egaal groen vlak maken). Nadat dit wat was aangedroogd, werd plaatselijk met een kwast nog een lijmoplossing aangebracht, waarna strooimateriaal met grovere vlokken werd gebruikt om struiken en bosjes te imiteren. Grotere bosjes werden gemaakt door groen of bruinachtig gekleurd IJslands mos, dat in een water-lijmoplossing was gedompeld en daarna in vlokken gerold, op ons diorama vast te plakken. Ons strooimateriaal en de gebruikte vlokken zijn van Heki en van Woodland Scenics.

Tenslotte werd het bergbeekje gemaakt. De bedding werd voorzien van kleine en iets grotere steentjes. Op de bodem werd met behulp van speciaal strooimateriaal een beetje plantengroei vastgeplakt.

De door de stroom meegevoerde takken en wortels van bomen werden nagemaakt en aan de bodem vastgeplakt. In het aldus voorbereide beekje werd daarna heldere giethars van de juiste samenstelling gegoten, waarbij onder de bruggen en onderdoorgangen een stokje dienst deed om de hars hierlangs in de beek te gieten. Kort voor het definitief hard worden van de giethars werd dan nog een allerlaatste bewerking uitgevoerd; met een hard en spits voorwerp werden golven en draaikolken in het wateroppervlak aangebracht. **H.M.**

30. Via een houtje kan de giethars ook onder de brug worden geleid.

Foto's 18. t/m 30. : H.K.

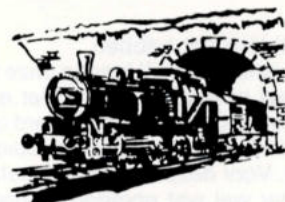


Höchste Eisenbahn



NIEUW: DE NPZ VAN DE SBB: 14453 = / 14458 ~
NOUVEAU: LA RBDE 4/4 DES CFF: 14453 = / 14458 ~

Zeta Nederland: van Broeckhuizenstr. 35
5324CZ Ammerzoden - Tel. 041/99.1333
Zeta België, Halenstraat 15
2008 Antwerpen - Tel. 03/235.80.89



la maison du modéliste

21 rue Jardon - B-4800 Verviers

Tel: 087/31.07.34

Beca
decalcomanies
overdrukplaatjes
en/in
HO
pour/voor
trains et camions
treinen en
vrachtautos



NIEUW:
Overdrukplaatjes voor
Belgische goederen-
wagens.

NOUVEAU
Diverses decalcom-
anies pour wagons
marchandises Belge.

EXCLUSIVITE POUR LA BELGIQUE: décalcomanies belges trains + camions HO
Vente par correspondance

Liste de prix sur demande

Exclusief voor België: overdrukplaatjes voor treinen en Belgische en Nederlandse vrachtautos.



„TREINHOBBY“

in EINDHOVEN

TRIX-EXPRESS SPECIALIST

5614 GB EINDHOVEN - ROZEMARIJNSTRAAT 14 NABIJ E3A67 AFSLAG MOTEL EINDHOVEN
Tel: 0031/40/112277 - VRIJDAGS KOOPAVOND

HET MODELSPOORCENTRUM VAN HET ZUIDEN
ONZE SHOW ROOM 90 M², ALLEEN AL EEN BEZOEK WAARD
WIJ VOEREN VELE MERKEN EN TOEHEHOREN, OOK AUTO'S 1:87
MARKLIN DIGITAL - FLEISCHMANN GOUDEN SPOOR DEALER -
REPARATIE - INRUILARTIKELN - INKOOP - POSTVERZENDING.

**NIEUW: DIVERSE GOEDERENWAGENS
VAN DE "AMSTEL" BROUWERIJ**



PHILOTRAIN MESSINGMODELLEN

LOK ATELIER FRISKORN - PHILOTRAIN. Postbus 82, 7300 AB Apeldoorn, Nederland.
Showroom: Antilopestraat 1, Apeldoorn. Tel. 055-221259

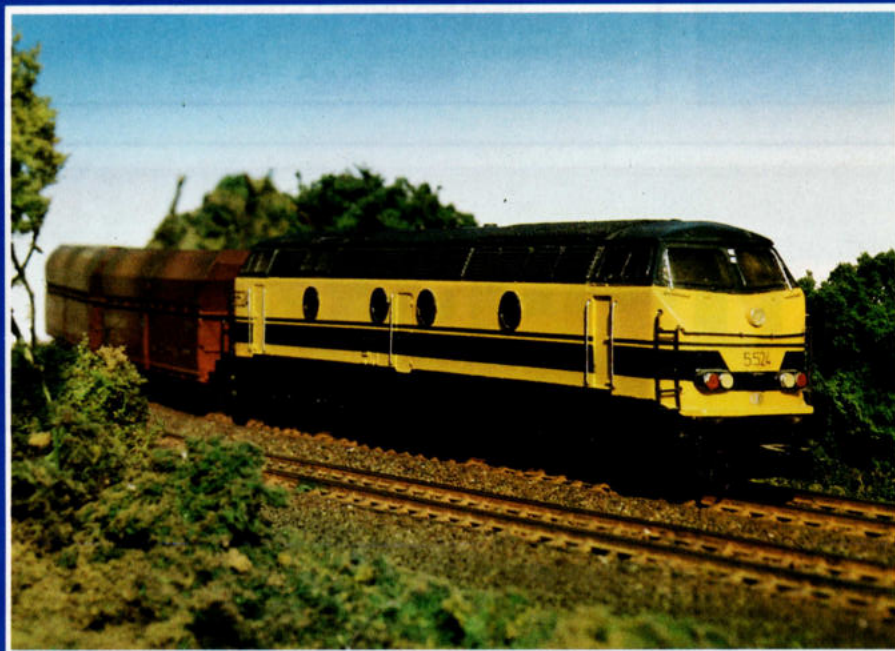


märklin
digital H0



Freie Fahrt in die Zukunft.

Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist
Krommestraat 25-27-29, Amersfoort
Telefoon: 033-178 41



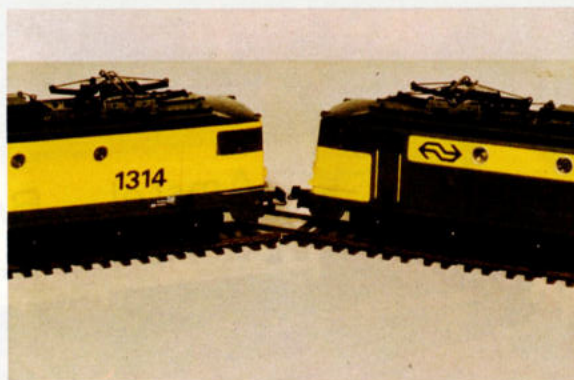
ACHAT - VENTE - ECHANGE
INKOOP - VERKOOP - INRUIL

SPECIALISTE
MÄRKLIN
SPECIALIST

BELGISCHE MODELLEN
OP MÄRKLIN BASIS
MODELES BELGES SUR
BASE MÄRKLIN

JEAN MICHEL
Rue Remekerstraat 1
B-1810 Wemmel
Tel. 02/460.60.14





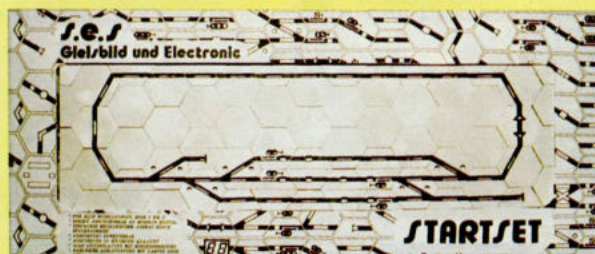
Volgens de laatste berichten moeten de nieuwe gele en grijs/gele 1300 locs deze maand leverbaar zijn.

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN!!!

Importeur:

OVERBEEK BV Vlaardingen

S.A. ET. VAN DER PERRE N.V.



NIEUW :

BEMO : CATALOGUS : Franse versie.
Trekker HOm RhB Te 2/2, ref. 1270
Trekker HOm FO Te 2/2, ref. 1271

SOMMERFELDT : Montage-handleiding, talrijke illustraties en Franse tekst.
Bovenleidingsmast van de DR. ref. 114.

SES ELEKTRONIK : Basisassortiment voor de constructie van een optisch controlebord.
Reisweg, wissels en signalen, aanbevolen voor het DIGITAL systeem.
ref. 3000 : versie met lichtgevende dioden.
ref. 3001 : versie met gloeilampen.

Keienberglaan 28, B-1850 GRIMBERGEN (02/269.14.55)
(wij verkopen niet aan particulieren).

SES ELEKTRONIK
VERKEERSLEIDINGSPOST / TABLEAU DE COMMANDES
ET / EN BLOKSYSTEEM VOOR / POUR
MARKLIN FLEISHMANN DIGITAL



G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

HAG Re 6/6

LIGT NU IN DE WINKEL

Bestelnr.:

205/206 groen

207/208 rood

Dingeldeijkstraat 16
7621 XJ Borne
Telefoon: 074 664044

Vertegenwoordigd voor Nederland

reparatie elektronische systemen
logische apparaten

SYSTEME LAUER

Modelleisenbahnen
Modèles de chemins de fer

GEORG BROCKMANN, Replica onderdelen.

J.E.S.

SOFTWARE HARDWARE



**BESOIN D'UN CONSEIL?
ENVIE DE PARLER TRAINS?
UNE ADRESSE:**

OTTIGNIES LOISIRS

Rue des Coquerées 19
1341 Ottignies-L.N.
☎ (010) 61 30 74



MODELISME FERROVIAIRE

ENTRETIEN - RÉPARATIONS - TRANSFORMATIONS
RÉALISATIONS PERSONNELLES.
ENCODAGE FMZ AGREE FLEISCHMANN
Fleischmann - Kleinmodellbahn - Roco - Lima - Pika etc.
MKD - POLA - FALLER



SPRINTER TUSSENBAC

Leverbaar eind januari, begin februari 1988

Te verkrijgen bij :

- Modelbouwcentrum Hilversum, Hoge Larenseweg 3,
035 - 832877

- Modelbouwcentrum Haarlem, Bartelorisstraat 3,
023 - 310987

- Modelbouwcentrum Zwolle, Vechtstraat 96, 038 - 534870
- Het Snuffelhuisje, Boerhaavelaan 124, Schiedam

TRAWOS models

- TRAWOS MODELLS, Hunzestraat 39, Heerlen,
045 - 727118 (na 18.00 uur)

Jocadis

SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 1390 EDINGEN
(Belgium)
Tel. 02/3957105

AUTORAIL 46 SNCB

- Boîte de construction laiton / métal blanc
- Moteur 5 pôles ROCO
- Transmission par cardan à 1 bogie
- 4 versions possibles
- La caisse est livrée cintrée et soudée

MOTORWAGEN 46 NMBS

- Bouwdoos messing / wit metaal
- Aandrijving via een as door een vijf-polige ROCO motor
- Vier verschillende modellen
- De kast wordt voorgeassembleerd geleverd



TO ENGLAND, SCOTLAND AND WALES FOR STEAM!

O.l.v. een stoom-expert bieden wij U een exclusieve all-in groepsreis aan per luxe touringcar.

Bezocht worden alle belangrijke stoomattracties, zoals spoorwegmuseum York, North Yorkshire Moors Railway, Fort William-Mallaig, Steamtown Carnforth, Cumbrian Coast, Settle-Carlisle, Island of Man en Snowdon & Festiniog Railway.

Deze reis biedt unieke mogelijkheden voor fotografen en filmers, die professionele opnamen van stoomlokomotieven in het landschap willen maken. Behalve het opsnuiven van de echte stoomsfeer tijdens de treinreis, kunt U per bus de mooiste punten langs de rails opzoeken!

Periode : 17-27 juni 1988

Prijs : Fl 1775,-

Voor inlichtingen en brochure :

Wens Travel

Hoornzeelstraat 10
B 1980 TERVUREN
Tel. 02-7672305

Wens Reizen BV

Baronielaan 103
NL 4818 PD BREDA
Tel. 076-226340

EXPOSITIE

De „Aéroclub de Wavre” organiseert op 27 en 28 februari 1988 een grote modelspoorpositie en ruilbeurs (vliegtuigen, treinen, boten) in het „Hotel de Ville” (gemeentehuis) te Wavre. Openingstijden : 10.00 tot 18.00 uur. Voor inlichtingen en inschrijvingen kunt U telefonisch contact opnemen met Dhr. M. Jenet, 02/762.33.67.

RUILBEURS

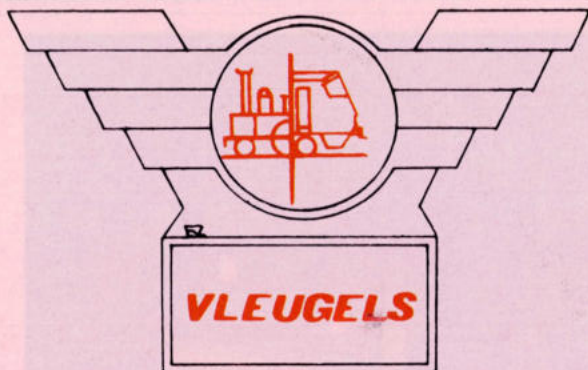
Friese Modelbaan Club Leeuwarden, organiseert op 6 februari 1988 in Wijkcentrum Schieringen, Heegterp 14 te Leeuwarden, een RUILBEURS voor Modeltreinen en Auto's. Geopend van 10 tot 15 uur. Info : 058-663954.

A.S.B.L. „Les Risques du Crépuscule”, organiseert op 28 februari 1988 haar tweede internationale ruilbeurs (miniaturauto's, elektrische treinen, speelgoed) in de centrale werkplaats van de NMBS, Rue Fond des Bas Prés te Salzinnes. Voor reserveringen en inlichtingen kunt U zich wenden tot : A.S.B.L. „Les Risques du Crépuscule”, Av. Hennebel 24, B 1348 Louvain-la-Neuve (tel. 010-45.33.74)

Op zondag 24 april 1988, organiseert de „Club Ferroviaire AS.MO.CO” haar 14° internationale ruilbeurs (modellen, auto's, treinen, maquettes, speelgoed). Deze beurs vindt plaats in zaal St. Raphaël, Av. de la Porallée 40, B 4070 AYWAILLE, van 10 tot 15 uur. Voor inlichtingen kunt U zich wenden tot :

- Pieltain H., Av. F. Cornesse 12, B 4010 Aywaille, tel. 041/84.48.16
- Coibion W., Rue Hittin 31, B 4180 Hamoir, tel. 086/38.91.14 (s'avonds)
- Mouvet A., Rue Vieille Voie de Liège 6, B 4060 Sprimont, tel. 041/82.17.98 (s'avonds)

TREINEN SPECIAALZAAK



KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL
Tel. 04459-1261

INKOOP - INRUIL - REPARATIE
MÄRKLIN, FLEISCHMANN, TRIX,
ROCO EN NOG 30 ANDERE
GERENOMMEERDE MERKEN



DE WAPSTAD DEN HAAG

Waperveenstraat 534
(bij Leyweg) 070-662241

Alle merken UIT VOORRAAD LEVERBAAR
van Märklin Z t/m LGB. Kortingen 10 % - 20 %

 **wegass**

BOOTEN IN 1/87
BATEAUX AU 1/87

**Schneider
Modellbahnzubehör**



KLEIN MODELLBAHN

s.p.r.l.

Institut J. DUPUIS

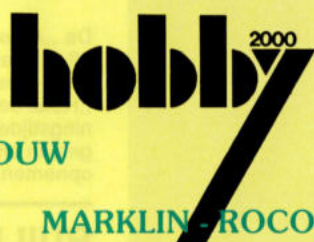
Rue de Sart 67

B-1490 Court St Etienne

Tel. 010/61.23.87



LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW



Quai de Gaulle 9
B-4020 LIEGE / LUIK

MARKLIN-ROCO



DE SPRINTER

Modelbouw Modelspoor
Collector cars

Spuweg 59 078 - 13 87 66
Dordrecht

HOBBY-SHOP MODELBOUW

Smidsstraat 3, 7021 DA Zelhem. 08342-3169

Verkoop van alle bekende merken treinen, modelauto's en toebehoren. Tevens inruil en occasionverkoop, elke vrijdagavond. 's Maandags gesloten — vrijdags koopavond. Doorlopend aanbiedingen in: Arnold-N, Fleischmann — ook Piccolo, Electroten, Lima, Liliput, Märklin, Roco — ook N, Trix-minitrix. Tevens leveren wij THS en Reitsma transfers en lakken, Sommerfeld NS bovenleiding, messing en kunststofprofielen. Faulhaber en Tenshodo motoren, Mastica ombouwsets, Premier seinen. Gratis digitaal ombouw met garantie. Natuurlijk Märklin Digital, jubileumseries, boeken en tijdschriften.

Eigen reparatie en ombouwservice, ook postverzending.

NIET DE DUURSTE, WEL DE BESTE

LIMA N.S. 1200 blauw + 3 rijtuigen plan E

N.S. 1300 blauw + 3 rijtuigen plan E

LIMA 1c3 MARTINAIR HOLLAND éénmalige serie

Deze modellen kunnen ook in wisselstroom worden geleverd

Märklin nieuwe export modellen

ROCO - nieuwe N.S. modellen

MARKLIN-FLEISCHMAN-ROCO, jubileumseries „750 jaar berlijn” reserveer tijdig en vraag documentatie of intekenlijst geheel vrijblijvend aan.

WENTINK

GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING

ARNHEM

Steenstraat 20

Tel. 085/42.32.26

APELDOORN

Loseweg 39

Tel. 055/21.22.70

Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling
Informeer naar de openingstijden

Inkoop - Inruil treinen

ORIENT-EXPRESS BY TRIX



**ORIENT-EXPRESS : HO & N, éclairage d'origine, courant continu ou alternatif
verlichting standaard, wissel- of gelijkstroom**

TRIX-MINITRIX DEALERS

Minimecanic	Rue Blaes 214	1000 Bruxelles	(02) 5120224
Model Train	Rue Saxe-Cobourg 14	1030 Bruxelles	(02) 217 11 90
Locotender	Rue Ch. Degroux 8	1040 Bruxelles	(02) 736 53 99
Orient Express	Galerie le Bailli, Avenue Louise 195	1050 Bruxelles	(02) 648 64 11
Babouin	Rue du Trône 157	1050 Bruxelles	(02) 513 24 27
Univers du Miniature	Boulevard Sylvain Dupuis 270	1070 Bruxelles	(02) 522 45 99
Codaco	Chaussée de Ninove 1072	1080 Bruxelles	(02) 521 70 39
Jocadis	Rue de Bruxelles 53	1390 Enghien	(02) 395 71 05
Verschooten	Eiermarkt 14	2000 Antwerpen	(03) 232 66 22
Modelbouwcentrum Baillien	Turnhoutsebaan 219	2200 Borgerhout	(03) 236 97 08
Loccenter	Grote Steenweg 674	2600 Antwerpen	(03) 449 72 38
Reducta	En Neuvise 53	4000 Liège	(041) 23 23 84
Maison du Modéliste	Rue Jardon 21	4800 Verviers	(087) 31 07 34
Coppieters Les 2 J	Rue du Pont 22	5000 Namur	(081) 22 21 34
Au Petit Train	Avenue Jules Henin 22	6000 Charleroi	(071) 32 62 80
Jouets Briquets Modélisme	Passage du Centre 2	7000 Mons	(065) 33 52 95
Modeltreinen Vyncke	Vlaanderenstraat 72	8400 Oostende	(059) 70 15 72
Het Gouden Wieltje	Overleiestraat 3A	8500 Kortrijk	(056) 35 89 30
Verborgh	Kortrijksepoortstraat 180	9000 Gent	(091) 23 12 36
Ets. Copin	Rue Gretry 156	4000 Liège	(041) 436 603

12

JANUARI
FEBRUARI

Spoorweg JOURNAAL

FL 9,80
BF 185

**Jaaroverzicht 1987 - Alles over loof-
bomen in het klein (deel 2) - Bouwen
met papier-maché (deel 2)**

