



D

De kit bestaat voornamelijk uit zeer fraai geëtsd nieuwzilver. Vooral de aanhechting van de onderdelen aan de etsfret oogstte mijn bewondering: deze was zonder enige moeite door te snijden, zonder dat andere onderdelen losraakten. Verder zijn er onderdelen uit witmetaal en messing, geveerde bufferjes, wielen, een motor met een overbrenging in kitvorm en een bosje staf en draad.

Dit is een Engelse bouwdoos: de bouwbeschrijving is dan ook summier en laat veel aan de bouwer over. Voor wie graag een individueel model bouwt dus een ideaal uitgangspunt en er zijn redelijk wat varianten mogelijk: in WD-zwart zoals bij de NTM in dienst gekomen, in NS-kleuren, zonder doorgaande luchttrem. De latere uitvoering met luchttrem-

leidingen en een schoorsteentje voor de kachel en natuurlijk de industriële beschilderingen van de machines die na hun tijd bij NS werden verkocht. Ik koos voor de vroege NS-tijd en ging aan het werk.

Het frame was snel in elkaar gesoldeerd en van lagerbussen voorzien. Deze moesten nog worden opgeruimd, voordat de asjes er in pasten. Ik ruimde de lagers tot dat de asjes stroef liepen, deed vloeibaar schuurmiddel op de as en monteerde deze met de wielen er op. Door nu het frame met de vinger over de tafel heen en weer te duwen, worden de lagers keurig glad geslepen. Na grondige reiniging en een heel klein druppje olie moet het frame nu met een papierje voortgeduwd kunnen worden. Ik herhaal deze test tijdens de bouw van het drijfwerk voortdurend,



De inhoud van de bouwdoos.



De onderdelen voor het frame.



Na wat soldeerwerk zit het frame in elkaar.

WE BOUWEN EEN NS 161-165

Uit een Mercian Models-kit

In een Engels tijdschrift trof ik een foto van een Barclay War Department locje, dat uit een Mercian-kit was gebouwd. Omdat deze machientjes ook bij de NTM en later de NS in Friesland hebben gereden, zocht ik de website eens op en zag daar tot mijn blijdschap, dat niet alleen de prijs van de bouwdoos erg meeviel, maar ook dat deze in 3,5 mm schaal (H0) verkrijgbaar was. Reden om er eentje te bestellen.

zodat ik het meteen merk als er iets mis gaat. De koppelstangen werden uit twee lagen samengesteld en de gaatjes opgeboord tot 1,1 mm. Dat het etswerk goed was uitgevoerd, bleek ook hier: na de koppelstangen provisorisch te hebben gemonteerd, liep het onderstel nog steeds foutloos. Ik zag even op tegen het vast solderen van de ringen, waarmee de koppelstangen worden vastgehouden, maar als je een stukje vetvrij papier op de as prikt voor je het ringetje er op soldeert en niet te veel vloeimiddel en soldeer gebruikt, lukt het eigenlijk heel goed. Ik vijlde de ringetjes zo plat mogelijk om de koppelstangen straks zo min mogelijk te laten uitsteken. Voor de blinde as beveelt Mercian aan een EM-as te gebruiken, maar die is naar mijn idee nog te kort en de montage van de contragewichten er op is bezwaarlijk. Ik nam een

stukje styreen buis van 3 mm doorsnee, waarin een messing vierkant buis van 1,6 mm (Amerikaans) zonder al te veel speling bleek te kunnen ronddraaien en lijmde dat geheel in de aslagers.

De contragewichten werden hier opgemaakt. Bij mij hebben ze een binnenaafstand van 2,6 cm. De bijgeleverde cranckpins passen niet in de contragewichten. Ik verving ze door een stukje 1 mm staf. Vergeet niet op enig moment de aandrijving te monteren en zorg dat de geïsoleerde wielen aan één kant zitten. Bij de geleverde wielen zijn alleen de wielbanden geïsoleerd en ik had een ohmmeter nodig om te ontdekken welke van de vier het waren. Ter herkenning kregen ze een witte stip aan de binnenkant.



Om de laagjes van de koppelstangen netjes op elkaar te solderen, gebruikte ik twee boortjes.



De assen worden met vloeibaar schuurmiddel in het lager rondgedraaid tot de zaak soepel loopt.



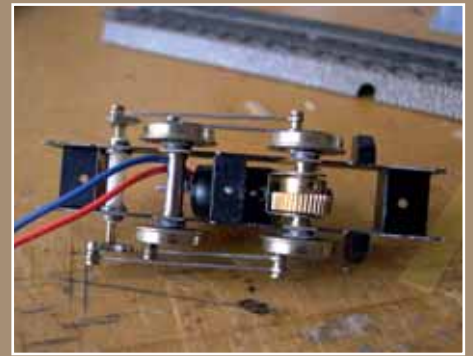
De 'P 320- test' op vrije loop...



De blinde as wordt in het frame pasgemaakt.



Het vierkante profiel vergemakkelijkt het kwartieren van de contragewichten.



Het frame met de motor en de koppelstangen gemonteerd.

De drijfstangen wrongen wat, maar na de gaten in de lengterichting wat te hebben opgeruimd, liep de zaak goed. Omdat er nogal wat speling op de assen zat, maakte ik vier ringetjes van 0,2 mm dik, die ik op de assen schoof, voordat de wielen er definitief opgingen. Ik monteerde de buffers en koppelingen aan de bufferbalken voor ik deze aan het frame bevestigde.

De koppelingen zijn van MK modelbouw. De klinknagels aan de binnenzijde van de bufferbalken moest ik wegvijlen.

De bovenbouw leverde op zich niet veel problemen op, maar Mercian heeft kennelijk een verbouwde loc als voorbeeld gekozen: de achterramen kloppen niet en de gaatjes voor de handgrepen op de motorluiken moeten verdwijnen. Op de etsfret vond ik voldoende materiaal om een nieuwe achterwand te maken.

De raamlijsten kortte ik in en ik boorde gaatjes voor de aan te brengen details. De gaatjes in de motorkap soldeerde ik dicht. Ramen en deuren werden zoveel mogelijk uit de cabinezijwanden gevijld, maar ik liet wel een aantal bruggen zitten tot na de montage van de cabinedelen op het frame, anders heeft de zijwand geen stevigheid meer. Aan de linkerkant kwam een plaatje met ingekaste planken, waar de deuropening zit, en rechts maakte ik een raampje. Het plaatje met de plankgroeven uit de kit is de vloer van het machinistenhuis. Ik plakte er een paar balkjes onder om de vloer op de hoogte van de deuropening te krijgen. Denk daarbij ook aan het boutje waarmee het onderstel straks bevestigd wordt. In de linkerachterhoek komt de handrem. Het witmetalen onderdeel lijkt wat groot, maar je ziet er waarschijnlijk niet veel

Stichting 162

Sinds enige jaren is een kleine ploeg vrijwilligers werkzaam om de oude NS 162 volledig bedrijfsvaardig te restaureren. Vanaf 1996 gebeurde dit onder de vlag van de STIBANS, maar sinds september 2009 is hiervoor een aparte stichting opgericht: de Stichting 162. Hulp (in welke vorm dan ook) is altijd welkom.

De stichting is te bereiken op: tt501@quicknet.nl of op het adres Simplonbaan 443, 3524 GH Utrecht.

meer van als machinist Miedema straks in de deuropening staat. Toch uit wat stukjes styreen nog wat bedieningshandels gemaakt... je weet maar nooit.

Nadat de motorkap gevouwen (goed inklemmen, anders vouwt hij langs de ingeëtste lijn van de motorluiken) en rondgerold is, kan de witmetalen radiator er tegenaan. Het gietstuk bleek iets te laag, zodat ik aan de onderkant een strookje styreen lijmde. Door de radiator een fractie boven de kap te laten uitsteken, kon ik hem daarna mooi gelijk vijlen. Ook de rondingen die het front zijn gezicht geven, moeten zelf gevijld worden. Ik neem er in dat soort gevallen altijd een foto bij en vergelijk het werk voortdurend met het voorbeeld. Zo doet een beeldhouwer dat ook, geloof ik.

De witmetalen delen zijn waarschijnlijk in 00-schaal er derhalve iets te groot. Ik verwijderde zoveel mogelijk materiaal van de schoorsteen (die toch moest worden opgeknapt) en gaf de bovenzijde de juiste vorm.



Met dunne plastic ringen wordt de zijdelingse speling van de assen beperkt.



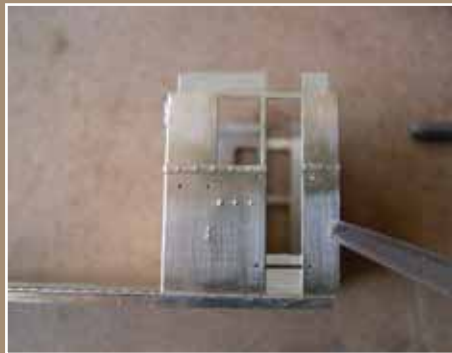
De afgemonteerde bufferbalken. De klinknagels aan de achterzijde zaten bij de montage in de weg en werden daarom weggelijfd.



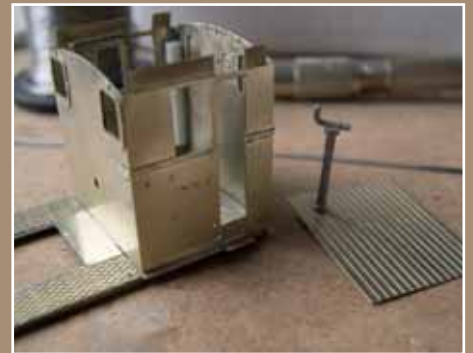
Uit de rand van de etsfret werd een nieuwe achterwand gemaakt.



De raamlijsten werden ingekort. Linksboven de originele achterwand.



Pas na het monteren van het machinistenhuis worden de deuren helemaal opengevuld.



Het machinistenhuis met de vloer ernaast.



Het wel erg simpele interieur van het machinistenhuis. Gelukkig is er weinig van te zien, als het model af is.



Een scheepshoorn leverde niet alleen de koplamp (voorste deel van de toeter), maar ook, zij het met wat meer werk, de achterste lamp. De ronde schijf van het voetje.



De nieuwe koplamp na het schilderen.



De achterwand met lantaarn en brandstofpomp.



De voorste zandkisten zijn in de kit aanwezig. De achterste maakte ik van stukjes lettermetaal. Hoe meer gewicht hoe beter.



De luchtketels moeten worden uitgeboord, anders werken de verende buffers niet.



Met een speciaal stuk gereedschap worden de bufferstempels bol gemaakt.

Hiertoe boorde ik een gat van 2,3 mm, waarin later een buisje werd gelijmd, maar eerst werd met een flinke boor een komvormige verdieping in de schoorsteen gemaakt. Overigens gebruik ik nooit een elektrische boor voor dit soort werk: de kleine boortjes gaan in een pin-vice en de grotere gewoon tussen de vingers. Aan de achterkant van de schoorsteen loopt een rechthoekige koker, die bij het model niet aanwezig is. Ik maakte er een uit styreen. Voor de schoorsteen komt een lamp en op de radiator een dop. De geleverde witmetalenen delen waren veel te groot, zodat de dop door een schijfje plastic werd vervangen en de lamp door een deel van een messing scheepstoeter, waar ik toevallig tegenaan liep.

Uit een ander deel van dezelfde toeter kon ook de achterlamp nog wor-

den gemaakt. De radiator dop werd vervolgens de brandstof dop. Omdat de ruimte voor de schoorsteen toch wat krap is, zou het deksel op de motorkap ten opzichte van de in de ets gemarkeerde plaats misschien iets naar achteren hebben gekund.

Achterop de cabine hadden de Friese locs een pomp met leiding. Deze was snel uit wat draad en een schijfje plastic gemaakt. Op de meeste foto's ontbreekt de houten handgreep, dus ik liet het daar ook maar bij. De kit levert losse strips voor het stuk hoeklijn op de achterwand, maar ik verving die door een messing hoeklijn 1x1 mm. De plaatsing van deze strip is verschillend, bij de 164 en de 165 zat hij in het midden. Van Philotrains kwamen de loclantaarns en de lantaarnijzers. Deze laatste zaten bij de 164 en de 165 aan de achterwand van de cabine bevestigd, bij andere locs aan de zijkant. De twee voorste lantaarnijzers werden



Na een eerste primerlaag kunnen de dan zichtbare oneffenheden worden weggewerkt.

van hun voet ontdaan en in een gat in de radiator gelijmd. Uit restjes etsfret werden nog twee lantaarnhouders gevijld, die op de bufferbalk werden gelijmd. De 164 en 165 hadden grote, ovale fabrieksplaten, die uit een stukje aluminium werden geknipt en gevijld. Voor de 161 en 162 moet een klein rechthoekig plaatje worden gemaakt.

De zandkisten bevestigde ik aan het frame, de rest van de details aan de voetplaat. De fronten van de luchtketels links- en rechtsvoor moeten worden uitgehold, willen de verende buffers nog werken. Eenmaal gemonteerd op het frame, zie je daar niets meer van. Het cabinedak werd in de juiste ronding gerold en voorzien van regengoten uit 1 mm messing hoeklijn, dat van onderaf werd vastgezet. Grappig genoeg valt de cabine daar nu precies tussen. Aan de binnenkant kwamen nog twee plastic balkjes, die het dak in de lengterichting op z'n plaats houden. In het midden van het dak loopt een strip met klinknagels. Het stevige aluminium bakje van de Chinees leverde hiervoor het materiaal. Na het schilderen en de plaatsing van de raampjes (Kristal Klear) kan het dak worden vastgezet. Een fluit was snel uit een stukje messing

staf gevijld en op de motorkap gezet. Helaas zag ik later, dat de fluit door het cabinefront steekt. Ook de lichtleiding van de achterlantaarn loopt anders. Dat wijzigen we nog wel eens...

Na een dunne laag grijze primer uit de spuitbus worden alle oneffenheden zichtbaar en kunnen deze met fijn schuurpapier en een glasvezelstift worden weggewerkt. Dit wordt zo nodig herhaald. Pas wel op, dat het model niet verdrinkt in de verf. Daarna volgen vele dunne laagjes uit de airbrush. Ik gebruikte een eigen mengsel van Games Workshop acrylverf, verdund met alcohol. Een dunne laag vernis uit de spuitbus maakt het aanbrengen van de opschriften gemakkelijker en beschermt de verflaag. Als de belettering is aangebracht, volgt een washing met zwart om de details naar voren te halen en een lichte waas remstof over het driefwerk. Ik denk dat 'gebruikt, maar niet verwaarloosd' de meest aannefelijke staat van deze locomotiefjes was. ●

Tekst, foto's en modelbouw: Thonis van der Weel



Op een mooie herfstdag is de goederentram gestopt om een wagen uit te zetten. Machinist Miedema staat klaar om verder te rijden. Het locje wacht, geduldig pruttelend, tot alle noodzakelijke handelingen zijn verricht.

Korte geschiedenis:

WD 29, gebouwd door de Drewry Car Company in 1941. Na een proef bij de Westlandse Stoomtram door de NTM in 1946 overgenomen als WD 70029. In 1947 NS 161. Afgevoerd 1951.

WD 33, gebouwd door de Drewry Car Company in 1941. In 1946 NTM WD 70033. In 1947 NS 162. Afgevoerd in 1956 en verkocht aan de mijn Willem Sofia waar de loc tot ca. 1970 reed als D2. Via een Belgische handelaar naar de STIBANS. De werkgroep 162 is thans bezig met de restauratie van de loc.

WD 40, gebouwd door Barclay in 1942. Als 70040 in 1946 naar de NTM en in 1947 (defect) naar NS. Gesloopt in 1949. Mogelijk heeft deze loc het NS-nummer 163 nooit meer gedragen.

WD 41, gebouwd door Barclay in 1942. In 1946 NTM 70041. In 1947 NS 164, afgevoerd in 1956 en verkocht aan de mijn Willem Sofie. De loc deed hier dienst als D3. Rond 1970 aan een Belgische handelaar verkocht en kort daarna gesloopt.

WD 45, gebouwd door Barclay in 1942. In 1946 naar de NTM als 70045 en in 1947 NS 165. In 1957 aan Pakhuis Meesteren verkocht, waar de loc het nummer 801 kreeg. Gesloopt in 1962.