

Het E10 Wegensysteem

Inleiding

In dit document worden achtereenvolgens behandeld: de naamgeving, het oorspronkelijke E10 Wegensysteem en de stapsgewijze doorgroei naar de internationale E10-Autobaan. Centraal staan de dozen, de inhoud en de constructieve aspecten. Zekerheid bij dit alles bestaat niet: door eigen productverbetering, het uitbesteden van werk aan sociale werkplaatsen in Waddinxveen en omgeving én aan de strafgevangenis in Scheveningen zijn veel variaties mogelijk. Vooral de verkeersbruggen laten grote verschillen zien. Dit document beschrijft stapsgewijs de vijf edities van het E10 systeem en een tussenliggende periode die als 'experimenteel' wordt geduid.



vroege schets van de zijkant van een doos^{BS}

Het valt daarbij op dat Sliedrecht BV steeds heeft geprobeerd de afmetingen van de dozen en de afbeeldingen op de voor- en zijkanten zoveel als mogelijk gelijk te houden en alleen een ander nummer toe te kennen. Alleen de laatste aanvuldozen hadden een eigen gezicht. In aanvullende documenten (pdf-bestanden) worden de dozen (verpakkingen) en de onderdelen die in de loop der jaren verschenen zijn beschreven. Voor downloaden zie de website.

De naam E10

Alle Europese landen hadden tot ver in de vorige eeuw een eigen systeem om de snelwegen een nummer te geven. Topografisch gezien ligt Waddinxveen het dichtst bij de A12 destijds de snelweg van Den Haag via Gouda, Utrecht en Oldenzaal naar Duitsland. Zeg maar een oost-westverbinding. De autosnelweg van Groningen, via Amsterdam en Gouda naar Parijs, de noord-zuidverbinding werd op papier de E10 genoemd. Weliswaar op enige kilometers afstand lag Waddinxveen dus ook aan de E10. En vreemd genoeg was er ook een E10 hoog in het noorden tussen Noorwegen en Zweden. Amsterdam startte in 1966 met de aanleg van de enige volledige ringweg in Nederland de A10. Dat alles gaf verwarring.

In 1985 kregen de internationale routes een wit op groen eigen nummer. De wit op rood nummers in Nederland zijn gewoon blijven bestaan. De route Den Haag via Utrecht en Zevenaar naar Duitsland wordt vanaf dat jaar de E30. Amsterdam-Parijs wordt de E19, Amsterdam houdt z'n A10 en de oude E10 wordt opgeknipt in A4, A13 en A16. En de autosnelweg tussen Noorwegen en Zweden heeft haar naam E10 behouden.

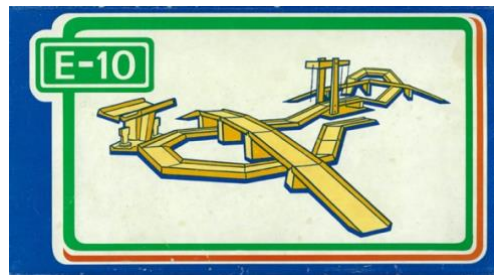
Waarom koos Sliedrechts BV destijds voor E10 Wegensystemen? A12 was immers ook mogelijk. Het getal 10 verwijst naar een topprestatie en de E10 lag destijds, dus voor 1985 op een paar kilometer afstand. De laatste versie van de E10-dozen met Autostrade, Autobahn en Highway geeft enig inzicht in de beoogde afzetmarkten te weten Italië, Duitsland en Engeland. Dan staat E10 voor internationaal, neutraal en kwaliteit.

E10 Wegen-systeem

De eerste editie.

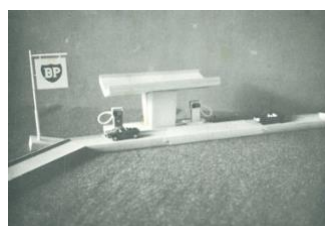
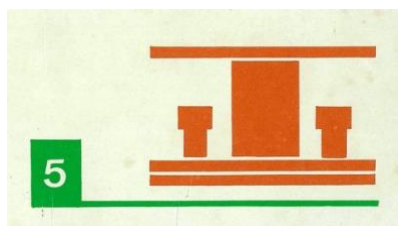
Assortiment en inhoud. De eerste vijf dozen van de eerste editie van het E10 Wegen-systeem werden vroeg in de jaren zeventig op de markt gebracht. Waarschijnlijk 1972, maar een exacte datum is niet bekend. Op het deksel werd volstaan met E10 en een getekend landschap met rijstroken. Op de zijkanten wordt de inhoud van de doos duidelijk gemaakt, tussen Wegen en

systemen staat een streepje. Zware dozen, soms met een rammel, soms konden ze nauwelijks dicht. De dozen waren allemaal gelijk van formaat en bedrukking. Alleen een stempel of een vinkje op de zijkant maakte duidelijk wat de inhoud was.



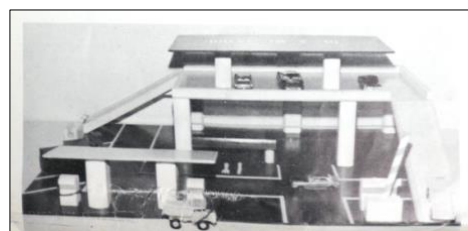
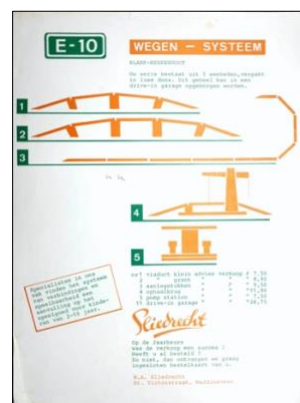
deksel, voor- en zijkant van de eerste E10-doos (23,5 x 13 x 7 cm)

Drie dozen bevatten een combinatie van rechte of schuin afgezaagde rijstroken. De firma Sliedrecht spreekt zelf trouwens van 'aanlegtukken'. Op kunstige wijze kan daarmee een rechte weg of een bocht worden aangelegd. Pijlers maken het mogelijk de rijstroken op te hogen tot een viaduct. Twee dozen bevatten een model: doos 4 een ophaalbrug en doos 5 een pompstation (tankstation, benzinstation).



pompstation op de doos (L), pompstation op de bijsluiter (M) en tankstation zoals in de doos (R)

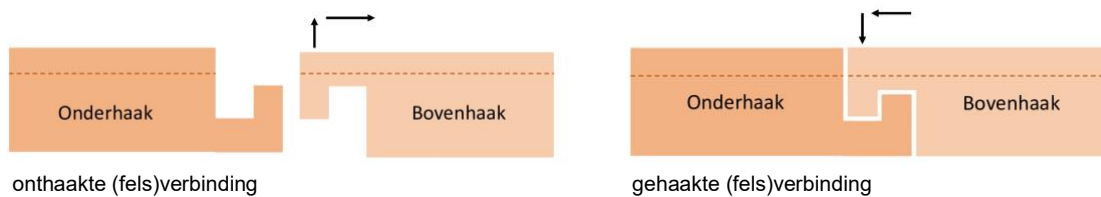
Bij bovenstaande foto's de opmerking dat zowel op de eerste dozen als in de bijsluiter het pompstation (tankstation) een robuust houten middenblok (console) heeft. Echter, in geen enkel doos is deze 'dakdrager' zo aangetroffen. Kennelijk was hier sprake van een prototype dat voor aanvang van de productie vervangen is door een dak met twee pijlers, elk voorzien van een metalen Y-steun. Het dak zelf bestaat uit een rijstrook zonder gaten. Er zijn twee versies: één met twee 'stoepranden' en één met een afgeschaafde 'stoeprand'.



de eerste folder en de eerste bijsluiter met o.a. de garage met 6 pilaren (1972)

Er is ook een folder (flyer) bij deze eerste editie. Ook hier een tankstation met een middenconsole. De inhoud van de vijf dozen wordt geschetst en uit het niet duikt een reeds bestaande drive-in garage op. Deze garage dateert uit het assortiment van de jaren zestig. De getoonde garage heeft zes pilaren die het parkeerdek dragen, de latere modellen hebben er echter zeven. Daarom is niet duidelijk of deze garage ook zo geleverd is. Onderaan deze folder staat als afzender W.A. Sliedrecht, maar dan bedoeld als de firma Sliedrecht.

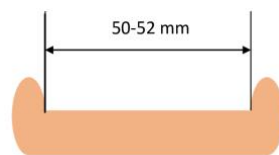
Constructie. De rijstroken worden met een staande naad aan elkaar gehaakt, een zogenaamde felsverbinding. Daarmee wordt het mogelijk om met de wegdelen een enkele straat, een wegennet of stratenplan te bouwen. De maatvoering van de wegdelen is aan de ruime kant. Daardoor schuiven de wegdekken spelenderwijs van elkaar af. Jammer. Het Zweedse **BRIO** had dit beter voor elkaar met telkens een oog (gat) en een afgeplatte bolder. Het Duitse merk **BINO** had een systeem er tussenin: een onderhaak met een halfhoge bolder zodat de rijstroken toch strak tegen elkaar aanlagen.



De bochten. De bochten zien er wat vreemd uit. De rijstroken zijn onder een hoek van 45 graden afgezaagd waardoor de bochten gehoekt genomen moeten worden. Dit heeft tot gevolg dat normale autootjes zoals een DINKYtoys niet of nauwelijks door de bocht komen. Vreemd genoeg of juist daarom, staan op de 5 doosjes geen auto's afgebeeld. In de bijgesloten folder herhaalt zich dat, of er staan kleine auto's op zoals Matchboxes die elkaar niet of ternauwernood kunnen passeren en niet schalen met bijvoorbeeld het tankstation.

Na de oplevering van de eerste vijf E10-dozen kwam er een uitbreiding met twee dozen. Doos 6 bevat alleen rechte rijstroken en doos 7 bevat een kruising en een Y-splitsing. Beide dozen zijn voorzien van op- dan wel afritten. Deze dozen worden ook tot de eerste editie gerekend.

Wegdekbreedte. Het nieuwe beukenhouten speelgoed moest voor wat betreft de maten aansluiten op het gangbare 'mobiele' speelgoed (autootjes). Daarbij werd gekeken naar het dwarsprofiel (wegdekbreedte) van het wegdek en de hoogte van de modellen. Dat was niet zo moeilijk: Sliedrecht BV had in haar assortiment drie garages met houten op- en afrijstroken.



dwarsprofiel rijstrook



garage met op- en afrijstroken

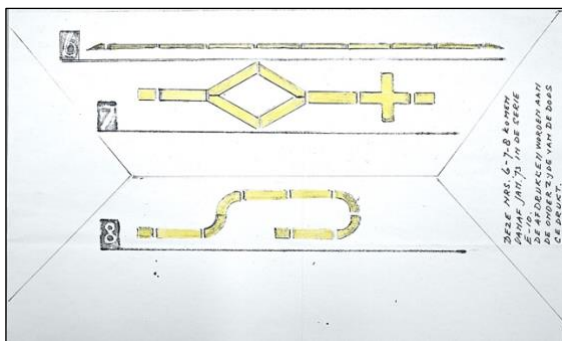
Jaap de Jong koos in zijn E10-ontwerp aldus voor de bestaande wegdekbreedte van 50 tot 52 mm. Voldoende ruimte voor eenrichtingsverkeer met een DINKTtoys (breedte 35 tot 40 mm) maar net te krap voor tweerichtingsverkeer met twee Matchboxes (samen 48-56 mm breed). Daarmee staat de 'speelbaarheid' onder druk.

De hoogte. De hoogtes van het tankstation, de vele bruggen en kranen, én de doorrijhoogte van de viaducten kloppen gevoelsmatig met de hoogte van de DINKYtoys. De kleinere auto's zoals die van Matchbox, Kibri en Busch tekenen schrielt af bij het stevige beukenhout.

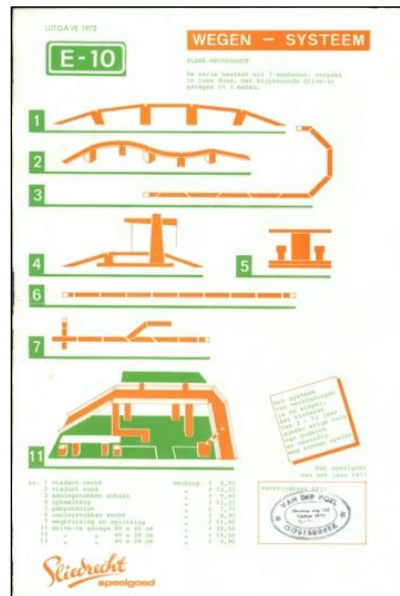
Samengevat: de maatvoering lijkt afgestemd te zijn op de DINKYtoys, maar op de dozen en folders worden altijd kleinere modellen getoond. Kleinere modellen die bij het spelen niet of nauwelijks langs elkaar kunnen rijden. Daarmee is de speelbaarheid in het geding.

De tweede editie.

Assortiment en inhoud. Het is 1973, het jaar waarin de onrust van het veranderen begint. Het assortiment telt nog steeds zeven dozen en volgens de folder zijn daar drie E10 garages bijgekomen. De oranje-groene bijsluiter in alle dozen maakt het één en ander duidelijk, maar niet alles. Waar zijn deze garages dan vandaan gekomen? Waren zij 'aanhaakbaar' op het E10-wegensysteem? Zijn er twee soorten bochten?



werktekening van de nieuwe dozen 7 en 8 ^{PS}



folder met het E10 productoverzicht

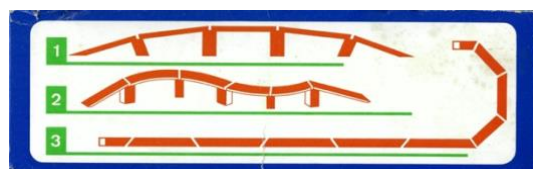
Inderdaad, er zijn twee soorten bochten en garages zijn niet-aanhaakbaar op het wegensysteem. Maar er is meer. Het aantal dozen nog steeds zeven, maar dat ligt toch wel wat anders:

- de oude doos 1 (het korte, geknakte viaduct, met 3 pijlers) is vervallen;
- de oude doos 2 (het lange viaduct met vier pijlers) wordt de nieuwe doos 1;
- de vervangende doos 2 bevat 'ronde' bochten;
- de nieuwe doos 7 zou een dubbel Y-splitsing bevatten, maar het werd een enkele;
- er was sprake van een doos 8, maar deze is nooit verschenen.

Constructie. Er is dus een nieuwe doos 2 met een ronde bochten op pijlers. Bijzonder, want daarmee heeft het E10-wegensysteem twee soorten bochten, namelijk afgezaagde stroken en rond gefreesde stroken. Dan de drie nieuwe garages. Deze garages konden op geen enkele wijze aangehaakt worden bij de rijstroken. Waarschijnlijk zijn bestaande Sliedrecht-garages bij een zeefdrukgang voorzien van E10 om zó het aanbod te versterken. Samengevat: conceptueel sterk, een grote stap in het aanbod, maar in de uitvoering vreemd. En ongemerkt is het koppelteken tussen Wegen en systemen verdwenen.

De experimentele fase.

Wat na de tweede editie volgt, laat zich omschrijven met de E van experimenteel. Echter, het is onduidelijk of het hier gaat om innovatie, modificatie of professionele huisvlijt. Hoe dan ook, er wordt gezocht naar verbetering van de verbinding van de rijstroken én naar een meer stevige oplegging van de rijstroken op de pijlers. Maar dan wel zó, dat afmeting van de dozen gelijk blijft én de oude en nieuwe rijstroken op elkaar kunnen aansluiten. Daarvoor zijn twee aanwijzingen.



deksel met horizon, rechte en ronde bochten (boven) en zijkanalen

Aanwijzing 1. De 5 rijstroken in de nieuwe doos 1E zijn korter (17 cm), zijn dikker, hebben dunnere randen en zijn voorzien van een pen-gat verbinding met de pijlers.



experimenteel viaduct met pen-gatverbinding



verloopstukken naar de rode plug-rijstroken

Met een diameter van 5 mm zijn de houten pennen kwetsbaar. Daarmee heeft deze doos bijna dezelfde inhoud als de oude doos 2. Bijna, want in deze doos zitten verloopstukken naar het vernieuwde E10- Wegensysteem. Dat systeem heet E10 Autobaan, en is herkenbaar aan de rode pluggen.

Aanwijzing 2. De vertrouwde dozenkleur blauw maakt plaats voor bruin. De nieuwe doos 2E bevat vijf pijlers, twee op- dan wel afritten en als noviteit vier ronde bochten. De bochten hebben nog wel het haaksysteem van de eerste en tweede editie.



blauw wordt bruin met als extra twee verloopstukjes naar het plug-systeem

Deze ronde bochten zijn een ware verbetering: ook de wat langere auto's kunnen de bocht nemen. Meest bijzonder is dat op de bijsluiter en op de zijkant van de doos twee soorten van bochten naast elkaar worden afgebeeld: de ronde bochten van de nieuwe doos 2E en de gezaagde bochten van de oude doos 6. Tja, verwarrend en vreemd. Het is onmiskenbaar de aanloop naar de derde editie van het E10 systeem, het systeem met de rode pluggen.



bus in de gezaagde bocht



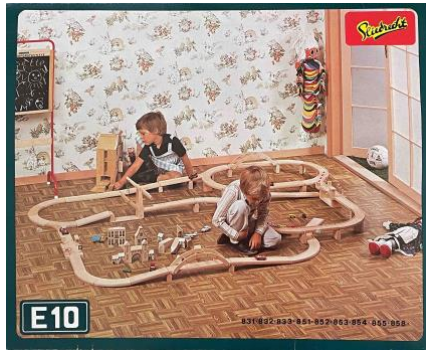
gezaagde bocht en de ronde bochten met bovenhaak

Met een geoefend oog is waarneembaar dat de wegdelen op een hulpstuk zijn gespannen en onder een frees door zijn getrokken. Om het hout vast te klemmen bij het frezen, zijn aanvankelijk gaten geboord dwars door het wegdek heen. Snel werd daarvoor een oplossing gevonden waarbij het wegdek gaaf bleef. Nameten levert op dat de straal van de ronde bochten steeds iets toenam en uit eindelijk anderhalve centimeter groter werd.

Opmerking. Het valt niet uit te sluiten dat zowel de pen/gat-verbinding als de nieuwe ronde bochten als prototype zijn bedoeld en maar kort hebben bestaan. Door ze wel te verkopen en nergens te vermelden is toch sprake van een majeure wijzigingen in het systeem van verbinden. Daarmee draagt de firma Sliedrecht bij aan de verwarring rondom de vraag welke rijstroken hoe op elkaar passen. Het E-10 Wegensysteem in de oorspronkelijke versie, dat wil zeggen met gehaakte wegdelen, heeft overigens slechts enkele jaren bestaan.

De derde editie.

Assortiment. Halverwege de jaren zeventig van de vorige eeuw werd het E10 Wegensysteem grondig herzien. De nieuwe naam werd E10 Autobaan. Het roer moest om: het aanbod moest visueel sterker, duidelijker zijn. Het gebrek aan succes van het oorspronkelijke wegensysteem kan daarbij een rol hebben gespeeld. De directie en de medewerkers kozen in vol vertrouwen voor het behoud van het concept én in de kracht van beukenhout. Wel namen zij van Lego dan wel Meccano het idee over om te werken met een groeimodel. Er kwamen drie groenbruine basisdozen (52 x 42 x 9 cm), full color en uitgerust met een scharnierend insteekdeksel. Daarnaast kwam er een serie van negen aanvulsets. Een "optelfoto" aan de binnenkant van het deksel laat zien hoe een basisdoos uitgebreid kan worden door middel van aanvulsets.



buitenkant insteekdeksel



Sliedrecht-kist met de blokkenstad



binnenkant insteekdeksel



tray met onderdelen

Het deksel toont spelende kinderen in een huiselijke Sliedrecht-omgeving met een schoolbord, een pakhuis en een blokkenstad. Dat kan de vragen oproepen: horen deze attributen nu wel of niet bij het E10 Wegensysteem? Niet zo handig dus.

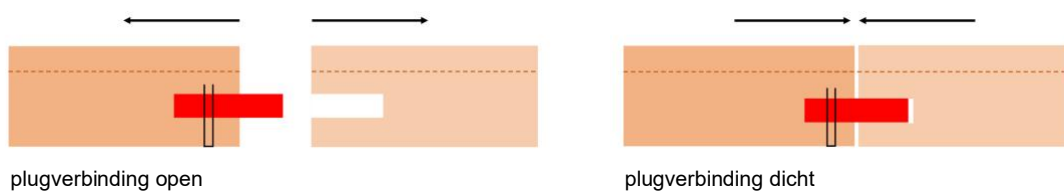
Het Sliedrecht-logo is rood met zwarte 'gepenseelde' letters in een geel vlak.

Inhoud. De binnenzijde van het deksel had tevens de functie van catalogus. De basisdozen en de aanvulsets worden getoond, aangevuld met drie "optelfoto's" ter illustratie wat allemaal gebouwd kan worden, bijvoorbeeld de basisdoos met de ophaalbrug (831) aangevuld met extra rijstroken, een viaduct en een tankstation (aanvulsets 851+852+853+858).

Op de dozen worden de garages niet langer getoond. Zij zijn nog wel terug te vinden in het algemene productoverzicht, maar dan los van het E10-Wegensysteem

De beukenhouten onderdelen liggen in een groene tray (voorgevormde plastic vakken). Alles voelt slap aan. Gave dozen vertonen al snel de sporen van gebruik. De aanvulsets werden ook verpakt in slappe kartonnen dozen. Echter, de rijstroken en bruggen varieerden in grootte en vorm. Het resulteerde in een paar universele dozen (met opvulmateriaal) en voor de aanvulsets veel dozen op maat. Dat alles verhoogde de productiekosten en de kosten voor verzending^{PS}.

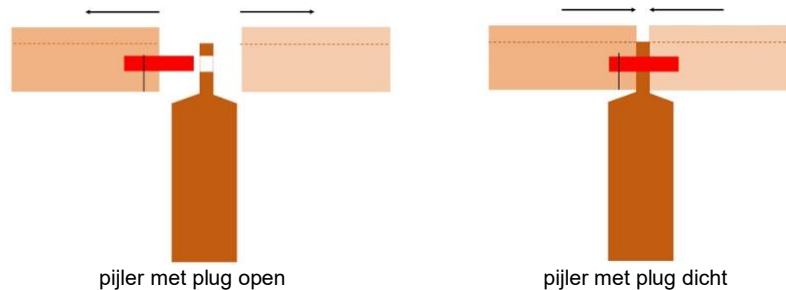
Constructie. Wat direct opvalt, zijn de rode pluggen én de ophoging van de wegdekken met rechthoekige pijlers. Daarover het volgende:



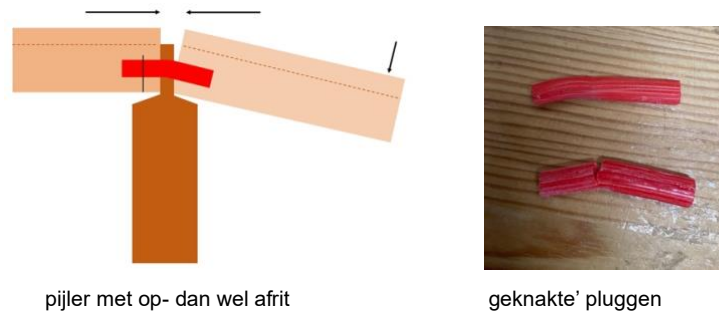
- de gehaakte verbinding tussen weggedelen is aan de kopse zijde vervangen door een rode plug en een gat (diameter 6,10 mm). De rode plug -afkomstig uit de bouw- is met een

kram van onderaf vastgezet om verplaatsing te voorkomen. Gelijmde deuvels van 40 mm lang zouden fraaier zijn geweest, echter de houten pluggen zouden bij monteren en demonteren door wrikken en buigen kunnen breken met alle teleurstelling van dien. Kunststof daarentegen buigt met lichte weerstand mee.

- Om de wegdelen met een haakverbinding van het oude E10-systeem aan te laten sluiten op het plugsysteem zijn overgangstukjes gemaakt (aanvulset 850);



- het is mogelijk om alle wegdelen plat neer te leggen dan wel de wegdelen op pijlers neer te zetten. Daarmee ontstaat 3D-landschap met veel wegen op een klein oppervlak. Fraai om te zien, dat wel.



- De pijlers van 3,5 en 6,0 cm zijn aan de bovenzijde voorzien van twee gaten waardoor de rode pluggen gaan. Er zijn op- en afritten nodig. De knik van horizontaal naar schuin geeft een spleet in het wegdek en zet de plug onder druk. Bij herhaling van het in- en uitschuiven en dus van buiging treedt onder invloed van zonlicht en ouderdom verdroging en afbrokkeling op.

Opmerking: de rode pluggen drogen op, worden minder flexibel en onder invloed van zonlicht treedt brosheid, gevolgd door breuk uit. De restanten van de plug laten zich lastig verwijderen met een priem en kleine schroevendraaier. De HUBO heeft in haar assortiment matjes met 25 rode pluggen, die 5 mm te lang zijn. Afknippen is geen probleem. Met wat houtlijm als glijmiddel en een tik met een hamer is het plaatsen van de plug geen probleem. De diameter van deze HUBO-plug is wel een probleem: 6,10 tot 6,20 mm. En voor het in- en uitschuiven van de rijstroken is enige speling noodzakelijk. Daarom is opboren van het 'lege gat' van de rijstroken tot 6,50 mm een aanrader voor degene probleemloos een baan willen bouwen. Dat opboren geldt ook voor originele rijstroken want het beukenhout is licht gekrompen en veel gaten zijn niet-recht geboord.

De vierde editie.

Assortiment en inhoud. Begin 1980 is er een directiewisseling. Volgens een zekere traditie wordt het logo aangepast, nu naar zwarte strakke letters op en gele ondergrond.



buitenkant deksel



binnenkant deksel



tray met onderdelen

De deksel is aangepast: de foto laat nu alleen een spelend kind en het wegensysteem zien. Het formaat van de basisdozen en de aanvulsets is gelijk aan die van de derde editie. In het assortiment vindt een uitbreiding plaats. Nieuw is basisdoos 834 met een grachtbrug en een uitvoegstrook naar rechts. Het overzicht aan de binnenzijde van het deksel laat zien dat er twee nieuwe aanvulsets zijn namelijk aanvulset 859 met de twee halve grachtbruggen en aanvulset 860 met twee uitvoegstroken naar rechts.



verschillende lengtes, verschillende dwarsprofielen en slagbomen

Varianten. Net als bij het Europort-Havensysteem valt het op dat in de afwerking van met name de bruggen tal van varianten opduiken. Ronde en platte slagbomen, pinnen of schroeven, verschillende lengte- en breedtematen van de rijstroken, lijmverbinding dan wel één of twee schroeven, etc. Geen lijn in te ontdekken. Klopt. Het zaag- en priegelwerk zoals de montage was immers uitbesteed aan de sociale werkplaatsen in en om Waddinxveen. En als het model zuiniger of eenvoudiger kon worden geproduceerd, dan werd dat zó uitgevoerd. De directie van Sliedrecht BV had daar geen of nauwelijks bemoeienis mee.

De vijfde editie.

Inleiding. Het is 1982, de directie heeft groei en bloei nodig om haar financiële positie te verbeteren. Alle aandacht gaat uit naar het E10 Autobaan systeem. De basisdozen moeten meer inhoud krijgen en een internationale uitstraling hebben. Doel is de nieuwe formule voor het wegensysteem te presenteren op de speelgoedbeurs 1983 te Nürnberg^{PS}. Die datum wordt gehaald.



basisdoos 32 (verkeersbrug)



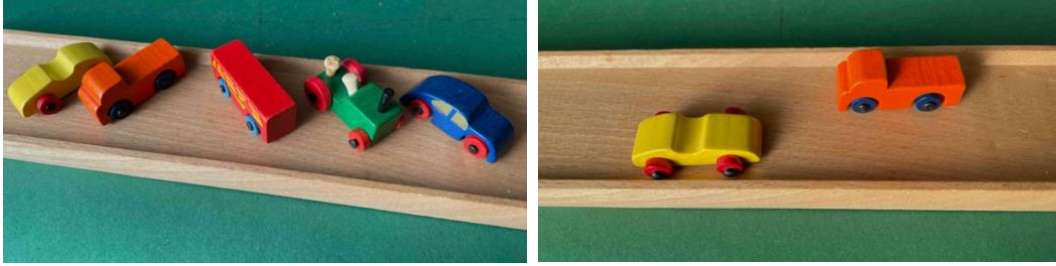
aanvulset 52

De basisdozen worden kleiner (42 x 29 x 9 cm) en de tray vervalt. De onderdelen worden los in de doos gelegd. Het deksel krijgt met de afbeelding van een Mercedes, meer dynamiek. De aanvulsets komen allemaal in fatsoenlijke, passende dozen. Ook hier heeft de voorzijde een foto van de inhoud. Duidelijke taal: met grote vette letters en scherpe fotografie maakt Sliedrecht BV haar ambitie duidelijk: eigentijds, actueel, uitbreidbaar speelgoed van internationale allure.

Het assortiment. De vijfde editie van het E10-systeem, uitgebracht in 1983 kent aanvankelijk 4 basisdozen en 15 blauwwitte aanvulsets. Nieuw zijn de aanvulsets 861 met een tunnel en aanvulset 862 met een kruising en een T-splitsing. Daarmee is de kruising ooit opgenomen in de tweede editie weer terug. Op de prijslijst van februari 1984 komt de basisdoos met de ophaalbrug (doos 31) niet meer voor. De vier garages zijn helemaal uit beeld. Wel is er nu de E10-luchthaven met de naam Schiphol. Dit vliegveld heeft geen rijstroken maar kan wel met de rode pluggen aan de E10-rijstroken worden verbonden. De luchthaven bevat tevens een blauw vliegtuig en een rood/blauwe helikopter. Net zoals bij de autootjes en de verkeersborden doet de verschalig afbreuk aan het idee. Niet onvermeld mag blijven dat de directie van Schiphol in een juridisch schrijven erop aandrong de belettering en het logo aan te passen omdat het beeldrecht bij hen lag. Daarop heeft Sliedrecht BV de zeefdrukmalen veranderd^{PS}. Dit betekent dat van de luchthaven twee nauwelijks te onderscheiden versies bestaan.

Dan een raadsel. De bijsluiter van deze editie toont aanvulset 860 met één uitvoegstrook naar rechts en één naar links. De uitvoegstrook naar links is wel in productie geweest, maar wordt op geen enkele doos getoond als los onderdeel of als deel van het stratenplan. Het is evenmin bekend of deze uitvoegstrook een eigen artikelnummer en prijs had. Meest waarschijnlijk is dat de oorspronkelijke doos 860 één uitvoegstrook naar links en één naar rechts bevatte. Bij de overstap van dozen naar de krimpfolie-verpakking (zie Verpakkingen) zou dan gekozen zijn voor twee uitvoegstroken naar rechts.

De inhoud. Elke basisdoos bevat een zakje met: losse verkeersbordjes, paaltjes en klemmetjes, alles van beukenhout. Daarmee kan de autoweg worden voorzien van verkeersborden. Daarbij de opmerking dat de breedte voor het doorgaande verkeer een paar millimeter wordt verkleind. Het zakje bevat ook houten autootjes met houten wielen. Deze autootjes zijn bij de voormalig Oost-Duitse speelgoedproducent Lorenz (Neukirchen) ingekocht. Zij stuurden voor de fotografie een monsterzakje met vijf modellen: een gele racewagen, een oranje vrachtauto, een blauwe personenwagen, een oranje bus en een groene tractor^{PS}. De vier niet-agrarische modellen staan op de zijkant van de eerste internationale E10 dozen.



alle houten autootjes van speelgoedfabrikant Lorenz (Neukirchen, DDR) en de uiteindelijke modellen

Dat is misleidend: alleen de racewagen en de vrachtauto waren in het zakje aanwezig. Wel in tweevoud en dat maakt toch weer vier. Maar kijk, in het daaropvolgende en waarschijnlijk laatste productiejaar (1983) werd deze foto op de zijkant van de doos vervangen.

De autootjes zijn gesioliet, een trommelproces dat ook door SIO en Simplex werd toegepast om het hout een transparante ecolineachtige kleur te geven. Deze fragiele autootjes dissoneren bij de wegdekbreedte en de verkeersborden zijn oversized. Het zakje wordt gecompleteerd met stickers om de pijlers en bogen van de bruggen realistischer te maken. Het zijn stuk voor stuk fraaie sets, maar de vershaling van de rijstroken, de groot uitgevallen verkeersborden met fragiele palen en de miniatuurautootjes staan op gespannen voet met elkaar. Wat wederom een vraag oproept is de hoogte van de pijlers. De ophoging van de rijhoogte met 3,8 en 5,8 cm was al bekend van de derde en vierde editie, maar nu zijn daar ook de pijlers van 9,0 respectievelijk 12,5 cm aan toegevoegd. Bij 9 cm staan de rijstroken op het punt van kantelen. Bij 12,5 cm moet toch echt worden gesproken over instabiliteit. Neemt niet weg, een mooi 3D-landschap met wegen hoog over elkaar heen. En liefhebbers van de F1-races weten dat bij het circuit in Monaco ook wegen boven elkaar liggen.

Verpakking. Bij de aanvulsets doet Sliedrecht een opmerkelijk keuze: de stapelbare rijstroken worden verpakt in een veel goedkopere plastic krimpfolie waar de pluggen soms doorheen steken.



aanvulset 850: twee stroken met verloop van oud naar nieuw



verschillende aanvulsets

Een wijze van verpakken die menigeen binnen het bedrijf onder het niveau vond^{PS}. Een groen bedrukte strookje papier met vermelding van het nummer van de set was bijgesloten. Aanvulset 850 bevat twee verloop-rijstroken: één van onderhaak naar plug en één van bovenhaak naar plug. Daarmee kon de nieuwe editie rijstroken (editie III) worden aangesloten op de twee voorgaande edities (I + II). De grotere bruggen en het tankstations werden wel in dozen verpakt.

Grijze pluggen. Eind 1983 doen ook de grijze nylon plug haar intrede. Deze grijze pluggen hebben een diameter van 5,8 mm en zijn daarmee ondermaats voor de gaten van 6,0 mm. De plug kan dus in- en uitschuiven. Komt bij dat door het ontbreken van de schroef de vleugels van de plug zich niet spreiden. Om het bewegen van de plug te voorkomen is ook hier een metalen kram aangebracht.



de grijze nylon plug steekt bij een viaduct onvoldoende uit

Deze Fischer S6 pluggen hebben een lengte van 30 mm en zijn daarmee 5 mm korter dan rode pluggen. Voor platte rijstroken geeft dat nauwelijks problemen maar bij rijstroken op pijlers is dat toch echt te kort. Geen solide en stabiele oplossing dus.

De erfenis. Product, assortiment enerzijds en marketing, verkoop anderzijds konden het bedrijf niet overeind houden. Als laatste Nederlandse na-oorlogse fabrikant van houten speelgoed sluit Sliedrecht BV haar deuren. In maart 1984 vraagt de directie bij de rechter het faillissement van Sliedrecht BV aan. Personeel wordt ontslagen, de machines staan stil. De curator gaat over tot het verkopen van de voorraden worden, machines, en gereedschappen. Alles dat overblijft waaronder de mallen waarmee de rijstroken werden gemaakt, ging met een opkoper mee.

Als nu, ruim veertig jaar later naar de speelgoedboekjes van Bart Smit, Blokker, BOL.com, Faam, Intertoys, de Speelboom, Goed Speelgoed, Hema, Marskramer, Top1Toys, Toys 'R Us, Vedes, Vroom & Dreesmann en Wigwam wordt gekeken, dan is er maar één conclusie: Sliedrecht BV was met haar E10-concept de eerste aanbieder van een wegensysteem. Rijstroken, enkel en dubbel, van karton, plastic, rubber, vilt en beukenhout, alles is anno 2025 volop te koop. Echter, een enkele brug daargelaten, geen viaducten, pijlers, garages of luchthavens. Dát was Sliedrecht BV, dat is verleden tijd.

© 2026 Copyright & Disclaimer bij het artikel [Het E10 Wegensysteem](#)

Dit artikel wordt om niet beschikbaar gesteld aan de liefhebber van oud speelgoed. Het intellectueel eigendom van dit artikel over het systeem van houten rijstroken van de speelgoedfabriek Sliedrecht ligt bij mij Peter Duijff. De hiervan afgeleide auteurs- en beeldrechten liggen eveneens bij mij. Deze rechten houden in dat de liefhebber de inhoud mag aanwenden voor eigen gebruik. Echter, niets uit dit artikel mag worden overgenomen, bewerkt, opgeslagen en openbaar gemaakt zonder voorafgaande toestemming van de rechthebbende auteur of fotograaf. Daar waar mogelijk en zinvol zijn bronnen genoemd. Ik heb mij ingespannen vast te stellen of er rechthebbenden zijn anders dan ikzelf en eventueel een genoemde auteur, fotograaf, tekenaar of illustrator. Toch kan het zo zijn dat dit onderzoek niet volledig is. Degene die van mening is dat daardoor zijn of haar belangen zijn geschonden, wordt verzocht dit mij voor te leggen met als doel tot een oplossing te komen.

Peter Duijff

Schalkhaar, mei 2026