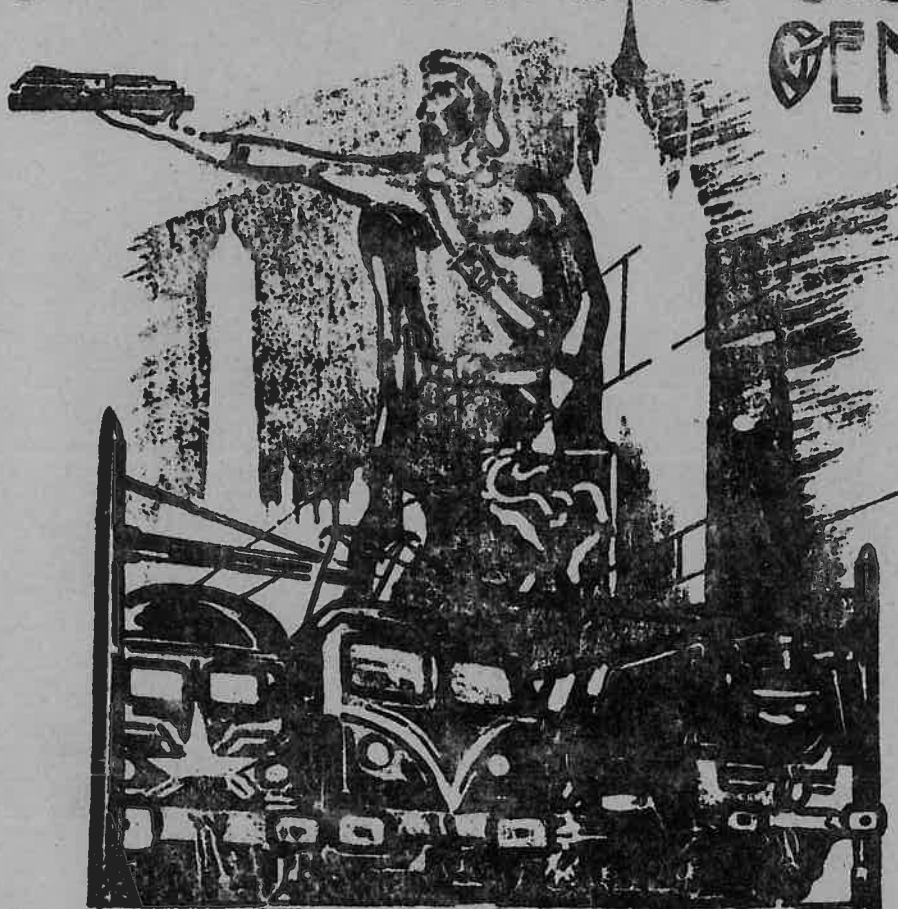


ARTEVELDE-MINIATUUR
SPOORWEG AMATEURS CLUB
GENT



Van de W.

AMSAC

PERIODIEK

van de

Miniatuurspoorwegclub "A.M.S.A.C.,

=====

Voorzitter: J. Michiels, Flandria Palace, Koningin Maria-Hendrikaplein,
Gent.

Verantwoordelijke uitgever: Miniatuurspoorwegclub "AMSAC" - GENT.

=====

Beste lezers,

Na het verschijnen van het eerste nummer van ONS tijdschrift hebben wij angstvallig uitgezien naar de reacties van onze leden.

De lezers welke wij persoonlijk hebben kunnen ondervragen waren het eens op één punt: zij hadden zich niet verwacht aan zoveel bladzijden!

Wij wisten dat een tijdschrift een gewaardeerde schakel zou vormen doch de éénsluitende vraag "Wanneer verschijnt het tweede nummer?" heeft onze overtuiging nog gesterkt.

Koppig volharden wij in onze boosheid. Met man en macht is er gewerkt geworden en nu zijn we opnieuw zover: het tweede nummer van het tijdschrift van UW club ligt nu kant en klaar voor U...

U ziet dat wij streven naar een betere presentatie - wat steeds aangenaam is voor de lezer - maar het hoofdthema van onze bekommernissen is en blijft de INHOUD.

Wat baat het een luxe-uitgave voor te stellen als de teksten totaal waardeloos zijn?

Op gebied van "teksten" tasten wij werkelijk in het duister. Denk nu niet dat dit een bekentenis is van machteloosheid!

Integendeel; wij zijn bewust dat er honderden, ja duizenden bladzijden te vullen zijn met onderwerpen welke onze hobby aanbelangen. Iedereen weet dat er genoeg boekdelen dienaangaande verschenen zijn. Wij verwijten echter aan die boekdelen dat zij te algemeen blijven.

ONS doel is dat ons tijdschrift een aanvulling aan deze algemeenheid zou worden: wij betrachten DIE punten te bespreken welke niet te vinden zijn in de algemene lectuur; wij beogen het aansnijden van bijzonderheden, wenken, opgedane ondervindingen.

Is het U nog niet voorgekomen plots een probleem te zien oprijzen waarop gij uren, zelfs dagen, hebt zitten piekeren zonder EEN stap verder te geraken?

Als men in zulke situatie zit en men ontmoet dan een kollega van dezelfde liefhebberij, dan is het vanzelfsprekend dat het probleem schuchter weg te berde gebracht wordt. En in de loop van het gesprek is een woord dan soms voldoende om een lichtje te zien opdagen: "Eureka! De oplossing is gevonden!"

Dat is ons meermalen voorgekomen en wij zijn niet bang dit te bekennen, doch wij willen vermijden dat om het even welke liefhebber in hetzelfde straatje zou belanden.

ONS tijdschrift moet dat lichtje zijn, ons tijdschrift moet de bron zijn waaruit wij allemaal vroeg of laat kunnen putten.

Onze taak is zwaar. Wij zijn er ten volste van overtuigd, doch waar een wil is, is een weg. De weg die wij gebruiken is deze van het miniatuurspoor!

De redactie.

CLUBLEVEN

Op maandag 28 september 1959 was iedereen opnieuw uitgenodigd op een algemene vergadering. Deze maal echter was het niet in ons gewoon lokaal doch wel in de kantien van het Flandria Palace, zodat iedereen nog eens het reseau van de tentoonstelling zou kunnen bekijken en bespreken. Vooraleer de eigenlijke vergadering aan te vangen had het Bestuur voor een verassing gezorgd. En welk een verassing: een première van de smalfilm over het tentoonstellingsreseau! Het was werkelijk verbluffend en wij moeten de verwezenlijkers ervan hartelijk gelukwensen voor het prachtig resultaat. Er was niet enkel en alleen gezorgd voor het vertonen van rijdende treinen doch de cameramen hadden het zich voor taak gesteld ook de meest typische hoekjes weer te geven. Verschillende sekwenties deden de toeschouwers zelfs betwijfelen of het nu waarlijk opnamen waren van het reseau der tentoonstelling. Last not least moet er op gewezen worden dat het geen stomme film was maar wel gecomentariëerd en met muzikale achtergrond! Iedereen was zo begeesterd dat na het verschijnen van het woordje "EINDE"-zeer spitsvondig uitgebeeld- een spontaan applaus ging naar de realisatoren van dit dokument.

Gezien de toestellen voorhanden waren werd ons dan ook nog een filmpje voorgesteld over onze eerste tentoonstelling te Brugge, twee en half jaren geleden. Het hoeft geen betoog dat het bekijken van deze "old-timer" bij velen kostelijke herinneringen hebben opgeroepen. Door al dat was iedereen in een zekere feeststemming gekomen en het kostte onze heer Voorzitter, Mr. Michiels, wel wat moeite om zijn uitbundige leden tot de werkelijkheid terug te roepen om de normale vergadering aan te vangen.

Vooraf achtte het de heer Voorzitter zijn plicht de verschillende nieuwe leden hartelijk welkom te heten: de Club is er om de leden met raad en daad bij te staan in hun hobby. Hij drukte de hoop uit dat zij steeds even talrijk zullen blijven opkomen in de toekomst. Gezien de vergadering plaats greep in het milieu der tentoonstelling zelf wou de heer Voorzitter niet nalaten nog enkele nabeschouwingen te geven nopens het 2e Salon van de "A.M.S.A.C." Gent.

De eerste woorden waren vanzelfsprekend gericht tot onze Ere-Voorzitter, Mr. Hayen. Woorden van dank, niet alleenlijk omdat Mr. Hayen zo bereidwillig al zijn materiaal ter onzer beschikking gesteld heeft ter gelegenheid van deze tentoonstelling, doch ook voor zijn talloze kilometers welke hij, totaal belangloos, heeft afgelegd voor het welslagen en tevens ook nog bijkomend het aanbrengen der filmen voor de filmavonden. Daarna mochten de hh. Gilleman en Comhaire (vader en zoon) de "bloemen" ontvangen; de eerstgenoemde in de kwaliteit van technisch leider en de anderen als "mannen van het décor".

De hh. Ballot, Luppens, Van den Broecke en Vanderstuyf werden eveneens in de dankbetuigingen opgenomen voor hunne medewerking en de heer Voorzitter schonk aan ieder, ten persoonlijksten titel doch namens de club, een waar arsenaal van relais, gelijkrichters en transformatoren. Of die Heren in hun nopjes waren!

Na deze "prijssuitdeling" werd onze sekretaris, Mr. Smetrijns, opgedragen dankbetuigingen te richten aan de dagbladen en de Vlaamse T.V. voor hunne welwillende medewerking.

"Welk gevolg kan er nu getrokken worden uit de verlopen tentoonstelling"? Met deze woorden richtte de Heer Voorzitter zich tot alle aanwezigen. Er werden verschillende individuele feiten aange-

CLUBLEVEN (vervolg).

haald die allen betogen dat de prestatie tot een waar sukses is uitgegroeid. Nog een ander feit staat rotsvast: wij hebben met 8 à 9 treinen TEGELIJKERTIJD gereden wat voorzeker als een resultaat mag aanzien worden. Voor een aanstaande tentoonstelling werd de mening geopperd dat de schalen O en H.O. zouden moeten samengebracht worden. Nog lang zou er over dit onderwerp kunnen gepraat worden, doch de vergadering moest helaas een normaal verloop kennen: Mr Gilleman kwam voor het bord en gaf aan de aanwezigen een korte uitleg over het principie "spoorstroomkring". Deze lessen zullen breedvoerig hernomen worden in de volgende vergaderingen waarvoor telkenmale een uitnodiging zal gestuurd worden aan de leden.

VRAAG BINNEN WAT U IN HET UITSTALRAAM NIET ZIET!

Wij zijn bij onze leden-handelaars gaan snuisteren. Wij vinden het overbodig te spreken over de nieuwigheden betreffende rollend materiaal: deze prikken als juweeltjes in de uitstalramen en iedere liefhebber zal ze ook beter kennen dan wij ze zouden kunnen beschrijven. In deze rubriek willen wij ons enkel houden aan de onderdelen (voor H.O.!) waar minder gewag gemaakt wordt doch welke nochtans veel liefhebbers belang zullen inboezemen. Wij bedoelen: materiaal voor décor, elektrische toestellen, enz.

FALLER: Deze firma heeft, benevens haar normaal programma, het initiatief genomen alle soorten onderdelen afzonderlijk verpakt aan te bieden. Het doel is de meer gevorderde modelbouwers, welke zelf hun modellen van gebouwen en dergelijke scheppen, tegemoet te komen door hen assortimenten vensters, deuren, daken, muren, goten en ... nog veel meer aan te bieden. Het lijdt geen twijfel dat veel liefhebbers gretig naar die onderdeel-zakjes zullen grijpen! Verder brengt deze firma alle soorten imitatie van stenen: baksteen, breuksteen, mozaiek, enz. Zelfs tuintje met vijver!

VOLLMER: Blijft meer bij de onderwerpen welke rechtstreeks tot een station behoren. Vermelden wij o.a. een kleine en een grote bekolingsinstallatie, een steenslagfabriek, een lattenloods, een buizenopslagplaats. Alles ook in bouwdozen te verkrijgen.

WIAD: Brengt ook een steenslaginstallatie op de markt. In de bouwdozen bevinden zich zelfs de elektrische toestellen voor afstandsbediening. Verder een bewaakte overweg met knipperlicht en bel en bareelhuisje. Gebouwd of zelf te bouwen. Er wordt op de zeer trage beweging gewezen: 4 sekonden voor het openen, hetzelfde voor het sluiten! Ook nog een houtzagerij, te bouwen of gebouwd, met elektrische motor voor aandrijving van de zaagmachine.

KIBRI: Levert nu brugdekken (recht en gebogen) met verschillende vormen van zijanten. Twee bijzonderheden: schuift eenvoudig ineens (niet lijmen) en de aard der grondstof laat eveneens toe de zijanten zowel op rechte als op gebogen stukken te schuiven.

JOUEF: Geeft ons een ganse gamma nieuwigheden: afsluitingen, telefoonpalen en verwittigungsseinen (frans type), luchtlijnmasten, bewaakte overweg (handbediening), ontvanggebouw (1, 2 of 3 delen: ieder 130mm x 160mm), open en gesloten goederenkaai (ieder 240mm x 115mm), perrons met ertoe horende personages, tankstation "SHELL", bruggen in rechte elementen (eenvoudig ineens te schuiven). Een ganse reeks afzonderlijke personages.

VRAAG BINNEN WAT U IN HET UITSTALRAAM NIET ZIET!(vervolg).

KITMASTER: Verschillende modellen lokomotieven (schaal H.O.) welke zeer gemakkelijk een plaatsje kunnen bezetten op zijsporen of lokomotiefstelplaats.

SANDER: Benevens sierlijke landschapd cors (voor horizonten) bezorgt deze firma d corpapier, zelfs voor sneeuwland- schappen. Eveneens papier voor het maken van bergen.

JESCHKE: Heeft alle soorten stenen (baksteen, rotssteen), dakpan- nen en dakschali n. Reliefkarton geplastifi erd.

PREISER: Vergroot zijn serie personages. Zelfs roeiboortjes, ho- vingen, hooischelven.

REISLER: Naast zijn personages ook dieren voor neerhof en wei- de. Fietsers en zelfs een fietsstand: een kleine maar zeer fijne d tail!

MERTEN: Breidt zijn verzameling van personages nog verder uit: paardrijders voor elke omstandigheid, jagers, wild, enz...

SCHNEIDER: Fluorescerende verkeerssignalen!

RARRASCH: Verschillende spoorwegseinen van het dag- en nacht- lichtsein-type. Een stopsein: rood en groen licht. Een verwittigungssein: twee gele en twee groene lichten. Eveneens ver- krijgbaar op passerel: hetzij met een stopsein, hetzij met een verwit- tigungssein, hetzij de twee samen. Verder een electrisch bediende be- waakte overweg (met gaatjes voor M rklinfischen). Er zijn drie ver- schillende mogelijkheden: ofwel een rechte steenweg, ofwel aan de ene zijde een rechte steenweg en aan de andere zijde een bocht, ofwel aan beide zijden een bocht (S-vorm).

DOK: Dennenbomen voor zelfbouw.

FLEISCHMANN: Bezorgt ons een vertragingsweerstand van 30 Ohm. Bedoeld om een vertraging te bekomen in een ver- wittigungsseinsectie:

TRIX: Verhoogt de schakelingsmogelijkheden met de "4-wisselkon- taktrelais".

HERPA: Levert nu ook een thermische schakelaar (bi-lame). Verder een relais met een wisselkontakt. De fabrikant wijst op de eigenschap der bobijnen: kunnen een half uur onder stroom blijven zonder gevaar van doorbranden. Ook nog in dit merk een vertragings- weerstand in super-miniaturformaat!

VRAAGBAAK.

Meerdere leden vragen DRINGEND een spreekbeurt in te richten betreffende de telefonie en meer bepaald over: hoe een telefoontoe- stel degelijk plaatsen en het perfect gebruiken... zonder het welbe- kend apothekersvoorschrift "Goed schudden voor het gebruik" te moe- ten toepassen.

Wie wil er zich gelasten met deze spreekbeurt?

=====

LEZERS!

SCHRIJF ONS ALS GIJ IETS GOED VINDT IN ONS TIJDSCHRIFT. SCHRIJF ONS EVENEENS OVER DAT WAT GIJ NIET GOED VINDT. DANK BIJ VOORBAAT!

DE REDAKTIE.

HANDELSSPOREN H.O.

Ik vertel niets nieuws als ik spreek van gereedgemaakte sporen welke op de markt gebracht worden door al de merken die U wel zullen bekend zijn.

Die handelssporen zijn over het algemeen zo bedacht dat zij bijna uitsluitend beantwoorden aan de karakteristieken van de lokomotieven en wagens van het respektievelijk uitgevend merk. Daar zitten de varianten in die in onderstaande tabel gerangschikt zijn :

A. Drie-rail systeem:

1^o de twee buitenste rails zijn NIET geïsoleerd

- a) met volle middenrail (bv. oude Märklin).
- b) met puntkontakten (bv. nieuwe Märklin).

2^o de twee buitenste rails zijn of kunnen geïsoleerd worden

- a) met volle middenrail (bv. Trix).
- b) met puntkontakten (bv. modelspoor Märklin).

B. Twee-rail systeem:

bestaan enkel uit twee sporen welke van elkaar geïsoleerd zijn (bv. Rivarossi, Fleischmann, enz.).

Als liefhebber verwijt ik aan de merken dat zij nog teveel hun sporen opvatten als "speelgoed" en de uitbating van een uitgebreid net fnuiken door de slechte geleidbaarheid van de gebruikte grondstof waaruit de "spoorstaven" gemaakt zijn.

De beste geleiders zijn m.i. de vol-koperen spoorstaven. Zeer weinig merken gebruiken deze grondstof. De merken welke het wel doen aanzien hun fabrikaat als luxe-artikel en doen dan ook in verhouding betalen. Doordat er vol-koperen spoorstavenprofiel per meter kan bekomen worden in de handel hebben veel liefhebbers zich besloten tot het zelfbouwen der sporen. Gezien dit buiten het kader van huidig onderwerp treedt zal ik over de zelfbouw van sporen in een volgende bijdrage spreken.

Terugkomend op de geleidbaarheid wil ik Uwe aandacht vestigen op volgend feit: als gij U voor een of ander reden wilt of moet houden aan de handelssporen, waarvan gij zelf hebt kunnen nagaan dat de geleidbaarheid niet van het beste gehalte is, kunt gij deze tekortkoming verhelpen door het verhogen van het aantal voedingsdraden. Ge moet geen schrik hebben zeer dikke draad te gebruiken. De dikke draad kan enkel in uw voordeel werken terwijl dunne draad u veel miserie kan bijbrengen. Ik heb ondervonden dat teveel liefhebbers hun sporen met zeer dunne draadjes voeden. Ik kan niet genoeg de nadruk leggen op de noodzakelijkheid van het gebruik van **DIKKE** draad.

Voor diegenen die nog in het beginstadium van hun liefhebberij verkeren heb ik dus eerst de verschillende klassieke soorten genoemd, gevolgd door de oorzaken van goede of minder goede geleidbaarheid.

Als mij iemand vraagt welk systeem het meest aan te raden is zal ik resoluut antwoorden: neem van in den beginne de sporen welke drie geïsoleerde rails hebben. Spreek maar eens met een meergevorderde liefhebber en hij zal U ogenblikkelijk bevestigen dat men nooit genoeg geleiders heeft. Met het toevoegen van een luchtlijn bekomt men dan

HANDESSPOREN H.O.(slot).

reeds VIER geleiders. Ik hoop dat punt eveneens te kunnen toelichten in een afzonderlijke bijdrage.

Nog iets anders wat de handelssporen betreft. Verschillende soorten worden aangeboden op een voetstuk dat de ballast moet verbeelden. Meer en meer zien wij echter dat die voorgestelde ballast weggelaten wordt. Dat kan eerst en vooral een financiële reden hebben doch er schuilt ook wel een andere reden achter nl. dat meer en meer liefhebbers geen genoegen meer nemen met de aangeboden "ballast" en voorkeur geven aan de handelssporen zonder ballast opdat zij dan naar believen en eigen goeddunken deze ballast zelf aanbrengen. Er zijn wel liefhebbers die doodeenvoudig de ballast weglaten omdat het gemakkelijker en vlugger gaat doch anderen, welke natuurgetrouw willen blijven, vinden dat de ballast er moet zijn. En er is ook nog een verdere reden om de ballast te behouden: op die manier kunnen oude handelssporen met bestaande metalen ballastvoet naar believen ingeschakeld worden vermits er dan geen hoogteverschil voorkomt.

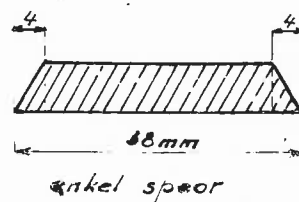
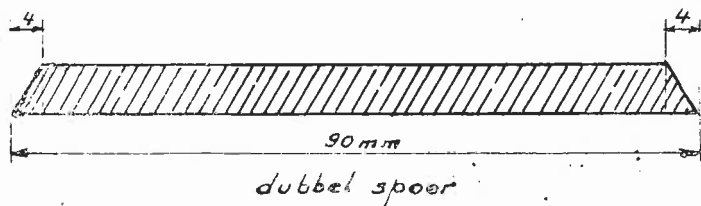
Voor diegenen onder U die de handelssporen ZONDER ballastvoetstuk hebben en zelf een ballastvoetstuk willen maken kan ik volgende wenken geven. Zoek een vel hout welke ± 7 mm dikte heeft. Op hieronderstaande tekening vindt U de maten voor een enkel spoor en voor een dubbel spoor (OPGELET! afstand van center tot center : 52 mm!). De schuine hellingen voor de ballast kunnen weggeraspt worden.

Deze dunne plankjes noem ik gewoonweg de "ballastplank" om ze te onderscheiden van de "grondplank" die de plank is welke het geheel draagt. Deze plank kan evengoed uw tafel zijn!

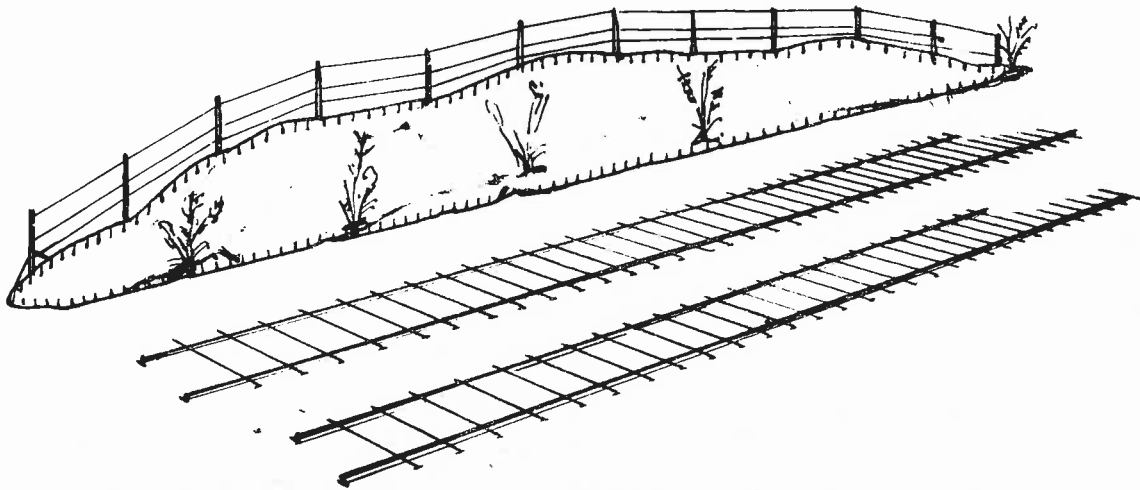
Opzettelijk spreek ik niet van de lengte der ballastplank daar hier weer verschillende opvattingen bestaan. Er zijn liefhebbers die spoorlengte per spoorlengte nevens mekaar leggen. Anderen die meerdere spoorlengten op een enkele ballastplank monteren dit om zo weinig mogelijk voegen te zien.

De ballastplank kan eenvoudigweg in een grijze kleur gestoken worden of ook nog bestrooid worden al naar gelang de smaak van de liefhebber en de tijd die hij er wil aan besteden. Daarover zal eveneens verder uitgewijd worden in de bijdrage over het zelfbouwen der sporen.

Ik heb getracht kort en bondig de voornaamste punten betreffende de handelssporen op te sommen. Ik heb er wel een beetje eigen bedenkingen aan toegevoegd en ik hoop dat de lezers er iets zullen uit geleerd hebben.



GOLVEND TERREIN.



wordt een spoorlijn getrokken over een zacht golvend terrein dan zien wij dat steeds getracht wordt die sporen zo plat mogelijk te houden. Liefst wordt dan de grond uitgegraven en loopt de trein door een "tranchée". Wij hoeven slechts de lijn Brussel Zuid-Gent te volgen. Enkele kilometers buiten de beide stations volgen de voorbeelden elkaar op.

Op een miniatuur-spoorwegnet is dat een zeer dankbaar onderwerp dat heel wat "beweging" brengt naast de sporen. En zo ingewikkeld is dat niet om zo iets weer te geven!

Bezit gij een vaste installatie op een vol tafelblad dan volstaat het een plank te zagen welke een willekeurige ZACHTE kam-vorm krijgt (tekening VOORZICHT). Op de door U uitgekozen plaats wordt dan die plank staande bevestigd. Stevig pakpapier, maar liefst dichtgeweven jute, wordt dan over de kam gespannen. Door de golvingen van de kam zijn plooien onvermijdelijk: hier komt dan de schaar bij te pas. De plooien worden vermeden door telkenmale een spie in het papier of in de jute te snijden. "Waarom dat zo ingewikkeld maken?" hoor ik reeds zeggen. Wel, een plooi is zeer moeilijk om achteraf met zorg bestrooid te worden en er moet vermeden worden een "rots effect" te bekomen.

Eens de bedekking voltooid is het grof werk af en kan men zich rekenschap beginnen geven wat het zal worden.

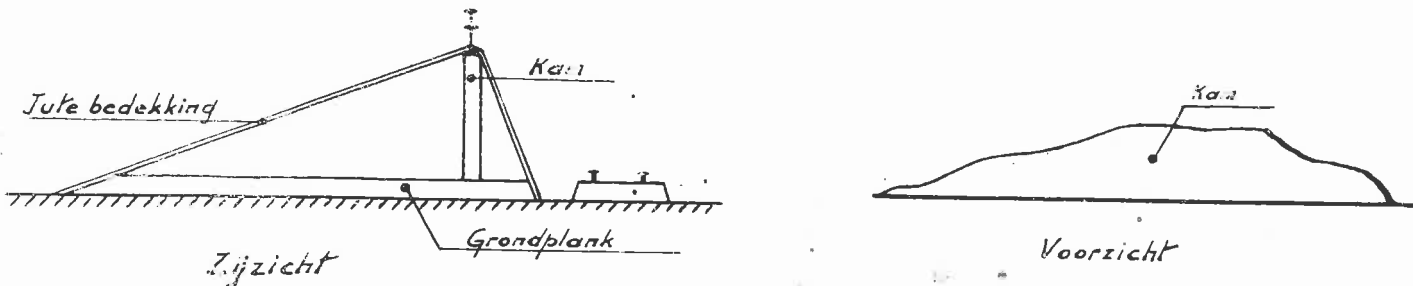
Waarom zou de zachte helling geen weide kunnen zijn? Vlug de afsluiting voorbereiden: korte nagels zonder kop worden op onregelmatige afstand op de kam zelf geklopt. Vergeet niet dat de manshoogte in schaal HO \pm 18 mm is!!

Nu kan er bestrooid worden. Ik heb ondervonden dat het fijnste strooisel het mooiste effect geeft (merk "Herpa").

Een suggestie voor kleuren? De steile kant: geel-oker met hier en daar enkele hel-groene vlekjes. De zachte helling = gras: helgroen met hier en daar donkergroene plaatsen.

Na enkele dagen - om te verharderen en verstenen - kunnen de afsluitingspaaltjes geschilderd worden (Fallier-plastiekverf bruin of zwart) en de draad gespannen. Hiervoor kan sterk garen gebruikt worden. Ik heb echter een zeer goed resultaat bekomen met 10 zeer dunne staaldraad welke geberigt wordt in de klein-vliegtuigbouw.

GOLVEND TERREIN (slot)



Wilt gij nu nog enkele toetsen aanbrengen? Enkele stukjes IJslands mos -in den handel te verkrijgen, gereed geprepareerd en gekleurd van het merk "KIBRI"-zullen heel natuurgetrouw struiken en heesters verbeelden.

En ziezo! Daar zijt ge' een stukje rijker geworden op uw reseau! Voor de liefhebbers welke geen vaste bestendige installatie hebben -en welke installatie is vast en blijvend?-is er mogelijkheid dat stukje dekor zo te construeren dat het eveneens verplaatsbaar wordt.

De plank welke de kam-vorm geeft (tekening voorzicht) wordt op een grondplank bevestigd (zie tekening zijzicht). Het is aan te bevelen voor deze grondplank zeer stevig hout te gebruiken om te beletten dat mettertijd deze plank zou opkrullen, vervorming wel te heel gemakkelijk veroorzaakt wordt door de opgespannen jute en ook door het inkrimpen van de lijm voor het strooisel.

Wilt gij dat Uw trein(en) werkelijk in een echte "tranchée" komt dan wordt aan WEERSZIJDEN van de sporen een min of meer identisch stuk (als hierboven beschreven) geplaatst. Allés hangt vanzelfsprekend af van het algemeen zicht welke gij wenst te bekomen of ook nog van de plaatsmogelijkheid.

Van esthetisch standpunt uit bekeken mag er nochtans niet gezondigd worden door steeds en overal dergelijke stukken te plaatsen. Men moet absoluut de eentonigheid vermijden en die eentonigheid kan men helaas ook bekomen door teveel van hetzelfde motief gebruik te maken.

Voor de liefhebbers die graag een mooi plekje dekor willen zien op hun installatie kan ik hen gerust aanbevelen iets dergelijks te verwezentlijken op de hoek van hun reseau waar de sporen fataal een kwart-cirkel moeten beschrijven.

Het is heus te doen mits de kam-plank, in plaats van uit één stuk, te maken uit al verschillende stukken die ongeveer de bocht der sporen meevolgen.

Het loont werkelijk de moeite en U zult er genoeg aan hebben Uw trein -half verdoken- die bocht te zien in- of uitkomen!

X.X.

Hoe een H.O.-miniatuurspoorwegnet ontwerpen?

Ik weet door ondervinding dat een liefhebber steeds gehaast is en liefst zo snel mogelijk een zichtbaar resultaat wil bekomen, zegge zijn trein(en) zien rijden. Ik neem het die liefhebbers niet kwalijk. Ik zal de laatste zijn om hen de steen te werpen gezien ik mijn begin in de liefhebberij niet vergeten ben : ikzelve heb er aan gezondigd. Mea culpa!

Doch als men op die manier iets bekomen heeft dan begint men in te zien dat er links en rechts toch nog een wijziging zou moeten aangebracht worden, dat er hier en daar een verandering zou moeten gedaan worden voor het wel van de uitbating of voor het uitzicht van een hoekje, om niet te spreken van het geheel.

Er wordt uitgebroken, met of zonder schade. Men herbegint. Men is opnieuw niet tevreden. En zo gaat het steeds verder...

Nee, beste lezers, onze liefhebberij moet op de goede manier aangepakt worden!

Vooreerst moeten wij bewust zijn van een primordiaal feit: wij willen iets hebben dat gelijk is aan de werkelijkheid, doch, dat iets moet gelegd worden op een oppervlakte welke bijna honderd maal kleiner is dan die werkelijkheid. Ik druk mij uit in cijfers: als men 60 meter sporen H.O. heeft stelt dit dan in de werkelijkheid een afstand voor van \pm 5.000 meter (5 Kilometer)! 60 meter H.O. sporen zijn al heel wat voor een liefhebber als wanneer 5 Kilometer in de werkelijkheid (ongeveer de afstand Gent St-Pieters naar Drongen) toch maar een boogscheut is. Snap U wat ik wil bedoelen?

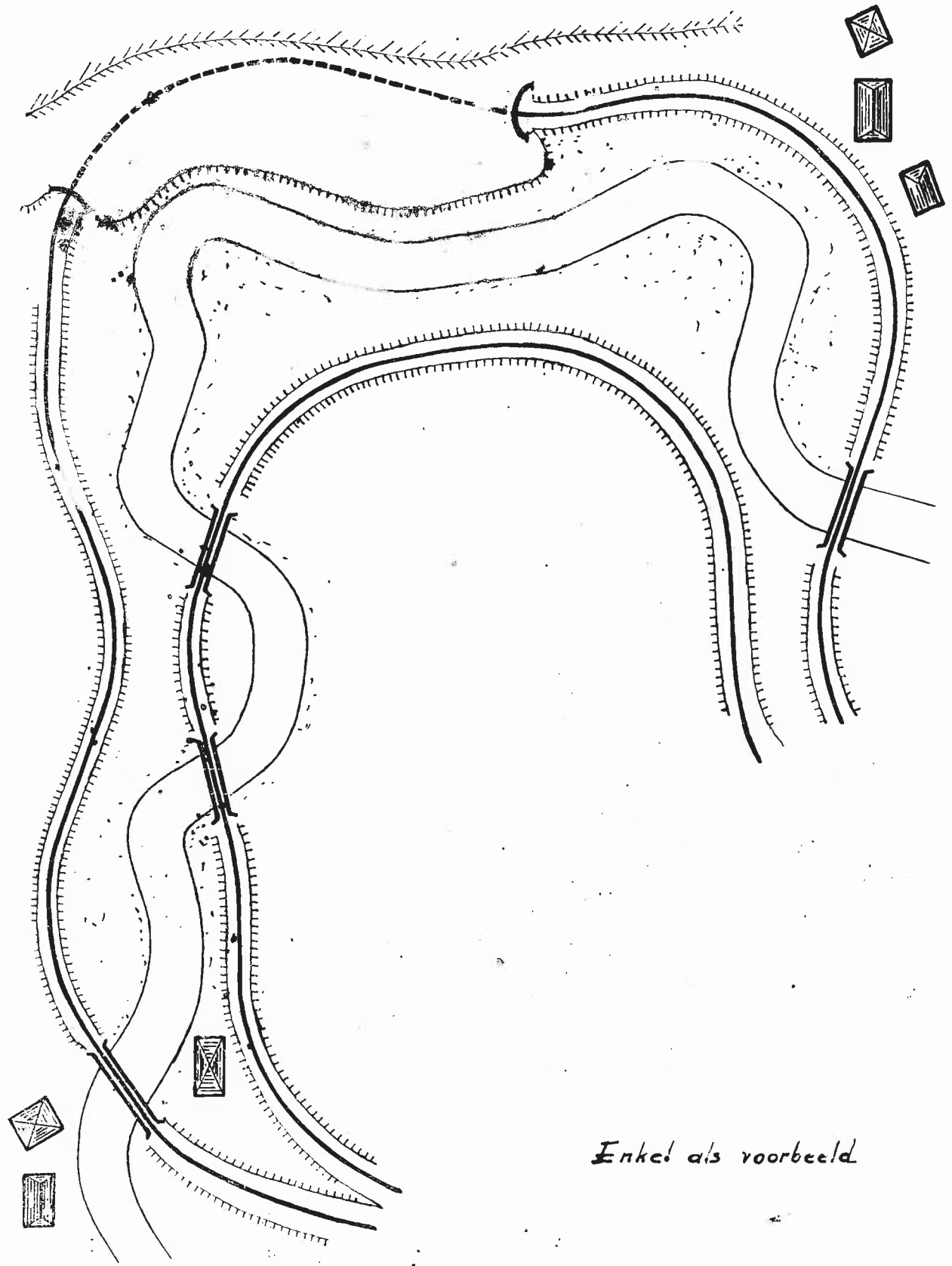
Wij moeten dus toveren: ons net moet de ILLUSIE geven van een oppervlakte welke in werkelijkheid verschillende tientallen vierkante Kilometer beslaat.

U ziet dat het er dus niet op aankomt sporen te leggen zonder meer. Wij moeten daarbij nog de RUIMTE scheppen: dat wordt de kunst!

De hoofdbestanddelen in een miniatuurspoorwegnet zijn vanzelfsprekend de sporen. Daarbij echter beperkt het zich niet. Wij kunnen nog aanspraak doen op banen, huizen, bruggen, rivieren, bergen, enz. Kortom: décor. Uit dit alles kan de illusie van brede horizonten geschapen worden op voorwaarde al die bestanddelen doelmatig te gebruiken.

Laat ons veronderstellen dat wij over een oppervlakte van 4m x 2m kunnen beschikken. Als wij 12 meter H.O.-sporen hebben, dan leggen wij op die oppervlakte een ovaal. Hebben wij 24 meter H.O.-sporen, dan kunnen er twee ovalen gelegd worden. Zijn er 48 meter H.O.-sporen voorhanden dan moeten deze 48 meter sporen op diezelfde beschikbare oppervlakte komen. Welke dus ook het aantal meter sporen H.O. weze, komen zij fataal allemaal op die één en dezelfde oppervlakte. Gij kunt nu al die ovalen parallel leggen. Langsheen al die rechte lijnen kunt gij nu huizen stellen en ... tracht U zich nu eens zo iets voor te stellen! Ten langen laatste zult gij met weerzin naar die drukkende eentonigheid kijken.

In de meetkunde hebben wij geleerd dat de kortste afstand tussen twee punten de RECHTE lijn is. Deze regel moeten wij totaal overboord gooien in onze liefhebberij. De rechte sporen moeten zoveel mogelijk uit ons net verbannen worden, de rechte lijnen voor banen en bouwafbakening eveneens. Waarom? Wel op die manier vergroot men de illusie der ruimte. Heeft men twee ovalen (of meer) dan zal het hoogst waarschijnlijk zijn dat die ovalen het een in het ander liggen. Welnu deze lijnen mogen niet parallel zijn. Deze lijnen moeten uiteengetrok-



Enkel als voorbeeld

Geen school

Hoe een H.O.-miniatuurspoorwegnet ontwerpen?(vervolg).

ken worden. Ik bedoel hier niet een dubbel spoor voor tegenverkeer: die moeten vanzelfsprekend bij elkaar blijven!

Die uiteentrekking van ovalen werkt opnieuw de illusie van ruimte in de hand. Om daar nu een gezonde reden aan te geven kan men bijvoorbeeld tussen die twee ovalen een kronkelende baan of beek aanleggen welke dan het inbouwen van bruggen rechtvaardigt alsmede het grillig plaatsen van woningen, enz... Op een andere plaats kan een deel spoor verdwijnen onder een tunnel. Het enige waarop moet gelet worden is het logisch verband van het landschap met de sporen!

Om mijn woorden kracht bij te zetten verwijs ik U naar bijgaande tekening welke moet aanzien worden als uitleg en NIET als voorstel.

Het zal U misschien opgevallen zijn dat ik uitsluitend spreek van ovalen. Ik heb daar wel een reden voor: de ovalen kunnen met elkaar verbonden worden zodat de duur van een omloop langer wordt. Het "rond" rijden heeft wel zijn voordeel bij een uitbating van volle trafiek. Dit sluit niet uit dat er aan deze volle trafiek-uitbating één of verschillende stations of halten kunnen voorzien worden met uitwijksporen waarop dan het goederenverkeer kan opgehouden worden om aan het snel reizigersverkeer de voorrang te verlenen.

Hierdoor ben ik echter van mijn onderwerp afgedwaald. Laat ons samenvatten wat noodzakelijk is:

1^o -rechte sporen moeten, waar het kan, vervangen worden door bochten.

2^o -tussen ovalen moet het paralellisme verbannen worden.

Van deze twee hoofdregels moet iedere liefhebber doordrongen zijn vooraleer hij aan zijn eigenlijk ontwerp begint.

Hoe kunnen wij nu te werk gaan?

Vooreerst moeten wij weten welke de beschikbare oppervlakte is. Dat begint bij een gewone huishoudtafel, misschien van een ping-pong tafel, om heel waarschijnlijk te eindigen bij de totale oppervlakte van een kamer of zolder of kelder. Alles hangt af wat wij voor ons doeleinde kunnen vrijkrijgen. Wat het dan ook weze, ik raad ten stelligste aan de oppervlakte op een groot en stevig vel papier (liefst millimeterpapier) te tekenen. Gebruik bij voorkeur een zacht potlood wat het gommen achteraf moet vergemakkelijken. Een passer en een dubbele decimeter zijn eveneens onontbeerlijk.

Nu laat gij uwe verbeelding werken en kunt gij de eerste lijnen van Uw ontwerp tekenen.

Het is natuurlijk tijdverlies de sporen te tekenen zoals zij er werkelijk uitzien. EEN enkele lijn volstaat op voorwaarde dat die lijn aanschouwt als de centerlijn van het spoor. Voor Märklin en Trix-sporen zal die lijn de middenrail voorstellen.

Ik wil uwe aandacht vestigen op het feit dat zekere maten van ballast maten opgeven bijvoorbeeld buitenzijde van de ballast (grint) maten wel aan te raden vooraf goed de verschillende normen welke iedere merk-katalogus opgeeft van dichtbij te bekijken. In bepaalde katalogussen zijn er zelfs drukfouten vastgesteld op dat gebied en ik geloof dat het wel het verstandigste is eens en voorgoed al de maten zelf te nemen. Al deze gegevens op een stukje papier tekenen is wel het beste middel en zal achteraf bij de uitvoering van uw plan goed van pas komen.

Hoe een H.O.-miniatuurspoorwegnet ontwerpen?(slot).

Verder wil ik U nu hoeden voor een andere kwaal waaraan helaas zoveel liefhebbers lijden: "overdaad schaadt". Zorg er om uw ontwerp niet te ingewikkeld te maken of niet te overladen.

De eenvoud zal de uitbating in de hand werken. Anderzijds wat het overladen betreft: wat helpt het een station met bijvoorbeeld zes sporen te voorzien als datzelfde station aan een klein ovaal aangesloten is. Een of hoogstens twee treinen kunnen op dat klein ovaal en de andere treinen welke zich in dat groot station bevinden moeten dan toch wachten tot er een plaatsje vrijkomt op het ovaal.



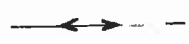
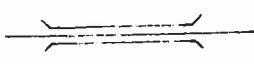
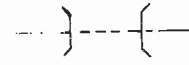
Nog een andere wenk! Vergeet niet op uw ontwerp de verkeersrichting verschillende malen aan te duiden. Deze kan enkel zijn, hetzij van links naar rechts, hetzij van rechts naar links. Het kan ook dubbel zijn, wat beduidt dat een enkel spoor in beide richtingen kan bereden worden. Ook deze wenk is van groot belang: als gij een ingebeelde trein laat rijden op uw ontwerp zult gij des te gemakkelijker de fouten zien welke eventueel in uw ontwerp steken. Als voorbeeld haal ik aan: een spoor welke gij bedacht hebt als een stuk met dubbele rijrichting zou misschien maar gevoed worden uit één enkele richting. De toevoer uit de andere richting moet dus nog getekend worden of het bewijst U dat uw eerste idee verkeerd was en dat uw bepaald stuk, in plaats van dubbele rijrichting, één enkele rijrichting moet krijgen.

Ik weet het, dat is allemaal veel vlugger gezegd dan gedaan! Ehwel, als gij denkt dat uw ontwerp kant en klaar is, dat uw ontwerp perfect is... laat het dan dagen, of beter nog: weken rusten. Als gij dan het ontwerp opnieuw in handen neemt zult gij waarschijnlijk inzien dat er flagrante misbaksels in zitten. Breng dan de verbetering aan en laat opnieuw rusten tot gij het met Uzelve eens geworden zijt. Een ontwerp mag men gemakkelijk vergelijken met een vrucht: enkel wanneer het moment van rijpheid aangebroken is kan men er van genieten.

Ik herhaal nogmaals dat het aan te prijzen is het ontwerp op een groot en stevig blad papier te tekenen. Eenmaal dat het ontwerp uw goedkeuring bekomen heeft zal de tekening nog zeer grote diensten bewijzen voor het maken der werkelijke "tafel". Dat zal dan de eerste stap worden ter verwezenlijking van uw miniatuurspoorweg.

X.X.

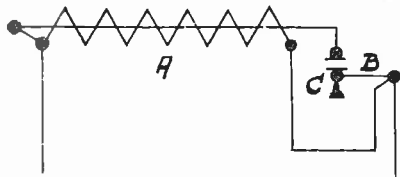
Enkele overeengekomen tekens op een ontwerp.

enkele richting		van links naar rechts
		van rechts naar links
dubbele richting		
spoorwegbrug		het spoor loopt over een weg of water
viadukt of tunnel		het spoor loopt onder een brug of in een tunnel

Vijfde les.

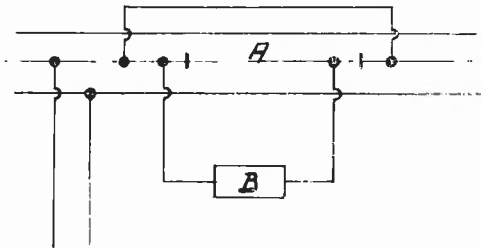
Zoals beloofd zullen we een woordje zeggen over het "tijdrelais". Zijn doel is een bepaald bevel gedurende een bepaalde tijd te geven of te onderbreken. Hun bouw is zeer verschillend; U hebt als bijzonderste o.a. de semi-mechanische (een elektrische impuls brengt een minutenstelsel in werking; deze met kwik (een impuls doet een kwikcontact langzaam overslaan) en de zogenaamde "bimetaals".

Daar de laatste de meest interessante zijn voor ons zullen we enkel over deze spreken. Het bimetalrelais is gemakkelijk te bekomen in den handel; hij bestaat hoofdzakelijk uit een weerstand gewonden over een plaatje bimetal (A). Gaat er een stroom door deze weerstand dan wordt het plaatje warm, buigt en sluit het contact B; op dat oogenblik gaat de stroom niet meer door de weerstand maar wel rechtstreeks door het plaatje. Het groot voordeel van dit relais is dat het evengoed geschikt is voor wisselstroom als voor gelijkstroom.



Een regelvijs C zal de werktijd verlengen of verkorten.

Als meest gekende toepassing heeft men het automatisch stoppen, voor een paar seconden, van een trein in een station. De sectie A waar de trein stopt, is stroomloos bij zijn aankomst. Wanneer de locomotief stilstaat op de sectie, staat zijn motor in serie met de weerstand van het bimetalrelais B; na een paar seconden sluit deze zijn contact en laat hij de trein vertrekken. Op dat oogenblik valt het relais weder stroomloos en koelt hij af.



Als nadelen moeten wij melden:

- dat het relais in serie staat met de locomotief; indien er locomotieven van verschillende karakteristieken op de sectie komen, zullen de wachtperioden verschillen volgens de weerstand der motoren.
- als het relais zich sluit, moet de locomotief onmiddellijk weg of het relais opent zich terug daar de weerstand begint af te koelen als de stroom door het bimetal vloeit.
- dat het relais moet afgekoeld zijn alvorens een andere trein op de sectie komt.

Deze relais vinden ook andere toepassingen waar ze niet rechtstreeks op het rollend materiaal werken maar wel op andere relais; zij kunnen dus in serie staan met spoelen van andere relais. De werking zal zodanig geschieden dat het tijdrelais onmiddellijk stroomloos wordt gezet als het gegeven bevel uitgevoerd wordt.

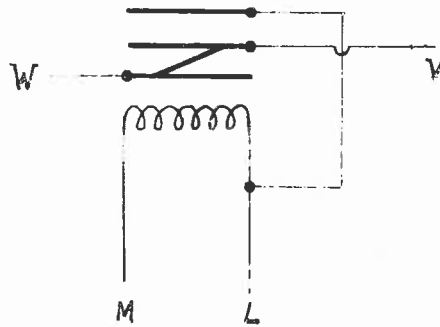
Om te eindigen laten wij zeggen dat het gegeven voorbeeld op drie-railsysteem evengoed kan uitgevoerd worden op twee-railsysteem.

Zesde les.

Een zeer simpele maar intrestvolle toepassing van het relais kan gevonden worden in de treinverlichting.

Verlichte treinen zijn schoon maar de lichten gaan uit als de treinen op secties staan of als ze er ook rijden naar gelang de verlichting gevoed wordt door de locomotief of door de laatste wagen.

U monteert in uw trein een relais met een wisselcontact; dit relais zal van het type zijn dat zijn stand niet behoudt; dus laten wij veronderstellen gelijkstroom. Daar het relais gevoed wordt met tractiestroom moet U dus, in dit geval, met gelijkstroom rijden. De bobijn wordt aan de masse (M) verbonden en aan de sleper van de locomotief (L) met het open contact zoals op de schets. Het gesloten contact loopt naar de sleper op de laatste wagen (W) en het gemeenschappelijk contact naar de verlichting (V).



U ziet onmiddellijk wat er gebeurt; staat de locomotief stroomloos, dan brandt de verlichting via de laatste wagen; rijdt de locomotief, dan voedt hij het relais, dat werkt en de verlichting wordt door de locomotief gevoed. Eventueel kunnen de lampjes van de locomotief zelf aan deze stroomkring verbonden worden.

Opgepast: lengte van de trein goed uitrekenen om te vermijden dat locomotief en laatste wagen tezamen op een verschillende stroomloze sectie staan!

Het is ook natuurlijk dat een schakelaar op het vertrek van de lijn V U toelaat de verlichting uit te schakelen bij daglicht indien U dit wenst.

Zevende les.

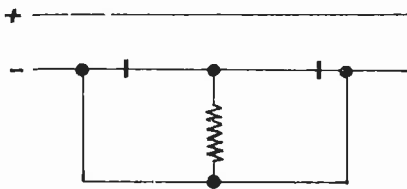
Een zwaar en veel besproken probleem is de vertraging; zij geeft eerst en vooral de werkelijkheid best terug en is ook soms zeer nuttig. Wij zullen de vertraging verdelen in 2 lessen; deze les zal handelen over vertragingen die altijd bestaan op een bepaalde plaats (b.v. een daling op een spoor in één richting bereden, een spoor dat aankomt in een eindstation, enz...) en de volgende les zal handelen over vertragingen die niet altijd moeten gevolgd worden (b.v. een daling in beide richtingen bereden, een stopsein dat niet altijd op onveilig staat, enz...).

Men kan eerst en vooral vertragen door een locomotief stroomloos te zetten; hij loopt uit en stopt; dit middel is simpel maar weinig aan te bevelen daar de snelheden sterk kunnen verschillen van loco tot loco (de laatste tentoonstelling was er een typisch voorbeeld van). Volgens onze mening is het middel om te vertragen de spanning van de tractiestroom doen dalen waar de trein moet vertragen.

Zevende les (vervolg).

Om dit niet zelf te moeten doen en het automatisch te bekomen zijn er verschillende middelen.

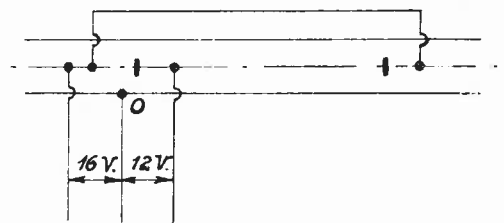
Het eerste middel is een weerstand in te bouwen in de vertragingsssectie (sommige merken verkopen dat). De tekening toont de oplossing op een twee-railsysteem (zelfde op drie-railsysteem). Op gans de sectie staat de loco in serie met de weerstand en vertraagt zij.



Als groot voordeel van dit systeem hebben we de prijs; als nadeel daarentegen kunnen wij hebben dat de werking van de weerstand niet juist blijft voor loco's van verschillende typen.

Het tweede middel is twee bronnen van verschillende spanning of een bron met een aftakking.

Het voorbeeld kan aanschouwd worden als komende van één of van twee bronnen. In geval van twee bronnen zal de geleider 0 gemeenschappelijk zijn; de bronnen zullen in fase staan voor wisselstroom en de polariteit zal in acht genomen worden bij gelijkstroom. Het voorbeeld is ook toepasselijk op twee-railsysteem.



Achtste les.

Zoals gezegd is het mogelijk dat wij op een bepaalde plaats soms, maar niet altijd, moeten vertragen. Indien dit het geval is vóór seinen, dan geven de seinrelais de gewenste spanning volgens de stand der seinen; dit was zo op onze expo 59. Een wisselcontact in het relais geeft via R een spanning naar de sectie in kwestie; deze spanning is S voor volle snelheid of S' voor vertraging, door een weerstand of komende van een andere bron. De trein vertraagt of vertraagt dus niet volgens de stand der seinen.



U kunt ook verlangen dat de trein zelf zijn snelheid kiest naargelang hij klimt of daalt op een spoor in twee richtingen bereiden. Dit zullen we uitvoeren, ten titel van inlichting, met wisselstroomrelais zoals eens vroeger beschreven.

Fig. I

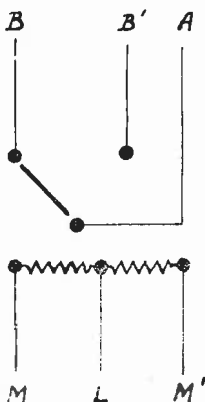


Fig. II

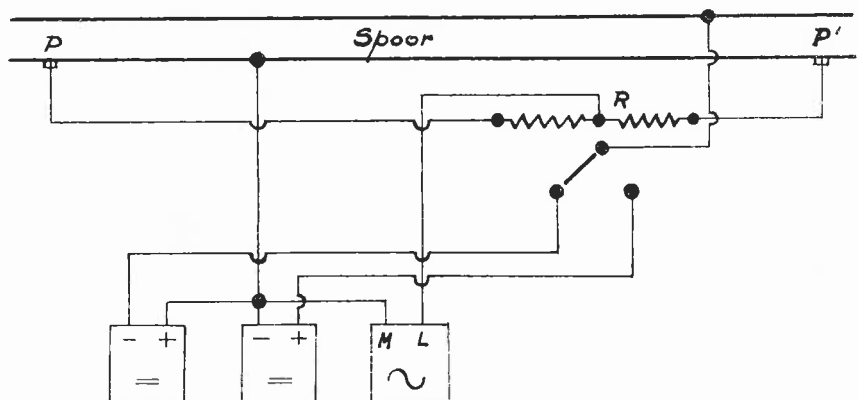


Fig. III

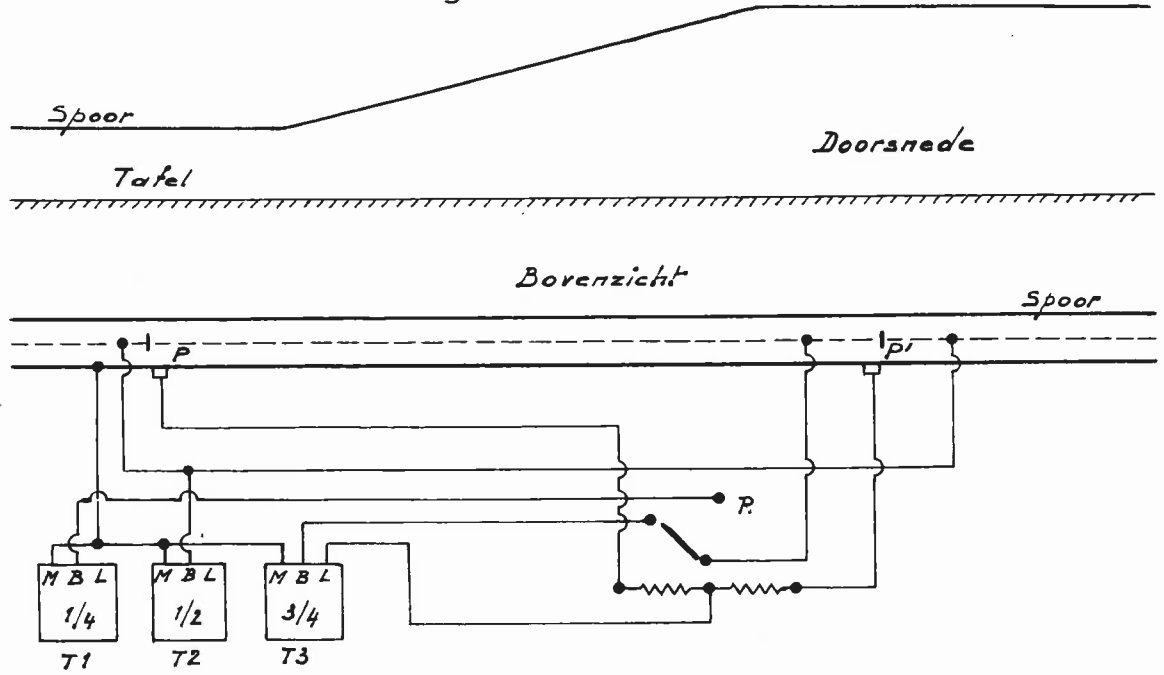
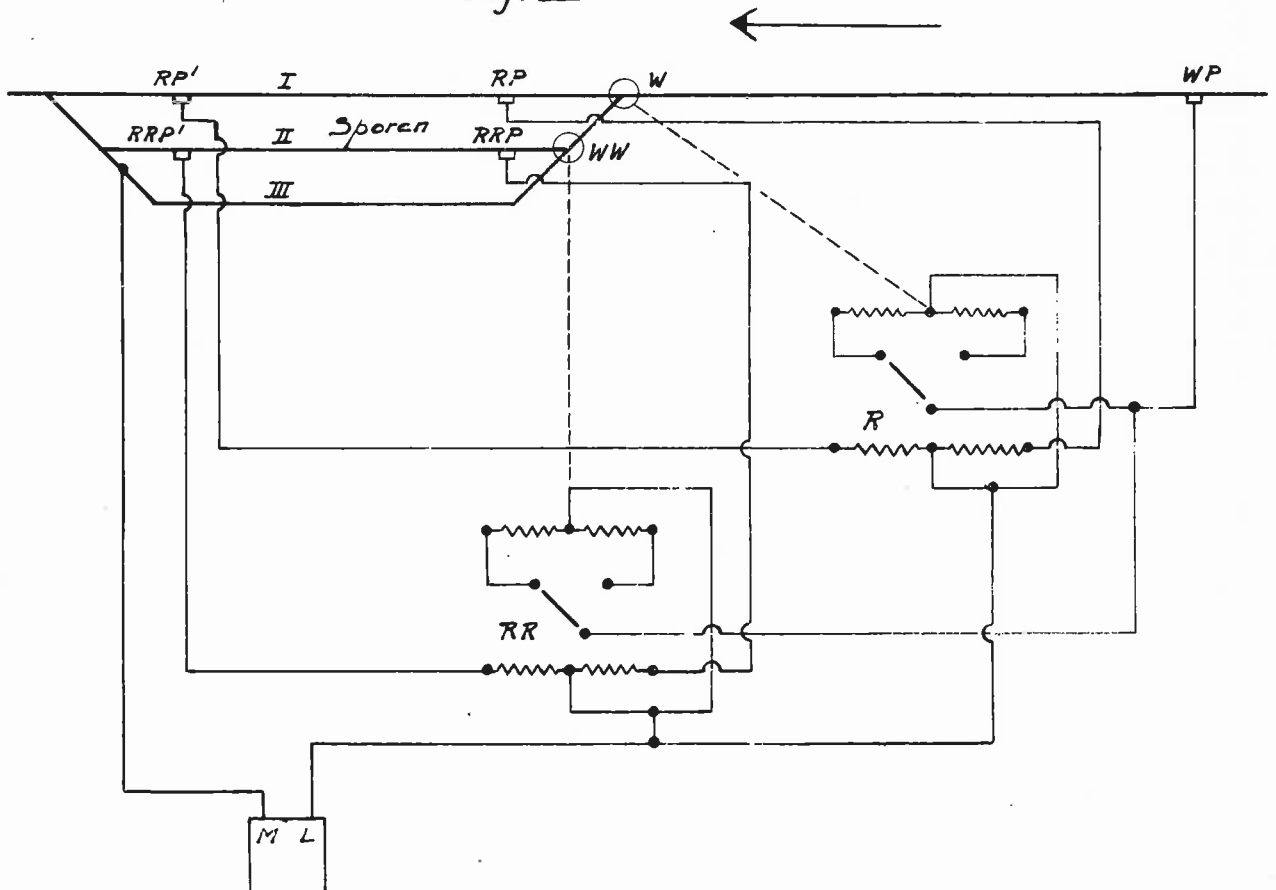


Fig. IV



ENKELE TOEPASSINGEN VAN DE "MARKLIN"-RELAIS.

BESCHRIJVING (zie figuur I):

- Bestaat uit 2 bobijnen geschikt voor wisselstroom.
- Blijft zijn stand behouden na opening van de stroomketen.
- De bobijnen bedienen een schakelaar of een stel contacten van de combinatie "inverseur".
- L en M zijn de overeengekomen "Marklin"-letters voor de voeding van de bobijnen; A, B en B' zijn de symbolen van de contacten.

AUTOMATISCH HEEN-EN TERUGBOLLEN VAN GELIJKSTROOMMATERIAAL (zie fig. II):

- Een spoor van het 2-railsysteem wordt aan twee gelijkstroombronnen en aan één wisselstroombron verbonden volgens de schets.
- Het is interessant op te merken dat de wissel- en gelijkstroomspanningen mogen verschillen alhoewel één +, één - en M in parallel aan één buitenrail verbonden zijn.
- De werking is eenvoudig; als een trein één van de pedalen P of P' afrijdt, sluit hij de wisselstroomketen van de relais R; onmiddellijk wordt de gelijkstroom omgepoold in de sporen en de trein verandert van richting.
- Deze speciale oplossing, voor bvb. tramverkeer kan gemakkelijk uitgewerkt worden op dubbel spoor met wissels aan de eindpunten; ieder spoor blijft bestendig ingeschakeld voor een bepaalde richting en enkel de eindpunten worden omgepoold (hetgeen toelaat "blok aan blok" te rijden).
- Er dient opgemerkt dat het onmiddellijk vertrekken bij het ompolen van de stroom kan verhinderd worden door het tussenschakelen van een "bimétal of tijdrelais".

AUTOMATISCHE SNELHEIDSREGELING BIJ BERGBEKLIJMING EN BERGDALING (fig III)

- Wij veronderstellen een wisselstroom 3-railsysteem met een enkel spoor be-reeden in beide richtingen.
- Volgens dat we zien worden, volgens de rijrichtingen, de beklimmingen dalin-gen en omgekeerd.
- Wij schakelen drie transformatoren in "faze" (T1, T2 en T3); T1 staat bvb. permanent op 1/4 van het maximum en dient voor de dalingen; T2 staat op 1/2 voor de vlakke gedeelten en T3 op 3/4 voor de beklimmingen.
- T2 blijft bestendig op de spoorstukken gelegen buiten de sectie P-P'.
- T1 en T3 spijsen de sectie P-P'; dit gebeurt langs de relais R.
- Door het afrijden van de pedalen P en P' zal de relais T1 of T3 aanschake-len; de treinen zullen meer trekken of remmen.
- De richtingszin van de treinen is naar willekeur en moet niet afwisselen.

AUTOMATISCH KIEZEN VAN HET SPOOR IN EEN STATION (zie figuur IV).

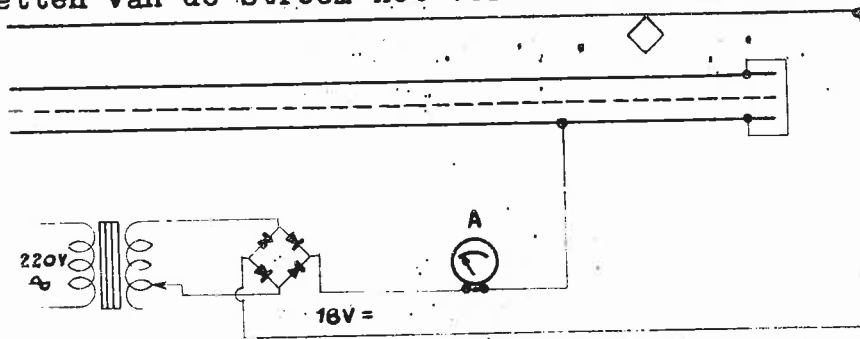
- In het klassieke "Marklin"-systeem kunnen de treinen een wissel verleggen door een pedaal af te rijden maar nooit kunnen ze zelf een vrij spoor kiezen.
- In plaats van de twee spoeldraden van een wissel (W) te verbinden aan peda-len, verbinden we ze aan twee klemmen van de relais-inverseur (R); de derde relaisklem wordt verbonden aan één enkele wisselpedaal (WP) die dient voor al de wissels (W, WW, enz...).
- De relaispedalen (RP, RP', RRP en RRP') worden op de sporen I en II ingelast.
- We zien dat door het afrijden van de relaispedalen derelais de schakeling veranderen van de wisselpedalen en dit voor de volgende trein die zich aanbiedt.
- De sporen worden bezet in de volgorde I, II en III, maar II of III worden terug bezet indien zij vrijkomen en I bezet blijft.
- In het "blok aan blok" rijden wordt de inrij van het station enkel gestopt bij bezetting van alle sporen.

VRAAGBAAK

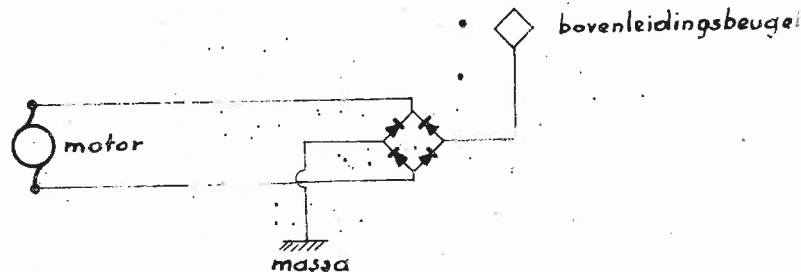
aan en voor de leden.

Ik heb mij een trein aangeschaft die in zijn oorspronkelijke toestand gemaakt is om met gelijkstroom te rijden onder een spanning van 16 volt. Daar ik persoonlijk Märklin gebruik moest deze locomotief omgebouwd worden op wisselstroom; er moest dus een gelijkrichter ingebouwd worden, maar dewelke?

Ik ging als volgt tewerk: eerst heb ik het verbruik in Ampère gezocht van de locomotief; op een proefbaan had ik mijn transfo met een gelijkrichter cel van 2,5 Amp. aangesloten en in serie met de baan een ampèremeter zodat ik bij het aanzetten van de stroom het verbruik kon aflezen.



Ik bekwam dan volgende opmetingen: bij het in gang zetten met 10 V. had ik 400 mA, eenmaal aan het rijden zakte het terug tot 275-300 mA. Met 18 V., dus het maximum, bekwam ik 500 mA die naderhand terugliepen tot 400-450 mA. De gelijkrichter die ik had moest een stroomstoot van 500 mA kunnen verdragen; jammer genoeg heb ik de juiste niet kunnen op den kop tikken; toch benaderde hij de gegevens 30 V - 450 mA. Naar mijn oordeel kan dat verschil geen nadeel verrichten, daar de 500 mA toch maar bekomen worden bij een maximum spanning en dan is ze toch maar kortstondig.



Ik heb dus de gelijkrichter ingebouwd met het gevolg dat de trein maar in één enkele richting kan rijden; ik kan niet ompolen. Nu vraag ik: kan iemand mij een schema bezorgen van wat ik nu nog zou moeten inbouwen om de trein in de twee richtingen te laten rijden.

Onze grote Familie (slot).

Alswanneer er gesproken wordt van een tweede soort liefhebbers (uitbaters spoornet) en een derde soort liefhebbers (uitbaters dekoristen) moet ik bekennen dat het voor mij zeer moeilijk is te zeggen waar het ene eindigt en het andere begint.

Er zijn liefhebbers die bij hoog en bij laag zweren dat ze specifiek tot de "uitbaters" behoren: voor hen is trafiek ALLES en wat ook maar van dicht of van verre op dekor gelijk is voor hen: pffft! En toch moet ge niet verwonderd opkijken bij deze mensen een boom of een huisje of zelfs een station te ontdekken. Het kan gebeuren dat deze versieringen buiten verhouding zijn maar...ze zijn er.

Ik herinner mij nog goed dat ik ook in karton heb zitten snijden en lijmen en kleuren tot ik een huisje of een kerkje bekwam. Achteraf werden deze gebouwen en anderen in hout gemaakt wegens de stevigheid.

Als ik nu voor de ramen van onze handelaars rondneus kan ik telkens niet nalaten te denken: "Wat hebben wij, liefhebbers, het tegenwoordig uiterst gemakkelijk!" Piekfijn afgewerkte gebouwen, personages, bomen, enz. enz. worden ons aangeboden aan schappelijke prijzen. Als men zelfs niet te gehaast is kan men nog beterkoop bediend geraken door de aangeboden bouwdozen. Nu komen nog daarbij dat men daken, vensters, deuren, muren, stenen voor tuinen, afsluitingen, omheiningen, enz. enz. los kan bekomen. Waarom denkt ge dat die fabrieken dergelijke onderdelen op de markt brengen? Doodeenvoudig omdat er vraag naar is! Besluit: meer en meer liefhebbers zetten zich weer aan het werk om iets samen te stellen wat NIET alledaags is.

Opvallend is het op een miniatuur-spoornet, het mag zelfs een zeer GROOT net zijn, te moeten vaststellen dat het stationsgebouw over het algemeen zo petieterig is, totaal buiten verhouding. Verschillende malen heb ik gezien dat de liefhebbers 4, 5, 6 en nog meer sporen verlangen in hun station alswanneer dan het gebouw zelf ongeveer lijkt op een halte. Dit euvel kunt U verhelpen met een beetje verbeelding en een tikje vaardigheid. Moeilijk is het niet want deuren, vensters, enz. levert U de handel. Misschien kan dat een van uw aanstaande programmapunten worden?

Bomen worden over het algemeen gesteld als gelijnde soldaten. Hebt gij nog niet eens beproefd met een paar specimens in een hoekje? Het resultaat is veel gunstiger, zal meer het oog strelen en ... uw voorraad duurt langer!

Ook voor de vulling van de open ruimten tussen de sporen (wegen, velden, weiden, enz.) komt de handel ons tegenwoordig tegemoet met gekleurd strooisel. De meeste liefhebbers houden zich tevreden dat strooisel eenvoudigweg op de open ruimten te strooien. Amen en uit! Daarmee zijn zij tevreden. Nochtans is het zo eenvoudig op een geschikt plekje een hobbeling in het terrein te veroorzaken. Bestreedt dan eens en U zult het resultaat zien. Hierop zal weerlegd worden dat het aan iedereen niet gegeven is deze verbeelding te bezitten. Men kan het daarmee niet eens! Het voelstaat op een wandeling of op een andere stap de ogen de kost te geven: alles ligt er voor het grijpen voor dezen die het willen grijpen.

Waarom zouden wij ONZE dekor niet doen gelijken op een maquette? En laat dan de treinen maar rijden in deze zelfgemaakte werkelijkheid...

Onze grote Familie (slot).

Alswanneer er gesproken wordt van een tweede soort liefhebbers (uitbaters spoor-net) en een derde soort liefhebbers (uitbaters dekoristen) moet ik bekennen dat het voor mij zeer moeilijk is te zeggen waar het ene eindigt en het andere begint.

Er zijn liefhebbers die bij hoog en bij laag zweren dat ze specifiek tot de "uitbaters" behoren: voor hen is trafiek ALLES en wat ook maar van dicht of van verre op dekor gelijkt is voor hen: pffft! En toch moet ge niet verwonderd opkijken bij deze mensen een boom of een huisje of zelfs een station te ontdekken. Het kan gebeuren dat deze versieringen buiten verhouding zijn maar... ze zijn er.

Ik herinner mij nog goed dat ik ook in karton heb zitten snijden en lijmen en kleuren tot ik een huisje of een kerkje bekwam. Achteraf werden deze gebouwen en anderen in hout gemaakt wegens de stevigheid.

Als ik nu voor de ramen van onze handelaars rondneus kan ik telkens niet nalaten te denken: "Wat hebben wij, liefhebbers, het tegenwoordig uiterst gemakkelijk!" Piekfijn afgewerkte gebouwen, personages, bomen, enz. enz. worden ons aangeboden aan schappelijke prijzen. Als men zelfs niet te gehaast is kan men nog beterkoop bediend geraken door de aangeboden bouwdozen. Nu komen nog daarbij dat men daken, vensters, deuren, muren, stenen voor tuinen, afsluitingen, omheiningen, enz. enz. los kan bekomen. Waarom denkt ge dat die fabrieken dergelijke onderdelen op de markt brengen? Doodeenvoudig omdat er vraag naar is! Besluit: meer en meer liefhebbers zetten zich weer aan het werk om iets samen te stellen wat NIET alledaags is.

Opvallend is het op een miniatuur-spoor-net, het mag zelfs een zeer GROOT net zijn, te moeten vaststellen dat het stationsgebouw over het algemeen zo petieterig is, totaal buiten verhouding. Verschillende malen heb ik gezien dat de liefhebbers 4,5,6 en nog meer sporen verlangen in hun station alswanneer dan het gebouw zelf ongeveer lijkt op een halte. Dit euvel kunt U verhelpen met een beetje verbeelding en een tikje vaardigheid. Moeilijk is het niet want deuren, vensters, enz. levert U de handel. Misschien kan dat een van uw aanstaande programmapunten worden?

Bomen worden over het algemeen gesteld als gelijnde soldaten. Hebt gij nog niet eens beproefd met een paar specimens in een hoekje? Het resultaat is veel gunstiger, zal meer het oog strelen en ... uw voorraad duurt langer!

Ook voor de vulling van de open ruimten tussen de sporen (wegen, velden, weiden, enz.) komt de handel ons tegenwoordig tegemoet met gekleurd strooisel. De meeste liefhebbers houden zich tevreden dat strooisel eenvoudigweg op de open ruimten te strooien: Amen en uit! Daarmee zijn zij tevreden. Nochtans is het zo eenvoudig op een geschikt plekje een hobbeling in het terrein te veroorzaken. Bestrooit dan eens en U zult het resultaat zien. Hierop zal weerlegd worden dat het aan iedereen niet gegeven is deze verbeelding te bezitten. Men kan het daarmee niet eens! Het volstaat op een wandeling of op een uitstap de ogen de kost te geven: alles ligt er voor het grijpen voor dezen die het willen grijpen.

Waarom zouden wij ONZE dekor niet doen gelijken op een maquette? En laat dan de treinen maar rijden in deze zelfgemaakte werkelijkheid...

