

1°) De stoomlok

Wanneer we ons in de handel zo'n machine aanschaffen, zijn we over t'algemeen tevreden over deze nieuwe aanwinst, maar na een poosje konstateren we vrij vlug dat er verschillende punten op de afwerking van deze machines aan te merken valt. Het dient evenwel gezegd, dat dit in mindere mate geldt bij de recentste fabrieksmodellen. Nochtans is het Δ zo dat ook zij voor verbetering vatbaar zijn. Reden van deze nalatigheden zal wel het onderdrukken van een te hoge verkoopprijs zijn. (meer handwerk!).

Het spreekt uiteraard voor zichzelf dat het weinig of geen zin heeft het volgende te willen toepassen op oude modellen, en dit om twee redenen: a) waardevermindering, b) het is zo dat, indien we een fatsoenlijk resultaat wensen te bereiken, de detaillering van de firma uit niet te veel mocht verwaarloosd worden. Als een zeer geschikte lok voor deze bewerkingen zou men de P8-Märklin versie kunnen vernoemen

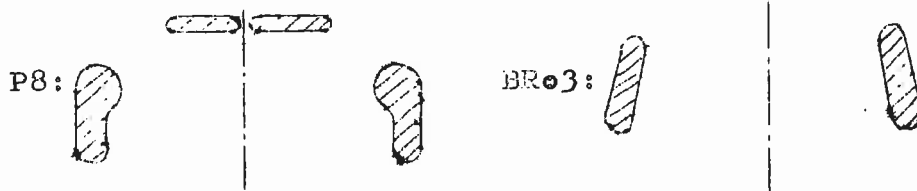
A. Ruiten: Tot nog toe was dit een zeer verwaarloosd punt bij de stoomlokomotieven. Het vergt van ons slechts een lichte ingreep om dit te verhelpen: aan de binnenzijde van de lokkap brengt men een reepje doorzichtige mikka. Bij machines met gesleepte tender, kan men natuurlijk alle raampjes van ramen voorzien, hoewel het realistischer werkt, als de achterste ruiten "open" staan, t.t.z. we er eenvoudig geen mikkapapiertje voor plaatsen. Wel moet het eerste raampje ruiten hebben, en vergeten we hierbij ook de voorste ramen niet!

Bij tenderlos dient erop te worden gelet, dat het gat, dat zich boven het klapdeurtje bevindt, geen ruit krijgt (vb. BR80, 81, 86) We mogen dit natuurlijk wel doen, als daarin een totale deur is ingezet (vb. BR 65, 95)

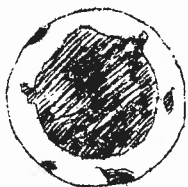
De oplossing krijgt wel een ander aspect, wanneer het gaat om een machine met afgewerkt machinistenhuis (vb. Mä BR 03, 38) Hierbij vormen de mikkastrookjes een storende faktor, als we eens van de keurig afgewerkte interieurs willen snoepen. Daarom heb ik ook de oorspronkelijke ruiten in de Märklin 03 verwijderd. Nu wordt het wel wat moeilijker, daar we ruitjes moeten maken die precies in de raamlijsten passen. Voor de frontzijde van de kabine gebruiken we stevige mikka, en proberen een eerste maal een ruitje te knippen van de gewenste vorm; meestal zal het ons niet zo vlug lukken, daar die vormen niet zo eenvoudig zijn. Liefst maken we ze een ietsje te groot, zodat we het overbodige kunnen wegvijlen totdat een zuigend passende vorm bekomen wordt. .../.

Nu rest ons nog het inlijmen. Dit gaat eenvoudig met wat Pattex. (zo weinig mogelijk lijm!). Aangezien de zijruiten groter zijn, maken we ze best uit plasticrestjes uit bouwdozen. Dat is steviger, en laat zich bijgevolg beter bewerken. De methode is dezelfde, als voor de frontruitjes.

Voorbeelden van vormen voor frontruitjes:

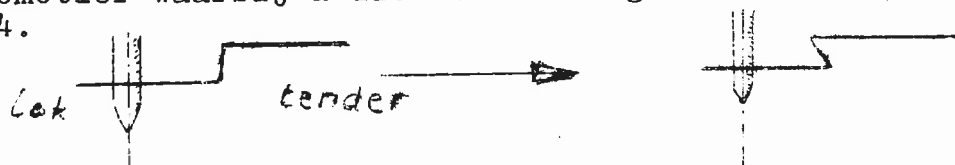


B. Buffers: Bij de Bundesbahn zien we af en toe-dit hangt meestal samen met de depots - loks rijden met witte kringen op de buffers, dit als gevaarsein voor rangeerders. Dat kunnen we dan ook met enige penseelstreken op onze lokomotieven nabootsen. Zo staat dat bij de kleine Mä stomer-3o29 zeer netjes. Het doet er zelfs niet toe of de kring volledig wit is de plekken zijn dan vettigheden of afgestoten verf. Wel moeten de kringen perfect cirkelvormig zijn



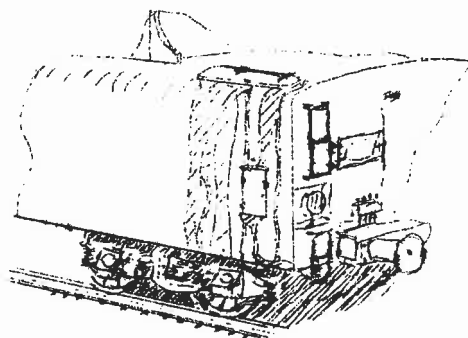
C. Personeel: Bij de stomers met afgewerkt machinistenhuis is het wel jammer, dat deze firma's ons laten rijden zonder machinist of stoker. Daarom kopen we een doosje Merten figuurtjes in onze vertrouwde handel, en kleven ze in het machinistenhuis. De meesten hebben een houding die ons toelaat ze uit het tweede raampje te laten leunen. Bij de loks zonder afwerking of bij tenderloks is het meestal nodig het onderste gedeelte van de mannetjes te verwijderen (plaatsruimte voor het drijfwerk!), en ze dan tegen de wand van de kabine te kleven. Merten brengt twee doosjes met elk zes figuurtjes uit onder de referentienummers BOX 2268, en BOX 2274.

D. Korterkoppelen: Vele machines hebben een ruime speling tussen lok en tender meegekregen. In de meeste gevallen is deze afstand te verkorten; we gaan hierbij als volgt te werk: we zetten de machine op de kleinste radius van onze baan, en gaan na of onze opzet al dan niet mogelijk is. Zo ja, plooiën we de trapvormige verbinding (Mä-loks) tot een Z-vorm (zie figuur). Dit doen we niet te geweldig, maar controleren regelmatig. Een lokomotief waarbij u dit ten stelligst moet doen, is de Mä-BR 24.



E. Kolen: Over t'algemeen biedt de lading kolen χ op de tender een triestige aanblik. Hieraan kunnen we eens te ~~ma~~ meer een eenvoudige mouw aan passen: we nemen een greepje kleine ~~kk~~ kolen, wikkelen deze in een vod, en slaan ze dan met een hamer fijn. (niet té geweldig, het is geenszins de bedoeling gruis te bekomen). Deze kleine kooltjes lijmen we dan op de tender. Vergeten we ook niet de voorzijde van de tender (plaats waar de stoker de kolen wegschept), en ook wat kolen naast de bak te lijmen, die er bij het vullen onder de bunker naast zijn gevallen; neemt u hiervoor een voorbeeld aan de Fleischmann-BR 50. ..//.

F.F. Water: Bij het vullen van een tender gebeurt het zelden dat er geen water langs de tender afloopt. Daarom kunnen we ook dat nabootsen op onze tenders: daar waar de kleppen zijn, bestrijken we de oppervlakte met halfmatte vernis van Humbrol.



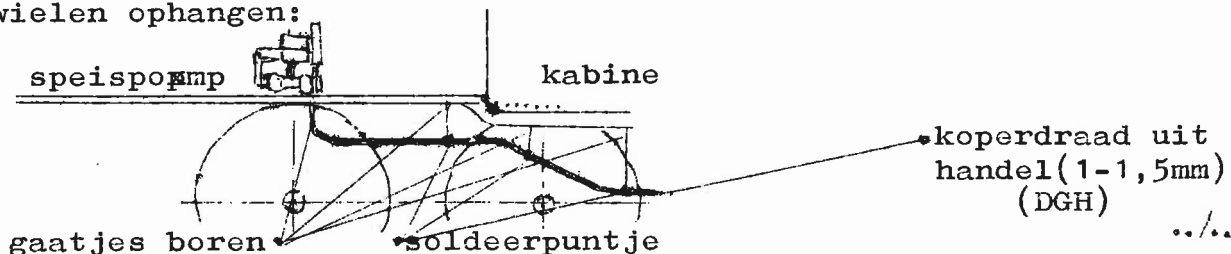
BR 23

G. Vuilmaken: De echte liefhebbers kunnen tenslotte nog hun loks vuilmaken. Het is inderdaad zo, dat de lokomotieven slechts één dag rijden met de "modelkleur". Daarna worden ze vlug mat en zwart. In navolging kunnen we dan onze stomers volledig overschilderen met matzwarte Humbrol, zoals Ronald Van de Walle dit al heeft geprobeerd, en ons de resultaten hiervan heeft laten zien. Zoals ik reeds impliceerde, mogen we zeker het onderstel niet vergeten. Om nog enigszins de rode kleur van luchtcilinders en drijfwerk te laten doorschemeren, kunnen we onmiddellijk na het verven hier en daar wat zwart op nemen met een vod, of beter nog: we gaan eens met een penseel, vooraf gedrenkt in white spirit, over deze delen. Momenteel beschik ik nog niet over de roestkleurige verf, waarover onze voorzitter, de heer Roland Balot, maar het laat geen twijfel, dat er in dit verband prachtresultaten met deze verf kunnen bereikt worden.

Diepgaande verbeteringen - als proeflok: P8 *) ons bericht

Aangezien de P8 een degelijk afgewerkt model is, zou het jammer zijn ze in haar oorspronkelijke toestand te bewaren. Zonder aarzelen heb ik dan ook reeds punten A,C,D,E,F op deze lok toegepast. Nu staan er nog meer verbeteringen op het programma, waarvoor ik onderdelen van Merker und Fischer (M+F) zal nodig hebben.

In eerste instantie kunnen we nog zelf een aantal zaken verbeteren. Zo zijn er de leidingen die een verbinding vormen tussen kabine en dom: vanuit de kabine vertrekken aan elke zijde twee leidingen, die aansluiting geven met de stoomdom (wie vertelt me waarvoor ze dienen- ze zijn een typisch verschijnsel op oude machines). Als voorbeeld kan men zich richten naar de Mä-BR 86. Die leidingen zijn niet zo moeilijk na te bootsen (fijne elektrische kabel), maar de aanhechting zal wel enige problemen met zich meebrengen, zeker indien men op stevigheid gesteld is: we moeten immers fijne gaatjes boren (0,5mm), en zulke boortjes komen niet zo frequent voor in de handel. De andere oplossing is lijmen, maar dat heeft ook zijn nadelen. We kunnen ook nog ed nodige verbindingen maken tussen lok en tender: elektrische verbinding, de watertoevoer, stoomleiding (verwarming), remmen. De watertoevoerleiding kunnen we als volgt naast de linker drijfwielen ophangen:



Aangezien de P8 uiterst zelden achteruit reed (max snelheid in km/h: vooruit 100, achteruit 50), mogen we gerust de voorste koppeling afzagen tot juist onder de bufferbalk (let u daarop), en deze laatste tot in de puntjes detailleren. We schaffen ons dus een schroefkoppeling van M+F aan, die we midden op de balk plaatsen. De fijnproevers onder ons kunnen zelfs de Mä buffers vervangen door modelgetrouwe, vederende buffers. Natuurlijk mogen we de twee remleidingen niet vergeten, alsook de koppeling voor de stoomverwarming. Ik zoek nog steeds naar een mogelijkheid tot het monteren van de M+F remmen, maar aan de rechterzijde zit het drijfwerk in de weg. Het zou inderdaad een heke stap voorwaarts zijn, en ik hoop dat de oplossing niet lang zal uitblijven.

Indien u enkele van deze bewerkingen heeft toegepast, zult u hoogstwaarschijnlijk verrukt staan over het resultaat, en zult u bijv. dadelijk merken, hoe doods de machines van uw kollega's eruitzien zonder ruitjes. Het is merkwaardig, hoe dat feit alleen al een heel ander allure aan uw model geeft.

2°) Ander traktiemateriaal

Ook zij die houden van elektrische of dieselloks kunnen hun modellen verfraaien. Weliswaar heb ik me op dat gebied nog niet verdiept, toch zijn er enige punten die ik al veranderd heb. Vooral indien men met een vaste rijrichting trekt (vb.1 vooraan), dan doen we er goed aan het volgende eens te beproeven: we laten de voorlichten voor wat ze zijn, maar achteraan kunnen we - bij Duitse machines - de twee onderste lichten rood maken met wat lak (niet ~~te~~ te dikke laag!), terwijl we het bovenste licht afkoppelen, t.t.z. we demonteren de lok, en nemen het plexiglas eruit, breken het bovenste lichtpuntje eraf, lijmen het in het gaatje, en scherpen het dan af met zwart of zilverpapier. Daarna monteren we alles, en rijden we zoals het hoort. Een stap verder is het plaatsen van een machinist - feit waarmee Fleischmann destijds furore maakte. Dit gaat zeer eenvoudig: we verwijderen de ondoorzichtige cellon en we plaatsen er doorzichtige. Dan zagen we een spoorwegfiguurtje middendoor, en lijmen hem voor het venster, op het horizontale plaatje, dat zich gewoonlijk boven het plexiglas ter afscherming van het licht bevindt. Zo rijden er dan ook Mä machines door onze modelspoorwereld mét machinist.

Robert Puers.

TIPS

-Voor echte Märklinisten: Indien u met de oude (M) rails werkt, doen deze zeer onnatuurlijk aan op rangeerterreinen, depots en stations door hun verhoogde bedding. Er bestaat echter een mooie oplossing: de gehele ruimte tussen de sporen vult u op met een dikke kartonlaag (gebruikt bij verzendingen). Na de passende vorm te hebben uitgesneden, kan men deze laag lijmen. Men doet er goed aan de voegen - zo mogelijk ook tussen de rails - te overlakken met kleefband, om te beletten dat het strooimateriaal bij het rijden hierlangs wegzakt. Men bestrooit het geheel met grijs-zwart materiaal, ook tussen de railstaven, zodat ook de lichte kleur van de Mä-rails verdwijnt. Men hoeft geen vrees te

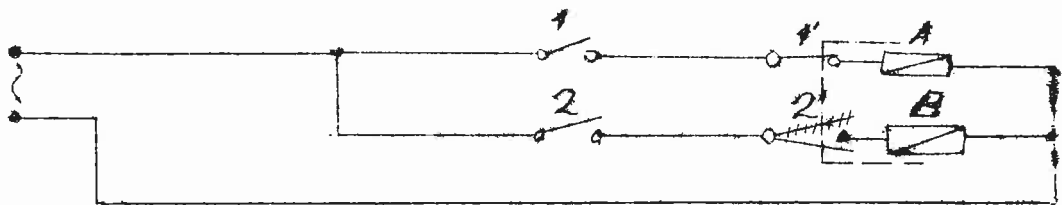
te hebben voor breschadiging aan de lokomotieven; ik rij al drie jaar op dat systeem, zonder er ook maar het minste spoor bij mijn modellen van terug te vinden. Het biedt daarenboven nog het enorme voordeel dat de kontaktpunten ~~van~~ de middenrail helemaal niet meer opvallen tussen dat donkere strooin materiaal

-Voor de worstelaars met het probleem van de momentschakeling:

Het ei van Columbus: MA-SEINEN MET EINDAFSTELLING!

Het is inderdaad een nachtmerrie, dat indzien we wensen gebruik te maken van blijvende kontakten, het duiveltje van de verplichte momentschakeling weer opduikt. Past u onderstaand schema eens toe op een proefsein; het systeem is erop bedacht, dat het sein zelf voor de momentschakeling zorgt, nl. door eindagschakeling. Hier-voor gebruiken we de in het sein aanwezige kontakten (2 normaal geopende kontakten), waarvan we er een omdraaien (fig.a)

Werking: de spoel A wordt bekrachtigd door schakelaar 1. Spoel verzet de seinarm, maar doet ook het kontakt 1' omslaan, wat haar stroomvoorziening afbreekt. Vice versa voor B. Terwijl 1' geopend wordt, sluit 2', zodat de spoel B nu klaar ligt om ~~te~~ bekrachtigd te worden



Ropu.

=====

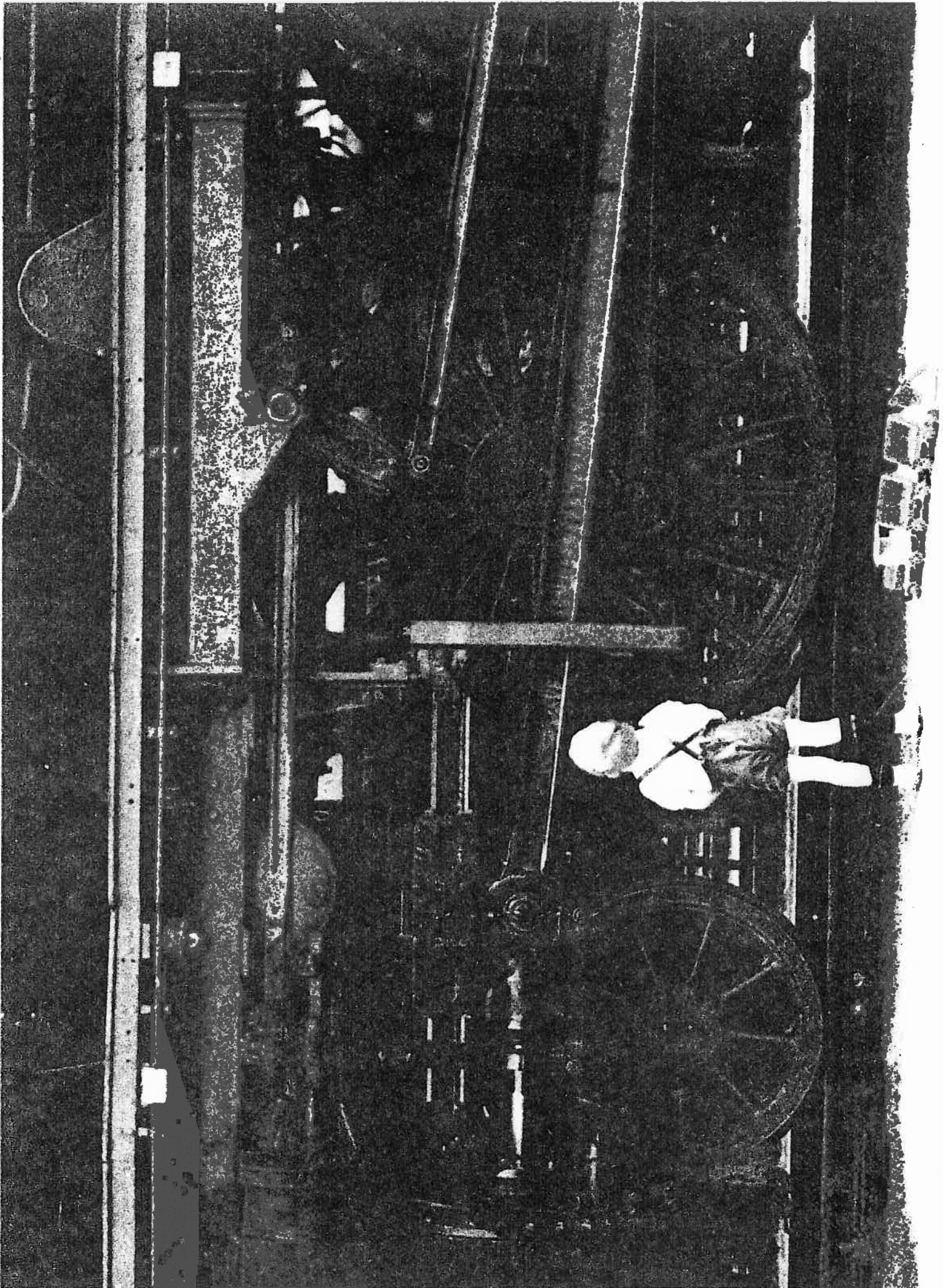
W I S T U ?

-dat er te Frankrijk in 1934 reeds proeven gedaan werden op de lijn Paris-Cherbourg in verband met iets als onze "kroko", of het Duitse "Indusi" systeem. Er werden toen 4 seinen doorheen de rails gestuurd die de aanstomende lok kon opvangen. Deze seinen werden overgebracht door drie gemoduleerde stromen: 180, 120, 80Hz, resp. vrij, voorverwittiging en verwittiging. Voor het gevaarsein stuurde men geen ~~te~~ stroom uit, wat een ideale beveiliging was tegen spoorbreuk.

-de Flying Scotsman- de heroïsche stomer (LNER class A3 Pacific N° 4472) met zijn twee tenders- momenteel in Amerika rondtoert. Ze werd door twee liefhebbers opgekocht. Nu is ze tevens van Amerikaanse elementen voorzien: cow-catcher, grote frontlantaarn, bewl en witte vlaggen, die een bijzondere trein aanduiden.

-dat u beslist iets moet afweten van de BR 61 - racer der Reichsbahn De 61001 onstond in 1934 als 262 tenderlok, tweecilinder. De tweede in 1939 als 2C3 h3. Zij werden geleverd met een complete trein, en kregen de naam "Henschel-Wegmann-Zug", naar de konstruktors. Ze verbonden Berlin met Dresden (176km) in slechts ~~te~~ 102min (gem. 103,5km). Beiden waren valledig gestroomlijnd, en aan elke zijde een bestuursruimte, om ook achteruit te rijden. De 61001, die in W-D verbleef, is inmiddels verschroot; de 002 werd in O-D omgebouwd tot een 2C1 met tender, en behoort Bw Halle, onder het nummer 18201, een krachtige machine met Giesl ejektor en sinds 1967 met oliebrander

61001: v max.	175 km/h	Ø drijfwielen	2300 mm
keteldruk	20 atm	vermogen	1450 PS
dienstgew	129 t		



..
Wenken voor H A R K L I N beginners.

=====

MÄ gebruikt als voedingstroon wisselspanning. Dit is dezelfde stroomsoort in Uw lichtnet, alleen verlaagt tot 16 volt door het gebruik van een transformator.

Bij MÄ moet U van het principe uitgaan, dat de bruine draad van de aansluitrail altijd verbonden moet zijn met de bedding van de rail en de rode draad met de middenrail of voedingkast van de bovenleiding. Bij juiste aansluiting bent, U, wat het rijden betreft, dan altijd verzekerd van een goed functioneren van de lokomotieven.

MÄ-wissels: Het aansluiten van een wissel gaat als volgt:

===== de gele draad van de wissel in de gele aansluitbus van de transfo. De twee blauwe draden aan het bedieningskastje, resp. in de rode en groene stekerbussen. Van dit bedieningskastje naar de transfo een bruine draad, deze draad wordt in het dwarsgat van de stekker van de aansluitrail gestoken. (eventueel met U twee draden in één stekker.

Bij meer wissels gaat U alle gele draden aan elkaar verbinden zodat uiteindelijk één draad doorgaat naar de transformator.

Er kan ook gebruikt worden gemaakt van verdeelplaten. Bij het nieuwe type grote transformator van MÄ vindt U zelfs een extra bruine aansluitbus waar de stand van het bedieningskastje kan worden ingestoken.

De blauwe draden hebben de volgende functies: wanneer een E;V; duurt op het rode knopje van de kontaktdeus, zal de wissel zich rond plaatsen(reed=rend), de loko zal dus het afwijkende spoor nemen.

Voor-signalen (les signaux avancés) hebben geen enkele invloed op de beweging der treinen, wissels, of andere elektrische contacten - want men kan ook MÄ-signalen doen werken met gebruik van elektrische wissels, hetzij manueel of door middel van kontaktrails.

In een volgend artikel spreken wij over de signalen al dan niet elektrisch bediend.

MÄ - seinen. De aansluiting van seinen is gelijk aan de wisselaansluiting, met dit verschil dat het sein los van de massa staat, zodat het min-kontakt (min = massa) tot stand moet worden gebracht door een klemplaat. Deze klemplaat wordt in de railbedding gedrukt en past zowel in een bocht als in een recht gedeelte.

Hierin wordt het sein geschoven, zodat rail en sein één geheel zijn geworden en het min-kontakt tot stand zijn gebracht. Wilt U een sein plaatsen op een reeds voltooide baan, die U niet wilt opbreken omdat U de mogelijkheid van rijstroomonderbreking niet benut of niet wilt benutten, dan kunt U het min-kontakt tot stand brengen door een draad "bruin" vanuit het enkele stekergat aan de voorzijde van het sein te brengen naar bruin van de transformator.

Aan ieder MÄ hoofdsein vindt U buiten de reeds genoemde gele en blauwe draden (ook aan de wissel(s)) ook nog twee rode draden plus aan ieder hoofdsein nog twee stekerbussen aan de achterzijde.

Deze dienen om de rijstroom over een gedeelte van de stroomrail vóór het sein te onderbreken. De werking van het sein is niet alleen het bedienen van de arm van het signaal of bij lichtseinen het wisselen van rood naar groen licht, maar tevens het in- en uitschakelen van de rijstroom voor het sein door een ingebouwde schakelaar.

U begint met de rail voor het sein over twee of drie rail lengtes te onderbreken (drie lengtes alleen voor snellopende loks), U schuift een stukje middenscheidingsisolatie tussen de middenlip van de stroomrail en schuift de volgende rail aan. Tussen twee isolaties is nu een stroomloos gedeelte ontstaan. Nu brengt U een van de twee rode draden (welke geeft niet) in dit stroomloze gedeelte, de andere er buiten of rechtstreeks naar rood van de tranfo.

Bij veilige stand van het sein zal de trein doorrijden, bij onveilig sein zal hij stoppen op het stroomloos geschakelde stroomrailgedeelte. BIJ GEBRUIKTE BOVENLEIDING BENUT U DE TWEE STEKERBUSSEN AAN DE ACHTERZIJDE VAN HET SEIN. Is er geen bovenleiding, dan kunt U met deze twee stekerbussen een tweede rail onderbreken.

De ontkoppelrail:

=====

Hiervoor geldt hetzelfde als voor de wissels: geel aan transfo, blauw aan bedieningskastje.

Het verlichte stootblok en overweg:

=====

Heel eenvoudig: alleen geel aan transformator

Het verwisselen van lampjes aan seinen en stootblok:

=====

Is een lampje in een sein of stootblok stuk, gaat U dan voorzichtig te werk! Eerste vereiste is een juist passend klein schroevendraaiertje, tweede vereiste is de stroom uitschakelen met het oog op kortsluiting. Daarna schroefje aan de kontaktlip van lampje los- maar niet uitdraaien! Doet U dit wel, dan raakt U ongemerkt een zeer klein isolatieplaatje kwijt. Dus een paar draaien los en dan de kontaktlip wegdraaien. Met een pincet kan het defekte lampje er worden uitgenomen en een nieuw worden ingezet, de lip weer voordraaien en de reparatie is korrekt uitgevoerd.

Het slecht functioneren van wissels en seinen:

=====

Als een wissel niet goed uitspringt, heeft dit meestal als oorzaak stof of strooigoed tussen wisseltong of draaipunten. Met een schone borstel of stofzuiger reinigen geeft meestal resultaat! NOOIT GAAN OLIEN. Wil de wissel nog niet, dan is het veertje aan de onderzijde te zwak of door aanraking met de middenrail heet geweest en trekt de tong niet meer aan. Dit veertje is simpel te vervangen.

Gaat desondanks de wissel toch nog traag, dan moet het hele samenstel van spoelen, overbrenging enz., worden gedomonteerd, hetgeen alleen voor de handige en technische enthousiasten onder U is weggelegd. Het laten repareren door Uw leverancier is dan meestal beter, hij behoort vakman op dit gebied te zijn.

Bij minder goed werkende seinen de plastic beschermkap afnemen en het mechanisme goed stofvrij maken, OOK NOOIT OLIEN!

Het afzonderlijk laten branden van de wissellantaarns:

=====

Voor de Mā bezitters, die handig zijn en een klein soldeerboutje bezitten en wat "Superspeed" radiosoldeer (nooit aan Uw spoorbaan solderen met soldeerwater e.d.) bestaat de mogelijkheid om de verlichting van de wissels afzonderlijk aan of uit te schakelen.

Onderplaat van wissel afnemen en draadje van lampje en middengedeelte spoel lossolderen. Nieuwe draad op juiste lengte (tot een schakelaar) aan het lampje solderen. De draden van de op deze manier veranderde wissel(s) via een schakelaar weer naar geel van de transfo brengen.

Door deze verandering is het nog echter geworden omdat de wisselverlichting nu 's avonds kan worden ingeschakeld en overdag gedoofd.

BIJ SEINEN KAN DIT OOK, MAAR IN DE MEESTE GEVALLEN BRANDEN DEZE OOK OVERDAG (lichtseinen!).

Het laten werken van wissels, seinen door kontakt- of schakelrails:

=====

Mā brengt twee types kontaktrails voor MOMENTschakeling en twee types kontaktrails voor LANGDURIGE schakeling uit, deze laatste zijn bedoeld voor de grote spoorwegovergang.

Met de twee eerst genoemde kontaktrails, kunnen we de functie van handbediening laten over nemen door de trein.

In deze rail is een gedeelte van de spoorstaaf geïsoleerd gemonteerd op de railbedding. Dit geïsoleerde deel is verbonden met twee stekerbussen in de zijkant van de bedding. Komt nu een lok of een wagen op dit gedeelte, dan wordt d.m.v. de as van deze lok of wagen het mincontact overgebracht naar de stekerbussen. Steken we dus hierin de draad van wissel of sein, dan zal dit gaan functioneren.

Let U er echter wel op dat geen lok of wagen op zo'n kontakrail blijft stilstaan, want dan brandt de spoel van wissel of sein door!

Ook moet van tijd tot tijd deze rail worden gereinigd, evenals de wielen van Uw trein omdat vet en stofaanslag isolerend werken.

De bestaande draden naar het bedieningskastje kunt U laten bestaan zodat ook met de hand ingrijpen nog mogelijk is.

De SCHAKELrail heeft veel voordelen t.o.v. de kontaktrail. Met deze rail is hetzelfde te bereiken als met de kontaktrail. HIER SCHAKELT ECHTER ALLEEN DE LOK de zaak om doordat DE SLEPER VAN DE LOK d.m.v. EENEXCENTRISCHE TUIMELAAR een kontakt met de railbedding tot stand brengt. Is de rijrichting van links naar rechts, dan zal de lok-sleper de nok bewegen en kontakt maken in de richting van wissel of sein, of omgekeerd. Dit geeft veel mogelijkheden. B;V.: bij rijden van l. naar r. is een sein onveilig gesteld, rijdt nu een andere of dezelfde trein van r. naar l., dan wordt het sein weer veilig

Het doorbranden van spoelen is aanmerkelijk verkleind, doordat nu alleen moet worden opgelet of de sloper van de lok van de schakelrail af is. Ook bij het gebruik van de Faller of Kibri-overweg zijn twee schakelrails onmisbaar, immers nu kan de overweg in twee rijrichtingen worden geopend en gesloten.

De kontaktrails welke aan de M³-overweg worden gebruikt, hebben aan één zijde geïsoleerde spoorstaven. De spoel die de spoorboom d.m.v. tandwielen bedient is aan de zijde dus met de gele draad weer met de transfo verbonden, de andere zijde komt aan de geïsoleerde rail.

De rijdende trein zal nu met z'n assen deze spoorstaaf doorverbinden met het min-kontakt, zodat de overweg sluit en gesloten blijft, totdat er geen trein meer op de rail is, ongeacht de rijrichting. Laat U dus ook nooit een wagen of lok op Uw elektrisch werkende overweg staan. Dit kost geld!

Met de (gewone) kontaktrail(s) kunt U ook nog een knipperlicht laten werken. Iedere as, die de rail overbrugt doet de lamp oplichten.

Hoe groot moet een transformator zijn?

=====

Er is nog geen enkele handelstransfo die in staat is een enorm emplacement te voeden. Daarom kunnen we stellen dat voor een baan met lok, zes à zeven lichtpunten in huisjes, seinen, wissels e.d. een kleine transfo groot genoeg is. Een rangeerterrein met tien of zelfs twintig elektrische wissels kan door een kleine transfo worden gevoed, mits U deze wissels één voor één omschakeld.

Op een zware transfo kan men gemakkelijk drie loks en de hoger vermelde lichtpunten aanschakelen.

Best gebruikt men afzonderlijke transfo's voor de grondvoeding en voor de bovenleiding(voeding).

Storingen aan lokomotieven:

=====

Ook de met de meeste zorg gemaakte loks kunnen wel eens weigeren hun dienst te doen, zelfs gloednieuwe. Uiteindelijk is alles door mensen gemaakt.

Maar dat kan gewoonlijk op een avond of op een zondag gebeuren, wat heel vervelend kan zijn. U kunt er echter zelf veel aan doen, mits goed gereedschap, geduld en vooral door logisch te denken en te handelen.

Een paar voorbeelden tot nazicht:

1. controleer eerst de stekker in het stopkontakt
2. beweeg het snoer daar waar het de transfo ingaat doch nooit aan de transfo werken met de stekker in het stopkontakt
3. overbelasting of kortsluiting in de transfo
4. baan controleren op ontspoorde wagons, spijkertjes, afknijpsel van draad
5. de lok rijdt niet - met een schroevendraaier langs midden-rail gaan om te zien of er spanning is - is er wel stroom dan sloopkontakt van lok controleren op juiste stand - lok op zijn kop houden - de sleper moet net boven de wielen uitkomen en iets hol staan - dan stopt de lok niet meer op wissels
6. de lok bront : kap afnemen, voorzichtig met goed gereedschap controleren of de koolborstels juist op de rotor staan door met een pincet de borstelveren te bewegen - wanneer men nog gebrom hoort, de borstels eruit nemen, ze stof- en olievrij maken en nauwkeurig herplaatsen
7. de lok rijdt goed maar gaat plotseling stilstaan, bront of rijdt achteruit - meestal is het veertje van het schakelrelais de oorzaak: weest U hier voorzichtig mee! - vervangen door nieuw veertje is het beste - heeft U geen nieuw veertje voorhanden - dan één oogje opspannen
8. rijdt desondanks de lok nog niet, ga dan de hulp inroepen van Uw leverancier
9. het inzetten van tandwielen, anker, veldspoelen en andere onderdelen is het werk van een specialist
10. zelfs het smeren van een lok moet met overleg gebeuren, één druppel doet wonderen - geen fles vol en zeker geen

plantaardige olie gebruiken --- MH-olie of winter-auto-olie is een goed smeermiddel ---

Belangrijk om te hebben bij Uw spoorwegbedrijf:

=====

- 1) kleine schroevendraaier
- 2) goede olie
- 3) reservelampjes
- 4) reservesleepkontakten
- 5) rubber bandjes (anti-slip)
- 6) wissel- en schakelrelaisveertjes
- 7) kleine soldeerbout
- 8) harskernsoldeer (Superspeed)
- 9) pincet
- 10) kleine punttang
- 11) draad in juiste kleur en voldoende lengte
- 12) ambitie en geduld voor Uw hobby

Voorbeeld tot het uitrekenen of een transfo zwaarder belast is of niet
=====

op een reseau staan 3 hoofdseinen, men mag dus 2 treinen laten rijden

trein 1: lok 3032 met drie reizigers

trein 2: lok 3027 met tien goederenwagens

vraag: is een transfo van de serie 6100 voldoende?

bewijs: trein met lok 3027 en tien wagens	15 VA
trein met lok 3032 en drie wagens	10 VA
verlichting der drie signalen	2,7VA
	<hr/>
	27,7VA

dus de transfo van de serie 6100 (30 VA) volstaat

Tabel over het verbruik van de meeste MH-onderdelen:

lampje 60000	0,9 VA
lampje 60010	1,25VA
lampje 60020	1,25VA
draaischijf	9 VA
kraan	10-20 VA
bobbijntjes tot werking van wissels en signalen	4-6 VA

Verslag vergaderingsavond van 1 februari 1972.

=====

Na het welkomstwoord door onze voorzitter, de heer Balot; kregen wij een duidelijke en experimentele toelichting over het gebruik van een lichtkabel, welke kan gebruikt worden in ons hobby-systeem.

Het experiment welke wij te zien kregen, was verbluffend. De heer voorzitter toonde ons namelijk het volgende: bij gebruik van een gewoon verlichtingslampje, aangesloten op een transformator; was het resultaat, wanneer men de ene kant van de lichtkabel tegen het lampje aandrukte, en bij nader onderzoek men zelf de kabel een paar cm van het verlichtingslampje mocht houden, dat de andere kant van de lichtkabel wel duidelijk de lichtbundel zeer scherp was te zien. Ook wanneer men de nylon-vezels uit elkaar nam, was iedere vezel(puntje) afzonderlijk verlicht. Naar gelang het verlichtingslampje gekleurd of wit licht gaf, was ook het einde van de kabel wit- of kleurvormig.

Deze verlichtingskabel is verkrijgbaar bij ARTILABO, Drabstraat 29 te Gent. De dikte van deze kabel, waarop onze voorzitter experimenteerde was 2,7 mm^{dik}, had 32 nylondraadjes en koste 105^{fr} de meter.

Voorwaar het aankopen waard, daar deze kabel voor allerlei doeleinden in onze hobby kan gebruikt worden (zie Niba-jan. '72).

Ons lid, de heer Fernand De Meyer ging navraag doen, bij behulp van zijn werkgever, om bij aankoop van een gezamenlijke grote lengte lichtkabel bij Artilabo, een gunstprijs af te dwingen.

Vervolgens hadden wij onze dia-avond. De opgenomen en gekommentariseerde dia's, werden ons gebracht door twee leden van de club - n.l. de heren Ronny Van de Walle en Robert Puers. Deze dia's handelden over hun bezoek aan het B.W. Frang. Wat we te zien kregen waren opnamen van stoomloks, hetzij op- naar of komende van de draaischijf, wachtend op hun rangeersporen, of zwoegend-trekkend aan lange geoderentreinen enzelfs voorgespannen aan lichte, zil-verkleurige personenwagens. Een paar van de schoonste en raarste opnamen waren de beelden van het kleine 3-assige lokje de T2, doch ik vermoed dat dit kerncijfer niet overeenkomt met het aantal assen van het kleine, nu gebruikte rangeertype.

Zeer mooie opnamen waren deze genomen op het "kerkhof" van deze stalen ridders, bijzonder de detailopnamen waren prachtig. De opnamen gemaakt aan de tunnel in-uitgang waren meesterlijk weergegeven, men zag werkelijk de ontsnappende rook en stoom teruggalmen uit de tunnel. Meesterlijk waren ook de dia's, welke aantoonde dat twee loks type 44, naast elkaar rijdende, verschillende kleur (al zij het dan naar wit en zwart) van stoom uitspuwden. Enig waren de trik-weergave van verschillende loks op één dia. Wij hadden werkelijk twee fotografen aan het werk gezien, waarvoor wij hartelijk danken, het applaus op het einde van de projectie was daarvan het kloeke bewijs.

Heren Puers en Van de Walle ... bezorg ons maar nog van deze zeer gewaarde avonden - wij danken U er hartelijk voor.

=====

Tips voor leden welke dit of in de komende jaren hun verlof zouden doorbrengen in Zwitserland. =====
=====

Volgende steden en stadjes hebben een bestaande miniatuurclub en bezichtbare rescau -- gelieve nogtans goed de vermelde uren van vergadering in het oog te nemen -- zijn er leden die daar een bezoek zouden brengen - laat ons dan Uw verslag volgen a.u.b.

Aarau	Dufourstrasse	dinsdag om 20uur
Aigle	Cafe des Amis rue du Centre	dinsdag 20.15 uur
Arbon	Gasthaus Anker Lutzenberg	zaterdag 10uur
Basel	Werkstattwagen depot SBB	dinsdag 20uur
Basel	Eetzaal in goederenstation WOLF ingang langs Walkeweg	zaterdag 15uur
Bern	goederenexpeditie - Weyerannshaus SBB	geen vaste dag

Biel	Klubhaus und Klubanlage	Rangierbahnhof	woensdag	20uur
Brig	Restaurant Post		vrijdag	
Buchs SG	Schulhaus Werdenberg		dinsdag	20uur
LaChaux-de-Fonds	rue de la Boucherie 2	1ste dinsdag verg.	3de dinsdag werk.	20uur
Chur	Restaurant Albula		zaterdag	20uur
Frauenfeld	Stellwerk SBB		vrijdag	20uur
Genève	adres sekretariaat voor afspraak en bezoek Mr Claude Faure Frontenex 60b 1207 - Genève tel.: 022-357528			
Glarus	Hotel Adler in Schwanden		vrijdag	20uur
Grenchen	restaurant Walliserkeller		vrijdag	20uur
Heerbrugg	restaurant Krone (1ste verdiep) Berneck		maandag	20uur
Horgen	Villa Seerose		donderdag	20uur
Kreuzlingen	klublokaal Restaurant Seegarten klubrescau Seeburg		donderdag	20uur
Luasanne	Mr J.M. Paccard - Président Charmus de Crétaz 1605 - Grandvaux enkel bezoek na afspraak			
Locarno	Mr Franco Corio - Presidente Via del Sole 55 6612 - Ascona enkel bezoek na afspraak			
Luzern	Restaurant Alpenhof Obergrundstrasse 73		dinsdag	20uur

Monthey	kelder van de school der Cinquantoux - 1860 Monthey	dinsdag	20uur
Neuchâtel	Mr Michel Farine - président Landions 10 2016 - Cortailloë verwittigen voor afspraak		
Olten	restaurant Barcelone Aaraustrasse 52 afwisselend op dinsdag - reseau - herstelling lok C 5/6		
St. Gallen	restaurant Dufour Bahnhofstrasse	zaterdag	20uur
Scaffhausen	klublokaal Weinsteig/Geissberg	vrijdag	19.45uur
Sion-Sierre	Mr J. Swane - Président route de Botyre 3960 - Sierre verwittigen voor afspraak		
Solothurn	Bürenweg 5 (spoor 0)	woensdag	20uur
Thun	Bahnhof Thun (dienstgebäude)	maandag	20uur
Uster	Jugend- und Freizeithaus	dinsdag	20uur
Vallorbe	Garre de Vallorbe - Kaai 3 - kelder	maandag	20uur
Will SG	Krebbachweg 5 (restaurant Bad)	woensdag	20uur

Winterthur	restaurant Bruhleck (Bushaltestelle)	vrijdag	20uur
Yverdon	kelder der school - 4 Marronniers	woensdag	20uur
Zofingen	Henzmann-Kindergarten (kelder)	vrijdag	20uur
Zürich	Gymnasium Freudenberg - zimmer 222	donderdag	20uur
Zürich	restuarant Du Pont (1ste verdiep) Bahnhofsquai 7	vrijdag	20.15uur
Zweilütschinen	restaurant Bären	vrijdag	20uur

=====

Nu wij toch spraken over Zwitserland - wist U dat een reeks van 20 lokomotieven, de Re 4/4 III reeds geleverd werden voor het treinenverkeer op de Gotthardlijn?

krijgen we nu met de nieuwigheden van Nurenberg 72 een modellok te zien? - want de allombekende Re 4/4 en de meer recente Re 4.4 II zijn toch ook op de markt!

Weet U welk miniatuurmerk de Re 4/4 maakt?

Weet U welk miniatuurmerk de Re 4/4 II maakt? of zijn er twee merken

=====

De S.N.C.F. bespreekt voor het ogenblik de kleur van hun personenrijtuigen te veranderen - ze stellen voor twee-kleurig - maar welke? - er kwam nog geen overeenkomst aan bod.

De S.N.C.F. wil hun wagenpark bij een snelheid van 160km/u een gelijkmatig beeld laten verschijnen - om zeer snelrijdende treinen meer opmerkzaam te doen geworden - sic!

Verslag van de vergaderingen van 11/1 en 25/1 1972.

=====

Op 11-1-72 hadden wij onze jaarlijkse verplichte vergadering. Wij konden een goede opkomst noteren, de kastoestand werd nagezien door de heren Van de WalleSr en De Coninck en goedgekeurd. Op 11/1, na het gedeeltelijk innen van de lidgelden 72 bedroeg het in kas 9.515Fr.

De heer voorzitter bracht dan nog verslag uit over de onkosten gemaakt door A.M.S.A.C. in verband met de reis van 3-10-71. Door A.M.S.A.C. werd een totaal bedrag van 3.108,50Fr bijgelegd.

Hierna werd overgegaan tot de verkiezing van de voorzitter. De heer Balot werd met meerderheid van stemmen opnieuw verkozen.

Gezien geen nieuwe kandidaturen binnenkwamen, werd ik akkoord met de aanwezige leden het huidig bestuur behouden. De functie van sekretaris wordt echter vanaf 11/1 waargenomen door de heer Schellijnck - de heer D'hoolaege zal als ondervoorzitter fungeren.

Aantal aanwezigen leden: 15 - verontschuldigd: dhr Schellijnck

Op 25/1 hielden wij onze eerste werkvond van het jaar 1972. De belangstelling was bevredigend te noemen, slechts een 12 tal leden waren aanwezig. Er werd eindelijk onder leiding van de heer Balot een aanvang gemaakt met de "grote kuis". Na afloop van deze werkvond was ons lokaal een beetje meer "toonbaar". Op de eerstvolgende werkvond wordt deze opkuis verder gezet zodat wij dan tenslotte in een aangename sfeer kunnen werken aan het clubrescau. Ook werd er voor gezorgd dat er eindelijk

nog eens propere glazen ter beschikking waren. De heer Vanderstuyf Maurice werd aangeduid om in het vervolg steeds voor het nodige aantal, propere glazen te zorgen.

Aantal aanwezigen leden: 11 - verontschuldigd: dhr Schellijnck

=====

Vrije vertaling van een artikel uit "La Chronique" du 4-12-71.

"Een toeristische tram in de (lage) Maasvallei.

"Vanaf 1 mei, zal een toeristische tram, genaamd 'Train Bleu' het land van Dalhem doorkruisen, iedere zaterdag, zondag en feestdag, gebruikmakend van de bestaande spoorweglijn van de charbonnage d'Argenteau.

"Deze 'Train Bleu' zal bestaan uit een diesel of stoomlokomotief en meerdere rijtuigen, waarvan er enkele de eigendom waren van de 'Transport intercommunaux verviétois ou des chemins de fer de Bruxelles'.

"De reisweg zal volgende gemeenten beslaan: Aubin-Neufchâteau, Dalhem, Mortroux, Saint-André, Saint-Remy, Tremblour, Warsage.

"Dit is een van de mooiste ritten van het land van Herve.

"Alsook zal deze toeristische trein (tram) verbinding geven met de T.T.A. (Erezée-Dochamps) in de vallei van de Aisne, de Herve en binnenkort met de vallei van Fagnes (Spa-Francorchamps-Stavelot).

Verslag over de aktiviteit en de werking van de
club tijdens het voorbije jaar 1971.

Het is een zeer oude maar trouwe traditie dat men elkander ter gelegenheid van de jaarwisseling wensen toestuurt van geluk, voorspoed en gezondheid.

In mijn hoedanigheid van secretaris bij A.M.S.A.C. aanzie ik het als een aangename plicht deze traditie hoog te houden en van deze gelegenheid gebruik te maken om aan alle bestuursleden, leden en hun familie de heilwensen voor 1972 toe te sturen.

Dit jaar zal mijn jaarverslag over de aktiviteit van de club eerder kort dan klein wezen. Men kan een jaaroverzicht uit vele oogpunten opmaken. Naar mijn persoonlijke smaak, voorkeur en visie, en dit binnen het kader van onze vereniging, was de belangrijkste gebeurtenis van 1971 en als de klap op de vuurpijl, de reis uitgeschreven door onze voorzitter, de heer Balot R., met de stoomlokomotief naar Kalterherberg op 3.10.1971. Wat de overige aktiviteit betreft bleef de stand van onze club op het zelfde peil staan zoals bij de voorgaande jaren.

Er worden vergaderingen gehouden en er wordt gewerkt aan de club-réseau. Dus werkt onze club verder in zijn bestaan.

Als laatste punt van dit verslag, dat eerder geldt als een kennisgeving, kan ik u mededelen dat ik mijn ontslag heb aangeboden bij de heer voorzitter van A.M.S.A.C. in datum van 10.1.1972.

Om reden dat ik deze toegewezen functie niet meer naar behoren kan uitoefenen, zie ik mij verplicht mijn ontslag aan te bieden om mij uit deze functie te ontslaan.

Enerzijds spijt het mij tenzeerste dat ik tot dit besluit gekomen ben en inzonder tegenover een club die mij zo zeer aan het hart lag.

Verder zal ik op alle mogelijke standpunten of oogmerken de club verder dienen als lid van A.M.S.A.C.

De uittredende secretaris,
D'hoolaeghe A.

Verslag over de statuaire vergadering van 11.1.1972.

Op 11 januari 1972 en in aanwezigheid van 15 leden hield A.M.S.A.C. zijn statuaire vergadering.

De Heer Balot Roland, voorzitter van onze club, opende deze vergadering en dankte de aanwezige bestuursleden en leden voor hun aanwezigheid. Hij bracht excuus uit voor de afwezigheid van een bestuurslid, de heer Schellynck F., die ingevolge dienstprestatie niet aanwezig kon zijn. Verder bracht hij ons in kennis dit jaar, in clubverband, een uitstap te wagen naar Argenteau en het inrichten van filmavonden.

De heer voorzitter, Balot R., liet zich verontschuldigen de laatste tijd veelvuldig afwezig te zijn geweest op de vergaderingen dit ingevolge dienstprestaties en de verbouwwerken bij hem thuis.

Weldra liet de voorzitter het woord aan de secretaris die verslag uitbracht over de activiteit en de werking van de club tijdens het verlopen dienstjaar 1971 en waarin hij zijn ontslag ter kennis bracht, als secretaris bij de club, aan de aanwezige bestuursleden en leden.

In vervanging van de uittredende secretaris had de heer Schellynck F., zijn candidatuur opgegeven en kreeg hij de functie van secretaris toegewezen. De uittredende secretaris, D'hoolaege A., kreeg de functie toegewezen van ondervoorzitter bij de club.

Na voorlezing van dit verslag door de secretaris en vóór dat er werd overgegaan tot de verkiezing van het nieuw bestuur werd de boekhouding van de clubkas nagezien door twee aanwezige leden, n.l. de heren Van de Waele Walter en De Coninck Gentil. De boekhouding werd door deze leden juist bevonden.

Hierop had de verkiezing plaats als voorzitter van onze club. De uitslag luidde als volgt: de heer Balot R. 10 stemmen, de heer Schellynck F. 2 stemmen, de heer Vander Stuyf L. 1 stem en de heer De Broe Jean 1 stem. (1 blanco stem)

De heer Balot R. mocht hierop een hartelijk applaus in ontvangst nemen voor zijn vernieuwde aanstelling tot voorzitter van onze club. De aanwezige leden verklaarden zich eensluidend akkoord met het huidige bestuur zodat de heer Schellynck F. thans de functie zal opnemen van secretaris en D'hoolaege A. als ondervoorzitter.

Deze vergaderingsavond werd besloten door de heer voorzitter die de aanwezige leden bedankte voor hun opkomst.

De uittredende secretaris,
D'hoolaege A.