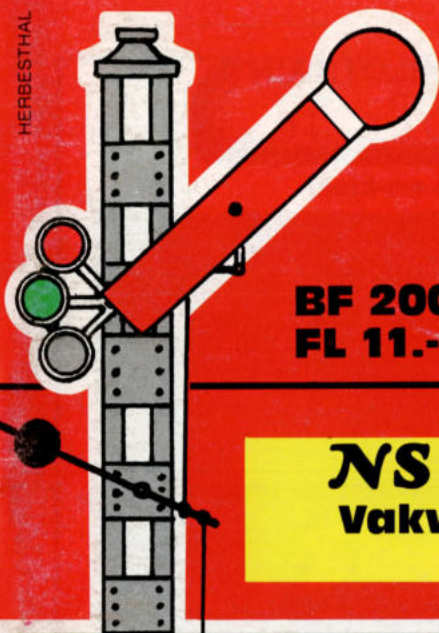




BF 200.-
FL 11.-

Spoorweg 29

Augustus 89

JOURNAAL

NS 150 - Modelbouwspeciaal
Vakwerk - Modelbouwartikelen - Exclusief
Spoorweg Journaal model



NS 1500 Messing schaalmodel Nu leverbaar

Verkrijgbaar als bouwset en kant-en-klaar

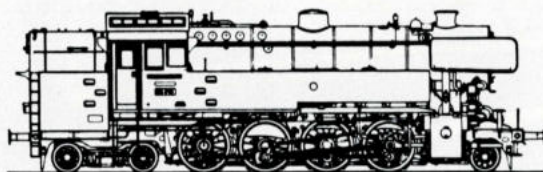


Prijs kant-en-klaar vanaf Fl 1540,- / Prijs bouwset vanaf Fl 875,-

Regelmatig hebben wij modellen in onze vitrines uit eerder geproduceerde series. Momenteel hebben wij o.a. NS 8700, NS 5500, NS 2400, mP 3000, DE-I.

**PHILOTRAIN, ANTILOPESTRAAT 1, 7315 EG APELDOORN NL
TEL : 055-22.12.59 - TELEFAX : 055-22.13.93**

Stop... Bent U al uitgestapt? Stop... Ne nous ratez pas!



TREINSHOP Guido Olaerts

Snepstraat 15, B 3578 GRUITRODE. Tel. : 011 - 85 60 16

ledere dag geopend vanaf 16 u. tot 20 u. - Zaterdag 10 u. tot 18 u. - Zondag, Maandag gesloten
Ouvert tous les jours à partir de 16 H jusqu'à 20 H - Samedi de 10 H à 18 H - Fermé Dimanche et Lundi

4 dolle OPEN-DEURDAGEN op 12, 13, 14 en 15 augustus telkens van 14 tot 20 uur. Zéér gunstige koopjes in allerlei merken profiteer van deze eenmalige aanbieding.
Export MÄRKLIN '89 super-voorbestedelprijslijst te bekomen op aanvraag. Prijzen geldig tot 1 september.

Grandes journées PORTES OUVERTES les 12, 13, 14 et 15 août prochain de 14 à 20 heures. Super prix en toutes marques. Profitez de ces conditions avantageuses et uniques.
Super conditions sur réservation de modèles export MÄRKLIN. Liste de prix sur demande et valable jusqu'au 1.9.89.

Le catalogue avec toutes les nouveautés des grandes marques est à votre disposition aux prix de 120 FB + frais de port.
CATALOGUE GRATUIT LORS DE TOUT ACHAT DE PLUS DE 5000 FB.

Inhoud

Parade der gemiste kansen	4	Vakwerk - Afl. 15	28
De smederij van St. Eloi		Een baanwachtershuisje in Vlaanderen	32
Exclusief Spoorweg Journaal model	8	Schuifplaatjes	37
Goederenwagens : de Shimms wagons	14	Diorama's en achtergrond	40
Amsterdam - Haarlem 150 jaar en het vervolg : via Roosendaal naar Brussel (deel II)	17	Wetenswaardigheden	46

Beste lezer,

Kent U die situatie? U bent op een feestje en na de koffie komen de eerste levendige gesprekken los. Meestal begint het met voetbal, politiek en de kinderen, maar al snel komt de gevreesde vraag: „Speel jij nog steeds met treintjes? Zeg, ik heb voor mijn zoontje gisteren een MINITRIX beginsetje gekocht, is dat een goed merk?” Is het niet om wanhopig van te worden? Waarom wordt er altijd meteen gevraagd welk merk U rijdt, en niet welke schaal? Het prototype dat U nabouwt is kennelijk al helemaal niet interessant. Het gevolg van deze benadering van de hobby is rampzalig voor een beginner: veel te laat zal hij ontdekken dat MÄRKLIN niet op 12 V gelijkstroom rijdt. En dat ieder merk andere koppelingen gebruikt, waardoor wagons niet uitwisselbaar zijn. Electronische meertreinbesturingen zijn prachtig, maar zij bemoeilijken de uitwisselbaarheid van locs nog verder. Kortom, het zal niet lang duren of hij raakt verzeild in de

technische chaos die U alang kent, en die in wezen niets met de hobby te maken heeft. En ook niet met de kwaliteit van een merk.

Dankzij de inspanningen van de NMRA (National Model Railroad Association), is het hele modelspoorgebeuren in Amerika gebonden aan strenge normen. Daardoor liggen voor iedere schaal (en ieder merk!) de wielcontouren vast, evenals de spoorbreedte, het elektrische systeem, de hoogte van de koppeling, enz., enz. Niemand hoeft zich in de winkel dus af te vragen of die nieuwe wagon thuis wel door de wissels zal komen.... In SJ 31 zal de Amerikaanse aanpak nader toegelicht worden, maar als U niet zo lang wilt wachten kunt U alvast Uw licht opsteken bij de Contactgroep NMRA Nederland (info: Hans v.d. Bosch, 02522- 11435).

Succes en veel plezier met dit modelbouwnummer,
Ger Moes

Foto voorpagina: Loc 2104: behoorde tot het eerste gedeelte van de serie 2101 - 2135 (HSM 501 - 535), werd in 1914 in dienst gesteld en door de Berliner Maschinenbau A.G. vormalig L. Schwartzkopff, Berlin gebouwd. Deze sneltreinmachines vormden het antwoord van de HSM op de in dienst stelling van de later zo beroemde 3700' en bij concurrent SS. Men koos voor een 2'B-locomotief in verband met de vrij korte draaischijven. De drijfwielen waren met een doorsnee van 2100 mm de grootste van Nederland en daarmee kon men een maximumsnelheid toestaan van 110 km/h. De laatste 2100' en verlieten de dienst in 1954 en werden op één na PHILOTRAIN-model/ Foto: H.K.

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

29/1989

3° jaargang

Losse nummers
Hfl 11 - of BF 200

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

Publicatie in licentie van artikelen uit "Eisenbahn Journal" met toestemming van
„Hermann Merker Verlag“

Redactie:
Eindredactie en lay-out:
Kurt Heidebreder
Hoofdrederie Nederland:
Huib van Keulen - Ger Moes (Modelbouw)
Hoofdrederie België:
Max Delie

Medewerkers:
Dan Piron, André Saenen, Léon Faway, Georgy Lejeune, Paul Jacobs, Harry Peters, Gerrit Nieuwenhuis, Francis Schutz, Ger Moes, Ronald Koppen, Christian Vanheck, John Schmeitz, Paolo Cassini, F.-J. Janssen.

Secretariaat:
Yolande Brisbois-Bastings
Nicole Nizet-Lanneau

Redactie-adres Nederland
Spoorweg Journal NL
Postbus 648
3200 AN Spijkenisse

Abonnementen en advertenties:
uitsluitend rechtstreeks bij de uitgever
Advertenties kunnen worden geweigerd.

Distributie België:
Tondeur S.A., Brussel
Distributie Nederland:
Betapress, Gilze
Distributie speciaalzaken Nederland:
Zeta, Ammerzoden

Tekstverwerking: S.A. Editions H.K.

Fotocompositie: Alain Kerff sprl, Dalhem

Printed in Italy: by Europlanning SRL Verona.

Abonnementsprijs: voor 12 nummers: Hfl 118,- of BF 2.190 + verzendkosten BF 120 of 7 Hfl

Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd, tenzij uiterlijk 6 weken voor de vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

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



Parade der gemiste kansen



De stoomlocparades tijdens de manifestatie „Treinen door de Tijd” in Utrecht hadden een heel ander karakter dan de parades in 1985 en 1987 bij gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Duitsland en Oostenrijk. Daar ging het om treinenparades, waarmee men het publiek toonde hoe hele treinen er in het verleden uitzagen en tegenwoordig uitzien. Men had daartoe een keur van historisch goederen- en reizigersmaterieel prachtig opgeknapt en voor iedere trein een passende locomotief uit de eigen museumcollectie of van particuliere eigenaars gekoppeld.

Bij de Nederlandse parades dit jaar ging het uitsluitend om stoomlocomotieven, maar die parades waren wel zeven weken lang bijna dagelijks te zien.

De weinige Nederlandse stoomlocs die nog beschikbaar waren, werden aangevuld met een aantal buitenlandse exemplaren. Daarbij

waren heel mooie en indrukwekkende machines, maar wat die met de Nederlandse spoorweghistorie te maken hebben ontgaat ons enigszins.

Wat jammer dat er niet enkele miljoenen gulden beschikbaar waren om nog enkele machines uit het Spoorwegmuseum rijvaardig op te knappen. Wat zou de parade aan importantie gewonnen hebben, wanneer ook de 6317, de grootste tenderloc van Europa, van de partij geweest was. En wat zouden we niet een schitterende, historisch verantwoorde parade hebben kunnen zien, als bij de beëindiging van de stoomtractie bij NS, in 1958, een aantal andere locs van de slopershamer gered zou zijn geweest....

Daar was toen de tijd echter nog niet rijp voor. Laten we in de hier in beeld gebracht „Parade der gemiste kansen” maar eens wat wegdromen en mijmeren hoe het ook geweest had

kunnen zijn.

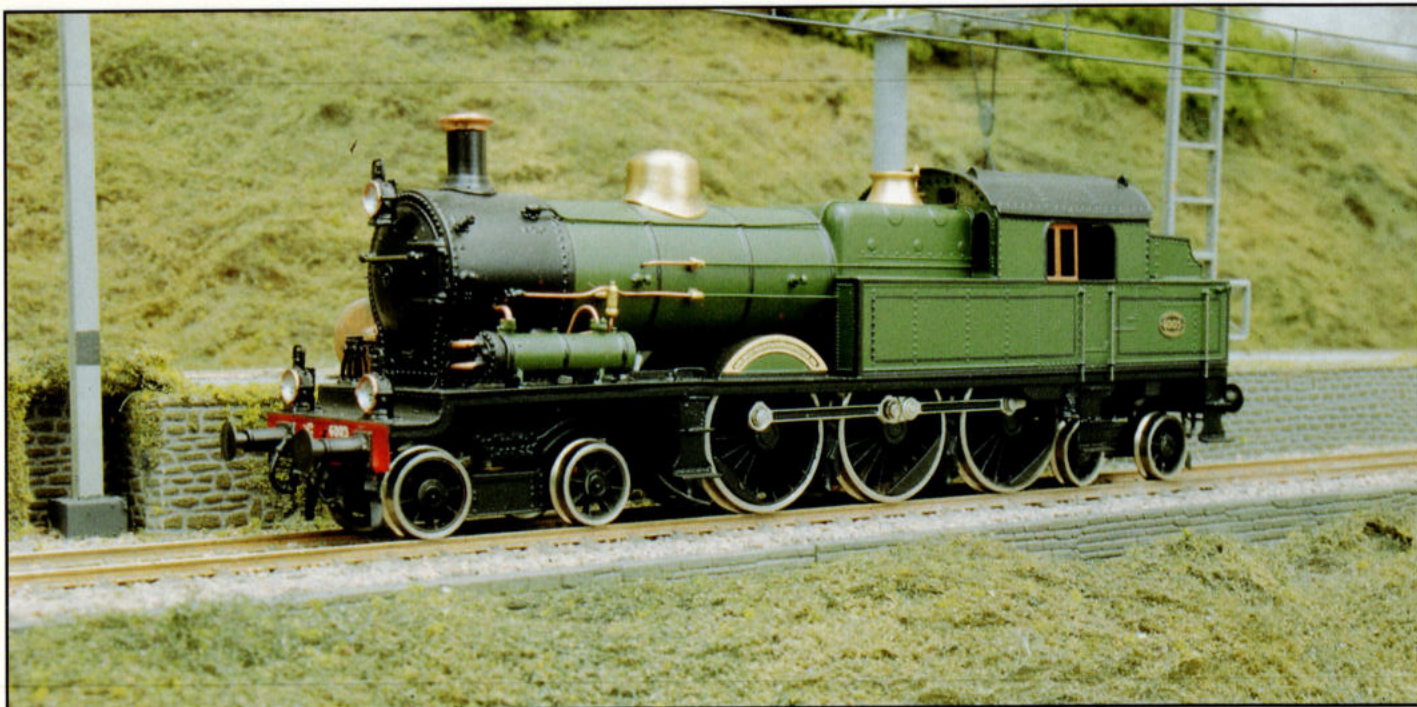
De locmodellen voor deze parade werden welwillend ter beschikking gesteld door een verzamelaar. Het zijn HO-modellen van PHILOTRAIN en DJH-models, de laatste gesuperd door PHILOTRAIN. Hieronder geven we een korte beschrijving van de series stoomlocomotieven, waartoe de deelnemers aan de parade behoorden. We beginnen met de oudste machine :

- Loc 5508 : behoorde tot de serie 5501 - 5555 en werd in 1898 bij de HSM in dienst gesteld als loc 708. Zij werd met 23 serienoten bij Sharp, Stewart & Co in Glasgow gebouwd. Deze 2'B1' tenderloc met haar drijfwielen met een doorsnede van 1800 mm behaalde in beide richtingen een maximumsnelheid van 90 km/h. Ze reden veel in de reizigersdienst op de lokaallijnen. Na de oorlog waren er nog

1. Voorafgaande aan de droomparade, staan de locs 5508, 6237 en 6003 bij het tijdelijk ingerichte stoomlocdepot.

2. Loc 3931 was vorig jaar nog geheel bedrijfsvaardig





3. De interessante optocht telt 4 tenderlocs, de 6003 rijdt voorop...

maar tien in bruikbare staat, maar zij hielden het nog uit tot in 1954.

- Loc 1784 : van de serie 1701 - 1835 kwam in 1902 in dienst bij de Staatsspoorwegen als loc 884. Beyer Peacock & Co in Manchester was de bouwer van deze voor die tijd snelle machine (90 km/h). Na de inbouw van oververhitters in 106 van deze locs, waarmee de SS al vanaf 1914 experimenteerde, kon de maximumsnelheid worden verhoogd tot 100 km/h. Van deze slanke machines met buitenliggend frame heeft een aantal de laatste stoomdagen in Nederland gehaald : ze gingen in 1957 buiten dienst. Het was de grootste stoomlocserie, die in Nederland heeft dienst gedaan. Zij was sporadisch in België te zien, vooral in Visé.

- Loc 6003 : is op te vatten als het „tenderzusje” van de 3737 : zij werd in 1913 door Beyer, Peacock & Co aan de Staatsspoorwegen afgeleverd onder het nummer 1203. Een gedeelte van de door de SS bestelde locs kwam als gevolg van de Eerste Wereldoorlog in Frankrijk terecht, waar zij lange jaren actief waren rond Rijsel (Lille). In Nederland werden ze vooral ingezet voor forensentreinen rond Amsterdam. De laatste locs van deze serie werden in 1957 buiten dienst gesteld.

- Loc 6237 : uit de serie 6201 - 6240 (eerder : SS 1101 - 1140) werd door Hohenzollern gebouwd en afgeleverd in 1914. De robuuste 6200'ers naar Duits ontwerp, maar uiterlijk aangepast aan het SS-locpark dat voornamelijk van Britse origine was, waren bedoeld voor de zware kolentreinen uit Zuid-Limburg. In hun laatste jaren werden die diensten steeds meer overgenomen door 6300'ers. Toch was de laatste 6200 pas in 1957 niet meer nodig.

- Loc 4614 : is op onze paradefoto's maar één keer te zien en dan nog als koude, niet bedrijfsvaardige loc. Zij kwam in 1923 met het NS-nummer in dienst en was bij Werkspoor gebouwd. Deze 1'D-machines waren bedoeld voor de zware Limburgse kolentreinen, maar met hun twee buitenliggende cilinders voldeden ze maar matig. Vandaar dat de exemplaren die de oorlog overleefden toch al snel buiten dienst gingen : 1949 was het laatste jaar.

- Loc 3931 : van de serie 3901 - 3932 werd door Henschel gebouwd en in 1930 in dienst gesteld. Over deze prachtige en krachtige locomotieven schreven we al in SJ 7 (1987),

daarom volstaan we hier met een verklaring voor de afwezigheid van de 3931 op onze parade :

Vier maanden geleden werd er afscheid ge-



4. ...gevolgd door loc 6237, ...

5. ...loc 5508.





6. Naast de locloods staat de alleen uitwendig opgeknapte 4614. Zelfs in onze droom werd rijvaardig maken te duur!

nomen van een personeelslid in één van onze werkplaatsen en het idee ontstond om de 3931 daarbij aanwezig te laten zijn. Iemand gaf een machinist opdracht om de stomer met z'n dieselloot op te halen uit het depot. Aldus geschiedde, maar zonder voorzorgsmaatregelen voor de smering van de stoomloc. Het binnenliggende drijfwerk liep bij 80 km/h warm en de cilinders werden zwaar beschadigd. Voor één NS'er is onze droomparade een nachtmerrie geworden en we kunnen U alleen een foto van de 3931 tonen, die we bij een eerdere gelegenheid maakten.

- Loc 8733 : op onze parade alleen koud aanwezig, behoorde tot de serie 8701 - 8740, die

vanaf 1922 in dienst werd gesteld. Vanaf nummer 8726 werden de locs bij Werkspoor gebouwd. Het waren voor die jaren moderne, sterke rangeerloot, die veel diensten als heuvelloot hebben gedaan. De serie kwam de oorlog relatief goed door, slechts twee locs werden vermist. De overige werden van 1947 tot 1957 successievelijk buiten dienst gesteld. - Loc 6317 : begon in onze droomparade een nieuw leven, na jarenlang in het Spoorwegmuseum te hebben gestaan. De serie 6301 - 6322 werd in twee delen gebouwd : onze 6317 behoort tot het tweede deel van de Berliner Maschinenbau AG, vormals L. Schwartzkopff. Zij werd in 1931 afgeleverd. Veel onderdelen van

de 6300'en waren gelijk aan die van de 3900'en. Deze grote en voor het dienstdoende personeel comfortabele machines waren de laatste, die voor NS werden ontworpen en gebouwd.

- Loc 5085 : „Longmoor” werd later gebouwd dan de 6317, maar in opdracht van het Britse War Department. Veel Britse stoomloot werden in de Tweede Wereldoorlog gebouwd voor dienst op het continent en onze „Longmoor” was daarvan toevallig de duizendste. Zij had als asindeling 1'E en behoorde tot de NS-serie 5001 - 5103, die het tot 1952 heeft uitgehouden.

7. De wel zeer schitterend opgeknapte 6317 van het Nederlandse Spoorweg Museum in Utrecht.





8. Langzaam en statig rijdt loc 1784 aan de fotografen voorbij die het landweggetje naar het tijdelijke stoomdepot feilloos wisten te vinden.

Tot slot

Een gedeelte van de bovenstaande paradedroom kan in de toekomst uitkomen. We stelden U drie machines voor, die niet gesloopt zijn en in het Spoorwegmuseum staan. Is hier niet hetzelfde mogelijk als in België, waar na het jubileum in 1985 begonnen werd met het opknappen van meer stoomlocs uit de museumcollectie? Zijn er in de Nederlandse werkplaatsen geen ploegen enthousiaste vrijwilligers te vinden, die aan zo'n klus willen beginnen? Het zou voor iedere werkplaats toch een leuk prestige-object zijn en wie weet hoeveel geld NS kan verdienen met het verhuren van zulke locs voor speciale stoomritten. Wij blijven hopen op een actieve toekomst voor de Nederlandse museumlocs, die nu nog in Utrecht staan!

H. van Keulen



9. Na afloop van de parade wordt één deelnemer, loc 1784, fotogeniek opgesteld naast DE1 22 (is de 41 vernummerd?) en de niet rijvaardige stoomloc 8733. Zulke ontmoetingen waren in de vijftiger jaren heel gewoon! Alle foto's : H.K.

10. De „Longmoor” ontbreekt in onze parade vanzelfsprekend niet.



De smederij van St. Eloi

Exclusief model voor het Spoorweg Journaal.

Altijd op zoek onze lezers de mogelijkheid te geven om zonder dat het een dubieuze krachttoer wordt, mooie modelbouwwerken en zo perfect mogelijke modules in elkaar te zetten, laten we U nu kennis maken met de smederij van St. Eloi.

Dit exclusief Spoorweg Journaal model kunt U in dit artikel nader bekijken.

De smederij van St. Eloi is in meer dan een opzicht iets nieuws. Om te beginnen is ze alleen beschikbaar voor de lezers van Spoorweg Journaal en verder is het een mengsel van diverse nijverheidsvormen die samengevoegd, producten betreffen die tot op vandaag tegenover elkaar leken te staan; : plastic, synthetisch gips en hars.

Dit exclusieve Spoorweg Journaal model is gebaseerd op de POLA boerderij (referentie 810); de dertien stukken in syntetisch gips (s.g.) en een schoepenrad van hars zijn makkelijk in elkaar te zetten en te beschilderen. Dit geheel zou in de smaak moeten vallen bij een groot gedeelte van de amateurs omdat het hun in staat stelt een gedeelte van hun modelbouw zeer te verfijnen.

De smederij van St. Eloi, in de vorm van een

molen, van dichtbij bekeken. Met behulp van een schoepenrad wordt een grote kamer in werking gebracht. Dit type smederij, dat trouwens aan de metaalindustrie voorafging, was vroeger verspreid over heel Europa aanwezig en werd zeker in Frankrijk vaak gezien. Zoals gebruikelijk zullen we U door middel van afbeeldingen leiden om U te helpen dit interessante bouwsel te laten slagen.

Voordat we beginnen : een bepaald gedeelte van de stukken geleverd onder referentie 810 POLA zullen niet gebruikt worden. De POLA boerderij bestaat uit twee aparte gebouwen; een schuur die de molen zal worden en een woonhuis dat een verdieping zal verliezen door onze verbouwing.

De schuur

Een houten muur (nr. 12 op de handleiding) wordt ontdaan van een gedeelte van zijn planken bekleding op een oppervlakte van 70 x 48 mm. Dit is nodig opdat de stenen muur (van s.g.) goed op het plastic element gelijmd kan worden.

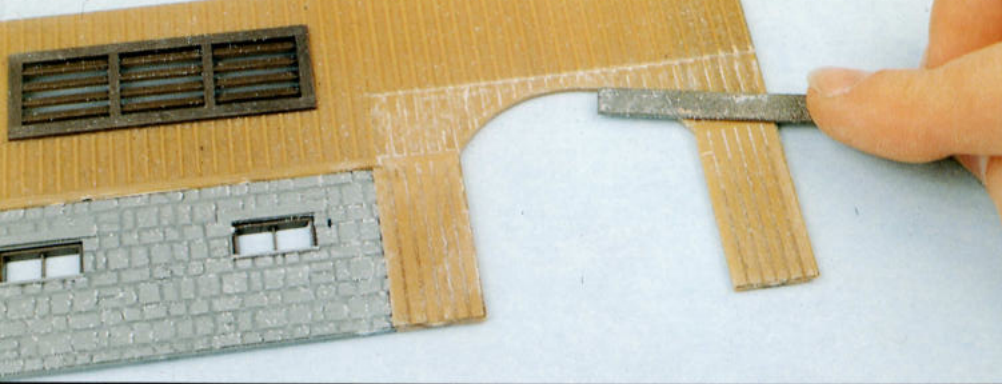
1. Een landelijk gezicht : in een groene omgeving de smederij van St. Eloi gezien van de andere kant van de rivier.

2. De smederij van de kant van de binnenplaats. Het geheel ontbreekt het niet aan charme.

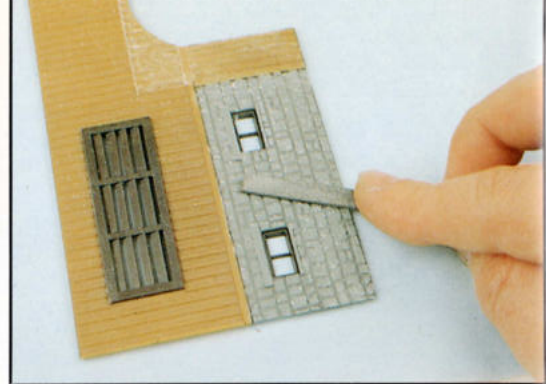
3. Een ander gezicht op de gebouwen : de rivier en de moestuin.



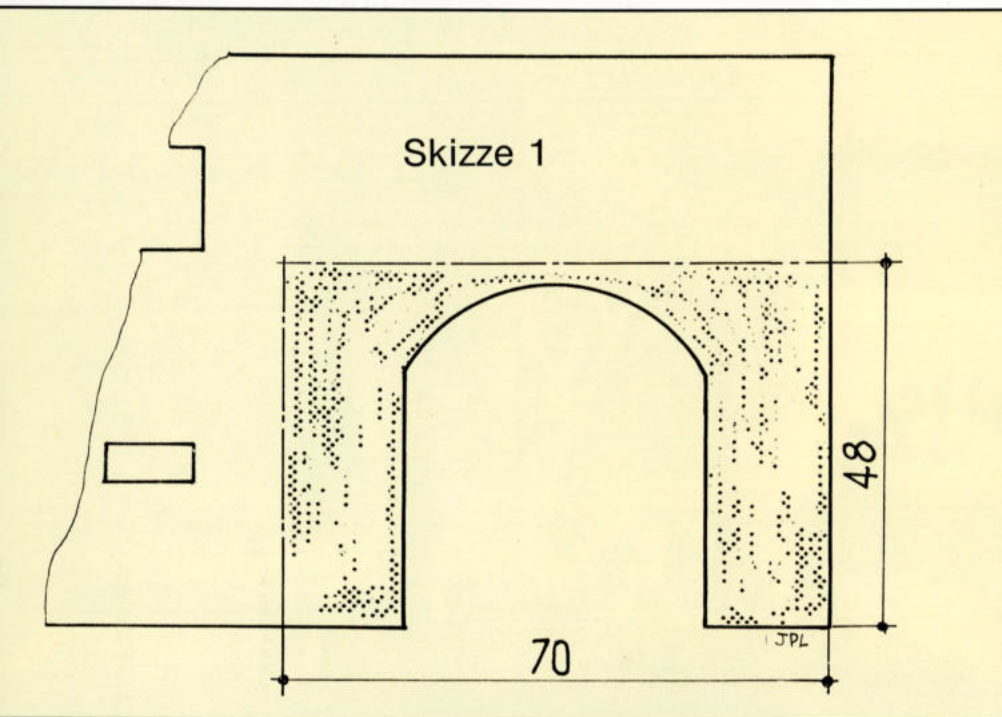




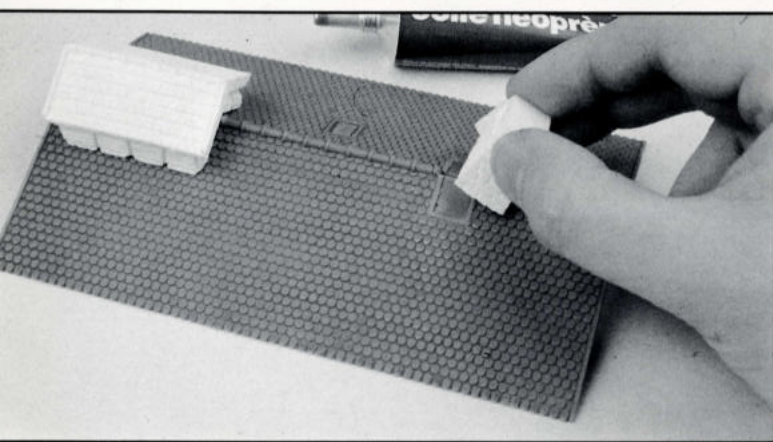
4. De te gebruiken elementen moeten gladgeschuurd worden om het lijmen te vergemakkelijken.



5. Verzacht het reliëf van de stenen.



7. Een gedeelte van de verzameling : plastic muur in s.g..



6. Deze plattegrond toont de kant van de plastic muur die geschuurd moet worden.

8. De plaatsing van de lichtkoepel en de schoorsteen op het dak van de molen.

De samenvoeging van de stukken (nr. 12 en element 4) gebeurt met contactlijm of met twee componentenlijm. Maak gebruik van een vijl om het reliëf van de strakke muren en stenen wat te verzachten (nrs. 18, 19, 20). Voeg de vier muren van plastic en hun accessoires en de stukken in s.g. samen (1 en 2) en plaats het dak op de molen (vroegere schuur) waar een lichtkoepel en een schoorsteen (beiden in s.g.) aan worden toegevoegd.

Om de lichtkoepel te plaatsen moet U ong. 30 mm van de vorstpan verwijderen. Hetzelfde gebeurt voor de schoorsteen; knip nog enkele mm af. Een juiste plaatsing van de s.g. elementen door middel van lijm is nodig om ervoor te zorgen dat deze op een solide manier op het dak worden bevestigd. U kunt met s.g. bepleistering eventuele kieren dichten. Beschilder het dak met een synthetische verf (HUMBROL 70 en 62 vermengd) en gebruik dezelfde verf voor de lichtkoepel.

De muren en de schoorsteen van de molen krijgen een eerste laag erg licht grijze verf (acryl verf) die de verschillende materialen een uniform uiterlijk geeft. Een tweede laag, sterk verdund okerkleurig, geeft de steen zijn basiskleur. Nadat het gedroogd is kunt U het ge-

9. Gezicht op de muren van de toekomstige molen.



10. De schildering van de muren geeft deze een uniform uiterlijk.

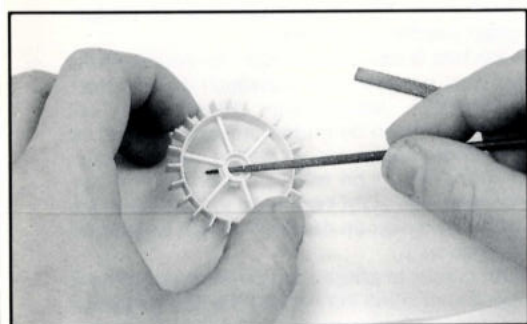




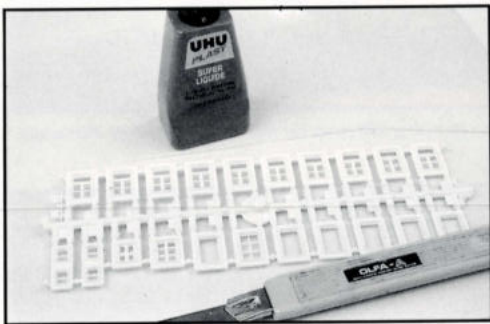
11. Het schoepenrad staat op z'n plaats. Let op het realistisch uiterlijk van de stenen.



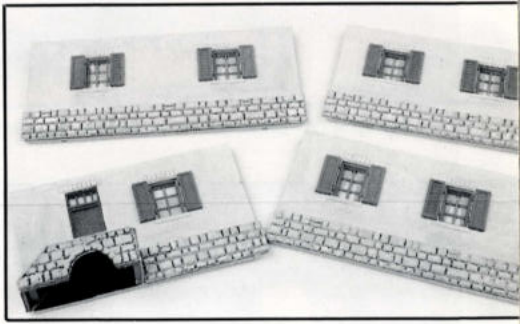
12. Schets van de achterkant van het gebouw die de houtconstructie laat zien.



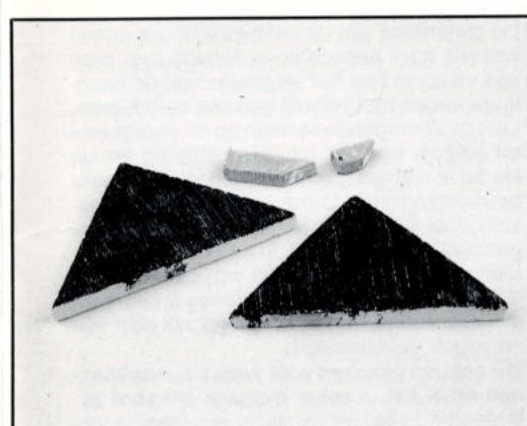
13. Het in vorm slijpen van het schoepenrad.



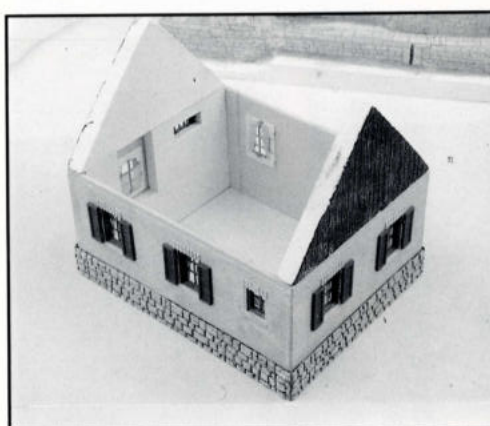
14. Aanpassing van de ramen van het woonhuis.



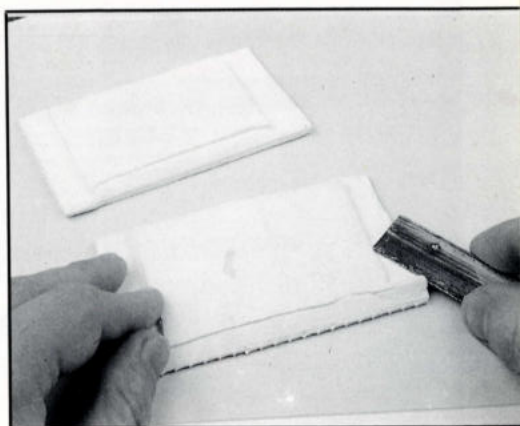
15. Gedeelte van de vier muren nadat de ramen en de blinden zijn aangebracht.



16. De twee puntgevels in synthetische steen lijkend op planken.



17. Hier ziet U de cartonnen versteviging die zorgt voor een betere bevestiging van de puntgevels.



18. Verwijdering van de overbodige uitsteeksels voor het plaatsen van het dak.

heel ophalen door Uw penseel licht met wit te bevochtigen en maakt het af met een puntje natuurlijke schaduw die de steen een oud uiterlijk zal geven.

Ook de houten gedeelten worden met synthetische verf behandeld : natuurlijke schaduw en oker als eerste laag. Nadat dit is gedroogd een beetje wit aanbrengen dat het hout een ver-

wassen en verouderd gezicht zal geven. In dezelfde geest worden de onderste kanten van het bouwsel zwart geverfd waardoor de verrotting van de planken wordt geïmiteerd.

19. Na uitvoering worden de twee afhangende stroken aangebracht op het dak.

20. Een gedeelte van het woonhuis voordat de goten geplaatst worden en voor het plaatsen van andere accessoires.





21. Kijk op de twee gebouwen. Let op het kleine bruggetje op de voorgrond en op het regelende sluisdeurtje daarachter.



22. De eigenaar van de molen is paardenliefhebber.

23. Gezicht op de achterkant van de molen en het schoepenrad.



Het schoepenrad wordt voorzichtig in elkaar gezet en donkerbruin geleverd, nu kunt U z'n as lijmen. Het rad wordt geplaatst wanneer de molen op z'n plaats gezet wordt.

Het woonhuis

Voor de nieuwe bestemming van het woonhuis maken we alleen gebruik van de muren van de benedenverdieping, de stenen onderbouwsels en de ramen van de POLA maquette. Ter vervanging van de ontbrekende stukken heeft U twee puntgevels met een bedaking van plaatpannetjes en twee schoorstenen van synthetische steen.

Om het geheel er nog Frans uit te laten zien hebben we met nieuwe kleine houtjes (gemaakt van reepjes „Slaters”) de ramen aangepast. Ook de blinden en hun scharnieren hebben we kleiner gemaakt voor ze vastgeplakt werden op de muur.

Ook hier is het gebruik van verf onontbeerlijk wil men het geheel er realistisch uit laten zien. HUMBROL satijn beige 121 lijkt op het pleisterkalk en de onderbouwsels worden op dezelfde manier als de muren van de molen behandeld en de twee puntgevels van s.g. worden met acryl verf in de kleur natuurlijke schaduw gezet en daarna licht met waterig wit overgedaan.

Om ervoor te zorgen dat de twee puntgevels goed vast zitten kunt U de dikte van de plastic muren verdubbelen door er 5 mm dik karton tegen te plakken. Let op de ramen en deuren! Hecht de s.g. elementen en de plastic onderdelen aan elkaar d.m.v. contactlijm.

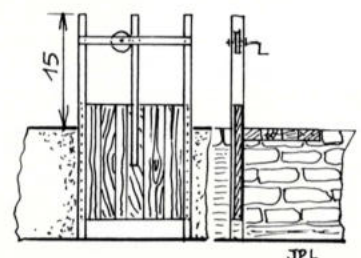
De buitenkant van de dakbedekking is zuiver wat ons werk behoorlijk vereenvoudigd, men kan volstaan met het weghalen van de hechtingspunten met behulp van een scie X-acto. Lijm de afhangende stroken op de puntgevels en gebruik weer de s.g. bepleistering om de kieren te dichten. Zodat het geheel met elkaar harmonieert kunt U het beste de dakbedekking in dezelfde kleur verven die U ook hebt gebruikt voor de molen. U krijgt een mooi effect wanneer U natuurlijke schaduw vrij waterig aanbrengt en nadat dit droog is oververft met een waterig wit, zodat het geheel door zon en regen gebleekt lijkt.

Wij hebben gekozen voor deze kleur dakpannen maar het is zeker mogelijk om voor bv. leisteen-grijs te kiezen; dat is een kwestie van smaak. U maakt de uitvoering van het gebouw af met het plaatsen van de s.g. schoorsteen en de goten (MKD).

Het plaatsen van de molen op Uw modelbouw

De hydraulisch aangedreven molen moet zich natuurlijk dicht bij een rivier bevinden. U kunt nu de muur lijmen die het schoepenrad draagt en om het hogere niveau van de muren van het onderbouwsel van de molen te evenaren knipt U de polystyreen op de juiste hoogte. Maak van de ene naar de andere kant, twee

Schieber



Skizze 2



25. De moestuin : een interessant onderwerp voor modelbouwers.

doorgetrokken gleuven, dit wordt de waterloop van de molen die het water naar het schoepenrad leidt. Deze kanalen worden verstevigd met een bepleistering. Maak nu een kleine regelende sluis uit geprofileerd plastic en plasticarde. Plaats deze in de gleuven boven het rad. Maak kleine bruggetjes van karton om de oevers met elkaar te verbinden. Maak voor de rest het geheel af met bomen (ANDRE GILLES, HEKI ...) gras, mensen, dieren (PREISER, MKD).
Veel geluk.

J.P. Laurent

Voor het bestellen van dit exclusief Spoorweg Journaal model van de smederij van St. Eloi (bouwdoos) kunt U een briefkaart sturen naar Editions H.K., Aachenerstrasse 6, B 4700 EUPEN.
Prijs : BF 1560.- / FL 85,- (inclusief portokosten)

26. Een indiscrete blik tussen het gebladerte.



27. Het charmante woonhuis, sympathieke samengang van synthetische steen en plastic.

24. Het vervaardigen van een kleine sluis completeert het geheel. Tekeningen en foto's : J.P. Laurent





Goederenwagens : De Shimms wagons

Vergelijkende tabel

Een enkele serie Shimms wagons (gebouwd in 1977) maakt deel uit van het NMBS park : het 3614 Bo type, bestaand uit 350 genummerde exemplaren tussen 3188477100 en 4771999.

	NMBS	1/87	ROCO	MÄRKLIN
Totale lengte :	12.040 m	13.8 cm	13.8 cm	13.8 cm
Totale breedte :	3.126 m	3.6 cm	3.6 cm	3.6 cm
Totale hoogte :	4.110 m	4.7 cm	4.7 cm	4.8 cm
Afstand tussen buitenassen :	8.600 m	10 cm	10.1 cm	10.1 cm
Afstand tussen draaispillen van de draaistellen :	7.000 m	8 cm	8 cm	8 cm

Bij het park van de NS ziet men het type met twee twee-assige draaistellen voorzien van vier beschermkappen. Deze zijn een beetje groter dan het NMBS model (lengte 14.040 m). Deze wagon heeft standaard DB draaistellen en bestaat niet in miniatuurvorm. Vermelden we ook nog het Shimms model (a = 6 assig) nagebouwd alleen in de DB versie door ROCO en door FLEISCHMANN.

	DB	1/87	ROCO	FLEISCHMANN
Totale lengte :	15.000 m	17.2 cm	17.2 cm	17.2 cm
Totale breedte :	3.094 m	3.5 cm	3.5 cm	3.6 cm
Totale hoogte :	4.148 m	4.8 cm	4.8 cm	4.8 cm
Afstand tussen buitenassen :	11.400 m	13.1 cm	13.1 cm	13.1 cm
Afstand tussen de draaispillen van de draaistellen :	8.000 m	9.1 cm	9.2 cm	9.15 cm

De wagon van het Shimms type, zonder speciale stutvoorziening en met beschermkappen, is bestemd voor het vervoeren van rollen plaatijzer met horizontale as : „coils”.

S : platte wagon met speciaal type draaistel.

h : transport van rollen plaatijzer met horizontale as.

i : afneembare beschermkappen met vaste kopwanden.

mm : vierassig met een bruikbare lengte onder de 15 meter.

s : maximumsnelheid beperkt tot 100 km/uur.

De dakbedekking bestaat uit drie beweegbare kappen die in grootte en hoogte verschillend boven elkaar te plaatsen zijn. Dit geeft de mogelijkheid om, waar dan ook, twee derden over de lengte van de lading vrij te maken. Dit wordt nog gemakkelijker door de totale verwijdering van de kap, waardoor toegang ontstaat via de zijwand. De binnenkant is uitgerust met vijf holtes, voorzien van 12 stutarmen met verstelbare tussenafstand.

Deze kunnen 15 verschillende posities innemen en voorkomen elke verschuiving van de „coils” tijdens het transport. Talrijke opschriften aan de buitenkant verschaffen de nodige inlichtingen over de lading en de positie van de stutarmen. Dit is belangrijk omdat men ervoor moet zorgen dat er gelijkmatig wordt geladen, waardoor het evenwicht van de wagon wordt bewaard.

Een schema dat zich tussen twee holtes bevindt laat zien hoe de lading weer dient te worden weggehaald volgens gewicht en diameter. De totale lading mag niet meer dan 58 ton bedragen. Men gebruikt altijd als eerste de holtes boven de draaistellen als hiermee kan worden volstaan voor de lading.

De miniatuurmodellen :

ROCO

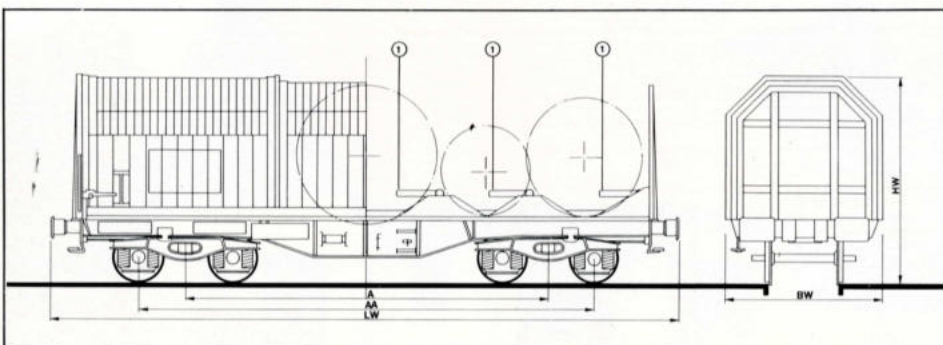
Zoals gebruikelijk biedt ROCO deze wagons aan in een veelvoud van versies. Jammer genoeg géén SBB/CFF versie in de nieuwe kleuren en met de gegoten Y 25 draaistellen.

Shimms wagon met twee twee-assige draaistellen

Ref. 46284 : Bruine DB wagon met standaard DB draaistellen

Ref. 46287 : Donkerbruine ÖBB wagon met gelaste Y 25 draaistellen

Ref. 46288 : Bruine SBB/CFF wagon met stan-





2. Reeks Shimms wagons van ROCO in derde positie ziet U het SBB-CFF model waarvan de gelaste Y25 draaistellen vervangen zijn door de gegoten Y25 van LILIPUT.

1. Shimms wagon van de NMBS (april 1989).

3. Het 1 model van MÄRKLIN : zeer realistisch, maar de schaal leent zich dan ook zeer goed voor dit soort verlichtingen. Alle foto's : D.P.

daard DB draaistellen, deze draaistellen worden alleen bij een klein gedeelte van het Zwitsers goederenpark gebruikt, de meerderheid van de Shimms wagons van de SBB/CFF zijn uitgevoerd met gegoten Y 25 draaistellen (MÄRKLIN, LILIPUT).

Ref. 46289 : Bruine NMBS wagon met gelaste Y 25 draaistellen. ROCO levert onder dezelfde referentie dit model met een remmers-stand.

Ref. 46290 : Bruine NMBS wagon met gelaste Y 25 draaistellen. Op mijn model moest ik het zevende cijfer van het UIC nummer (een drie) vervangen door het cijfer één.

Ref. 46291 : Steenrode CFL wagon met gelaste Y 25 draaistellen en uitgerust met een remmers-stand.

Ref. 46292 : Tweekleurige wagon in bruin en aluminium, van de FS en uitgerust met gelaste Y 25 draaistellen.

Shamms wagons met twee drie-assige draaistellen

Ref. 46286 : Bruine wagon van de DB.

De ROCO modellen zijn steeds van een verheugende finesse, kleurzetting steeds aangepast aan het betreffende netwerk, gravering en opschriften steeds precies kloppend en een groot aantal van details wordt in elk model opgenomen waardoor het geheel zeer realistisch wordt.

Ook zijn de gelaste Y 25 draaistellen, waarmee de meeste modellen zijn uitgevoerd, zeer mooi. Voor de heel precieze liefhebbers adviseer ik de vervanging van de rechthoekige buffers (versies FS en SBB) door ronde modellen, zoals het gebruik vereist.

FLEISCHMANN

FLEISCHMANN biedt de Sahimms versie van de DB aan. Het betreft hier een model met graveerwerk en opschriften die gelijk zijn aan het ROCO model, met het verschil dat de telescopische kappen hier functioneel zijn en een binneninrichting laten verschijnen die klopt met het echte prototype.

Ref. 5387 : Model dat niet is uitgerust met een verlengde korte koppeling.

MÄRKLIN

MÄRKLIN brengt drie versies van de Shimms wagon op de markt.

Ref. 4693 : Bruine wagon, ingeschreven bij de DB en met standaard DB draaistellen.



Ref. 4687 : Blauwe wagon die het logo draagt van het nieuwe UIC opschrift type SBB/CFF. Uitgevoerd met gegoten Y 25 draaistellen (deze kunnen eventueel worden vervangen door standaard DB's zonder dat dit afbreuk doet aan het model). Ref. 4688 : Tweekleurige wagon in blauw-wit van de SVENSKT STAL maatschappij, van de Zweedse spoorwegen en uitgerust met standaard DB draaistellen.

Iets minder reliëf en minder overgenomen onderdelen in de gravering van deze modellen maar met heel mooi opschriften. De kappen zijn afneembaar en laten een binneninrichting zien die kloppend is en waar de functionele stutarmen ook in zijn verwerkt.

LIMA

LIMA biedt twee modellen van de Shimms wagon. Eén in de FS versie en de ander in de SBB/CFF uitvoering (met nieuwe kleuren). Denk er wel aan dat dit twee heel goedkope modellen

4. De twee Shimms modellen van MÄRKLIN in de (blauwe) SBB-CFF versie en de (bruine) DB, waarvan de kappen open zijn. Verder het THYSSSEN model van LILIPUT.

zijn, bestemd voor een heel jong publiek.

LILIPUT

Ter afsluiting deze firma die enkele jaren geleden een gele wagon van de THYSSSEN firma onder DB inschrijving op de markt bracht. Op de andere schaalverdelingen vinden we in I een opmerkelijke versie van MÄRKLIN onder ref. 85893. In N vinden we bij ROCO een compleet assortiment van de Shimms serie met acht verschillende versies en kwalitatief prima graveerwerk op deze schaal. Onder ref. 8384 biedt FLEISCHMANN een Sahimms aan van dezelfde kwaliteit en met functionerende kappen en uitgerust met coils, op deze schaal een prestatie.

D.P.

5. De Sahimms modellen van FLEISCHMANN en ROCO.



LILIPUT brengt de NS 6400...



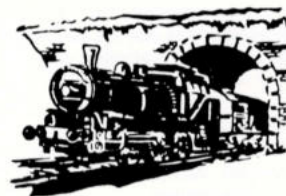
... helaas een beetje later!
Door het aanbrengen van de laatste verbeteringen aan het model wordt dit pas eind september uitgebracht.
Onze excuses, maar het wachten is de moeite waard.



ZETA Nederland : Van Broekhuisenstraat 35
5324 CZ Ammerzoden / Tel. 04199 - 1333

ZETA België : Halenstraat 55
2008 Antwerpen / Tel. 03 - 2358089

Vertegenwoordiging van LILIPUT, MERKUR,
EISENBAHN JOURNAL, SPOORWEG JOUR-
NAAL, EISENBAHN REVUE, DJH
CATALOGI : LILIPUT : FL 7,50 / BF 150,-
MERKUR : FL 4,- / BF 75,-



Jocadis

SPRL / PVBA

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

REEKS
SERIE

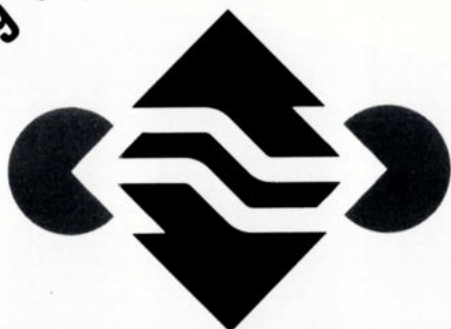
84

NMBS
SNCB

NOMBREUSES
VARIANTES SUR
COMMANDE

TALRIJKE
UITVOERINGEN
OP BESTELING

1839 · 1989



150

1839 - 1989 : Amsterdam - Haarlem 150 jaar en het vervolg : via Roosendaal naar Brussel (2^e)

De vorige maand heeft U over de geschiedenis van de spoorlijn Amsterdam-Brussel tot en met de invoering van elektrische tractie bij de TEE-treinen kunnen lezen. Een goed moment om even stil te staan bij de geschiedenis van de elektrische tractie op het traject Amsterdam-Brussel. Ook de, overigens magere, treindienst gedurende de oorlogsjaren zal in deze aflevering worden belicht. Als eerste spoorlijn in Nederland gaat de Hofpleinlijn met elektrisch materieel rijden, over-

in gebruik genomen. Overigens kiest de NMBS voor 3000 volt gelijkspanning als voeding, hetgeen voor doorgaande treinen natuurlijk een probleem oplevert. Locomotieven of treinstellen die op verschillende bovenleidingspanningen kunnen rijden zijn op dat moment nog niet voorhanden. Daarover later echter meer. De buurlandtreinen hebben totdat de derde klasse wordt afgeschaft zowel eerste, tweede als derde klasse gevoerd en zijn toeslagvrij te



1. Een vierdelig elektrisch treinstel bouwjaar 1935 op de lijn Brussel - Antwerpen, juli 1935.

Foto : J.F. van Puyvelde

2. Al jaren staat mBC 6 van de ZHESM ter herinnering aan de eerste elektrificatie van Nederland in het Utrechtse Spoorwegmuseum, 26-02-'70.

Foto : Huub van Keulen

3. Blokkendoostreinsel, zoals bekend van de elektrificatie van de Oude Lijn, in de omgeving van Zaandam, juli 1954.

Foto : Max Delie



igens met 10.000 volt eenfase wisselspanning. Dit duurt tot 1925, dan bouwt men de lijn om voor 1500 volt gelijkspanning.

Na de ombouw van de Hofplein wordt in hoog tempo de „Oude Lijn” onder de draad gebracht. De „Oude Lijn” zoals de spoorlijn Amsterdam-Haarlem-Rotterdam in spoorwegjargon inmiddels aangeduid wordt, wordt na de afronding van de ombouwwerkzaamheden van de Hofpleinlijn, in hoog tempo van bovenleiding voorzien.

In april 1927 vindt invoering van elektrische tractie tussen Haarlem en Rotterdam plaats, op 1 juli van hetzelfde jaar kan er al doorgereden worden naar Amsterdam. Rotterdam - Dordrecht is vervolgens op 15 mei 1935 aan de beurt. Over de Moerdijkbrug, die na de tweede wereldoorlog op 24 augustus 1946 weer in gebruik genomen wordt, kan men pas op 16 januari 1950 elektrisch rijden als de lijn Dordrecht - Lage Zwaluwe - Boxtel voor elektrische tractie vrijgegeven wordt.

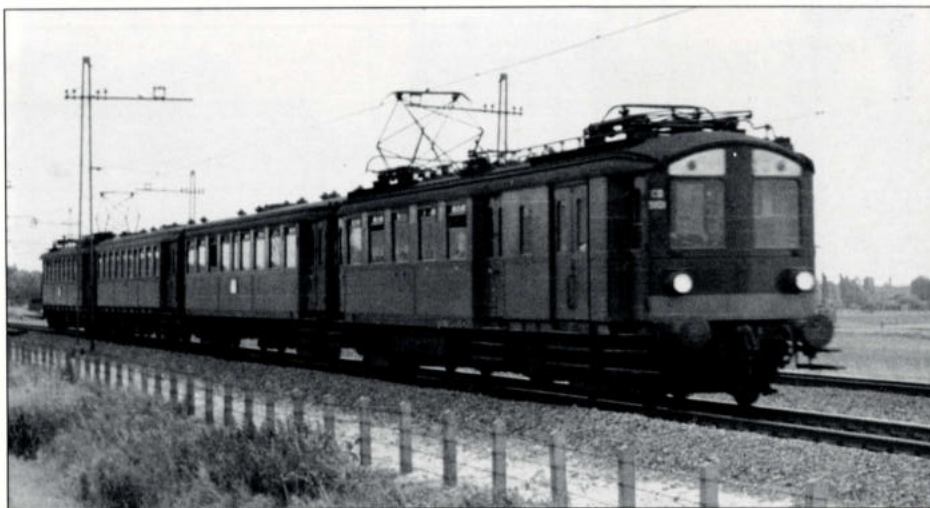
Lage Zwaluwe - Roosendaal volgt dan op 14 mei 1950. Het laatste stukje naar Roosendaal-grens wordt op 2 juni 1957 aangesloten. Het traject Essen - Antwerpen loopt parallel aan het aansluitende traject Roosendaal-grens - Roosendaal. Antwerpen - Brussel kent al vanaf 1935 elektrische tractie. Dit stuk zeer intensief bereden spoorlijn, wordt in dat jaar als eerste Belgische lijn voor elektrische tractie

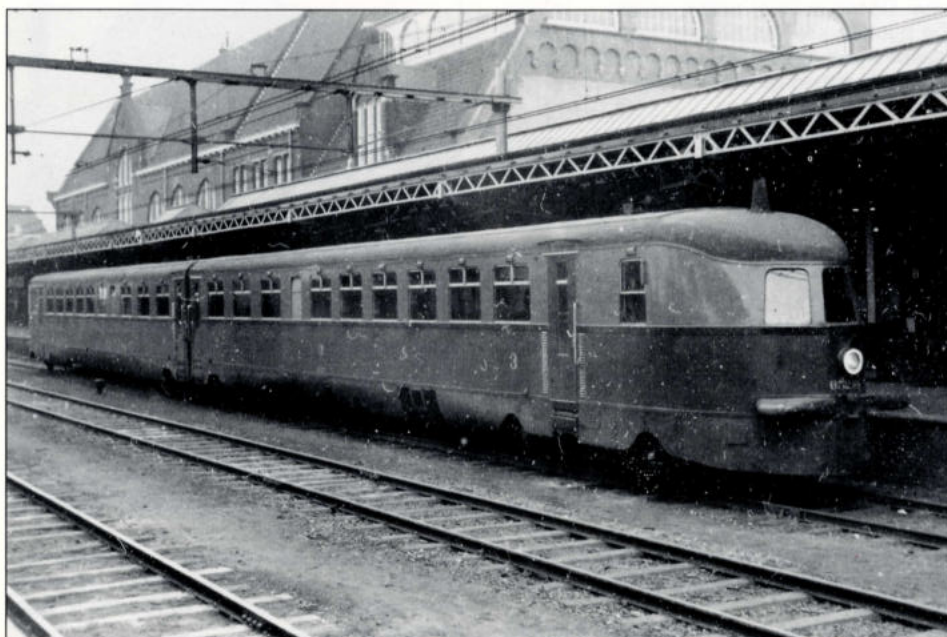
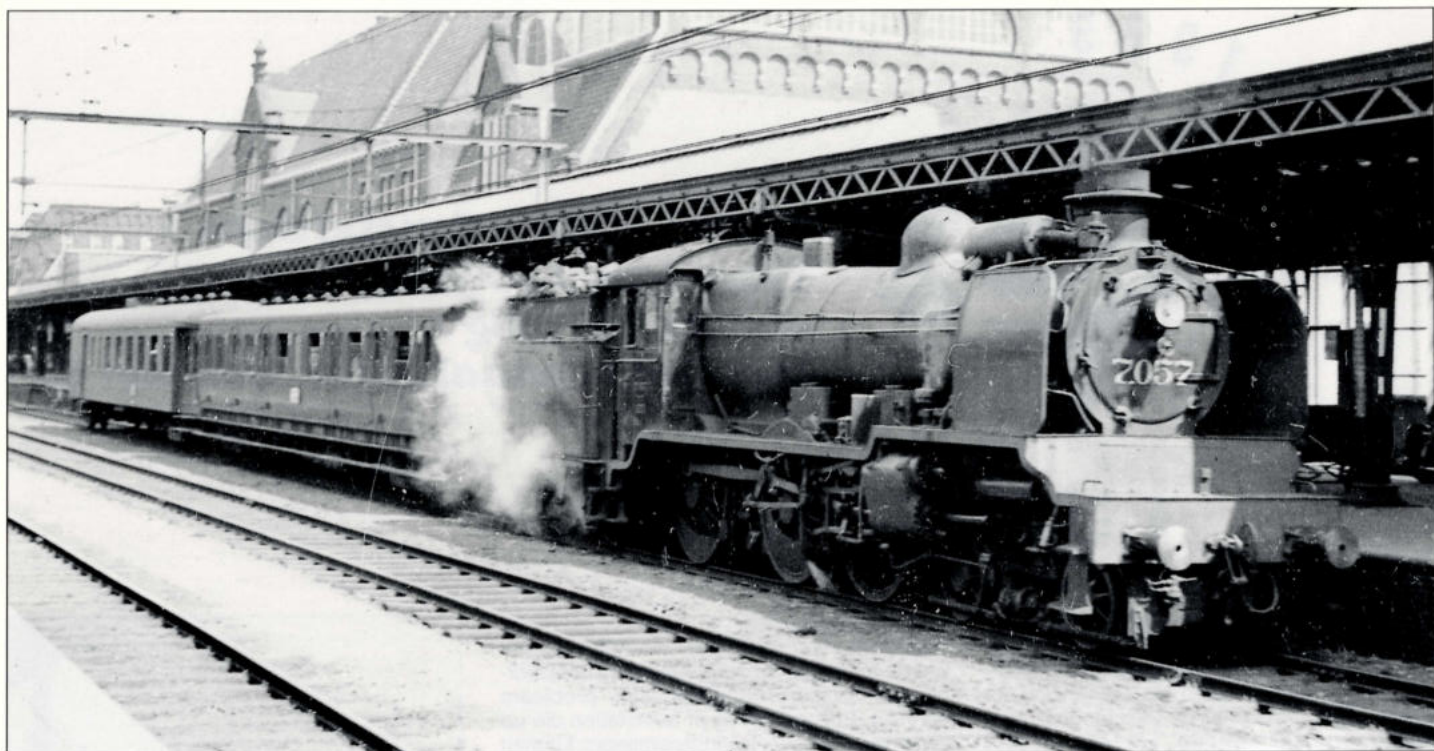
gebruiken. In de crisistijd rijden er soms slechts drie treinenparen terwijl het maximum aantal acht is.

De pendeltreinen tussen Essen en Roosendaal laten we buiten beschouwing, vanwege hun zeer lokale karakter. In de tijd dat de HSM en de SS elkaar sterk beconcurreren, rijden tot 1934 twee treinenparen via 's Hertogenbosch en Utrecht. Deze worden in Essen gecombi-

neerd met het treindeel uit Amsterdam dat over de Oude Lijn in Roosendaal is aangekomen; tijdens de terugreis wordt ook in Roosendaal gesplitst.

Met de invoering van de zogenaamde „starre dienstregeling” op het Nederlandse Middennet komt er een einde aan deze reisweg, omdat afwijkende omlopen niet in het patroon passen. Herhaalde malen wordt de wens geuit

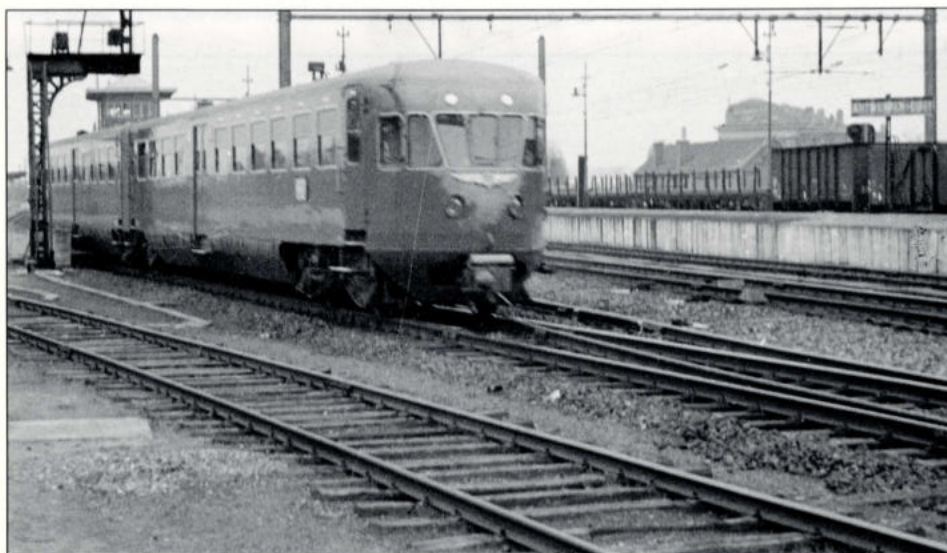




5. Belgisch DE2-stel 652.01 te Roosendaal als trein naar Antwerpen, 23-02-'54.

Foto : P.S. Postma

6. Een Blauwe Engel als vervanger voor een Nederlandse dieseldrie te Antwerpen Oost, omstreeks 1954. Foto : Max Delie



deze verbinding te herstellen, doch tot op heden is het er niet van gekomen daar men geen geschikte oplossing kan vinden die goed past in het patroon van de binnenlandse dienstregeling.

Af en toe wordt toch nog wel eens van deze route gebruik gemaakt, bijvoorbeeld tijdens de Watersnoodramp in 1953 of recentelijk vanwege de buitendienststelling ten behoeve van de bouw van de Willemsspoortunnel in Rotterdam.

Na de bevrijding wordt de treinenloop op 1 augustus 1945 hervat en wel met vier treinpaa- ren per dag. Een maand later al wordt deze dienst op werkdagen uitgebreid met een vijfde treinpaar. Op 3 december van datzelfde jaar wordt daar nog een heuse D-trein aan toegevoegd met rijtuigen eerste, tweede en derde klasse. Omdat er dan nog een behoorlijk aantal bruggen vernield is, wordt gereden over de route die ook als haarspeldroute bekend staat : Amsterdam, Utrecht, Geldermalsen, Nijmegen, 's Hertogenbosch, Roosendaal. Als op 24 mei 1946 de Moerdijkbrug weer in gebruik genomen kan worden rijden de treinen via de korte route : Amsterdam, Rotterdam, Roosendaal.

Het inrichten van station Roosendaal als gemeenschappelijk grensstation maakt in 1948 de weg vrij voor attractiever grensoverschrijdend verkeer, dat weliswaar door de krappe materieelpositie van beide spoorwegmaatschappijen enigszins beperkt wordt.

In mei 1950 worden twee stoomsneltreinpa- ren Roosendaal-Antwerpen v.v. ingelegd, die aan beide kanten aansluiting geven op binnenlandse sneltreinen. In mei 1951 wordt deze dienst uitgebreid naar acht treinpaa- ren en ook nu weer geven deze aansluiting op binnenlandse sneltreinen.

NS rijdt haar treinen met een dieseldrie, de NMBS met stoom. Als een jaar later NS de dieseldrie elders dringend nodig heeft stelt ook zij een stoomloc als tractievoertuig. In 1953 stelt de NMBS een dieseltreinset. Deze situatie blijft gehandhaafd tot het in dienst komen van de beneluxhondekopen op 2 juni 1957. Deze 12 elektrische tweewagentreinsetten, die in gezamenlijke opdracht van zowel NS als NMBS voor de dienst Amsterdam - Brussel zijn besteld, worden gebouwd bij Werkspoor. Deze treinsetten kunnen zowel op de Nederlandse 1500 volt als de Belgische 3000 volt rijden.

7. Trein D 126 Amsterdam - Paris Nord passeert station Udenhout. De omleiding via Utrecht - Den Bosch was nodig omdat de route via de Moerdijkbrug was gestremd als gevolg van de watersnoodramp, 11-03-'53.
Foto : P.S. Postma

4. Trein 1056 Roosendaal - Antwerpen bestaat vandaag uit NMBS-loc 7.051, NS-rijtuig type C12c nr. 6416 en een BD-rijtuig van de NMBS; station Roosendaal, 26-07-'52.
Foto : P.S. Postma

Voor beide spanningen beschikken zij over een eigen stroomafnemer. Het wisselen van stroomafnemer gebeurt even ten zuiden van het station Roosendaal, waar een zogenaamde spanningssluis is gebouwd. In wezen vormt hier een ongeveer 5 meter lange onderbreking van de bovenleidingdraad de scheiding tussen de verschillende spanningen. De trein rijdt met gestreken stroomafnemers onder het bovenleidingloze gedeelte door. Na het passeren hiervan wordt door de machinist, vanuit de cabine, de juiste stroomafnemer tegen de draad gebracht.

Het voordeel van deze treinstellen, die in België de reeks 220.901 t/m 904 vormen en bij NS 1201 t/m 1208 zijn genummerd, schuilt hierin dat niet meer van locomotief gewisseld moet worden en daardoor de keertijd in Brussel, Antwerpen en Amsterdam CS bekort kan worden. Deze stellen hebben dezelfde koppeling als de andere Nederlandse treinstellen, zodat daarmee gekoppeld kan worden.

In de beginperiode wordt elk uur Amsterdam - Antwerpen gereden, elk tweede uur wordt doorgereden naar Brussel-Zuid. In Nederland rijdt het treinstel of rijden de treinstellen gecombineerd met de dienst Amsterdam-Rotterdam-Eindhoven. De reistijdverkortingen en het comfort -er is altijd een bediende restauratie- doen het reizigersaanbod sterk stijgen. In de loop der jaren wordt het steeds moeilijker om met de twaalf stellen een aantrekkelijke dienst te bieden, want een groter aantal treinen dat doorrijdt naar Brussel blijkt noodzakelijk.

8. Beneluxhondekopen passeren de spanningssluis tussen Roosendaal en Essen. Voorop loopt de NMBS 220.903, augustus 1984.

Foto : Max Delie



In 1962 wordt de benelux dienst gecombineerd met de treinen in de omloop Amsterdam-Vlissingen. In 1969 wordt ook dat principe weer verlaten en rijdt de benelux zelfstandig, zonodig versterkt met extra treinstellen voor het Nederlandse traject. De diensten geven in Roosendaal aansluiting op de treinen vanuit Zwolle, die doorgaan naar Vlissingen en andersom.

In 1969 wordt ook de douane behandeling opgeheven. Voordien geschiedt het controleren van de paspoorten in de trein tussen Dordrecht en Roosendaal. Reizigers voor niet verder dan Roosendaal mogen daarom na Dordrecht niet meer in een Beneluxtreinstel

plaatsnemen.

Toch blijkt een capaciteitsuitbreiding noodzakelijk, een voorlopige oplossing wordt geboden: De NMBS stelt een getrokken trein bestaande uit een lok, een A-rijtuig, een AB-rijtuig, NS drie tweede klasse rijtuigen, Plan W. Dit ter vervanging van een treinstelomloop. Er moet natuurlijk wel van locomotief gewisseld worden in Roosendaal.

Ook wordt trein D 109 uit Parijs, die in de beneluxomloop past, zonder toeslag in het systeem opgenomen. De treinstellen die zodoende vrijkomen worden gebruikt om andere diensten te versterken. Tot 1974 blijft het behelpen. De genoemde voordelen van de





treinstellen worden bij de getrokken trein natuurlijk teniet gedaan, daarom moet naar een andere oplossing worden gezocht.

Het idee „getrokken trein” wordt eigentijds uitgewerkt en men komt tot een trek-duwtrein bestaande uit locomotief(NMBS), 3 stuks buurland Plan W (NS), 1 AB + A (NMBS) en 1 WRs (NS), dit is een tot stuurstandrijtuig omgebouwde RD plan D. De locomotieven zijn van de reeks 25, die door enige aanpassingen geschikt worden gemaakt voor beide spanningen, 1500 en 3000 volt. De acht omgebouwde locomotieven gaan de reeks 25.5 vormen. Maximaal kunnen zo acht stammen samen- gesteld worden.

Het gemengde Belgisch/Nederlandse gezelschap blijkt nogal storingsgevoelig, welk euvel verholpen wordt door de B's en de AB + A van plaats in de stam te laten wisselen. Een volledige uurdienst Amsterdam CS - Brussel Zuid wordt mogelijk.

Het verkeer tussen Nederland en België kan op deze wijze redelijk worden uitgevoerd, maar omdat de treinstellen dan al twintig jaar oud zijn en ook de trek/duwstammen niet fonkelnieuw, zijn beide partijen het er al snel over eens dat in de nabije toekomst naar een andere oplossing moet worden gezocht.

In 1980 wordt tussen de NMBS en NS overeenstemming bereikt over het nieuwe concept. België zal twaalf tweespanningslocomotieven reeks 11 leveren, afgeleid van de reeksen

21/27 en Nederland zorgt voor 59 rijtuigen die gebaseerd worden op de dan in aflevering zijnde ICR-rijtuigen. Een stam zal bestaan uit locomotief, A-rijtuig, AB-rijtuig, BKD-rijtuig met hierin ruimte voor de Wagon-Lits, twee B-rijtuigen en het stuurstandrijtuig met tweede klasse - afdeling. Deze trekduweenheden worden geschilderd in een gecombineerde NMBS/NS- huisstijl, geel en bordeauxrood. Een werkelijk schitterende kleurencombinatie die het verkeer op deze verbinding een zeer attractieve face-lift heeft gegeven. In sommige treinen is een zevende rijtuig hard nodig maar vanwege de beperkte sporencapaciteit in Antwerpen Centraal kan dat nog niet verwezenlijkt worden.

In 1986 wordt het de hoogste tijd dat het nieuwe materieel ingezet gaat worden, omdat de oude eenheden het steeds vaker laten afweten. Zowel van NS- als NMBS-zijde wordt veel improvisatietalent vereist om de dienst draaiende te houden. Ook het geduld van de reizigers wordt meermaals sterk op de proef gesteld.

Gebroken diensten met binnenlands materieel van beide kanten tot Roosendaal, met overstappen aldaar, komen zeer regelmatig voor. Bij locdefecten moet in Roosendaal gewisseld worden en ook defecte stuurstandrijtuigen doen vaak een beroep op de inventiviteit van het spoorwegpersoneel.

Voor de spoorfotografen zijn de bizarre uit-

9. NS 1206 + 1201 + 1204 als trein naar Brussel bij Leidschendam, 25-04-'76. Foto : Harrie Peters

12. Trek-duw trein in de gewijzigde samenstelling bij Mechelen, mei 1985. Foto : Max Delie

monsteringen van de beneluxtreinen vaak een gewild object. Zelfs DB-Büm's zijn in deze tijd meer regel dan uitzondering in de beneluxdienst, maar ook belgische A's en D's evenals treinen met aan beide zijden een locomotief komen veelvuldig voor. Het aantal uitgevallen diensten is niet meer te tellen. De trek-duwstammen worden het eerst vervangen door de nieuwe combinaties, daarna de treinstellen die vervolgens ingezet gaan worden op de dienst Amsterdam - Vlissingen. Daar houden zij het echter ook maar een half jaar vol, waarna buitendienststelling volgt.

Het toenemende verkeer naar Antwerpen wetigt in 1980 een tweede verbinding met Roosendaal. Door de dienst Oostende - Antwerpen te verlengen naar Roosendaal wordt hierin voorzien. Deze dienst wordt gereden door treinstellen van de reeks 800. In 1987 dreigt deze verbinding weer opgeheven te worden als gevolg van de noodzakelijke bezuinigingsdrift bij de NMBS, maar dit gebeurt niet. Vele protesten helpen het onzalige idee gelukkig om zeep.

Tijdens de dienstregeling 1984/1985 rijdt de stoptrein Antwerpen/Essen ook nog door naar Roosendaal. Deze dienst wordt gereden met de oudste treinstellen van de NMBS, in Nederland ook wel bekend als „rijdende deuren”, vanwege hun deur in de kopwand. Om de instapdeuren te kunnen openen moet de peronwand in Roosendaal aangepast worden. De belangstelling voor deze verbinding is echter zeer gering en deze houdt daarom slechts één jaar stand.

De invoering van de klokvaste dienstregeling in België, in 1984, brengt voor NS een stevig



10. Waarschuwborden bij de spanningssluis, augustus 1984. Foto : Max Delie

13. Bij Barendrecht ontmoeten we NS-loc 1309 met IC 126 Brussel - Amsterdam, de voorloper van de trek-duw trein, 31-07-'73. Foto : Hans Scherpenhuizen / Collectie : Pierre de Greeuw

14. Trek-duw trein in de oorspronkelijke samenstelling in de omgeving van Rijswijk, 16-02-'75. Foto : Harrie Peters

11. Gecombineerde trein naar Brussel en Vlissingen bij Voorschoten, bestaande uit NS 1203 + NMBS 220.901 + NS 711, 12-09-'71. Foto : Huub van Keulen





probleem mee. De taktijden van beide maatschappijen sluiten namelijk niet op elkaar aan. De beneluxdienst moet natuurlijk wel in beide dienstregelingen passen. Voor NS betekent dit een verschuiving van de basisdienst in het gehele land van twee minuten. Tot zover de zuivere buurlandtreinen. De SNCF bouwt inmiddels speciale rijkstijgen voor de dienst Parijs - Brussel - Amsterdam v.v. Deze roestvrijstalen rijkstijgen, ook wel Inox-rijtuiggen genoemd, worden dan al zeer succesvol voor Frans binnenlands verkeer gebruikt. Groot voordeel van de inzet van

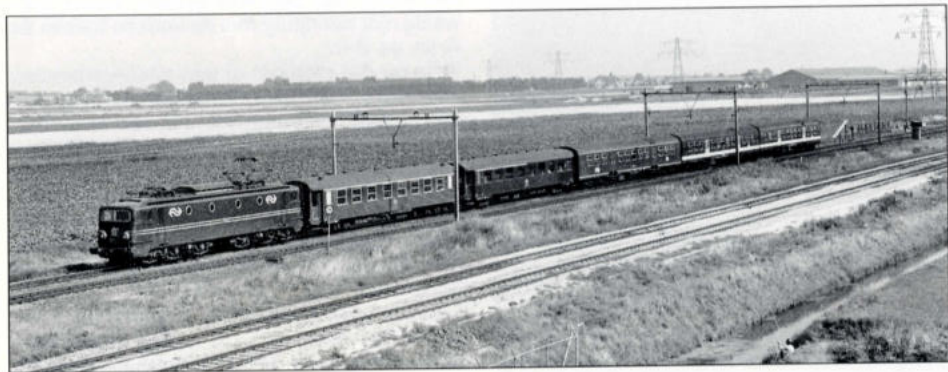
getrokken treinen is dat naar behoefte rijkstijgen kunnen worden bijgeplaatst of afgehaakt. Tussen Brussel en Amsterdam worden deze rijkstijgen getrokken door een Belgische E-loc reeks 150, later reeks 15. Bij schaarste of defecten aan deze reeks wordt vooral in de beginperiode een diesellocomotief reeks 200 of 204, later reeks 51 of 54, voor de trein geplaatst. Incidenteel heeft men ook een fraaie dieselloc van de reeks 204 voor de trein aan kunnen treffen.

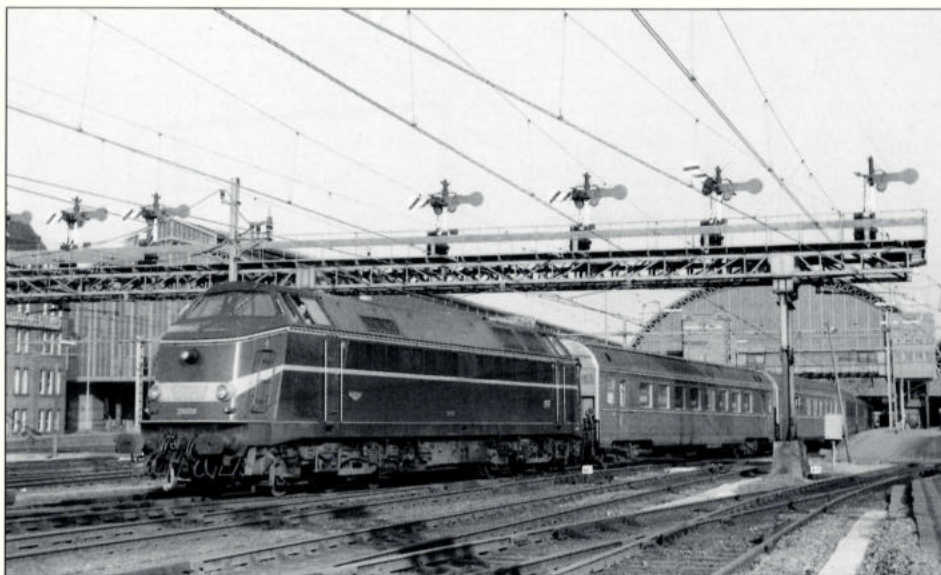
Vanaf 1964 vervangt deze getrokken trein de NS/SSB dieseltreinstellen in de Etoile du Nord

en de SNCF „RGP” in de Ile de France. Bij ingang van de dienstregeling '84/'85 worden de TEE's naar Parijs omgezet in InterCity's, de Ile de France wordt dan ingekort tot het gedeelte Parijs - Brussel.

Inmiddels leeft dan bij de Europese spoorwegmaatschappijen al het idee om het internationale reizigersverkeer aan een bepaald niveau van comfort en snelheid te laten voldoen. De voormalige TEE's en latere IC's voldoen ruimschoots aan deze norm en gaan vanaf 31 mei 1987 als EuroCity over de rails. Deze EC's kennen zowel rijkstijgen eerste als tweede klasse en beschikken alle over een restauratie. Als NS het rijden met locomotieven of treinstellen die niet voorzien zijn van Automatische Trein Beïnvloeding met ingang van 1 januari 1988 niet meer toestaat, betekent dat voor de reeks 15 het einde van haar inzet in Nederland en worden de diensten overgenomen door de reeks 25.5.

Bij de invoering van het TEE-net in 1957 hebben we al even de Edelweiss genoemd, de verbinding van Amsterdam via Brussel-Noord naar Luxemburg en verder naar Zürich. Deze naam dateert al van 1928 wanneer de CIWL een verbinding met Pullmanrijtuiggen tot stand brengt tussen Amsterdam en Bazel via Brussel. Deze is als tegenhanger bedoeld van de





15. NMBS-loc 200.006 met TEE 74 „Ile de France” vertrekt onder de grote seinbrug van Amsterdam CS, 13-05-'70.
Foto : W. Ritschard

17. NMBS-loc 1185 met nieuwe trek-duw trein naar Amsterdam op de Vinkbrug bij Leiden, 10-07-'88. Foto : Harrie Peters

18. NMBS dieselloc 214.004 met TEE 103 „Ile de France” naar Amsterdam passeert Zevenbergen, 06-12-'64.
Foto : Pierre de Greeuw

16. NMBS treinstel 832 in de oorspronkelijke kleuren oranje en grijs bij de spanningsluis onderweg naar Oostende, augustus 1984.
Foto : Max Delie



bekende Rheingold, die door de MITROPA verzorgd wordt. De eerste jaren rijdt deze Edelweiss alleen in het hoogseizoen, vanaf 1930 gedurende het gehele jaar. Ook deze trein bestaat uit twee couplages, de A met keuken wordt naar behoefte gesteld, indien aanwezig rijdt het rijtuig met de keuken tussen de A en de B in.

Er is op dat moment al een nachtverbinding over deze route naar Rome met rijtuigen van alle klassen plus een WL. Na een onderbreking in de tweede wereldoorlog, wordt op 9 mei 1948 deze relatie hersteld met het treinenpaar D135/D134, Den Haag, Luxemburg, Bazel. Deze trein rijdt na het verlaten van het station Schaarbeek via de verbindingsboog naar Brussel-Leopoldswijk en doet dus het Noordstation niet meer aan.

Een jaar later wordt deze nachttrein omgezet in een dagverbinding, die in Luxemburg aansluiting geeft op de tak uit Amsterdam via Maastricht en Luik.

Daar het reizigersaanbod op het gedeelte Den Haag - Brussel niet aan de gestelde verwachtingen voldoet wordt de trein in 1953 tot Brussel ingekort. De TEE-verbinding Edelweiss brengt deze verbinding in 1957 weer terug over het gehele traject zoals dat lange tijd is bereiden. Maar ook hier herhaalt de geschiedenis zich en in 1974 verdwijnen de NS/SBB dieselstellen uit de dienst en weer wordt de Edelweiss ingekort tot aan Brussel-Noord.

Bij hoge uitzondering zijn op deze verbinding ook de zesdelige, elektrische SSB TEE-treinstellen ingezet die op vier verschillende spanningen kunnen rijden. Het is hier de plaats om een speciale klasse-trein te noemen die niet voor elke reiziger bestemd was en gereden heeft van 1928 tot 1939, namelijk de Rotterdam Lloyd Rapide naar Marseille. De-



ze trein rijdt tussen genoemde jaren voor de Indische verlofangers die, wanneer zij over land van of naar Marseille reizen in plaats van de zeeroute Gibraltar - Kanaal, een week langer in hun vaderland kunnen verblijven. De trein rijdt eens in de twee weken en is, naar behoefte, samengesteld uit zowel zit- als slaaprijtuigen van de PLM/SNCF, slaaprijtuigen van de CIWL, een restauratiewagen, een bagage- en een postrijtuig. Om wille van de reizigers die zich niet de luxe van Pullman- of TEE-treinen kunnen of willen permitteren, worden gewone D-treinen ingelegd. Voor de oorlog zijn dat drie verbindingen: een ochtend- en een avondverbinding

met alleen eerste en tweede klasse en een nachttrein met ook derde klasse. In 1938 komt daar een vierde trein bij die zeer vroeg uit Nederland vertrekt, maar daarentegen een rijtijd van 10 uur heeft tegen 7 uur voor de andere D-treinen. De tegentrein uit Parijs komt aan het einde van de middag in Amsterdam aan en voert vanaf Roosendaal een aantal rijtuigen mee uit Vlissingen. Het treinenpaar rijdt in Nederland als binnenlandse trein met extra rijtuigen voor internationaal verkeer. Tot 1981 blijft de dienst vanuit Amsterdam over Brussel naar Parijs beperkt tot vier D-treinen, dan echter komt er een vijfde verbinding bij.

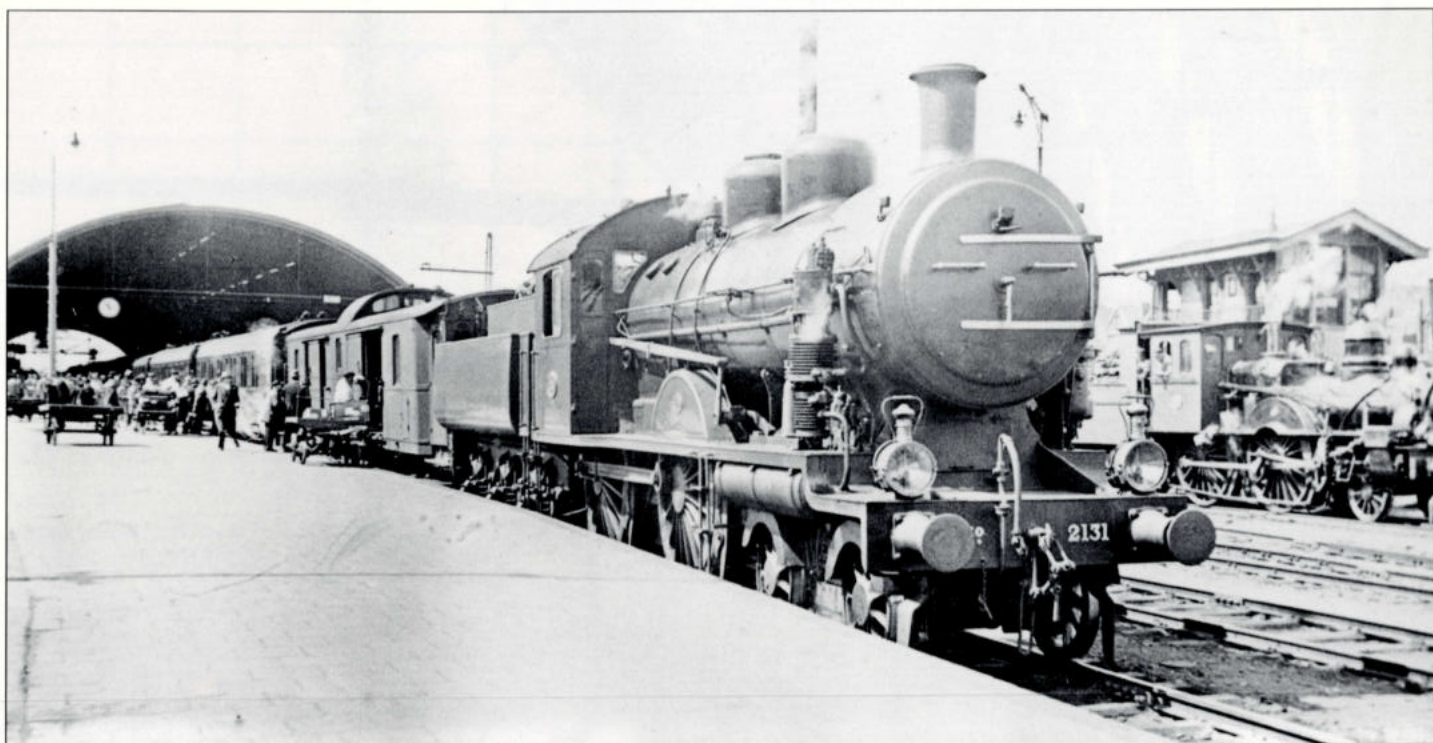
De dagverbinding die wij kennen als trein D 286/D285 voert in het vakantie seizoen verscheidene rijtuigen bestemd voor de Franse Toeristen Service.

Een witte plek in deze beschrijving vormen tot op dit moment de oorlogsjaren 1940-1945. Na het uitbreken van de tweede wereldoorlog in 1939 worden de mogelijkheden onderzocht die moeten leiden tot een hervatting van beperkt grensoverschrijdend treinverkeer, te weten één treinenpaar Amsterdam - Parijs, D128/D109, twee paren Amsterdam - Brussel Noord die evenals de D-treinen via Antwerpen Oost rijden en ten slotte drie treinenparen Rotterdam - Antwerpen die aldaar aansluiting ge-









20. De Rotterdam Lloyd Rapide staat met loc NS 2131 gereed in station Rotterdam DP. Rechts is loc 1113 te zien, 25-04-'29. Foto : J. Quanjier / Collectie : H. Waldorp
Poster : De nieuwe trek-duw trein naast NMBS-museumloc 12.004 te Antwerpen Centraal, augustus 1987. Foto : Max Delie

ven op de elektrische dienst naar/van Brussel. In de ochtendspits is er dan nog een verbinding Roosendaal - Essen met aansluiting op een binnenlandse trein van de NMBS. De samenstelling van al deze treinen is na-

tuurlijk zeer beperkt. De Parijse trein bestaat uit locomotief, ABD + B + C + D en een restauratierijtuig tot Quévy. De drie treinen Rotterdam - Antwerpen bestaan uit; locomotief + 2C + AB + D. In de treinen Amster-

dam - Brussel loopt bovendien nog een WR mee. De ochtendtrein uit Amsterdam en de middagtrein uit Rotterdam hebben ook nog een treindeel voor Vlissingen, dat uiteraard in Roosendaal wordt afgehaakt.

21. Treinstel type RAe van de Zwitserse spoorwegen bij Mortsel als TEE „Edelweiss“ naar Zürich, augustus 1971.

Foto : Max Delie





22. E-loc 1505 van de NMBS met IC „Etoile du Nord” te Den Haag HS, 30-12-'85.

Foto: Harrie Peters

In tegengestelde richting worden deze echter niet gecombineerd. Als op 10 mei 1940 de Duitse inval in Nederland en België plaatsvindt, staat het spoorwegverkeer voor enige maanden stil. Pas op 19 oktober 1940 wordt een zeer beperkte dienst hervat en wel twee treinen per dag. Een D-trein D78/D77 naar en van Parijs en trein 76/75 naar en van Brussel. De dienstregeling wordt zo opgezet, dat alleen overdag gereden wordt omdat het rijden in de nachtelijke uren teveel gevaar meebrengt. Deze beide treinen zijn samengesteld uit een gedeelte voor burgerreizigers en een gedeelte „Nur für Wehrmacht”. De twee gedeeltes zijn gescheiden door een WR, terwijl aan de „Wehrmacht” nog een D meerijdt om dit treingedeelte te scheiden van de locomotief. De invasie in Normandië op 6 juni 1944 mist zijn uitwerking op het spoorboekje niet. De laatste officiële reisgids voor het einde van de oorlog, 17 juli 1944, vermeldt dat de treinen D76/D75 slechts vanaf nader te bepalen datum zullen rijden, de treinen D110/D109 rijden „normaal”.

Men is dan echter van mening dat reizen in het donker minder gevaarlijk en opvallend is zodat D76/D75 de Parijse dienst gaat rijden en D110/D109 niet verder dan Brussel, met de mogelijkheid deze „op nader order” door te laten gaan naar Parijs. Het militaire deel van de trein wordt dan tussen twee burgerrijtuigen geplaatst, reden waarom een AB + C worden toegevoegd.

Met het verder oprukken van de geallieerde troepen komt het treinverkeer tot stilstand en wij moeten tot 18 november 1944 wachten, voordat met een proefrit tussen Roosendaal en Essen het baanvak weer onder spoorwegbeheer bereden kan worden.

In een artikelenreeks van Mr. J.P.S. Lucardie in het tijdschrift „Spoor- en tramwegen” uit 1946 lezen wij dat deze lijn een belangrijke

schakel vormt voor de aanvoer van troepen naar het oostelijk front nabij Noord Limburg. Nadat de nodige herstellingen zijn uitgevoerd kan het baanvak in december 1944 weer voor normaal treinverkeer worden opengesteld. Op de laatste dag van 1944 wordt, ten behoeve van het Canadese leger, een begin gemaakt met het militaire verlofgangersverkeer tussen Oisterwijk en Calais. Deze treinen worden samengesteld uit Belgische rijtuigen en een War Department locomotief. Vanaf 30 januari 1945 rijdt ook nog, drie maal per week, een zogenaamde „Short Leave Train” voor militaire verlofgangers van Oisterwijk naar Brussel.

Als op 5 maart 1945 de brug bij Ravenstein weer berijdbaar is, neemt dit verkeer aanzienlijk toe. In mei en juni 1945 ten slotte rijden vele treinen naar het in Oudenbosch ingerichte repatriëringscentrum. Zo komt het grensoverschrijdend verkeer weer langzaam op gang, waarna op 1 augustus 1945 het normale reizigers- en goederenverkeer weer kan worden hervat.

Met de beschrijving van deze oorlogsperiode komen wij aan het einde van dit historische overzicht van de spoorlijn Amsterdam - Brussel. Wij zijn er van overtuigd dat in dit overzicht lang niet alle feiten zijn verteld, wel denken wij dat U een behoorlijk idee hebt kunnen krijgen van de geschiedenis door de jaren heen.

Als de toekomst daar aanleiding toe geeft - denkt U hierbij eens aan de hoge snelheidslijn TGV, die immers zeer actueel is - zullen wij zeer beslist een vervolg brengen.

M. Delie / H. Peters / P.S. Postma

Lijst van geraadpleegde literatuur:
Tijdschrift „Op de Rails” diverse jaargangen.
Tijdschrift „Spoor- en Tramwegen” diver-

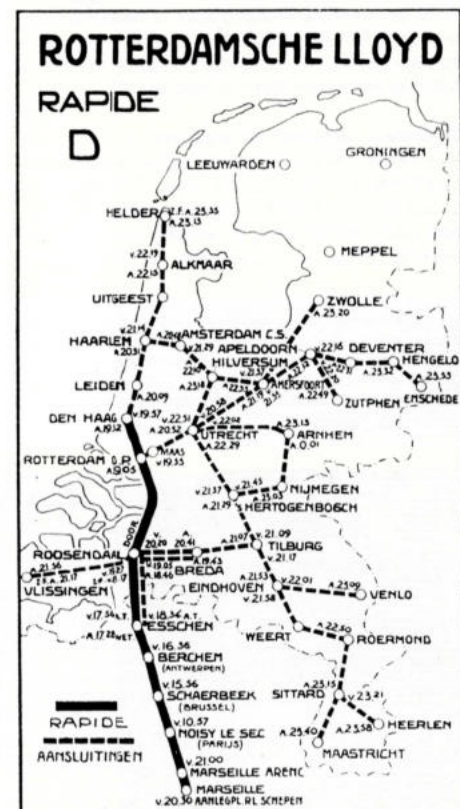
se jaargangen.

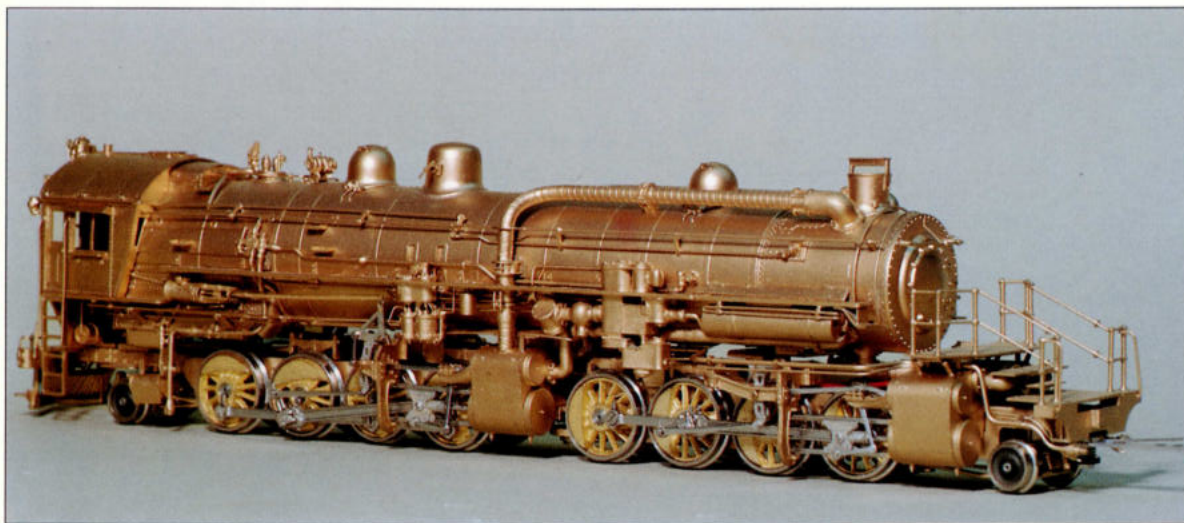
Officiële reisgidsen NS en NMBS, 1926-1989.

Voorschriften Reizigersmaterieel 1938-1948.

Treinen, Drs. G. Hupkes, uitgave Elsevier 1964.

23. Kaartje van de Rotterdamsche Lloyd Rapide.





1. In VAKWERK 15 komen de moeilijkere reparaties van de modelloc aan bod. Alleen al het vastpakken van een kostbare messingloc zal menigeen kippevel bezorgen, maar met moed en beleid, en vooral met geduld kunt U veel bereiken. Verder zult U natuurlijk niet direct met een loc als deze beginnen, maar eerst ervaring opdoen met wat minder riskante klusjes.

VAKWERK ~ Afl.15

De modellocomotief (4 en slot)

Materialen

Bij het repareren van Uw slecht lopende locs zult U, naast het al genoemde goede gereedschap, vroeg of laat de behoefte krijgen aan materialen. Ik denk b.v. aan tandwielen, micromotoren, messing- of fosforbrons folie, schroefjes, messing draad, -staf, -profielen of -buis, stalen assen, ringetjes en busjes, enz., enz. Voor het gemak ga ik er voor de rest van mijn verhaal van uit dat U die spullen ook inderdaad tot Uw beschikking heeft. Aan het eind zijn enige adressen van leveranciers en fabrikanten vermeld, voor diegenen die moeite hebben met het opsporen van de benodigde zaken. Uw hobbywinkel zal U uiteraard ook vaak kunnen helpen en verder zult U zo af en toe Uw fantasie moeten gebruiken en wat improviseren; we zijn nu immers echt met vakwerk bezig!

Ik neem ook aan dat U redelijk handig bent met de soldeerbout en met de basistechnieken als boren, zagen, lijmen en vijlen en zelfs zal hier en daar draaibank- werk nodig zijn. Voor te moeilijke klussen kunt U natuurlijk ook bij een vriendje of collega terecht, maar misschien kunt U al meer dan U denkt en als U het niet probeert leert U het nooit....

Frames, wielen en assen

Het frame, de wielen en de assen vormen de combinatie waar eigenlijk alles (letterlijk) om draait, en de meeste problemen met locs blijken uiteindelijk terug te voeren tot fouten in deze drieling. Een gedegen aanpak begint

daarom met het bestuderen van het frame, of met de aangedreven draaistellen van de loc. Er bestaan witmetal frames uit één stuk, messing frames die uit delen opgebouwd kunnen zijn en er zijn frames van kunststof. De assen kunnen al of niet in brons of nylon lagers draaien en al of niet afgeveerd zijn en de wielen kunnen op allerlei verschillende manieren en al of niet geïsoleerd op de assen bevestigd zijn. We hebben al gezien dat de wielen d.m.v. tandwielen van as tot as aangedreven kunnen worden en ook aandrijvingen met (gelede) koppelstangen komen veel voor. Het is onmogelijk om de mogelijke problemen met al deze konstruktie methodes te behandelen, maar we kunnen natuurlijk wel de voor naamste er uitpikken.

Bij niet afgeveerde assen komt het vaak voor dat niet alle wielen de rails raken. Dit kan problemen opleveren met de kwartering en zorgen voor een onrustige loop, maar minstens even belangrijk zijn het verlies aan trekkracht en de slechte stroomdoorgang. Het euvel is eenvoudig op te sporen: zet de loc op Uw (vlakke) testrail en probeer met een pincet of U één of meerder wielen van de rails kunt tillen. Zo ja, dan is het al vrij ernstig gesteld met de loc. Zo nee, dan komt de volgende test: probeer of U een sigarettenvloeijsje makkelijk tussen de wielen en de rails kunt duwen. Als de wielen stevig op de rails rusten zal dit niet lukken. Stel dat U inderdaad (teveel) speling vindt, dan is het zaak deze op te heffen, vóór U op zoek gaat naar mogelijke andere oorza-

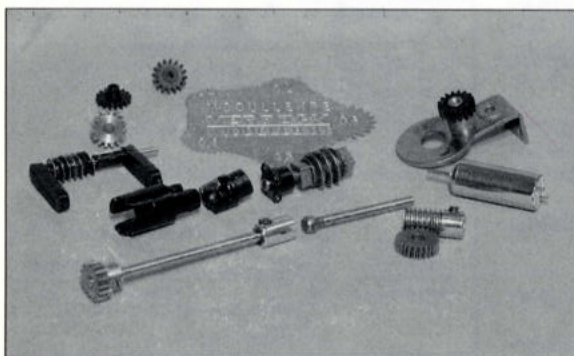
ken voor een slecht rijgedrag.

Bij het corrigeren van deze situatie gaan we ervan uit dat het frame aan de onderzijde zuiver vlak en recht is (we moeten nu eenmaal ergens van uitgaan). Dit kunt U b.v. controleren met een stalen lineaal. Bij stoomlocs worden eerst alle koppel- en drijf stangen verwijderd (maak een tekening van de constructie als die ingewikkeld is en plak alle onderdelen op het dubbelzijdige plakband, weet U nog?!)

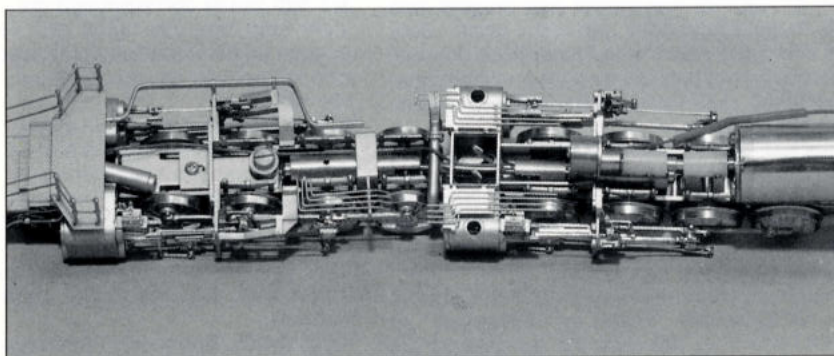
Vervolgens worden in de uitsparingen in het frame voor de assen shims (opvullingen) aangebracht, b.v. van 0.2 mm dik messing folie. Op messing en stalen frames kunt U ze vast solderen, en anders moeten ze gelijmd worden (ook op witmetaal of zinkspuit/gietwerk). Wanneer U nu de bodem- of lagerafdekplaat aanbrengt, zullen de assen niet meer kunnen draaien, tenzij de shims nog te dun waren. Vijl nu de shims heel voorzichtig dunner, net zo lang tot de assen juist weer vrij kunnen draaien. Op dezelfde manier kunt U ook speling in het horizontale vlak opheffen. Om te zien of de assen nog zuiver parallel zijn gebleven na het aanbrengen van shims, kunt U de wielstellen tijdelijk vervangen door ca. 20 cm lange geslepen stalen assen van dezelfde dikte. De uit het frame stekende stukken als vergemakkelijken nu het beoordelen en corrigeren van de situatie. Het doel is soepel draaiende assen te verkrijgen, die slechts een minimale speling vertonen in alle richtingen.

Wanneer sommige wielen niet de rails raken,

2. Voor het verbeteren van de aandrijving zijn meestal nieuwe tandwielen nodig. Niet alleen voor het vervangen van versleten exemplaren, maar ook voor het verminderen van het lawaai of het vergroten van de vertraging. Daarnaast ziet U enige universele koppelingen, die vaak toegepast worden. Voor N-schalers: het motortje heeft een diameter van 7 mm!



3. Het messingmodel van de titelfoto toont enkele toepassingen van universele koppelingen: niet alleen van de motor naar de eerste gesloten tandwielkast, maar ook tussen de twee aangedreven delen van deze „articulated“ machine. Daardoor kan in bogen en op hellingen het voorste deel vrij bewegen onder de ketel. Hier valt eenvoudig niets te verbeteren!

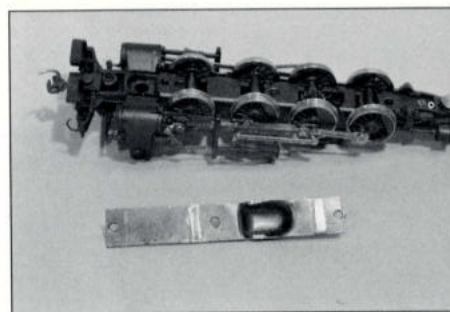


terwijl er toch geen speling in de assen merkbaar is, is het frame niet zuiver recht (meer) en zult U moeten proberen het weer recht te buigen. Ga voorzichtig te werk en controleer de vorderingen na ieder beetje buigen. Uw frame zal nu akelig soepel over de testrail zoeven na een licht duwtje, en anders is nog wat meer nodig. De volgende stap is het controleren van de spoorbreedte, oftewel de afstand tussen de wielflenzen. Deze hoort aan de normen te voldoen en als U volgens de NMRA normen rijdt heeft U geluk. Het is dan slechts een kwestie van de Standards Gauge gebruiken. Wanneer de spoorbreedte niet klopt zult U onherroepelijk problemen krijgen door ontsporingen, vooral in wisselstraten en op kruisingen, ongeacht de hoogte van de wielflenzen. Vergroten van de spoorbreedte gaat het beste met een pulleytrekker. Gebruik daarbij de dikste pers- stift die nog juist op de as past en zorg ervoor dat het wiel niet verdraait (kwartering!). Verkleinen van de spoorbreedte doet U door de as met één wiel vlak op een harde ondergrond te leggen (pas op voor de crankpin!), waarna U met een messing busje en een hamer(tje) op het midden van het andere wiel tikt. Het busje moet daar-

- Herhaal de procedure voor alle overige wielsets.
- Assen die geribbeld zijn om het verdraaien van de wielen te voorkomen moeten wat gladder gevild worden, vóór het wiel er weer opgeperst wordt. Fixeer de wielen na afloop met ACC.
- Wanneer de kwartering alleen gecontroleerd wordt, kunt U stukjes papier gebruiken om te zien of de indexpins bij alle wielsets even veel afstand tot de tweede index surface hebben. Na het weer aanbrengen van de koppel- en drijfstanden is het frame klaar voor een testrit. Eventuele binds die nu nog aanwezig zijn worden hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door deze stangen. Controleer of er voldoende speling is in alle draaipunten en of gelede stangen ook inderdaad in de geleidingen kunnen bewegen; soms zijn ze te strak geklonken en hebben ze enig gedoseerd geweld nodig om los te komen. Een ander euvel waarnaar het lang zoeken kan zijn, is net iets te weinig vrije slag van een zuigerstang in de stoomcilinder. Alles naar wens? Dan gaan we nu de aandrijving eens onderhanden nemen.

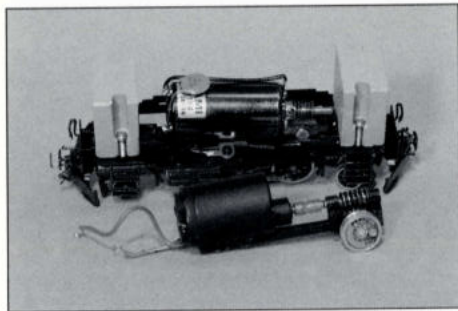
Motor en aandrijving

Laten we aannemen dat U er zo langzamerhand van overtuigd bent dat een micromotor te verkiezen is boven een open frame motor, zeker na alle moeite die U al in de loc gestoken heeft. De eerste vraag die rijst zal zijn: welke motor kies ik, en hoe moet ik die monteren? De twee makkelijkst verkrijgbare types micromotor zijn de FAULHABER en de SAGAMI. FAULHABER motoren zijn echte micromotoren en ze zijn leverbaar in diameters vanaf 10 mm en lengtes vanaf 16 mm. D.w.z., op het moment dat ik dit schrijf. Er komen nog steeds



4. Het aanbrengen van dunne shims van messing of fosforbrons in de lageruitsparingen van het frame is dikwijls nodig om de speling in de lagers op te vangen. Hierbij wordt uitgegaan van het zuiver recht zijn van de onderzijde van het frame. Soms liggen juist de bovenkanten van de uitsparingen zuiver op één lijn en dan zijn shims op de lagersdekplaat beter.

Wanneer U het maximum motortoerental kent, de vertraging van de verder nog aanwezig blijvende tandwieloverbrenging(en), de wiel diameter en de gewenste topsnelheid, kunt U de benodigde vertraging zelf bepalen. Meestal zult U uitkomen op een vertraging in de orde van grootte van 1 : 6 tot 1 : 10. De loc zal daarmee aanzienlijk langzamer rijden dan U gewend was, maar neem van mij aan dat dat zeer snel went! U krijgt n.l. meteen een ongekend soepel reageren op de rijregelaar en veel minder elektrische storingen cadeau (U rijdt vrijwel altijd bij 12 V!), nog afgezien van het stapvoets rijden bij het rangeren en het ontbreken van storend lawaai bij topsnelheid. De vraag hoe groot de motor moet zijn is eenvoudig te beantwoorden: de grootste waar ruimte voor is in de loc. Niet omdat FAULHABERS minder vermogen leveren dan de open frame motoren, maar omdat enig reservever-

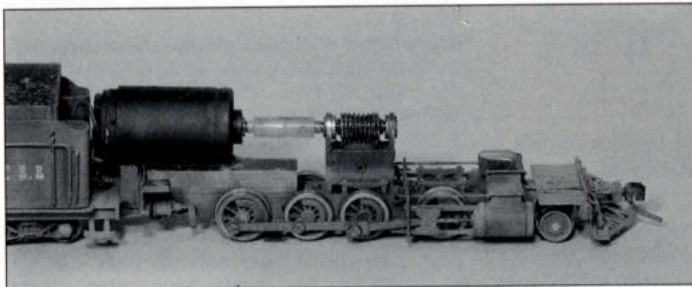


5. De best mogelijke aandrijving wordt verkregen door de motor op een reaktiarm te bevestigen, zoals van fabrieksweg al gebeurd is bij de Ge 2/4 van FERROSUISSE. Ook het zelf bouwen van zo'n systeem is niet moeilijk. In de voorgrond een zelfgebouwde reaktiarm met een FAULHABER 1516 motor met excentrisch uitgaande as en een open messing tandwielkast.

bij juist over de as passen. Het geïsoleerde wiel verschuift meestal makkelijker, maar het zal ook eerder weer een verkeerde stand innemen.

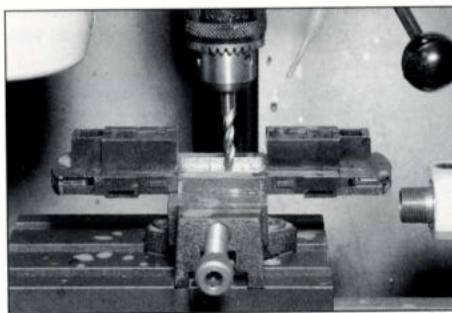
In de vorige aflevering heb ik al iets verteld over het kwarteren, maar nu wordt het echt menens! Het heeft geen zin om slechts één wielset te kwarteren, als de loc er 4 heeft zullen ze alle 4 met hetzelfde gereedschap (de „Quarterer“) behandeld moeten worden. Het is verder belangrijk dat dit gereedschap voor alle wielsets op dezelfde manier gebruikt wordt, dus met dezelfde „indexpins“ in alle wielen en zonder dat de „1/4 index surface“ platen verwisseld worden tijdens het werk. De onderstaande beschrijving geeft een indruk van de werkwijze, in de gebruiksaanwijzing vindt U verdere details:

- Verwijder alle koppel- en drijfstanden met daarvoor geschikt gereedschap, zoals een pijpsleuteltje of een schroevendraaier.
- Vervang de crankpins in een wielset door de bijgeleverde indexpins. Wanneer de schroefdraad niet past (1.4 mm) kunt U een schroef gebruiken met de juiste schroefdraad, waarvan de kop afgeslepen is met een doorslijpschijfje.
- Verwijder het niet-geïsoleerde wiel met een pulleytrekker.
- Plaats het overblijvende wiel met de as in de quarterer, met de indexpin tegen de 1/4 index surface en zet de as vast met de nylon schroeven.
- Druk het afgenomen wiel terug op de as, b.v. in een bankschroef, met de indexpin tegen de tweede index surface.



6. Ook zonder reaktie-arm is veel mogelijk: in dit geval werd een FAULHABER 1516 motor met 1 : 6,3 vertraging eenvoudig in een dotje siliconenkit bevestigd op de plaats van de oude motor. Siliconenkit blijft flexibel, dempt trillingen en is later ook makkelijk weer te verwijderen. De koppeling met de tandwielkast is eenvoudig een stukje siliconenrubber slang.

nieuwe types op de markt en de enige manier om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen is informeren bij firma's als Verbeck en SB. Deze firma's hebben al een selectie gemaakt uit de voor modelbouw bruikbare types en dat spaart U dus het nodige zoeken. Voor bijna alle motoren zijn tevens vertragingen leverbaar, vanaf 1 : 3.45 en met centrale of excentrisch uitgaande as. Het kiezen van de juiste vertraging is een kwestie van rekenen.



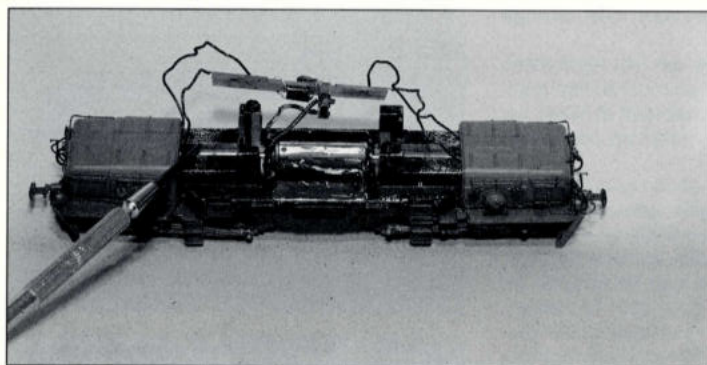
7. Niet altijd is er direct plaats in het frame voor een nieuwe motor, die liefst ook nog zo groot mogelijk gekozen wordt. Meestal is met wat eenvoudig zaag- of vijlwerk wel de benodigde ruimte vrij te maken, maar hier moest een BEMO frame uitgefreest worden op een draaibank om de geplande SAGAMI met 16 mm diameter nog voldoende speling te geven.

mogen nooit kwaad kan. Ook dat zal het soepel rijden bevorderen, vooral wanneer de aandrijving ondanks alle gedane moeite en langdurig inrijden wat aan de stroeve kant is gebleven.

SB Modellbau levert complete ombouwsets met FAULHABERS voor vrijwel alle locs van de bekende merken en tegen een prijs die zelf bouwen tot tijdsverspilling maakt. Verbeck richt zich daarentegen eerder op de levering van een uitgebreid assortiment tandwielen, wormen en aanverwante artikelen, waarmee U zelf Uw aandrijving kunt samenstellen, of waarmee U een bestaande aandrijving kunt verbeteren.

Voor dit doel kunnen zelfs tandwielen op bestelling gemaakt worden, in verschillende materialen en modules (maten van de tanden). Vraag dus zeker van beide firma's de catalogus aan als U zich in de praktijk op het besprokene wilt gaan werpen.

SAGAMI motoren zijn vergelijkbaar met FAULHABERS, al zijn ze iets minder van kwaliteit. Er zijn geen opschuifbare of opschroefbare vertragingkasten leverbaar, maar wel complete aandrijvingen met tandwielkasten, assen en wielen. Bekend zijn „The Flea“ (één aangedreven as met een 1220 of 1225 motor), in diverse wielmaten en spoorbreedtes en „The PDT“ (aangedreven 2- assige draaistellen met de motor tussen de assen). SAGAMI motoren



8. Sommige SAGAMI motoren hebben een doorgaande as, die aan beide zijden van de motor benut kan worden. Een goede toepassing daarvan vormt deze „re-powering“ van de BEMO Ge 6/61 krokodil. De tussentandwielen werden verwijderd, het frame werd uitgefreesd en de motor werd met kit bevestigd. De schroevendraaier wijst 1 van de 2 slangkoppelingen aan.

worden in Amerika geïmporteerd door North West Shortline, en deze firma levert daarnaast een heel scala aan tandwielen, tandwielkasten en universele koppelingen. In Europa hoeft men niet van deze uitstekende produkten verstoken te blijven, zie de adressen aan het eind. Een kneepje van het vak bij het in gebruik nemen van SAGAMI's is het geven van een paar tikjes met een hamer op de draaiende motor. Daardoor zullen de lagers hun ideale stand „zoeken“ en zal de motor vaak opeens aanzienlijk minder stroom gaan gebruiken. Het effect van deze schouderklopjes is niet alleen meetbaar, maar ook duidelijk hoorbaar! De tandwielen in een loc kunnen niet alleen oorzaak zijn van een slecht rijgedrag, maar ook van overbodig lawaai. Vaak is in een overigens best acceptabele loc gebruik gemaakt van een inferieure kwaliteit tandwielen, die knarsetandend laten horen dat ze snel vervangen zouden moeten worden. Het opsporen van zo'n bron van lawaai is overigens hele-

van het lawaai op te kunnen sporen en experimenteren is de sleutel tot succes. Vergeet ook niet de eventueel aanwezige universele- of slangkoppelingen kritisch te bekijken. Maar we raken nu op een zijspoor, terug naar de motor. De bevestiging daarvan moet n.l. ook nog de nodige aandacht krijgen. Verreweg de beste manier is om de motor met de tandwielkast en de aangedreven as tot één star geheel samen te bouwen, op de z.g. reactiearm. Het aandrijfsysteem ligt hierbij dus vrij van het frame en op deze wijze heffen alle in de aandrijving optredende actie- en reactiekrachten elkaar op. Het netto resultaat is dat er geen krachten in ongewenste richtingen uitgeoefend worden op het frame of de wielen. Het verhaal klinkt waarschijnlijk wat ingewikkeld, maar de schets van Fig. 1 zal het geheel wat verduidelijken. De constructie van zo'n reactiearm is niet moeilijk. Vaak is het aanbrengen van een eenvoudige messing strip al voldoende, zie ook foto. In dit geval werden de open tandwielkast en het frame zelf gemaakt, maar meestal zal de truc ook met een commerciële tandwielkast lukken (b.v. één van NWSL), zeker in de wat grotere schalen als HO en O.

Wanneer er echt geen plaats is voor deze manier van aandrijven, is de op één na beste manier aan de orde. Daarbij wordt de motor enigszins flexibel op of aan het frame bevestigd, b.v. met siliconenkit, met dubbelzijdig schuimplakband of met niet helemaal vastgedraaide schroeven. De verbinding met de as van de tandwielkast mag star zijn (motoras en tandwielas zijn één), maar de lagering mag dan alleen aan de kant van de tandwielkast plaatsvinden, of juist alleen bij de motor (zie foto). Het opnemen van een flexibele koppeling tussen motoras en tandwielas is ook mogelijk. NWSL levert hiervoor kleine universele koppelingen en messing busjes om verschillen in de asdiameters op te heffen, en anders is het toepassen van een soepele slang van b.v. siliconenrubber een goed alternatief, zie foto. De slang moet goed uitgelijnd worden en datzelfde geldt ook voor de andere koppelingen. De speling tussen tandwielen is belangrijk, zoals we al zagen, en dit speelt vooral een rol wanneer de aandrijving uitsluitend geschiedt door een worm op de motoras en een wormwiel op de aangedreven as van

de loc. De grote kunst hierbij is de motor flexibel te monteren, terwijl toch de juiste tandwielspeling gegarandeerd is; een voorbeeld van dit systeem ziet U bij de Shay.

De motor werd hierbij draaiend gehouden in het nog zachte bedje van kit, terwijl met de AVO meter de optimale stand gezocht werd. Toen die eenmaal gevonden was, werd de motor gestopt tot de kit uitgehard was. Het eerste half uur werd echter regelmatig geprobeerd of alles nog in orde was en werden nog enkele kleine correcties toegepast.

Niet altijd is er meteen voldoende plaats in het frame om de nieuwe motor zondermeer in te kunnen bouwen. Bij de BEMO loc op de foto moest het frame op een draaibank uitgefreesd worden en de originele tussentandwielen moesten verwijderd worden. Later bleek dit alleen maar een voordeel, want het geproduceerde geluid was daardoor aanzienlijk verminderd. Een groot voordeel bij de „re-powering“ van BEMO locs is dat veel types volgens hetzelfde gestandaardiseerde systeem aangedreven worden, waardoor de klus bij het

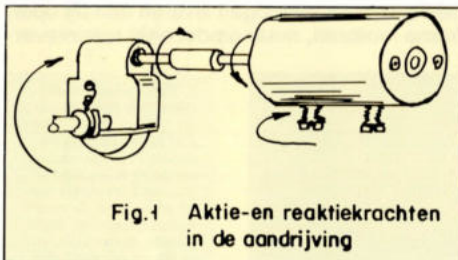
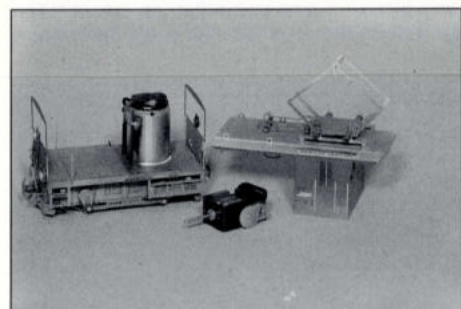


Fig. 1 Actie- en reactiekrachten in de aandrijving

maal niet zo makkelijk! Ongelooflijk ingewikkeld uitzijnde constructies zijn soms prachtig stil, terwijl een eenvoudig tussen- tandwiel in een worm en wormwieloverbrenging de boel volkomen kan verknoeien. Vaak zijn het ook de lagers van de tandwielen die het lawaai produceren, en niet de tandwielen zelf. Of de speling van de tandwielen is niet optimaal, of er is alleen een enkel braampje of een stukje metaalslijpsel dat de ellende veroorzaakt. Goede raad op dit gebied is moeilijk te geven, afgezien van de opmerking dat de twee tandwielen van één paar van verschillende materialen horen te zijn, dus b.v. een stalen worm en een messing wormwiel, en dat gefreesde tandwielen het best zijn. U zult vaak het nodige geduld moeten opbrengen om de oorzaak



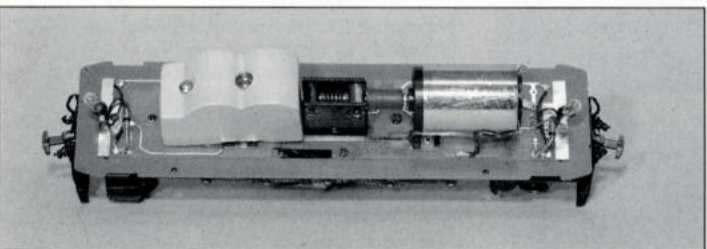
9. Het HOm FERROSUISSE Te 2/2 tractortje van de Rhätische Bahn leek van nature eerder op een GTI TURBO racemonster, dan op het gezapige rangeerloc van het prototype. Schuld daaraan was het open frame motortje, maar door het vervangen door een FAULHABER 1516 met een excentrische vertragskast van 1 : 6.3 werd zij getemd tot een topsnelheid van 30 km/uur.

volgende slachtoffer al veel eenvoudiger is geworden door de inmiddels opgedane ervaring. Dat nu is de laatste en misschien wel belangrijkste les van deze serie over de modelloc : ervaring is wat U nodig heeft en ervaring kunt U alleen opdoen door ervaring op te doen! Denk daar maar eens over na, tot de volgende keer,

Ger Moes

- Old Pullman Modellbahnen AG, Im Kreuz CH-8712 Stäfa
- (Zwld.) Postfach 222, Tel. 0041- 19261455
- Feather Products, Uitikonstr. 41, CH-8902 Urdorf, (Zwld.) Tel. 0041- 7345230
- Verbeck Modellbau, Postfach 20245960 Olpe (Dld.), Tel. 02761- 71040
- SB Modellbau, Ilzweg 4, 8037 Olching (Dld.), Tel. 08142- 12776
- American HO, Bohemen 8, 3831 ESLeusden (NL), Tel. 033- 942406
- Fa. A. van Arkel- Mourits, postbus 1310, 3260 AH Oud Beijerland (NL), Tel. 01860- 15316
- Jocadis, Brusselsestraat 53, B 1390 Edingen, Tel. 02-3957105.

10. Ook LEMACO levert schitterende messingmodellen voor de RhB aanhangers, zoals deze Ge 4/6 nummer 353. De motor van het getoonde model werd vervangen door een FAULHABER (zonder vertraging), waarvoor de oorspronkelijke doorgaande as van de motor naar de tandwielkast doorgeslepen moest worden. De nieuwe motor werd weer gekoppeld met een siliconenslangetje.



11. Het testen en inrijden van het frame met aandrijving gaat uitstekend met een rollentestbank. Hier gaat het om een zelfgebouwd model, maar er zijn ook commerciële types verkrijgbaar. Het gedrag van de loc in wisselstraten en op kruisingen kan hiermee uiteraard niet bepaald worden en dus is altijd nog een uitgebreide testrit op de baan nodig. Alle foto's : Ronald Koppen



ZO BOUWDE IK MIJN BANEN

Grote technische brochure in de Nederlandse taal voor beginners en gevorderden, van beginset tot grote banen met 160 schakelaars, 40 wissels, 5 trafo's en 30 treinen voor alle tweerail-gelijkstroomsystemen zoals LGB, FLEISCHMANN, LIMA, ROCO, BACHMANN, MINITRIX, ARNOLD, MÄRKLIN, HAMO en alle HO, N en Z-spoor voor slechts FI 25,- plus FI 9,95 verzendkosten over te maken op postbankgiro 8 3 1 0 9 2 of contant per brief of betaalcheque aan :
MODEL TREINEN THYSSSEN HARDERWIJK 3842 JH
Valeriuslaan 12, tel. 03410 - 13554
Alleen deze maand voor alle lezers van SPOORWEG-JOURNAAL (bij aanvraag vermelden) GRATIS te verkrijgen tegen uitsluitend FI 9,95 verzendkosten.



DIORAMA WEDSTRIJD

vele prachtige prijzen te winnen

alle diorama's zullen te zien zijn
op de tentoonstelling
"MEER DAN 100 JAAR FLEISCHMANN"
van 11 november tot 3 december
in het speelgoedmuseum te Mechelen

voorstelling van de winnaars in
SPOORWEGJOURNAAL

haal vandaag nog uw deelnemingsreglement
bij uw PREISER-dealer

Preiser

DE OUDE STATION

Treinen en Modelbouw

- Verkoop en inruil van vrijwel alle merken
- Märklin/Arnold Digitaal - Fleischmann FMZ
- Kits - onderdelen - scenery - elektronika
- Reparatie - onderhoud - spuiten - vervuilen
- Eigen productie - ombouw - inbouw motoren
- Boeken - tijdschriften - folders - advies

Ook dealer van : Philotrain - Bemo - HAG - Lemaco - Mastica
Shinohara - SB en Verbeck/Faulhaber motoren

Openingstijden : Roosendaal vanaf dinsdag 13.00 uur, vrijdag koopavond
Slidrecht vanaf woensdag 13.00 uur, donderdag koopavond

GOEDE KORTINGREGELING

Molenstraat 73
NL 4701 JP Roosendaal
☎ 01650-52827
Kerkbuurt 238
NL 3361 BN Slidrecht
☎ 01840-19614

LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW

Quai de Gaule 9
B-4020 LIEGE/LUİK
☎ 041/41.29.87

hobby 2000
MARKLIN - ROCO

SPOORWEGFILMS OP VIDEO

Stuur FI 1,50 aan postzegels voor catalogus.
België / Luxemburg 1 int. antwoordcoupon.

O. Schouwstra, Petrus Campersingel 83
9713 AE Groningen

☎ 050-12.21.32



G. Keuterman

Import en Reparatie van Modeltreinen en toebehoren
märklin Service-centrum

NIEUW
Symoba Kortkoppelmecaniek

- Eenvoudige montage in bestaande wagons en rijtuigen 2-3 of 4 assig
- Voor elk HO systeem
- Geschikt voor elke NEM-koppeling

Vraag Uw winkelier ook naar de andere Symoba artikelen o.a.

- Front verlichting met LED's
- Ramen sets voor treinstellen
- Snelheidsbeperking module

Vertegenwoordigd voor Nederland

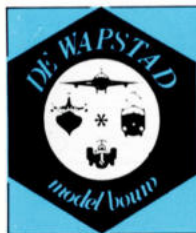
schmidt electronic systeme
ingenieur-buro

SYSTEME
LAUER

Modellisenbahnen
Modèles de chemins
de fer

GEORG BROCKMANN - Replica onderdelen

Dingeldijnsstraat 16
7621 XJ Borne
Telefoon: 074 664044



DE WAPSTAD DEN HAAG

Huis te Landelaan 462
2283 VJ RIJSWIJK - ☎ 070-94.79.74

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

DE „SPOORZOEKER“

Dorpsstraat 48A, 5556 VL Borkel/Gemeente
Valkenswaard
telefoon 04908-553



In- en verkoop. Inruil. Reparatie. Restauratie en Ombouw van nieuwe en gebruikte modelspoorreinen.

Gespecialiseerd in :
Smalspoor - HOe, HOm en Oe. (o.a. Egger-Bahn, Bemo, Liliput, Dundas)
Digitaal-inbouw en ombouw naar MÄRKLIN-systeem
Onderdelen van veel merken treinen en autobanen. Postverzending!

woe 13-18uur
vrij 13-21uur
of na telefonische afspraak

VIDEO & SOUND = REAL ART!

Als enige in Nederland vertegenwoordigt de Stichting Rail Art de gerenommeerde Duitse en Engelse uitgever van railfilms op video, zoals EISENBAHN KURIER, EISENBAHN VIDEO, STEAM POWERED VIDEO, RAILSCENE, TRANSPORT VIDEO e.a., en heeft honderden video- en geluidsbanden in voorraad, die U zonder verzendkosten/invuorrecht e.d. direct bij ons kunt bestellen tegen aantrekkelijke prijzen!!
U ontvangt onze catalogus met prijslijst door het sturen van FI 2,50 aan postzegels (of drie internationale antwoordcoupons), of door dit bedrag te gireren naar:
Stichting Rail Art, Postbus 11219, 2301 EE Leiden/NL
Tel. 071 - 126796, giro nr. 5226117 t.n.v. Rail Art te Leiden.
N.B. Bezoek onze stand op de grote NS-150 Jubileumtentoonstelling „TREINEN DOOR DE TIJD“ in de Julianahal van de Utrechtse Jaarbeurs, van 22 juni t/m 6 augustus!!



Bestel nu de exclusieve, in gelimiteerde oplage verschenen NS-150 jubileum-geluidscassette van RAILSOUND met negentig minuten historische, nooit eerder uitgebrachte geluidsoptnames van o.a. stoomserie 3700, 6100, 4300, 7700 en 8800 in de vijftiger jaren en vele types E- en DE-materiaal tot heden, door FI 27,50 over te maken op bovenstaand gironummer, onder vermelding „NS-150/RAIL SOUND“. Doe het nu, want OP = OP!!



1. Dit is Belgisch! Dit prachtige diorama werd vervaardigd door Eddy Serneels.

2. Dit diorama herinnert ons aan de spoorwegsfeer van de jaren vijftig. Stoomlok type 7 is een messing model van TRAILMODEL (Aken). ▼

Toen ik een aanvang nam met het bouwen van een modelbaan naar Belgisch voorbeeld, had ik besloten om deze op te bouwen volgens tijdperk 4; hierdoor werd het mogelijk om met modern en hedendaags materieel te rijden. Deze beslissing was niet zo eenvoudig daar ik ook een grote voorliefde bezit voor het stoomtijdperk. Een modelbaan opgebouwd in periode 3 heeft immers het voordeel dat men de 3 traktievormen door elkaar kan gebruiken.

Toen mijn modelbaan haar eindafwerking naderde, begon ik mij ook bezig te houden met het ombouwen van Duitse loks in Belgische en later werden ook nog diverse bouwkits samengesteld. Meestal gaat het hier dan om traktievoertuigen die zich situeren in periode 3. Daar verscheidene modellen besproken zouden worden in een clubtijdschrift moesten er foto's van gemaakt worden. Deze werden op diverse modelbanen genomen. Het werd reeds vlug duidelijk dat dit soms grote problemen opleverde daar sommige opnamen dienden te gebeuren onder moeilijke omstandigheden zoals plaatsgebrek, bovenleiding die storend werkte, belichting enz.. In dit verband werd de uitvoering van een ander plan steeds urgenter.

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL

Een baanwachtershuisje in Vlaanderen

Reeds lang had ik nl. het idee om een diorama te bouwen, in periode 2-3 met een typische „draaibareel“ met bijpassend baanwachtershuis, vroeger in de volksmond een „roethuis“ ge-



noemd. Mijn omgebouwde loks en bouwkitloks zouden daar fraai in uitkomen en het maken van goede foto's zou ook geen probleem meer vormen. Omdat een diorama ook vrij eenvoudig te transporteren is, had ik redenen genoeg om dit plan uit te gaan voeren.

De bedoeling was dat zoveel mogelijk zelf dien- de vervaardigd te worden. Dit was gedeeltelijk ook noodzakelijk daar er, wat betreft de Belgische spoorweginfrastructuur, uit deze periode vrijwel niets bestaat in schaal HO.

De gebruikte grondstoffen voor de spoorwegbedding, heuvel en straat zijn kurk, zachtboard en balsahout. Deze materialen zijn zeer goed te snijden en te verwerken. Zij hebben ook het voordeel dat ze licht zijn, wat later het transporteren ten goede komt. De ondergrond werd opgebouwd uit een houten frame met daarop een een triplex plaat van 8 mm dikte. De totale afmeting van het diorama bedraagt 95 cm x 37 cm. Voor de afwerking van het diorama diende wel de typische NMBS infrastructuur gemaakt of verbouwd te worden.

De telegraafmasten werden vervaardigd uit saté-stokjes die met dwarsbalken aan elkaar werden gelijmd. Hiervoor werd wel eerst op basis van een tekening een vorm gemaakt opdat al de masten, inclusief hun koperen onderdelen identiek zouden zijn. De isolatoren werden bekomen door op de uiteinden van de draad een drupje houtlijm te bevestigen. Toen dit opgedroogd was, schilderde ik de imitatie-isolator licht grijs, waardoor de werkelijkheid sterk benaderd wordt. De palen werden geverfd met track collar van Humbrol evenals de uitleggers. Het baanwachtershuis is van MKD, doch werd volledig beplakt met muursteenplaten in papier van het Engelse merk Builder. Deze muursteenplaten beantwoorden volledig aan de Belgische vormen, zijn vervuild en de stenen zijn zowat op schaal, dus heel klein. Helaas is dit merk niet in België verkrijgbaar.

De dakgoten werden wit geverfd, de binnenzijden zwart. De groene ramen werden eveneens wit geverfd alsmede de deuren, doch verdund en met slechts één laagje, waardoor men een verweerde indruk bekomt en deuren en ramen schijnbaar dringend aan een opknapbeurt toe zijn. Het gebouw is hol, dus zonder interieur, reden waarom ik achter de beglazing stukjes tule gekleefd heb wat de indruk van gordijnen weergeeft. De sierlijsten en dorpels werden op voorhand grijs geverfd en daarna vervuild.

Na drogen werden ze dan op hun respectievelijke plaatsen gelijmd. Het huisnummer werd ook niet vergeten. Huisnummers zijn bijgevoegd in de bouwkit en zijn conform de Belgische huisnummers te weten witte cijfers op blauwe achtergrond.



3. De spoorwegovergang van MKD leent zich uitstekend voor het realiseren van een model naar Belgisch voorbeeld.

In deze MKD bouwkit is ook een draaibareel bijgevoegd. Deze is uitgevoerd volgens de Franse versie die aanzienlijk verschilt van die van de NMBS. Uit deze overweg heb ik dan aan de hand van foto's een heuse NMBS schuifbareel vervaardigd. De geleiders kunnen gewoon gebruikt worden.

Na deze klus ben ik dan begonnen met het vervaardigen van bomen. Deze werden opgebouwd uit twijgen van een heg, waarna nog wel enige aanpassingen waren vereist om een goed uitzijnde boom te verkrijgen. De bebladering werd verwezenlijkt door toepassing van Woodland Foliage. Verder uitweiden over het vervaardigen van bomen heeft weinig zin daar in Spoorweg Journaal reeds verscheidene artike-

len zijn verschenen over het zelf vervaardigen van bomen.

Zeër veel spoorlijnen, vooral in het Vlaamse landsdeel, worden begrensd door akkers, weilanden en bossen. Zo werd het ook op mijn diorama. Het akkerland werd vervaardigd uit echte aarde. Na deze fijn gezeefd te hebben, strooide ik de aarde op het betreffende oppervlak en wel vrij dik, + 5 mm. Daarna trok ik met een grove kam groeven in de losse aarde. De overtollige aarde werd verwijderd. Om het geheel te hechten spoot ik voorzichtig met een druppelteller sterk verdunde houtlijm op de aarde zodat deze volledig geïmpregneerd werd. Vervolgens liet ik het geheel goed drogen (+ 2 dagen). Hierna was de akker klaar en een sterk geheel geworden. Het gras werd nagebootst door gebruik te maken van Woodland turf, plassen door gewone huishoudlijm in de voorziene uithollingen aan te brengen en eveneens te laten drogen.

Voor het aanleggen van de landweg met echte aarde ging ik op dezelfde wijze tewerk als hierboven beschreven voor de akker. Voor het aanbrengen van de sporen, gevormd door de traktor, moest worden gewacht tot de lijm bijna droog was, maar toch nog flexibel.

Daarna werd tussen de twee wielsporen turf aangebracht dat het echte karakter van een landweg weergeeft. De ondergrond van de bedding van het spoor bestaat uit een 5 mm dikke kurklaag welke aan de zijanten schuin werd afgesneden. Hierop werd het spoor bevestigd. Daarna werd





4. Deze foto toont ons het type 59, sorry, type 201; een ROCO-model bewerkt door JOCADIS.

5. De groeven in het akkerland werden vervaardigd m.b.v. een grove kam. De telegraafmasten werden gemaakt van saté-stokjes. Het sein is afkomstig van JOCADIS.



fijngemalen kurk als grind gebruikt en zowel tussen de dwarsliggers als op de schuine zijde van de ondergrond vastgekleefd. Om een goed verloop van de lijn tussen de dwarsliggers te garanderen voegde ik aan de verdunde lijm een weinig afwasmiddel toe, wat als effect heeft dat de lijn elk gaatje of opening bedekt. Daarna werd het alarmsignaal geplaatst. Dit signaal is afkomstig van TTM en ziet er zeer fraai uit. Het werd niet functioneel gemonteerd op het diorama. Tussen de bedding van het spoor en de spoorwegberm heb ik geïfrijnzand aangebracht dat na de eindafwerking een zeer natuurlijk effect als voordeel heeft.

Ondertussen werd de overweg geplaatst en het baanwachtershuis. De ruwe straat werd reeds aangebracht door het gebruik van balsahout (4 mm dik). Om alles goed aan elkaar aan te sluiten werd alles opgevuld met kunsthar.

De straat werd bekleed met kasseifolie van FALLER. Uiteraard diende deze vervuild te worden. Omdat het hier om papier ging gebruikte ik droge vervuilmiddelen, in dit geval zwarte schoenblik. Met vervuilen moet men zijn gevoelens laten spreken. Zo was dit hier ook het geval; het resultaat heeft mij zeker bevredigd. Vervolgens werden ook het spoor en de bedding verder afgewerkt. Met een fijn pistool spoot ik beide in Track Collor van Humbrol. Aan de zijkan-ten, dus op het vluchtpad, dat bestrooid werd met fijn rijnzand, zette zich een lichte nevel van het spuiten op het zand af, waardoor een zeer natuurlijke uitloop ontstond. Naderhand werd elke

PECO

RAILS CODE 75
COMPATIBLE NEM VERENIGBAAR

H. 1,9 mm

BEMO

REF 1281 GDe 4/4 GFM (Gruyère - Fribourg - Morat)
2 versions - 2 uitvoeringen

REF 1280 GDe 4/4 MOB

REF 2278 wagon marchandise à parois coulissantes
HAIK-V RHB SCHUIFWANDWAGEN

REF 2276 WAGON TOMBREAU MOB
MOB BAKWAGEN

SOMMERFELDT

S.A. **ET. VAN DER PERRE** N.V.
KEIENBERGLAAN 28 • B 1850 GRIMBERGEN
☎ 02/269.14.55

0289-3

LIMA

Nieuwe rijtuigen 1/87 met NEM-362 koppeling

30 9123K SNCF rijtuig 1e/2e kl. DEV A3B5, groen
30 9148K SNCF rijtuig 1e kl. DEV A8, groen
30 9149K SNCF rijtuig 2e kl. DEV B8, groen
30 9160K SNCF slaapwagen DEV B9C9, groen
30 9182K DB restauratierijtuig WR4üm-62, bl./cr.
30 9510K BLS rijtuig 2e kl. EW1, bl./cr.
30 9512K BLS rijtuig 2e kl. EW1, groen
30 9513K BLS rijtuig 1e kl. EW1, bl./cr.

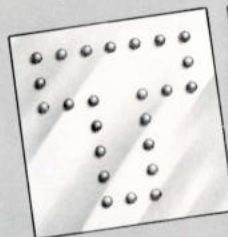
Verder ook nieuw leverbaar :

20 1626 DB loc V80 Epoeche III, met metalen chassis en kardanaandrijving
20 8119 DB E 103 in TEE kleuren, met metalen chassis en dubbele kardanaandrijving

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN
Importeur :
OVERBEEK BV
VLAARDINGEN

WE HEBBEN ZE ALLEMAAL KEURIG OP EEN RIJTJE

Alle treinen experts hebben hun krachten gebundeld tot een sterke keten:

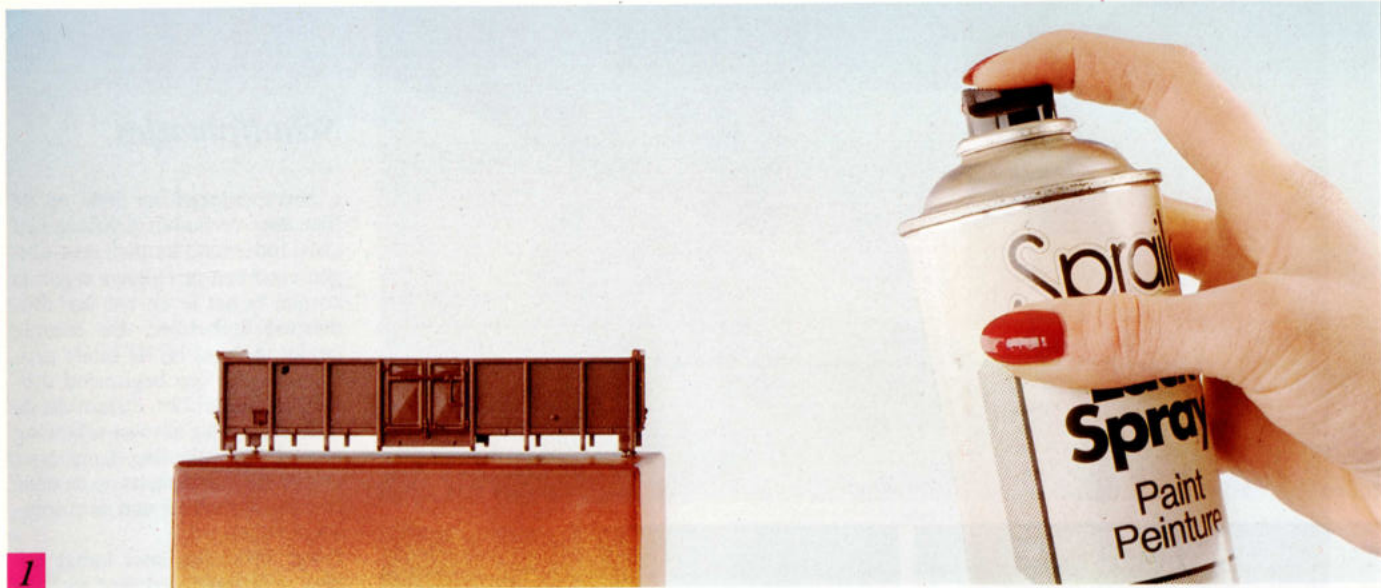


TECHNO TRAIN

HOBBYCENTER

Direkt voordeel voor u:
Grotere keuze, scherpere prijzen en
betere service.
Heeft u ze ook op een rijtje?
Ga naar de Techno Train bij u in de buurt.

- | | |
|---|---|
| T Alphen a/d Rijn Van der Panne B.V.
Spel + Hobby
Hoofstraat 66-68 | T Maassluis Stigter B.V.
Mesdaglaan 11-13 |
| T Apeldoorn Wentink
Loseweg 39 | T Middelburg G.K.F. Quist
Segeerstraat 66 |
| T Arnhem Wentink
Treinenhuis Steenstraat 20 | T Nijmegen Van der Stad
B.V. Hertogstraat 102 |
| T Bergen op Zoom Pierre Dietvorst
Spel + Hobby
Zuivelstraat 31 | T Oegstgeest
De Tombe Speelgoed
De Kempenaerstraat 77 |
| T Borculo Jan Bosch
Muraltplein 44 | T Oud-Beijerland A. v. Arkel
Oostvoornestraat 14-15 |
| T Breda Blik Modelbouw
Boschstraat 23 | T Purmerend Cruyff Spel + Hobby
Westerstraat 65A |
| T Cuyk De Locloods Valuwe 9 | T Rijswijk De Wapstad
Huis te Landelaan 462 |
| T Delft Speldorado
Hippolytusbuurt 21-25 | T Roosendaal 't Oude Station
Molenstraat 73 |
| T Deventer Wentink
Kleine Overstraat 59 | T Rotterdam Meyer & Blessing B.V.
Lijnbaan 68 |
| T Doesburg Bosman Modelbouw
Meipoortstraat 49 | T Sliedrecht 't Oude Station
Kerkbuurt 238 |
| T Gorinchem Netten
Modelbouw Kwekelstraat 30 | T Sneek Brattinga Spel + Hobby
Oosterdijk 4-6 |
| T Gouda
Van der Wal Speelgoed
Nieuwe Markt 71-72 | T Uden H.A. van Lanen
Galerij 32 |
| T Haarlem Modelbouw
Centrum Haarlem B.V.
Bartelorisstraat 3 | T Utrecht Kuyper's Hobby-Huis
Minrebroederstraat 26 |
| T Harderwijk Volgers Spel + Hobby
Hondegatstraat 4 | T Woerden
Speelboom Grootendorst
Havenstraat 88 |
| T Heerenveen
Volgers Spel + Hobby
Van Harensdijk 6-14 | T Zoetermeer
Treinenhop "Hoogduyn"
Schoutenhoek 158 |
| T Hengelo v. Wezel Speelgoed
Burg. Jansenplein 14-17 | T Zuid-Scharwoude
De Locomotief
Dorpsstraat 259 |
| T Hilversum Modelbouw-
centrum Hilversum B.V.
Hoge Larenseweg 3 | T Zwolle De Wit Speelgoed
B.V. Diezerstraat 97-99 |
| T Hoogeveen Bob Spel + Hobby
't Haagje 4-6 | T Zwolle Modelbouw-
centrum Zwolle B.V.
Vechtstraat 96 |
| T Leeuwarden Volgers Spel + Hobby
St. Jacobstraat 4 | |



1

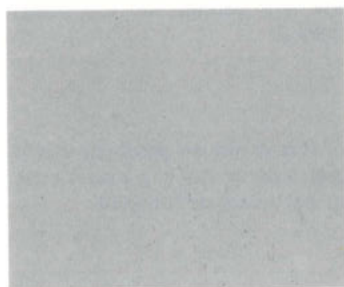


2



3

1. Nieuwe lak uit de spuitbus -bij goederenwagens RAL 8012 van Günther- bedekt de originele opschriften. Een plezierige bijkomstigheid is het feit dat ook de kunststofglans verdwijnt. Meer dunne lagen na elkaar aanbrengen leidt tot een beter resultaat dan een enkele dikkere laag.

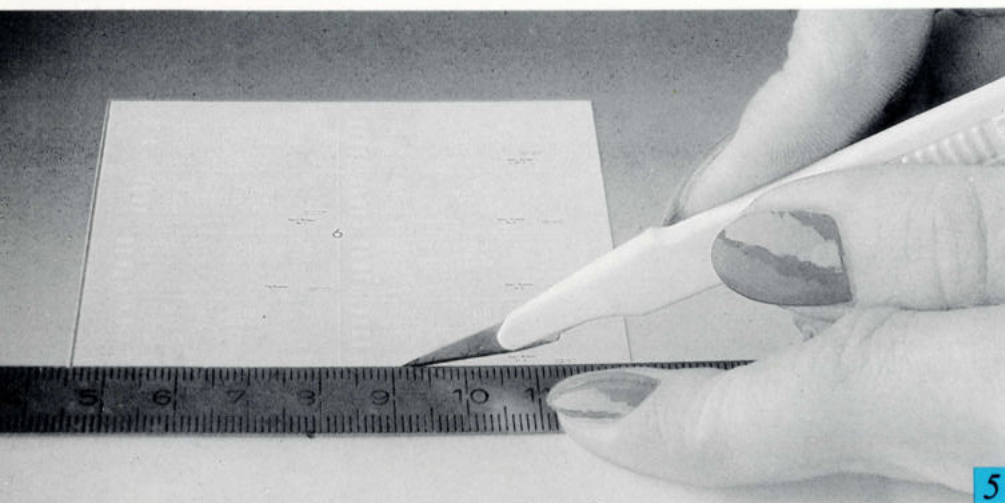


4

2. Spuitlak laat zich beter verwerken als de spuitbus van te voren in handwarm water wordt opgewarmd tot „bedrijfstemperatuur”. Om een gelijkmatige verdeling van de verf te bewerkstelligen wordt aanbevolen om zo'n 20 cm links van het te spuiten object te beginnen en gelijkmatig bewegend pas te stoppen op dezelfde afstand rechts.

3. In ieder geval moet de wand van het te spuiten object van te voren volkomen schoon en vetvrij worden gemaakt. Hiervoor is wasbenzine geschikt.

4. Benodigdheden voor de beschrifting van een model. Een vel met schuifplaatjes, een speciaal oplosmiddel om de plaatjes stevig te bevestigen, een pincet, een kwastje, een scalpel of knutselmes en een schaaltje met water.



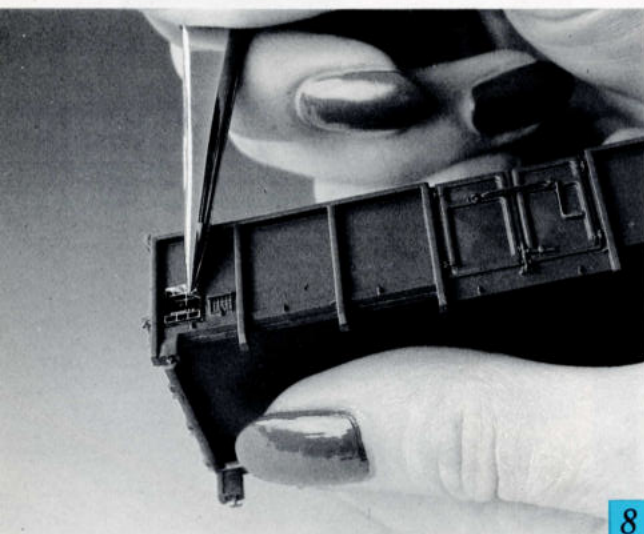
5



6



7



8



9

Schuifplaatjes

...zou menig een het liefst op de lijst van verboden geluksspelen zien. Inderdaad kunnen deze dingen voor een jarenlange ergernis zorgen in het leven van een modelspoorliefhebber. De ellende begint meestal bij de eerste probeersels van een beginnend modelspoorliefhebber. Zojuist zat de rode pijl, welke als waarschuwing voor de bovenleiding dienst doet nog op de juiste plaats op de deur van de rookkamer van de stoomlokomotief.

Enige sekonden later hangt het ding volkomen verkeerd en is de lijm al hard geworden. Deze lok zal voortaan de sporen dragen van de beginner. De enige troost voor deze beginner is het volgende :

De buurman een paar huizen verder, een ervaren modelbouwer, heeft in de afgelopen weken een goederenwagen gebouwd en wilde als kroon op het werk met behulp van schuifplaatjes de borden en opschriften aanbrengen. Dit laatste nu is gruwelijk mislukt. De moraal van dit verhaal : schuifplaatjes zijn ondingen. Er zijn echter verscheidene praktische tips om een boel ergernis te besparen. Dit zullen wij aan de hand van een voorbeeld laten zien.

(wordt vervolgd) **W. Kosak**

7. Na ongeveer twee minuten kan het plaatje voorzichtig over de ondergrond worden heen en weer geschoven. Het er af nemen gebeurt met een pincet.

8. Het plaatje wordt met een pincet op de juiste plaats aangebracht. Het exact positioneren kan met een nat kwastje gebeuren.

5. De benodigde opschriften zo klein mogelijk uit het vel snijden. Rechte snijlijnen worden mogelijk met behulp van een stalen lineaal.

6. Het gewenste opschrift wordt met behulp van een pincet even in het water gedompeld.

9. Het oplosmiddel wordt met het penseeltje opgebracht en heeft als effect dat het plaatje mooi strak op de ondergrond hecht. Bij het beschriften van goederenwagens met een houten wand, zal het oplosmiddel de plaatjes in de voegen trekken tussen de planken.

Alle foto's : W. Kosak

**VERKOOP
INKOOP
INRUIL
REPARATIE**



**FLEISCHMANN
FMZ
MÄRKLIN
DIGITAL
ARNOLD
DIGITAL**

KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL ☎ 04459-1261



VENLO-HOLLAND

Het adres voor
Modelspoorwegen

De nieuwe JOPHISPOOR CATALOGUS is uit, nummer 4. A4 formaat en ingebonden met nu meer dan 900 items in schaal HO en N. Meer dan 400 verschillende transfers in HO voor de Nederlandse spoorbaan. Veel onderdelen en bouwsets voor de doer-het-zelfer. Een CATALOGUS om te hebben, een CATALOGUS om te lezen.

Stuur aan ons een brief met Fl 7,95 aan postzegels (voor de catalogus + porto) en U ontvangt per omgaande de nieuwe catalogus thuisgestuurd.

Correspondentie :
Postbus 1032
5900 BA VENLO
Tel. : 077-511422
Postgiro : 5260250
ABN bank te Venlo nr.
50.34.76.099

WENTINK

**GROOTS IN TREINEN
VOOR IEDEREEN ALTIJD
10 - 30 % KORTING**

ARNHEM
Steenstraat 20
Tel. 085/42.32.26

Inkoop - Inruil

Beiden filialen hebben
een grote occasion afdeling

Informeer naar de openingstijden

APELDOORN
Loseweg 39
Tel. 055/21.22.70

**Treinen - auto's
vliegtuigen -
boten**

**In de hobby-shop
modelbouw,**
Smidsstraat 28 - 7021 AC
Zelhem
Tel. 08342 - 31 69.
's Maandags gesloten, vrijdag
koopavond en occasion-
verkoop.

Altijd wel wat te vinden!

Speciaalzaak voor
modeltreinen, auto's en
toebehoren. Nieuw en gebruikt
Alle belangrijke merken
Inkoop - verkoop

't Snuffelhuis

Nieuw adres:
Grote Markt 35-39
3111 NH Schiedam
Telefoon: 010-426 75 54

Märklin
Fleischmann
Minitrix
Lima
Piko
Roco
LGB
Lilliput
Hobbytrain
Arnold
Ibertren
Bemo
enz.

ORIENT-EXPRESS

LE PLUS GRAND CHOIX
A BRUXELLES EN TRAINS HO

195, Avenue Louise - 1050 BXL
☎ 02/648.64.11

TREINENSPECIAALZAAK

INTERCITY

HOOGSTRAAT 8, ROSENDAAL

01650 - 34295

TREINSHOP Guido Olaerts

SPECIALIST VAN MÄRKLIN EXPORT MODELEN
SPECIALISÉ EN MODELES EXPORT MÄRKLIN

Sneppstraat 15 - B-3578 GRUITRODE
Tél. 011/85.60.16

**A WEMMEL CHEZ MICHEL
LE TRAIN C'EST MÄRKLIN**

SPECIALISTE MÄRKLIN NEUF
ET OCCASION
DIGITAL - PRIMEX ET MODELES EXPORT

ACHAT - VENTE - ECHANGE
RESTAURATION SERIES 700 + 800
CREATION MODELES S.N.C.B.



Jean Michel
r. remekerstraat 1
1810 wemmel - 02/460.60.14

De Locloods ☎ 08850
12171

Modelspoor-en modelautospecialzaak
Occasions in HO en N.
Valuwe 9.5431 AV Cuyk. Holland

HOBBY VERBORGH

KORTRIJKSEPOORTSTRAAT 250 GENT
TEL. 091/23.12.36

NMBS / AUTORAILS, RIJTUIGEN,
DIESELS, E-LOKS



märklin

digital HO

FMZ FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist

Krommestraat 25-27-29, Amersfoort
Telefoon: 033-617841



Diorama's en achtergrond

Een jaar of drie geleden vatte ik het plan op een Amerikaanse modelbaan te bouwen in schaal Om, met 16,5 mm spoorbreedte. Deze breedte laat het gebruik van HO-onderstellen toe. Als eerste project bouwde ik een mijn-diorama van 80 x 40 cm. Toen dit klaar was vond ik de gebouwen in schaal O zo groot worden dat ik begreep dat ik er maar een beperkt aantal zou kunnen ma-

ken. En aangezien ik het bouwen van huisjes het leukste element in de hobby vind, vond het diorama een plaats op de On2 baan van Ronald Koppen (zie S.J. 20, nov. '88). Bleef over een Grandt-Line Porter smalspoor tenderloc en een aantal wagonnetjes. Na verloop van tijd meldde zich hier ook een koper voor. Hij wilde er echter „iets moois” bij hebben. Besloten werd dan ook

tot het bouwen van een klein diorama (50 x 40 cm), om het materiaal op te kunnen stellen. Er werd een aantal schetsjes gemaakt waar er één van werd uitgekozen. Een simpel spoortje met een hutje en een geschilderde achtergrond.

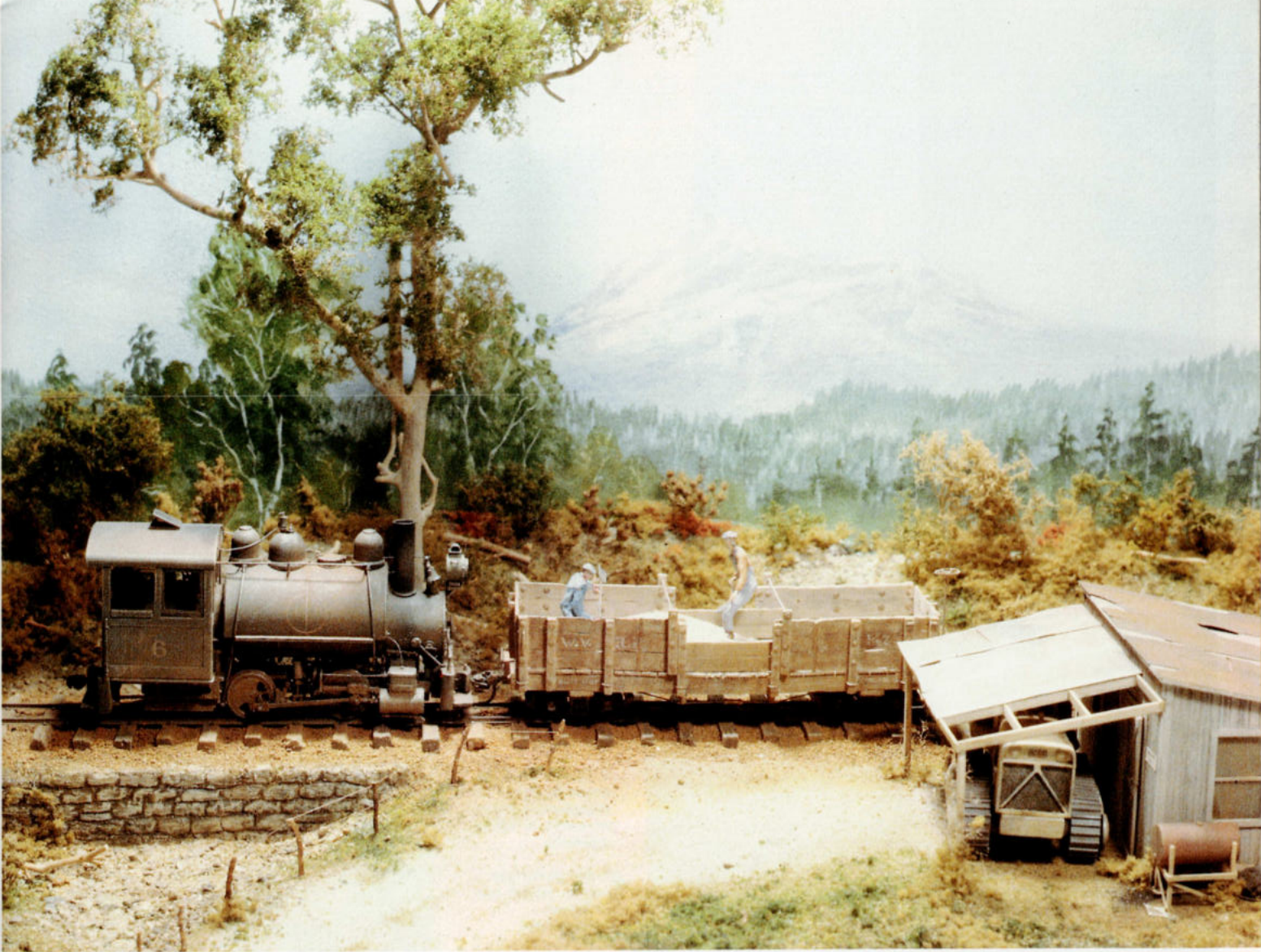
Ondergrond

Er werd een bakje inelkaar gelijmd van 12 mm spaanplaat. Dit werd opgevuld met platen piepschuim, geplakt met witte houtlijm. Na droging (een nacht) werden hoeken afgesneden en hier en daar weggesmolten met een oud soldeer-pistool (pas op de dampen, goed ventileren). Daarna werd er een prutje overheen gesmeerd van 2 delen gips, 1 deel fijn zaagsel en water. Deze methode heb ik geleerd van Richard Kriele. Het voordeel ervan is dat het gips niet zo snel hard wordt, de ondergrond niet meer zo wit is en dat het niet duur is. Hierbij zij nog vermeld dat voor alle methodes die ik gebruik, geldt dat ze niet alleenzaligmakend zijn; als U het zelf beter weet, moet U het beslist op Uw eigen manier doen, als U maar wat doet!

Toen de „grond” hard geworden was, werd alles ingesmeerd met verdunde houtlijm en na droging werd alles geschilderd met muurlatex die met behulp van pigmentpoeder en tube pigment en oostindische inkt tot een bruinige kleur gemengd was. Deze kleur werd ook op de voor- en zijkanten van het diorama aangebracht, zodat het ongeschilderde spaanplaat er wat verzorgder uitzag. Terwijl deze verf nog nat was, werd er gezeefd zand op gestrooid (natuurlijk alleen op de bovenkant).

Zand vindt U dus gewoon buiten. U gaat met schep en plastic zakken gewapend de natuur in en U spit net zo lang tot U diverse kleuren bij elkaar heeft. Zand kost niets en U heeft alle natuurlijke kleuren voor het grijpen. En als het goed vastgelijmd is hoeft U heus niet bang te zijn dat het tussen de tandwielen van Uw dure locjes komt; het fenomeen zwaartekracht zorgt er wel





3. Een Amerikaanse smalspoorlocomotief in Om grootte naast enige goederenwagons die zijn overgebleven van een ander projekt.

4. Deze boom werd zeer zorgvuldig van loof voorzien. De HEKI vlokken houden het best wanneer je ze eerst met HEKI lijm besproeit.

1. (Linkerkant boven) Kleine module met een groot resultaat. Hoewel deze module maar 50 cm x 40 cm groot is, is deze (naar Amerikaans voorbeeld), toch indrukwekkend door zijn goede ruimtelijke indeling.

2. (Linkerkant beneden) De bielzen zijn 5 mm dikke gebeitste Balsa houtjes. Ze werden met witte lijm vastgezet.

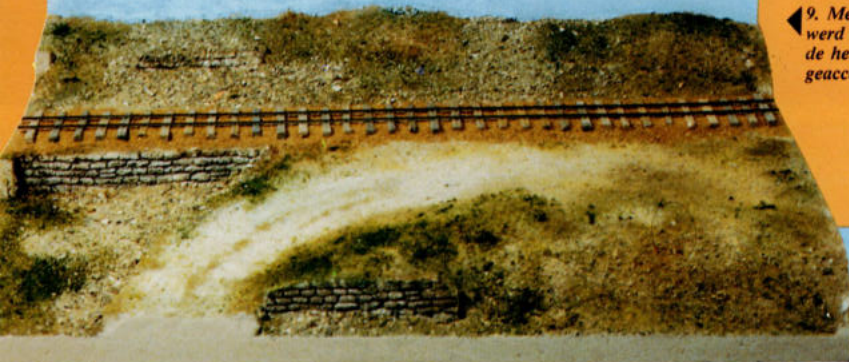




5. De module in de grondvorm. De structuur van de stenen van de draagmuur werd op een grondplaat getekend die naderhand werd nagevormd.

6. (Boven) In de tussentijd werden de draagmuren gekleurd en werden de details afgewerkt.

9. Met dunne verf werd de omtrek van de heuvel geaccentueerd.



11. Door veel kleine penseelstreepjes op en neer met groen krijgt de glooiing op de voorgrond een bosachtig uiterlijk.

12. Deze pentekening vormde het uitgangspunt voor de bouwer. De afmetingen van de module worden hierop goed weergegeven.

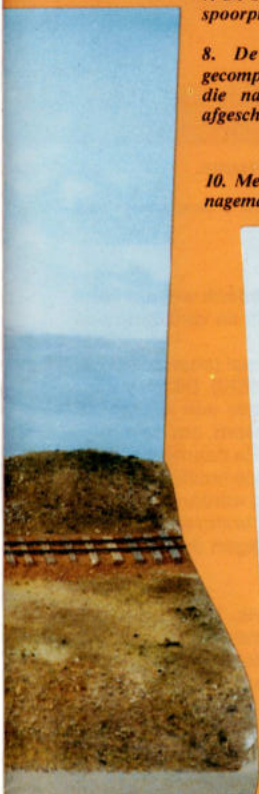




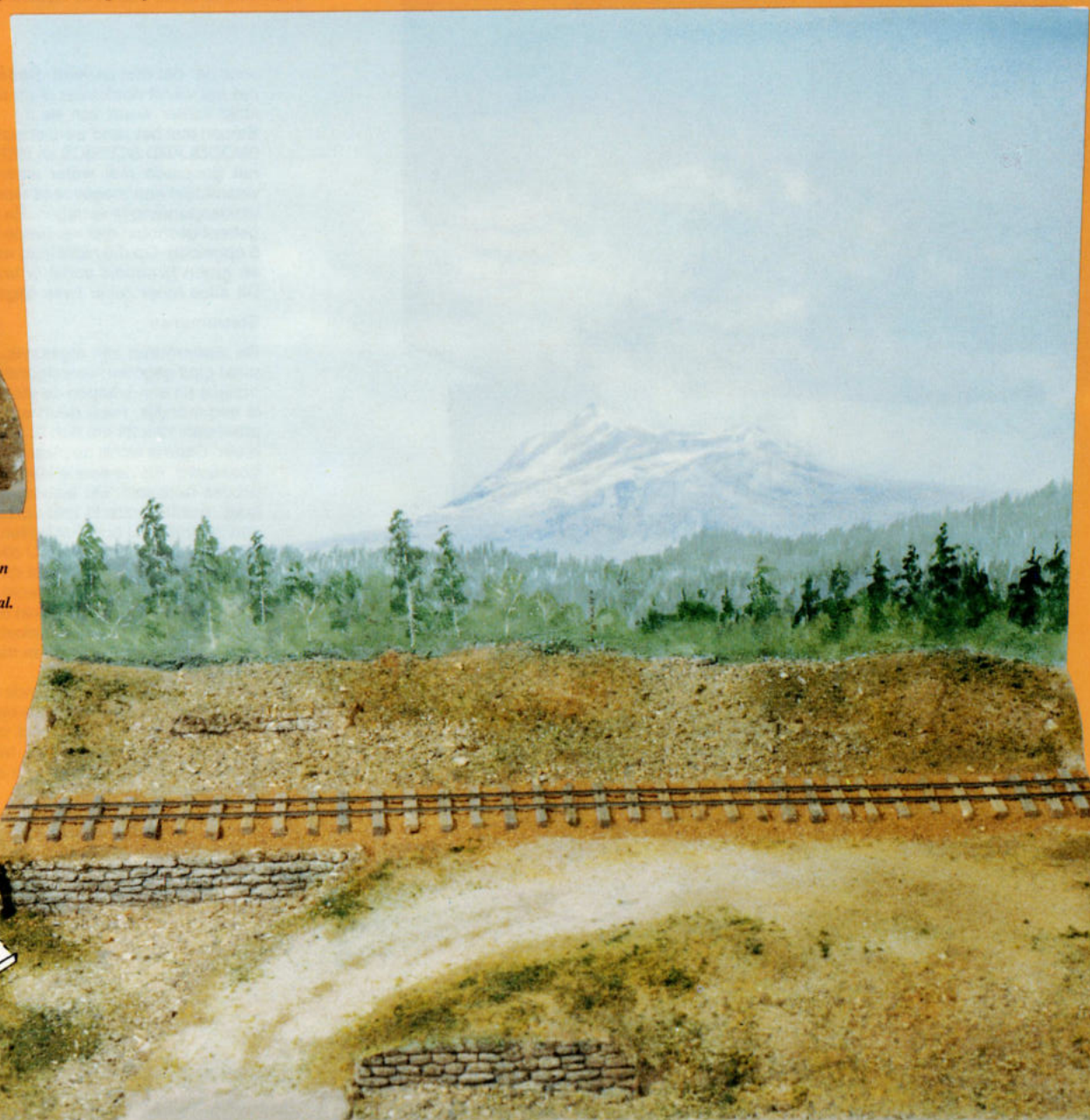
7. De bielzen zijn nog niet behandeld wanneer ze op het spoorprofiel geplakt worden.

8. De vormgeving van de achtergrond was gecompliceerd. Eerst werd blauwe acrylverf aangebracht die nadat de verf opgedroogd was, wat werd afgeschuurd. Dit alles werd nog eens herhaald.

10. Met behulp van een verfspuit werden wolken nagemaakt. De bergen zijn in lichte nevelen gehuld.



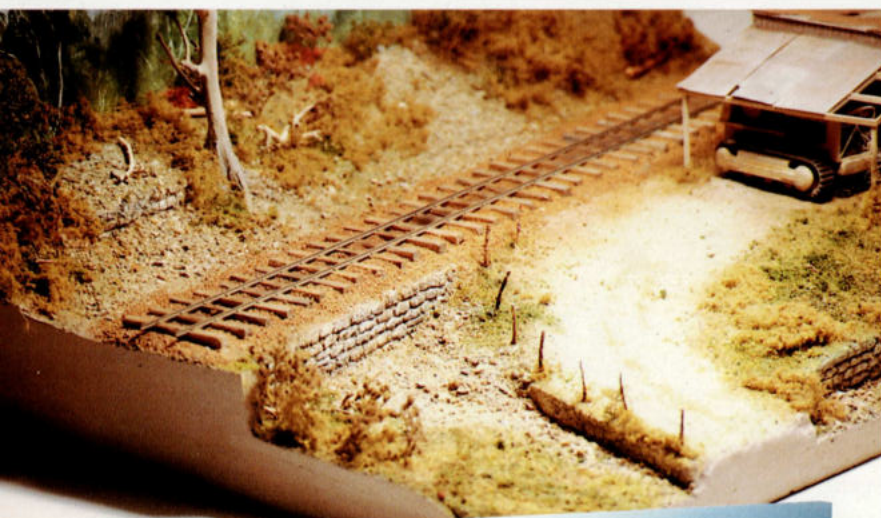
13. De op de achtergrond zichtbare bomen en struiken zijn gemaakt van koraal.





14. De Matchbox-tractor is enigszins aangepast.

15. Harmonie tussen kleuren en vegetatie is onweerstaanbaar.



voor dat dat niet gebeurt. Bedenk wel dat zand dat nat wordt donkerder is en na verlijming niet altijd lichter wordt van kleur.

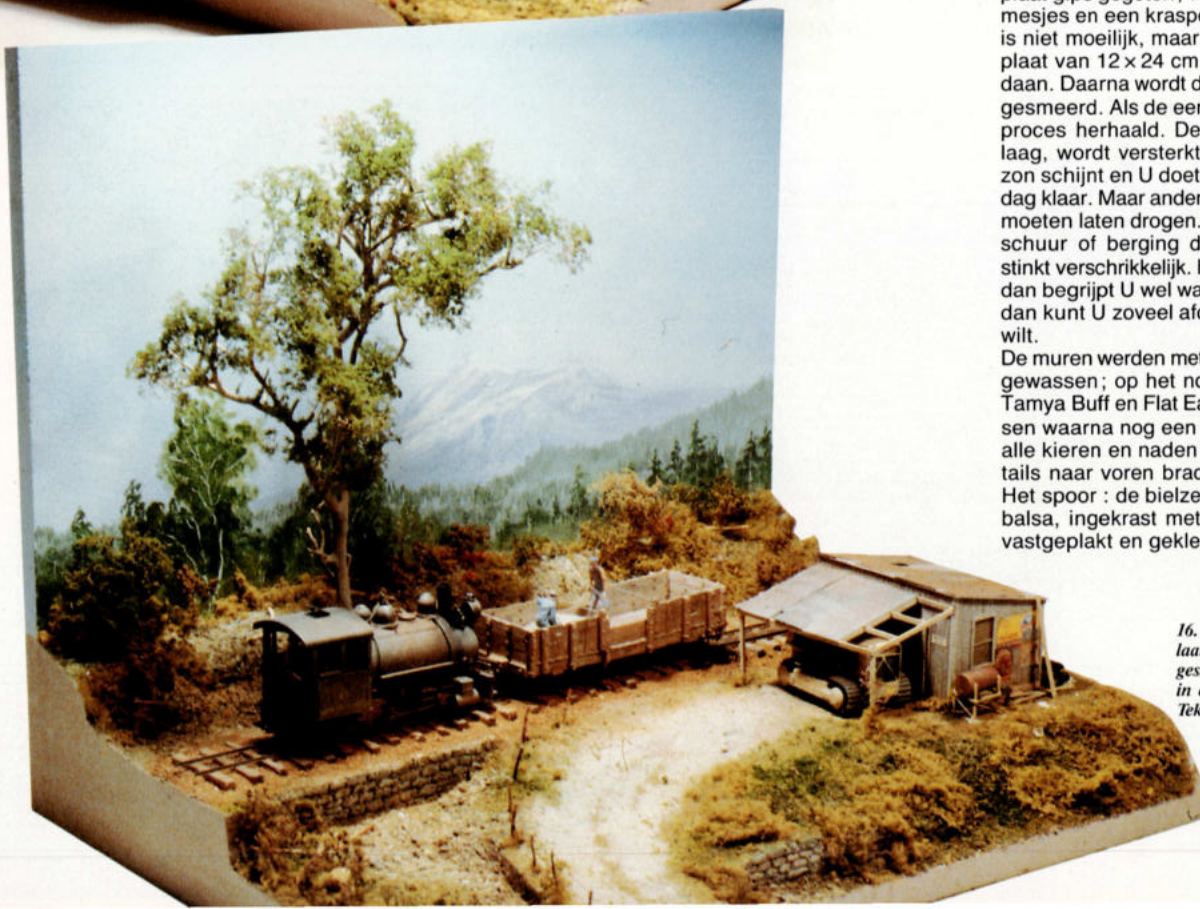
Samen met het zand werd er wat groen gestrooid (WOODLAND SCENICS en HEKI). Dit alles werd nat gespoten met water waar een drupje afwasmiddel aan toegevoegd werd, om de oppervlaktespanning te verlagen. En daarna werd het geheel bespoten met verdunde houtlijm (+ 1 op 5 opgelost). Op die natte laag werden weer zand en groen gestrooid zodat er texturen ontstaan. Dit alles moet zeker twee dagen drogen.

Steunmuren

De steunmuren zijn afgietsels. Eerst werd een plaat gips gegoten; vervolgens werden daar met mesjes en een kraspen de stenen ingekrast. Dit is niet moeilijk, maar duurt wel lang. Over deze plaat van 12 x 24 cm heb ik ongeveer 6 uur gedaan. Daarna wordt de plaat met latex-rubber ingesmeerd. Als de eerste laag droog is wordt het proces herhaald. De laatste, meestal 6e of 7e laag, wordt versterkt met verbandgaas. Als de zon schijnt en U doet het buiten is de mal in een dag klaar. Maar anders zult U elke laag een nacht moeten laten drogen. U kunt dit het beste in een schuur of berging doen, want vloeibare latex stinkt verschrikkelijk. Het stinkt naar rotte vis! dus dan begrijpt U wel wat ik bedoel. Is de mal klaar, dan kunt U zoveel afdrucken maken als U maar wilt.

De muren werden met verdunde oostindische inkt gewassen; op het nog natte oppervlak werden Tamy Buff en Flat Earth sterk verdund ingewassen waarna nog een laag o.i. inkt volgde, die in alle kieren en naden kroop en zodoende de details naar voren bracht.

Het spoor: de bielzen zijn gesneden van 5 mm balsa, ingekrast met een mesje, met witte lijm vastgeplakt en gekleurd met o.i. inkt en hier en



16. Overzicht van het diorama dat laat zien dat de auteur er goed in geslaagd is om voor- en achtergrond in elkaar te laten overlopen.

Tekening & alle foto's: Len de Vries

daar een toefje Tamya Red Brown en Flat Earth. De rail is code 70, met Shinohara rail spijkertjes vastgezet. Als ballast zijn kleine, bruine steentjes, opgeveegd van een fietspad, gebruikt. Deze werden tussen de bielzen bevestigd op dezelfde manier als het zand, alleen werd de witte lijm met een pipet opgebracht. Als U een modelbaan in vol bedrijf heeft, kunt U de witte lijm beter vervangen door Talens acryl mat medium. Dit is rubberachtiger en dempt het geluid. De verdunning is + 1 op 5. Acryl medium en latex rubber kunt U krijgen in winkels die in kunstschildersbenodigdheden gespecialiseerd zijn.

Achtergrond

Nu komen we op een gebied waar de meeste modelbouwers voor terug schrikken. Ik zal hier in een toekomstig artikel uitgebreider op terugkomen. Nu volgt slechts een korte beschrijving van mijn methode van achtergrond schilderen. Bij een verfwinkel werd een kleur blauwe latex aangevend. Deze kleur werd op de achtergrond gerold met een schuimrubber rolletje, na droging geschuurd en nogmaals gerold.

Met dunne tube-acryl verf werd een gebergte geschilderd. Foto-referentie materiaal is hierbij een must. Hierna kwam het leuke gedeelte : met een airbrush werden met matte, witte Tamya verf wolken gespoten; ook over het gebergte werd ook een laag wit geneveld. Hierdoor werd het met de hand geschilderde waziger en ontstaat er diepte. Met verticale verfstreken werden beboste hellingen geschilderd en ook hier werd weer wit overheen gespoten. Hierna werden wat grotere en meer gedetailleerde bomen geschilderd met dikke, dus dekkende verf. Nadat de boom op het diorama geplaatst was werden er nog een aantal loofbomen bijgeschilderd.

De boom is gemaakt van een stuk struik, waarin in de takken gaatjes geboord werden. Hierin wer-

den takjes zeeschuim geplakt. Zeeschuim is (soms) verkrijgbaar bij bloemenwinkels die handelen in droogbloemen. Een doos kost 50 à 60 gulden en is voldoende voor een flinke modelbaan. De firma HABERL & PABST brengt zeeschuim in de handel dat reeds in kleur gespoten is. Deze verpakkingen zijn echter wel duurder dan zeeschuim in ruwe vorm.

De takken werden met haarlak ingespoten zodat het groen (HEKI) kon worden opgeplakt. Het na-deel van deze methode is dat de boom beslist niet als een boom ruikt. I.p.v. haarlak kunt U ook lijm uit een spuitbus of verdunde houtlijm in een verstuiver gebruiken. De boomwortels werden van Das-klei gemaakt.

Hierna volgde de rest van de groenvoorziening. Gescheurde en uitgeplozen stukjes WOODLAND SCENICS foliage matjes werden vastgeplakt, sedum uit de tuin werd met lijm bespoten, bestrooid met groen en geplant. Hier en daar werden takjes gelegd. Een hekje, gemaakt van wortelstammetjes en garen werd langs de weg geplaatst. Bush strooivezel werd op te voren ingesmeerde stukken gestrooid en gedeeltelijk weer opgezogen met de kruimeldief zodat de vezeltjes overeind gingen staan.

Het schuurtje

Eerst werd een schetsje gemaakt (tekening). Het dak van de schuur werd ten op zichte van de tekening gedraaid omdat dit een betere compositie opleverde. De wanden werden gemaakt van 1 mm dik polystyreen plaat, op regelmatige afstanden ingekrast, vervolgens langs de „houtnerf“ behandeld met ruw schuurpapier en verder gedetailleerd (gekrast) met een mesje. De krasser die ik gebruik komt van de Gamma en is bedoeld om plexiglasplaat in te krassen en langs die kraslijn te breken. Het voordeel van dit gereedschap is dat er geen braampjes langs de kraslijn ontstaan.

Deur- en raamkozijnen werden van 3/4 mm styreen gesneden en opgeplakt. Een deur werd van styreen gemaakt en het hele gebouw werd met M.E.K. (plasticlijm) in elkaar geplakt. Vervolgens werd het met Tamya Japanese Navy Grey gespoten. Hierna werden sommige planken met andere kleuren dun bestreken (Desert Yellow, Buff en Flat Earth) en wel zo dat de grijze onderlaag nog doorscheen. Na droging (föhn) werd het hele gebouw „gewassen“ met dunne Tamya Dark Grey, zodat alle naden dichtliepen en de ingekraste details opeens tot leven kwamen.

Tot slot werd er nog wat Talens donkergrijs pastelkrijt overgestrooid om een stoffig uiterlijk te krijgen. Deze technieken zal ik in de toekomst gedetailleerder uit de doeken doen en wel aan de hand van Nederlandse modellen. Op het dak werd in stukjes gescheurd, rood/bruin gespoten fijn schuurpapier geplakt. Na het aanbrengen van een met schuurpapier en verf verouderde poster was het schuurtje klaar.

De luifel werd gemaakt van 1 x 3 mm styreenlatjes; de golfplaten zijn van SLATERS. Het schuurtje werd met Bison-Tix op de ondergrond geplakt en de naden werden met strooimateriaal en zand weggewerkt zodat het echt in de grond geplant staat. Er werd nog wat rommel rond het huisje geplaatst : nieuwe rollen dakbedekking, planken en een olievat gemaakt van een plastic garenklosje; ook werden er hier en daar wat oude kranten gestrooid.

De trekker is een voor twee kwartjes op een fancy-fair gekocht Matchbox model voorzien van nieuwe tracks, handels en een laagje verf. De figuurtjes zijn gemaakt van Darwiklei op een messing skeletje. Dit soort simpele diorama's is ideaal om scenery technieken op te oefenen en een plaatsje van 50 x 35 cm is in huis wel te vinden, zodat U nu geen excuus meer heeft om in Uw luie leunstoel te blijven zitten dromen van die gigantische baan die U ooit gaat bouwen.

Len de Vries



„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.

KLEIN MODELLBAHN



Beperkte oplage : Set van 3 ELO-wagons met verschillende nummering, waarvan twee met GLAVERBEL-opschriften.

En série limitée : coffret de 3 wagons ELO avec numérotations différentes, dont deux avec inscriptions GLAVERBEL.

WAGON MARCHANDISE
GOEDERENWAGEN

SPRL J.DUPUIS

TYPE ELO

SNCR
NMBS

NIEUW/NOUVEAU

RUE DE SART, 67 • B1490 COURT-ST-ETIENNE • TEL. 010/61.23.87

FOTOTIPS / WETENSWAARDIGHEDEN



Aktiviteitenkalender vzw MSTB

02-09-1989 : GASTRONOMISCHE AVONDRIT MET STOOMTRAKTIE.
03-09-1989 : M.S.T.B. STOOMTREIN RIJDAG.
16-09-1989 : 4e EETFESTIJN in het M.S.T.B. BUFFE-TRIJTUIG in INTERCOM PARK.
17-09-1989 : 4e EETFESTIJN in het M.S.T.B. BUFFE-TRIJTUIG in INTERCOM PARK.
25e RUILBEURS voor miniatuurtreinen, auto's en postkaarten in zaal STAR, N. De Brauwerestraat 21 te Vilvoorde. Open van 09.00 uur tot 13.00 uur.
30-09-1989 : GASTRONOMISCHE AVONDRIT MET STOOMTRAKTIE.
Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot : M.S.T.B., Harensesteenweg 494, B-1800 VILVOORDE.

Spoorwegen in Nederland 100 jaar geleden. - H.G. Hesselink. ISBN 2 - 87202 - 006 - 3

Dit boek is geschreven ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in Nederland. De schrijver heeft het boek ingedeeld in verschillende hoofdstukken, bv. de aanleg van lijnen, de emplacementen, het seinwezen, de ongevallen etc. etc.
Het op A4 formaat uitgevoerde werk bevat 212 pagina's, kunstdrukpapier met circa 300 foto's, 5 spoorwegnetkaarten en o.a. 5 bladen met reproducties van enkele dienstregelingen uit het verleden.
De reproductie van documenten en andere afbeeldingen is van een hoog peil en gezien het feit dat de schrijver heeft geput uit de jaarverslagen en historische geschriften alsmede uit de verslagen van de raad van toezicht op de spoorwegen, kan dit boek zeer interessant genoemd worden.
Het boek is sinds mei '89 tegen de prijs van fl 38,- / Bfr 700,- in de boekhandel verkrijgbaar.

Deze foto toont ons het handmonster van het MÄRKLIN motorpostrijtuig dat binnenkort leverbaar zal zijn.
Foto : H.K.



Persbericht - Modelspoorruilbeurs in Helmond

De MODELSPoorCLUB OOST BRABANT organiseert op zaterdag 4 november 1989 een modelspoorruilbeurs in het T.O.V. gebouw, Azalealaan 40 te Helmond. De weg naar het T.O.V. gebouw wordt in Helmond met pijlen aangegeven. De ruilbeurs is geopend van 10.00 tot 15.00 uur.
Toegang : volwassenen fl 2,50, kinderen (onder geleide) fl 0,50. Leden van de MODELSPoorCLUB OOST BRABANT gratis.
Nadere inlichtingen : G.J. Giepmans, Thorbeckestraat 48, NL 5707 JK Helmond. Tel. 04920 - 23049.

Nijmegen - Kranenburg

De toen nog net niet demissionaire Minister van Verkeer en Waterstaat, Mevrouw N. Smit-Kroes, heeft in april besloten om met ingang van de volgende winterdienst het grensbaanvak Nijmegen - Kranenburg voor alle verkeer te sluiten.
U hebt dus nog tot eind september de tijd om deze landschappelijk fraai gelegen spoorlijn te vereeuwigen. (Zie ook SJ nrs. 9 en 14).
H.v.Keulen

Modelspoorbeurs

Modelspoorbeurs georganiseerd door modelspoorclub „Oost-Brabant“ op zaterdag 4 november van 10 - 15 uur. Azalealaan 40, Helmond (NL), (1 km vanaf station). Inlichtingen : G. Giepmans, tel. 04920 - 23049.

Tentoonstelling

Op 9 en 10 september 1989 organiseert de Belgium O-scale Railroad Club een tentoonstelling van miniatuurspoorwegen (in schaal N, HO, O, 1) in het Cultureel Centrum van Wilrijk (Antwerpen). Geopend van 10 - 18 uur. Inlichtingen ruilbeurs : 011 - 226440.

Hoogspanningsprøf

Nadat ook het motorrijtuig van het museum blokkendoosstel gereed was, werd het hele stel naar Wph Haarlem gebracht voor de z.g. hoogspanningsprøf. Op 1 juni bracht „Jules“, zelf ook een blokkendoos-motorrijtuig, het stel terug naar Amersfoort. De foto ontstond in de omgeving van Halfweg, 01-06-1989.
Foto : Hans van Steijn

Modeltrein- & Hobby festival

Op 2 & 3 september '89 vindt het TWEDE MODEL-TREIN - HOBBYFESTIVAL plaats in de grote zaal van het GILDENHUIS, Merelbekestraat 99, 9230 MELLE-VOGELHOEK.

Aan deze manifestatie nemen verscheidene interessante exposanten deel o.a. : Jocardis (Edingen), Hobby Verborgh (Gent), Treinshop Guido Olaerts (Gruitrode), Rail Revue en Zeta Import.

Om nog andere interessante stands op te noemen : Koop- en verkoopstands ; A.M.S.A.C. : clubbaan N.schaal ; stoomlocomotief zelfvervaardigd ; HO baan ; diorama's ; Liliput ; Klein Modellbahn, Roco, Fleischmann, Märklin ; diazaal, bar met video.

Voor nadere inlichtingen kunt U zich wenden tot : E. Minnaert, Tuinstraat 23, 9230 MELLE. Tel. 091 / 31 91 61.

Zeeuwsch Vlaanderen

De door Groepschef Dijkstra zo gewenste uitbreiding van de infrastructuur in Zeeuwsch Vlaanderen (zie SJ 21) komt er gedeeltelijk. In Axel-aansluiting is een nieuw spoor met twee wissels gekomen en zijn de andere sporen vernieuwd. In Sas van Gent begint men in augustus met de verbouwing van het emplacement. Daar komen drie lange sporen van ong. 550 meter en twee korte van ong. 270 meter.

Persbericht - Association of Railway Preservation Societies congresseert in Utrecht

De Association of Railway Preservation Societies Ltd. (Vereniging van Spoorwegmusea en Museumlijnen) werd opgericht in 1959, toen de eerste Engelse normaalspoorse museumlijnen van start gingen. Al vroeg werd ingezien dat bundeling van krachten en samenwerking tussen de (normaal- smalsporige) museumlijnen van groot belang kon zijn en dat men van elkaars ervaringen -en fouten- kon leren.
In Groot-Brittannië en Ierland is de ARPS de grootste en belangrijkste overkoepelende organisatie op het museale spoorweg-gebied. Sinds enkele jaren staat het lidmaatschap van de ARPS open voor museumlijnen en spoorwegmusea buiten het Verenigd Koninkrijk. Ook enkele Nederlandse museumbedrijven zijn inmiddels „affiliated member“ van de ARPS.

In Groot-Brittannië onderhoudt de ARPS nauwe contacten met verschillende landelijke instellingen, zoals met het National Railway Museum en het Science Museum en met de landelijke pers en de spoorwegpers.

Namens de aangesloten museumbedrijven onderhandelt de ARPS ondermeer met de Britse spoorwegen, met British Coal en met de spoorweginspectie van het Ministerie van Verkeer.

Drie maal per jaar vindt in Groot-Brittannië bij één van de aangesloten organisaties een bijeenkomst plaats. Hier hebben de leden de mogelijkheid ervaringen uit te wisselen en gezamenlijk te zoeken naar oplossingen voor gemeenschappelijke problemen. Viermaal per jaar verschijnt het ARPS-Journal. Tevens verzorgt de ARPS jaarlijks de uitgave van een uitgebreid overzicht van de Britse Museumbedrijven. Bovendien verstrekt de ARPS deskundige adviezen aan haar leden.

Op 1 juli 1989 houdt de ARPS voor het eerst een internationale conferentie. Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in Nederland is als conferentieplaats Utrecht gekozen. Tijdens deze conferentie zullen verschillende sprekers aandacht besteden aan zaken als organisatie, marketing, fondswerving en wetgeving. De deelnemers kunnen ook een bezoek brengen aan de jubileummanifestatie NS-150 en aan verschillende museumlijnen in de periode van 1 t/m 4 juli. Voor deze conferentie is zowel vanuit Groot-Brittannië als vanuit vele andere Europese landen grote belangstelling getoond.

Nadere informatie over de ARPS of over de conferentie wordt verstrekt door : Livius J. Kooy, ARPS European Co-Ordinator, Vincentstraat 15, NL 7481 LB Haaksbergen.

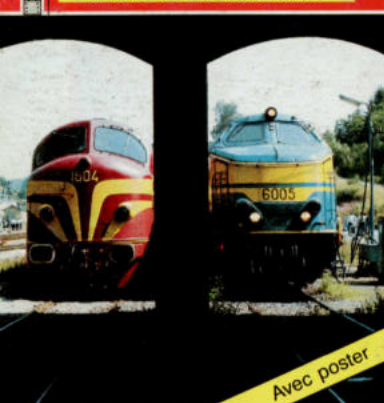
Wegens verbouwing

**! SUPER
SOLDEN !**
tot en met 9/9



**Modelbouw
center Baillien**

Turnhoutsebaan 219
2200 Borgerhout - Antwerpen
Tel. 03 - 236.97.08



MAAK NU UW VERZAMELING COMPLEET

U bent nu ook maandelijks Spoorweg Journaal aan het verslinden maar heeft de smaak pas (te) laat te pakken gekregen? Dan niet getreurd want U kunt de oude nummers nog bijbestellen, maar haast U wel want de nummers 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 17, 18 & 19 zijn bijna uitverkocht. De nummers 01/86 t/m 13/88 kosten BF 170 / FL 9,- . De andere BF 200 / FL 11,-.



Maak voor de bestelling gebruik van de speciaal daarvoor bestemde kaart in het tijdschrift. Mocht die kaart ontbreken stuur dan een briefkaart naar Editions H.K., Aachenerstrasse 6, B 4700 EUPEN (B).