

Gorkeer Feb

Driemaandelijks tijdschrift
Verschijnt in de maanden: maart - juni - september - december
Editie: F.V. AMSAC

Postkantoor: Ledeberg 1

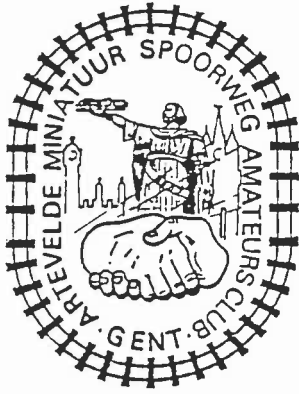
ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB



AMSAC nr. 35

5 december 1994

Verantwoordelijke uitgever: A. D'hoelaege
Peter Banaillan 238,
31020 Gent



ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG
AMATEURS CLUB GENT

Feitelijke Vereniging sedert 1956

HET BESTUUR:

- Ere Voorzitter: - VIERSTRAETE Frans
Eerste Stationschef te Gent Sint-Pietersstation
- Voorzitter: - D'hoolaege André
Peter Benoitlaan 253 Gentbrugge 9050 (231.93.72)
- Ondervoorzitter: - CLAEYS Guy
Henri de Sagherstraat 16 Drongen 9031 (227.68.41)
- Sekretaris: - COCQUYT Hans
Deinsesteenweg 11 Drongen 9031 (227.05.74 - 236.24.33)
- Penningmeester: - VANDERSTUYF Laurent
Kraaistraat 35 Gent 9000 (222.75.66)
- Commissaris: - DENEFF Robert
Latemstraat 20 De Pinte 9840 (282.64.43)
- Commissaris: - BONTINCK Patrick
Destelbergenstraat 40 St.-Amandsberg 9040 (228.60.27)
- Techn. Raadgever:- MANNAERT Luc
Tuinwijk 24 Dendermonde 9200

LIDMAATSCHAP: Het lidmaatschap kan verkregen worden tegen betaling van 400fr. per werkingsjaar, geldende van 1 januari tot 31 december. De minimum leeftijd om lid te worden werd vastgelegd op 16 jaar.

CLUBBLAD: Het clubblad van AMSAC verschijnt 4 maal per werkingsjaar en wordt gratis uitgereikt aan de clubleden.

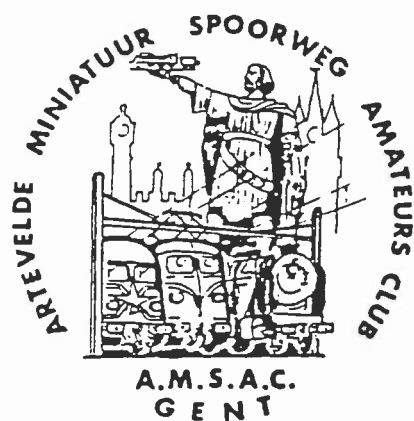
VERGADERINGEN: De vergaderingen hebben plaats in het clublokaal, gelegen in het Sint-Pietersstation - spoor 1 - iedere maandagavond om 20 uur. De werkvondten gaan door iedere vrijdagavond om 20 uur, in het clublokaal, na afspraak met een van de heren CLAEYS Guy en/of COCQUYT Hans, die de technische leiding op zich nemen.

De leden die wensen teksten te publiceren in het clubblad, doen dit onder eigen verantwoordelijkheid !!!

Alle betalingen aan AMSAC dienen te gebeuren via onze Bankrekeningnummer van de ASLK: 001 - 0899284 - 73 t.n.v. de F.V. AMSAC, Kraaistraat 35 Gent 9000.

Niets uit dit clubblad mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotocopy, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever !

Alle briefwisseling gericht aan AMSAC dient gezonden te worden aan het adres van de voorzitter: D'hoolaege André
Peter Benoitlaan 253
9050 Gentbrugge



Inhoudstafel

	Blz.
Nieuwjaarswensen door de voorzitter	1
Wenken voor Märklin en gelijkstroom beginners	2
De relais (slot)	4
Algemene beschouwingen bij de seininrichting	7
Sneller miniatuurhuizen bouwen	11
Agenda	13

De foto op de voorpagina werd gefotografeerd door de heer VLAMIJNCK Etienne



Geachte Leden,

Bij de jaarwisseling hou ik er in de eerste plaats aan U het allerbeste voor 1995 toe te wensen. Moge 1995 voor u en uw familie gelukkig en vreugdevol zijn !

Het is nu eenmaal eigen aan een verenigingsbeleid dat er - nu en dan - een bestuurswissel kan komen.

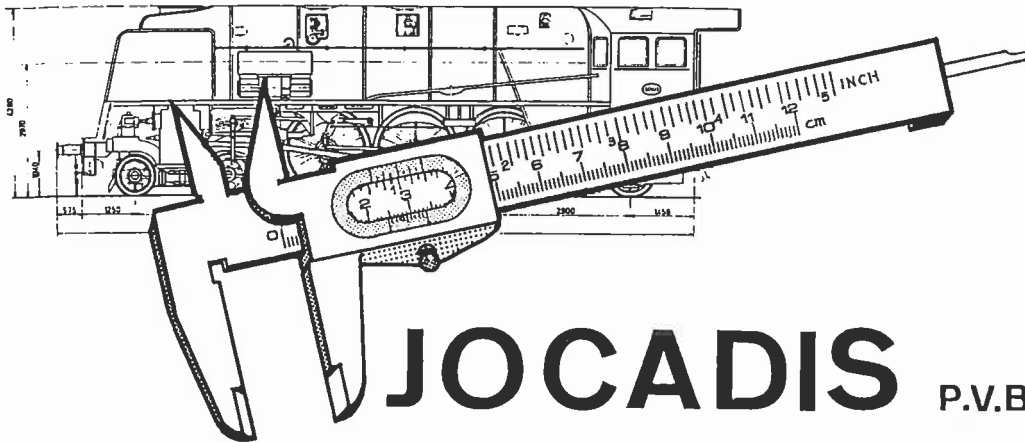
Ik heb deze aanloop nodig om U, waarde AMSAC-leden, kenbaar te maken dat het mij wel enigzins spijt dat ik afstand doe van het voorzitterschap bij deze grote AMSAC-familie vanaf 1 januari 1995 bij de verkiezing van het nieuw bestuur.

Het sociaal werk bij AMSAC is immers altijd mijn bekommernis geweest. Mijn inzet voor AMSAC was altijd gericht om onze vereniging in een goed daglicht te stellen, doch er is een tijd van komen en een tijd van gaan. Voor mij is deze tijd van gaan aangekomen.

Het moge AMSAC goed gaan, ten voordele van de miniatuurtrein-vereniging.

Uw uittredende voorzitter,


D'hoolaege A.



JOCADIS

P.V.B.A.

TREINEN & TRAMS IN MINIATUUR
de specialist in nauwkeurigheds modellen

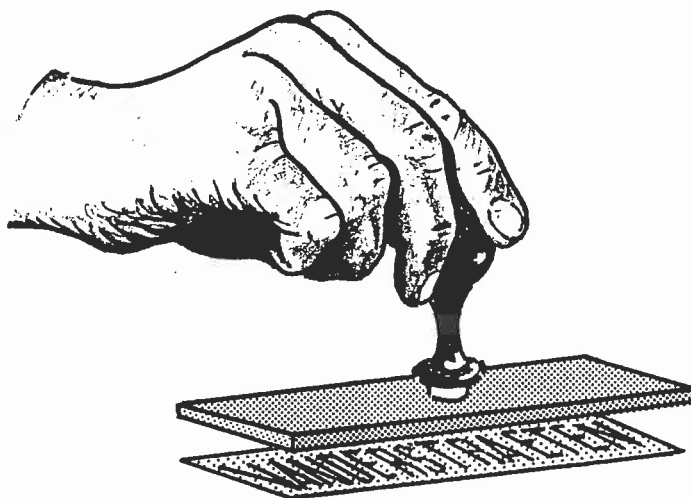
BRUSSELSTRAAT 53
7850 - EDINGEN
TEL: (02) 395.71.05

open van dinsdag tot zaterdag
van 9u. à 12u. - 14u. à 19u.
op zondag van 10u. à 12u.30

de maandag gesloten

a.d'hoollaere, az

GRAVEER- & STEMPELBEDRIJF ETN. VANDERSTRAETEN



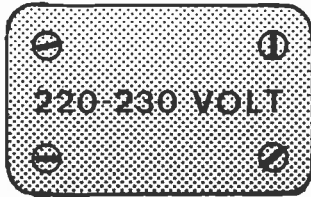
troost

Steendam 16-18
Tel.(09)223 25 12

9000 Gent
Fax (09)225 57 88

a.d'hoollaere, az

WENKEN VOOR MÄRKLIN EN GELIJKSTROOM - BEGINNERS



Belangrijke mededeling!

In ons clubblad n°34 werd vermeld, in de rubriek "Wenken voor Märklin beginners" op bladzijde 9 figuur 15 en 16, werd de toepassing beschreven voor het gebruik van meerdere transformatoren bij onze spoorbanen. Het is echter dat bij dit gebruik van meerdere transformatoren, zowel bij wisselstroom als bij gelijkstroom, een groot gevaar kan optreden bij de uitschakeling van een der transformatoren.

Het zal lang niet iedereen duidelijk zijn, dat een transformator in twee richtingen kan werken.

Gebruiken we onze transfo's om een huisnetspanning van 220 V wisselstroom omlaag te transformeren naar de handzame 16 V wisselspanning, diezelfde transfo is in staat om een 16 V wisselspanning op de aansluitbussen omgekeerd te transformeren tot de gevaarlijke 220 V. Een dergelijke situatie is zeker niet denkbeeldig.

Hoe vaak zal het immers op onze baan niet voorkomen, dat men een van de transfo's uitschakelt en de stekker los op de tafel of er onder laat liggen nadat deze uit de contactdoos (stopcontact) is getrokken. Zijn de overige transfo's dan nog wel aangesloten, dan kan ergens op de baan een doorverbinding worden gemaakt - bijvoorbeeld door een lokomotief die met het sleepcontact net boven een middenrailisolatie stil staat. Op dat punt worden de beide transfo's doorverbonden met als gevolg dat er op de 'niet-aangesloten' transfo via de secundaire spoel een spanning van 16 V (of de ingestelde rijspanning van die andere transfo) komt te staan, die dan prompt door die spoel naar de primaire wordt doorgegeven, zodat op de losliggende stekker een spanning van 220 V komt te staan. Heel wat liefhebbers van modelspoor hebben daarmee een nare ervaring gehad en het is daarom nodig altijd alle transfo's gelijktijdig uit te schakelen. In vele gevallen zal het zelfs verstandig zijn om de stekkers van de transfo's voor de primaire 220 V spanning te verwijderen en de transfo's allemaal samen op een gesloten aansluitdoos rechtstreeks van een vaste verbinding te voorzien - de contactdoos krijgt alleen een snoer met stekker.

Gevaren bij modelspoorstoringen.

In het voorlichtingsblad "Energie en Water" is ruim een jaar geleden de aansluitveiligheid van modelspoorbanen beschreven geweest.

Het lijkt mij belangrijk dit onder de aandacht te brengen. In figuur 1 en 2 is een wisselspanning, 3-railsysteem aangeduid, doch in principe geldt het onderstaande ook voor gelijkstroomaansluitingen. Aangegeven is de voeding van twee baandelen: baandeel G gevoed vanuit transfo D en baandeel H gevoed vanuit transfo E. Via massa F zijn de kringen gesloten.

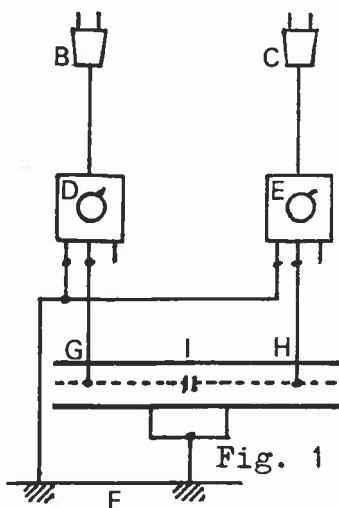


Fig. 1

A meervoudige
contactdoos

A' aansluitdoos

B-C trafo-aansluiting

D-E trafo

F massa

G-H middenrail

I isolatie (scheiding)

In figuur 1 zijn de transformatoren ieder afzonderlijk aangesloten met een wandcontactdoos. Daarbij bestaat de mogelijkheid, wanneer de wens of noodzaak aanwezig is, één transfo buiten spanning te brengen. Een van de stekkers, bijvoorbeeld B, wordt uit de wandcontactdoos getrokken, terwijl stekker C erin blijft.

De kans op storingen en kortsluitingen is een constante, wat menig modelspoorder wel ervaren heeft. Wat geschiedt nu wanneer, door welke oorzaak ook, baandeel G verbinding krijgt met baandeel H via de eventueel falende isolatie I? Stekker C voedt transfo E. Transfo E transformeert 220 V naar bijvoorbeeld 16 V en brengt baandeel H d.m.v. de regelknop onder spanning van die 16 V. De stroom zoekt zijn weg via de falende isolatie I naar baandeel G en zo naar transfo D.

Transfo D transformeert die 16 V weer naar 220 V en zet de polen van de losliggende stekker B onder spanning van 220 V. Dit mogen we toch wel gevaarlijk noemen.

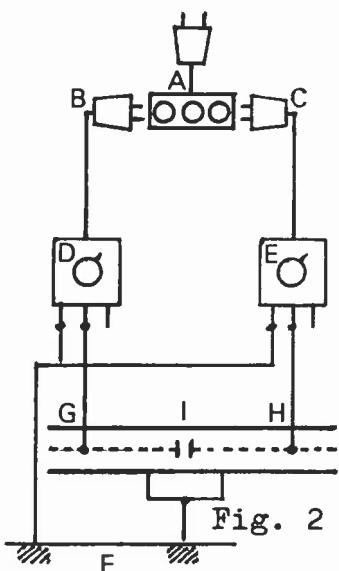


Fig. 2

In figuur 2 gaan de stekkers B en C in een losse meervoudige contactdoos. Met één stekker A worden nu de transfo's D en E gevoed.

Wanneer de wens of noodzaak aanwezig is één transfo buiten spanning te brengen mag alleen stekker A eruit getrokken worden. Dit resulteert in het buiten spanning brengen van alle transfo's te gelijk. Hieruit volgt dat de stekkers B en C normaal geblokkeerd dienen te zijn. Dit kan door verzegeling met isolatieband of het onderbrengen in een gesloten kastje.

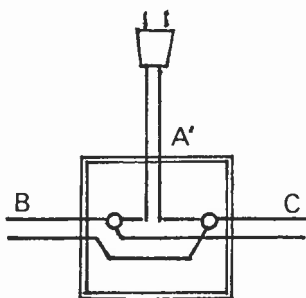


Fig. 3

Beter is het de stekkers B en C eraf te snijden en een vaste verbinding te maken in een aansluitdoos A', zoals aangegeven in figuur 3. Daarbij moet wel gelet worden op de polariteit van de transfo's.

Agentschap "Krediet aan de Nijverheid"

Hans COCQUYT

Vierhekenstraat 5 A

9031 - DRONGEN

Tel. 09 - 236.24.33

Fax 09 - 236.24.67

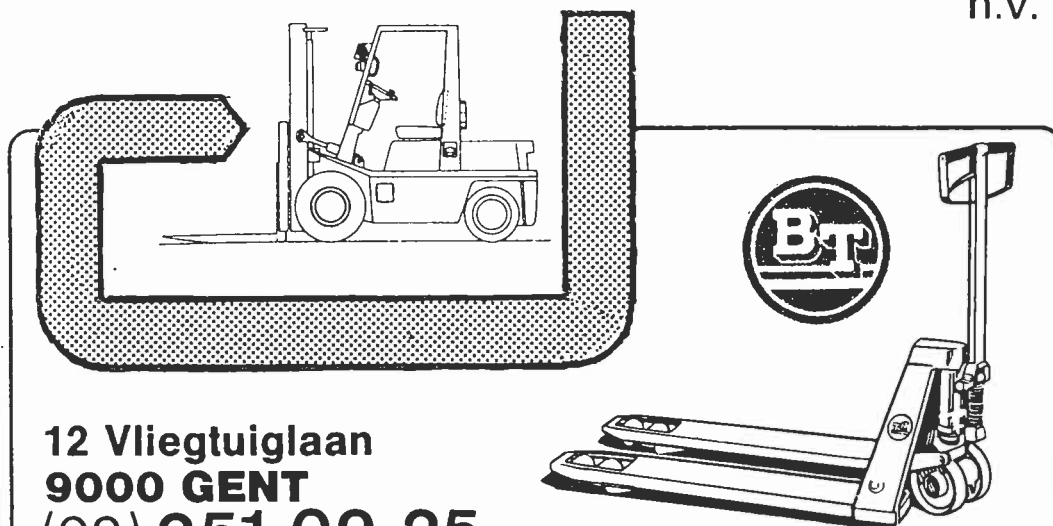


Thuis in sparen

KANTOOR OPEN van maandag tot vrijdag van 9 tot 12u. en van 16 tot 18u.
woensdagnamiddag gesloten
zaterdagvoormiddag van 10 tot 12u.; ook op afspraak.

gentse heftrucks

n.v.






12 Vliegtuiglaan
9000 GENT
(09) 251 09 25

Telefax : (09) 251 50 20

De relais (slot)

Laten we dus overgaan naar de gelijkstroomrelais; de grond-principieën zijn omtrent dezelfde als bij de voorgaande met dit groot verschil dat zij hun stand niet behouden als de bobijn niet meer onder spanning staat. Deze relais hebben dus een rusttoestand en een werktoestand; zij bevatten één of meerdere stellen contacten.

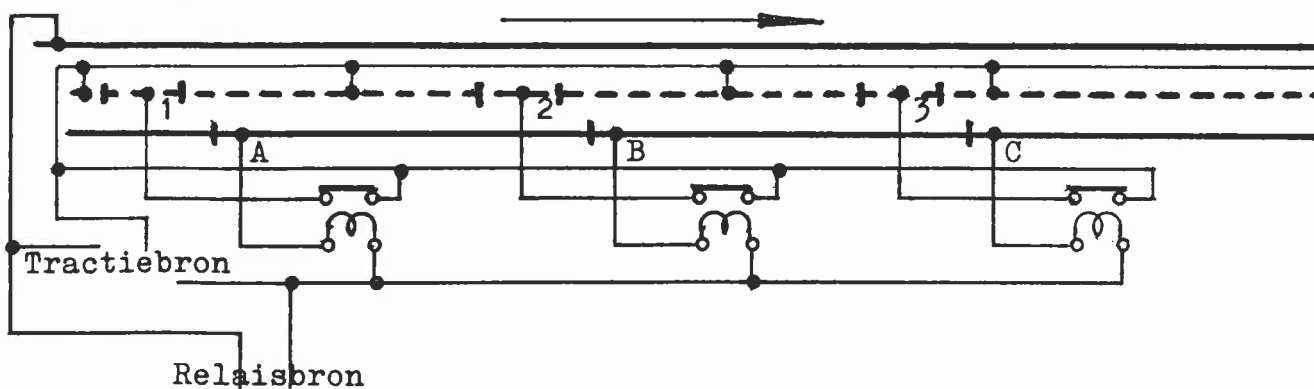
Wat voor contacten kunnen wij aantreffen op een gelijkstroom-relais ?

1.  een open contact in rusttoestand (dus stroomketen onderbroken) die zich sluit in werktoestand (dus stroomketen gesloten).
2.  een gesloten contact in rusttoestand (dus stroomketen gesloten) die zich opent in werktoestand (dus stroomketen onderbroken).
3.  een wisselcontact (of inverseur) die een samenvatting is van de twee voorgaande te samen, t.t.z. een open en een gesloten contact in rusttoestand; de stand wordt omgekeerd in werktoestand (dus een open en een gesloten contact). U kunt bemerken dat de wisselstroomrelais waarvan wij spraken dit type van contact heeft (een wisselcontact kan dus gebezigd worden als zodanig, als open of als gesloten contact).

Gelieve te noteren dat het aangenomen is dat de benaming van de contacten gegeven wordt voor een relais zijnde in rusttoestand; dus b.v. een relais met drie open contacten is een relais die drie open contacten heeft in rusttoestand (deze worden gesloten in werktoestand).

Laten we nu een klassiek voorbeeld nemen van een toepassing van het gelijkstroomrelais.

Op een spoorlijn van het drie-railsysteem, die zich sluit in een ovaal, willen we verschillende treinen tegelijkertijd en in dezelfde richting laten bollen; ze volgen zich dus gelijk op als op een drukke lijn als Brussel-Oostende b.v., zonder voorzorgen, en hoe goed ook onze afstanden berekend zijn bij het vertrekken, zullen zij zich fataal inhalen op een gegeven ogenblik; des te meer moeten wij rekening houden met het feit dat een trein kan stilvalen door defect, ontsporing, enz... Dus zonder voorzorgen is een botsing onvermijdelijk. Rekening houdende met zekere afstanden (uitloop der lokomotieven, lengte der treinen, enz..) waar we hier niet van spreken delen wij onze spoorbaan in in verschillende secties zoals onderstaande schets.

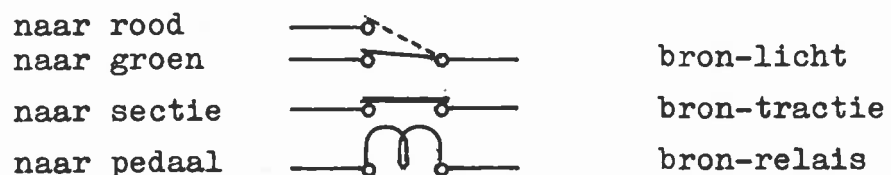


Wat zien we ?

- Het spoor is vrij; de relais staan niet onder spanning en hun gesloten contact is dus gesloten; de tractiestroom die door die contacten gaat voedt de secties 1, 2 en 3 enz.. Een eerste trein komt aangereden (richting van de pijl); sectie 1 onder spanning zijnde, rijdt hij door; zodra hij op pedaal A komt sluit hij; door zijn wielassen, de stroomketen van de bobijn van relais I; deze realis werkt en opent zijn contact die de sectie 1 stroomloos zet om de volgende trein op te houden.
- De tweede trein zal maar aanzetten als de laatste wielas van de eerste trein pedaal A verlaten heeft en gans de spoorlijn vrij is tot sectie 2.
- Wat u hier bekomen hebt is een toepassing van hetgeen in spoorwegtaal "circuit de voie" genoemd wordt.
- Zoals gezegd ziet u ook dat deze relais hun standen niet behouden als de bobijn niet meer onder spanning staat; zodra de laatste wielas een pedaal verlaat "valt de relais af". In dit geval is het de reden van de lange pedalen.
- U merkt ook op dat bij een koppelingbreuk (een wagen die achter blijft in volle spoor) de veiligheid verzekerd is; de achtergelaten wagen moet weg alvorens de sectie die hem beschermt kan vrijkomen.
- Wilt u nu aan iedere sectie een sein hebben (b.v. rood en groen) dan zal aan ieder relais een wisselcontact toegevoegd worden waarvan de gesloten stand het groen licht zal geven en de open stand het rood licht.



In dat geval wordt ieder relais:

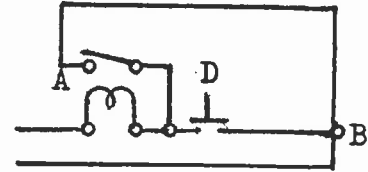


Opmerking: het voorbeeld van de "circuit de voie" is opzettelijk gegeven omdat het bijzonder laat uitschijnen hoe een gelijkstroomrelais zijn stand niet behoudt als de bobijn niet meer onder spanning staat. U hebt het kunnen zien functionneren en het kan aanzien worden als 100% zeker. Al het materiaal met geïsoleerde wielassen is natuurlijk uitgesloten voor deze toepassing; daar bestaan andere toepassingen voor.

Wij moeten onthouden dat in dat geval de wielassen van ons rollend materiaal de relaisbobijnen onder spanning houden en dus de relais vasthouden. Moesten wij die relais bezigen in een andere toepassing, waar zij voor een bepaalde duur hun stand moeten behouden nadat hun bobijn kortstondig onder spanning zij geweest (door een drukknop, door een korte pedaal, enz...), dan zouden zij onmiddellijk afvallen na dit "impuls".

Hoe moeten wij, indien nodig, aan dit nadeel verhelpen ?
Verschillende oplossingen bieden zich aan:

- 1 - Onze relais zal een open kontakt hebben verbonden zoals aangeduid op onderstaande schets. Bij het drukken op de drukknop D komt de bobijn onder spanning, sluit het kontakt zich en houdt dit kontakt de bobijn onder spanning, zelfs als de drukknop niet meer ingedrukt wordt. Het relais is vastgehouden, maar...als alles blijft + zoals het is zal dit relais nooit - meer in rusttoestand komen. Wat moet er gebeuren opdat hij op een bepaald ogenblik terug zou afvallen ?



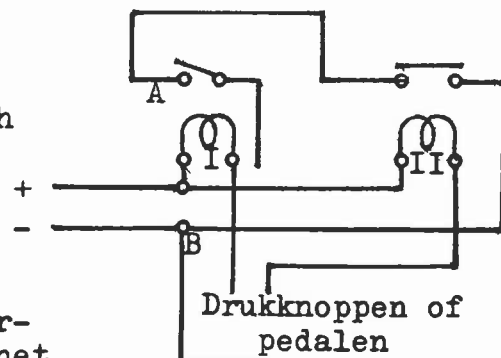
Er moet ergens een stroomketen van de bobijn een kortstondige stroomonderbreking verschijnen; op dat ogenblik valt het relais af. Deze onderbreking kunnen wij bekomen met een schakelaar in te bouwen op een bepaald punt van de stroomketen; wij doen dan ons relais afvallen met een handbeweging (schakelaar openen), wat wij niet altijd zoeken.

- 2 - Sommige relais bevatten een vasthoudingsbobijn (meer genoemd "bobine de maintient"); wij zullen niet dieper ingaan op dit relais daar ze zelden te bekomen zijn voor ons.
- 3 - Onze relais wordt vastgehouden door andere relais van onze ganse combinatie; in dat geval kan b.v. de draad A-B (zie schets van punt 1) door stellen kontakten van andere relais lopen; als de stand van deze relais hindert valt ons basis-relais af.
- 4 - Ons relais moet, voor een bepaalde toepassing, zich zelf vasthouden; wij moeten dus een combinatie vinden om punt 2 te bekomen. Wij hernemen de schets van punt 1 en laten de draad A-B door een gesloten kontakt van een tweede relais lopen, vasthoudingsrelais genoemd; zie nevenstaande schets.

Beide relais in rust zijnde krijgt relais I een impuls door een drukknop of een pedaal, enz....

Zijn open kontakt sluit zich en hij wordt vastgehouden door de stroomketen A-B via een gesloten kontakt van relais II. Krijgt relais II eveneens een impuls dan wordt de keten A-B onderbroken door het openen van het gesloten kontakt van relais II;

relais I valt onmiddellijk af en relais II valt af na het onderbreken van het gegeven impuls. De montage staat terug klaar voor een volgende bewerking (door verschillende combinaties kan men bekomen dat relais II gelijktijdig afvalt met relais I, zelfs als de impuls op relais II iets langer blijft duren).



Algemene Beschouwingen bij de seininrichting.

In tegenstelling tot het wegverkeer, is het "op zicht" rijden van het spoorverkeer in normale uitbating uitgesloten.

Inderdaad, de massa van de treinen, hun snelheid, hun remmingsmogelijkheden en de nodige zichtbaarheidsafstand zijn van die aard dat een inhaling met een onvermijdelijke aanrijding een reëel gevaar zouden zijn. Daarenboven gebeuren richtingsveranderingen van treinen over voorafgaandelijk aangelegde reïswegen (in de juiste stand brengen van de wissels).

Men mag bijgevolg een trein slechts laten vertrekken nadat de reïsweg voor die trein aangelegd is en nadat al de nodige veiligheidsmaatregelen voor die rit genomen zijn. Deze toelating wordt buiten, langs het spoor, verleend door middel van aanduidingen, gegeven door seinen.

Het geheel van uitrustingen, nodig om dit programma te verwezenlijken, zit vervat in de seininstallaties. Iedere seininstallatie bevat een inwendig gedeelte- de seinpost- met de werkings- en controleëlementen van het buitengedeelte-wissels, seinen en elementen die de aanwezigheid en de rit van de treinen registreren.

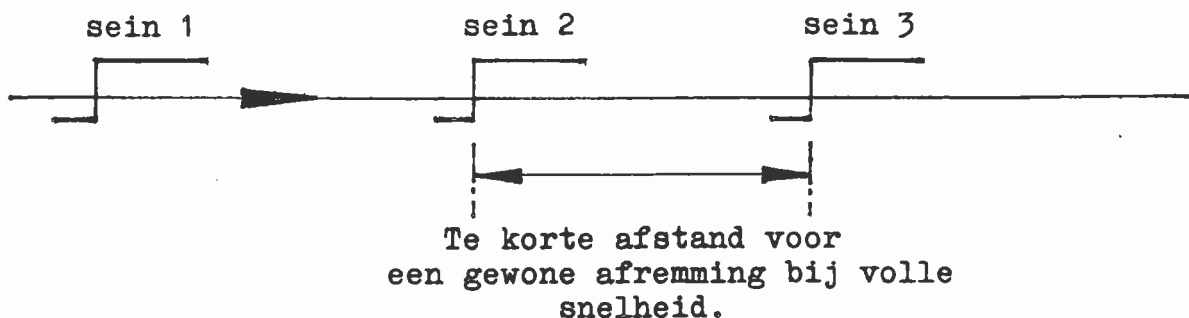
De veiligheid van het treinverkeer, één van de hoofdbekommernissen van de spoorwegbedienden, en het druk treinverkeer hebben er voor gezorgd dat deze seininstallaties in de loop der tijden meer en meer ingewikkeld worden en dat hun actiezone zich meer en meer uitbreidt.

Beknorte samenvatting van de seinbeelden.

De grote stopseinen zijn van het type II, en bevatten een scherm met lichteenheden, geplaatst zoals aangegeven op het schema.


De betekenis is:

- rood : stoppen;
- groen : doorrijden;
- 2 x geel : doorrijden maar het volgend sein beveelt stoppen
- rood en wit : doorrijden maar er staat reeds een trein op het te berijden spoor, voor het eerstvolgende sein;
- geel en groen op horizontale lijn : het volgende sein staat open maar legt een snelheidsbeperking op;
- geel en groen op verticale lijn : de machinist moet rekening houden met seinen die op een te korte afstand van elkaar staan om normaal te kunnen afremmen:



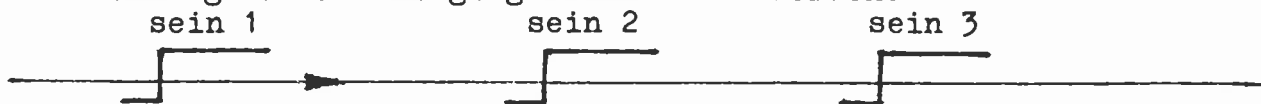
De machinist zal bij het passeren van sein 2 reeds een snelheidsvermindering uitgevoerd hebben.

Bediende seinen die wisselcomplexen afdekken kunnen nog bijkomende aanduidingen verstrekken:

1. Cijfer (onder het scherm): Dit geeft - in tientallen km/h - aan met welke snelheid het sein voorbijgereden mag worden (vb. als de afwijkende tak van een wissel genomen moet worden). Zo het cijfer niet oplicht mag er volle snelheid gereden worden.
2. De keper of hoekstreep (boven het scherm). Deze keper geeft een regimeverandering aan zo hij ontstoken wordt: normaal rijdt de trein links en zijn de seinen t.o.v. het spoor links geplaatst. Moet de trein rechts gaan rijden (het zogenaamd tegenspoorregime) dan wordt de keper ontstoken en zal de trein het rechtse spoor nemen via de nodige wissels. De machinist moet dan de rechts geplaatste seinen eerbiedigen. Dit regime kenmerkt zich door het flikkeren van de lichten in het scherm.
3. De aanduiding "doodspoor" (). Deze aanduiding wordt gegeven als er naar een doodspoor gereden wordt.

In volle baan worden automatisch werkende seinen geplaatst die via controlekringen door de passerende treinen bediend worden.

De werking kan als volgt geïllustreerd worden:



Stand van:

Positie van de trein	sein 1	sein 2	sein 3
- geen trein	groen	groen	groen
- passeren van sein 1	rood	groen	groen
- tussen sein 1 en 2	rood	groen	groen
- passeren van sein 2	rood	rood	groen
- trein volledig voorbij sein 2, maar nog niet aan sein 3	2 x geel	rood	groen
- trein passeert sein 3	2 x geel	rood	rood
- trein is sein 3 volledig voorbij	groen	2 x geel	rood

Snelheidsseinen.

(Cijfers op dergelijke seinen geven de snelheid aan in tientallen km/uur: vb. 4 wil zeggen 40 km/h).

1. Het referentiesnelheidssein (groene driehoek met witte cijfers). Dit sein geeft de maximum snelheid van een lijn aan. Deze snelheid mag bereikt worden zodra de trein dit sein volledig voorbij gereden is.

2. Voor zones met beperkte snelheid (vb. een te korte bocht) aan te duiden worden 2 borden gebruikt.

a) Het naderingssein (omgekeerde gele driehoek met zwarte cijfers). Dit sein geeft aan dat men een zone van beperkte snelheid nadert. Het cijfer geeft aan tot welke snelheid afgeremd dient te worden.

b) Het oorsprongssein (rechthoekig, zwarte cirkel met cijfer). Dit sein geeft het begin aan van de zone van beperkte snelheid.

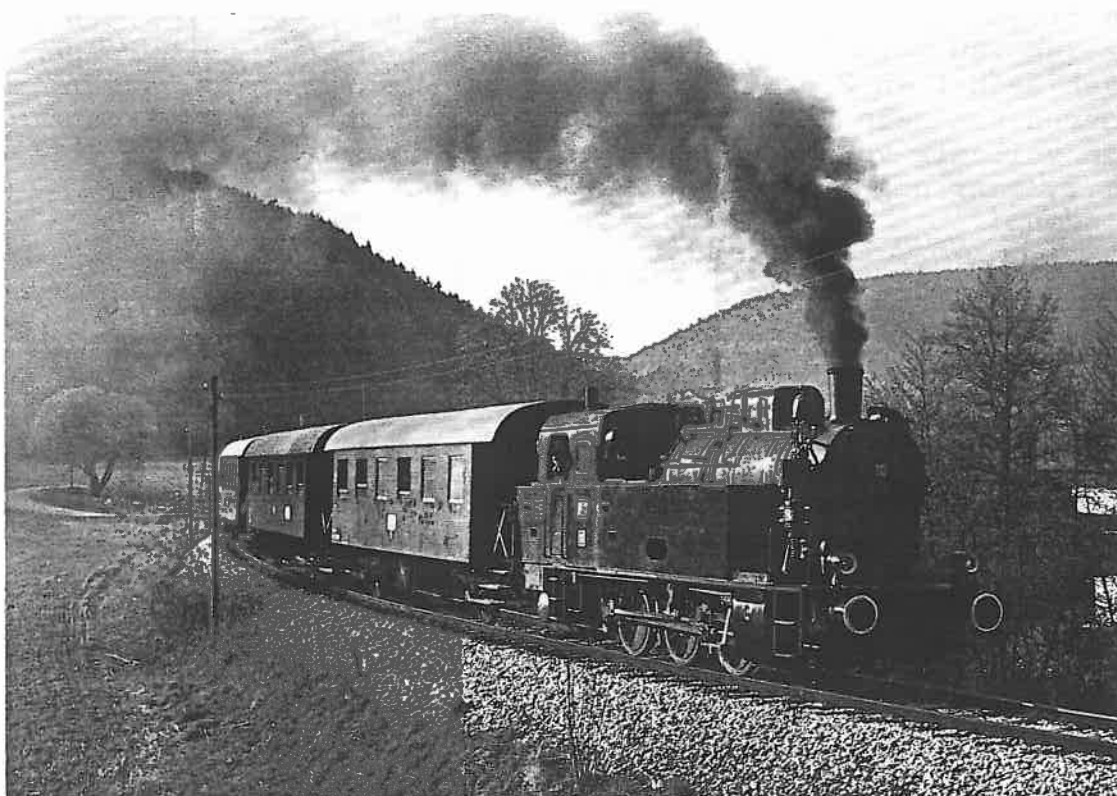
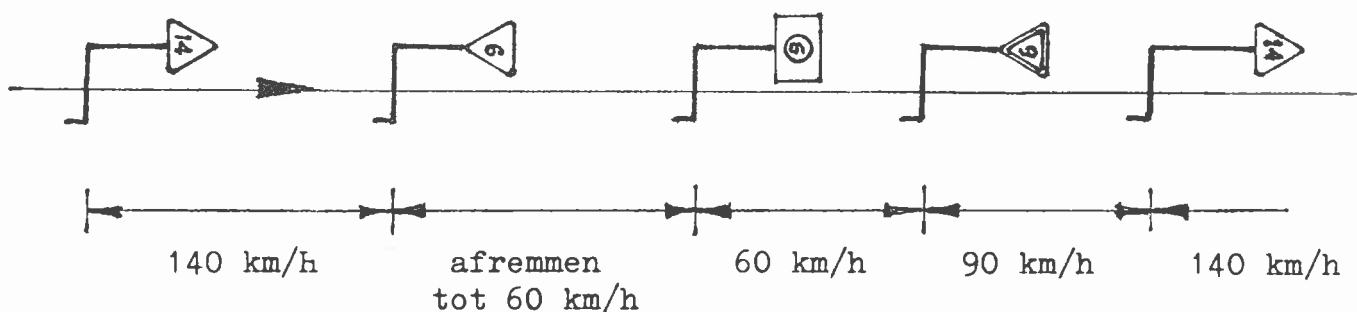
3. Einde van een zone van beperkte snelheid.

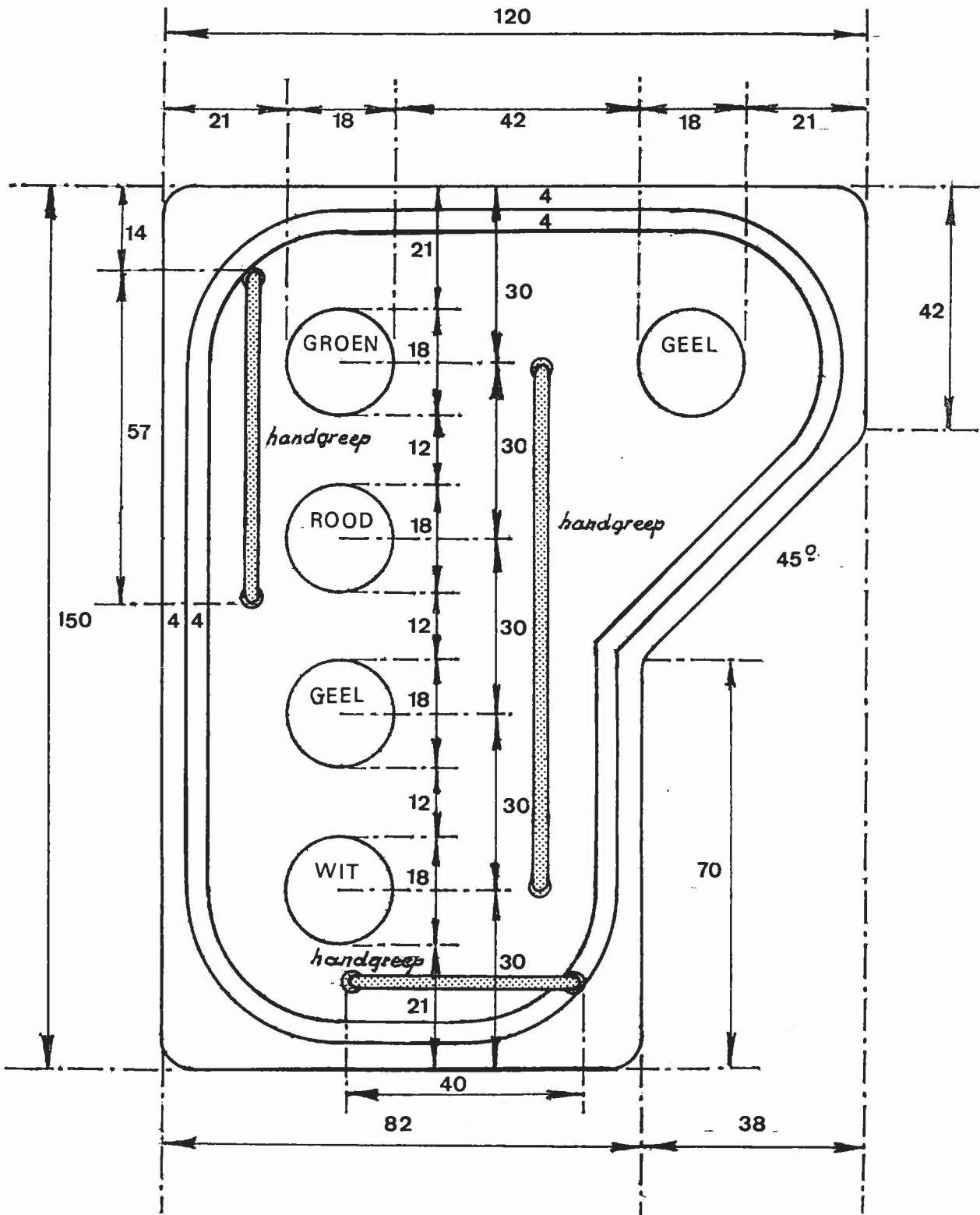
Hier zijn er twee mogelijkheden:

a) De refertesnelheid mag hernomen worden: men plaatst een refertesnelheidssein.

b) Men mag versnellen, maar nog niet tot de refertesnelheid: er wordt een einde-zonesein geplaatst (omgekeerde driehoek, gele achtergrond met groene rand en zwarte cijfers).

Een voorbeeld:





a.d' hoolaege, 94

SLOTENMAKERIJ - SLEUTELS

R O M B A U T

GEDIPLOMEERD SLOTENMAKER

Schooldreef 12 Gentbrugge 9050

TEL. 09/231.40.92

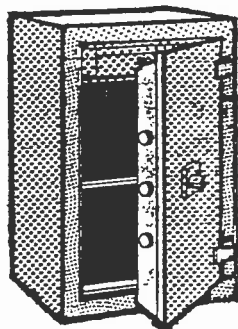
BTW 643.124.054

H.R.G. 121.337

REK. 001-0484536-97

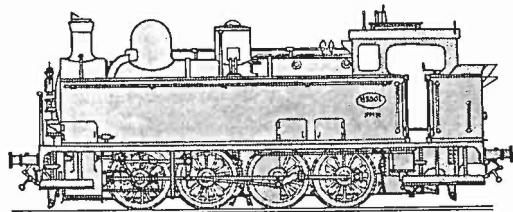


- LEVEREN VAN SLEUTELS EN PLAATSEN VAN SLOTEN
- BRANDKASTEN VOOR ALLE DOELEINDEN
- INBRAAKWERENDE DEUREN VOOR PRIVAAT OF INDUSTRIE, CONFORM AAN DE BELGISCHE BRANDNORMEN



- AUTOMATISCHE DEUR OPENERS
- ONDERHOUD EN HERSTELLINGEN VAN ALLE HANG- EN SLUITWERK

DEPANNAGE DAG EN NACHT



IMPORT - EXPORT
VERKOOP
Treinmodelbouw
en auto's



Openingsuren:
Woe - Do - Vrij:
van 14 tot 20 uur
Zat: van 9 tot 18 uur

Tel. + Fax 09 / 227.68.41
B.T.W. BE 739.294.903

Henri De Sagherstraat 16
B-9031 Drongen

Sneller miniatuurhuizen bouwen.

Wilson VAN DE MOORTEEL uit Deinze is nog maar twee jaar bezig met modelbouw, maar heeft al een hele evolutie gemaakt.

Thuis heeft hij een kamer gereserveerd voor zijn modelbaan en alles wat daarbij komt kijken.

"Ik kwam in contact met de modelbouw door een vriend uit Eke", vertelt VAN DE MOORTEEL Wilson.

"Ik was onmiddellijk gefascineerd door de treintjes en de treinenbanen, maar nog meer door de miniatuurhuizen, de miniaturbomen, kortom: de omgeving. Ik hou mij immers graag bezig met details."

De Deinzenaar heeft bij voorbeeld een eigen manier van sparren maken uitgedokterd.

"Mijn vrouw is niet altijd even gelukkig met mijn uitvindingen. Sinds kort ruïneer ik alle veegborstels die ik in mijn handen krijg. Je kan met borstelharen namelijk levensechte sparren maken. Ik steek de borstelharen tussen een ijzerdraad die ik opdraai, dan snij ik de sparren in het gewenste model, bespuit ze met lijm en bestrooi ze met fijne groene vlokjes. Ik, en vele anderen, vind mijn zelfgemaakte sparren mooier dan degene die je in de winkel kunt kopen. En een veegborstel kost ook minder, je moet er alleen het gezeur van je vrouw bijnemen."

Evolutie

Van De Moortel Wilson is eenvoudig begonnen. Hij heeft bij voorbeeld een maquette van het oude stationsgebouw in Deinze. "Dat huisje is gemaakt volgens een oud procédé. Je neemt een stuk karton en maakt daarvan het skelet van het gebouw. Vervolgens vermeng je houtzaagsel met verdunde houtlijm en breng je die pap aan op de muren.

Op die manier krijg je een oneffen muurvlak dat typisch is voor oude gebouwen. Het dak maak je van de dunne laagjes golfkarton. Als je de ramen uitsnijdt en het geheel een verflaagje geeft, krijg je een prachtig mini-huisje uit de tijd van toen.

De tweede mogelijkheid is uiteraard huisjes bouwen met maquettekarton, waar de bouwstenen voorgedrukt zijn. Je hoeft dan alleen de ramen uit te snijden en het geheel te verfijnen."

Maar onlangs heeft Van De Moortel Wilson een totaal nieuw procédé ontdekt. "Ik wou de gevelrij tegenover het station te Deinze, met twee mooie trapgevels, nabouwen en daarom neem ik een foto van de gebouwen. 's Nachts lig ik te tobben of ik die foto op een of andere manier zou kunnen gebruiken."

"En plots schiet het mij te binnen, ik laat een kleurenkopie nemen van de foto, laat die vergroten op schaal en ga aan het werk. De skeletten van de gebouwen maak ik van maquettekarton, ik kleef de fotokopie op de voorgevel en begin dan aan het uitsnijwerk. Ik kleur de ramen met doorschijnende plastic en maak de daken. Het geheel valt enorm mee."

De voordelen van deze manier van werken zijn indrukwekkend. Ten eerste is de kleur van de gevels identiek, wat met andere procédés bijna onmogelijk is.

Ten tweede kan je veel goedkoper werken, voor de zes huizen die Van De Moortel tot nu toe bouwde heeft hij ongeveer 200 frank betaald. (20 frank voor de foto, 60 à 90 frank voor de kleurenkopie en 100 frank maquettekarton).

Ten derde heeft hij maar een uurtje tijd nodig om zo'n huisje in elkaar te steken.

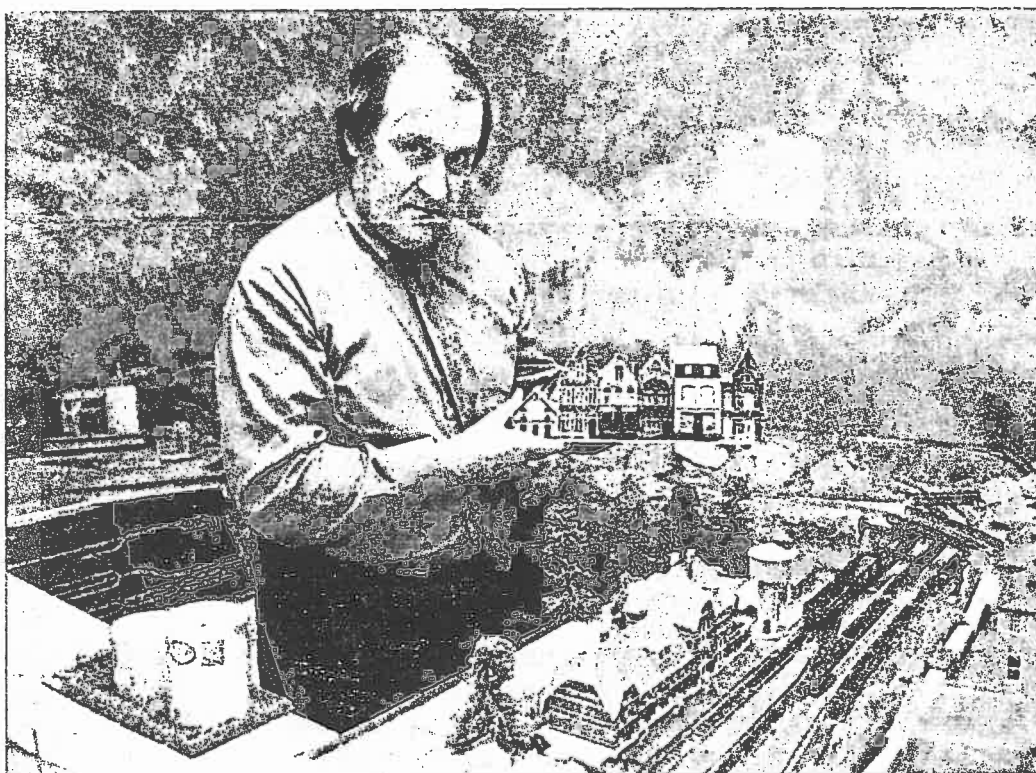
Ten vierde kan je ook met reliëf werken door de gewenste reliëfdelen uit de kopie te knippen en die op een laagje maquettekarton aan de gevels te kleven. Het kan een succes worden in de modelwereld.

De Deinzenaar gaat zijn prototype nog wat verfijnen, maar als je nu het kunstwerkje voor een licht houdt, straalt er al iets levensecht van uit. "Détails zijn heel belangrijk", vindt Van De Moortel.

"Ik ga nog kleine ventjes plaatsen in de cafés en enkele fietsen tegen de gevels, zodat het echt lijkt."

De stationsbuurt in Deinze leeft ook in het klein.

(Overgenomen uit het dagblad 'Het Volk'. Tekst ons toegestuurd door Van De Moortel Wilson)



MICHEL MOENS

Wilson Van De Moortel ontdekte dat kleurenkopies uitstekend van pas komen bij modelbouw.

AGENDA

De vergaderingen van de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club - Gent (A.M.S.A.C.) hebben plaats in het lokaal gelegen in het Sint-Pietersstation te Gent, spoor 1, iedere maandagavond om 20u..

Op de wettelijke feestdagen, zoals tweede Paasdag e.a., en tijdens de duur van de Gentse Feesten zijn de vergaderingen afgelast.

De werkavonden gaan voorlopig door de vrijdagavond. (om 20u.)

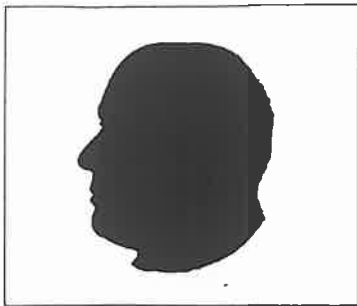
Leden die wensen deel te nemen aan de verdere opbouw van de clubbaan, in het clublokaal, dienen zich vooraf in verbinding te stellen, hetzij tijdens de gewone vergaderingen hetzij telefonisch, met de heren CLAEYS Guy - tel:227.68.41 of COCQUYT Hans tel:226.31.10 die de leiding op zich nemen voor de verdere opmaak van de baan wanneer zij eveneens die avonden vrij zijn.

Op onvoorziene data kunnen de maandagavond video- of diaprojekties plaats hebben, dit naar gelang de inbreng van de leden die voor de projektie instaan. De video- of diaprojekties waarvan sprake slaan enkel en alleen op miniatuur- of reële spoorwegen.

Dit voorwat de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club (A.M.S.A.C.) betreft.

TENTOONSTELLINGEN en RUILBEURZEN

12.12.1994	Diavoorstelling in het clublokaal van AMSAC Gent Sint-Pietersstation door GORLEER Rik
17-18.12.1994	55ste Internationale Veiling van oude speelgoedtreinen in het Hotel SEWIR TE ST.-NIKLAAS
tot 8.01.1995	60 jaar trein en stroomlijn in Het Nederlands Spoorwegmuseum te Utrecht
28-29-30.01.1995	Aktief'95 Twente Hallen te Enschede
2 tot 8.02.1995	46ste Neurenberger Speelgoedbeurs, Duitsland
26-27.02.1995	EUROTRACK tentoonstelling te Southampton, UK Modelspoorshow met circa 20 modelbanen
25.03.1995	Modelspoorbeurs te Driebergen in het I.V.A. Buntlaan 2 van 10u. tot 15u.
29/3 tot 2.4.95	INTERMODELBOUW, Westfalenhallen te Dortmund
29.03.1995	Treinenbeurs te Helmond, Azalealaan 40 van 10u. tot 15u.
28-29-30/4 en 1/5	Stoom op kleine sporen, Internationale happening met stoom, diesel en elektrische treinen in het Zuidpark te Den Haag
25 tot 28.5.1995	9ste Almere Stoomfestival, info VVV Almere-Haven
10-11.06.1995	Chatham Show, Historic Dockyard, Kent, Selectie uit de 40 beste Engelse modelbanen
1-2.07.1995	Bello Stoomfestival, Stationsplein te Hoorn
2-3.09.1995	Najaarsstoomdagen, zie: 28, 29, 30 april, 1 mei
20 tot 22.10.1995	EUROSPoor'95 in de Jaarbeurs te Utrecht



VEILINGEN VERCAUTEREN

KAN. DE MEYERLAAN 8 – B-9220 HAMME

Tel. 052/47.84.02

Fax 052/47.71.54

55^{STE} INTERNATIONALE 2-DAAGSE VEILING OUDE SPEELGOEDTREINEN 00 – HO – 0 – I – VARIA

ZATERDAG 17 DECEMBER 1994 te 15 UUR (Spoor 0 – I – Varia)

ZONDAG 18 DECEMBER 1994 te 10 UUR (Spoor 00 – HO – Varia)

te SINT-NIKLAAS – België – Hotel SERWIR

Bezichtiging:

Zaterdag 17 december 1994 van 13 uur tot 15 uur (Spoor 0 – I – Varia)

Zaterdag 17 december 1994 van 19 uur tot 21 uur (Spoor 00 – HO – Varia)

Zondag 18 december 1994 van 8 uur tot 10 uur (Spoor 00 – HO – Varia)

Worden aangeboden: Locomotieven, wagens en toebehoren van vrijwel alle merken, o.a.:

MARKLIN – BING – FLEISCHMAN – HAG – TRIX – BUCO – LILIPUT – RIVAROSSO – ROCO – PICO
– RÖWA – POCHER – BUB – HAMO – JOUEF – ORTWEIN – TESMO – HORNBY – TRIANG – EGGER
– ROKAL – FULGUREX – DINKY TOYS – MATCH-BOX.

Verder ook nog stoommachines, auto's, trams, carrouzels, schepen en allerhande blik-spielgoed.

Katalogoog met nauwkeurige beschrijving van alle stukken, eventueel met foto's en richtprijzen, te bekomen tegen de storting van 400 BF op bankrekening 443-2598171-35 van Veilingen Vercauteren, Kan. De Meyerlaan 8, B-9220 HAMME.

Voor Nederland: 25 Gulden onder omslag. Toezending katalogoog omstreeks 5 december 1994.

Bestendige gelegenheid tot inlevering. We halen eventueel zelf het materiaal op.

Inlichtingen: Telefoon (052) 47.84.02 – Fax (052) 47.71.54

56^e I.V.O.S. – 15 & 16 april 1995 (Pasen)