

HERBESTHAL

FL 11
BF 200

Spoorweg JOURNAAL

31
Oktober 89

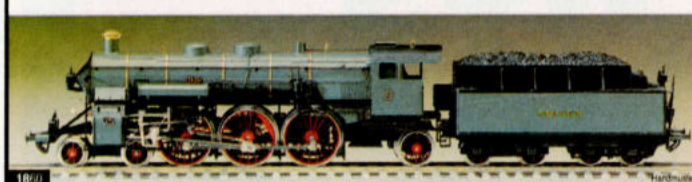
Een spoorreis door Amerika



NS 150 - Modelsporen op zijn Amerikaans

**Grote modelbouwwedstrijd - Vakwerk Extra - Goederenpark
Wetenswaardigheden**

Der ORIENT EXPRESS



1000 Schreubuglokonvoo S 3/6 in Taubertus,
einmalige Exklusivauflage für den Orientexpress



060 Orientexpress - 5 Wagengarnitur (2 Packwagen,
2 Schlaf-, 1 Speisewagen) Exklusivauflage
in feinsten Modellserieausführung mit Kurzhügelkranzmark

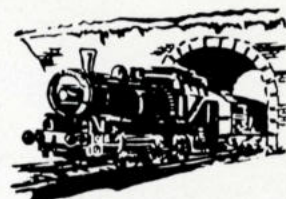
Höchste Eisenbahn.



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

INHOUD

<i>Er gingen treinen door de tijd (afl. 2)</i>	4
<i>Ruïne van burcht Gipsenstein</i>	12
<i>Modelsporen op z'n Amerikaans</i>	16
<i>California, here I come !</i>	20
<i>USA today</i>	22
<i>San Francisco en zijn „Cable Cars”</i>	26
<i>Vakwerk extra</i>	29
<i>Waar een treinreis goed voor was</i>	34
<i>Goederenpark: de Shmms wagon</i>	38
<i>Station Schopfloch (Mfr) rond 1910</i>	40
<i>Wetenswaardigheden</i>	46

S.A. Editions H.K.
Aachenerstrasse 6
B-4700 EUPEN Tel. 087-
74.39.24

31/1989
3e jaargang
Losse nummers Fl 11,-
of BF 200

Verantwoordelijke uitgever: Kurt Heidbreder
Aachenerstrasse 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 Heidbreder
Hoofredactie Nederland:
Huub van Keulen - Ger Moes (Modelbouw)
Hoofredactie België: Max Delie
Medewerkers: Dan Piron, André Saenen,
Leon Faway, Georgy Lejeune, Harrie Pe-
ters, Gerrit Nieuwenhuis, Ger Moes, Ro-
nald Koppen, Christian Vanheck, John
Schmeitz, Peter van Dorp.
Secretariaat: Jolande Brisbois-Bastings Ni-
cole Nizet-Lanneau
Redactie-adres Nederland: Spoorweg Jour-
naal NL Postbus 648 3200 AN Spijkenisse
Abonnementen en advertenties: uitsluitend
rechtstreeks bij de uitgever
Advertenties kunnen worden geweigerd.
Distributie België: S.A. Tondeur Diffusion,
Brussel

Distributie Nederland: Betapress, Gilze
Distributie speciaalzaken Nederland: Zeta,
Ammerzoden

Tekstverwerking: S.A. Editions H.K.
Fotocompositie: Editions H.K.
Printed in Italy: by Europlanning SRL Ver-
ona

Abonnementsprijs: voor 12 nummers: Fl
118,- / BF 2.190 + Fl 7,- / BF 120 verzend-
kosten

Het abonnement kan op elk gewenst mo-
ment ingaan en wordt automatisch ver-
lengd, tenzij uiterlijk 6 weken voor de ver-
valdatum schriftelijk is opgezegd.

Niets uit deze opgave mag worden verveel-
vuldigd en/of openbaar gemaakt door mid-
del van druk, fotocopie, microfilm of op wel-
ke andere wijze ook zonder voorafgaande
schriftelijke toestemming van de uitgever.



1. Oostblokgeweld op de Utrechtse parade met v.l.n.r. CSD 498 022, PKP P47 112 en CSD 475 179, 06-08-1989. Foto: Hans van Steijn

2. Ook andere tractievoertuigen dan stoomlocs trokken veel aandacht. DB-loc V200 007 met de dubbeldekkers van de voormalige LBE te Den Haag HS, 02-08-1989. Foto: Harrie Peters



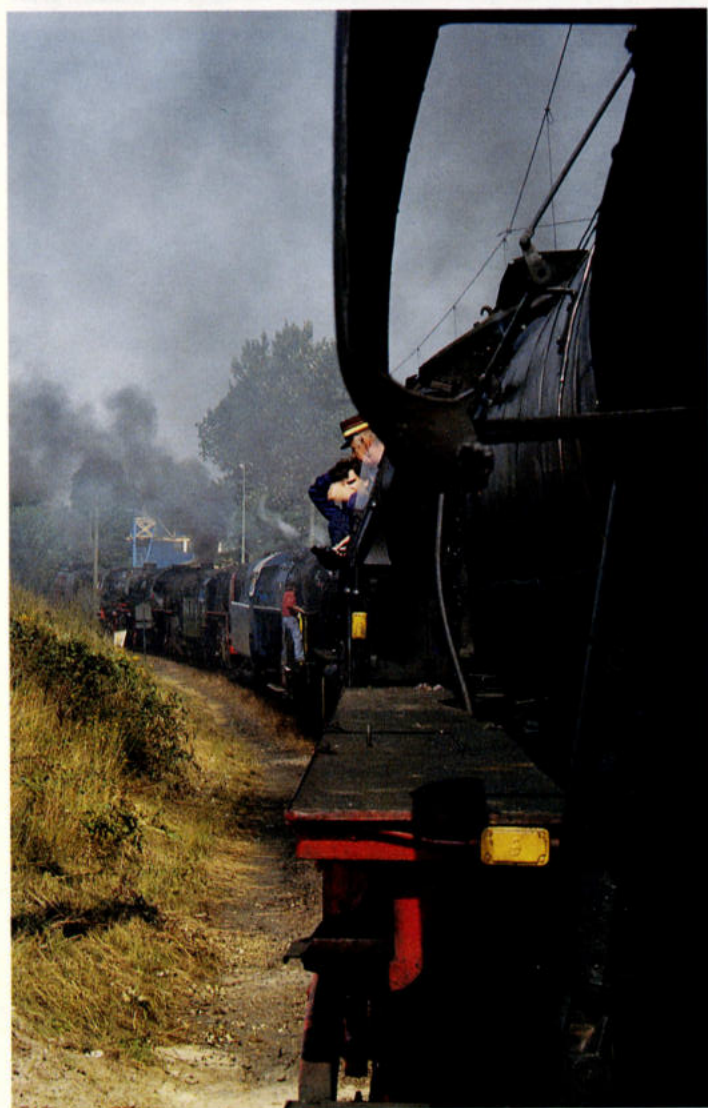


3. De thuisreis van de Poolse stoomloc werd gebruikt voor een extra trein over o.a. de Betuwelijn en door Overijssel voor het Spoorw. egensioenfonds. Op de foto vertrekt Pt47 112 met twee Poolse rijtuigen en Plan E uit Goor, 07-08-1989. Foto: Huub van Keulen

Er reden treinen door de tijd - (afl. 2, slot)

4. Op de materieelshow in Utrecht stonden Wedloper DH1 3104 en zijn voorganger, Blauwe Engel DE1 41, broederlijk naast elkaar. Op de achtergrond staat Mat.'36-treinset 252, waarvoor geen plaats zou zijn in het Spoorw. museum: een regelrechte schande!, 05-07-1989. Foto: Harrie Peters





5. De ster onder de niet-stoomloco's, BR 27000, rijdt hier met Plan E - rijkstogen als Britannia Express over de Moerdijkbrug. Jammer dat de groep Rotterdamse machinisten, die de 1501 onderhoudt, nog te weinig medewerking van NS krijgt om ook eens een rit te mogen rijden, 24-06-1989. Foto: Cor Dijkshoorn

6. De loctrein zet zich voor de laatste maal in beweging om het emplacement Utrecht CS over te steken, 06-08-1989. Foto: Peter van Dorp

7. Dat loc 3737 voor geen kleintje vervaard is, bewees zij op 6 augustus door de loc 218 met de ICE een eindweegs richting oostgrens te trekken. We zien deze combinatie bij vertrek uit Utrecht, 06-08-1989. Foto: Harrie Peters

Het lijkt alweer tamelijk lang geleden, dat de jubileummanifestatie in Utrecht haar poorten sloot. Na 6 augustus kan men de voorlopige balans opmaken: 585.000 bezoekers wisten de weg naar Utrecht te vinden, een groot percentage koos de spoorweg! Zoals we vorige maand beloofden, komen we nu op een aantal facetten van de jubileumviering terug.

Gezien het verloop van de bezoekersaantallen, mogen we stellen dat op de materieelshow de TGV-Atlantique en de ICE de grote publiekstrekkingen waren. De stoomloccparades mochten er ook zijn. Voor de twee parades op werkdagen was duidelijk meer belangstelling dan plaats. Alle parades waren goed georganiseerd en de „speakers“ die uitleg gaven over de locomotieven kregen alle lof toe voor hun deskundigheid.

Op het jaarbeursterrein vielen ons enkele zaken op: de grote ongezellige leegte van „De Tentoonstelling“ in de Margriethal, de drukte op „Trein & Co“ in de Julianahal, waar de hobbyorganisaties wat in een hoekje waren weggedrukt maar het meeste publiek trokken. Het „Railrunnerdorp“ was een





8. Dagelijks, behalve op maandagen, reed een imposante loctrein over het emplacement van Utrecht CS vanaf het stoomdepot naar het postperron, waar de parades werden gehouden, 05-08-1989. Foto: Hans van Steijn

groot succes. Vele kinderen konden zich daar urenlang vermaken, bijvoorbeeld met de spelletjes-strippenkaart en de toneelspelers, die ook elders acte de présence gaven. Jammer dat we minder positief over een aantal andere aspecten moet en

schrijven, maar de organisatie heeft het daar wel naar gemaakt: de stoomritten, waarin 3737 zo weinig te zien was, bleken te weinig en te veel reizigers te trekken. Te weinig, doordat er nauwelijks reclame voor werd gemaakt. Vele treinen reden met minder

dan 50% bezetting. Te veel, omdat duizenden gepensioneerde NS-ers een kaartje hebben aangevraagd en dit vervolgens niet kregen! Het heeft de stoomlocomotieven niet erg meegezeten: veel defecten en onverwachte vertragingen, bijvoorbeeld

9. Een Tsjech in de omloop van de 3737: CSD-loc 498 022 met de Rijnmond Express te Gouda, 03-08-1989. Foto: Harrie Peters





10. Op de laatste rit van SNCF-recordloc CC7107 kreeg deze voorspan van haar zusje, NS 1309. De foto werd in Dordrecht gemaakt, 06-08-1989. Foto: Hans van Steijn

12. Te weinig konden we genieten van de 3737. Op 13 juli reed zij de donderdagse trein naar Arnhem. Onze fotograaf was bij het vertrek richting Utrecht in station Wolfheze, 13-07-1989. Foto: Paul Dijkman

bij aankomst uit het buitenland. De voorlichting over welke stoomlocs er op welke dagen zouden rijden liet veel te wensen over. Alleen via sluiproutes kwamen we er tijdig genoeg achter om foto's voor U te kunnen maken, van NS-150 hoorden wij niets. We hebben nogal eens mensen horen klagen over het optreden van de spoorwegpolitie. Onze mening: het publiek haalde vaak gevaarlijke capriolen uit. Jan en Alleman betrad met of zonder geel vest het spoor, zonder de veiligheidsvoorschriften in acht te nemen. De ambtenaren van SP hadden daardoor een moeilijke taak, die men veelal op bewonderenswaardige wijze vervulde. Al met al was „Treinen door de Tijd” een lange manifestatie, die veel interessants bood, zeker ook aan de verwende spoorhobbyist.

Huib van Keulen

Stoomimpressies uit Utrecht

In het kader van NS 150 hebben de Nederlandse Spoorwegen in overleg met enkele museumlijnen ten behoeve van ruim 100 stoomloccparades en en-

kele tientallen hoofdlijnritten in en rond de voormalige dieselloods in Utrecht een „echt” stoomdepot ingericht. Hoewel werkelijk alles geïmproviseerd moest worden - sinds 1958 is er werkelijk niets meer - roept het depot toch herinneringen aan vroeger tijden op. De lekkende brandslang voor de watervoorziening, de tijdelijke slakkenput en het moderne hijskraantje voor het beladen van de tenders van de stoomlocomotieven verhinderen niet dat de gedachten van de ware liefhebbers, geholpen door bekende geuren en geluiden, afdwalen naar Gelsenkirchen, Stolberg, Rheine... Dagelijks voor aanvang dienst lijkt het er op dat elke ploeg zijn locomotief tot grotere hoogglans wil poetsen dan de ander. Wanneer na enkele uren al dat moois in de zon staat te glimmen, zijn de rangeerinstruaties voor die dag ontvangen. NS'ers beginnen dan met het formen van de loctrein. Ongeveer een uurtje later staat er dan een trein met soms wel twaalf locomotieven gereed om, zodra er even een minuutje ruimte is, het emplacement van Ut-

recht CS op wel zeer opmerkelijke wijze over te steken! Rokend, stampend, slingerend en vooral luid fluitend en bellend speelt zich dan een spektakel af dat eigenlijk niet op een foto kan worden vastgelegd. Na de oversteek, aan de andere zijde van het emplacement, voorbij het postperron waar de parade wordt gehouden, worden de locomotieven van elkaar losgekoppeld en over de diverse sporen verdeeld.

Na afloop van de parades wordt de film in omgekeerde volgorde vertoond: terug naar de opstelsporen, formen van de loctrein, overdovend terug naar het depot, en het uitrangeren van de locomotieven. In een doorgaans goede sfeer worden de locomotieven verzorgd en worden soms kleine reparaties uitgevoerd. Taalproblemen worden op creatieve wijze opgelost en met name de Polen en Tsjechen genieten zichtbaar. Als het werk gedaan is rijden de locomotieven op hun laatste atmosfeertjes de loods in en gaan de deuren dicht.

Wat overblijft is een mooie herinnering aan een uniek stoomevenement. Ondanks de eerdere scepsis moet ge-

11. Sterren stralen voor aanvang van de stoomloccparade: CSD 475 179 en NS 3737 's morgens in het locdepot, 06-08-1989. Foto: Peter van Dorp

13. Ook de 03 1010 van de Reichsbahn verzorgde een aantal ritten, die met de 3737 gereden hadden moeten worden. De foto toont zo'n trein bij Loenersloot tussen Amsterdam en Utrecht, 11-07-1989. Foto: Paul Dijkman







14. Vanaf de fly-over hebben we een aardig overzicht over het tijdelijke stoomdepot in Utrecht met o.a. DR 03 1010, de „City of Truro” en SBB 2978, 13-07-1989. Foto: Paul Dijkman

zegt worden dat NS er in geslaagd is, weliswaar met veel buitenlandse stoomlocs, aan het grote publiek de stoomlocomotief in diverse verschijningsvormen te tonen. Bewezen is ook

dat ondanks onvermijdelijke problemen, het mogelijk is met stoomlocomotieven veel leuke dingen te doen. We hopen dan ook dat NS in de toekomst eens wat vaker een extra stoomtrein

zal inleggen. De 3737 kan het. En er zijn nu nog Nederlandse rijtuigen beschikbaar die daarbij niet misstaan.

Huub van Keulen

15. Ouderwetse stoomatmosfeer op het locdepot. Voor de loods zien we SSN (ex DB) 23 023, MBS (ex SS) 657 en SHM (ex NS) 7742 „Bello”, 13-07-1989. Foto: Paul Dijkman



Abonneert U!!!

en ontvang een goederenwagon cadeau. U heeft de keuze tussen een NMBS- of een NS-model. Wat moet U doen?

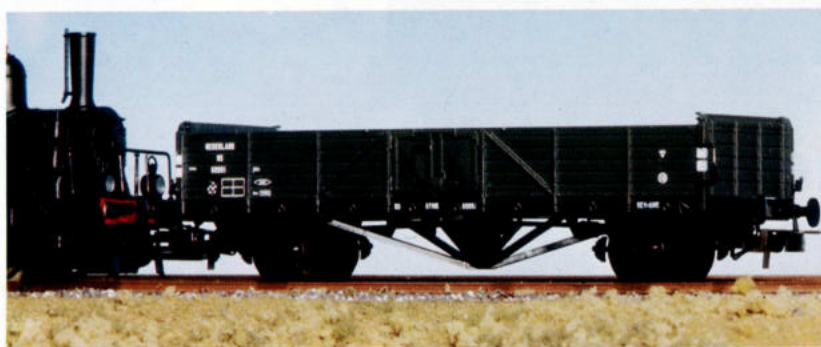
U kunt een abonnement bestellen door ons de bijgesloten abonnement-bestelkaart te retourneren of door ons een briefkaart te sturen of door telefonisch contact met ons op te nemen (087 - 74.39.24), 's morgens van 10 tot 11 uur.

De prijs van een abonnement bedraagt FL 125,- / BF 2310,- (incl. portokosten).

Het nemen van een abonnement heeft enkele voordelen : U heeft Spoorweg Journaal reeds 2 dagen in Uw bezit alvorens de verkoop in de winkels van start gaat, U krijgt Uw exemplaar thuis bezorgd en bovendien hoeft U geen enkel nummer te missen (zelfs gedurende Uw vakantie).

**NAAR KEUZE
HET NMBS
MODEL
VAN TYPE**

**« ELO »
KLEINMODELLBAHN**



**OF HET NS
MODEL
TYPE
« LINZ »
MET METALEN
ONDERSTEL
LILIPUT**

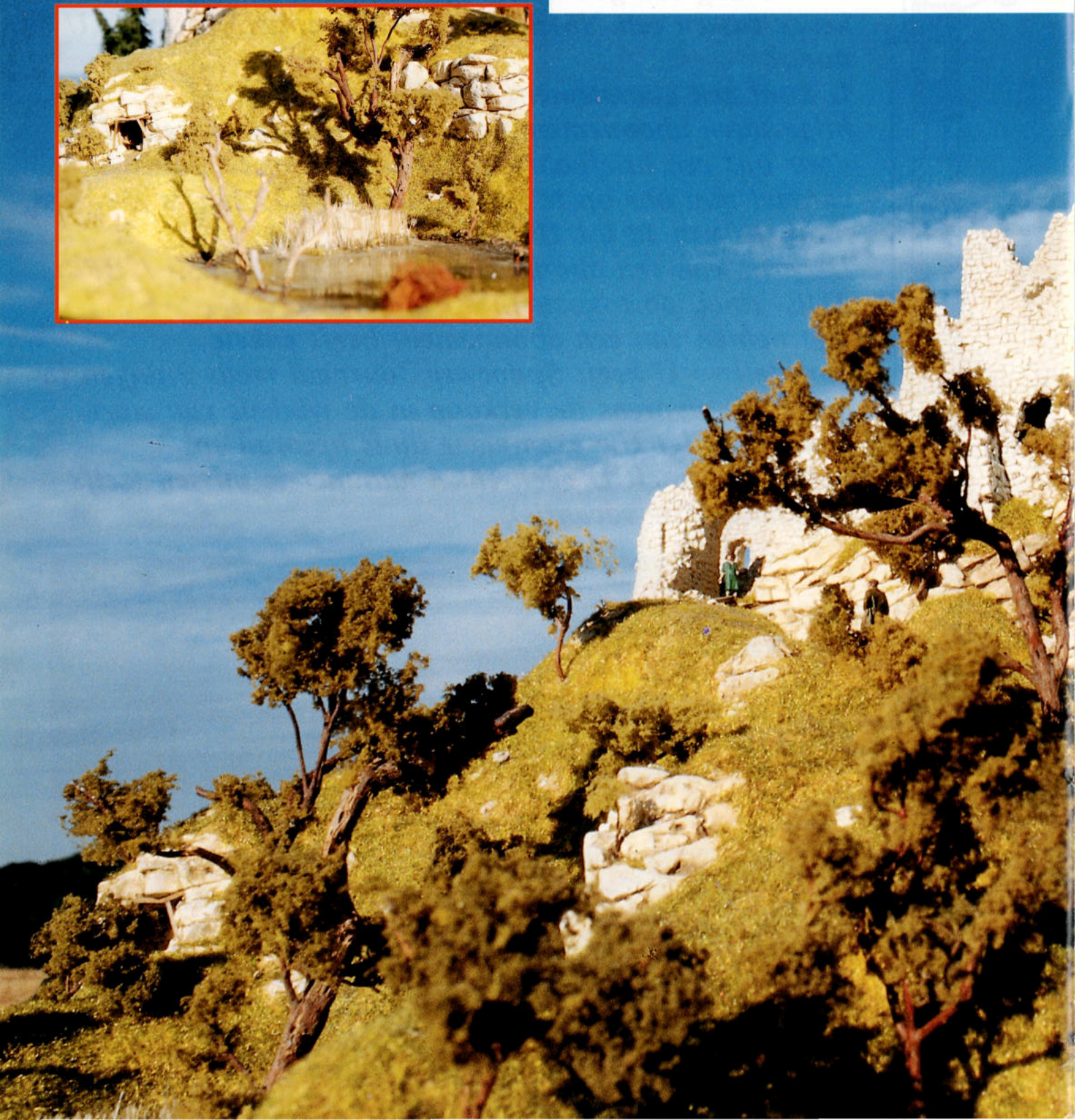
Ruïne van

1. Tegen de blauwe hemel blijkt welk een machtig bouwwerk deze burcht vroeger moet zijn geweest.

2. De in moeizame arbeid gemaakte trapreden zijn op deze „lucht-opname” duidelijk te zien.

3. Aan de voet van de ruïne ligt vredig het kleine water uit giethars met zijn specifieke begroeiing.

Enige jaren geleden was ik op de modelspoor tentoonstelling in Frankfort in de gelegenheid om de bekende beroepsmodelbaanbouwer Bernhard Stein aan het werk te zien, toen hij zijn manier van werken de monstreerde aan een grotere modelspoorbaan en hij toevallig aan het werk was aan een stuk metselwerk. Het resultaat van dit werk beviel mij uitstekend, evenals de



burcht Gipsenstein

rotspartij en nog andere delen van het landschap. Daarop besloot ik om zelf ook eens gebruik te gaan maken van deze, maar ook van andere technieken. Aangezien ik liefhebber ben van oude burchten en ruïnes, stond het thema voor een zelf te bouwen diorama bij voorbaat vast. Temeer omdat er tot op dat moment geen aansprekend H0 model van de industrie beschik-

4. De precies nagebouwde natuurstenen muren maken het gehele project indrukwekkender.





5. Deze wandelaars zijn na een vermoeiende klim toe aan een rustpauze. Ze genieten van een prachtig uitzicht vanaf deze hoogte.

9. Tegen het vallen van de avond ziet deze ruïne er een beetje beangstigend uit.

10. In het zonlicht oogt deze vroeger zo trotse burcht thans echt vredig.

GROTE INTERNATIONALE MODELBOUWWEDSTRIJD VAN HET SPOORWEG JOURNAAL



6. Dit totaalbeeld van het diorama geeft een goede indruk van de onderbouw.

8. Op deze foto kan met de vroegere indeling van de burcht nog goed inschatten.

7. Een amateurgeoloog zoekt naar sporen uit de oudheid.

baar was. Mijn model is niet gebouwd naar een werkelijk bestaand voorbeeld. Het vertoont echter gelijkenis met de ruïne van Hohenfreyberg bij Zell in de Allgäu. Tijdens een aantal bezoeken aan deze ruïne heb ik genoeg informatie verzameld in de vorm van foto's en schetsen om met de bouw van mijn eigen ruïne te starten.

Het bouwwerk

In het zover gereed zijnde landschap werd de burcht opgebouwd. Het bouwen van de muren was vrij eenvoudig maar kostte wel veel geduld. Alle muren werden stuk voor stuk in hun geheel op de definitieve plaats op een van te voren opgeruwde ondergrond gegoten. Hiervoor gebruikte ik zelfgemaakt bekistingen van karton met een glad oppervlak, waartussen een dun mengsel van sneldrogende gips werd gegoten. Op deze manier werden alle wan-



den gemaakt tot uiteindelijk de hele ruïne in ruwbouw gereed was.

Daarna volgde het meest tijdrovende deel van het werk. Eerst werden met een steekbeitel alle openingen in de wanden aangebracht, waarna vervolgens de muurstructuur steen voor steen met een scherp knutselmes in de gladde gipswand werd gegraveerd.

Nadat alle gips- en graveerwerk gereed was heb ik het geheel twee maal met grondverf behandeld. Toen alles goed droog was werden de lichtere kleuren op de rotsen en op de ruïne aangebracht. Deze heb ik eveneens goed laten drogen. Tenslotte werden de donkere tinten aangebracht door middel van de lazuurtechniek. Dat wil zeggen dat men direct na het aanbrengen van de verf deze met een vochtige spons weer verwijderd. In de poriën en de naden blijft dan een restje verf achter, dat de plastische werking van de oppervlaktestructuur versterkt.

De onderbouw

Volgens mijn schetsen was een oppervlakte van 80 x 55 cm nodig voor het diorama. De basis is een 12 mm dikke meubelplaat, waarop een vertikaal raamwerk van multiplex is gebouwd, waarin de contouren van het landschap zijn uitgezaagd. Op dit raamwerk werd metalen vliegengaas bevestigd, dat in de gewenste vorm werd gebogen. Vervolgens werd een laag gips aangebracht, welke op de plaats waar naderhand de ruïne moest verrijzen aanmerkelijk dikker werd uitgevoerd, zodat voldoende stevigheid voor het fundament aanwezig was.

Opbouw van het landschap

Nu was het zaak om het landschap aan te brengen op mijn diorama. Door middel van strooimaterialen werden grasvelden nagebootst. Hier bij werd ook het voormalige interieur van de burcht van gras voorzien. Een kleine poel werd met behulp van giethars aangelegd. Voordat het „water” werd aangebracht, werden haren van een borstel op de bodem bevestigd om riet na te bootsen. De stammen van de bomen zijn echt hout, dat ik van een vakantie in Spanje heb meegebracht, waar ik het op een hoogte van zo'n 2000 m heb verzameld. Het gebladerte is van WOODLAND SCENICS FOLIAGE. Tot slot heb ik nog een aantal losse stenen uit gips vervaardigd, welke ik daarna op en tussen de muren verdeelde. Na zo'n maand of negen arbeid



leek mijn diorama gereed te zijn. Maar niets was minder waar.

De druipsteengrot

Na een aantal dagen ontdekte ik een gat in een van mijn rotspartijen. Door het gaas was een hoeveelheid gips binnengedrongen in de daaronder liggende holle ruimte. Dit gips hing in slierten naar beneden. Dit bracht mij op het idee van een druipsteengrot. Deze te realiseren kostte mij nog eens zeven weken arbeid. Doordat het diorama eigenlijk klaar was en in geen geval beschadigingen mocht oplopen moest ik zeer voorzichtig te werk gaan bij de aanleg van mijn druipsteengrot. Door een gat van 20 x 10 cm in de bodemplaat moest de grot worden gebouwd.

Eerst werd een complete zijgang gebouwd en door het gat in de bodemplaat op de plaats bevestigd, vervolgens werd het pla-

fond van de grot vervaardigd en aangebracht, waarna van beide gangen de bodem werd gemaakt en aan het geheel vastgegoten met gips. Tenslotte werd de grot van binnen geschilderd. De bijzondere attractie van deze druipsteengrot wordt gevormd door ongeveer 45 druipstenen van met gips beklede spelden en spijkers. In totaal 22 kleine lampjes geven de mogelijkheid drie variabele verlichtingen te laten branden. De vierde mogelijkheid zijn een drietal speleologen, welke met helm, lanternen en een zaklantaarn zijn uitgerust. De grot ligt zodanig in het diorama gesitueerd dat zij van twee zijden door drie openingen zichtbaar is. Het is mij tot nu toe echter nog niet gelukt om de grot redelijk te fotograferen. Eigenlijk moest men een kamera in H0 hebben!

Manfred Luft / PS





Modelsporen op zijn Amerikanen

Op de vraag: „Waarom heb jij een Amerikaanse modelspoorbaan” zijn er drie antwoorden mogelijk. 1e. De exclusiviteit: je ziet al zo ontzettend veel modelbanen met allemaal dezelfde Nederlandse of Duitse lokomotieven en ander rollend materieel. Om deze zelfde reden zijn er ook nog wel enige Franse en Engelse alsmede Zwitserse modelbanen te vinden, denk ik.

2e. Het gemak waarmee je een privéspoorweg kunt oprichten voorzien van je eigen bedachte naam en materieel, m.a.w. geen remmingen meer met betrekking tot het wel of niet passen van diverse modelloks ten opzichte van elkaar of t.o.v. de tijd en 3e. de ver doorgevoerde normalisering:

vrijwel alle Amerikaanse modelspoorloks en wagons worden volgens de normen van de NMRA vervaardigd en kunnen dus zonder meer door elkaar worden gebruikt. Het zijn deze argumenten, die mij deden besluiten al mijn Europese modellen van de hand te doen en opnieuw te beginnen. Het resultaat kunt u op deze foto's zien. Hoewel ik sinds 1971 lid ben van de National Model Railroad Association, ben ik pas in 1980 serieus begonnen met de bouw van mijn modelbaan. Het bekende ruimtegebrek was daar mede verantwoordelijk voor. Bovendien was mijn kennis van dit materieel mijn niet toereikend om er serieus over te gaan denken dit onderwerp

adequaat aan te pakken. De kennis die ik langzamerhand vergaarde door het lezen van Amerikaanse modelspoor tijdschriften en boeken is beslist noodzakelijk gebleken om een en ander daadwerkelijk tot een goed resultaat te voeren. Dit wordt m.i. maar al te vaak onderschat. Alle technieken, die ik in de praktijk heb toegepast, heb ik voor het grootste deel geleerd door het lezen van artikelen en daarna al doende met vallen en opstaan mezelf eigen gemaakt!

Hoewel ik zelf nog nooit in de USA ben geweest, had ik toch wel een idee voor ogen van de streek die ik wilde uitbeelden. Niet de woestijn van Arizona of het berg-



2. Gezicht op de Naugatuck River met de spoorlijn van de New Haven Railroad. Deze spoorlijn werd d.m.v. vele tonnen dynamiet uit de heuvelrug weggeblazen; het losse gesteente werd eenvoudig weg in het water gedumpt. Ik heb dit nagebootst door hardgeworden gipsresten met de hamer in stukken te verdelen, deze tegen de achterkant op te stapelen (nu ja, te strooien) en deze vervolgens nat te spuiten met de plantenspuit. Hierna werd er overvloedig verdunde witte houtlijm over gedrupt, zodat alle brokken goed aan elkaar werden gehecht. Met de airbrush tenslotte werd het geheel overkleurd; met de kwast is dit ondoenlijk. De begroeiing van de heuvelrug bestaat uit (heel) veel ijslands mos, de bomen links zijn van HARBERL & PABST en de hemelachtergrond is van FALLER (Schwarzwald Baar). De twee vissers in de rivier zijn erg actief bezig, het vriendinnetje van een van hen verveelt zich, is bezig haar T-Shirt uit te trekken voor een duik in het water (topless!) ... of de vissers dit zullen appreciëren?

4. Aan deze zijde van de rivier is een klein emplacement gemaakt, waarop een houtzagerij (REVELL en FALLER) een dominerende plaats inneemt. Boomstammen worden per trein aangevoerd, die vervolgens, na gezaagd te zijn, door trucks en/of wagons weer worden afgevoerd. Onder de afzuiginstallatie achter de zagerij ziet men een hoge bakwagen voor de afvoer van het zaagsel, die door een old-timer dieselloc op zijn plaats wordt gerangeerd, nadat eerst de volle is weggereden. Een keer per week kunnen er nog wat passagiers aankomen in een soort railbusachtig voertuig, die de spottende naam heeft van „Galopping Goose”. Deze heeft tevens nog wat laadruimten voor het vervoer van kleine pakketten, kisten of anderszins.

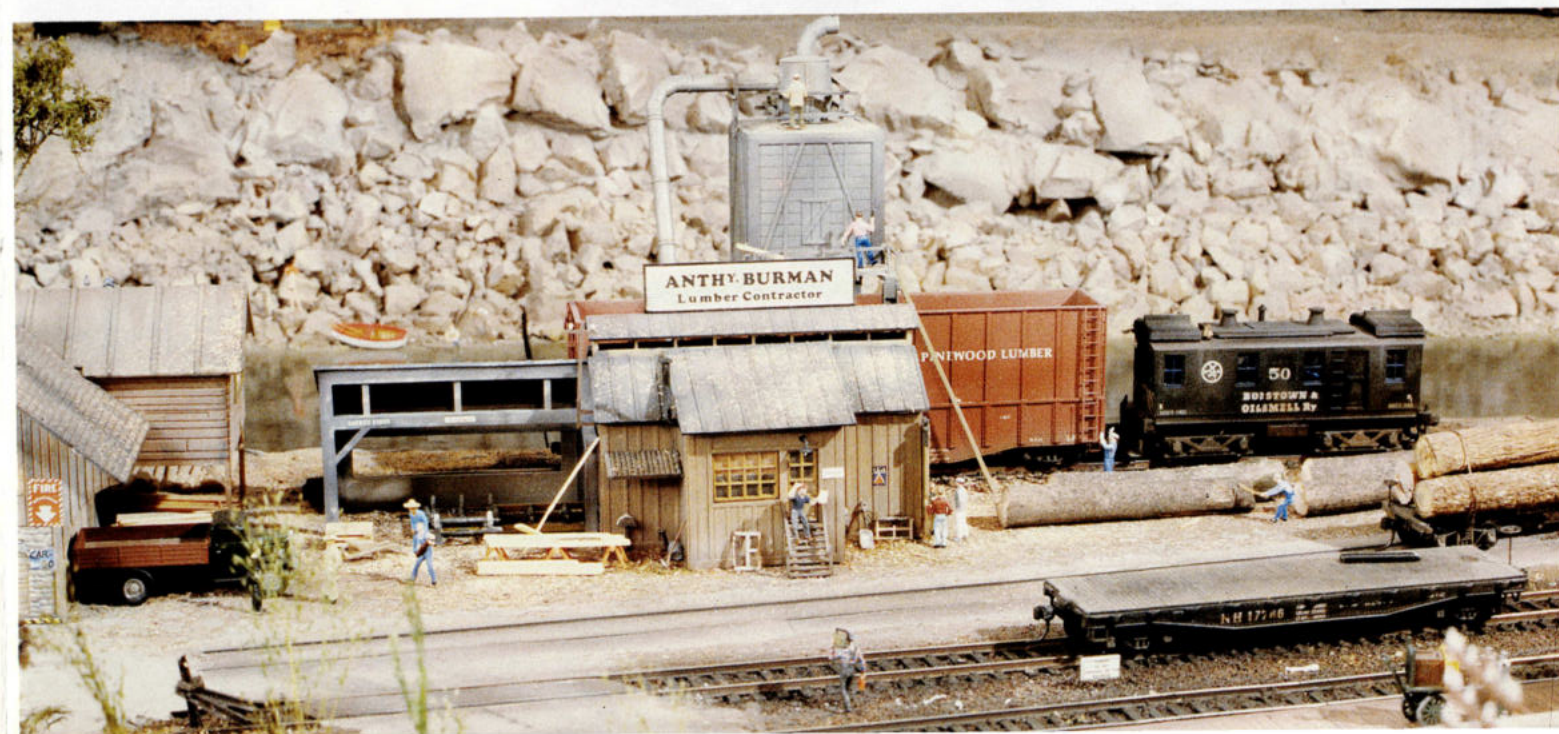
3. De twee vissers in de rivier zullen het niet op prijs stellen dat het vriendinnetje van een van hen uit verveling een duik in het water wil nemen. Ze is tenminste al druk doende haar T-Shirtje uit te trekken. De derde visser toont trots zijn vangst aan de machinist van de juist passerende trein, deze wuift enthousiast terug. Tegen een van de huisjes op de voorgrond zit een niet al te frisse figuur (zijn roes uit te slapen?).

1. Deze fabriek werd gebouwd van 3 POLA zuurfabriekjes. Omdat deze gesitueerd is in de hoek van de kamer heb ik gebruik gemaakt van de zg. spiegeltruc. Het werkelijke bouwwerk is slechts voor de helft gebouwd en direct tegen een spiegel geplaatst, waardoor tevens de haakse hoek werd gekamoufleerd. Niet alleen lijkt het gebouw 2x zo groot, het geeft ook de indruk dat de baan doorloopt. Het witte gebouwtje dat achter de fabriek zichtbaar is, staat in werkelijkheid rechts vooraan en is gemaakt van overgebleven delen van de POLA bouwpakketten. De boom is gemaakt van de top van een onkruidstruik, bekleed met WOODLAND SCENICS foliage en dient in feite om de enkele muur te verdoezelen, die tegen de FALLER achtergrond staat.



landschap van de Rocky Mountains, nee ik voelde me meer aangetrokken tot het Noordoosten van Amerika, het gebied dat men „New England” noemt. Dit omvat de Staten: Connecticut, Rhode Island, Massachusetts, New Hampshire, Maine en Vermont. Vooral de drie eerstgenoemde trokken mij erg en dankzij het bestuderen van vele foto's in boeken en tijdschriften dacht ik erin geslaagd te zijn iets van de sfeer van dit gebied gerealiseerd te hebben.

De toch nog beperkte ruimte die mij ter be-





5. Onderaan de steunmuur, opgebouwd uit KIBRI boogmuurdelen, met VOLLMER plaat dichtgemaakt, bevindt zich nog een klein station, meer een halte, waar een man druk doende is wat klein vrachtgoed uit een wagon te lossen, terwijl de rest ...

schikking stond (een kamer van 2,50 x 3,90 m, waarin bovendien een logeerbed beschikbaar moest blijven), bood mij niet de gelegenheid hierin een groots Amerikaans landschap na te bootsen. Omdat ik vooral gecharmeerd was van voor deze streek het typerende landschap heb ik be-

wust gekozen voor een landelijke aanpak, dus geen groot station, geen grootse stad of industrie, geen uitgebreid emplacement, maar een hoofzakelijk landschappelijk gebied met een rivier en een hierlangs lopende spoorweg als hoofdmoot. Of ik hierin ben geslaagd moet u zelf uitmaken aan de

hand van de foto's die hierbij staan afgedrukt. De gebruikte technieken heb ik - zij het sumier- hier en daar bij de fototeksten vermeld.

Fons Bossaers

6. De voorste rand van de baan bevat achtereenvolgens een landweg gescheiden van de spoorbaan door een greppel. Hierachter gaat een spoor omhoog, wat aanvankelijk nog redelijk landschappelijk is op te vangen. Waar er echter een groot niveauverschil ontstaat, moet een steunmuur voor een steviger fundering zorgen. Fotos 1,2,5: L. Gelder / 3,4,6: F. Bossaers



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

NIEUW NU LEVERBAAR

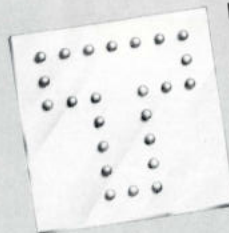
De 1220 loc in bruine kleur (no. 20 8188S)

*Verder nu ook leverbaar de super-
edetailleerde nieuwe DB rijtuigen op
schaal 1/87 met NEM-362 kortkoppeling:*
30 9165K Rheingold 1e kl. 111-62 bl./cr.
30 9181K Rheingold 1e kl. 121-62 bl./cr.
30 9182K Rheingold Restauratie bl./cr.
30 9168K TEE-IC 1e kl. Apüm 121 rd./cr.
30 9167K TEE-IC 1e kl. Avüm 111 rd./cr.

LIMA WEET WAT LIEFHEBBERS WILLEN
Importeur :
OVERBEEK BV
VLAARDINGEN

WIJ HEBBEN IETS SPECIAALS VOOR U LATEN MAKEN

Alleen verkrijgbaar bij
de treinen experts van:



TECHNO TRAIN

HOBBYCENTER

Minitrix- NS 1100 Blauw f. 209,-
Arnold- 4 Blauwe NS PLAN K Rijtuigen f. 199,-
Arnold- 3 NS Tankwagens w.o. NS instructieketel-
wagen f. 98,-

- | | |
|--|---|
| T Alphen a/d Rijn Van der fanne B.V.
Spel + Hobby
Hooftstraat 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 10 | T Nijmegen Van der Stad
B.V. Hertogstraat 102 |
| T Bergen op Zoom Pierre Dierdorf
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.
Barteljorisstraat 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
Treinenshop "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 Larenweg 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. Een trek-duw trein van de Cal Train San Francisco - San José staat met loc SP 912 „San Bruno” op het eindstation San José. (06.08.87).

California, here I come !

Met de woorden van deze song op de lippen, vertrokken we in 1987 voor een maandje vakantie naar familie in Californië, USA. Daar maakten we van de gelegenheid gebruik om ons op de hoogte te stellen van het railvervoer. Zoewel de dagelijkse diensten, als de museumbedrijven hadden onze belanstelling. Graag willen we onze ervaringen delen met de lezers van Spoorweg Journaal. Gaat U in gedachten met ons mee op reis naar de zonnige westkust ?

We waren gelogeerd in San José en daar was men druk in de weer met het aanleggen van een nieuwe sneltramlijn. Het eerste gedeelte, van het depot naar het noorden, zou in december 1987 in dienst komen en er werd al volop proefgereden. Overdag gebeurde dat met gematigde snelheid, 's avonds echter met volle kracht vooruit. De

gelede rijtuigen hebben een prachtig uiterlijk en worden in Canada gebouwd met de nodige Duitse techniek erin.

San Francisco is ondermeer beroemd vanwege z'n kabeltrams. Maar wat ook de moeite (en veel foto's) waard is, dat is de tramlijn door Market Street. Hier reed vroeger de stadstram, maar deze is een verdieping gezakt. Onder de straat lopen twee tunnels, in de bovenste daarvan rijden de trams. Een etage lager treffen we de BART (=Bay Area Rapid Transit) aan, een zeer moderne, metro-achtige lijn van meer dan 100 km naar Fremont. Maar nu in de straat zelf: daar zijn de tramrails blijven liggen en er hangt bovenleiding voor de trolleybussen. Makkelijk genoeg om daar trolleytrams te laten rijden en dat doet men dan ook. Voor het zg. Trolley-Festival heeft men trams uit allerlei landen

verzameld, waarmee men door de Market Street als lijn F rijdt. Naast Amerikaanse trams, waaronder 2 PCC's, vinden we hier trams uit o.a. Milaan, Blackpool, Hamburg en Melbourne in dienst. Een bont schouwspel !

Wegens reconstructiewerkzaamheden in Market Street, zal lijn F in de jaren 1988 en 1989 niet rijden. Tijdelijk zal er met de museumrijtuigen een dienst over de havenspoorlijn worden gereden, onder lijnletter E. Daartoe werd één spoor geëlektrificeerd.

Tussen San José en San Francisco kun je je tegenwoordig redelijk comfortabel laten vervoeren met de Cal Train over de sporen van de Southern Pacific. Het gaat hierbij om echt voorstadsvervoer met een hoge frequentie in de spitsuren. Er wordt onderweg door de meeste treinen 22 maal gestopt en de reistijd over een afstand van 47 mijl (+/- 75 km) bedraagt 1 1/2 uur. Het spoor ligt, zoals bijna overal in de USA, op houten biels gespijkerd en bestaat nog uit korte spoorstaven. Sommige stukken liggen er uitgesproken slecht bij. De treinen zelf bestaan uit dieselelektrische Bo'Bo'-locomotieven en dubbeldeksrijtuigen. Ze rijden als trek-duw treinen. Op de grote afstanden doet AMTRAK zijn uiterste best om treinverbindingen in stand te houden, maar dat wil niet zo best lukken. De lage snelheid en op de slecht liggende baanvakken lijken me hierbij het grootste probleem.

Van de spoorwegmusea die we bezochten, moet zeker het schitterende California State Railway Museum in Sacramento worden genoemd. In de loodsen van het voormalige stoomlocdepot en in een prachtig nieuw gebouw is een zeer waardevolle verzameling stoomlocs, diesellocs en rijtuigen samenge-



2. IN 1983 startte MUNI, het openbaar vervoersbedrijf van San Francisco, met het Trolley-festival. Trams uit alle werelddelen rijden 's zomers door Market Street; op de foto zien we een originele tram van San Francisco uit 1914. (24.08.87).



3. Een treinstel van de Bay Area Rapid Transit (BART) nadert het eindstation in Fremont. Een verdere verlenging van de nu 100 km lange lijn wordt overwogen. (17.08.87).

bracht. Wie wil fotograferen, doet er goed aan een statief mee te nemen, want het is er binnen vrij donker. Tot de collectie behoort o.a. de „frontcab” stoomloc SP 4294 (Baldwin, 1944), waarnaast je je een dwerg waant. In het Griffith Park in Los Angeles is een collectie stoomlocs en ander materieel samengebracht, die liefdevol door particulieren wordt onderhouden. Jammer dat alles buiten in de (verontreinigde) zeelucht staat. Tussen de badplaats Santa Cruz en Felton onderhoudt de Santa Cruz, Big Trees & Pacific Railway in de week-ends een museumdienst op n ormaalspoor, voorlopig nog met diesellocs van de Santa Fé. In Felton bevindt zich een heel recreatie- en natuurpark. De natuur is hier inderdaad prachtig, met uitgestrekte pijnboombossen. Hier vinden we een

smaalspoorlijn, waarop onder andere Shay's en een Heissler voor de tractie zorgen. Dit zijn stoomlocs met door cardanassen en tandwielen aangedreven draaistellen, die het mogelijk maken door krappe bogen en op slecht liggend spoor te rijden: typerend voor Amerikaanse bosbouwlijnen. Deze smalspoortreinen rijden overigens dagelijks. In de staat Nevada brachten we een bezoekje aan het voormalige mijnstadje Virginia City. Sinds het sluiten van de goud- en zilvermijnen verkrijgt men z'n inkomsten vooral uit het toerisme. Een leuk stadje met -bijna- echte wildwest-sfeer. Op het in de jaren 30 verlaten tracé van de normaalsporige Virginia & Truckee Railway is men begonnen de rails te herleggen. Inmiddels is zo'n 3 1/2 mijl spoorlijn weer in exploitatie, maar nu louter voor

toeristen. De treinen rijden met stoomtractie, waarvoor loc 29 (Baldwin, 1916) beschikbaar is. Men wil de lijn graag verlengen, maar dit plan wordt nogal bemoeilijkt door een aantal ingestorte tunnels, die eerst hersteld zullen moeten worden.

Wie een kansje wil wagen, is in de staat Nevada overgens aan het goede adres. Anders dan in Californië vinden we hier volop casino's met de beroemde en beruchte „éénarmige bandieten”. Tegen diegenen, die de kans krijgen om een reis naar de Verenigde Staten te maken, zeggen we van harte: DOEN !

Huub van Keulen.

4. Loc 29 van de Virginia & Truckee museumlijn is onderweg door het dorre landschap van Nevada met een trein, komend van Tunnel 4 rijdend naar Virginia City. (12.08.87).
Alle foto's: Huub van Keulen.



2. De befaamde „Devils Gate Bridge” met daarop Shaylocomotief nr. 14 op weg naar „Silver Plume”, 20-6-1989.
POSTER. De trein verlaat de canyon van de Animas rivier op weg naar Silverton, 23-6-1989.

USA TODAY

De enorme groei van het luchtverkeer en het aanleggen van de „Interstate Highways” (autosnelwegen) na de Tweede Wereldoorlog vormden een ernstige bedreiging voor de spoorwegen. Om deze ramp te voorkomen nam het Amerikaanse Congres in 1971 de beslissing om Amtrak, „The National Railroad Passenger Corporation” op te richten. Het was de bedoeling de spoorwegmaatschappijen te ontdoen van hun niet-rendabele reizigerstreinen, en deze om te vormen tot een levensvatbare vorm van vervoer, maar dan op staatskosten!

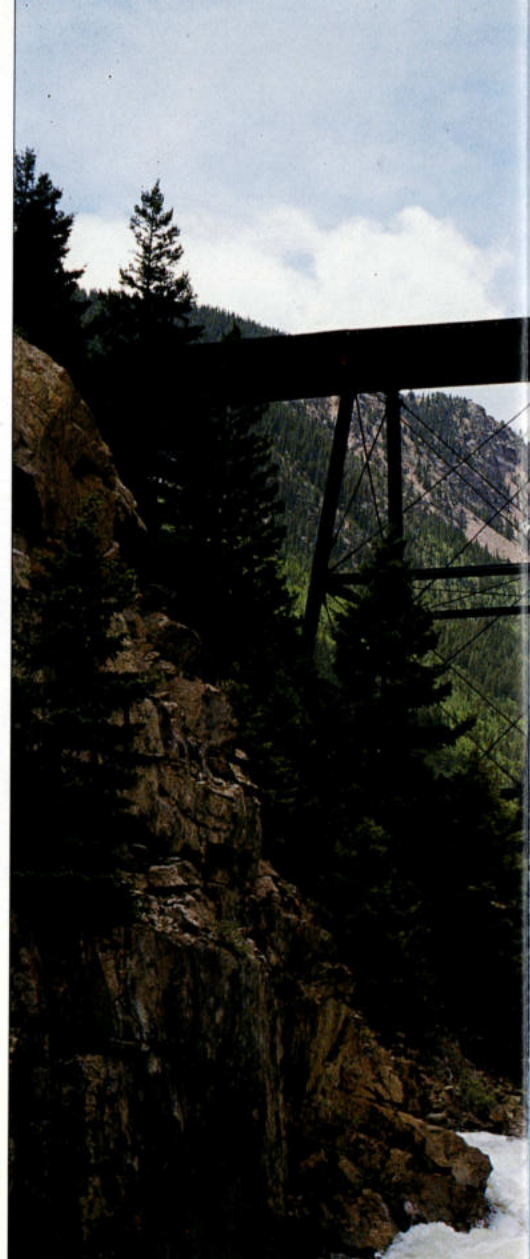
De Amtrak-treinen rijden over de sporen van de diverse onafhankelijke privé-spoorwegmaatschappijen. Alhoewel het personeel (machinisten, treinwachters, enz.) in dienst is bij de diverse privé-spoorwegmaatschappijen, behoort anderzijds het personeel van de slaap- en restauratiewagens tot Amtrak. Alhoewel de nieuwste dubbeldekrijtuigen slechts enkele jaren oud zijn en er rijkelijk met de plaatsverhoudingen wordt omgesprongen, kunnen zij het rijcomfort van onze Europese rijtuigen niet benaderen. Door de zeer slechte liging van het spoor, waarvan men werkelijk zonder te overdrijven kan zeggen dat het tot op de draad versleten is, wordt men tijdens de rit bestendig over en weer geslingerd. Een treinreis in de USA houdt beslist geen comfortabele ervaring in. Voor de stoomfanaat heeft de USA, en in het bijzonder de staat Colorado, echter nog heel wat te bieden, een aanbod dat in de toekomst nog zal toenemen. De spoorwegen in Colorado hebben hun ontstaan te danken enerzijds aan de oost - west spoorlijn die

door deze staat loopt, anderzijds voornamelijk aan de ontwikkelingen na de ontdekking van goud en zilver rond 1880. In deze periode rezen de goudzoekersstadjes als paddestoelen uit de grond en diverse spoorwegmaatschappijen werden opgericht om reizigers en goederen te vervoeren door de onherbergzame gebieden in de Rocky Mountains. Er werd voornamelijk voor smalspoor met een breedte van 3 voet (+/- 1 meter) gekozen. De lijntjes die we hierna bespreken zijn alle van dit type. Een interessant lijntje dat hersteld werd in de jaren '70 en '80, en terug in dienst is sinds 1986 is een gedeelte van de „Georgetown Leadville & San Juan Railway”, beter bekend als de „Georgetown Loop”.

Om Georgetown met het 3,5 km verder gelegen Silver Plume te verbinden moest er 7,2 km spoor aangelegd worden om de steile klim uit het dal met een helling van 3 % mogelijk te maken. In een lus („loop”) windt de spoorweg zich uit het dal om zijn eigen sporen te kruisen op een 30m hoge en 100 m lange brug: de „Devil's Gate Bridge” (de Duivelspoortbrug). Niet alleen is dit lijntje merkwaardig wegens deze hoge brug in het bijzonder mooie berglandschap, maar ook wegens de gebruikte lokomotieven van het Shay-type. Deze lokomotieven bezitten drie rechtopstaande cilindres, en de overbrenging geschiedt met kardanaandrijving op alle assen van lok én tender!

De twee volgende spoorlijnen maakten deel uit van de Denver & Rio Grande spoorweglijn, die Denver verbond met de 432 km verder gelegen mijnstad Silverton in de Rocky

1. De meest befaamde plaats voor elke Amerikaan, „Promontory Summit” waar de spoorwegbouwers die van het westen kwamen die welke van het oosten kwamen, ontmoetten. Hierdoor werd de oost-west verbinding door Amerika voltooid. De funtionerend e replica's van de locomotieven „Jupiter” van de Central Pacific en „119” van de Union Pacific rijden dagelijks ettelijke malen heen en weer op de plaats waar op 10 mei 1869 de laatste nagel: de „Golden Spike”, werd geslagen die de voltooiing van de lijn betekende. Alle foto's: Max Delie





Mountains. Een gedeelte van deze lijn, de huidige „Durango & Silverton“-stoomspoorweg met een lengte van 72 km werd gesloten in 1951. De pientere zakenman Mr. Bradshaw van Orlando/Florida kocht de lijn, en deze werd in 1981 weer opengesteld. Van begin mei tot eind oktober vervoeren dagelijks 4 treinen in elke richting duizenden toeristen door de schitterende canyon van de Animas River die Durango verbindt met het mijnstadje Silverton.

Een ander deel van de toenmalige verbinding tussen Denver en Silverton vormt de huidige „Cumbres & Toltec“-spoorweglijn. Deze lijn die langs de grens van de staten Colorado en New Mexico loopt is een van de weinige smalspoorwegen ter wereld die een bergpas van boven de 3000m overschrijdt. De geschiedenis van deze spoorweg verliep nagenoeg zoals deze van de „Durango & Silverton“.

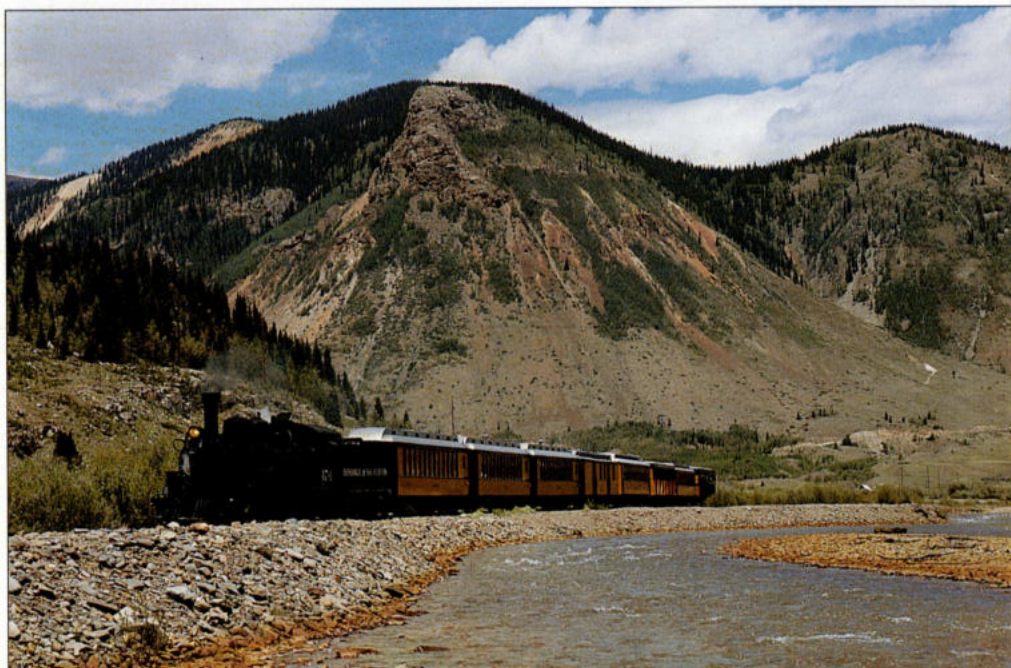
In 1951 werd het reizigersverkeer opgegeven en verliep het goederenverkeer verder, tot in 1967 tot sluiting besloten werd. De staten Colorado & New Mexico besloten het 102 km lange traject tussen Antonito in Colorado en Chama in New Mexico te redden en deze unieke historische lijn, die over de 10.015 voet hoge Cumbres Pass loopt, toeristisch te exploiteren. Maar de overname-rekening van „Denver & Rio Grande“ bedroeg al 547.120 \$. Er was dus geen geld meer om de spoorlijn te herstellen en opnieuw in dienst te nemen. Een nationale oproep werd gericht tot

al diegenen die zo luid geroepen hadden om deze spoorlijn te redden om nu eens daadwerkelijk een handje toe te steken.

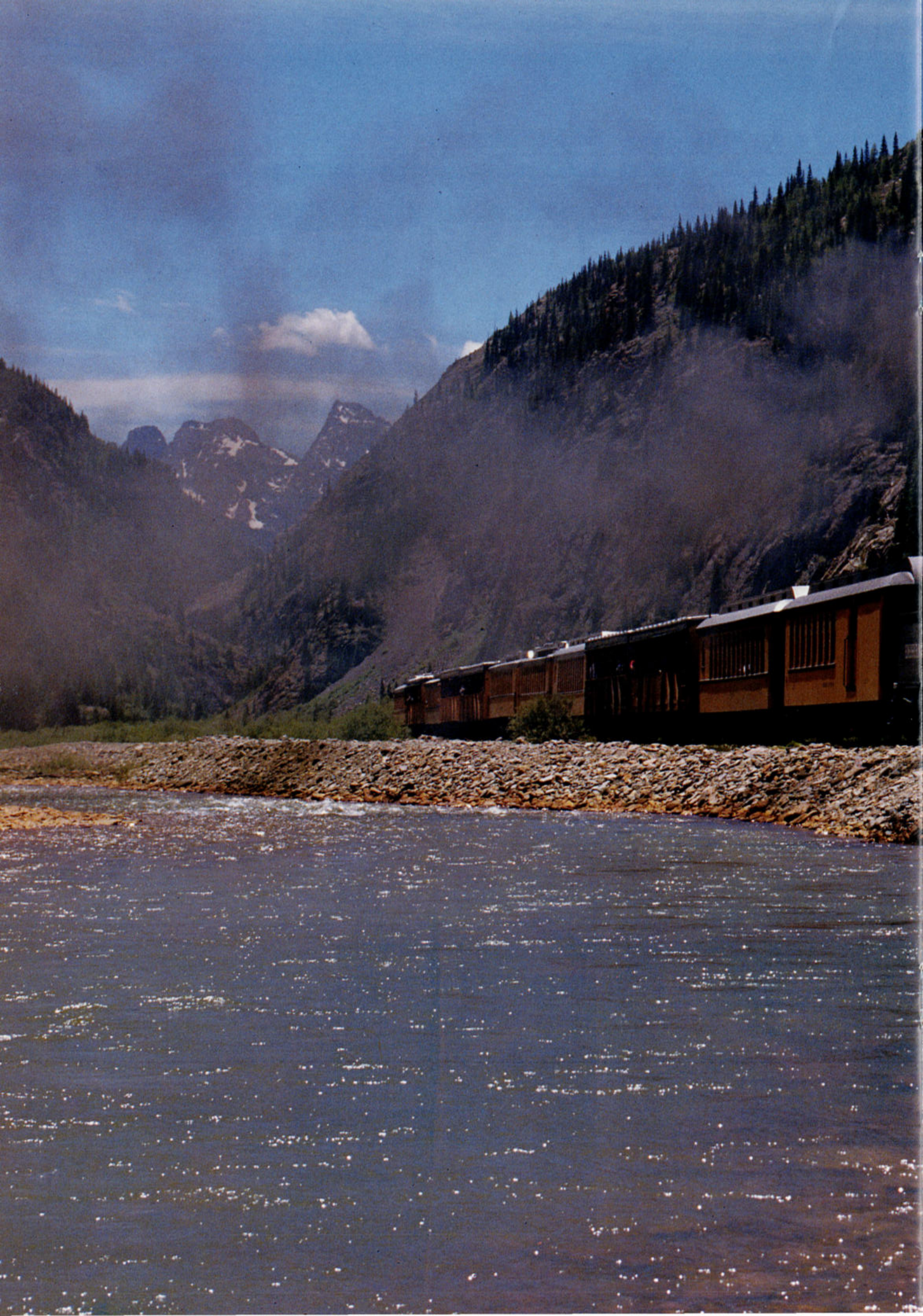
In de zomer van 1970 offerden honderden Amerikaanse spoorwegvrienden hun zomerverlof op om de ganse lijn weer rijvaardig te maken. Op 4 oktober van hetzelfde jaar reed de eerste trein over de tot „Cumbres & Toltec Scenic Railroad“ omgedoopte lijn. Sindsdien worden meer dan 20.000 reizigers

per jaar vervoerd tussen mei en oktober zodat het voorbestaan verzekerd is. Te Chama werden de originele bekolingsinstallatie en watertoren, zowel als het ganse toebehoren voor een locomotiefdepot bewaard; dit alleen al vormt een bijzondere aantrekkingspool voor de spoorwegliefhebber.

Max Delie



3. Het hoogste punt van de lijn wordt bereikt in Silverton, 23-6-1989.





San Francisco en zijn „Cable Cars“

Als lezer zal je je wellicht afvragen waarom je geliefd tijdschrift het nu zover gaat zoeken. Het antwoord ligt voor de hand: de „Cable Cars“ behoren tot de merkwaardigheden op sporen, en ze zijn uniek in de wereld!

Wij kennen een hele reeks aandrijvingen die dienen om spoorvoertuigen voort te bewegen; stoom-, diesel-, elektrische tractie en bij de bergspoorwegen ook het optrekken door middel van een kabel. Dat wij bij gewone (wel, zo gewoon zijn ze nu ook weer niet) stadstrams de voortbeweging per kabel zouden ontmoeten zal ons op zijn minst verwonderen. Om deze aandrijving van nabij te kunnen bekijken moeten wij ver vliegen: naar San Francisco aan de westkust van de Verenigde Staten.

Net zoals iedere groeiende stad bekam San Francisco zijn paardetram en wel in 1852. In 1860 werden stoomtrams in dienst genomen. Alhoewel deze aanmerkelijk krachtiger waren, bleken zij niet geliefd te zijn bij het reizend publiek, en bleef de paardetram het stadsbeeld beheersen. Daar San Francisco gebouwd is op vele steile heuvels, waren de paarden bestendig over werkt en leden ze een dieronwaardig bestaan. De ge-

middelde leeftijd voor een trampaard was slechts 4 1/2 jaar. Bovendien deden er zich vele ongevallen voor. Als je de foto's bekijkt kan je je allicht voorstellen dat bij het afdalen van de helling het paard de met reizigers volgeladen tram zeker niet altijd zal tegenhouden kunnen hebben. Als er iets met de remmen misliep, was het gevolg katastrofaal. De stoom- en de paardetram voldeden niet.

Men was dus niet weinig blij dat Andrew Smith Hallidie zijn „Cable Car“ op 2 augustus 1873 aan het publiek demonstreerde. De tram die voor 30 personen gebouwd was werd door 90 reizigers beklommen, die zelfs op het dak zaten en als trossen buiten hingen aan het voertuig. Hallidie vreesde het ergste, maar het lukte !!!! Sindsdien zijn de Cable Cars niet meer weg te denken uit het dagelijks straatbeeld van San Francisco. In de daaropvolgende jaren breidde het Cable Car net zich uit tot een respectabele lengte van +/- 180 km. Aan deze bloei kwam een abrupt einde op 18 april 1906 toen een aardbeving de stad bijna met de aardbodem gelijk maakte. De sporen werden verwrongen en uit hun bedding gelicht. De massieve kabelrollen werden uit hun voetstuk gerukt, de stoomturbines die voor de aandrijving zorgden werden

verwoest, enz. Van de 400 cable cars werd een vierde verwoest. Een deel van de overgeblevene werd benut als tijdelijke huisvesting voor de ontelbare daklozen. Men kan stellen dat het centrale transportsysteem in het hart van de stad vernietigd was, wat meteen het einde betekende van een aantal lijnen.

Vanaf 1912 ging de stad San Francisco geleidelijk verscheidene lijnen overnemen, de laatste was de „California line“ in 1952. Het behoud van de Cable Cars is te danken aan de inwoners vandeze stad. In 1947 pleegde de toenmalige burgemeester Roger Lapham politieke zelfmoord, omdat hij zich wou ontdoen van deze voor hem verouderde vorm van transport. De bevolking kwam tegen dit voorstel in opstand en, er werd zelfs een nationale campagne gevoerd tot behoud van de „Cable Cars“. De wereldbepaalde bladen „Life“, „Time“ & „Saturday Evening Post“ publiceerden de verhalen van de inwoners die de „Cable Cars“ wilden redden.

Het gevecht duurde lang en eerst in 1955 werd een verklaring opgesteld die het behoud van 3 lijnen inhield. Belangrijk in deze verklaring is wel de clausule dat het onbeperkt behoud in de tijd gegarandeerd wordt, tenzij de meerderheid van de bevolking er anders over beslist. Hiervoor een meerderheid bekomen lijkt wel zeer onwaarschijnlijk. In februari 1964 kwam dan de verklaring van het Ministerie van Binnenlandse Zaken die de „Cable Cars“ tot een nationaal monument uitriep. Hoe de inwoners van de stad ver-



knocht zijn met dit transportmiddel illustreert 't best de uitroep van een lokale journalist: „Welk ander vervoermiddel brengt een glimlach op de gezichten van diegenen die het benutten”. Er zijn nog altijd drie lijnen in dienst: lijn 59 „Mayson - Taylor”, lijn 60 „Powel - Hyde” en lijn 61 „California”. De dienst vangt aan om 6 uur en eindigt om 1 uur s' nachts. Er worden nog steeds 28 rijtuigen met één bestuurderspost en 12 rijtuigen met twee stuurstanden gebruikt. Een kaartje kost 1 \$ maar daarmee kan je 3 uur rondrijden. Overstappen van de ene lijn op de andere zonder beperking zolang je maar binnen de gegeven tijd blijft. Een dagkaartje kost 6\$ maar dan kan je ook 19 uren onbeperkt „Trammen”!

Hoe werkt het ?

Eenvoudig uitgedrukt: in het midden van de sporen is een gleuf aanwezig, in deze gleuf loopt een kabel die steeds in beweging is. De trambestuurder bedient een grijparm die de kabel vastgrijpt, waardoor het voertuig meegetrokken wordt tegen een snelheid van 15 km/u, zijnde de konstante snelheid van de kabel. Het remmen geschiedt door de gebruikelijke remblokken op de wielen, alsook door een spoorrem waarvan de remblokken in „hout” zijn !!! Deze houten remblokken hebben een gemiddelde levensduur van 3 dagen. En als dat nog niet voldoende is, is er nog steeds de noodrem. Deze bestaat uit een stift die als het ware in de transportgleuf wordt geschoten en zich open zet, zodat het



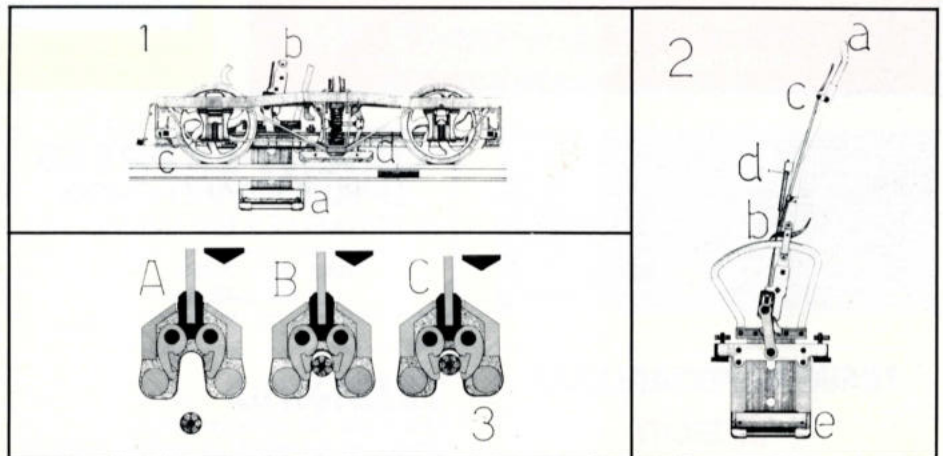
2. Je kan je wel inbeelden wat een paard moet doorstaan hebben bij het afrijden van zulk een helling. De „Cable Car” was dan ook dé oplossing voor het stadverkeer in San Francisco.

voertuig praktisch ter plaatse geblokkeerd wordt.

Een bestuurder vertelde mij dat de kracht op deze noodrem zo groot is, dat de stift als het ware koudgelast wordt tussen de gleuf, en dat er meer dan eens snijbranders bij te pas komen om de „Cable Car” weer los te maken. Dit is wel begrijpelijk als je de bijgaande

foto's bekijkt. Als zo een volgeladen cable car de helling afkomt en dat ganse gewicht inwerkt op de stift worden er grote krachten ontwikkeld, die een enorme wrijvingstemperatuur veroorzaken. Aan de hand van bijgaande tekeningen wordt de aandrijving en het remsysteem geïllustreerd.

Max Delie



1. Wagen nr. 23 op de Powel & Hyde lijn kort na het verlaten van zijn eindpunt op de „Fisherman's Wharf”. In het midden van de baai van San Francisco ziet U het beruchte gevangenis eiland „Alcatraz”. Het schip dat aan de pier, links in beeld, gemeerd ligt is de bekende „City Sank” en het straatje rechts in beeld draagt heel toevallig de naam „Francisco”.

3. Op het eindpunt van de Powel & Hyde lijn te „Fisherman's Wharf” worden de wagens met mankracht gedraaid. Alle foto's: Max Delie



**VERKOOP
INKOOP
INRUIL
REPARATIE**

TREINEN SPECIAALZAAK



**FLEISCHMANN
FMZ
MÄRKLIN
DIGITAL
ARNOLD
DIGITAL**

KERKPLEIN 15 SCHIN OP GEUL ☎ 04459-1261



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.

VENLO-HOLLAND

Hét adres voor
Modelspoorwegen

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

**HOBBY
SHOP**
MODELBOUW

**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.

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

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

Snepstraat 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

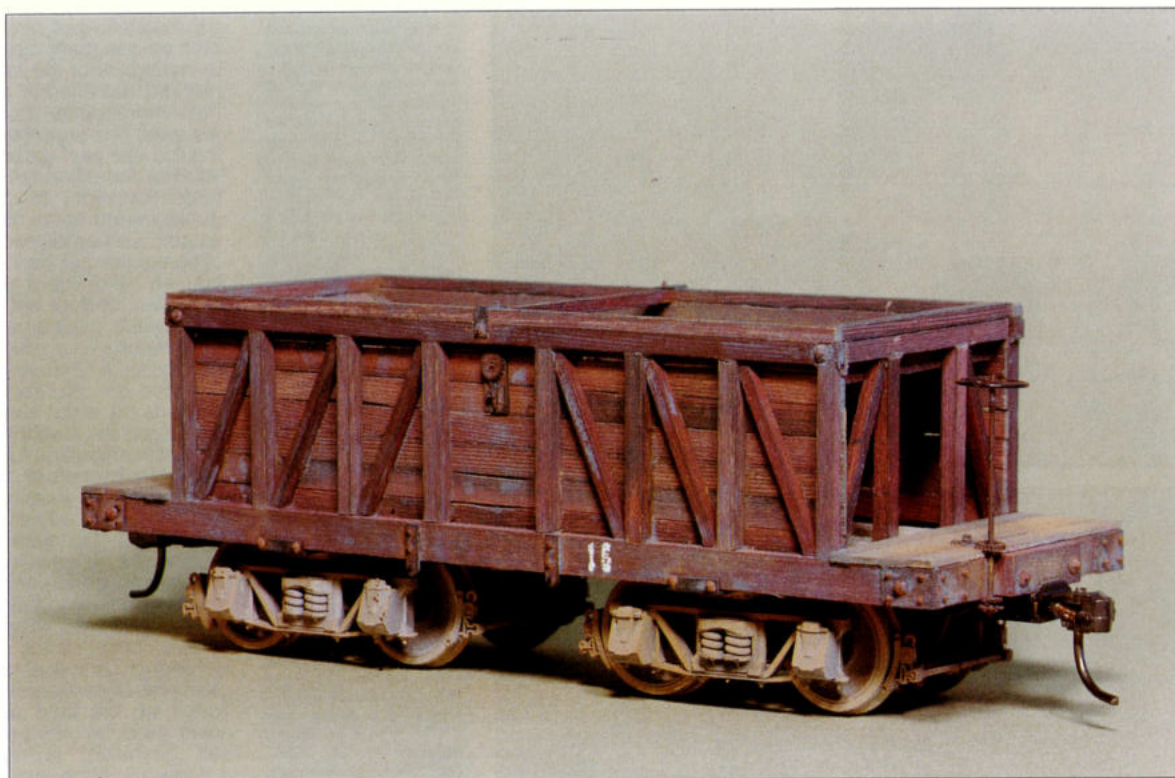
FMZ FLEISCHMANN

Freie Fahrt in die Zukunft.

Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist

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

1. De Contactgroep NMRA Nederland organiseert jaarlijks een modelbouwwedstrijd in het kader van het zg. „Achievement Program”. De inzendingen worden onderverdeeld in verscheidene categorieën, waar onder ook „Cars”. Deze prijs-winnende wagon, gebouwd door Willem Pronk, is een goed voorbeeld van de hoge graad van perfectie die de deelnemers nastreven en bereiken.



VAKWERK EXTRA:

The National Model Railroad Association, of: de modelspoorhobby anders bekeken.

The National Model Railroad Association, afgekort NMRA, werd in 1935 opgericht en telt momenteel zo'n 23000 leden, verspreid over de hele wereld. Het doel van de organisatie was en is het bieden van hulp aan al diegenen die het stadium van het „spelen met treintjes” achter zich gelaten hebben, of dat juist proberen. Spelen met treintjes is hier niet kleinerend bedoeld; ikzelf ben de eerste om toe te geven dat ik nog steeds met treintjes speel, ondanks mijn toch niet meer te ontkennen gevorderde leeftijd. Wat ik bedoel is dat het beoefenen van de hobby méér kan zijn dan het rijden van rondjes op het cirkeltje rails uit de beginset. Allicht, zullen som migen zeggen, zover was ik ook al! Ik heb nu een baan met 733 wissels, 22 ver-dekte opstelsporen, 3 schaduwstations en een elektronisch bloksysteem waarin 28 treinen te gelijktijd kunnen rijden. Maar als ik

straks mijn computer aangesloten heb, kunnen er nog veel meer treinen rijden en hoef ik alleen nog maar toe te kijken. Kijk, daar heb ik U waar ik U hebben wilde!

Het nut van de NMRA

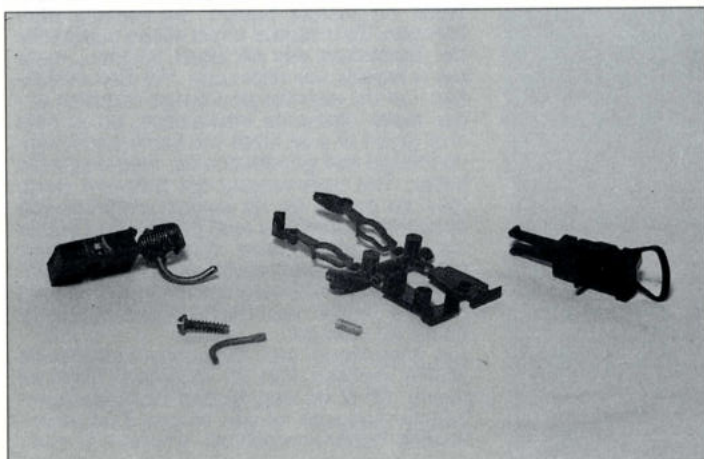
Op een volwassen en verantwoorde manier bezig zijn met modeltreinen kan heel goed op het genoemde cirkeltje van de beginset. Of voor mijn part op een stuk rechte rails van een meter (modules!). Het heeft ook niets te maken met de aanschaf van zoveel mogelijk dure locs en het bouwen van een gigantische droom-modelbaan. Met andere woorden: het gaat niet om de kwantiteit van rails en treinen, maar om de kwaliteit van de hobbybeleving.

De modelspoorhobby is juist daarom zo interessant, omdat er zoveel aspecten aan zijn. Of U nu aangetrokken wordt door electroni-

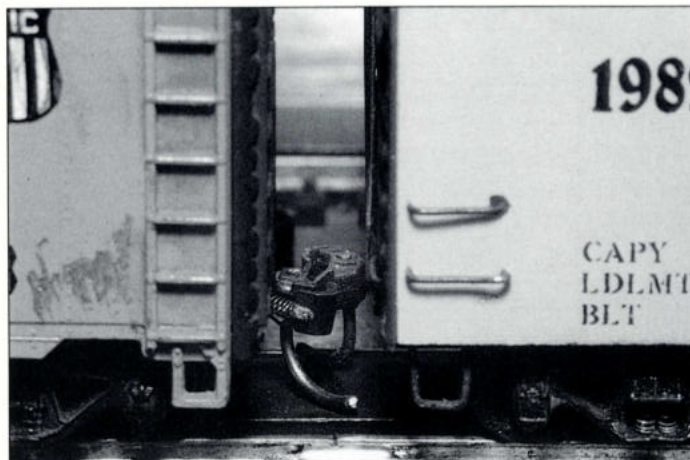
ca, door het nabouwen van prototypisch verantwoorde rijtuigen, door het rijden met veel treinen volgens dienstregeling of door natuurgetrouwe landschappen, de modelspoorhobby biedt U al deze mogelijkheden, en nog veel meer. In feite zijn er zoveel mogelijkheden, dat U die nooit in Uw eentje allemaal zult kunnen ontdekken. Merkwaardigerwijs zijn er ontelbare modelspoorders op dezelfde of vergelijkbare manier bezig het beginstadium van de hobby te ontgroeien, terwijl ze dat van elkaar niet (willen?) weten. Zodoende is ieder voor zich bezig het wiel opnieuw uit te vinden en datzelfde wiel is door de generaties vóór hen ook al ontdekt.

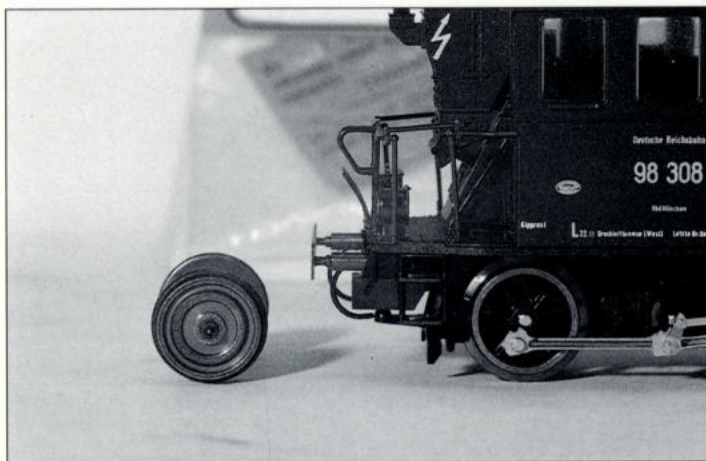
In wezen is er maar weinig echt nieuws onder de zon en het is dood zonde dat al die individualisaties telkens weer door schade en schande wijs moeten worden. Daardoor ontdekken ze te laat dat ze beter een andere

2. In Amerika zijn KaDee koppelingen algemeen aanvaard als het beste compromis. Op de foto een kant en klare HO uitvoering, naast een HO_{N3} koppeling die nog in elkaar gezet moet worden. De TRIX koppe ling dient ter illustratie van een koppeling die in het NEM koppel ingshuis past. Sinds kort levert KaDee ook koppelingen met deze zelfde bevestiging.

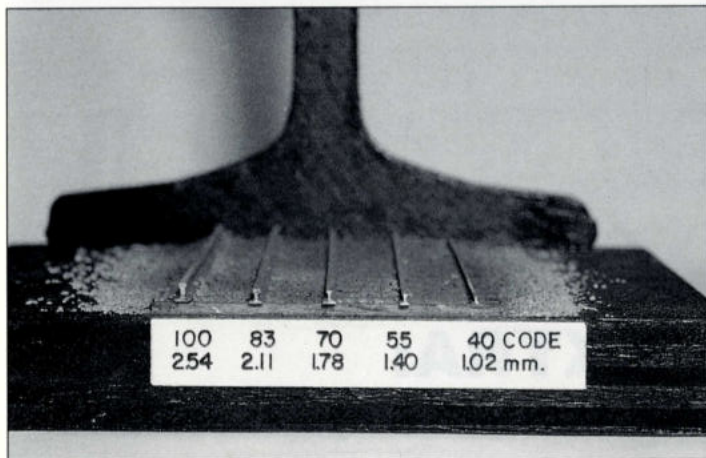


3. Wanneer een trein met KaDee koppelingen de ontkoppelmagneet passeert, gebeurt er niets. Door stil te staan boven de permanente magneet en een klein stukje achteruit en weer vooruit te rijden, worden de koppelingen geopend. Na het weer opdrukken van de trein blijven de koppelingen voorontkoppeld en kan een wagon, of een gedeelte van de trein, op een willekeurige plaats neergezet worden. De magneet kan volledig onzichtbaar in het ballastbed opgenomen worden, of onder de railbedding gemonteerd worden. Voor moeilijke plaatsen waar een trein niet stil kan blijven staan (zoals onder aan een helling), zijn er ook onzichtbaar in te bouwen en geruisloos e electromagneten leverbaar.





4. Hoge wielflenzen hebben hoegenaamd niets te maken met ontsporing-vrij rijden, maar wel als nadelen dat ze er optisch minder fraai uitzien en het rijden op lage rails onmogelijk maken. Het RP-25 wielstel van ROCO, dat hier vergeleken wordt met de wielen van de „Glaskasten” van TRIX illustreert duidelijk het verschil in uiterlijk.



5. De meest gebruikte railcodes, die de hoogte van de railstaaf aangeven, zijn hier op een rijtje gezet tegen een echte railstaaf van de RHB. Het behoeft geen betoog dat geballaste code 40 rails er prima uitzien voor bv. Uw tramlijntje. Dankzij o.a. ROCO, begint de hoge code 100 rail terrein te verliezen aan code 83: de laagst mogelijke voor NEM flenzen.

schaal hadden kunnen kiezen, of beter smalspoor hadden kunnen gaan rijden, of modules bouwen of een ander sporenplan hadden moeten gebruiken. Niet alleen wordt op die manier veel geld en tijd verkwist, maar tevens zullen velen na de ontdekking van hun fouten de moed laten varen en de interesse in de hobby verliezen.

Gelukkig zijn er tijdschriften als SPOORWEG JOURNAAL, die de vooruitstrevende modelspoorder de helpende hand kunnen bieden. Maar het aantal tijdschriften is groot en niemand zal ze allemaal kunnen lezen. Bovendien kost het tijd om al de benodigde informatie te vinden en de voorgestelde methodes zelf uit te proberen. De kans bestaat dat U het artikel dat U nodig had pas ontdekt terwijl U al op de verkeerde manier bezig bent. Daar ligt nu de grote kracht van een organisatie als de NMRA, een vereniging van en voor modelspoorders, waarvan de leden elkaar met raad én daad bijstaan, op alle terreinen van de modelspoorhobby.

Organisatie en diensten

Van origine is de NMRA een puur Amerikaanse aangelegenheid. Om de leden in een groot land als de Verenigde Staten optimaal

van dienst te kunnen zijn, is de vereniging opgesplitst in een aantal „Regions” of afdelingen, die over het gehele land verspreid zijn. Hoe deze Regions precies georganiseerd zijn is voor ons weinig interessant, belangrijker is dat er o.a. ook een „British Region” is, die de belangen van de leden in Europa behartigt. Daarnaast kent de NMRA een aantal „Departments”, en wel het „Achievement”, „Convention”, „Promotion”, „Publications”, „Technical” en „Services Department”. Er is een hoofdkantoor, „Headquarters building”, waarin zich o.a. een enorme bibliotheek ten dienste van de leden bevindt, en er zijn „Special Interest Groups” (SIG's), waarin kleine groepjes leden met een speciale belangstelling voor een onderwerp zich gevonden hebben.

De grootste concentratie niet-Amerikaanse leden bevindt zich in Engeland, maar ook in de overige Europese landen groeit het aantal NMRA leden gestaag. In Nederland hebben zo'n 350 modelspoorders zich sinds 1969 georganiseerd in de Contactgroep NMRA Nederland, afgekort CNN. Een flink aantal van hen is tevens NMRA lid. Zoals de naam al zegt, heeft deze club tot doel de contacten met de NMRA te onderhouden en zodoende

de doelstellingen over te dragen en de diensten op een meer directe manier beschikbaar te maken voor de leden. Dat betekent dus niet dat deze leden per se aanhangers van het Amerikaanse prototype moeten zijn, zoals vaak ten onrechte gedacht wordt. Het is logisch dat veel leden via hun belangstelling voor het Amerikaanse prototype bij de NMRA terecht kwamen, of dat nieuwe CNN leden gefascineerd raken door Amerikaanse spoorwegen. Een argeloze bezoeker van een CNN bijeenkomst zal dan ook snel in verwarring kunnen raken door de talloze Amerikaanse modellen, of door het voor hem of haar totaal onbekende „vakjargon” dat gebezigd wordt. Maar laten we eerlijk zijn: heeft U wel eens een groepje Zwitserse rijders over hun Ge 4/4 locs en „Kehrschleifen” horen bomen? Volgens mij is dat niet minder abnormaal dan 2-8-0 locs en „switch backs”!

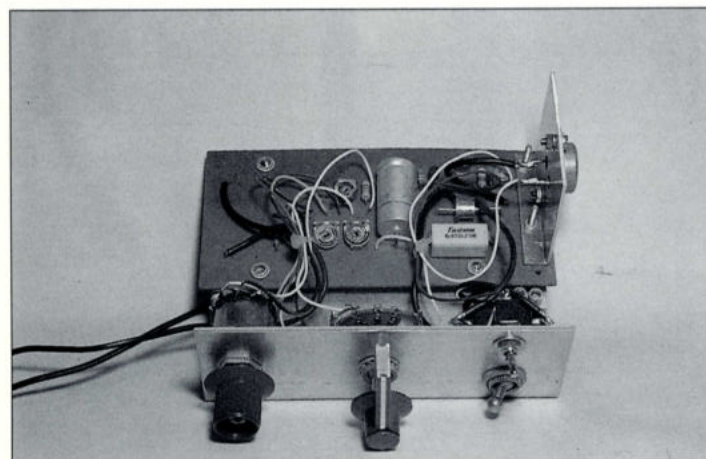
De organisatiestructuur van de CNN komt in grote lijnen overeen met die van de NMRA. Er zijn Regio's waarin zo'n 10 tot 20 leden uit de omgeving elkaar op regelmatige tijden ontmoeten. Op deze bijeenkomsten worden ervaringen uitgewisseld, worden (nieuwe) technieken gedemonstreerd en geoefend en worden film- en diavoorstellingen gegeven. Een uitgebreide voorraad diaserie's, de z.g. „Tape/ slide clinics”, staat hiertoe ter beschikking. Daarnaast kent de CNN twee halfjaarlijkse bijeenkomsten in Utrecht, waar alle leden uit het land de kans hebben elkaar weer eens te ontmoeten. Er worden modellen geshowd, lezingen en demonstraties („Clinics”) gehouden, films vertoond en er wordt afwisselend een veiling en een modelbouwwedstrijd georganiseerd. Deze laatste staat in het teken van het Achievement Program, dat bedoeld is om het zelf bouwen van modellen te bevorderen.

Er wordt volgens de Amerikaanse wedstrijdreglementen gejureerd en er zijn prijzen en diploma's („Merit Awards”) mee te verdienen. Het behalen van voldoende punten voor zo'n onderscheiding is een zeker teken dat de bouw een grote mate van perfectie bereikt heeft en het is zelfs mogelijk, bij het behalen van voldoende onderscheidingen, de titels „Master Builder” en „Master Model Railroader” te behalen. Ik ken mensen die aan deze laatste titel meer waarde hechten dan aan een academische graad! Ter verlichting van de toch wat droge tekst zijn in dit verhaal wat foto's van prijswinnende modellen opgenomen. Ze zijn het bewijs van het succes van het Achievement Program en van de sfeer binnen de CNN, die beiden voortdurend tot betere modelbouwprestaties uitnodigen.

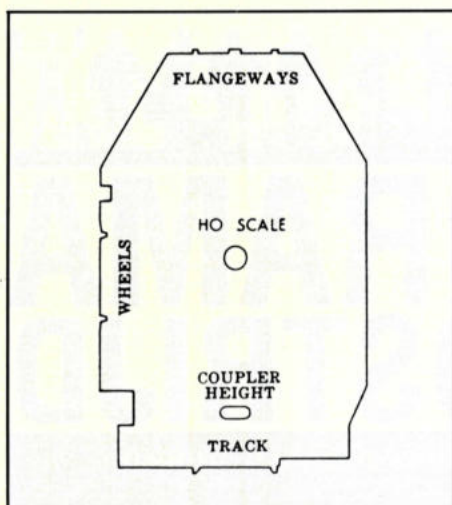
Naast het Engelstalige verenigingsblad van de NMRA, THE BULLETIN, kent de CNN haar eigen clubblad, MODELSPORWEGEN. In deze tijdschriften vindt U dezelfde sfeer weer terug: het elkaar op weg helpen, waarbij een ieder respect toont voor de mening en methodes van een ander. Al betekent dat nog niet dat er geen stevige kritiek geleverd mag worden!

Vanuit deze opvatting van de hobby en als extra service aan de leden, worden er sinds kort door de CNN ook cursussen georganiseerd, waar de deelnemers de verschillende technieken zelf kunnen uitproberen. Van de baanonderbouw maken, tot en met rails spijkeren en wissels bouwen en scenery aanbrengen. Zo'n cursus is niet alleen nuttig voor het ontdekken van de eigen talenten, maar het is tegelijk ook dikke pret. Het zien mislukken van de wanhopige pogingen vaneen ander werkt uitermate inspirerend, en al heel snel groeit er een sfeer van kameraadschap, vermengd met goedbedoelde, maar keiharde kritiek. Het commentaar dat geleverd werd, toen de eerste op de cursus zelfgebouwde rijregelaar letterlijk in rook opging, durf ik hier niet eens te herhalen. Maar spelenderwijs ontdekken de met railstaven en soldeerbouwten tobende cursisten ook het fenomeen dat de hele familie van NMRA leden bij elkaar houdt: de normen.

Het beoefenen van de hobby volgens de NMRA normen kan nl. iedereen, altijd en overal. Of U nu een typisch Hollands trambaantje nabouwt, of een fictieve Zuid Amerikaanse bananenrepubliek, waarvan U zich



6. Een modelspoorder moet van vele markten thuis zijn, en dus ook van electronica. De Contactgroep NMRA is onlangs voorzichtig begonnen met het organiseren van cursussen voor leden, om de drempelvrees op een aantal terreinen weg te nemen. Deze „state of the art” rijregelaar moet nog een net kastje krijgen, maar hij is toevallig wel even zelf gebouwd!



zelf tot dictator benoemd heeft. Ik heb nog lang niet alles genoemd wat er aan activiteiten en avonturen binnen de NMRA en de CNN plaatsvindt, maar U heeft in ieder geval wel een beetje een indruk gekregen. Laten we nu eens gaan bezien wat die NMRA normen precies inhouden, en wat het betekent om aan de hand daarvan te bouwen en te rijden.

Standards en recommended practices

Waarschijnlijk heeft U wel eens gehoord van RP 25 wielen, of van code 100 rail. Even waarschijnlijk is het echter, dat U zich daarbij nooit gerealiseerd heeft waar die benamingen vandaan komen of wat ze precies betekenen. Alle grootheden die van belang zijn voor het storingvrij rijden zijn door de NMRA vastgelegd in „Standards” (normen, aangeduid met S1, S2 enz.) en „Recommended Practices” (aanbevolen methodes, aangeduid met RP 6, RP 21 enz.). Zo behandelt S1 de diverse schalen (O schaal = 1: 43,5, HO = 1: 87,1 enz.), voor de relatie tussen wiel en rails is er S2; S3 legt de afstand tussen de railstaven vast in de diverse schalen en spoorbreedtes, RP 12 bepaalt de afmetingen van wissels en RP 25 doet hetzelfde voor de wielafmetingen. Fig. 1 geeft U een indruk hoe een RP 25 wiel er uitziet. Welke normen er nu precies allemaal bestaan is voor het moment niet zo belangrijk. Voor de dagelijkse praktijk kunt U de belangrijkste terugvinden in de NMRA „Standards Gage”, dat is de metalen mal of normplaat die we al eerder in VAKWERK tegenkwamen, zie ook Fig. 2. Veel belangrijker is dat iedereen in Amerika zich daadwerkelijk aan deze normen houdt, zowel de fabrikanten als de zelfbouwers.

De normen zijn in de loop der jaren diverse malen aangepast aan de kritiek van de NMRA leden en de fabrikanten (die overigens vaak ook NMRA lid zijn) en ze vertegenwoordigen dus voortdurend de modernste opvattingen en de huidige stand van de techniek. Amerikaanse fabrikanten leggen zich vaak toe op het leveren van speciale producten zoals b.v. alleen railmateriaal of uitsluitend koppelingen. Dankzij de normalisatie zijn al deze producten zondermeer uitwisselbaar en universeel toepasbaar. Een ieder die al enige tijd de mode Ispoorhobby in Europa bedrijft, heeft de technische chaos ontdekt, die het gevolg is van de uiteenlopende opvattingen en maatvoeringen van de verschillende merken. Ik vermoed zelfs dat menige serieuze adspirant modelspoorder door deze horizontale (of is het verticale?) kantenbinding teleurgesteld in de hobby zal zijn, i.p.v. a aangemoedigd om hem verder uit te bouwen. Natuurlijk bestaan er in Europa de NEM normen, maar nog lang niet alle fabrikanten en/of zelfbouwers houden zich daaraan.

Ik wil U tot slot nog enige concrete voorbeelden noemen, waarmee U in de praktijk direct Uw voordeel kunt doen. Wist U b.v. dat hoge wielflenzen totaal overbodig zijn voor ontsporingvrij rijden? RP 25 flenzen zijn beduidend lager en zien er daardoor veel overtuigender

Fig. 1.

7. Nog een prijswinnaar: fotograaf Ronald Koppen, met zijn „pile driver” diorama. Zo'n primitieve, maar ingenieuze stoom-heimachine, werd in Amerika veelvuldig gebruikt bij de aanleg van spoorwegen, o.a. voor het bouwen van bruggen. Naast het beheersen van modelbouwtechnieken is voor zo'n project veel speurwerk in boeken (en tijdschriften!) nodig. Foto's: Ronald Koppen



uit. Vergelijk U de ROCO wielstellen op de foto maar eens. De contouren van het wiel, het gewicht van de wagon en de vorm van de kop van de rail zijn bepalend voor het rijgedrag, niet de hoog te van de flens. De flens hoort ook niet het wiel te dragen in de puntstukken van wissels, een principe dat helaas maar al te vaak toegepast wordt. Dankzij de lage flenzen is het mogelijk om voor de railstaven prototypische maten aan te houden. U bent niet langer gebonden aan de (te hoge) code 100 rail die hier gebruikelijk is, maar U kunt b.v. code 83 kiezen voor de hoofdlijnen, code 70 voor zijlijnen en rangeersporen en code 40 voor een lokaalspoortje of tramlijn. De railcode duidt de totale hoogte van de railstaaf aan, uitgedrukt in duizendsten van inches: code 83 is dus 0.083 inch of 2.1 mm hoog.

Er is in Amerika geen fabrikant te vinden, die zijn rollend materieel van fabriekswege van een eigen type koppeling voorziet. Hoogstens wordt de NMRA koppeling bijgeleverd, maar vrijwel uitsluitend zijn wagons en locs voorbereid voor montage van KaDee koppelingen. Dit type is algemeen aanvaard als de beste keus en daar zijn voldoende redenen voor te vinden. Ze zien er prototypisch uit, ze

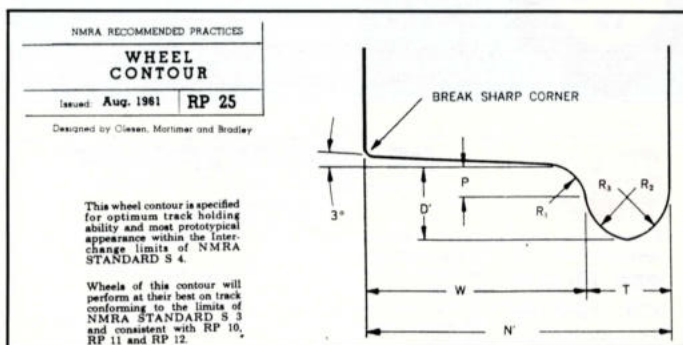
werken feilloos en geruisloos en het mooist van alles is dat er geen electromagnetische ontkoppelaar nodig zijn voor het ontkoppelen en het vóórontkoppelen. Een permanente magneet op enkele strategische plaatsen onder de rails is alles dat nodig is. Zeer recent brengt KaDee koppelingen uit die in het NEM 362 koppelingshuis passen. Het zijn de types 17 t.m. 20, met schachtlengtes van resp. 7.11.8.63 10.16 en 11.68 mm. Toepassen van KaDee's op Europees materieel is voortaan dus een stuk eenvoudiger.

Meer weten?

Veel van de hier genoemde onderwerpen zijn al ter sprake geweest in VAKWERK, of zullen nog aan de beurt komen. Hopelijk begrijpt U nu wat beter waarom. Wanneer U meer wilt weten en niet zolang wilt wachten, kunt U terecht bij de secretaris van de CNN: Hans v.d. Bosch, W. Warnarlaan 70, 2172 JA Sassenheim, tel. 02522- 11435. Dat verplicht U tot niets, maar het betekent misschien wel dat U spijt krijgt dat U dat niet al veel eerder gedaan heeft. En ook nu spreek ik uit ervaring...

Ger Moes

Fig. 2.



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 :
MODELREINEN 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



• 't 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 produktie - 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
Sliedrecht vanaf woensdag 13.00 uur, donderdag koopavond

GOEDE KORTINGREGELING

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

LE SPECIALISTE
DU MODELE REDUIT
BELGE
GESPECIALISEERD IN
BELGISCHE MODELBOUW

Quai de Gaule 9
B-4020 LIEGE/LUIK
☎ 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 ry/teme
ingenieur bureau

SYSTEME
LAUER

SOFTWARE
HARDWARE

Modellisenbahnen
Modèles de chemins
de fer



GEORG BROCKMANN Replica onderdelen

Dingeldeinstaat 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.

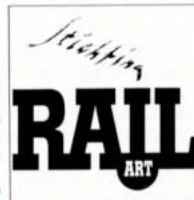
Gespecialiseerd in :
Smalspoor - HOe, HOm en Oe. (o.a. Egger-Bahn, Bemo, Liliput, Dundas)
Digitaal-inbouw en ombouw naar MÄRKLIN-systeem
Onderdelen van veel merken treinen en autobanen. Postverzending!

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 uitgeverij 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/invoerrechten 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, gironr. 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 Julianahof 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!!



VIDEO PREMIERE !

Ter gelegenheid van het Jubileum „150 jaar Spoorwegen in Nederland” brengt de Stichting Rail Art als eerste en enige in Nederland maar liefst vier professionele NS-filmproducties op video uit, te weten:

Bestelnr. RA-001: „EEN WEEK BIJ DE NS IN 1931”

In september 1931 maakte de Engelse cineast H.J. Stretton Ward een rondreis per trein door Nederland, en legde deze reis op 16 mm zwart-wit filmisch op onnavolgbare wijze vast. Behalve voor die tijd karakteristieke sfeer- en straatbeelden (met o.a. trams in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam) zien we opnames van NS stoomlocomotieven, o.a. series 200, 700, 800, 900, 1000, 1100, 1300, 1500, 1600, 1700, 2000, 2100, 2900, 3200, 3300, 3500, 3700, 3900, 5800, 6300, 6700, 7300, 8100, 8500 en 8700, op stations, in depots en vanuit de treintussen Amsterdam, Haarlem, Den Haag, Scheveningen, Rotterdam, Dordrecht, Roosendaal (alwaar we een NMBS-S10 serie 60 zien vertrekken!), Utrecht, Hilversum, Amersfoort en Zwolle. De bekende stoomcineast en beheerder van het NVBS-filmarchief Ton Pruissen ontdekte na een tip deze unieke film met een lengte van drie kwartier in het archief van een Engelse uitgever. In samenwerking met de Stichting Rail Art slaagde hij er kortgeleden eindelijk in, dit historische filmdocument, dat in de collectie van iedere railhobbyist niet mag ontbreken, naar Nederland te brengen. Daar de oorspronkelijke versie van deze film zonder geluid was opgenomen, hebben wij besloten dit zo te laten, en de videoband vergezeld te doen gaan van een begeleidend boekje met foto's van de maker en verklarende tekst van Jaap Nieweg en Bert Steinkamp. Tot 1 november a.s. bedraagt de Rail Art-introductieprijs (alleen voor de lezers van Spoorwegjournaal!) Fl 79,-/BF 1436, daarna Fl 98,-/BF 1782.



RA-002: „HONDERD JAAR NEDERLANDSE SPOORWEGEN”

Deze 16 mm zwart-wit film van een half uur werd in 1939 gemaakt door Max de Haas ter gelegenheid van 100 jaar spoorwegen in Nederland, met een korte impressie van de Arend tussen Amsterdam en Haarlem in 1839, en verder artistieke beelden van de reizigers en het treinverkeer anno 1939. Prijs voor Spoorwegjournaal-lezers tot 1-11-1989: Fl 69,-/BF 1255, nadien Fl 89,-/BF 1618.

RA-003: „DE LANGSTE TREIN TER WERELD”

De bekende televisieproducent Bart Bijsterveld maakte op 19 februari 1989 een reportage over de „Guinness Book of Records”-trein van 60 ICR-rijtuigen tussen Rotterdam-Kijfhoek en Eindhoven. U ziet ca. 40 minuten nog niet eerder vertoonde opnames van de recordtrein, een uniek tijdsbeeld van het moderne NS-bedrijf anno 1989! Prijs voor de lezers van Spoorwegjournaal tot 1-11-1989: Fl 79,-/BF 1436, na deze datum Fl 98,-/BF 1782.

RA-004: „TREINEN DOOR DE TIJD 1989: HET VIDEOJOURNAAL VAN NS-150”

Beleef het eenmalige NS-150 stoomfestijn weer helemaal opnieuw met onze „Paradeband”, die in samenwerking met de Duitse uitgeverij „EISENBAHN KURIER”, eind oktober a.s. zal verschijnen. U ziet een compleet verslag van de stoomparades, ritten en Jubileummanifestaties gedurende de maanden juni t/m augustus. Duur ca. 70 minuten. Prijs bij voorintekening tot 1 november 1989: Fl 98,-/BF 1782, nadien Fl 125,-/BF 2273.

Nederlandse lezers van Spoorwegjournaal kunnen deze films nu reeds bestellen door overmaking van het verschuldigde bedrag op giro nr. 5226117 t.n.v.: Rail Art, Postbus 11219, NL-2301 EE Leiden, tel. 071-126796. Belgische lezers kunnen het verschuldigde bedrag overmaken op rekeningnummer 230-0117683-42 (t.n.v. Rail Art te Leiden) bij de Generale Bank te Tervuren.

Op Uw overschrijving s.v.p. de gewenste bestelnummers en Uw videosysteem (VHS, Betamax, Video-8 of VCC-2000) vermelden, alsmede „SPORWEG-JOURNAAL”, dan berekenen wij U geen verzendkosten! Uiteraard geldt voor iedere band de bekende Rail Art-kwaliteitsgarantie. (garantiebewijs bijgesloten).

Afhalen van bestelde banden en/of bezoek aan ons omvangrijke archief is na voorafgaande telefonische afspraak mogelijk.

Als enige importeur in de Benelux bieden wij U voorts een keuze uit honderden videobanden met documentaires over het railvervoer in Europa, USA en andere werelddelen van alle gerenommeerde video-concerns te weten:

EISENBAHN KURIER, BAHN & MODELL, EISENBAHN VIDEO, STEAM POWERED VIDEO, RAILSCENE TRANSPORT VIDEO, RAILS VIDEO JOHN COCKING (SALFORD)



„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.

Hoeseltse Treinclub

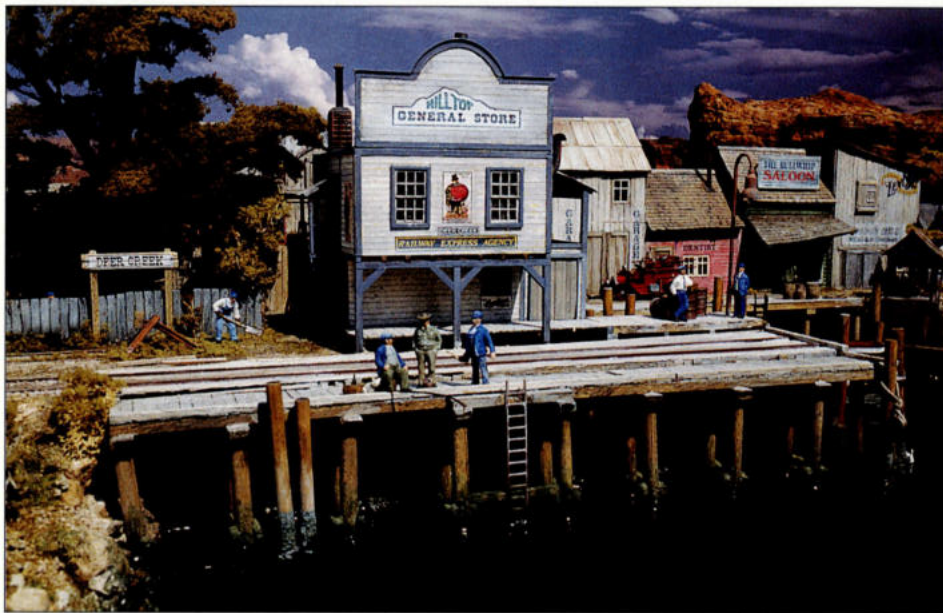
4de INTERNATIONALE

RUILBEURS

ZONDAG 29.10.89

Gratis tombola voor elke bezoeker! Waardevolle prijzenpot.. lokomotieven, wagons, bouwdozen en vele andere prijzen

Plaats: CULTUREEL CENTRUM HOESELT
Europalaan van 9.00 u tot 13.00 uur



1. De houten palen van de pier zijn begroeid met „zeewier” en allerlei mossels e.d. zijn gemaakt van schelpenzand vermengd met witte houtlijm en groene waterverf. Dat betekent voor de PREISER-hengelaar ook voedzaam water om z'n hengel in uit te gooien om een visje te verschalken.

Waar een treinreis goed voor was

U kent ze wel, die stukken houtvezelplaat van voor tot achter volgespijkerd met zoveel mogelijk rails. Daar enkele kilo's schreeuwerig groen

strooisel over uitgestort. Dan een hele serie plastic huisjes gemaakt en zonder enige vorm van verwerking zo uit de doos tussen de rails ge-

perst. En, o ja, dan natuurlijk nog een paar (veel te kleine) bomen ertussen. Vooral maar een paar, want anders zien we niets meer van de tientallen rails, om over alle wissels en de zes-entwintig glimmende locs nog maar te zwijgen. En klaar is de baan.

Tja het is ook een methode. Maar het is géén modelspoorbaan. Het blijft „spelen met treintjes”. Ik was ook bijna zover. En toen gebeurde het

Begin jaren tachtig ging ik met de Berglandexpress naar de wintersport. Nog even gauw een tijdschriftje kopen voor onderweg. Mijn oog viel op een Amerikaans blad dat ik toen nog niet kende: „MODEL RAILROADER”.

U kunt het geloven of niet, de hele reis is verder aan mijn voorbijgegaan. Ademloos las ik de artikelen en bekeek ik de schitterende kleurenfoto's van al even prachtig modelbanen die die naam écht verdienen (SPOORWEGJOURNAAL bestond toen nog niet). Dat het zo ook kon had ik wel vermoed, maar nog nooit gezien. Dit wilde ik ook !!!

Kortom, ik kwam bij toeval in aanraking met mensen van de Contactgroep NMRA- Nederland (een groep die volgens Amerikaanse normen werkt) en die hadden ook al van die mooie banen en diorama's waarvan het water je in de mond liep en tegelijkertijd de moed je in de schoenen zong bij de gedachte: „hoe kan ik die graad van perfectie ooit bereiken ?”.



2. Een stuk houtvezelplaat van 40 x 90 cm en een plaat isolatiemateriaal (schuim) vormen de basis voor dit diorama.
3. Uitgangspunt voor mijn diorama moest een oud vissers-scheepje in reparatie op de helling worden.

Maar hier begon de uitdaging op mij in te werken. Zo in de trant van „Als een ander dat kan, waarom ik dan niet?“.

Het uitgangspunt

Enfin, in bouw dus nu al enkele jaren kleine diorama's, omdat zoals bij velen mij de ruimte ontbreekt voor een grotere lay-out. Inmiddels zit die er gelukkig wel aan te komen, omdat de lo-geerkamer nu eindelijk ter beschikking van die treinengek komt!

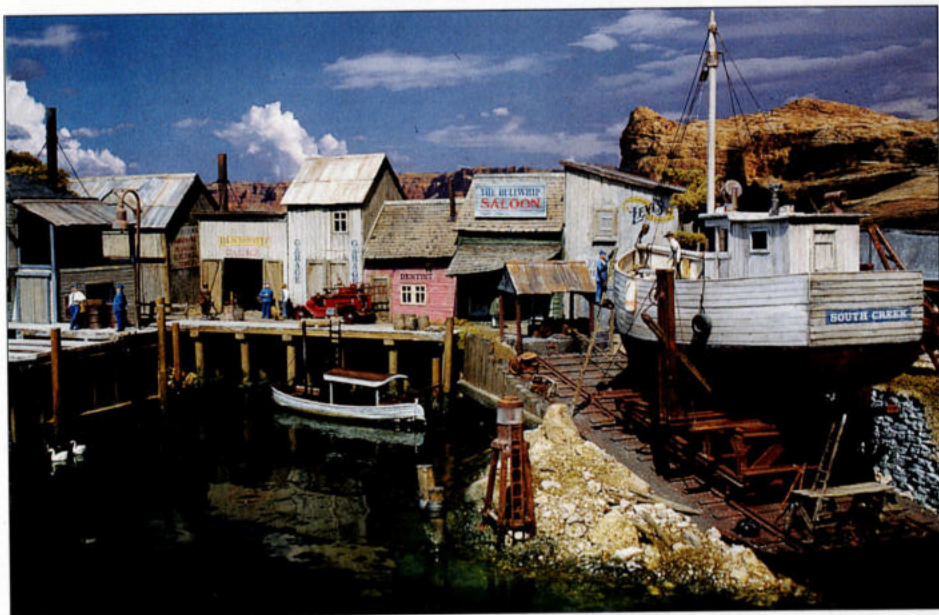
En dan dat dogma „treinengek“...

Daar gaat het bij mij in hoofdzaak niet eens om. Die treinen bedoel ik. Natuurlijk draait alles om treinen in het minigebeuren, maar het land-schap is voor mij nummer 1. En dat er dan „toevallig“ ook nog iets van treinen te ontdek-ken is, is dan mooi meegenomen. Een iets an-der uitgangspunt dan de man met de vezelplaat en zakken groen strooisel, volgespijkerd met rails. Maar, ieder z'n meug.

Het hoe en waarom

En dan nu de diorama's, schaal HO 1:87. Want zo noemen we deze kleine stukjes landschap die elk een op zichzelf stand geheel vormen. Althans dat is bij mij zo, maar dat hoeft natu-ru-lijk niet. Er zijn ook mensen die ze bouwen in een duidelijke samenhang met elkaar, dus als een systeem van modules die aan elkaar te koppelen zijn.

De foto's zijn van mijn laatste diorama „Deer



Creek Harbour". Zowel het diorama als de naam zijn zelf verzonnen. Wel doe ik inspiratie op uit diverse tijdschriften (Amerikaanse) en oude foto's. Vooral de sfeer uit die foto's probeer ik in mijn werkstukken uit te beelden. Maar alleen de sfeer, ik bouw niets na van foto's of tekeningen.

Ik wilde graag iets met water maken, dat fasci-

neert mij erg. Er moest een oud visserss-scheep-je op de helling voor reparatie. Dat was het uit-gangspunt. En dan had ik me deze keer nog een nieuwigheid op de hals gehaald: ik wilde niet alleen met model- c.q. schaalhout werken, maar ook met papier! Strookjes, gesneden uit corresponde ntiekaarten.





4. De brandweerauto is van het Amerikaanse merk JORDAN en fabuleus gedetailleerd. Zelfs de gas- en rempedalen moeten erin gelijmd worden. De PREISER-figuren schilder ik zelf. Ook is hier goed het verschil in bouw van de huizen te zien. De garage annex smidse is van echt hout; daarnaast, links en rechts, huizen van geschilderde papieren strookjes.

Het boot

Zonder te veel in details te treden (de foto's zeggen genoeg en u heeft fantasie) begin ik bij de boot, die ik trouwens ook als eerste bouwde. Hij werd geheel van papieren strookjes gebouwd, over een rompje dat ik van Balsa-hout sneed. Van o.a. oude horloge-onderdelen werd in de stuurhut en kombuis een interieur gesuggereerd. Want dat moet gezegd, ik koop, behalve wat figuurtjes en voertuigen, bijna niets maar maak alles zoveel mogelijk zelf. Zo ook de „kameel“ waar de boot op rust en waarmee hij in en uit het water gere den wordt. Deze werd gemaakt van Plaststruct-profieltjes. De schroef ontbreekt aan de boot, want die kon ik niet zo klein vinden en ik had geen zin om die zelf te maken. Maar dat gaf niet: die is immers in reparatie!

Papier en hout

De filosofie achter het werken met papieren strookjes is voornamelijk de prijs; het is goedkoop en het feit dat zogenaamd geschilderd houtwerk toch bijna niets van het naturel uiterlijk van schaalhout overlaat. Helemaal waar is dat

natuurlijk niet, want bij echt hout zie je ondanks de laag verf (als die tenminste niet te dik is) toch altijd de structuur van het hout door de verf heen.

Huizenbouw en indeling

Toen ik het hoekje van de scheepswerf klaar had, was het tijd voor de opbouw van het eigenlijke diorama. Ik haalde bij de timmerman een plaat spaanderplaat, 18 mm dik van 40 x 90 cm. Daarop lijmden ik de tevoren in model gesneden plaat isolatieschuim van 4 cm dik. Zie de tekening.

De werf werd aangebracht en toen kon ik beginnen met vast te stellen hoeveel gebouwtjes ik moest bouwen en waar die moesten komen. Het voert hier te ver om te beschrijven hoe deze pandjes precies gebouwd werden. Maar in principe was dat heel simpel, gewoon een kartonnen doosje maken in de vorm van het gewenste huisje en bekleden met papieren strookjes. Of met hout, want de huizen of bedrijven met een uiterlijk van natuurhout moesten vanzelfsprekend in echt hout uitgevoerd worden.

Detailtering en verouderen

De ramen en deuren kunt U het beste kopen van een goed merk. Ik gebruik voornamelijk produkten van GRANDLINE, maar ik ken maar twee adressen in Nederland waar deze te koop zijn. Dat geldt ook voor de bouwpakketjes van de auto's die ik gebruikte van het eveneens Amerikaanse fabrikaat Jordan. Overigens, dit zijn fabuleus fijn gedetailleerde kitjes waar naar mijn smaak geen Europees equivalent van bestaat. Maar dat gaat voor meer Amerikaans materiaal op en dat is o.a. een reden dat ik „Amerikaans“ bouw. Uitzondering zijn de figuurtjes van PREISER, die ik ongeschilderd koop en zelf verf. Goedkoper en mooier.

De volgende fase is het verwerken van de huizen (het „weatheren“). Over dit „weatheren“ zijn boeken vol te schrijven, want ieder heeft zijn eigen methodes. Ik werk veel met de drap waar ik mijn v erkwestjes in uitspoel en gebruik nog meer technieken. Maar als U artikelen van Ger Moes leest, die zeer regelmatig in dit blad staan, behoeft dit onderwerp verder geen uitleg, want die heeft dit u it en te na beschreven. Maar nogmaals: er zijn evenveel methodes als goede modelbouwers; ieder heeft zo zijn eigen receptjes. Goede raad: kijk naar de werkelijkheid. En een beetje experimenteren doet een (mini)wereld voor U opengaan.

Nu de pandjes plotseling oud geworden zijn, kunnen we deze plaatsen.

Landschapstofferling

Een van de belangrijkste fasen in de aankleding van het diorama is de landschapstofferling. Ook daarvoor zijn vele middelen. Als U maar van die zakken helgroen zaagsel afblijft. Eerst moet de aanblik van het schuimplastic weggewerkt worden. Een dun papje gips eventueel vermengd



5. De Spring River Cannery is geheel van iets bredere papieren strookjes (4 mm) opgetrokken. Evenals de General Store waarvoor een (zelfgebouwde en verzonnen) 25 tons diesel-loc staat te wachten op het vervoer van materiaal naar het binnenland. Let hier op het verouderen (weatheren) van gebouwen en rollend materieel. De boom isgemaakt van zg. zoethout en bekleed met foliage van WOODLAND SCENICS. En, o ja, ook nog twee stukjes rail !!



6. De boot, gemaakt van papieren strookjes, gelijmd over een van Balsahout gesneden rompje.

met een beetje plakkaatverf van een onbestemd kleurtje (bv. olijf, zand of grijs) smeert ik met een kwast over het schuim en drogen maar. Als U denkt dat we er nu zijn ... mis; nu begint het pas. Nu bekleed ik het geheel met diverse strooisels.

Kruidenthee en koffie

Een tip: kijk eens bij Uw kruidenwinkeltje rond in die potten met allerlei kleuren gedroogd blad. Neem overall een half onsje van mee en maal dat fijn in die koffiemolen die U toch niet meer gebruikt omdat U gemalen koffie koopt. Maal ook eens wat kattebakkorreltjes fijn, het liefst voordat ze gebruikt zijn door Uw huisdier.

Als nu het landschap „ingezaaid“ is met diverse produkten kunt U als laatste nog wat foliage van WOODLAND SCENICS aanbrengen op gezette plaatsen, bv. onder bomen, als afgevalen blad. Pak de plantespuit met water (druppeltje afwas-middel erin) en besproei het geheel. Pas op bij papieren huizen, tenzij U ze eerst met matte lak heeft behandeld, maar dan nog

Nu kunt U de grond fixeren met witte houtlijm die U eerst met dezelfde hoeveelheid water

heeft verdund: 1 op 1 dus. U druppelt alles goed in en Uw haren rijzen ten (model)berge. Want U denkt alles in een klap verprutst te hebben. Maar ongeveer 24 uur later komt de kleur in het modellschap weer terug evenals in Uw ogen.

De werkelijkheid, ons voorbeeld

Kijk goed naar de foto's. Laat Uw fantasie werken en nogmaals - kijk naar de werkelijkheid.

Giethars

Het water maakte ik van twee componenten giethars met een paar druppeltjes HUMBROL of REVELL verf (groen) er door. Pas op, het is gauw te veel! Voor die tijd heb ik er voor gezorgd dat de bodem van de zee donker was geschilderd met mat zwarte verf. Naar de ondiepe kanten toe zorgde ik voor een verloop in kleur. Geleidelijk gaat het zwart over in de kleur van het landschap aan de oevers om ondiepte te suggereren. Het laagje giethars is maar een halve centimeter diep, maar door deze truc sug-

gereert het een behoorlijke diepte.

En de trein ?

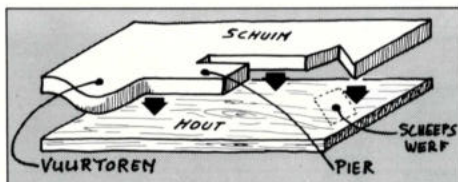
Voor ik het vergeet, er komen ook nog twee kleine stukjes rail op voor. Geen gewone code 100 die de meeste Europese rijders gebruiken, maar code 70. Die benadert de werkelijkheid veel beter. En ook de rails zijn verouderd door roest, olie, kolen en stof.

Toen dit alles gereed was, was ik zelf ook weer een driekwart jaar „verouderd“, maar ik heb van het bouwen genoten.

Fotografie

Tot slot wil ik nog opmerken dat ik mijn diorama's bouw vanuit een bepaalde visie. Door mijn fotografische achtergrond ben ik van mening dat zo'n diorama bijna van alle kanten aantrekkelijk te fotograferen moet zijn, maar dat is een mening, het hoeft niet. Probeer ook een diorama te bouwen, de technieken komen U zeker van pas bij het bouwen van Uw grote baan. Veel plezier.

Fotografie en tekst: Jan Hofman



7. De „kameel“ waar de boot op rust werd gemaakt van gewone plastic profielletjes (Plastruct) uit de goede hobbyzaak. Tekening: Hier ziet U een schets van de basismaterialen waaruit het hierbij beschreven diorama „Deer Creek Harbour“ is opgebouwd. Simpel dus. De vorm van het „landschap“ is uitgesneden uit het plaatje isolatieschuim en op de houten grondplaat gelijmd.





1. Prototype van een wagon voor het vervoer van coils op mobiele onderstellen 3614 AO. Dit unieke model draagt als nummer UIC 3188476 4 000en werd in 1966 gebouwd op gelaste Y 25 draaistellen. Jammergenoeg is 't bij één exemplaar gebleven.

Goederenpark: de Shmms wagon

In tegenstelling met de wagons die in ons laatste nummer werden besproken beschikt het Shmms type niet over een in- en uitschuifbaar dak dat de goederen tegen alle weersomstandigheden beschermt. Ter herinnering een beknopte samenvatting:

S: platte wagon van een speciaal type met draaistellen.

h: bestemd voor het transport van rollen plaatijzer met horizontale as.

mm: minder dan 15 meter lang.

s: geschikt voor een snelheid van 100 km

per uur.

Deze wagon is geheel open en heeft geen speciale stut voorzieningen, maar is uitgerust met laadgoten die het verschuiven van de „coils” moeten verhinderen.

Deze wagon moet U niet verwarren met de Sh's, die het resultaat zijn van veranderingen aan een ander type wagon en die zijn voorzien van drie tot acht laadgoten voor een lading die kan variëren van 40 tot 60 ton. Wat betreft de opschriften en de ladvingsvoorschrift en kunt U (om niet in herhaling te vervallen) het vorige artikel over de Shmms raadplegen.

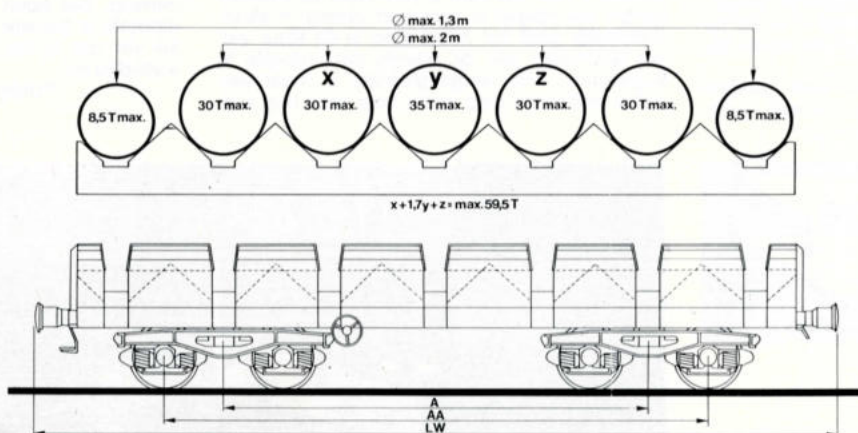
Vergelijkingstabel:

De NMBS heeft drie types Shmms wagons:

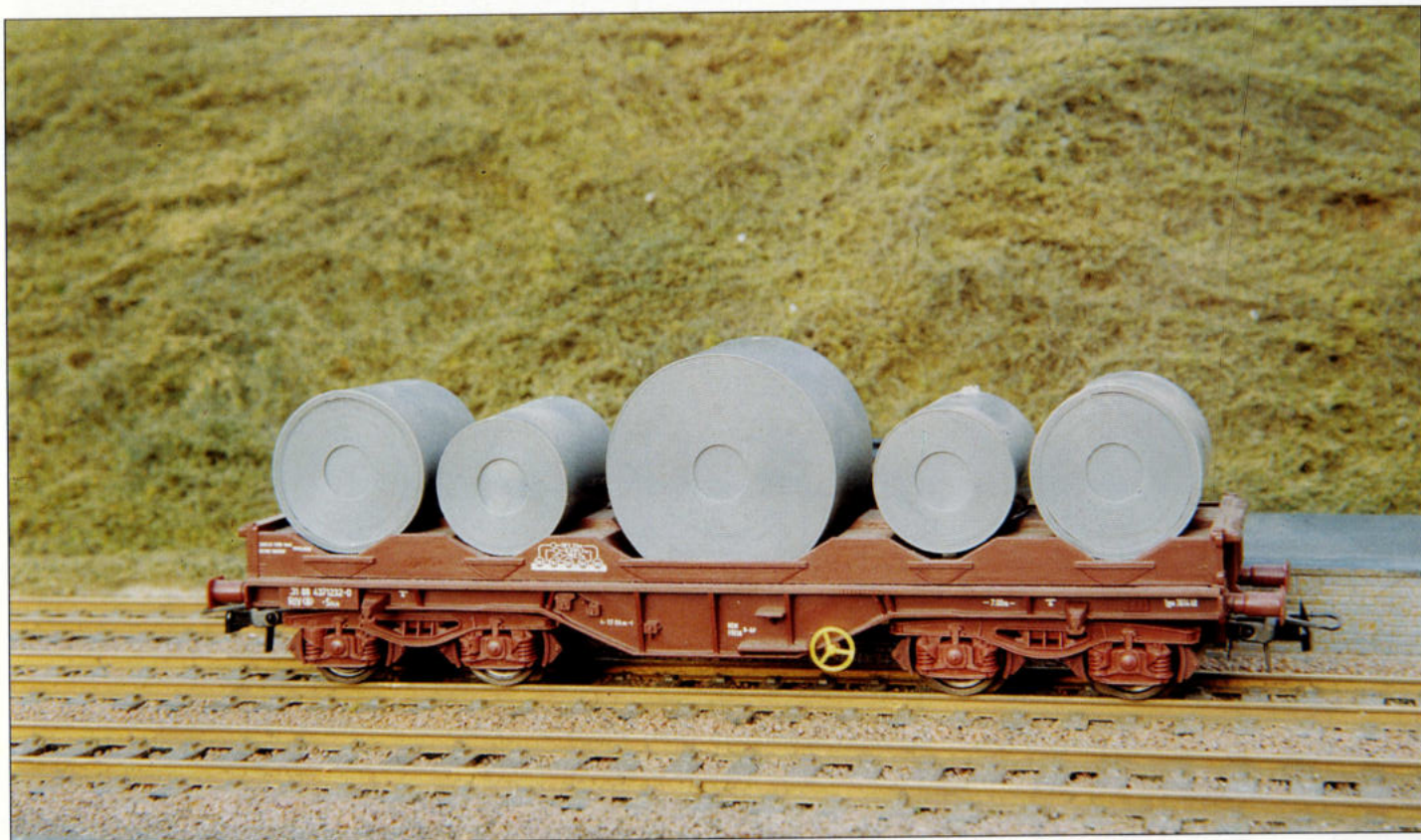
1) Het type 3614 A2, gebouwd in 1968-



2. Een Shmms type 3614 in Chertal op een van de lijnen van Cockerill, juli '89.



	NMBS A2 + A6	NMBS A8	1/87	ROCO
Totale lengte LW	12.040 m	12.040 m	13.8 cm	13.8 cm
Totale breedte BW	3.048 m	3.019 m	3.48 cm	3.55 cm
Afstand tussen de spinnen van de draaistellen (A)	6.5 m	7 m	8 cm	8 cm
Afstand tussen de uiterste assen (AA)	8.3 m	8.8 m	10 cm	10.15 cm



3. Model van een 3614 A8 (ROCO).

4. Een Shmms type 3614 A6 (identiek aan de 3614 A2) op een spoor van dezelfde onderneming in Chertal.

1969, genummerd 3188 476 4 100 t/m 299 en bestaand uit 200 exemplaren.

2) Het type 3614 A6, gebouwd in 1971-1972, genummerd 3188 476 4 300 t/m 569 en bestaand uit 270 exemplaren.

3) Het type 3414 A8, gebouwd in 1978, genummerd 3188 476 5 000 t/m 999 en bestaand uit 350 exemplaren.

Let erop dat het type 3614 A8 type (corresponderend met het ROCO model) anders is dan de A2 en A6 modellen, zowel inwendig als door zijn afmetingen (zie foto's en tabel).

Het ROCO model

De Oostenrijkse firma heeft sinds enkele jaren een model van het Shmms type 3614 A8: deze wagon is zoals gebruikelijk fraai afgewerkt en heeft prachtige opschriften, in het bijzonder het verdelingsschema van de ladingen op de zijkant van de laadgoten. Het UIC nummer gaat hier vooraf aan de nummering van het goederenwagenpark van de NMBS uit de beginjaren '80 maar is geheel exact voor die periode.

Als documentatie geven we hier de oude nummeringen. De wagons heetten toen Shs.

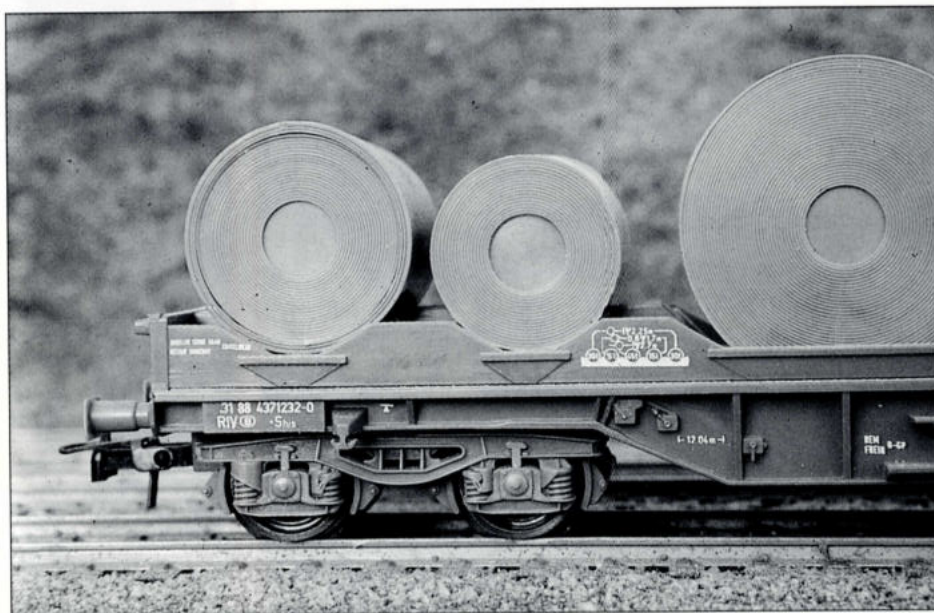
3614 A2: 3188 437 0 100 t/m 299

3614 A6: 3188 437 0 300 t/m 569

3614 A8: 3188 437 1 000 t/m 349

Het ROCO model is van vijf „coils" voorzien met afmetingen overeenkomend met de maximaal toegestane lading en is uitgerust met kor tkoppeling. De afmetingen zijn erg goed zoals de tabel laat zien. Conclusie: een model naar ROCO traditie.

Daniel Piron



5. Close-up van de fraai nagebootste opschriften op dit model. Alle foto's: D.P.

Der Bahnhof Schopfloch (Mfr) um 1910



Station Schopfloch (Mfr) rond 1910

Dank zij het feit dat af en toe een stoomtrein gebruik maakt van het deel Nördlingen - Fremdingen van het traject Nördlingen - Dombühl is dit romantisch stuk spoorweg nog niet helemaal in de vergetelheid geraakt. Deze stoomtreinen worden overigens ingezet door het Beiers Spoorwegmuseum in Nördlingen. De voor een deel parallel aan de spoorweg lopen

gen - Dombühl is dit romantisch stuk spoorweg nog niet helemaal in de vergetelheid geraakt. Deze stoomtreinen worden overigens ingezet door het Beiers Spoorwegmuseum in Nördlingen. De voor een deel parallel aan de spoorweg lopen

den overigens ingezet door het Beiers Spoorwegmuseum in Nördlingen. De voor een deel parallel aan de spoorweg lopen

2. Het stationsgebouw van Schopfloch (Mfr) gezien vanaf het spoor.



3. Deze opname toont de straatzijde van het gebouw, dat werd samengesteld op basis van een KIBRI bouwpakket.





1. Een schilderachtig tafereel: Het gebouw van „de Boerenbond” met omgeving, zoals dat er rond 1910 in Schopfloch kan hebben uitgezien.

4. Het gebouw van de Boerenbond werd zelf gebouwd, evenals de loofbomen naast het stationsgebouw. Het toiletgebouw is uit het programma van KIBRI.

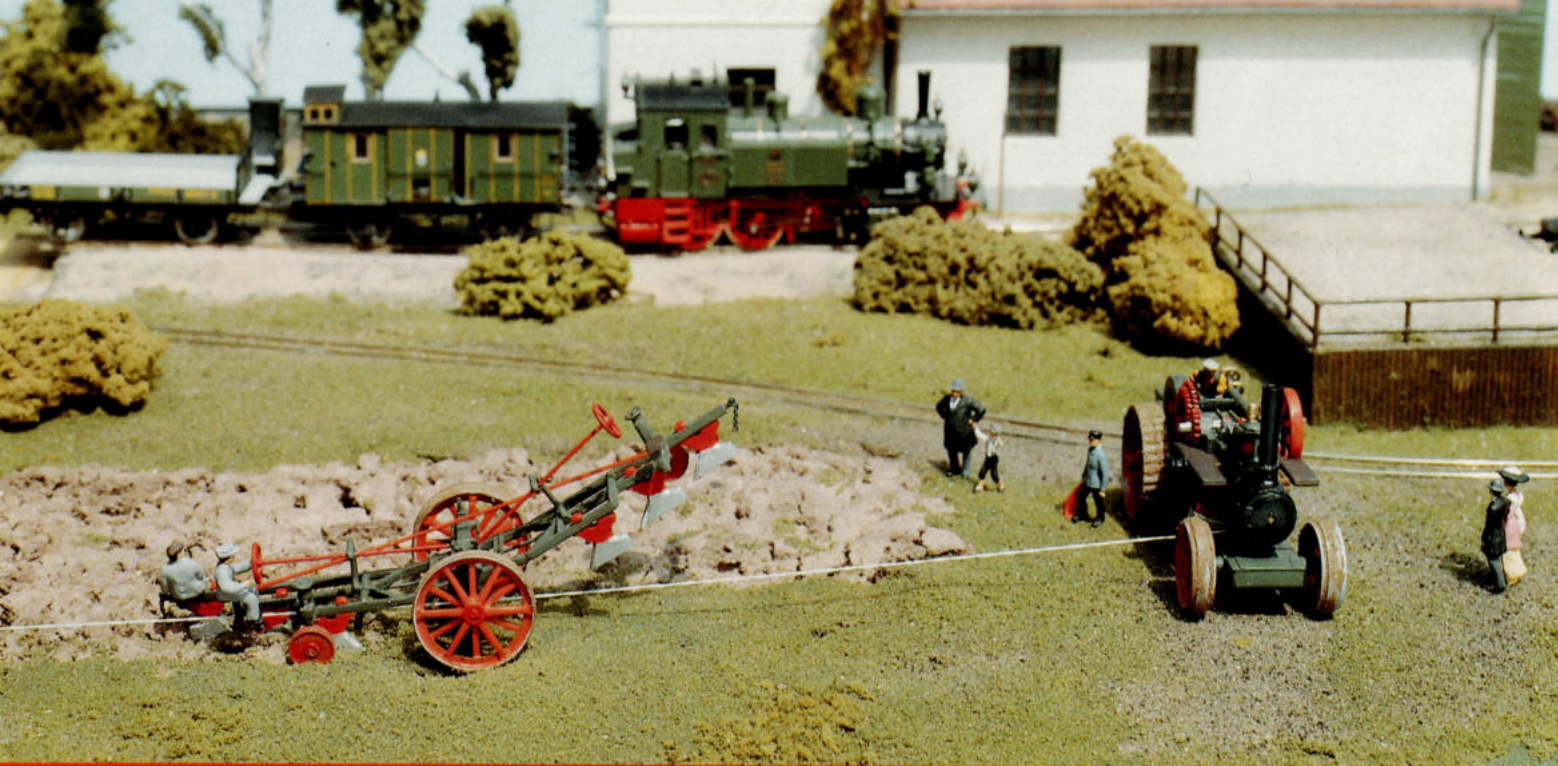
de „Romantische Strasse” krijgt veel meer aandacht. Met ingang van de winterdienstregeling 1985/86 is op dit traject het personenvervoer gestaakt. Tot het einde toe werd dit verzorgd door treinstellen van de bouwserie 515 vanuit het depot Augsburg. De twee goederentreinparen van Nördlingen naar Fremdingen met een Köf III en van Dombühl naar Dinkelsbühl met een diesellok van het type 290 zeggen de meeste spoorwegliefhebbers weinig. Interessant zijn evenwel de vele oude Beierse seinen, welke men nog op een aantal stations langs dit traject tegenkomt.

In het station Schopfloch (Mfr) werd het emplacement inmiddels opgeruimd. Naast het doorlopend traject ligt er nog slechts een goederenspoor. Het stationsgebouw, dat nog niet door de sloop wordt bedreigd, is in de bouwstijl van Feuchtwangen uitgevoerd. Gelukkig wordt dit soort gebouwen regelmatig door liefhebbers van romantisch modelspoor ontdekt en in het klein nagebouwd. Vaak wordt dan een historische scene nagebouwd en met behulp van een hoeveelheid fantasie afgerond tot een geheel. In een boek, waarvan ik de titel niet meer weet heb ik voor het eerst

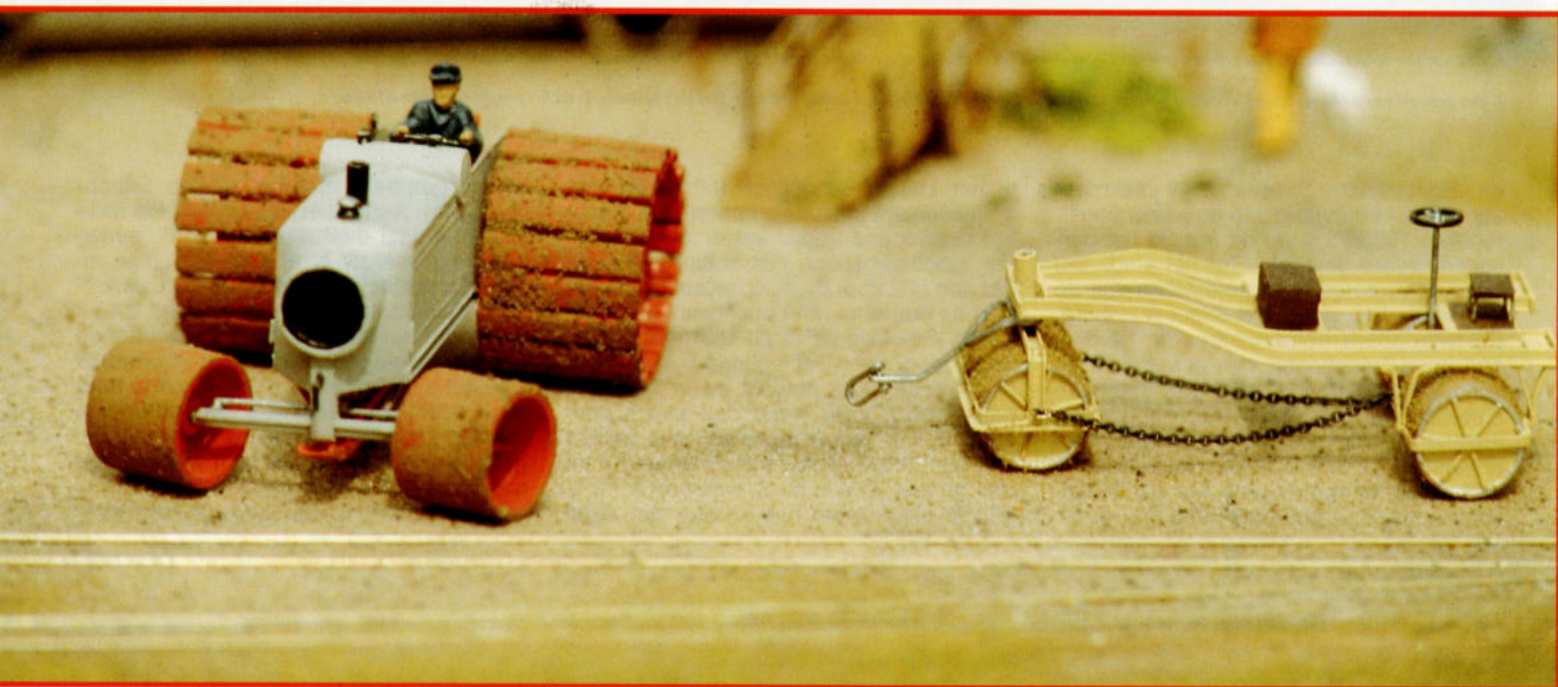
kennis gemaakt met het station Schopfloch (Mfr). Aangezien mijn voorliefde altijd al uitging naar thema's van rond de eeuwwisseling besloot ik al snel om „mijn eigen” Schopfloch in model na te bouwen. Op een diorama met de afmetingen 2.40 x 0.50 werd het station met de bijbehorende gebouwen nagebouwd. Door tijdgebrek was het niet mogelijk om alles zelf te bouwen, zodat een deel van de onderdelen kant en klaar gekocht werd. Het stationsgebouw werd gebouwd met behulp van onderdelen uit een bouw pakket van KIBRI. Het bijbehorend toiletgebouwtje komt eve-

5. Het vakwerk van het gebouw van de Boerenbond is opgebouwd uit gebeitste houten profielen. Dit raamwerk werd naderhand volgegoten met een stuc samenstelling.





6. Met behulp van een stoomtractor en een geschikte ploeg wordt hier de veengrond gecultiveerd. Op de achtergrond ziet men de zelf gebouwde goederenloods.

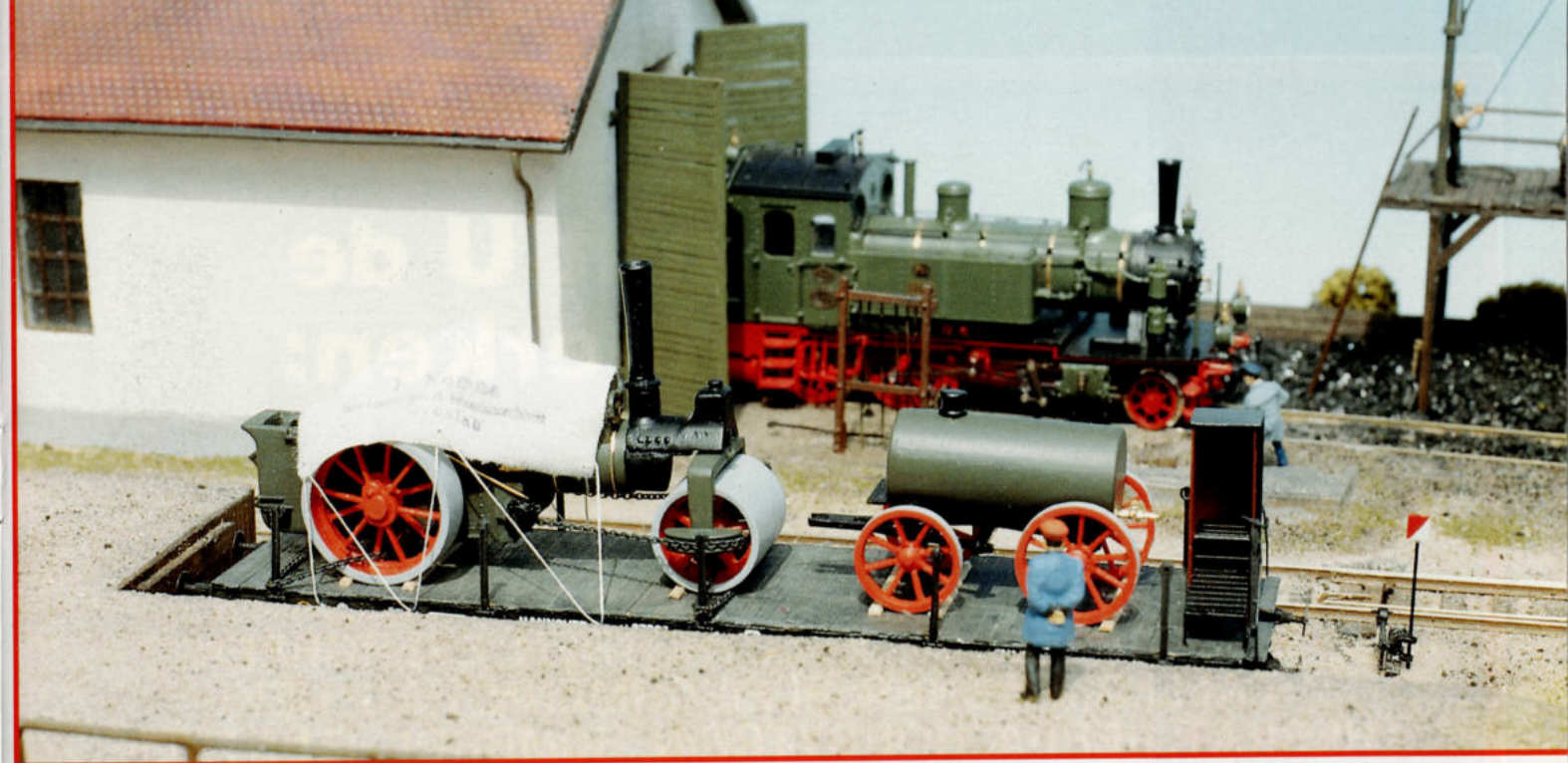


7. Een landbouwmachine uit het jaar 1914 uitgerust voor gebruik op veengrond. Het origineel werd destijds gebouwd door de firma Lanz. Het model werd zelf gebouwd. Rechts op de foto een wals voor het gebruik op veengrond.

8. De smalspoorbaan in de bouwgroote H0f werd zelf gebouwd. In de werkelijkheid is deze spoorbreedte 600 mm.

9. Hier rangeert de kleine smalspoorlokomotief in de buurt van het laadperron dat verwantschap toont met voorbeelden van de „Mecklenburg-Pommerschen” smalspoorbaan.





10. Per spoor arriveerde een complete stoomwalsuitrusting voor de wegenbouwer in Schopfloch.

neens uit het assortiment van KIBRI. Beide gebouwen werden echter anders geveerd. De goederenloods en alle andere gebouwen werden daarentegen zelf gebouwd.

Het gebouw van de Boerenbond was een zeer tijdrovend project. Nadat het vakwerk was samengesteld uit gebeitste houten profielen, werd het volgegooten met een stuc samenstelling. Alle onderdelen werden daarna samengevoegd tot het huidige gebouw. De kunststofplaten waarvan het dak werd gemaakt werden gekocht, evenals de regengoten en andere kleine onderdelen. Geheel in tegenstelling tot de werkelijkheid kreeg het station van Schopfloch (Mfr) ook nog aansluiting op een smalspoortraject.

De keuze viel op het weinig bekende H0f met een spoorbreedte van 600 mm. De voertuigen werden zelf gebouwd op basis van MÄRKLIN-mini club modellen. De lokomotief werd gebouwd op het onderstel van een MÄRKLIN-miniclub lokomotief. De smalspoorbaan is gebouwd naar het voorbeeld van de Mecklenburg-Pommersche smalspoorbaan, terwijl de H0 modellen op de normaalspoorbaan allemaal echte Beierse voorbeelden hebben.

Op het emplacement bevinden zich een kleine lokomotiefloods, een kolenbunker (met manden) en een waterkraan. Voor zover nodig kregen de gebouwen een interieur. Vanuit een draaischijf voor goederenwagens en een spoor van de smalspoorbaan kan een tweede diorama aangesloten worden. Het bevat een vliegveld met toebehoren uit de jaren 1905 - 1915. Hierover wordt in een volgend artikel bericht.

De sporen zijn gebouwd met railstaven van de firma Schuhmacher. De biels liggen ingebed in zand, zoals dat destijds op nevenbanen gebruikelijk was. De aankleding werd verzorgd met behulp van producten van WOODLAND SCENICS.

Peter Dresselhaus

11. Het einde van dit spoor en de waterkraan leveren een interessant motief.



12. Op dit diorama werden de sporen zelf gebouwd met railstaven van de firma Schuhmacher. Alle foto's M. Francke



Bij ons vindt U de volgende merken:

ARNOLD, BACHMANN, BEMO, BRAWA,
BREKINA, BUSCH, ELECTROTREN, EVERGREEN,
FALLER, FISCHER, FLEISCHMANN, HAG, HEKI,
HERKAT, HERPA, HOBBYTREIN, HUMBROL, IBERTREN,
JORDAN, JOUEF, KATO, KIBRI, KLEIN MODELLBAHN,
LAGGIES, LGB, LILIPUT, LIMA, MÄRKLIN, MERIT,
MERKUR, MERTEN, MKD, MÖSSMER, NOCH, PACTRA,
PECO, PIKO, PLASTRUCT, POLA, PRALINE, PREISER,
PRIMEX, REVELL, RIBU, RIVAROSSO, ROCO, ROSKOPF,
SES, SEUTHE, SLATERS, SOMMERFELDT, SYMOBA,
TAMIYA, TITAN, TRIX, TTM, UHU, VERO, VOLLMER,
KING, WILAND, WOODLAND SCENICS.

Ombouw naar NMBS voorbeeld:

Diesel: serie 51, 55, 52, 201, 59, 75, 65, 64, 60, 212, 50, 204.

Elektrisch: 20, 26, 28, 25.5

Motorstel: 40, 45, 49, post, Zaventem Expres, break,...

Wagens: Technorame, Railtour, I4, Eurofima, Couchette, dubbeldek, kop 1e klas + bagage serie 800.

Decals: M2 nieuwe kleuren, werkwagen, Eas, Eaos, GBs

**Dubbel zo groot
en nog meer keuze**

**! Heropening
op 6 oktober !**



**Modelbouw
center Baillien**

Turnhoutsebaan 219
2200 Borgerhout - Antwerpen
Tel. 03 - 236.97.08

WETENSWAARDIGHEDEN



De Airport City Express van de N.M.B.S.

Uit een onderzoek bleek dat de meeste luchtreizigers die op de luchthaven van Zaventem toekomen, niet weten dat er een treinverbinding bestaat met het centrum van Brussel. De N.M.B.S. wil daar iets aan doen en gaat zich opvallender opstellen op deze luchthaven, onder meer met een duidelijker bewegwijzering. Maar ook de treinfrequentie van en naar de luchthaven zal verhoogd worden tot 3 treinen per uur in elke richting. Zo zullen de treinen die de Intercity dienst rijden tussen St-Ghislain - Bergen - Brussel en Schaarbeek gaan doorrijden tot Zaventem, en dit vermoedelijk vanaf 24 september e.k.

Dit is voor de N.M.B.S. een ideale oplossing daar deze treinen nu toch 30 minuten stilstaan te Schaarbeek. Door ze door te laten rijden naar en van Zaventem worden de anders verloren uren nu renderend gemaakt, en wordt een klantvriendelijke service aangeboden. Het zal de N.M.B.S. ook meer opbrengen dan het gaat kosten. De blauw-witte tweetjes krijgen ook het aangestemde opschrift „Airport City Express” op de flanken geschilderd. Wim Windey fotografeerde het stel 598 in de proefschiedering te Schaarbeek op 17-6-1989.

59-ers terug in dienst

Met haar telegram van 7-7-1989 gaf de directie van de N.M.B.S. de toestemming aan de stelplaats Antwerpen-Dam tot het tijdelijk „ontparken” van de 5905, 5926, 5936 en 5946. Deze toestemming werd gegeven wegens het hoge aantal lokomotieven van de reeks 51 dat buiten dienst stond wegens averij. Hierdoor kon Antwerpen-Dam de diensten niet meer verzekeren die haar waren toegewezen. Ongetwijfeld vormt dit een supermeervaller voor alle vrienden van de 59-ers. Bijgaande dia werd gemaakt te Antwerpen-Luchtbal op 10-10-1989. Het bewijs dat de oname wel degelijk op 3202 LINDEN, tel. 016 - 257 294.

ROCO

De firma die zoveel Nederlands in haar programma doet, heeft ter gelegenheid van het NS jubileum die reputatie nog verder versterkt, dit keer in de vorm van een speciale „NS-CATALOGUS”. De aanhangstekens duiden er al op dat „catalogus” niet helemaal een juiste benaming is. Het boekwerkje bevat nl. een weelde aan informatie, zowel over het prototype als de modellen, die een echte NS-aanhanger gewoon niet mag missen (prijs f 7,50; bestelnr. 89150). Daarnaast is er een uitgebreide folder verschenen betreffende het nieuwe ROCO-LINE railprogramma. Dit railmateriaal heeft al uitgebreid aandacht gekregen in SJ, maar extra informatie kan nooit kwaad. Zeker niet bij een zo belangrijk onderdeel van de modelbaan (bestelnr. 81459).

Ger Moes

Te koop

Te koop als één geheel: 17 zeer oude metalen auto's en vrachtwagens (schaal + 1:58) van „MATCHBOX” en „MAJORETTE” voor BF 900.-.

Aktiviteitenkalender vzw MSTB

01-10-1989: M.S.T.B. rijdag met de MOTORWAGEN.

14-10-1989: GASTRONOMISCHE AVONDRIJ MET STOOMTRAKTIE.

26-11-1989: 26e RUILBEURS voor miniatuurtreinen, auto's en postkaarten in zaal STAR, N. de Brauwerestraat 21 te Vilvoorde. Open van 09.00 deze dag werd gemaakt, wordt geleverd door de aanwezigheid op de achtergrond van de 141R420 die op deze dag uit Utrecht terugkeerde en even later voorbijstoomde. Max Delle

Voor de „nummer-freaks”

De 5158 verliet de centrale werkplaats van Salzinnes op 28-6-1989 met een punt voor zijn nummer. (Zie foto). Dit teken zou er op wijzen dat de verwarmingsketel werd weggenomen. Om het adhesiege-

Ruilbeurs Leuvensemodeltreinclub

Op zondag 5 november van 10 tot 16 uur, organiseert de Leuvensemodeltreinclub haar 6e jaarlijkse ruilbeurs miniatuurtreinen. Deze beurs gaat door in een nieuwe zaal: WAROTZAAL te Winksele (bij Leuven). Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot: Dhr. P. Daniëls, Bovenstraat 4A, B wenden tot: Hans Peters, tel. 080 - 446096.

Boekbespreking

Jack Chaboud en Dominique Dupuis.

Strips op het Spoor, de trein in het stripverhaal

Uitgave: Arboris, Zelhem (NL)
ISBN 90 343 2190 8 - FI 39,95 / BF 795.

Dit mooi uitgevoerde boek is een vertaling uit het Frans van een uitgave van „La Vie du Rail” (1985), die door Rick Thomassen en Leo Wildschut niet alleen is vertaald, maar ook is uitgebreid met een groot aantal Nederlandse en Vlaamse strips. De auteurs en bewerkers bekijken onder andere welke treintypes het meest in de strips voorkomen, welke periodes het meest in trek zijn geweest, in hoeverre de striptreinen lijken op hun voorbeelden, hoe treinen er in science-fiction strips uitzien etc. Daarbij valt op dat de auteurs en/of bewerkers niet helemaal op de hoogte zijn van de vaktermen: bij een stoomloc spreken we toch niet van een „motor” en wat een „elektrische diesellocomotief” wel is ...? Een leuk boek om te zien, maar of de ware striplief-

Internationale

Treinen-Tentoonstelling

De RAILGROEP MAASBUURTSPOOR OVERASSELT bestaat sinds enige jaren als vereniging, de meeste leden zijn al geruime tijd (in verenigingsverband) bezig met de modelspoorhobby en de daarbij horende belangstelling voor het grootbedrijf.

Op 14 EN 15 OKTOBER 1989 wordt er door de vereniging een INTERNATIONALE TREINENTENTONSTELLING georganiseerd in het VERENIGINGSGEBOUW TE OVERASSEL (Alexanderstraat 1). Onderwerpen op deze tentoonstelling zullen zijn:

Binnen: Spoorweg modulebanen (HO, HO-M, LGB, TT, I, N), plastic modelbouw, grote ruilbeurs, NS-stand, video.

Buiten: rijdend veldspoor (60 cm railbreedte).
Openingstijden: zaterdag 14 oktober 1989 van 13.00 - 20.00 uur en zondag 15 oktober 1989 van 10.00 - 17.00 uur. Toegangsprijzen: Volwassenen: FI 3,- / + BF 60, kinderen t/m 12 jaar en 65+ers: FI 1,- / + BF 20. Voor verdere inlichtingen kunt U zich

Internationale

Treinen-Tentoonstelling

De RAILGROEP MAASBUURTSPOOR OVERASSEL bestaat sinds enige jaren als vereniging, de meeste leden zijn al geruime tijd (in verenigingsverband) bezig met de modelspoorhobby en de daarbij horende belangstelling voor het grootbedrijf.

Op 14 EN 15 OKTOBER 1989 wordt er door de vereniging een INTERNATIONALE TREINENTENTONSTELLING georganiseerd in het VER-



HOLLAND SCALE '87: Nederlandse bouwdozen

Was U het ook al jaren zat, al die Duitse huisjes? En die Oostenrijkse boerderijtjes en Zwitserse stationnetjes? Niet dat dat geen prachtige modellen zouden zijn, maar wat moeten modelspoorders naar Nederlands voorbeeld nu met zulke bouwdozen? Om daarmee dat typisch Hollandse sfeertje te pakken te krijgen valt waarachtig niet mee....

Sinds kort is het echter uit met het getob, want de honderd procent Nederlandse firma HOLLAND SCALE '87 heeft zich met veel elan opdit gat in de markt gestort. Maar liefst drie bouwdozen van huizen naar echt Nederlands model worden tegelijkertijd uitgebracht, en het zullen waarschijnlijk niet de enige en laatste produkten zijn. Er gaan al geruchten over een houten ophaalbrug, nog meer huizen en een NS station, maar het fijne daarvan bewaart de firma liever nog even als een verrassing.

Wat, hoe en waarom

De serie eerste modellen van HOLLAND SCALE '87 bestaat uit een trapgevelhuis, voorzien van een bordes met trap naar de deur; een klokgevelhuis met een luifel en een halsgevelhuis met woon/winkelruimte. Er zouden allerlei materialen denkbaar zijn geweest voor de onderdelen van dergelijke bouwdozen, b.v. het in Amerika veel toegepaste harde tandartsplastic of polyurethaanhars. Vooral voor beperkte series bouwdozen hebben deze materialen voordelen. De huizen zijn echter uitgevoerd in het bekende gekleurde polystyreen. Het ontwikkelen van de spuitgietmatrijzen daarvoor is een uiterst kostbare aangelegenheid. Daar staat tegenover dat het bouwen van een polystyreen model relatief eenvoudig is, ook voor beginners. Er is dus duidelijk gekozen voor het gebruiksvriendelijke polystyreen en er wordt daarmee op een grote markt gemikt.

De firma heeft twee jaar geïnvesteerd in onderzoek en ontwikkeling. Daarbij werd gestreefd naar het zoveel mogelijk gebruikmaken van authentieke Nederlandse bouwstijlen, die aan de hand van foto's en tekeningen uitgewerkt werden. Zo kunt U in de grachtenpanden stukjes Amsterdam, Volendam en Noord-Hollandse dorpsaanzichten herkennen. Een strategisch slimme zet van Holland Scale is het uitbrengen van huizen, die niet naar één bepaald voorbeeld ontworpen zijn. Daardoor is men in staat om vele verschillende Hollands ogende modellen te ontwerpen, terwijl ook de modelbouwer de vrijheid heeft om naar eigen inzicht een stadsgezicht te bouwen. Tijdens de fase van de stijlbevestiging werden ook reacties van modelbouwers op beurzen en bij clubs verwerkt, en het eindresultaat is er dan ook naar. Hollandser kan het bijna niet!

Overigens blijft het natuurlijk altijd mogelijk om wel een bepaald prototype na te bouwen met het materiaal uit de bouwdozen. De prijs van deze eerste bouwdozen van HOLLAND SCALE '87 ligt rond de f30,- per stuk. Losse onderdelen zijn nog niet verkrijgbaar, maar de kans bestaat dat dit in de toekomst gaat veranderen.

Klokgevelhuis

De doos bevat behalve styreen onderdelen nog een velletje papier met opschriften, gordijnen en reclamelteksten; ruitjespapier en een stukje zwart gareen. De bouwbeschrijving bestaat uit een aantal schetsjes en wat tekst met tips betreffende de bouw. De beschrijving is summier, maar ruim voldoende voor een dergelijk eenvoudig project. Bovendien zijn de prachtige foto's op de doos nog een steuntje in de rug bij het bouwen. De styreen onderdelen maken op het eerste gezicht eerder een solide dan een fragiele en fijn gedetailleerde indruk. Vooral de ramen zijn grof uitgevalen, met in sommige gevallen spijlen van zo'n 30 cm dik (op schaal natuurlijk).

De grondplaat met stoepen kan op verschillende manieren toegepast worden, maar het trottoir heeft merkwaardig brede groeven tussen de tegels en op de hoeken lijkt het eerder op een tegelpad in de tuin. Daarentegen zijn de muren erg mooi gedetailleerd en ook uit b.v. de scharnieren en de planknaden op de deuren en uit de muurankers blijkt dat het maken van fijne details in principe geen probleem is voor Holland Scale. Het zwarte gareen is bedoeld voor de „ijzere“ steunen van de dakluifel. Gezien het ratelige uiterlijk van gareen zou een stukje nylon- of messingdraad mooier zijn geweest. Voor het bereiken van een fraai „glas in lood“ effect in de ramen is een leuk idee toegepast. Achter de ramen wordt groen „glas“ gelijmd, met daarachter het ruitjespapier. Al met al ziet het geheel er goed verzorgd uit, zeker gezien de prijs.

Het bouwen en afwerken

Zoals te verwachten viel, leverde het bouwen geen problemen op. De onderdelen passen goed en veel meer dan wat vijl-, snij- en lijmwerk is niet nodig. Alleen de gaatjes in de muren voor de muurankers moesten wat opgeboord worden met een 1.6 mm

boortje. Gedeeltelijk omdat sommige muren naar keuze vrij kunnen blijven van muurankers, maar gedeeltelijk ook omdat de gaten te klein zijn.

Om het model zo eerlijk mogelijk te kunnen beoordelen, heb ik afgezien van het vervangen van sommige onderdelen. De verleiding was groot om b.v. de dakluifel even zelf opnieuw te maken van dunner materiaal en voor de ramen had ik toevallig bijna perfect passende exemplaren van Grandt Line in de kast. Hoewel dat een Amerikaans merk is, zien sommige van hun ramen er echt Hollands uit en ze zijn ook correct op schaal. Maar ik heb mijzelf ingehouden en alleen het zwarte gareen vervangen door nylondraad en wat nut- bolt- washer castings (bout- moer- ring gietstukken) van GRANDT LINE. Verder werden de schoorsteenpijpen opgeboord voor een betere trek in de kachel. Waar de zij- en bovenkanten van muren zichtbaar zijn, werd een baksteenmotief ingekrast, resp. een strijpe styreen opgelijmd, i.j.w. van een randje beton of cement.

Alle onderdelen werden met verf afgewerkt, voordat ze van de gietb omgesneden werden. De gebruikte technieken en verfsoorten zijn al uitvoerig beschreven in VAKWERK, voor de volledigheid geef ik alleen even een samenvatting. De genoemde verfsoorten hebben mijn persoonlijke voorkeur, maar U bent natuurlijk vrij om ze te vervangen door Uw eigen favoriete merk(en). De muren werden gespoten met Floquil (Boxcar Red), waarna met Tamiya (Buff) de voegen „ingewassen“ werden. Dry-brushing met Talens waterverf (sienna) en wat washings met iets afwijkende kleuren en O.I. inkt gaven het effect van een nu eens niet meer zo splinternieuw huis. De ramen werden gespoten met Floquil (Antique White), een washing met O.I. inkt volgde en tenslotte dry-brushing met Tamiya (Flat White). Het ruitjes papier kreeg een washing met verdunde O.I. inkt om het ergste witte te zwakken. Het pleisterwerk en de grondplaat werden gespoten met Floquil (grijze Primer) en afgewerkt met washings en dry-brushing. De deuren en luiken werden Tuscan Red/Boxcar Red (Floquil) en eveneens afgewerkt met washings en dry-brushing met Floquil (Caboose Red). Het dak kreeg een Zinkchromate Primer afwerking (Floquil) en o.a. washings met O.I. inkt. De muurankers werden zwart gespoten (Grimy Black, Floquil) en gedry-brushed met Gun Metal (Tamiya) en roest (Talens,

sienna).

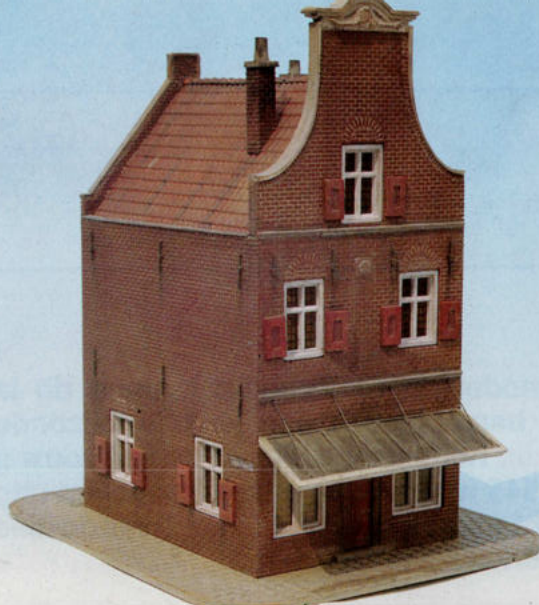
De gevels en muren werden plat op de werktafel compleet samengesteld en pas daarna losgesneden van de gietboom en samengevoegd tot het huis. Met uitzondering van het nylondraad (vis-snoer, gelijmd met ACC), werd voor al het lijmwerk methyl ethylketon (MEK) gebruikt, ook voor het bevestigen van de gordijnen en het ruitjespapier. Twee ramen in de achtergevel werden „dichtgespijkerd“ met wat schaalhout. Samen met wat rommel op de stoep geeft dat de indruk dat er beneden een verbouwing gaande is. Een persoonlijk tintje kan nooit kwaad, nietwaar? Na het samenbouwen volgden nog wat meer weathering, zoals hier en daar een laagje stof (Floquil Mud) en wat pastelkrijt en er werd een stoep voor de voordeur gemaakt van een trede van de bigeleverde trappen. Tenslotte werd het geheel voorzien van een laagje matte vernis (Dulcote), waarbij de ramen even afgeplakt werden om mat glas te voorkomen.

Conclusie

Het bouwen van dit model kostte een paar avonden, maar het was om verscheidene redenen een plezier. In de eerste plaats is de kwaliteit van de onderdelen zondermeer goed, al blijft het jammer dat er hier en daar niet wat meer aandacht aan de detaillering besteed is. Dat neemt niet weg dat er met het materiaal uit de bouwdoos en een beetje verf een overtuigend model te maken is, zoals uit de foto's mag blijken. Al bouwende kreeg ik steeds meer lol in het model en als vanzelf ontstonden er verschillende ideeën voor de verdere detaillering. Wat dacht U b.v. van een duiventil op het dak, of een schuurtje tegen de achtergevel? U zou die achtergevel ook in de steigers kunnen zetten, of een hondje zijn poot laten optillen tegen de pui. Voor ideeën voor Hollandse tafereeltjes hoeft U gezegd alleen maar even uit het raam te kijken. Het leukste is echter, dat met de bouwdoos veel meer mogelijk is dan het bouwen van het klokgevelhuis alleen. Met wat fantasie en een mesje kunt U al iets heel anders tevoorschijn toveren. En dan praat ik nog niet eens over de andere modellen in de serie, die natuurlijk ook kombinatiemogelijkheden bieden. Als U nog onbekend bent met „kit-bashing“ en „cross-kitting“, ligt hier een duidelijke kans om dat te veranderen. In het ergste geval ver-

Holland Scale '87 is een Nederlandse firma, die sinds kort bouwdozen op de markt brengt van typisch Hollandse huizen. Dit klokgevelhuis is een voorbeeld uit een eerste serie van drie huizen. De modellen zijn uitgevoerd in gekleurd polystyreen en dus ook voor beginners in het vak eenvoudig te bouwen.

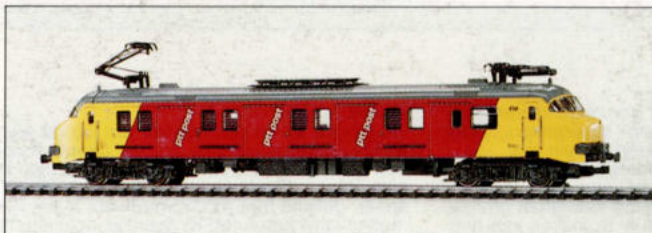
Hoewel alle onderdelen van het model al voorgekleurd zijn, is het investeren van wat meer moeite en verf beslist de moeite waard. Daarmee voorkomt U het beruchte „plastic“ uiterlijk en bovendien krijgt het huis daardoor een persoonlijk tintje, al is het maar aan de achterkant. Alle Foto's: Ronald Koppen



märklin

informatie

De modelspoorliefhebbers kunnen dit jaar hun hart ophalen aan enkele bijzondere Märklin nouveauté's. Naast de Railbouw-set nr. 2845 worden nog enkele modellen uitgebracht waarvan de "Motorpost" wel de meest opmerkelijke is.



Märklin's "Motorpost"..... opmerkelijk

Vormgeving

Het postvervoer is een belangrijk gebeuren bij de Nederlandse Spoorwegen. In vroeger dagen werd de post met de normale reizigerstreinen meegegeven. Het in- en uitladen van de post op de perrons leverde echter veel hinder op en bovendien werd de tijd dat de trein op het perron stond veel te lang.

Al in de 50-er jaren werden voor het postvervoer speciale treinen ingezet waarvoor indertijd 25 elektrische motorrijtuigen (de z.g. 'blokkedozen') werden verbouwd. Dit materiaal, dat uit de jaren twintig stamde moest in de jaren 60 vervangen worden. De eerste "Motorposten" waren in een rood-bruine kleur. In 1976 werden 2 mP's in NS-geel en PTT-rood geschilderd met het NS-embleem en het opschrift "ptt-post". Tussen 1981 en 1985 werden alle mP's volgens de nieuwe huisstijl geschilderd. Het vorig jaar werd een proef van het nieuwe logo van PTT

gemaakt met de mP 3026, ontworpen n.a.v. de privatisering van de PTT. Het is bij een eenmalige proef gebleven, want amper twee maanden geleden is de nieuwe kleurstelling van de "Motorpost" definitief geworden en de mP's zullen in de komende maanden hun nieuwe uiterlijk krijgen. De "Motorpost" van Märklin, de mP 3020, is met de huidige kleurstelling. Hij wordt over 2 assen aangedreven, heeft binnenverlichting, een 3-punts frontseinverlichting en 2 rode sluitlichten met LED's die wisselend branden naar gelang de rijrichting, de koppeling is afneembaar. Apropos: in het grootbedrijf rijden maximaal 3 mP's gekoppeld. Deze eenmalige jubileumuitgave wordt geleverd in 3 uitvoeringen: nr. 3389 voor wisselstroom met elektronische omschakeling; nr. 3689 in Digital waarbij de verlichting de extra functie is en voor de gelijkstroomrijders is er de Hamo-versie nr. 8309.

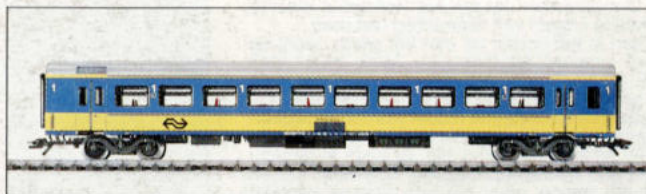


Open goederenwagen nr. 4719

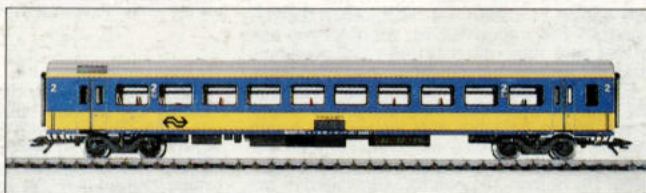
EANOS

Nieuw in het Märklin programma is ook de open goederenwagen Eanos in de apart blauwe kleur, artikelnr. 4719. Zowel de ICR-rijtuigen als deze

wagen kunnen aangepast worden voor gebruik op gelijkstroombanen door de wielstellen te vervangen door Hamo-wielstel nr. 7586.



ICR-rijtuig A, nr. 4264... kortkoppelingen



B-rijtuig nr. 4265... en verstelbare buffers

Intercity

Achter de nieuwe E-lok nr. 3526 met 5*****-aandrijving horen natuurlijk ook nieuwe ICR-rijtuigen met kortkoppelingen: het A-rijtuig 1e klas,

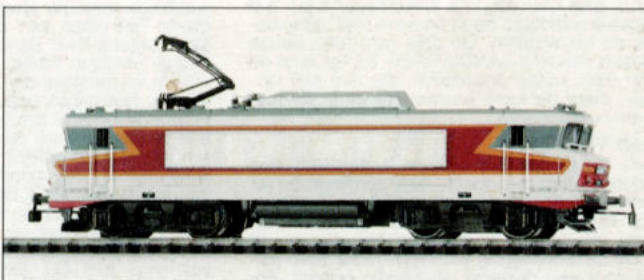
art.nr. 4264 en het B-rijtuig 2e klas, art.nr. 4265. Ze hebben verstelbare buffers en zijn ingericht voor binnenverlichting 7330.

BB 15 000

De Franse E-lok nr. 15 065 is een van de 61 lokomotieven van dit type waar de SNCF momenteel over beschikt. Märklin brengt dit fraai gestyleerde model in 2 uitvoeringen, nr.

3321 voor wissel- en nr. 8321 voor gelijkstroom.

De BB 15 065 wordt ingezet voor zowel reizigers- als goederenvervoer en heeft, net als alle overigen van dit type, als standplaats Straatsburg.



Nr. 3321

Digital-Telefoon-Service

Vragen over Märklin Digital? Bel de Digital-Infolijn in België:

081 - 61 53 10

Onze Märklin-Digital-specialist de heer R. Verstraeten geeft elke donderdag van 18.00 tot 20.00 uur informatie, tips en adviezen over toepassing en techniek van Digital, het universele elektronische besturingssysteem voor elke modelbaan.

Voor meer informatie:

Nederland: Märklin B.V.

Meerpaal 12b, 4904 SK OOSTERHOUT, Tel. 01620-60114

België: Märklin N.V.

Kolonel Bourgstraat 107, B-1140 BRUSSEL, Tel. 02/7337232.

Vraag voor nog veel meer Märklin nieuws naar de Exportfolder 1989/90; hij ligt bij uw handelaar!