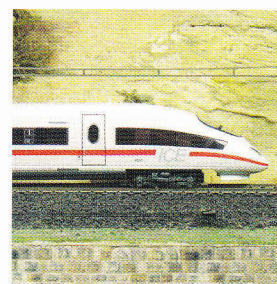


RAIL HOBBY

TIJDSCHRIFT VOOR SPOORWEGEN EN MODELSPOOR



**TUINSPOOR,
EEN TERUGBLIK
EN HERHALING**

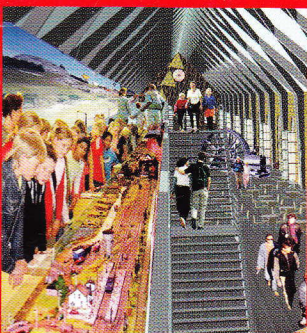


**DE MODELLEN
VOOR DE HST**

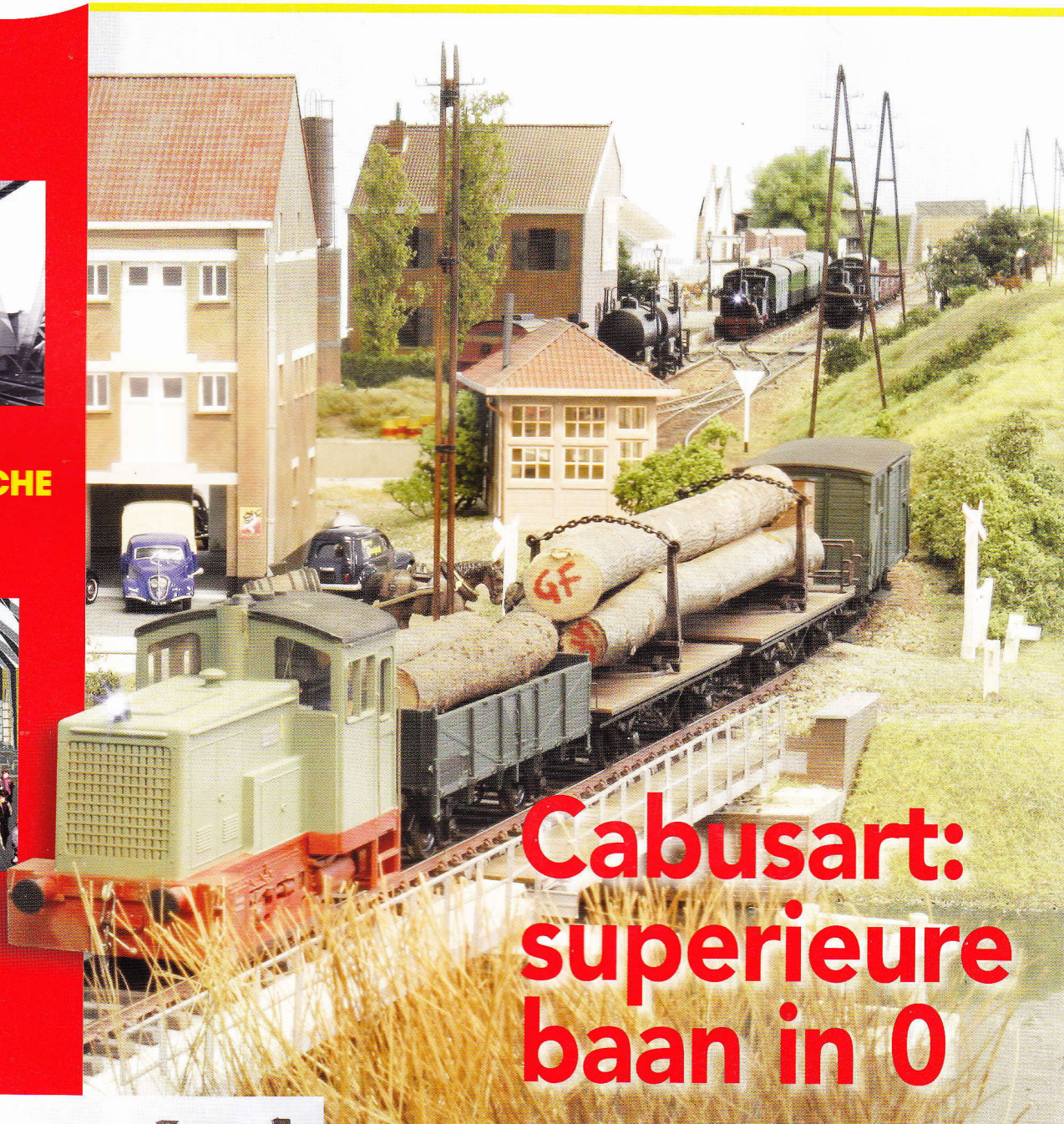
JULI/AUGUSTUS 2007
€ 5,50 - € 6,20 (B)
JAARGANG 30, NR 7/8
WWW.RAILHOBBY.NL



**TEE 50 JAAR,
EEN HISTORISCHE
TERUGBLIK**



**FRIESLAND
STOOM
AMBITIEUS**



**Cabusart:
superieure
baan in 0**



**KOLENSPOOR
LIMBURG**



8 710966 086278

00707

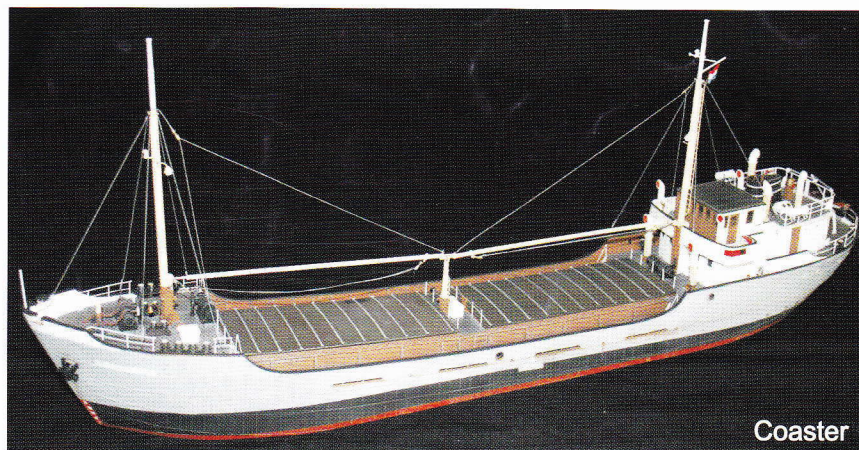
Artitec®

Programma 2007

Diverse kits en kant-en-klare modellen nu verkrijgbaar via uw winkelier

Zie voor de volgende noviteiten onze website www.artitec.nl

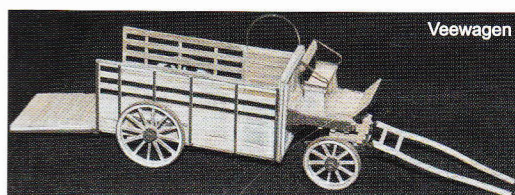
- stalen roeiboot
- zeilbootje
- warenhuis
- notariaat
- industriële schoorstenen
- Franse watertoren
- Franse goederenloods



Coaster



Vuurtoren



Veewagen



Aanhanger perronkar



Perronkar



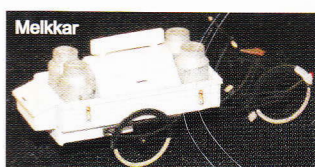
Schakelkasten, telefoonkast, vrijbalken



Duitse fietsen 1920-1960



Bufferblok



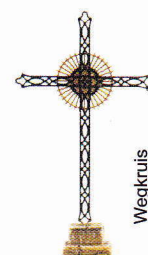
Melkkar



Oliekar



Ladderwagen



Wegkruis

Programma 2006

Deze modellen zijn als kits en kant-en-klaar via uw winkelier te verkrijgen



Moderne fietsen in H0 en N



Hollandse fietsen in H0 en N



Amerikaanse motor in H0



Triumph motor in H0



Oude roeiboten in H0 en N



Bakfiets in H0 en N



Bakkerskar in H0 en N



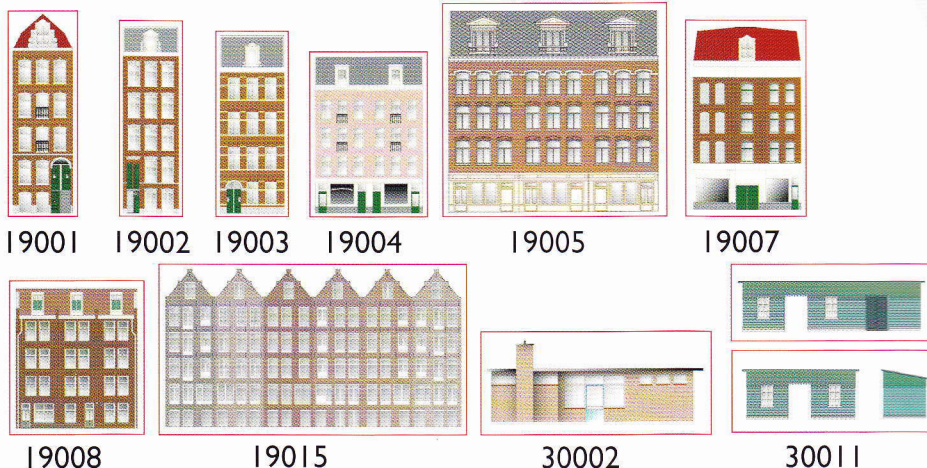
Sportvissersboten in H0

Zie www.artitec.nl voor verkooppunten en informatie over de DE 1

Originele bouwplaten

Gebaseerd op Nederlandse gebouwen uit de 19e en de 20e eeuw, met een groot-stedelijk karakter. Verkrijgbaar in H0 en in N.

Codes	Prijs per stuk	
	Abonnees	Niet-abonnees
19003	€ 6,75 (België € 7,75)	€ 7,25 (België € 8,25)
19001, 19002, 19004, 19007, 19008, 19015, 30002, 30011	€ 8,75 (België € 9,75)	€ 9,50 (België € 10,50)
19005	€ 11,- (België € 12,-)	€ 12,- (België € 13,-)



Blokpost 13 (H0)

Railhobby-ontwerp op basis van het 150 jaar oude origineel ter hoogte van Woudenberg aan de oude NRS-lijn (Utrecht-Arnhem)

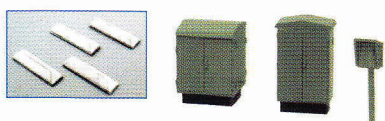
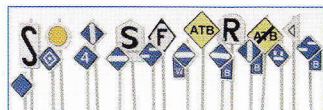
Abonnees € 20,95 (België € 22,95)
(Niet-abonnees € 25,95 / België € 27,95)

Bijgebouw (N)

Abonnees € 17,75 (België € 19,75)
(Niet-abonnees € 20,75 / België € 22,75)



Bij Blokpost 13
én het Bijgebouw
krijgt u **gratis**
4 vrijbalken!



Pakket model-accessoires

2 schakelkasten, 1 telefoonpaal, 4 vrijbalken, 10 palen met 19 borden, 4 printplaten met bewegwijzerborden. Zowel in H0 als in N.

Abonnees € 17,99 (België € 19,99)
(Niet-abonnees € 18,99 / België € 20,99)

Zo bestelt u...

Maak het totaalbedrag
over op girorekening 1926691
(postchequerekening België 000-1666899-51)

t.n.v. Uitgeverij Scala BV te Amersfoort,
o.v.v. het gewenste product (en de schaal N of H0) en
eventueel uw abonneenummer. Alle prijzen zijn
inclusief btw en verzendkosten. Na ontvangst van
betaling krijgt u uw bestelling opgestuurd.

Bestellen kan ook via
www.railhobby.nl

Genoemde prijzen gelden t/m 31 december 2007.



De specials van Railhobby

Seinen special

€ 17,50 (België € 19,50)
(Niet-abonnees € 20,75 /
België € 22,50)

Staal special

€ 16,95 (België € 18,95)
(Niet-abonnees € 19,50 /
België € 21,95)

Light-train special

€ 16,50 (België € 18,50)
(Niet-abonnees € 19,50 /
België € 21,50)

Raccordementen special

€ 15,95 (België € 17,95)
(Niet-abonnees € 18,95 /
België € 20,99)

Tijden special

€ 15,90 (België € 17,90)
(Niet-abonnees € 18,90 /
België € 20,90)

Depot special

€ 14,75 (België € 16,75)

Bestelservice
Eerdere uitgaven van
Railhobby bestellen?
www.railhobby.nl

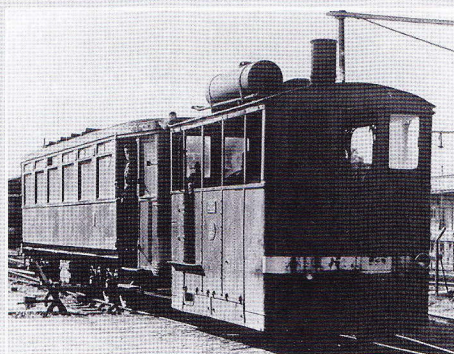
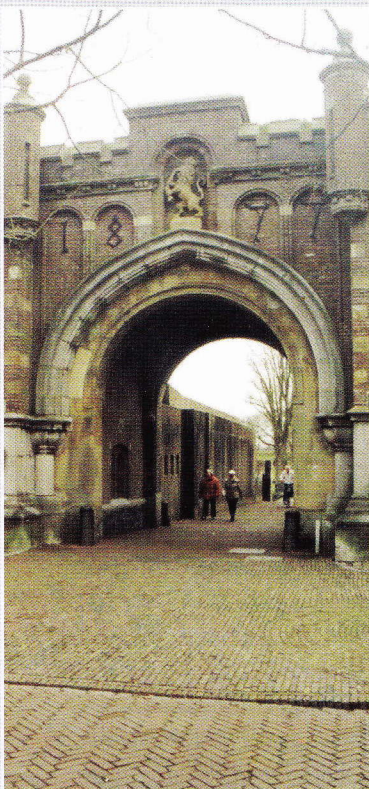


Verzamelband

Met boekbindersspelden
en jaartalstickers.
€ 13,95 (België € 16,95)



40 | De Benelux-Hondekop in model



62 |

Daar reed eens...,
de spraakmakende
Gooische

Inhoud



Jarige Gotthardbahn volop in ontwikkeling

12 | Wie halverwege de negentiende eeuw over de Gotthardpas wilde, moest er een barre en uren lange tocht per postkoets voor over hebben. In 2007 bestaat de Gotthardtunnel 125 jaar en de ontwikkelingen staan niet stil.

Stroomafnemers elocs BR 189 getest

27 | De Duitse elektrische locomotieven van de Baureihe 189 van de DB en Railion zijn in de jaren 2003 en 2004 op het Nederlandse spoorwegnet toegelaten. De BR 189 is ook geschikt voor het Nederlandse net.

Protos in de Railtest

46 | Als alles volgens de planning verloopt, neemt Connexxion in september van dit jaar vijf nieuwe treinstellen van het type Protos in gebruik. Connexxion zelf heeft voor een H0-model gezorgd van dit treinstel. Railhobby kreeg de gelegenheid een eerste exemplaar aan u voor te stellen.



Machinistenview

Niet minder opmerkelijk dan een moeizaam aansluitende rail (RH 07/04), een 'bon' onder een ruitenwiser (RH 06/02) of een rangeerhandigheidje (RH 06/11) is een fraai perspectief dat normaal gesproken alleen de machinist mag zien. Door het strenge cabinebeleid bij NS is het nauwelijks nog mogelijk vanuit de machinistenview het spoor te zien. Als reiziger kun je alleen schuin de natuur inzien, wat overigens heel erg vaak heel erg mooi is. Onze medewerker Cees Cremer is een gelukkig

mens dat hij wel door de voorruit van zijn materieel mag kijken, zelfs moet kijken. Bijgaande foto is – u hebt het allang herkend – genomen bij de twee spoorbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Weesp in de richting van Amsterdam. Dat laatste is o.a. te herkennen aan het aangebouwde fietspad. Als u denkt dit bericht al eerder gelezen te hebben, dan klopt dat. Ten onrechte werd deze tekst in RH 07/05-06 bij Opmerkelijk bij de bruggen over de Singelgracht afgedrukt.-Red.



Foto: Cees Cremer

Zomeravond met een luchtje

Poster



Foto: Cock Koelwijjn

Rond de langste dag van het jaar wordt het pas laat op de avond donker. Dat maakt het mogelijk treinen te fotograferen die gedurende de rest van het jaar in het duister rijden. Een van die treinen is de vuiltrein (voor de liefhebbers: 57631). De trein rijdt langs de Haarlemmer Trekvaart richting Haarlem, om van daar zijn weg te vervolgen naar het Drentse Wijster. Op 4 juli 2006 spiegelt Railion-loc 6408 zich vijf minuten na vertrek uit Noordwijkerhout ter hoogte van het bekende molentje in Lisse in het water van de trekvaart. De Haarlemmer Trekvaart bestaat dit jaar precies 350 jaar en vormt daarmee al tweehonderd jaar langer dan een trein een verbinding tussen Haarlem en Leiden. De strook grond tussen het water en de spoorlijn is ontwikkeld tot ecologische zone. Over enkele jaren zal een dikke rietkraag de spoorbaan hier ongetwijfeld aan het zicht onttrekken.

'Reizen per trein draagt bij aan een goede gezondheid. Ruim driekwart van de treinreizigers loopt of fietst elke dag naar en van het station. Ze besteden hier gemiddeld 38 minuten per dag aan en voldoen daarmee ruimschoots aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (NNGB). Dit blijkt uit mobiliteitsonderzoek van NS, dat werd uitgevoerd in 2005 en 2006,' aldus een perscommuniqué van NSG. Zo zien we dat de trein niet alleen deugt om van A naar B te komen, maar ook om de Nederlander een dagelijkse portie beweging te bezorgen.

Nu we het toch over beweging op en door het spoor hebben, kunnen we een ander persbericht laten aansluiten. 'De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft per brief aan de Tweede Kamer laten weten dat het zijn streven is eind dit jaar een deel van de HSL-Zuid in gebruik te nemen. Voorzien is dat de gehele hogesnelheidslijn in 2008 beschikbaar is voor treindiensten. De Minister laat verder weten dat hij verwacht in september meer zicht te hebben op de realiteit van de streefdata. NS Hispeed, het hogesnelheidsmerk van NS, zal daarom haar treindiensten gefaseerd introduceren. Hierdoor kan NS Hispeed inspelen op de onzekerheden die de Minister nog verwacht bij de afronding van de bouw.' In deze mededeling overheersen hoop en verwachting. Concretisering? Afwachten.

Nog iets anders. 'Trams op het spoor wint ProRail Prijsvraag. Het plan van Rob van der Bijl en Arcadis om het regionale spoor aantrekkelijker en goedkoper te exploiteren, is gekozen als winnaar van de ProRail Prijsvraag. De winnaars stellen voor om trams te laten rijden op het spoor, de zogenoemde vertramming. De dienstregeling kan hierdoor worden uitgebreid en er kunnen meer stations of opstapplaatsen worden gerealiseerd. De jury oordeelde dat het plan goed is onderbouwd wat betreft de kosten en baten. Voor de uitwerking van dit plan is medewerking van andere partijen zoals de provincie noodzakelijk. [...] Het plan voorziet in een pilot op de lijn Zwolle-Kampen. Deze pilot zal voldoende ervaring en informatie opleveren over de optimale vorm van vertramming. Ook de kosten van onderhoud en materieel zullen door de pilot inzichtelijk worden. Om de vertramming mogelijk te maken moeten ondermeer de veiligheidssystemen worden aangepast. Dan kunnen er zowel gewone treinen en goederentreinen als trams over het spoor rijden.' Fronsende wenkbrauwen: is dit echt zo'n nieuw idee?

Aldus een excerpt uit diverse persmededelingen. Ik hoor u denken: 'Mooi, die plannen, ik zie het resultaat wel te zijner tijd.' Het leukste plan echter staat in deze uitgave van Railhobby: de ambitieuze plannen van Sneek om van de regio een permanent, milieuvriendelijk stoomfestijn te maken.

Nico van Roon

- 6 TEE 50 jaar, een historische terugblik
- 12 Jarige Gotthardbahn volop in ontwikkeling
- 22 Muzikaal MOB 100+
- 27 Stroomafnemers elocs BR 189 getest
- 32 Friesland Stoom ambitieus
- 34 Kolenspoor Limburg
- 40 De Benelux-Hondekop in model
- 46 De Protos in de Railtest
- 50 De modellen voor de HST
- 53 Tuinspoor, een terugblik en herhaling
- 56 Eerste hybride locomotief getest
- 62 Daar reed eens... De spraakmakende Gooische
- 66 Cabusart, een modulebaan rond de Belgisch-Franse grens

Rubrieken

- 4 Opmerkelijk
- 11 Railforum
- 16 Railview
- 21 Museumnieuws
- 38 Poster
- 58 Vitrine
- 72 Railpers
- 73 Volgende maand



Foto: Peter Embrechts

Cover

Cabusart is een modulaire modelbaan rond de Belgisch-Franse grens en is gebouwd in schaal 0. De brug is een kopie van de brug van Balgerhoeke nabij Maldegem. Vanaf pagina 66 vindt u een uitgebreide reportage over deze fraaie modelbaan.

Adverteerders

- | | | |
|-----------------------|----------------------|----------------------|
| 76 Artitec | 75 Elotrack | 10 Modelspoorbeurs |
| 44 Bakx Modeltreinen | 10 Firma Wentink | Houten |
| 10 Beelen Modelbouw | 10 Intertoys Den Uyl | 44 MVB |
| 10 Beneluxspoor | 44 Jocadis | 10 PSK Modelbouw |
| 10 Brekelmans | 10 Modelbouwcentrum | 44 Somberg |
| Modelbouw | Hilversum (MCH) | 44 Trein 2000 |
| 74 Drachten Modelbouw | 10 Modelzolder | 10 Wentink occasions |



TEE 50 jaar

HISTORISCHE TERUGBLIK

Dit jaar is het vijftig jaar geleden dat de eerste internationale treinen onder de TEE-vlag gingen rijden, om precies te zijn: met ingang van de zomerdienstregeling van 1957. Snelheid, service en eerste klas comfort stonden voorop.

In eerste instantie waren het acht landen (Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Italië, Oostenrijk en Zwitserland) waar de rood/crème treinen reden. Van die landen waren er een paar die in eerste instantie niet actief meededen (België, Luxemburg en Oostenrijk). Na dertig jaar, aan het begin van de zomerdienstregeling van 1987, eind mei van dat jaar, was het over. In die dertig jaar werd het TEE-netwerk uitgebreid over bijna heel Europa (behalve achter het toenmalige 'Ijzeren Gordijn'), met absolute uitlopers naar Kopenhagen en Barcelona. Hans Hanenbergh, TEE-kenner bij uitstek, neemt u mee terug naar het moment waarop het allemaal begon...

Je moet maar boffen: begin 1957 net als jongmaatje op de afdeling dienstregeling verant-

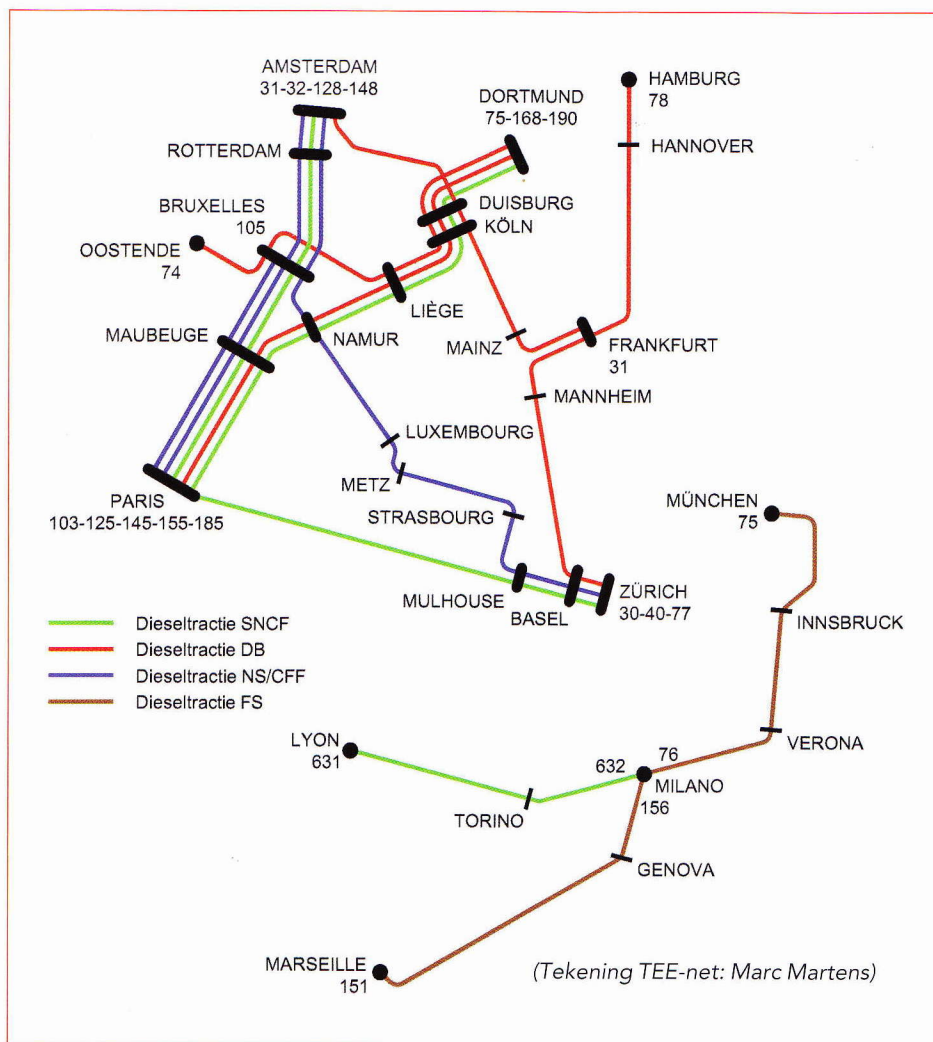


*De geestelijk vader van de TEE, de toenmalige president-directeur van de Nederlandse, ir. F.Q. den Hollander.
(foto coll. H. Hanenbergh)*

woordelijk voor de tijdtafels en dan meteen al aan de TEE mogen ruiken. 'Jij spreekt aardig Frans, dus je moet met de commerciële dienst enquêtes houden onder de reizigers.' Daar zeg je geen nee tegen. En 1957 was internationaal toch al een topjaar: ook de serie 700 met getrokken treinen in een twee-uurdienst van Amsterdam naar Duitsland was een nieuwtje, evenals de blauwe Benelux-tweetjes die in september op Brussel gingen rijden. Genoeg voor een geïnteresseerde om op de lijn kennis op te doen. De enquête-trajecten waren weliswaar in principe tot het Nederlandse parcours beperkt, maar leerde je het personeel eenmaal kennen, dan reed je al gauw door tot Düsseldorf en Brussel. De uitwerking van die vragenlijsten was een zaak van de commerciële dienst, maar de antwoorden en



Het is 18 mei 1957 en de pers is in groten getale uitgelopen om kennis te maken met het fenomeen TEE, hier op Amsterdam CS in de vorm van een NS/SBB- en een SNCF-TEE-treinstel. (foto L.J.P. Albers)



blazen, begrijpt dat 1954 zeker te vroeg was voor dit soort gemeenschappelijkheid.

Wat Den Hollander met zijn Zwitserse collega Otto Wichser van de SBB wel voor elkaar kreeg, vonden de andere landen niet nodig. De Italianen gingen met hun elegante maar kleine treinstellen ALn 442/448 hun eigen weg, de Belgen investeerden niet ('...wij zijn maar transiteland...'), de Duitsers gingen met hun fraaie lange en elegante luxe dieselstellen (VT 11.5) voor een 'grandeur' die je juist bij de Fransen zou hebben verwacht. Gelóófde de SNCF eigenlijk wel in een initiatief dat niet uit eigen land kwam? Je zou het haast zeggen. Men neme het basisonwerp van een Rame Grande Parcours, maak van de 625 pk zo'n 825 pk et voilà: zie daar een TEE Français. Dan laten ze zo'n TEE van Parijs naar Zürich ook nog gecombineerd rijden met een binnenlands (groen) deel tot Mulhouse, wat al helemaal niet de bedoeling was.

Hoe het ook zij: op zondag 2 juni 1957 was ik de eerste Nederlander die in Roosendaal in de eerste Franse TEE stapte, die het NS-net bereed, om uiteindelijk in Amsterdam de eerste NS-TEE naar Parijs te zien vertrekken, begeleid door vliegenier/schrijver Adriaan Viruly die namens De Telegraaf een snelheidswedstrijd per vliegtuig (Convair) hield. Ja, de trein had een uur langer nodig, maar de vliegende verslaggever moest nog wel gaan dineren. En dat had Viruly in alle luxe in de trein al gedaan. Dat dineren ging in de NS-SBB-stellen iets chiquer dan in de Franse TEE, waar maximaal 81 reizigers uit een piepkleine keuken op hun klaptafeltjes werden voorzien van een maaltijd die nauwelijks beter was dan 50 jaar later in een (ook Franse) Airbus 320...

Het niet gestandaardiseerd zijn van de TEE-tre-

ook de persoonlijke vragen die je moest beantwoorden gaven een aardig inzicht in de markt, ook al heette dat toen nog niet zo.

Initiatiefnemer van de TEE was zoals bekend de toenmalige NS-president-directeur Ir. F.Q. den Hollander, die één internationaal bedrijf voor ogen had, met een Europees management, een eigen maatschappij en eigen personeel, zoals 'Intercontainer'. Daarin kreeg hij niet helemaal zijn zin. Het idee was dan ook zijn tijd vvooruit. Wie ziet hoe moeizaam dergelijke internationale exploitanten het vandaag de dag hebben, begrijpt beter waarom het in 1954 niet lukte om de Europese collega-spoorwegmaatschappijen (NS, NMBS, CFL, DB, SNCF, SBB en FS) onder één noemer te krijgen.

De SNCF-collega van Den Hollander, Louis Armand, zei het bij de presentatie van het fenomeen 'TEE' aan de pers als volgt: 'Vliegtuigmaatschappijen bestellen bij één firma dertig dezelfde vliegtuigen; bij aflevering geeft de fabrikant ze de kleuren en het logo van de betreffende maatschappij. De spoorwegen bestelden echter bij 5 verschillende leveranciers hun eigen treinontwerp en bij afname geven we al de verschillende types dezelfde kleur. Niet echt het Europese denken en handelen dat we nodig hebben.' Armand vergat gemakshalve dat de SNCF zelf al helemaal geen nieuw ontwerp liet bouwen, maar voortborduurt op een bestaand dieseltreinstel dat wat meer vermogen kreeg om 140 km/h te kunnen volhouden. Maar wie zich realiseert dat de eerste gezamenlijke Europese hogesnelheidstrein (ooit gepland voor 2012) inmiddels is afge-



Een foto die het tijdbeeld prachtig weergeeft: bezige kruiers, de conducteur geeft uitleg aan een reiziger en op het perron heerst een rustige drukte... Een Frans TEE-treinstel van het type RGP825 staat als TEE 'l'Île de France' gereed voor vertrek. (foto coll. H. Hanenbergh)

nen is geen beletsel gebleken voor een gezonde ontwikkeling. Twintig jaar na de indienststelling reden er ongeveer 40 TEE's door heel Europa die jaarlijks zo'n 7,5 miljoen reizigers vervoerden. In 1972 waren dat er nog maar 5 miljoen.

Het TEE-net startte op 2 juni 1957 met tien verbindingen. Nederland had er toen vier ('Ile de France' en 'Etoile du Nord': Amsterdam-Parijs, 'Edelweiss': Amsterdam-Zürich en 'Rhein-Main': Amsterdam-Frankfurt-M.). Winter 1957 kwamen daar drie Italiaanse verbindingen bij. In 1961 werd het 'noordernet' met het 'zuidernet' door de vierspannings-TEE 'Gottardo' en 'Ticino' van Basel/Zürich naar Milaan verbonden. In 1965 ging de TEE-organisatie (overigens niet met instemming van alle betrokken landen) in zekere zin principieel overstag. Met het toelaten namelijk van de Franse binnenlandse rapide 'Le Mistral' tot de groep TEE-treinen werd een van de uitgangspunten ('een TEE is een internationale trein') verlaten. 'Le Mistral' voldeed wel aan de overige voorwaarden: snelheid en comfort. Hetzelfde jaar zag de overgang van de beroemde 'Rheingold Express' (in 1962 al van nieuw materieel voorzien) naar het TEE-label, tegelijk met de binnenlandse sneltrein 'Rheinfeil' van Dortmund naar München. Deze laatste kon door zijn koersrijtuigen Nederland-München, aangevoerd per TEE- 'Rheingold', nog als internationaal worden beschouwd.

In de daarop volgende jaren nam het aantal nationale TEE's verder toe: rond 1970 in Frankrijk met de beide 'Capitales' Parijs-Toulouse, met de 'Stanislas' en de 'Kléber' naar Strassbourg, met de 'Rhodanien' en 'Lyonnais' op de route naar de Côte d'Azur en vooral met de 'Etendard' en de 'Aquitaine' tussen Parijs en Bordeaux. De TEE 'Aquitaine' was de snelste van alle TEE's: de 579 km tussen beide steden werd non-stop in 3 uren 50 minuten afgelegd, een gemiddelde van 151 km/h.

Bij het terugkijken naar de TEE-geschiedenis vallen twee hoofdzaken op: het afscheid van de dieseltractie en het overschakelen op de door elocs getrokken treinen. Getrokken rijtuigen maakten op zeker moment de dienst uit. Wat het interieur betreft was daar een zekere eenheid tot stand ge-

komen. Duits, Frans en Italiaans materieel was qua exterieur weer niet gelijk, zelfs de uniforme kleurstelling werd afgezworen. En ja, de Fransen waren weer een uitzondering met hun roestvaste INOX-rijtuigen.

Een technische uitschieter was de 'Catalan Talgo' tussen Barcelona en Genève. Een lange trein met korte lichtgewicht rijtuigen voor elk 17 reizigers, voornamelijk ontwikkeld om sneller over bochtige trajecten te kunnen rijden. De Talgo ging aan de Spaans-Franse grens langzaam door een sluis die in de richting van Frankrijk smaller werd. De aspotten namen de druk van de wielen over, lichtten het rijtuig een beetje op en de wielen verschoven daarna op de korte as naar de gewenste stand. De 'Catalan' was een van de TEE's die ook in de zomer (als het zakenverkeer terugloopt) in de belangstelling stond. Vooral Zwitserse vakantiegangers naar de Rousillon en de Costa Brava gebruikten deze TEE. Momenteel rijdt de 'Catalan Talgo' van Montpellier naar Barcelona

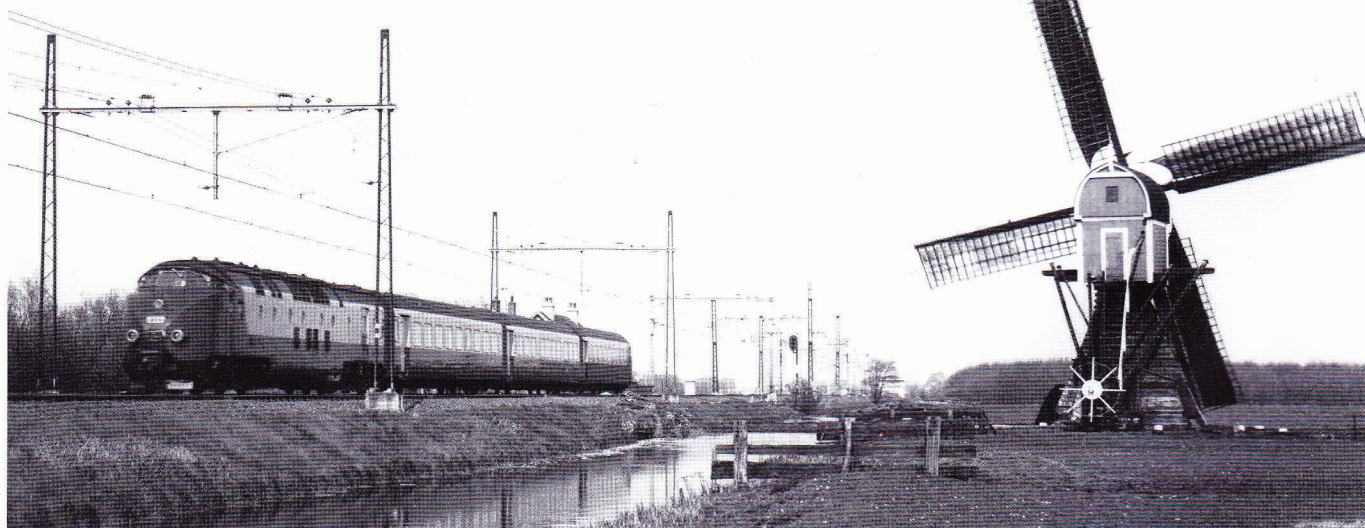
in aansluiting op de middag-TGV uit Parijs, terwijl de Talgo 'Mare Nostrum' zelfs naar en van Alicante doorrijdt. Eenzelfde toeristische belangstelling kende de TEE 'Ligure', waarmee de Noord-Italianen naar de Franse en Italiaanse Riviera reisden. In de wintersportperiode waren de 'Rheingold', 'Edelweiss' (Zwitserland) en 'Blauer Enzian' (Salzburg) in trek.

Niet alle TEE's zijn even succesvol gebleken. In de loop van de jaren verdwenen acht TEE's uit het spoorboekje, o.a. de 'Mont Cenis', 'Diamant', 'Goethe' en 'Bavaria'. De 'Paris-Ruhr' v.v. werd 'Molière' en de 'Rhein-Main' werd 'Van Beethoven'.

De brug tussen het vooroorlogse Pullman-comfort van Wagon-Lits naar het gelijksoortige TEE-comfort werd door de TEE 'Mistral' geslagen, waarin nog vier jaar een Pullman-rijtuig Parijs-Nice heeft meegereden. Dat was vooral voor een bepaalde Riyiéra-clientèle die de belle époque maar niet konden vergeten. Vijf van de TEE's



Een combinatie die tegelijkertijd kracht en elegantie uitstraalt: het Duitse TEE-stel van het type VT 11.5. (foto coll. H. Hanenbergh)



Kan het Hollandser: een Nederlands ontwerp in de vorm van de DE4 TEE van NS/SBB, ergens op de 'Oude Lijn'. (foto coll. H. Hanenbergh)

Service Kurs Servizio N°	Parcours Wagenlauf Percorso	Trains Züge Treni	Véhicules - Wagen - Veicoli Nombre et série Anzahl u. Gattung Quantità e serie	Fourni par Gestellt durch Forniti da	5	6	7	8
1	2	3	4	5	6	7	8	
X a ALLEMAGNE DEUTSCHLAND GERMANIA Ch. de fer fédéral allemand Deutsche Bundesbahn Ferrovia federale germanica								
3351 ..	München- Kufstein-Innsbruck- Brennero-Verona- Milano C	TEE 75 TEE 76 TS 75 TS 76 395 394 396 393	1 AR*ü VT 1 AR*ü	FS	2	3	4	MEDIOLANUM Vom 15. X.—31. V.
3361 ..	Hamburg-Altona- Frankfurt (M)- Basel SBB- Zürich HB	TEE 78 TEE 77 99 80	VT II*) 1 Pw*ü VT 1 A*ü VM 1 WR*ü VM 1 AR*ü VM 1 A*ü VM 1 A*ü VM 1 Pw*ü VT	DR	2	1	2	HELVETIA *) Verkehrt vorläufig mit folgender Ausrüstung: VT 08 1 A*ü VS, Ord.-Nr 1/2. 1 A*ü VM, Ord.-Nr 3/4. 1 WR*ü VT.
X b ALLEMAGNE DEUTSCHLAND GERMANIA Chemin de fer du Reich Deutsche Reichsbahn Ferrovia del Reich								
3401 ..	Berlin-Friedrichstr.- Berlin Ostbf.-Dresden- Bad Schandau-DGÖ- Prahá stfcd.-Praha hl.- České Velenice-Gmund NO- Wien FJB	FT 54 FT 55 54 55 TS 54 TS 55	1 Pw/R*ü 1 A*ü 1 B*ü	DR	2	1	3	VINDOBONA Verkehrt vorläufig noch nicht als TEE.
3402 ..	(Stockholm)- Sassnitz- Berlin- Regensburg- München	FT 130*) FT 129*)	1 Pw/R*ü 1 A*ü 1 B*ü	DR	1	A B C		SASSNITZ-EXPRESS Verkehrt vorläufig noch nicht als TEE. *) Sassnitz ab: Montag und Don- nerstag (vom 3. VI.—29. VIII.). *) München ab: Dienstag und Frei- tag (vom 4. VI.—30. VIII.).
XI SUISSE — SCHWEIZ — SVIZZERA								
3451 ..	Zürich HB- Basel- Strasbourg-Metz- Luxembourg- Bruxelles-Nord- Roosendaal- Amsterdam CS- Den Haag-Rotterdam- Roosendaal- Antwerpen-Bruxelles- Quercy- Paris (Nord)- Quercy- Bruxelles (Midi)- Quercy- Paris (Nord)- Quercy- Bruxelles-Antwerpen- Roosendaal- Rotterdam-Den Haag- Amsterdam CS- Roosendaal- Bruxelles-Nord- Luxembourg- Metz-Strasbourg- Basel- Zürich HB	ZA TEE 30 M 30 TEE 30 TEE 128 M 128 TEE 128 TEE 145 M 145 M 108 TEE 108 TEE 125 M 125 TEE 125 TEE 31 M 31 TEE 31 AZ	NS 1001-1003 SBB 501, 502 1 RAm 1 A*ü 1 AR*ü 1 A*ü	SBB/NS	4	2 3 4		EDELWEISS ÉTOILE DU NORD OISEAU BLEU ÉTOILE DU NORD EDELWEISS

Een heel bijzonder document was deze voorlopige dienstregeling. Het omkaderde deel is nooit bewaarheid geworden. De Oost-Duitse DR (Deutsche Reichsbahn) wilde ook gaan deelnemen in het TEE-project met de 'Vindobona'. Het is er, door allerlei oorzaken, nooit van gekomen. (coll. H. Hanenbergh)

hebben de naam en routes van een voormalige Pullman-trein overgenomen.

De ontwikkeling van het vervoer met de TEE's toonde tot en met 1974 een bevredigende opwaartse lijn. Daarna is een stabilisatie ingetreden, in het verkeer met Nederland zelfs een teruggang. Wie echter in tijd én geld goed kon rekenen nam de TEE. Dat gold vooral op afstanden tot 300 kilometer, waar inchecktijd én voor- en natransport bij vliegvluchten de TEE in het voordeel bracht. Over grotere afstanden vervulden TEE's een soort 'dakpanfunctie', van Bremen tot Milaan had de 'Roland' nauwelijks klanten, maar een zitplaats werd soms wel op drie deeltrajecten door verschillende reizigers bezet.

Het pad van de TEE is niet altijd over rozen gegaan. In totaal zijn er met TEE's vier ernstige ongelukken gebeurd: in 1962 botste de 'Cisalpin' bij Montbard op een losgeraakte vrachtwagen met als gevolg 9 doden. In 1964 bleef bij Labergement-Ste. Marie een vrachtauto op de overweg steken. De 'Cisalpin' kon niet tijdig stoppen, wat drie doden tot gevolg had. In 1965 botste de 'Helvetia' bij Lampertheim op een niet-vrijstaande ertstrein: drie doden. Het ernstigste ongeluk

gebeurde in Kempten nabij Aitrang (D) in 1971. Daar ontspoorde de 'Bavaria' ten gevolge van de te hoge snelheid in een boog, een ongeval dat 28 mensen het leven kostte.

Het einde van het TEE-tijdperk kwam uiteindelijk heel geleidelijk. Een voornamelijk oorzaak van dat einde was de overcapaciteit aan tractie die een door een eloc getrokken trein had. Een dergelijke TEE had maximaal zeven tot acht rijtuigen 1e klas en enkele exploitanten vonden dat pure verspilling. Waarom de trein dan niet aangevuld tot 14 à 15 rijtuigen met 2e klas accommodatie? Dat idee eenmaal geaccepteerd betekende het einde van het exclusieve eerste klas concept. Er volgde op vele TEE-routes een degradatie tot Intercity met beide klassen. Enkele jaren later ontstond het concept 'Eurocity', weliswaar met beide klassen, maar toch weer een verzorgingsniveau à la TEE, dat wil zeggen: klimaatregeling in de trein en een volledig treinstaurant.

En zo zijn we dan aangeland bij de hogesnelheidstreinen die voor een groot deel in dezelfde markt als de TEE opereren. Alleen is door hun grote snelheid de concurrentieafstand met auto en vliegtuig vergroot tot 500-600 kilometer. Dat is het grote verschil met 50 jaar geleden, toen de visie van Den Hollander er voor zorgde dat een belangrijk deel van de klanten voor de trein behouden bleef. Op de overdrachtsrit van de RAm/DE-4 stellen aan de Canadezen (Northlander) naar Luxemburg kon hij met gepaste trots aan de aanwezige journalisten vertellen hoe het destijds allemaal begonnen was. En met mij mijmerde hij in de machinistenstoel in de achterste cabine hoe hij het, vooral samen met de toenmalige SBB-chef Otto Wichser, in gang had gezet.

Tekst: Hans Hanenbergh

De dertien TEE-trajecten van 1957 (waarvan er 10 van start gingen op 2 juni 1957):

SNCF-materieel:

TEE 103-148 Ile de France: Parijs-Amsterdam.
TEE 40/47 Arbalète: Parijs-Zürich.
TEE 631/632 Mont Cenis: Lyon-Milaan.
TEE 155-190 Parsifal: Parijs-Dortmund (v.a. 3/10/1957).

DB-materieel:

TEE 185-186 Paris-Ruhr: Paris-Dortmund.
TEE 31-32 Rhein-Main: Frankfurt-M-Amsterdam.
TEE 74-75 Saphir: Dortmund-Oostende.
TEE 77/78 Helvetia: Zürich-Hamburg.

NS-SBB-materieel:

TEE 145-148 Oiseau Bleu: Paris-Brussel.
TEE 125-128 Étoile du Nord: Paris-Amsterdam.
TEE 30-31 Edelweiss: Amsterdam-Zürich.

FS-materieel:

TEE 151-156 Ligure: Marseille-Milaan (v.a. 15/8/1957).
TEE 75-76 Mediolanum: München-Milaan (v.a. 15-10-1957).

Mannen van de wereld
reizen in Europa per

TEE



Jaren vijftig folder om de TEE aan de man te brengen. (coll. Nico Spilt)

Intertoys den Uyl in Bussum

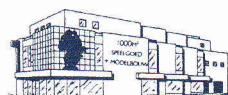


marklin 26523 5 delige fulda set digitaal
van €499,- voor €299,-

marklin 39700 NS DE4 TEE c sinus digitaal
van €549,- voor €449,-



NU OP ALLE VOLLMER HO EN N
BOUWDOZEN 50% KORTING



Speelgoed den Uyl-Intertoys Nassaulaan 31, 1404 CM Bussum Tel.: 035-6915692 Parkeren naast de zaak

van elk nr maximaal 1 per klant



Hoge Larenweg 3, 1221 AJ Hilversum
Bel 035-6832877 of fax 035-6470791

THS kleinseriemodellen in N-spoor

- 2-delig Hondenkopreinstel ELD-2
 - In donkergroen met rode strepen (1954-56)
 - In NS groen met crème strepen en snor (1956-70)
 - In NS groen, idem, met blauwe reclame banen (1970.....)
 - In NS geel, met blauwe reclame banen (1970.....)
- Van deze modellen is beperkte voorraad, voor de overige is weer een productie serie gepland, informeer s.v.p. vooraf. Prijs € 399,00
Van de Hondenkopreinstel worden ook bouwset's geleverd, de bouwset met motor kost € 299,00 en als dummystel (zonder motor) € 199,00

- Kap van de NS 1300 serie in N voor de renovatie gele uitvoering (en ook de rode 1307) € 65,00
- Kap voor de MP3000 in N in Cargo-rood. € 65,00
- Laadkraan voor de Sik in HO, prijs € 45,00

Binnenkort weer beperkt leverbaar in N:

- Hbis volume goederenwagen
- Cementballenwagen

THS-Taco models (N-spoor)
● nog zeer beperkt leverbaar de NS-sik (uitvoering met Arbo-Hekwerk) € 185,00



Noviteiten vooruitblik 2006 in N-spoor

- 4-delig Hondenkopreinstel in diverse uitvoeringen
 - 2-delig BENELUX Hondenkopstel
 - De BUFFEL (2-delig dieseltreinstel) (Taco models)
- Inschrijving c.q. reservering is gewenst

BEELLEN



MODELBOUW

Gespecialiseerd in bouwdozen, HO-auto's
treinen en scenery. Geen radio control

Uw vriendelijke modelbouwwinkel

E-mail: beelenmodelbouw@zonnet.nl
Geopend: Vrijdag - Zaterdag 10.00-17.00 uur

2e Daalsedijk 177 - 3551 EH Utrecht
Tel. 06-5351 4559 - Fax (030) 244 2723

wentinkwebshop.nl

- ★ Altijd op de hoogte van het laatste nieuws
- ★ Online bestellen
- ★ Pre-Order service
- ★ Bestellingen boven de 100 Euro portovrij verzonden
- ★ Of bezoek onze winkel

Losweg 39 Apeldoorn Tel.: 055 - 5212270



STICHTING BENELUXSPOOR.NET

VOOR ADVIES, HULP EN INFORMATIE

*Doe mee met onze
foto en diorama
wedstrijd!*

WWW.BENELUXSPOOR.NET

Spoor TT is springlevend! Kijk maar bij PSK.

Spoor TT, schaal 1:120 is de ideale schaal: minder ruimte dan HO maar veel handelbaarder dan N. PSK Modelbouw is al 20 jaar de meest complete leverancier van TT modelspoormaterialen in Nederland.

PSK Modelbouw, Zijlweg 277, 2015 CM Haarlem.
Telefoon 023-5277291, Fax 023-5277624



INTERN. MODELSPOORBEURS HOUTEN

Inkoop-verkoop-ruil van alle bekende merken.

Zaterdag 18 augustus en 22 september 2007

van 10.00-15.00 uur in Eurexpo Expo Centre.

Inl.: www.modelspoorbeurs.nl en/of Tel: 030-6013401,

Tel: 0481-353288, Mob: 06-23105160

Wentink Occasions

Voor inruil, inkoop & verkoop van occasiontreinen

Krakkedel 26

6686 MB Doornenburg

Tel.: 0481 - 42 44 84

www.wentinkoccasions.nl

Openingstijden:

Vrijdag 9.30 uur - 18.00 uur

Zaterdag 9.00 uur - 17.00 uur

Onze treinen rijden zonder vertraging

Onze openingstijden zijn:

woensdag: 14.00 - 17.00 uur vrijdag: 10.00 - 12.00 uur zaterdag: 10.00 - 16.00 uur
donderdag: 10.00 - 12.00 uur 14.00 - 17.00 uur 19.00 - 21.00 uur

www.demodelzolder.nl

Gedempte Gracht 55, 1741 GB Schagen, tel. 0224-219237



WWW.BREKELMANSMODELBOUW.NL

ELKE DAG WEER ANDERS !

BREKELMANS MODELBOUW GRAAFSEBAAN 17 ROSMALEN VOORDEELTELEFOON 073-5214606
HEIDEBLOEMSTRAAT 53 NIJMEGEN VOORDEELTELEFOON 024-3560710

Danke schön!

In Railforum van maart 2007 herdenken wij Rudolf R. Merz alias Loisl, de man die jaren lang bij zijn baanontwerpen de mooiste aquarellen maakte. Wij kregen een dankbetuiging uit Zwitserland voor de aandacht die door ons aan het overlijden van Rudolf Merz werd geschonken. Dat hij ook buiten de grenzen bekend was sterkt de nabestaanden bij het verwerken van het verdriet.-SVEA

TT Nederland 25 jaar

Op 31 maart en 1 april vierde TT Nederland haar 25-jarig bestaan. Deze actieve vereniging leidt een wat terug getrokken bestaan. Veel Nederlandse modelspoorders kennen wel het merk Rokal van vroeger, maar weten nauwelijks dat er nu een actieve vereniging bestaat. En dat is jammer want de schaal TT is een ideale schaal voor wie te weinig plaats heeft voor H0 maar N te klein vindt. In toekomstige uitgaven van ons tijdschrift gaan we proberen wat meer aandacht aan TT te besteden.-PaKl

Rood/witte AKI

Naar aanleiding van het artikel 'Beveiligde overwegen' in het aprilnummer meldde de heer J.C. van Lin uit Roermond dat de beschrijving van de AKI onjuist is. En hij heeft helemaal gelijk. Hij schrijft: 'Een aki zoals in het artikel beschreven, ken ik niet. Een aki heeft drie lichten en wel 1 wit en 2 rood. Het witte licht knippert als er geen trein aankomt met een lage frequentie. De twee rode lampen knipperen niet, maar branden om en om: wissellicht. Uiteraard branden de rode lampen als een trein zich heeft aangemeld.' Over hetzelfde artikel kwamen ook een aantal aanmerkingen binnen van de heer G. van Appeldoorn. Als deskundige heeft hij een uitvoerige toelichting gegeven. Momenteel worden zijn opmerkingen verwerkt. In een aanvullende bijdrage komen we hier uitvoerig op terug.-Red.

Kleine emplacementsen, dertig jaar geleden

Kent u hem nog, de buurtgoederentrein? De wat ouderen onder de lezers weten het nog wel. Terwijl je in alle vroegte op je trein stond te wachten om naar je werk of school te gaan kwam hij. In het begin met een stoomlocomotief, vaak van de serie 4300, later met diesel van de serie 2200 en nog later soms met een 1000 of 1100.

Even stoppen voor een overweg of een stop tonend sein, wisseling van de frontseinen van trein naar rangeerdeel, dan een forse stoot op de fluit of de tyfoon en dan na het dalen van de spoorbomen en het op geel springen van het sein langzaam binnenrijden, terwijl de klaarstaande rangeerder op een van de wagens sprong en mee reed. Dan begon het. Uit de schaduw van een goederenloods kwam een Sik tevoorschijn. Wagens, een paar ketels, twee G's en drie kolenbakken werden los gekoppeld. Na wat heen en weer rijden stonden ze netjes op een spoor om verder verdeeld te worden.

De Sik was intussen onderweg met een rijtje dat mee moest, het geluid van koppelstangen en het sissen van de remlucht, een handgebaar en een sein van de witte lamp. Dan ging het weer verder naar het volgende

station langs de lijn. Het is bijna overal voorbij. De buurtgoederentrein bestaat niet meer, de opstelsporen zijn weggehaald of liggen er overwoekerd door onkruid bij.

Wij zijn benieuwd hoeveel van de oude emplacementsen en raccordementen er nog liggen in Nederland en België.



Typisch voorbeeld van een raccordement zoals er vele honderden waren in Nederland. Het in de straat verzonken spoor dat naar een loods leidt, hier van Van Gend en Loos; in de jaren zestig nog te zien op het station van Naarden Bussum. Nu parkeren reizigers hier hun auto's. (foto PaKl)

Transfers Arbo-Sik

In het artikel 'Arbo Sik herboeren' beschrijft Guus Ferrée hoe Manuel van der Wal de transfers voor de Arbo Sik heeft vervaardigd. Reacties van lezers duiden erop dat deze omschrijving iets te summier is. Daarom zal deze techniek in een nadere bijdrage verder uiteengezet worden.-Red.

De 'Arbo' 357 in model. De omschrijving hoe de transfers voor de Arbo Sik te vervaardigen is iets te summier geweest. (foto Guus Ferrée)



Jarige Gotthardbahn in ontwikkeling

Wie halverwege de negentiende eeuw over de Gotthardpas wilde, moest er een barre en urenlange tocht per postkoets voor over hebben. Met de opkomst van de spoorwegen zag men al gauw het belang van een betrouwbare internationale railverbinding naar het zuiden. Zwitserland en Italië sloten op 15 oktober 1869 een verdrag – Duitsland trad in 1871 toe – en de voorbereidingen voor de bouw van een spoorwegtunnel tussen Göschenen en Airolo konden beginnen. In 2007 bestaat de Gotthardtunnel 125 jaar en de ontwikkelingen staan niet stil.



Bouwplaats Amsteg. (foto Gotthard AlpTransit)



Met de postkoets over de pas. (foto SBB)

Na de oprichting van de Gotthardbahn Gesellschaft op 6 december 1871 begon in de vroege herfst van 1872 vanuit beide eindpunten de aanleg van de tunnel. Een moeilijk en zwaar karwei, dat aan de Geneefse bouwondernemer Louis Favre gegund werd. De berg was weerbarstig met zijn instorting en waterdoorbraken; de boren waren nog primitief. Maar op 29 februari 1880 bereikten de beide constructieploegen elkaar. Louis Favre maakte dit moment niet meer mee, hij stierf het jaar daarvoor plotseling, terwijl hij in de tunnel was. Ook 177 arbeiders overleefden de bouw niet.

Internationale verbinding

Op 1 januari 1882 werd de Gotthardtunnel (15003 m) opengesteld voor posttreinen.¹⁾ Ook de Gotthardbahn zelf, ruwweg van Luzern naar Chiasso, naderde zijn voltooiing. In het traject lagen onder meer 70 tunnels, 108 bruggen langer dan 10 meter en niet te vergeten de beroemde keerlussen en -tunnels bij Wassen ten noorden van de Gotthard en Faudo en Giomico aan de zuidkant. Het verschil tussen het laagste punt van de lijn bij Gubiasco en het hoogste in de tunnel bedroeg bijna duizend meter. Tussen 20 en 25 mei vonden de officiële openingsfeesten van de Gotthardbahn plaats en 1 juni 1882 begon de normale treindienst. Via lijnen die in het noorden en het zuiden op de Gotthardbahn aansloten, was nu de doorgaande internationale verbinding tussen Basel en Milaan een feit. Al direct werd tus-

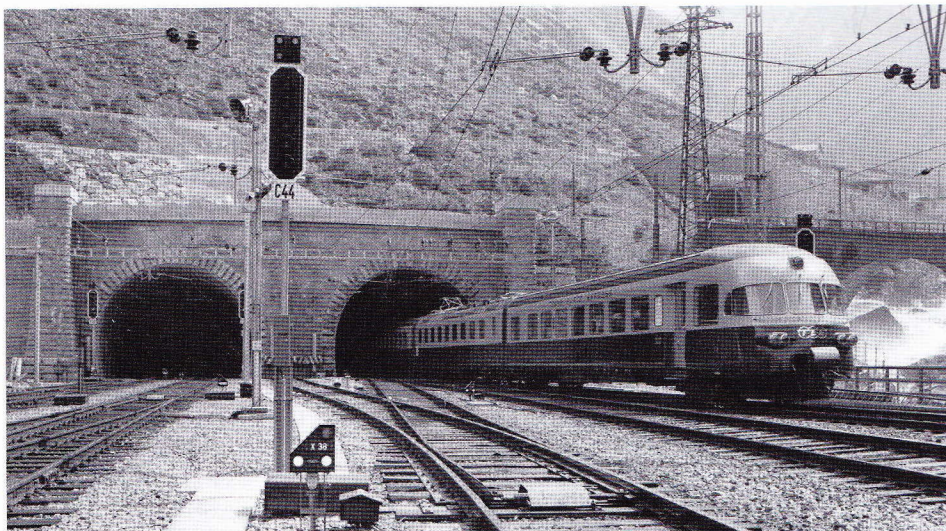


sen beide steden een nachttrein met slaaprijtuigen ingelegd. De Gotthardtunnel was – na de Semmering (1854), de Brenner (1867) en de Mont-Cenis (1871) – de vierde transalpine spoorverbinding. Om een indruk te geven van het belang: trokken er in 1840 ongeveer 20.000 mensen over de pas, in 1883 maakten er al meer dan 250.000 reizigers gebruik van de trein. Aan goederen ging er in 1840 ongeveer 10.000 ton over de pas en in het eerste volledige exploitatiejaar 1883 van de Gotthardbahn werden 450.000 ton transitgoederen door de tunnel vervoerd.

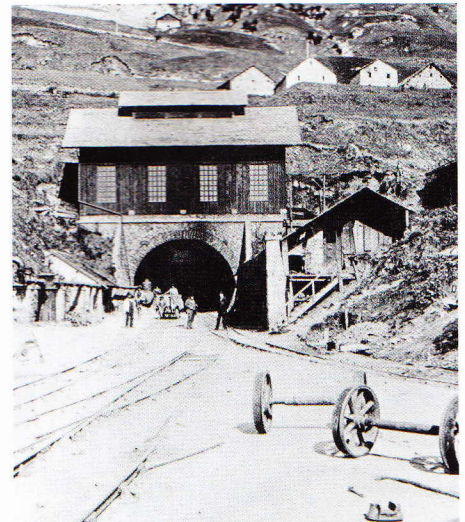
Uitbouw en elektrificatie

Het vervoer ontwikkelde zich in een rap tempo en dat maakte verdubbeling van het enkelsporige traject nodig. Allereerst werd een tweede spoor in de tunnel op het traject Bellinzona – Giubiasco gelegd (1883). Tussen 1890 en 1904 kreeg vervolgens het grootste deel van de Gotthardbahn tussen Bellinzona en Flüelen dubbelspoor, een totale lengte van 122 kilometer. Pas in 1965 volgde de afsluiting van dit project met de aanpassing van het spoor op de dam bij Melide. Mede door financiële problemen kwam de Gott-

hardbahn in 1909 in handen van de Schweizerische Bundesbahnen. De stoomtractie was uiteraard heer en meester op de lijn. Toen het steeds toenemende verkeer opnieuw een capaciteitsvergroting van de lijn nodig maakte, besloot de SBB in 1913 de Gotthardbahn te elektrificeren met 15 kV / 16 2/3 Hz. De werkzaamheden begonnen voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, werden door deze tijdelijk onderbroken en pas in 1923/24 kon de gehele lijn Chiasso – Gotthard – Zürich/Basel elektrisch bereden worden. De Gotthardbahn heeft veel express-



De TEE Gottardo in Göschenen, links de tweede tunnelingang gemaakt voor de autopeneltreinen door de tunnel. (foto SBB)



De tunnelmond in Airolo tijdens de bouw rond 1880. (foto SBB)



De trein van de officiële openingsrit op 22 mei 1882 is in Göschenen aangekomen. (foto SBB)



Twee locomotieven Re 6/6 met een containertrein in de omgeving van Bodio. (foto Albert Rozenboom)

treinen zien passeren, zoals de Gotthard-Pulman Express (Basel – Milaan) eind jaren twintig, de TEE's Gottardo (Zürich – Milaan) en Cisalpino (Milaan – Parijs) ²⁾ uit de jaren zestig, de experimentele Overnight Express (Amsterdam – Milaan) uit 2001 en de hedendaagse Eurocity Cisalpino Tiziano (Milaan – Basel).

Auto in opmars

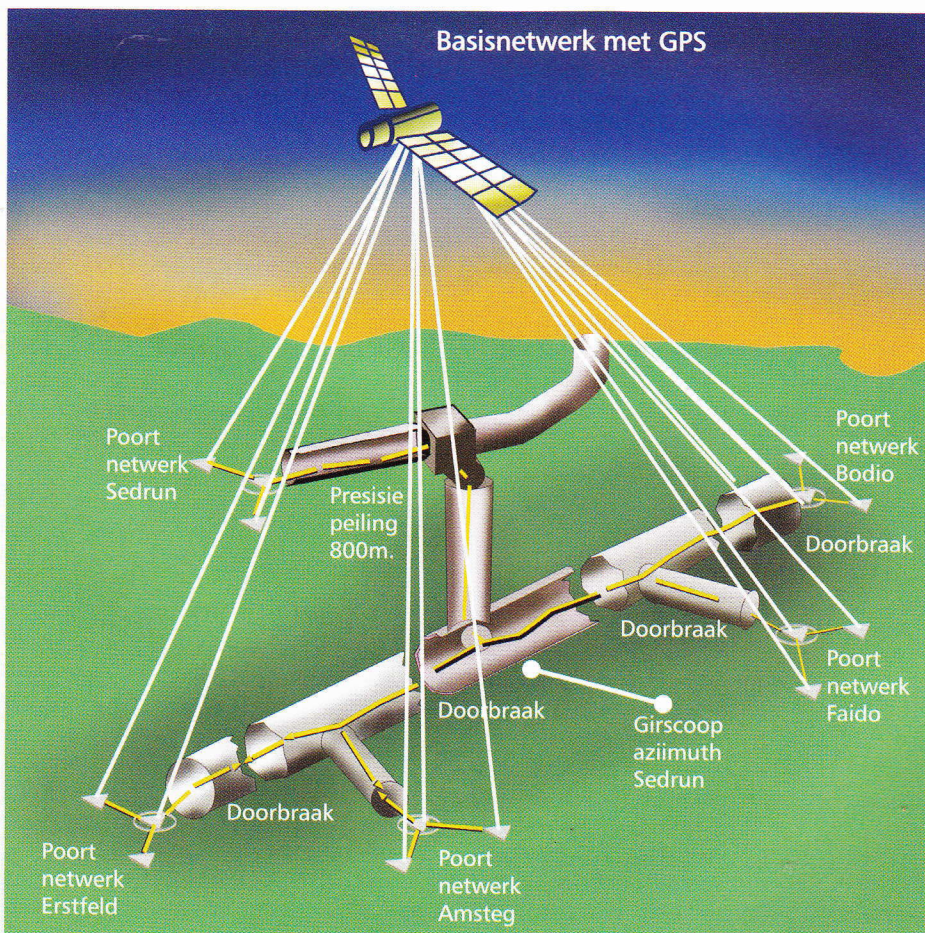
Al vanaf 1906 werd de Gotthardstrasse beperkt voor auto's opengesteld. Toen het wegverkeer sterk toenam, ging de SBB personenauto's als 'begeleide bagage' door de tunnel vervoeren (1924). Het bleek een succes en er werden speciale wagens gebouwd, voorzien van rijbruggen aan de kopkant, zodat een rijdende straat ontstond. Göschenen en Airolo kregen eigen laadperrons voor dit vervoer. Om het soepel af te wik-

kelen werd in Göschenen in '60 een tweede tunnelingang gebouwd, met sporen die 196 meter verder in de oude tunnel uitmondden. De SBB liet pendeltreinen rijden, tot honderd per dag in beide richtingen. Werden er in 1938 8.865 auto's vervoerd, in het recordjaar 1967 waren dat er 555.872. Daarnaast reden er langeafstandstreinen door de tunnel met speciale wagens voor het vervoer van complete vrachtwagens en containers. Na de opening van de Gotthard-wegverkeertunnel op 5 september 1980 denderden elke dag duizenden vrachtauto's – rook en smook uitbrakend – over de noord-zuidroute op weg naar Italië en terug. Tot afgrijzen van vele Zwitsers die het milieu ernstig bedreigd en het landschap vervuild zagen. Het pendelverkeer voor personenauto's door de spoorwegtunnel werd nog dezelfde dag gestaakt. Op 24 oktober

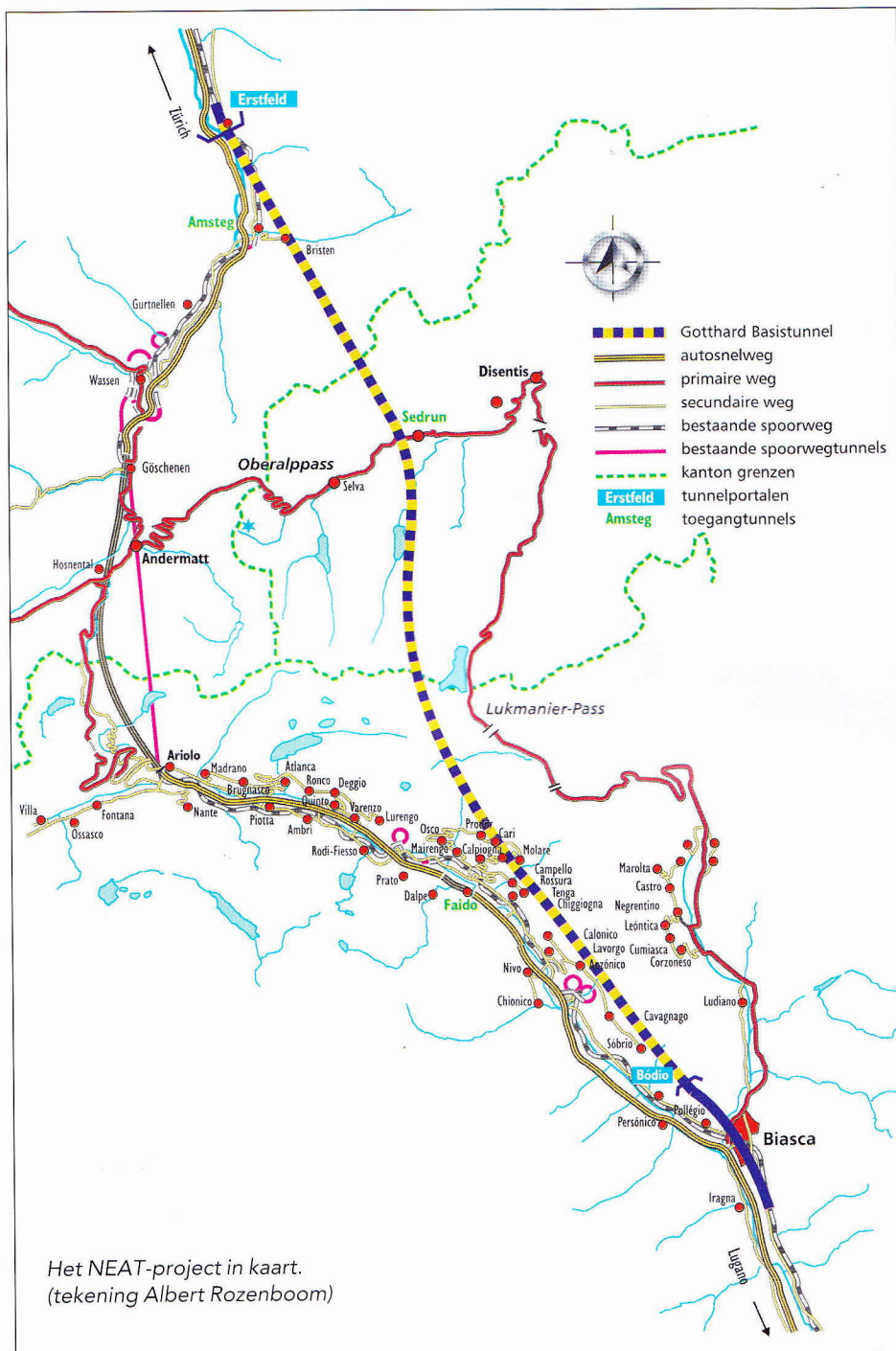
2001 verongelukte een tankauto waardoor een vreselijke brand ontstond, die doden veroorzaakte en de wegtunnel maandenlang volledig uitschakelde. De autopendels Göschenen – Airolo keerden voorlopig weer terug, zij het met autowagens van de Lötschberg Bahn, want de SBB had de zijne al gesloopt.

Nieuwe spoorwegtransversale

Het wegennet en de spoorwegen konden het – mede door de EU – groeiende vervoer niet meer verwerken. Het vrachtverkeer over de weg betekende verder een onaanvaardbare vervuiling van het milieu door de uitstoot van roet en CO₂. Een ingrijpende uitbreiding van de railinfrastructuur was nodig, omdat Zwitserland uit milieuoverwegingen het goederenverkeer zo veel mogelijk als gecombineerd spoorwegvervoer (containers, Huckepack, wisselbakken en Rollende Landstrasse ³⁾ wilde afwikkelen. Bovendien kon het land door de aanleg van nieuwe lijnen beter op het Europese hogesnelheidsnet inspelen. De rijtijd Basel – Milaan zou van ruim vijf uur tot iets meer dan 3,5 uur worden teruggebracht. Via een referendum in september 1992 stemde de Zwitserse bevolking met ruime meerderheid in met de bouw van de Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) – kortweg AlpTransit – een project van circa vijftien miljard Zwitserse Franken. NEAT omvat de gecombineerde aanpak van de twee grote noord-zuidassen, via de Gotthard en via de Lötschberg. Hierdoor ontstaat een afgestemd infrastructuursysteem, geschikt om het internationale reizigers- en goederenverkeer dat Zwitserland via Basel en Zürich binnenkomt en bij Chiasso richting Milaan weer verlaat (vice versa), adequaat te behandelen. Aan de Lötschberg is inmiddels tussen Frutigen en Gampel, aan de lijn Genève – Brig, een nieuwe basistunnel van 34,6 kilometer lengte gebouwd. Hij gaat deze zomer open. Aan de kant van de Gotthard zijn de werken nog veel groter. Hier komt een vlakke spoorlijn met niet meer dan 12‰ stijging dwars door de Alpen. Daarvoor is een Gotthard-basistunnel nodig van 57,3 kilometer lengte, de langste ter wereld. Hij begint in Erstfeld en komt pas in Bodio, ruim voorbij Airolo, weer boven de grond. Bij beide plaatsen sluit hij aan op het bestaande net. Voorts moet tussen Thalwil en Lätti in het traject Arth-Goldau – Zürich de Zimmerberg-basistunnel II van elf kilometer worden geboord. Het laatste deelproject is de Ceneri-basistunnel (15 km) tussen Camorino en Vezia. Als alles klaar is ligt tussen Arth-Goldau en Lugano een zeer hoogwaardige spoorlijn van 157 kilometer lengte.



Schematische voorstelling van het basisgrid met behulp van GPS. (tekening Alptransit Gotthard, redactie Albert Rozenboom)

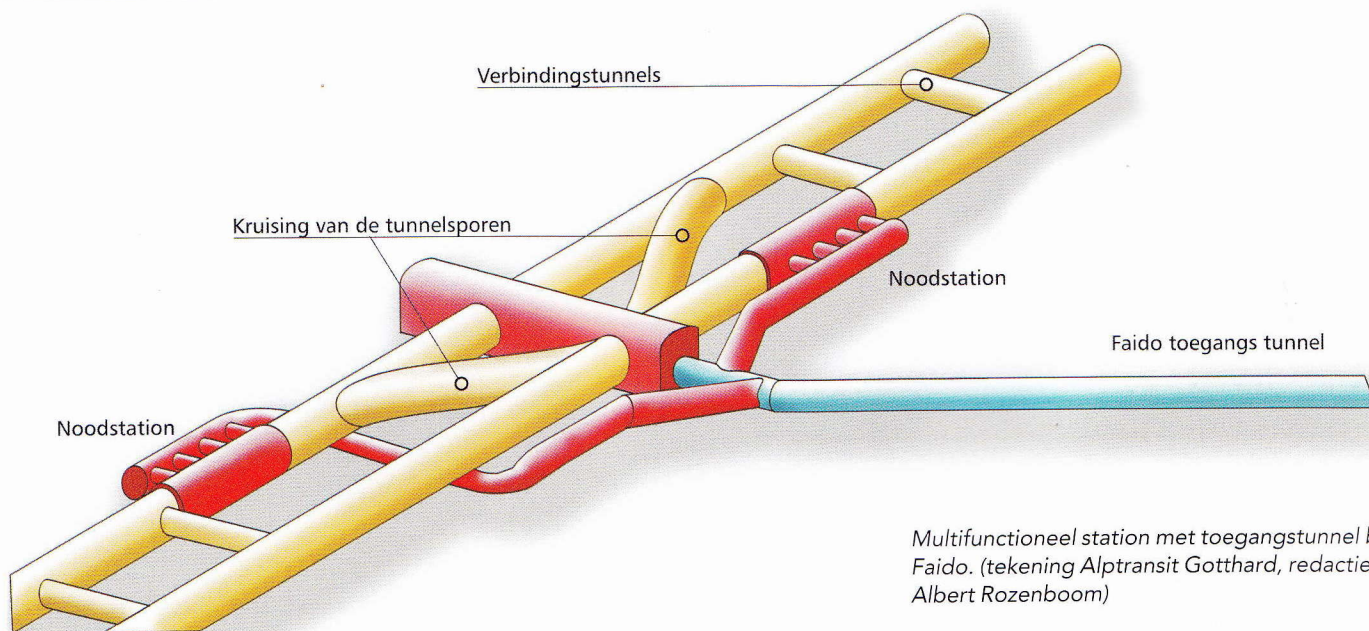


Dubbele buis

Omdat er twijfel rees of het totale NEAT-project economisch haalbaar was, werd besloten de nieuwe Lötschbergbasistunnel voorlopig voor tweederde met enkelspoor uit te rusten en enkele aanvoerlijnen in de ijskast te zetten. Het Gotthardtraject bleef overeind, zij het dat de Zimmerberg-basistunnel II wordt getemporeerd. De eerste voorbereidende buitenwerkzaamheden voor de spectaculaire Gotthardbasistunnel begonnen in 1994. Hij zal bestaan uit twee enkelsporige buizen, die op veertig meter afstand van elkaar liggen. Om de 325 meter worden ze verbonden door kleine tunnels, waardoor vluchtroutes via de tweede tunnelbuis ontstaan. Bij Faido en Sedrun komen in de berg multifunctionele posten, waar noodhaltes voor calamiteiten worden ingericht en overloopwissels aangelegd om in twee richtingen van tunnelbuis te kunnen wisselen. Op deze manier wordt de tunnel in drie lengtes verdeeld en is altijd maar eenzelfde buiten gebruik als zich iets bijzonders voordoet. Wanneer de bouw alleen vanuit Erstfeld of Bodio plaatsvond, zou deze veel te veel tijd in beslag nemen. Daarom werden bij Amsteg, Sedrun en Faido schachten naar het voorziene tunneltracé geboord om ook vanuit deze punten verder te werken. Voor een deel wordt de tunnel met moderne machines geboord, voor een deel gebruiken de bouwers explosieven. De kosten worden op ongeveer acht miljard franken geschat en volgens planning zal de tunnel eind 2016 klaar zijn. De ingebruikneming van het complete traject Basel/Zürich – Gotthardbasistunnel – Chiasso als 'topspoorweg' is voorzien voor 2019. Het tunneljubileum van 2007 was slechts een mijlpaal in de ontwikkeling...

- 1) Een van de twee daarvoor gebruikte B-stoomlocomotieven (Nr. 11) staat nu in het Verkehrshaus in Luzern.
- 2) Vierspanningstreinstel RAe TEE II 1053 uit 1961 is bewaard gebleven en behoort tot de rijvaardige museumcollectie van de SBB.
- 3) Zie hiervoor Railhobby 2007/03.

Tekst: Hans van Lith



Door de stremming in Almelo reden de Volvotreinen enkele dagen via Zutphen. Loc 6434 rijdt op 30 maart 2007 met trein 46259 door Delden. (foto Sevrien Ferrée)

Omleidingen

Als gevolg van uit de hand gelopen werkzaamheden aan een noodspoor bij Almelo waarbij het ingenieursbureau Grontmij zulke grote fouten ten aanzien van het veiligheidssysteem heeft gemaakt dat concurrent Movares het karwei heeft overgenomen en ProRail een extern onderzoek laat uitvoeren naar de gang van zaken, was er in maart en april van dit jaar sprake van relatief langdurige omleidingen in het oosten van het land. Zo reden de Volvo-treinen deels via Emmerich en deels via Hengelo-Zutphen. Ook de containershuttles van ERS werden getroffen. Deze reden via Emmerich de grens over. De reizigers met de internationale trein Schiphol-Hengelo-Berlijn werden in eerste instantie met bussen vervoerd. Met ingang van dinsdag 3 april reden ze (stapvoets) over het hulpspoor dat is aangelegd omdat het spoor tussen Almelo en Almelo De Riet verdiept wordt aangelegd. Die klus moet in 2009 zijn afgerond. De Grontmij bestond het om de beveiliging van het noodspoor te koppelen aan de complexe, oude relaisbeveiliging van het station van Almelo. Het bedrijf zou daarvoor niet de juiste vak-kennis in huis hebben gehad. Een betere oplossing was bij Pijnacker gekozen, waar op de Hofpleinlijn een soortgelijk werk werd uitgevoerd. Daar werd de noodbaan gescheiden elektronisch beveiligd. De container waarin die beveiliging was gebouwd, had zo naar Almelo kunnen worden gevoerd. Het geklungel in Almelo – veiligheidsdeskundigen spreken van ‘ongehoorde ontwikkelingen’ – leidde in april tot vragen in de Tweede kamer toen de vele computerstoringen bij ProRail op de agenda stond. Op 19 april reden de treinen tussen Hengelo en Almelo weer normaal.-GF



Connexxion

Op 29 mei van dit jaar eindigt het tijdperk Wadlopers in Twente. De beide door Connexxion gehuurde treinstellen die de treindienst tussen Almelo en Mariënborg onderhouden, worden vervangen door twee motorwagens Lint 41/H die Connexxion van Syntus huurt. Het Achterhoekse openbaarvervoerbedrijf kan beide motorwagens door een aangepast onderhoudsschema en door huur van een extra DM90-treinstel missen. Volgens een mededeling van Syntus gaan de motorwagens 44 en 45 naar Twente. Ze worden rood bestickerd of rood gespoten, de anderhalf jaar geleden geïntroduceerde nieuwe Twentse huisstijl van Connexxion. Omdat Syntus als exploitant

optreedt, ook het bedienende personeel is van deze onderneming afkomstig, blijft de eigen naam in het klein op de zijkant vermeld. Omdat de uitgeleende treinstellen in het reguliere onderhoudsprogramma meedraaien, kan het voorkomen dat er rode en gele wagens door elkaar worden gebruikt.

De beide Wadlopers gaan mogelijk naar de Valleilijn. Volgens een woordvoerder van Connexxion loopt de huurperiode van dit materieel nog een half jaar door en zit het bedrijf op de nieuwe treinverbinding qua materieel allerminst in een ruim jasje. Extra treinstellen huren in geval van calamiteiten bij NSR is onmogelijk. Utrecht, zo heeft het bedrijf aan den lijve ondervonden, heeft de policy om concurrenten niet te helpen. Daar komt bij dat Connexxion

overweegt om met ingang van de nieuwe dienstregeling in december extra slagen naar Barneveld Centrum te maken waardoor alle aanwezige treinstellen zullen worden benut. De twee DH's zouden dan als waardevolle reserve kunnen gelden.

Het prototype van de Protos kwam niet zoals de bedoeling was op 1 maart van dit jaar naar Nederland om hier de testen voor de typegoedkeuring te ondergaan. Er waren problemen met het gewicht van de bekabeling (vier ton!) waardoor een constructiewijziging aan de draaistellen noodzakelijk was. Die is inmiddels doorgevoerd. Als het goed is, is dit treinstel in april in Nederland aangekomen. De testritten worden vanuit Eindhoven gehouden tussen Helmond en Horst-Sevenum.-GF



Connexxion-motorwagen 3101 verlaat Mariënborg, 14 januari 2007. (foto Guus Ferrée)

HGK

HGK heeft in maart de tractie overgenomen van de Linz shuttle. Zoals bekend raakte vorig jaar ACTS de dienst Emmerich-Linz kwijt ten faveure van de Ruhrtalbahn. De opdrachtgevers waren destijds tot grote ontsteltenis van de directie van ACTS zeer ontevreden over de geleverde dienstverlening. HGK, dat verantwoordelijk werd voor de dienst op het Nederlandse gedeelte, huurde diesellocomotieven in van de Ruhrtalbahn. Maar sinds dit voorjaar gebruikt HGK daarvoor eigen machines. Al kwamen daarna ook af en toe weer RTB-machines in beeld.-GF



HGK-loc DE 668 rijdt op 1 april 2007 met een extra Linz-shuttle ter hoogte van Westervoort naar Emmerich. (foto Sevrien Ferrée)

Railion Deutschland

Railion Deutschland heeft inmiddels de eerste twee uit Nederland afkomstige 6400-en van een nieuwe bestickering voorzien. Het gaat om de 6461 en de 6485 die beide in Hagen-Vorhalle zijn gehuisvest. Op het machinistenhuis zijn aan de zijkant de opschriften Railion en DB Logistic aangebracht. Ook zijn deze locomotieven voorzien van Zugfunk. Door die typisch vormgegeven antenne die voorop de lange neus staat, hebben ze inmiddels de bijnaam sharky gekregen.



De cabine van de 6485 is voorzien van aanpaste opschriften.



Railion Deutschland loc 6485 rijdt samen met 6481 en 6491 een kolentrein ter hoogte van Westervoort in de richting van Emmerich, 1 april 2007. Let op de antenne voorop de neus. (foto's Sevrien Ferrée)

NS Reizigers

NS Reizigers beleeft de laatste tijd weinig plezier aan de 150 tweedehands ICK-rijtuigen. De in 2001 van de DB overgenomen rijtuigen van het type Bm 235 die bij PFA in Weiden werden gemoderniseerd en aangepast, vertonen oudheidsverschijnselen. Zo werden met ingang van dit jaar noodgedwongen ICK-bakken uit de treindienst genomen, omdat er scheurtjes in de assen waren geconstateerd. Om na te gaan hoe groot de schade was, dienden alle assen op de eventuele aanwezigheid van scheurtjes te worden gecontroleerd. Die werkzaamheden werden in het Technisch Centrum in Eindhoven uitgevoerd. Deze werkplaats van NedTrain neemt ook het extra onderhoud aan het ICK-materieel voor z'n rekening. De revisie van de assen had vervolgens plaats in de DB-werkplaats in Wittenberge in het vroegere Oost-Duitsland.-GF



Een ICK-rijtuig wacht bij het Technisch Centrum in Eindhoven om te worden geïnspecteerd, 28 maart 2007. (foto Guus Ferrée)

Depot Wolsztyn

Met een imponerende parade is op 28 april 2007 het feit gevierd dat het stoomdepot van Wolsztyn honderd jaar bestaat. Vanuit Hongarije (loc 109.109), Tsjechië (475.111 en 423.0145), Duitsland (18 201) en Groot-Brittannië (tenderloc 5521 van de Great Western Railway) waren afgevaardigden gestuurd om dit bijzondere evenement dat rond de 20.000 bezoekers trok, extra luister bij te zetten. In eerste instantie was het de bedoeling dat vanuit Duitsland de locs 03 1010 (vanuit Berlijn) en 03 2204 en 35 1019 (in voorspan vanuit Cottbus) met extra treinen naar het voormalige Pruisische depot zouden rijden. Maar als gevolg van de langdurige droogte die ook Duitsland in april in de greep hield, mochten er in verband met brandgevaar geen kolengestookte locomotieven in het beboste oosten van Duitsland rijden. Alleen de oliegestookte 18 201 kreeg in Cottbus het vertreksein.

De parade vormde tijdens de snikhete dag, het kwik steeg ruim boven de dertig graden Celsius, het hoogtepunt van het jubileum. Eerst reden de deelnemende locs solo, daarna zij aan zij en tenslotte presenteerden de fraai opgepoetste en opgedofte machines zich in een lange rij aan de vele toeschouwers. Dat het feest te laat begon, mocht de pret niet drukken. En dat de diverse extra treinen ook veel te laat binnen rolden evenmin. Het publiek ver-



De zware tenderloc Okz32-2 was een van de Poolse machines die tijdens de parade in Wolsztyn acte de présence gaf. (foto Guus Ferrée)



Bijzonder was de aanwezigheid van deze Britse tenderloc 5521 van de GWR. (foto Guus Ferrée)

maakte zich bij allerlei stalletjes met spoorse hebbedingen. Ook waren er diverse spoorse demonstraties. Zo tilde de zware dieselmotor EDK 2000 stoomloc TKT48-147 een stukje van de

grond. Het slotakkoord van de memorabele dag werd gevormd door de Pt47-112 die een korte militaire trein aan de haak had. Het in oude kledij gestoken peloton aan boord bestookte het pu-

bliek met losse flodders. Het aan-
doenlijke optreden symboliseerde de opstand van Polen in 1919. Jammer dat voor deze trein een naoorlogse loc was gespannen....

Toen de locloids in Wolsztyn in 1907 was opgeleverd, telde deze vier sporen. In 1908 werden er nog eens vier sporen bijgebouwd. Die omvang is anno 2007 nog steeds intact. De eerste locomotieven die in Wolsztyn werden gehuisvest, waren van het Pruisische type T 3, later bij de PKP voorzien van de serieaanduiding TKh 1. Later deden machines van de series 91 en 13.4 hier hun intrede. In Wolsztyn was tussen 1886 en 1908 een kruispunt van spoorlijnen ontstaan. Reizigers konden van hier naar Poznan, Leszno, Zbaszynek, Sulechów en Nowa Sol reizen. Een deel van die trajecten is de laatste jaren buiten gebruik gesteld. Het depot heeft echter overleefd. Nog steeds rijden er stoomlocs in de reguliere dienst. De eindbestemmingen zijn Poznan en Leszno die elke dag met een treinpaar worden bediend. Als tractie fungeert in de regel de serie Ol49. Maar ook de Pt47-112 en de Pm36-2 worden wel eens ingezet. Of het depot het 125-jarig bestaan haalt, valt te bezien. Het kost steeds meer moeite om de be-
daagde locs in een goede rijvaardige staat te houden. -GF



De fraai opgeknapte Tr5-65 (ex-DRG 56 511, Orenstein & Koppel 1921/8961) maakt zich op 28 april 2007 in depot Wolsztyn gereed om naar het paradespoor te rijden. (foto Guus Ferrée)



Bentheimer

De Bentheimer Eisenbahn heeft sinds enige tijd de beschikking over een nieuwe diesellocomotief. Het is de drieassige D5 die vooral in Nordhorn voor het rangeren met grindtreinen naar een plaatselijke betonfabriek wordt gebruikt. De uit Mühlheim afkomstige dieselelektrische machine heeft inmiddels de rode huisstijl gekregen. Fabrikant is Gmeinder die de loc van het type DE 500 C in 1990 onder fabrieksnummer 5692 afleverde.

Overigens is de WAB het vervoer van de grindtreinen van Röderau/Elbe naar Bad Bentheim kwijtgeraakt. Dit bulkvervoer is sinds het voorjaar in handen van het eveneens particuliere bedrijf PBSV uit Magdeburg dat twee door Alstom Stendal gemoderniseerde ex-V100-en van de Reichsbahn gebruikt om de treinen van en naar het Grafschaft Bentheim te rijden.

Volgens de directie van de Bent-

heimer Eisenbahn wordt er gekeken naar een nieuwe of gebruikte zware diesellocomotief. Er is contact met de OMB in Neustrelitz voor het kopen van een opgeknapte V200. Directielid Joachim Berends vertelt in een uitgebreid interview met Railhobby dat nog zal worden gepubliceerd, dat er echter ook contacten zijn met fa-

brikant Vossloh in Kiel.

'De locomotief die we willen hebben, zal sterker zijn dan onze sterkste machine nu. Het is de bedoeling dat we met de nieuwste aanwinst nieuwe diensten gaan rijden tot Hannover en het Ruhrgebied. Nee, we gaan niet met eigen tractie naar Rotterdam of Amsterdam rijden. We hebben

wat dat betreft een prima samenwerking met ACTS. Als in oktober van dit jaar de Euroterminal II in Coevorden wordt geopend gaan we wel vaker containertreinen naar de havens van Amsterdam laten rijden. Die frequenties worden verhoogd,' aldus Joachim Berends die er aan toevoegt dat het bedrijf dit jaar voor het eerst in de historie de grens van een miljoen ton goederen zal doorbreken. Dat komt omdat in Coevorden-Heege in oktober van dit jaar Euroterminal II in gebruik wordt genomen. Een containeroverslag die als achtervang van de havens van Rotterdam en Amsterdam zal gaan fungeren. Het nieuwe terrein dat ook directe weg- en waterverbindingen kent, heeft een oppervlakte van 7,1 hectare en is het eerste grensoverschrijdende industriegebied in Duitsland en Nederland.-GF



BE-loc 5 rangeert in Nordhorn, 5 april 2007. (foto Guus Ferrée)

Einde AAE

Niet op 2 en 3 december 2006 toen de Euregio-Eisenbahn de traditionele Nikolausritten hield, maar op 24 maart 2007 werd voor het laatst het traject Ahaus-Alstätte bereden. Motorwagen VT 643.09 van de Prignitzer Eisenbahn reed op die zaterdag een extra trein naar Alstätte dat sinds 1967 het eindpunt van deze lijn is. In 1903 maakte deze verbinding nog deel uit van de Ahaus Enscheder Eisenbahn. Een particuliere spoorwegonderneming die in eerste instantie door lokale Twentse en Duitse textielbaronnen werd opgericht om kolen uit het Ruhrgebied op een goedkope manier naar Ahaus en Enschede te krijgen. Nadat de Talent van de PEG weer naar Ahaus was gereden, haalde de V60 van de Bocholter Eisenbahn Gesellschaft (BEG) de drie tweemaalige personenrijtuigen en een ketelwagen van de Euregio-Eisenbahn op en bracht ze naar de collega's van het rijdend spoorwegmuseum in Bocholt. Sinds 1 april 2007 is het verboden om over de lijn Ahaus-Alstätte te rijden. De regering van de deelstaat Nordrhein-Westfalen heeft inmiddels toestemming gegeven om het twaalf kilometer lange baanvak op te breken.-GF



PEG-motorwagen 643.09 wacht op 24 maart 2007 in Alstätte op de nu al historische terugrit naar Ahaus. (foto Sevrien Ferrée)



Betuwerroute geopend

R4Chem heeft historie geschreven door maandagochtend 18 juni als eerste vervoerder gebruik te maken van de twee dagen eerder door koningin Beatrix officieel geopende Betuwerroute. Het bedrijf liet een graan-trein naar Duitsland rijden. In totaal mogen er in deze fase twaalf retourritten per dag worden gemaakt. Die mogen in dit gedeelte van het proefbedrijf pas vanuit Kijfhoek vertrekken als de voorliggende trein Zevenaar heeft bereikt. Pas met ingang van de nieuwe dienstregeling, na afsluiting van de testfase in november van dit jaar, zal het aantal dagelijkse treinen in eer-

De feesttrein die werd gebruikt voor de ingebruikname van de Betuwerroute was samengesteld uit locs van de diverse gebruikers. Opmerkelijk was de tweede plek in deze hiërarchie van RRF! Kijfhoek, 16 juni 2007. (foto Guus Ferrée)

ste instantie naar vijftig worden opgevoerd. Full swing (150 treinen per dag) gaat het pas echt in 2013, als de Duitsers het derde spoor van Emmerich naar Oberhausen in gebruik hebben genomen. Vijftig treinen per dag is organisatorisch net te behappen in het Duits/Nederlandse grensstation. Al wijzen insiders er op dat lang niet alle treinen via Emmerich zullen rijden omdat er na elf uur 's avonds geen overwachter meer werkt. De verwachting is dat goederentreinen de Heilige Lijn op zullen rijden en via Venlo hun tocht door Duitsland zullen voortzetten.

De opening van de 4,6 miljard euro kostende Betuwerroute werd ontsierd doordat actievoerders GroenFront de feesttrein na vertrek uit Barendrecht bij Zwijndrecht het doorrijden beletten. Die trein bestond uit locomotieven van alle toekomstige gebruikers van de door verkeersminister Camiel Eurlings als veiligste lijn van Nederland betitelde goederenverbinding. De trein bestond voorts uit de verschillende typen goederenwagens die via deze spoorlijn zullen worden vervoerd. Enkele optimisten spraken tijdens de persconferentie voorafgaande

aan de openingshandeling van de nieuwe Zijderoute. Vooral Railion maakt zich sterk om op termijn met goederentreinen naar China te gaan rijden, met de Betuwerroute als beginpunt. Er zijn al experimenten geweest waarbij een trein er 18 dagen over deed om de plaats van bestemming in Azië te bereiken. Die tijd kan worden teruggebracht tot 10, 12 dagen. Ter illustratie: een schip doet er gemiddeld 28 dagen over om van Rotterdam naar China te varen. -GF (zie voor meer info op de RH-site)

Officiële opening vier sporen Amsterdam - Utrecht



Gezamenlijke druk op de rode knop. (foto ProRail Gerrit Serne)

Zaterdag 2 juni heeft minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat de spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Utrecht officieel geopend. Een periode van 10 jaar plannen en 7 jaar bouwen is hiermee afgesloten. De uit 1843 daterende lijn zat al jaren aan het maximum van z'n capaciteit. Voor goederentreinen naar de Amsterdamse havens en de hoogovens (Cores) in IJmuiden waren te weinig paden beschikbaar. Stoptreinpassagiers richting Utrecht konden zich in hun Sprinter of Plan V in Abcoude in alle rust in hun boek of tijdschrift verdiepen om een of twee Intercity's te laten passeren. De kleinste verstoring in de treindienst had de uitwerking van een olievlek naar andere lijnen. Met de spoorverdubbeling zitten stop- en sneltreinen elkaar niet meer in de weg. Doorgaan-

de treinen houden sinds 25 april 2007 de buitenste sporen (spoor 1 en 4) terwijl de stoppers de sporen 2 en 3 tot hun beschikking hebben. Door wisselverbindingen op diverse plaatsen kunnen treinen desgewenst naar het andere spoor worden geleid. Hierdoor wordt de capaciteit van het baanvak optimaal benut.

Naast het bekende ATB is tevens het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS geïntroduceerd. Op de CVL in Amsterdam wordt de loop van de treinen op monitors weergegeven. Bij eventuele verstoringen of bijzondere omstandigheden kan de treindienstleider ingrijpen. Met de spoorverdubbeling heeft hij (of zij) nu veel meer mogelijkheden de treindienst soepel te laten verlopen. Een fotoreportage vindt u op onze internetsite onder Railnieuws.-DH



Een uniek beeld van alle naoorlogse DB-stoomlocseries op een rij. Van links naar rechts: 10 001, 23 023, 65 018, 66 002 en 82 008. Bochum Dahlhausen, 30 april 2007. (foto Sevrien Ferrée)

Naoorlogse DB-locs

In het laatste weekeinde van april werd in het museum in Bochum-Dahlhausen een uniek festijn gehouden. Rond de draaischijf van het vroegere DB-depot gaven vijf naoorlogse representanten van evenzovele series acte de présence. Het was voor het eerst dat een

dergelijk festijn op Duits grondgebied werd gehouden. Bijzonder was de aanwezigheid van de semi-stroomlijnlocomotief 10 001. Voor het eerst sinds 31 jaar was deze 2'C1'-snelrelincomotief buiten het museum in Neuenmarkt-Wirsberg te bewonderen. De locs die in Bochum te zien waren, kwamen

deels uit Nederland. De SSN leverde namelijk de 23 023 en 65 018. De overige locs waren 66 002 en 82 008. Deze laatste loc stond jarenlang als technisch monument op het stationsterrein in Lingen. Sinds enkele jaren is deze vijfassige tenderloc in handen van een museum gekomen.-GF

HIJSM

Treinstel 115 is begin april door de 113 naar het service centrum Zwolle gesleept, om een technische keuring voor toelating op het Nederlandse spoorwegnet te ondergaan. Voor de keuring zou plaats vinden, hebben de 113 en 115, samen met de daar reeds aanwezige DE II 186 van de HSA en de DE I van het Spoorwegmuseum, als decor dienst gedaan voor diverse optredens van de groep Mpingo in de werkplaats. Helaas was de

113 daags voor vertrek door onverlaten nog snel van een nieuwe laag graffiti voorzien. Door snel handelen van NedTrain kon het stel toch nog in redelijke staat aanwezig zijn. Na onderzoek is de 115 technisch weer geheel goedgekeurd en is het stel tot het Nederlandse spoorwegnet toegelaten. Voor de 113 en 115 (en natuurlijk ook alle andere Plan U's) is de werkplaats Zwolle tientallen jaren vertrouwd terrein geweest. Vrijwel vanaf hun in dienststelling in 1960 tot

het definitieve einde in 2002, en in 2003 voor de gereviseerde stellen, was de Lijnwerkplaats Zwolle de vaste thuisbasis. Slechts voor grote revisies en schadeherstel werden de Hoofdwerkplaatsen Haarlem en Tilburg bezocht. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat de medewerkers van NedTrain Zwolle de treinstellen van binnen en van buiten kennen. Niet alleen is daar een onschatbare hoeveelheid vakkennis aanwezig, maar er zijn ook faciliteiten die de

Duitsland

Het Süddeutsches Eisenbahn Museum in Heilbronn heeft zich over loc E 63 08 ontfemd. De loc is in 1937 in dienst gesteld en deed vanuit Nürnberg, Halle, Augsburg en Stuttgart dienst. In 1976 ging de loc buiten dienst. Het is de laatst gebouwde elektrische rangeerloc van DB en haar voorgangers. De loc is afkomstig van het Bahnpark Augsburg. In ruil voor de E 63 08 ontving het Bahnpark Augsburg uit Heilbronn stoomloc 01 1081. De werkplaats Meiningen is voor rekening van het DB Museum in Nürnberg met de herbouw van locomotief Adler en de bijbehorende wagens begonnen. De combinatie moet eind dit jaar al klaar zijn. De oude replica werd in 2005 bij een grote brand in het museum volledig verwoest. Eveneens staat de in augustus 2002 bij een ongeluk beschadigde loc 35 1097 na reparatie in deze beroemde werkplaats Meiningen gereed om terug te keren naar de Glauchauer Eisenbahnfreunde. De overbrenging vindt plaats op 2 juni. IGE Bahntouristik viert op 30 juni haar 25e verjaardag met een groot stoomfeest in haar thuisbasis Hersbruck Rechts der Pegnitz. Informatie onder www.bahntouristik.de.-HR

HIJSM in Haarlem niet heeft, met in het bijzonder voorzieningen om goed (en vooral veilig) op en onder het treinstel te kunnen werken. De 115 is wederom met de 113 opgehaald, zodat de eerste km's na vele jaren gezamenlijk konden worden afgelegd. Na een lange rit over Zutphen, Arnhem, Tiel, Geldermalsen en Dordrecht terug naar Haarlem. Deze omleiding was noodzakelijk, omdat er diverse stremmingen door werkzaamheden en buitendienststellingen waren. Beide stellen hebben de proef prima doorstaan en zijn weer terug in Haarlem.

De 115 blijft voor lange tijd aan de kant, omdat het stel cosmetisch aangepakt wordt. Het stel zit dusdanig onder de graffiti dat de gele kleur nog nauwelijks te herkennen valt.-HR



De rode Plan U 115 + 113 op de plaat tijdens een rondrit te Emmen, 15-10-2006. (foto HIJSM, P.A.N. Esseling)

Muzikaal MOB 100+

Jubilea zijn altijd een goede aanleiding voor een feestje. Dit geldt ook voor spoorwegmaatschappijen, en zeker voor de immer actieve MOB, de Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois. Hoewel de geschiedenis van de metersporige MOB tot 1899 teruggaat, is het honderdjarige jubileum in 2004 op grootse wijze en muzikaal gevierd. Met sonore alpenhoorns en swingende jazz. Omdat de spoorlijn begin vorige eeuw in etappes is opgeleverd, kunnen we ook in 2007 legitiem naar het verleden terugkijken.



De 62,4 km lange berglijn Montreux-Zweisimmen is tussen 1901 en 1905 in etappes opgeleverd en in gebruik genomen. De trajecten Montbovon-Château-d'Oex en Château-d'Oex-Gstaad zijn op respectievelijk 19 augustus en 20 december 1904 feestelijk geopend. In 1905 was de hoofdlijn tot Zweisimmen gereed en in 1912 volgde de 13 km lange zijlijn van Zweisimmen naar Lenk. Montreux aan het Meer van Genève in het kanton Waatland was per trein met Zweisimmen in het Berner Oberland en daarvoor met centraal Zwitserland verbonden. Tot dan was het Saanenland slechts te voet, met de postkoets of, in de winter, per slee bereikbaar. Met de opening van de spoorlijn nam het toerisme snel toe. Naast het Posthotel Rössli in Gstaad, tot dan een rustpunt

voor de postkoetsen, nam in Gstaad en andere dorpen langs de lijn het aantal hotels snel toe. Gstaad is de afgelopen eeuw tot een mondain oord voor wintersporters en zomerse jetset uitgegroeid. De spoorwegingenieurs hadden geen gemakkelijke taak: in de spoorlijn zijn 18 tunnels en 62 bruggen opgenomen. De langste tunnel meet 2424 m, de langste brug 118 m. De steilste helling, 7,3%, ligt tussen Jor en Les Avants.

Jazztrein

Naast officiële plichtplegingen en toespraken – daar ontkom je ook in Zwitserland niet aan – vormde de treinenparade op de zeer zonnige zaterdag het hoogtepunt. Voor de genodigden en pers had de MOB een extra trein Montreux-Château-d'Oex ingelegd. Be-

staande uit de drie uiterst comfortabele Belle Epoque-rijtuigen Ars 101, As 102 en As 103, aangevuld met een Leichtstahl A- en B-rijtuig. Opgeluisterd door een jazzband werd op het station Château-d'Oex het Belle Epoque-rijtuig 103 door Claude Nobs ingewijd. Nobs is directeur en grondlegger van het inmiddels 39 jaar oude en wereldbefaamde Montreux Jazz Festival. De 63-jarige muziek- en spoorliefhebber is nauw bij de Jazztreinen van de MOB betrokken. Onder de titels New Orleans Mountain Train en Montreux Jazz Panoramic Train ging het in juli '03 swingend van Montreux naar Gstaad en naar Rochers-de-Naye. Rijtuig 103 is getooid met het nieuwe wapen 'GoldenPass Railway Luzern-Interlaken-Montreux', uitgevoerd in de stijl van de CIWL, de Compagnie

*Speciale trein Montreux-Rougemont
bestaande uit Gde 4/4 6002, A105,
salonrijtuigen As102, Ars101 en
As103 en B201. Het logo op rijtuig
103 is nog afgedekt, 29 mei 2004.*





Stoomtrein van de museumlijn Blonay-Chamby op het paradebaanvak bij Rougemont.

Internationale des Wagons-Lits. De 103 is in 1930 door het Zwitserse SIG voor de CIWL gebouwd en in de werkplaats in Chermex geheel gerestaureerd. Het nu van airco voorziene rijtuig wordt in de Golden Pass Classic opgenomen. Deze nieuwe, luxe trein rijdt in de sfeer van de Oriënt Expres dagelijks van Montreux naar Zweisimmen en v.v. De Belle Epoque-rijtuigen worden met enige regelmaat ingezet

voor gezelschappen, bruiloften, etc. Na de inwijding vervolgde de door loc GDe 4/4 6002 getrokken trein de reis naar Gstaad voor de volgende feestelijke etappe.

Hoornblazers

De MOB heeft er voor gekozen de bewoners van de dorpen langs de lijn en de treingebruikers zo veel mogelijk bij de jubilea te betrek-

ken. Bij een in etappes in gebruik genomen spoorlijn is er bijna elk jaar wel reden voor een feestje. Op de jubileumdag in 2004 waren de treinen van de gewone dienstregeling gratis toegankelijk, evenals de beide slagen tussen Château-d'Oex en Gstaad van de museumstoomtrein Blonay-Chamby. Zo'n 2500 liefhebbers hebben het feest bijgewoond. Een verzameling oldtimers en antieke autobussen



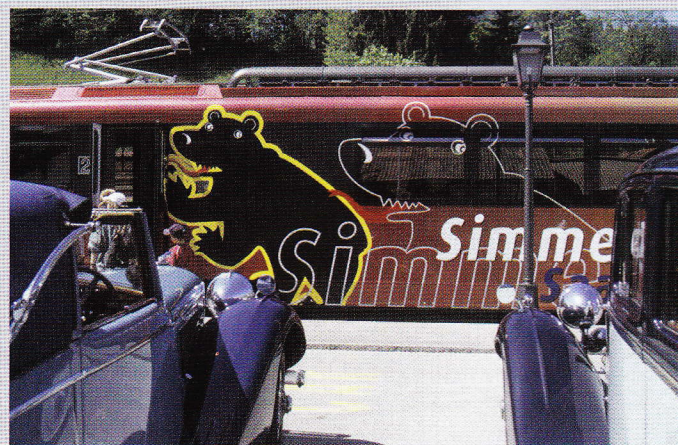
Inwijding in Château-d'Oex van de 103 door jazz klassieker Claude Nobs. Wapenschild op de As103 Golden Pass Railways Luzern-Interlaken-Montreux.



Het kwartet alpenhoornblazers op het stationsplein van Gstaad.



Een Peugeot-cabrio met de Belle Epoque-rijtuigen als tijdperkggenoten in Gstaad.



Automobielen langs en de nieuwe ABe 4/12 5003 op spoor 1 in Gstaad.



ABDe 8/8 serie 4001 met twee Leichtstahlrijtuigen en twee ketelwagens.



De 4/4 28, in 1924 gebouwd als CFZ4 4/4.

(postbussen) volgde de speciale trein. De automobielen uit tijdperk I, II en III stonden bij de stations geparkeerd. Een fotogenieke afleiding bij de soms wat lange speeches. Afleiding brachten ook de sonore klanken van een kwartet hoornblazers. Dat maakte het Zwitserse plaatje compleet. Na het alpenhoornblazen werd in Gstaad de eerste van de vier nieuwe lagevloertreinstellen ABe 4/12 voorgerezen. Het uiterlijk had de MOB tot het laatste moment geheim gehouden. Voor de dienst op de lijn Zweisimmen-Lenk en het regionale verkeer Zweisimmen-Gstaad worden in totaal vier treinstellen gebouwd. De 55 m lange en 80 km/h snelle treinen tellen 139 zitplaatsen en bestaan uit twee stuurstandrijtuigen met lage vloer en met daartussen een motorrijtuig met hoge vloer. Ze vervangen de uit 1976-'79 daterende motorwagens Be 4/4 5001-5004 met stuurstandrijtuigen Abt 5301-5304. De beide stuurstandrijtuigen zijn nieuw gebouwd door RJ Bahntechnik in Biel en over de weg naar de MOB-werkplaats in Chernex vervoerd. Hier worden ze op gerenoveerde draaistellen geplaatst en vindt de verdere afbouw plaats. Het motortussenrijtuig is door de werkplaats in Chernex uit een motorwa-

EXTRA ONLINE

Meer lezen over dit onderwerp?
Klik op dit blokje in de online
uitgave op www.railhobby.nl
Gratis voor abonnees!

online

online

gen Be 4/4 5000 verbouwd, waarbij de beide cabines en de portalen met buitendeuren zijn verwijderd. De bak is geheel gestript en herbouwd, zodat met de nieuwe koprijtuigen een geheel nieuw treinstel is ontstaan. Het design van het nieuwe materieel is van Françoise Vinet van bureau ARD Design in Vevey. De Zwitserse benaming ABe 4/12 staat voor 1e en 2e klasse met elektrische aandrijving op 4 van de 12 assen. De relatief kleine werkplaats in Chernex heeft in de jaren '90 de verlenging van rijtuigen op zijn naam staan en de verbouwing in 1992 van twee tussenrijtuigen tot panoramastuurstandrijtuigen voor de Crystal Panoramic. Chernex voert ook het grootonderhoud uit voor de metersporige GFM.

Schoolklas

Om ook de jeugd bij het jubileum te betrekken, had de MOB een wedstrijd onder de scholen langs de spoorlijn uitgeschreven. Schoolklassen mochten een ontwerp voor de beschildering van de zijwanden van een Leichtstahlrijtuig insturen. Getuige de vele tientallen ontwerpen die in Rougemont waren opgeprik, heeft de jury hieraan een hele klus gehad. Als afronding van de parade werd de in zwart folie verpakte B208 onthuld. Gewoon op de enkelsporige hoofdlijn. Aan beide kanten waren de winnende ontwerpen



Diesellocc Gm 4/4 2003 met bovenleidingmontagewagen.



Het nieuwste, kleurrijke materieel van de MOB: ABe 4/12 nr 5003.

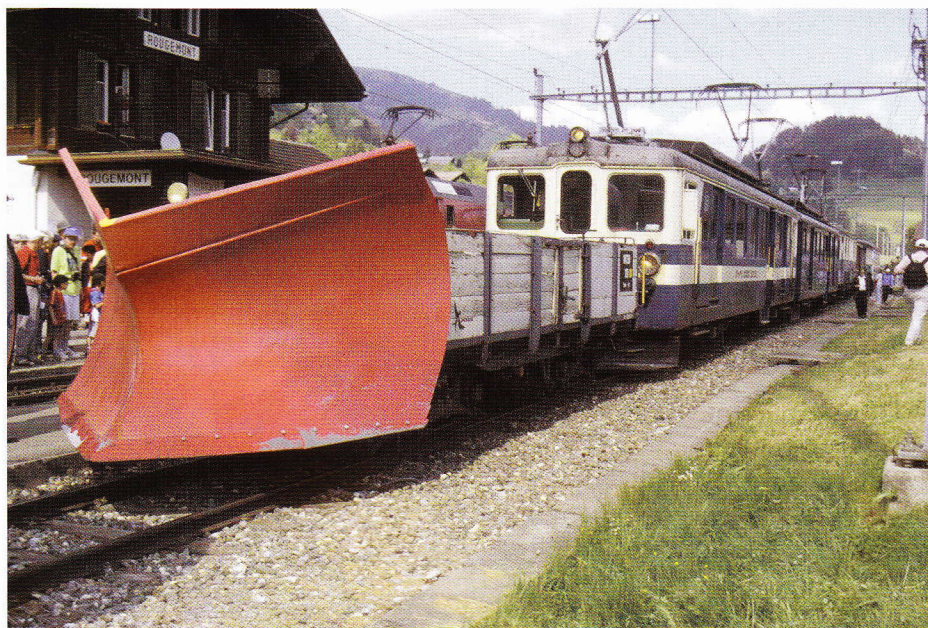
met folie opgebracht. Een veelstemmig en tweetalig gejuich van de schoolklassen uit Gstaad en Rougemont begeleidde het uitpakken van de wagen. Het Frans van Vaut (Waatland) en het Duits van het Berner Oberland wordt moeiteloos naast elkaar gesproken. Doordat de parade was uitgelopen en het uitpakken wat langer duurde dan het spoorboekje aangaf, werd dienstregelingstrein 230 uit Zweisimmen op zichtafstand even opgehouden tot de onthulling voorbij was. Maar ook de MOB viert maar één keer zijn 105e verjaardag.

Parade

Op zijsporen en doorgaande sporen van Château-d'Oex, Gstaad en Rougemont stonden diverse locs, motorwagens, rijtuigen en goederen- en werkmaterieel afgesteld. Zowel van de MOB als, zeer verrassend, van collega-smal-

spoorbedrijven. Van de GFM, de Beh 71 van de lijn naar Pléiades en materieel van het museumbedrijf Blonay-Chamby. De parade van oud en nieuw materieel van de MOB vond plaats bij Rougemont. De hellende graslanden langs de enkelsporige hoofdlijn bleken een uitstekend zicht te bieden op de in slow motion langsrijdende treinen. Door de zeer beperkte opstel-mogelijkheden op de omliggende stations kwam materieel wisselend en met ruime pauzes van links of rechts. Met zo af en toe een trein uit de gewone dienstregeling. Een speaker bracht tweetalig de nodige info. In de tabel vindt u een opsomming van het materieel dat in de parade was opgenomen. Hoewel het volgende eeuwfeest pas in 2012 op de kalender zal staan, zal een bezoek aan de MOB ook in 2007 een fotogenieke gebeurtenis zijn.

Tekst & foto's: Dolf Heibloem



Sneeuwplough tussen de motorrijtuigen MOB BDe 4/4 serie 3000 en MVR Beh 2/4 'Astro Pléiades' nr 71.

Info:

Parade MOB, 29 mei 2004

- BCF 4/4 11 uit 1905 met C 45 van de museumlijn Blonay-Chamby
- De 4/4 28, in 1924 gebouwd als CFZe 4/4, nu gebruikt bij baanonderhoud
- BDe 4/4 motorrijtuig serie 3000, anno 1944-1946, met sneeuwplough
- BDe 4/4 serie 3000 met stuurstandrijtuig Abt serie 3301
- ABDe 8/8 dubbel motorrijtuig serie 4001 uit 1968
- Gm 4/4 diesellocomootie 2003 anno 1976 met bovenleidingmontagewagen X1 (het oudste nog actieve rollende materieel)
- BDe 4/4 36, in 1988 van de VBW overgenomen voor rangeerwerk in Saanen
- Be 4/4 1002, voorheen Biasca-Acquarossa Bahn
- Be 4/4 1003, overgenomen van de FLP in Lugano
- Be 4/4 serie 5001 anno 1976 met stuurstand serie Abt 5301 anno 1979
- Be 2/6 type GTW (Gelenk Triebwagen) van MOB serie 7000 en MVR
- Gde 4/4 serie 6000 anno 1983 met Golden Pass Classic-rijtuigen As 102, Ars 101 en As 103
- ABe 4/12, nr 5003, het nieuwste treinstel
- Ge 4/4 serie 8000 anno 1995, ingepast in een Golden Pass Panoramic

Info:

www.mob.ch
www.MySwitzerland.com

Opening deeltrajecten MOB:

17 dec 1901	Montreux-Les Avants
01 okt 1903	Les Avants-Montbovon
19 aug 1904	Montbovon-Château-d'Oex
20 dec 1904	Château-d'Oex-Gstaad
06 jul 1905	Gstaad-Zweisimmen
08 jun 1912	Zweisimmen-Lenk

Stroomafnemers elocs BR 189 getest

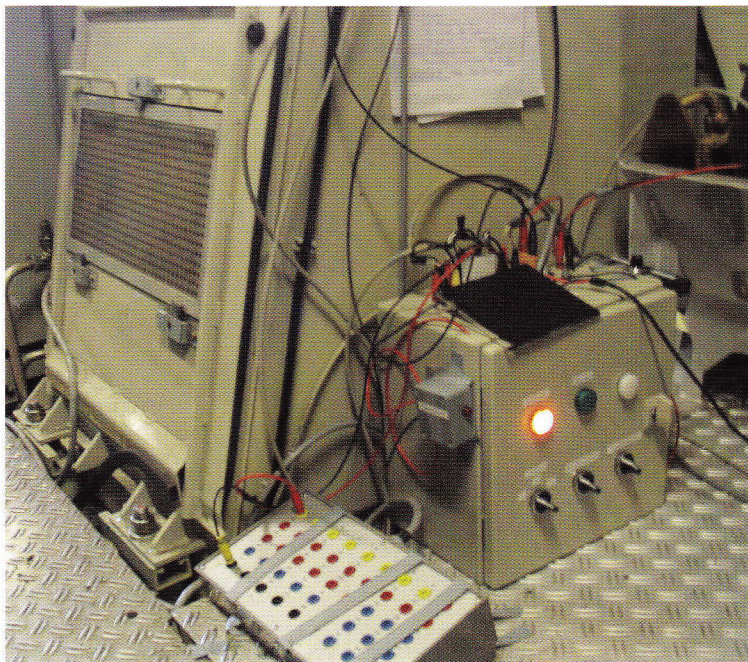
De Duitse elektrische locomotieven van de Baureihe 189 van de DB en Railion zijn in de jaren 2003 en 2004 op het Nederlandse spoorwegnet toegelaten. Deze vierspanningloc zal een bekende verschijning zijn op de Betuweroute. De BR 189 kan niet alleen bij onze ooster- en zuiderburen rijden, de loc is ook geschikt voor het Nederlandse net.

De toelating is alleen geldig voor enkele tractie, dus met één loc voor de trein. In de toekomst is het echter niet ondenkbaar, dat de locs in multiplebedrijf, dus met twee locomotieven, in Nederland zullen gaan rijden. Niet alleen op de Betuweroute, maar ook op het bestaande 1500 volt net. Om toelating te krijgen voor deze dubbeltractie waren diverse beproevingen noodzakelijk. In november 2006 zijn zogenaamde dynamische tests uitgevoerd op het traject Eindhoven-Horst-Sevenum.

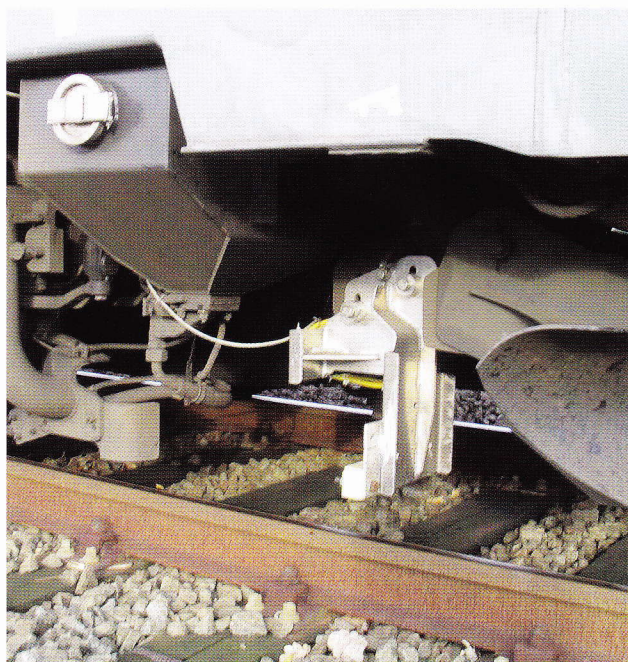
De Duitse BR 189'en zijn niet van een ATB-installatie voorzien. Zonder ATB mag deze loc echter niet op het Nederlandse net rijden. Om aan dit bezwaar tegemoet te komen, zijn de



De proeven werden gehouden tussen Helmond en Horst-Sevenum. Hier de twee locs BR 189-010 en 013 vlak voor vertrek uit Helmond. De stroomafnemers staan hier in de configuratie 1-3.



De ATB-E installatie die was opgesteld in de 189-010 en met kabels was doorverbonden met de 189-013. Bij kopmaken moest handmatig op het kastje de rijrichting worden ingesteld.



Ten behoeve van de ATB moest er ook een tijdelijke ATB-spoel worden aangebracht. Per loc werd dit aan één zijde gedaan.

locs tijdelijk van de vereenvoudigde ATB-E installatie voorzien. Deze apparatuur is ontwikkeld door Lloyd's Register Rail Europe, het voormalige NedTrain Consulting.

Deze apparatuur kwamen we al eens bij de proeven met de stoomloc BR065 van de SSN tegen. Voor beide locs was slechts één ATB-E unit aanwezig. De signalen vanuit de ene loc werden met kabels naar de andere loc doorgetrokken. Daarom was het niet toegestaan de locs van elkaar te ontkoppelen. Een groot verschil met de ATB-E en de 'gewone' ATB is het ontbreken van de cabinesignalering. Er klinkt alleen nog een gong, wanneer er een strenger criterium wordt binnengereken, bijvoorbeeld van 120 km/h naar 80 km/h. Aanvankelijk was het de bedoeling om te rijden met de twee locs, gekoppeld met een rijtuig en een mP (motorpost). Dit plan was vanwege het remgewicht bedacht. De twee toegevoegde voertuigen waren bedoeld om aan het ver-eiste remvermogen te komen. Later bleek, dat de BR 189 beschikt over een extra remstand. Omdat bij NS deze remstand op locs niet aanwezig is, was dit bij de planning niet opgemerkt. In deze remstand is het remvermogen wel toereikend, waardoor van het gebruik van het rijtuig en de mP kon worden afgezien. Dit had nog een bijkomend gunstig effect: de proeven moesten met vooroplopende BR 189'en worden uitgevoerd. Met de mP voorop zou dus niet gemeten kunnen worden. Nu besloten was de locs solo te laten rijden, was het mogelijk om in beide richtingen te meten. Hierdoor werden in dezelfde tijd meer meetgegevens verzameld.



De middengang van de BR 189. Wie wel eens een eloc 1600, 1700 of 1800 van binnen heeft gezien, valt direct op hoe keurig hier alles achter panelen is weggewerkt, dit in tegenstelling tot een loc van Franse makelij. Het kastje van de ATB-installatie was te vinden links aan het eind van deze gang, achter een kast. Langs het plafond lopen enkele kabels van het ATB-kastje.

Opdrukmetingen

Wanneer van twee gekoppelde locomotieven van beide locs een stroomafnemer tegen de rijdraad staat, zal de draad onder invloed van de opdrukkracht extra omhoog worden gedrukt. Onder invloed van de rijwind zal door het spoilereffect deze opdrukkracht bij hogere snelheden alleen nog maar toenemen. De verplaatsing van de rijdraad is aan maximumwaarden gebonden. Wanneer deze verplaatsing niet groter wordt dan 10 cm, blijft de situatie veilig. Bij grotere verplaatsingen ontstaat het risico dat de stroomafnemers de horizontale uithouders raken. De BR heeft in totaal vier stroomafnemers op het dak staan: één voor het Duitse en Oostenrijkse net, één voor het Zwitserse net (stroomafnemer met een smaller schuifje) en voor het 1500 volt bedrijf twee stroomafnemers. Deze zijn ook geschikt voor het Belgische 3000 volt gelijkspanningsnet. De loc kan uiteraard ook op spoorlijnen met 25 kV rijden, zoals de Betuweroute. Dan wordt de 'Duits/Oostenrijkse' stroomafnemer gebruikt. De twee stroomafnemers voor het Nederlandse net kunnen afzonderlijk worden opgezet. Met twee locs zijn dan viervariaties mogelijk, waarbij loc 1 voorop loopt:

Loc 1 – voorste; loc 2 – voorste (configuratie 1-3)

Loc 1 – voorste; loc 2 – achterste (configuratie 1-4)

Loc 1 – achterste; loc 2 – voorste (configuratie 2-3)

Loc 1 – achterste; loc 2 – achterste (configuratie 2-4)

Iets ten oosten van Deurne was een meetopstelling ingericht. Hier zijn in de bovenleiding enkele opnemers



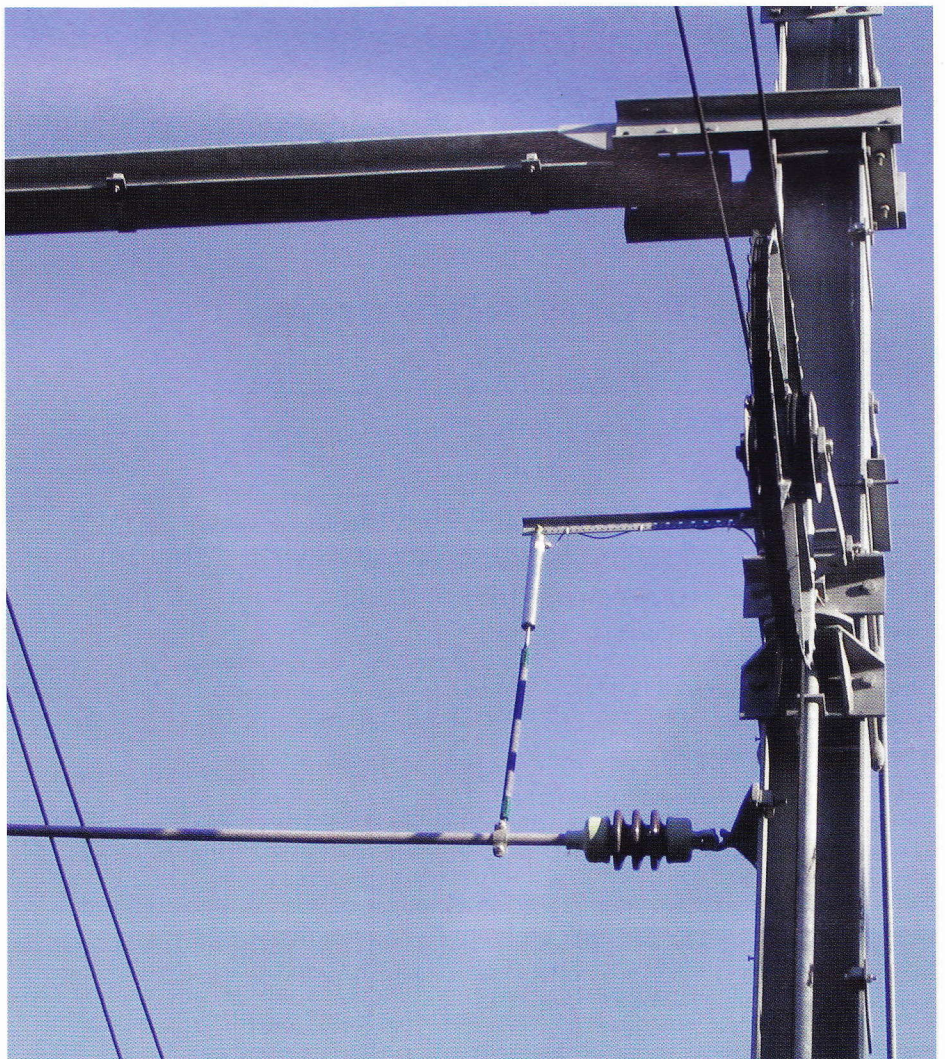
De meetlocatie nabij Deurne, gezien vanuit de 189 010. Ter bescherming van weersinvloeden waren de computers in de witte tent opgesteld.

Een van de opnemers in de bovenleiding. De verticale verplaatsing van de rijdraad werd met dergelijke opnemers geregistreerd.

aangebracht, die de verticale verplaatsingen kunnen registreren. De meetgegevens zijn in een computer opgeslagen. Er is met verschillende snelheden getest. De metingen zijn uitgevoerd door het eerder genoemde Lloyd's Register Rail Europe. Wat te verwachten was, bleek dat configuratie 2-3, waarbij de dichtst bij elkaar staande stroomafnemers tegen de rijdraad drukken, de grootste verticale verplaatsing te zien gaf. Staan de stroomafnemers juist ver van elkaar af, bij configuratie 1-4 is die afstand het grootst, is de verplaatsing het geringst.

Tijdens de metingen op 13 en 14 november 2006 werd vastgesteld, dat de maximale waarden soms werden overschreden. In de werkplaats Eindhoven zijn de opdrukkrachten gecontroleerd. Hierbij werd geconstateerd dat de DB de stroomafnemers iets te zwaar had afgesteld. Met nu juist afgestelde stroomafnemers zijn de metingen op 15, 16 en 17 november met duidelijk gunstiger resultaten herhaald. Voor de meest ongunstige configuratie is 100 km/h haalbaar. Dubbeltractie kan nu ook in Nederland worden toegelaten. Het is echter de vraag hoe vaak deze situatie te zien zal zijn. In dat geval zijn de foto's bij dit artikel een zeldzaamheid. ●

Tekst & foto's: Ton Oosterom





Blaas stoom

Kies het abon

All-in abonnement!

Inclusief GRATIS
onbeperkt
online toegang

- Railhobby zowel op **papier als online**
- 10x alles over spoorwegen en modelspoor **thuis bezorgd**
- **15% korting***, u betaalt slechts €47,50!
- **All-in voordeel** met uw abonneenummer
- Een **welkomstgeschenk** naar keuze

* t.o.v. de winkelprijs



Al abonnee? Geef uw hobbyvriend op, zowel u als de nieuwe abonnee ontvangen allebei een geschenk naar keuze!

Ja, ik word abonnee...

Naam en voorletter(s) m/v
Adres Postcode
Woonplaats Telefoon
E-mail m.i.v.
Naam werver Abonneenr. werver

☐ Ik neem tot wederopzegging een **all-in abonnement** op Railhobby en ontvang 10 nummers per jaar voor € 47,50 (België € 54,50).

Als welkomstgeschenk ontvang ik:

- | | |
|---|---|
| ☐ Bijgebouw (N) t.w.v. € 20,75. | ☐ Railhobby Lighttrain- of StaalSpecial t.w.v. € 19,50. Ik wens: LT ☐ / SS ☐ . |
| ☐ Railhobby verzamelband t.w.v. € 13,95. | ☐ Een pakket model-accessoires t.w.v. € 18,99. Ik wens: N ☐ / H0 ☐ . |
| ☐ Railhobby Depotspecial t.w.v. € 14,75. | ☐ Eenmalige korting van € 4,50. |

Geschenk werver (excl. korting)

Ik betaal als volgt (aankruisen wat van toepassing is):

- ☐ Ik wacht op de acceptgiro / een overschrijvingsformulier (België).
- ☐ Uitgeverij Scala BV kan het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven (België uitgezonderd). Ik krijg jaarlijks € 0,45 korting.

Rekeningnummer.....Handtekening.....

☐ Ik neem tot wederopzegging een **online abonnement** op Railhobby voor de jaarprijs van € 22,95. Ik ontvang geen welkomstgeschenk. Uitgeverij Scala BV kan het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven. (kijk voor abonnementen buiten Nederland op www.railhobby.nl)

Rekeningnummer.....Handtekening.....

Stuur deze bon (of een kopie) in een ongefrankeerde envelop naar Uitgeverij Scala BV, Antwoordnummer 72, 3800 VB Amersfoort. Het abonnement wordt automatisch verlengd, tenzij u twee maanden voor vervaldatum schriftelijk opzegt. U ontvangt bij een all-in abonnement een welkomstgeschenk na ontvangst van betaling indien u op hetzelfde adres het afgelopen jaar geen abonnement op Railhobby heeft gehad.

af met Railhobby!

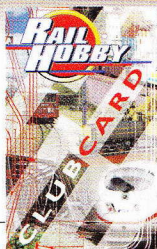
nement dat bij u past!

Online abonnement!

Bekijk de nieuwste uitgave al voordat die in de winkel ligt, zoek in het archief naar artikelen vanaf september 2001, geef uw mening op de stelling van de maand, stuur uw foto's in voor stemspoor, raad de raillocatie en win leuke prijzen... Railhobby brengt u eenvoudig en snel de gewenste informatie.



- Online lezen zonder downloads
- Extra's bij artikelen en advertenties
- Gemakkelijke zoekfunctie
- Alle uitgaven vanaf 2001 in het archief
- Enkele dagen voor verschijning al online
- 60% korting*, u betaalt slechts €22,95 per jaar



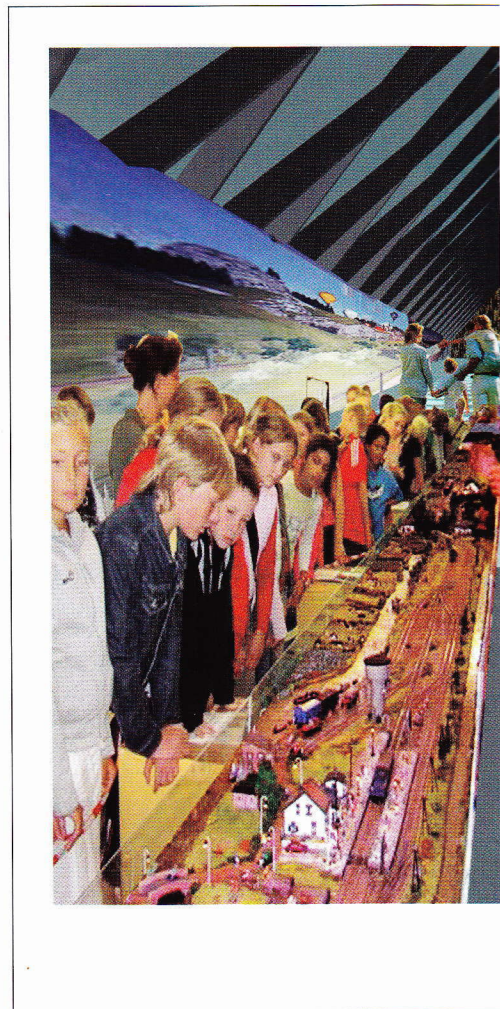
Speciaal voor all-in abonnees!

Per 1 april 2007 ontvangen all-in abonnees geen nieuwe Clubcard meer. U kunt als all-in abonnee blijven genieten van voordeel, u hoeft alleen geen ClubCard meer te gebruiken. Het tonen van uw verzendetiket met abonneenummer is voldoende. Ook op beurzen ontvangt u als all-in abonnee extra korting op onze stand op vertoon van uw verzendetiket. Deelnemers zijn: Het Nationaal Modelspoor Museum, Beelen Modelbouw, Trainstorm, Museum 'Stichting voorheen Rotterdamsche Tramweg Maatschappij', Trein 2000, Noble Models en Railpress Toy's Shop. Aanbiedingen voor all-in abonnees kunt u op www.railhobby.nl bekijken.

Friesland Stoom ambitieuus



In een wervelende presentatie is op dinsdag 15 mei jl. een voor Friesland groots en voor Nederland uniek project wereldkundig gemaakt. Friesland wordt koploper in een dynamisch stoomspektakel dat drie nieuwe elementen omvat: de Friese Stoomtrein Maatschappij, Museum Treinen op Zee en de Stoom Stad Sneek. Onder de bezielende leiding van vooral de heren Max Kooijmans en Piet Bijman zal dit project in 2009 zijn beslag gekregen hebben.



Van oudsher is Sneek het watersportcentrum van de provincie Fryslân. Naast de 'Sneekweek' zijn er veel andere zomeractiviteiten. De laatste jaren wordt er hard gewerkt om de toerist ook op andere terreinen het nodige te bieden. Het 'Nationaal Modelspoor Museum' is daar een goed voorbeeld van. Daarnaast heeft de 'Stichting Stoomtrein Friesland' de laatste jaren een aantal stoomweekenden georganiseerd. Een stoomtrein rijdend van Sneek naar Stavoren v.v., die duizenden bezoekers vanuit het gehele land naar Fryslân weet te halen.

Maar in Friesland wil men meer: oud met nieuw verbinden. Oude functies met nieuwe technieken, gebaseerd op duurzaamheid en milieu.

Friese Stoomtrein Maatschappij
Sinds 1999 worden er gesprekken gevoerd om te komen tot een eigen stoomtrein in Friesland. De Stichting Stoomtrein Fryslân (SSF) is opgericht in 2003 en zet zich in om met eigen stoomtreinen van Sneek naar Stavoren te gaan rijden. Sneek is ideaal als vertrekpunt vanwege de oude sporen die daar nog liggen, de goede parkeervoorzieningen en de aanwezigheid van Het Nationaal Modelspoor Museum dat in het gerestaureerde station is gevestigd. De trein zal de 'Friese Stoomtrein Maatschappij' heten en op een vast traject tussen Sneek en Stavoren vanaf 2009 toeristische treindiensten rijden. Dit langste toeristische stoomtraject van Nederland loopt van Sneek, met vaste haltes in IJlst, Workum, Hindeloopen en Molkwerum naar Stavoren. In Oudega komt een nieuwe halte. De hoofdactiviteiten vinden plaats in Sneek.



De heer Max Kooijmans tijdens zijn gedetailleerde uiteenzetting van het project.



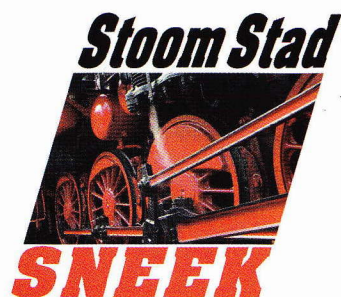
De onthulling van de officiële naam van de Friese Stoomtrein Maatschappij.

Hier komt een grote werkplaats voor twee stoomlocomotieven, stalling voor de verschillende rijtuigen, kantoorruimten en een bezoekerscentrum. Voor het 'ouderwetse' ontwerp tekent bureau van Overbeek van Tromp Architectuur BV te Joure. De loodsen worden van actieve filters boven de schoorsteen van de stoomlocomotieven voorzien, zodat bij het opstoken er geen vervuiling naar buiten treedt. De rails voor het emplacement zijn afkomstig van het oude industrieterrein in Leeuwarden en geschonken door de gemeente Leeuwarden. Het vertrek van de trein vindt plaats in een eigen station dat deel van de Stoom Stad Sneek uitmaakt.

In Stavoren komt op het oude emplacement een nieuw eigen perron met omloopspoor. Op deze wijze kan de stoomtrein van de baan af, zodat Ar-

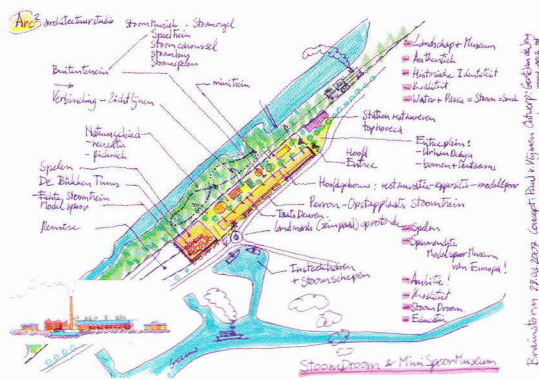
riva er met de Spurt de reguliere diensten kan uitvoeren. De aankleding van het emplacement zal in de geest en stijl van voor de Tweede Wereldoorlog zijn. Zo komt er een imitatie kolenbunker en een werkende watertoren. De bouw van een draaischijf wordt nog onderzocht. Eveneens in Stavoren komt op het emplacement de oude loods van de NTM waarin het museum 'Treinen op Zee' wordt gevestigd. De rails zijn afkomstig uit het Havengebied van Harlingen en geschonken door het Wetterskip Fryslân.

De FSM kiest er voor om al het



In de Stoom Stad Sneek komt een 250 meter lange H0-modelbaan, stoom maar elektrisch gereden en bediend.

materieel op basis van oude technieken nieuw te laten bouwen, maar met de laatste state-of-the-art toepassingen ten aanzien van milieu, veiligheid en toeristische beleving. De op biobrandstof rijdende en computergestookte tenderlocomotieven serie 700 zijn voorzien van actieve filters in de schoorsteen. De serie 700 heeft voor de Tweede Wereldoorlog van Leeuwarden naar Stavoren met onder andere de boottrein naar Amsterdam gereden. Bij de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij droegen ze de nummers 701 t/m 751. De eerste loc werd in dienst gesteld in 1898 en de laatste in 1905. Het ontwerp komt van Sharp, Stewart & Co, Ltd, Atlas Works in Glasgow waar ook de eerste serie is gebouwd. Er worden twee werkende locs gebouwd en één niet werkende loc t.b.v. het museum 'Treinen op Zee'. Voor rangeerwerk en het afslepen van een gestrande stoomtrein wordt één diesellocomotief van de serie 2400/ 2500 nieuw gebouwd. Er worden 4 personenrijtuigen tweede klasse, 1 personenrijtuig eerste klasse, 1 gehandicapten-/fietsrijtuig, 1 complete dinertrein bestaande uit eerste klas authentieke rijtuigen voorzien van moderne keukenfaciliteiten gebouwd. De stijl van de personenrijtuigen is van voor de Tweede Wereldoorlog rekening houdende met de thans geldende veiligheidseisen. Voor de dinertrein geldt de Oriënt Expresse als voorbeeld. In de voorbereidende fase is met de stoommaatschappijen ZLSM (Simpelveld) en VSM (Beek-



Een eenvoudige schets geeft alle ingrediënten voor het stoomplan voor Friesland weer.

bergen) samengewerkt. De ervaring van beide maatschappijen is meegenomen in de ontwikkeling van het milieuvriendelijke concept van de FSM.

Om ook aan de praktische bezwaren van rijden met stoom tegemoet te komen, heeft de FSM diverse maatregelen genomen: actieve filters boven de schoorstenen van de twee stoomlocs in de remise; voor het stoken van de locs wordt koolzaadolie gebruikt, zodat fijnstof voorkomen wordt; het stoken wordt elektronisch gestuurd met als gevolg een optimaal rendement; actieve filters in de schoorstenen van de stoomlocs voorkomen de uitstoot van natte nevel (eenzelfde maatregel geldt voor de dieselloc); de vrijkomende stoom wordt gecondenseerd en weer in de watertank teruggeleid.

Voor de emplacementen in Sneek en Stavoren

wordt van gebruikte rails, wissels en stootblokken gebruik gemaakt. De houten biels worden niet herbruikt maar vervangen door milieuvriendelijke alternatieven. Voor zover mogelijk wordt van warmteopslag en zonne-energie gebruik gemaakt.

De totale projectkosten voor de aanpassingen aan het sein- en wisselstelsel (door ProRail in opdracht van de Provincie Fryslân), de emplacementen in Sneek en Stavoren (voor de gebouwen een bijdrage van de gemeenten en de provincie), de rails, wissels en stootblokken (als schenking ontvangen) en al het nieuw te bouwen rijdende materieel wordt geraamd op 12 miljoen euro.

Museum Treinen op Zee

In deze stichting in oprichting nemen deel: Stichting Stoomtrein Fryslân, Het Nationaal Modelspoor Museum, Fries Scheepvaart Museum, Zuiderzee Museum te Enkhuizen, het Spoorweg Museum te Utrecht.

Het doel is het ontwikkelen en inrichten van een interactief museum op het spooremlacement te Stavoren rond de geschiedenis van het vervoer per trein en boot tussen Leeuwarden en Enkhuizen. Daarvoor wordt vanuit Leeuwarden de NTM-loccloods verplaatst. De loods is in gebruik genomen bij de opening van de tramlijn Leeuwarden- St. Jacobiparochie. De opening was op 2 januari 1899.

Het op 2 januari 1999 geopend interactief Denk & Doe museum rond het transport van mens, dier en goederen van Friesland naar het Westen. De loods wordt als werkplaats van 1930 ingericht. In de werkplaats komt een stoomloc van de Friese Stoomtrein Maatschappij te staan waarop kinderen en volwassenen als stoker en machinist een virtuele rit van Leeuwarden naar Amsterdam kunnen maken. Inclusief een oversteek met de treinboot Stavoren-Enkhuizen.

Stoom Stad Sneek

De 'Stichting Stoom Stad Sneek i.o.' presenteert een planvisie waarin stoom in al haar facetten aan de orde komt, ingepast in de omgeving en met historische kwaliteiten. Een toeristische top-attractie op Europees niveau met als thema 'Stoom'. In een authentieke sfeer van rond 1930 kunnen bezoekers een dag doorbrengen met de langste stoommodellspoorbaan ter wereld, een stoomtram, stoomfiets, winkel met stoomspeelgoed, moderne stoomauto en stoom in de toekomst. Verder komt er op het buitengebied een stoomcarroussel, kinderstoomtreintje, draisine op stoom en een uitgebreide picknickplaats. De Stoom Stad Sneek is geprojecteerd tussen het station van Sneek met daarin Het Nationaal Modelspoor Museum en de nieuwe locatie van de Friese Stoomtrein Maatschappij aan de Kanaalstraat.

Bij de ontwikkeling van het concept is nauw samengewerkt met de architect en conceptioner van het Spoorwegmuseum in Utrecht, ir. Gert-Jan de Jong.

Voor de ontwikkelfase zal SSS een beroep doen op sponsors, fondsen en de verschillende overheden. Geschatte investering tussen de 40-50 miljoen euro.

Tekst: Persbericht (redactie Nico van Roon)

Illustraties: Persbericht en Nico van Roon

Kolenspoor Limburg



Vanuit het station van As is de vereniging het Kolenspoor actief op de oude spoorlijn Eisden – Waterschei.

Meer dan honderd jaar geleden, op 2 augustus 1901 om precies te zijn, haalde André Dumont de allereerste steenkool boven in As in Belgisch Limburg. De mijnen zijn intussen gesloten, en de meeste sporen zijn opgebroken, maar de herinneringen blijven. De stichting Kolenspoor baat de enig overblijvende spoorweglijn uit, die de verschillende mijnsites met elkaar verbindt. Een toeristische attractie die wij u niet mogen onthouden.

Het station As is centraal gelegen in Belgisch Limburg. Het station werd gebouwd in 1876 op de verbinding tussen Genk en Maaseik, die aangelegd werd in 1871. Vanaf de jaren twintig begon het station een belangrijke rol in het transport van kolen te spelen en werd de lijn met een verbinding naar Eisden uitgebreid. Met de sluiting van de mijnen en het dalende aantal reizigers (hoofdzakelijk mijnwerkers) was ook het lot van het station van As in 1985 bezegeld. In 1989 is de spoorlijn Waterschei-



Tijdens de ritten zorgt een oude Ferry Boat goederenwagen voor het vervoer van de fietsen.



De lijn As-Eisden doorkruist het Nationaal Park Hoge Kempen en brengt de bezoekers van het Kempisch Plateau naar de Maasvallei.

As-Eisden officieel buiten dienst gesteld en werd zij voorbehouden voor de toeristische exploitatie door het Kolenspoor. Intussen is het station gerestaureerd en eigendom van de gemeente As geworden. De vrijwilligers van de stichting Kolenspoor huren de lijn van de NMBS en geven bezoekers de kans om met een toeristische trein de glorie van weleer even opnieuw te beleven.

Het Kolenspoor werd officieel op 8 februari 1998 opgericht. Vanuit het station van As is de vereniging actief op de oude spoorlijn Eisden-Waterschei. Het gedeelte As-Eisden doorkruist het Nationaal Park Hoge Kempen en brengt de bezoekers van het Kempisch Plateau naar de Maasvallei. De lijn eindigt bij het Station Eisden. Richting Waterschei neemt het spoor een boog rond As en spoort dan in rechte lijn langs

de oude terrils (steenbergen, red.) naar het eindstation Waterschei. Op wandelafstand van dit eindpunt ligt het Fenix Stadion van voetbalclub KRC Genk. Tijdens de zomermaanden zorgen 25 vrijwilligers voor de uitbating van de toeristische lijn. Hiervoor hebben zij zes rijvaardige diesellocomotieven, zeven rijtuigen en vier goederenwagens ter beschikking. Een van deze goederenwagens is een ex-Ferry Boat die in de jaren '20 van vorige eeuw voor het vervoer van vee naar Engeland ingezet werd. Nu wordt zij tijdens de zondagsritten voor het vervoer van fietsen aangekoppeld.

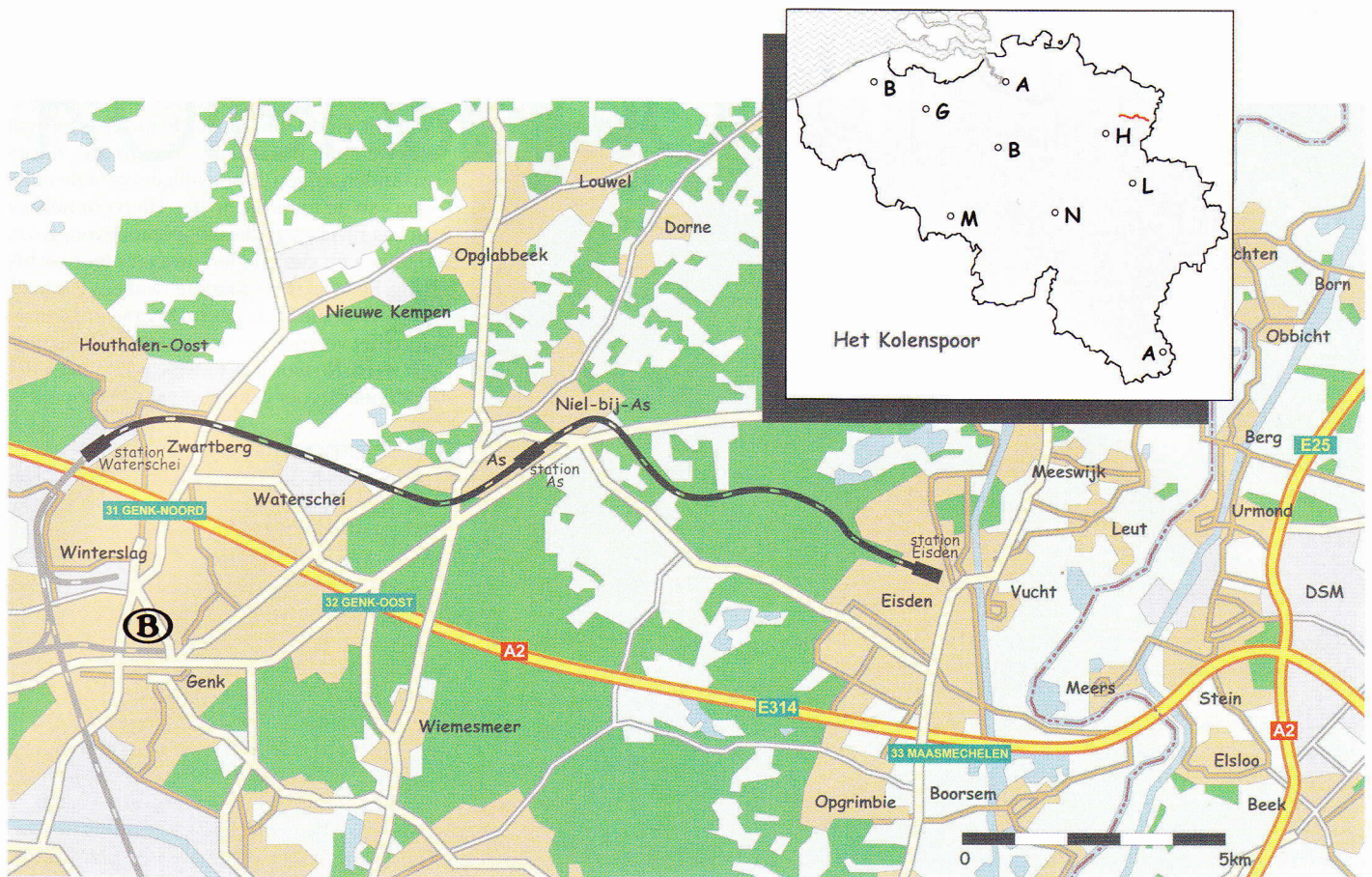
Overnachten

In 2004 heeft de stichting een slaaprijtuig van de zustervereniging Stoomgroep Maldegem overgenomen. Dit rijtuig is een vijftig jaar oude Oost-Duitse Mitropa met 12 slaapplekken en 36 bedden. De luxe inrichting van de wagen doet niet vermoeden dat het rijtuig tot voor enkele jaren over de rails van het voormalige communistische Oost-Duitsland, het straatarme Polen en de vroegere Sovjet-Unie spoorde. Elke coupé is met een gerieflijke sanitaire hoek uitgerust. De houten bekleding lijkt nog gloednieuw. Zelfs het knopje om een ober te ontbieden ontbreekt niet. Dit rijtuig werd door de vereniging als eerste onder handen genomen. De vloer was immers rot en op verschillende plaatsen waren er roestgaten te bespeuren. Vanaf de zomer van 2005 kunnen kleine groepen in dit rijtuig een overnachting boeken. Vooral wandelaars en fietsers lijkt deze formule wel te smaken. Alle comfort is voorzien. Zelfs een douche nemen is mogelijk. Volgens de initiatiefnemers van het Kolenspoor wordt een dergelijke hotel formule nergens anders toegepast.

Onlangs kreeg het Kolenspoor een subsidie van 135.000 euro voor de aanschaf en de renovatie van een tweede slaaprijtuig. Hiervoor

In 1901 werd de eerste steenkool in As in Belgisch Limburg ontdekt. Intussen blijven van de intensieve mijnbouw alleen nog enkele stille getuigen over.





Het station As is centraal gelegen in Midden Limburg en verbindt de voormalige mijnsites van Eindhoven met deze van Waterschei (Genk).

zijn ze op zoek naar een originele Wagon Lits uit 1961. Beide rijtuigen zullen een vaste standplaats op de stationssite van As krijgen. Achter de twee rijtuigen zal een restauratiewagen worden gekoppeld, zodat 's morgens een degelijk ontbijt geserveerd kan worden.

Lekker eten

Topper is momenteel de Raghenorestauratiewagen eerste klasse van 1951. Deze wagen werd enkele jaren geleden aangekocht en

wordt regelmatig voor een trip naar Waterschei ingezet. Het rijtuig is een ex-12AR van de NMBS. Hij heeft een eigen keuken met een ouderwetse koelruimte. Het rijtuig bestaat uit twee luxe coupés en een open ruimte met 24 zitplaatsen. Met man en macht heeft de vereniging gewerkt om de inrichting tijdig voor het Valentijnsweekend van 2005 klaar te krijgen. Speciaal voor deze dag van de geliefden wordt een bijzonder menu samengesteld. Tijdens de culinaire rit wordt een extra halte aan

de oude terril van Waterschei ingelast, zodat je in een aangename omgeving rustig van het dessert kunt genieten.

De Blauwe Wimpel

Ook de supporters van voetbalclub KRC Genk maken met plezier gebruik van de treinverbinding naar Waterschei. De Blauwe Wimpel, zoals de supporters de trein intussen noemen, vertrekt voor elke thuiswedstrijd van KRC Genk in Eindhoven en houdt even halte in As. Terwijl de meeste Genk-supporters voor het voetbalstadion in de file staan en op zoek zijn naar een parkeerplaats, stappen de treingebruikers op honderd meter van het stadion uit de trein. Na de voetbalmatch kunnen de supporters van een hapje en een drankje nog eens nagenieten. Wel haalt de KRC Genk Express geen grote snelheden. De maximaal toegelaten snelheid bedraagt 40 kilometer per uur. De rails zijn aan vervanging toe en volgens de NMBS kost elke kilometer spoorlijn ongeveer 375.000 euro. En dat kan de kleine vereniging helaas niet opbrengen.

De toekomst

Tot nog toe heeft het Kolenspoor de wind in de zeilen. Maar er hangen ook donkere wolken over het voortbestaan van de vereniging. Op de tekentafel liggen plannen om het oude spoortraject een belangrijke rol te laten spelen in de spoorontsluiting van het Maasland. Dit is mogelijk door de fysieke verbinding tussen Maastricht en Midden-Limburg volwaardig te ontwikkelen. Wanneer alles volgens plan verloopt, rijden tegen 2010 moderne trams en treinen tussen Genk en Sittard. Op deze spoorlijn van 30 kilometer zullen behalve reizigers ook goederen worden vervoerd. Een speciale



De oude stoomloc Simone is buiten dienst gesteld en wacht op een dringende renovatie.

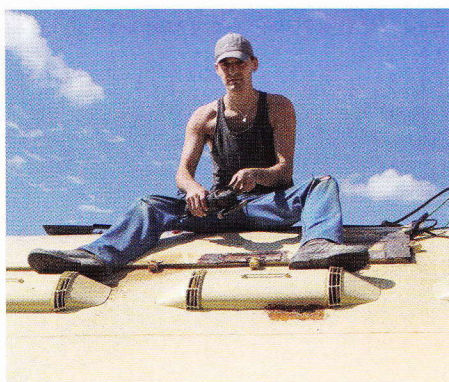
tram of lightrail zal per rit tot 160 personen kunnen vervoeren. Het traject zal grotendeels over het oude kolenspoor lopen en moet drie waterlopen oversteken. Daarvoor moet over de Maas, het Julianakanaal en de Zuid-Willemsvaart een nieuwe brug gebouwd worden. Aan deze realisatie hangt een prijskaartje van ruim 200 miljoen euro. Dit is dan ook het enige obstakel dat voorlopig kan verhinderen dat het Kolenspoor zijn ondergang ongenadig tegemoet ziet.

Het wagenpark

De oudste stoomlocomotief van het Kolenspoor dateert van 1926. Jammer genoeg is zij niet meer rijvaardig. De loc draagt de naam Simone en is afgestaan door Tessenderlo Chemie. De toenmalige directeur van deze fabriek noemde de locomotief naar zijn vrouw. Een tweede locomotief is een diesel en dateert van 1951. Zij is een geschenk van nv Maasland. De 28 ton zware loc Type KS 230 met Vielstoffmo-



In het station is speciaal voor kinderen een smalspoor met een locomotief NMBS reeks 62 in gebruik genomen.



Met man en macht wordt aan de restauratie van een Oost-Duitse Mitropa met 12 slaapplekken en 36 bedden gewerkt, zodat kleine groepen hierin kunnen overnachten.

tor is geschikt voor reizigerstreinen. Zij is met een persluchtsysteem uitgerust, waarmee ook de wagens afgeremd kunnen worden. De 55 jaar oude locomotief heeft in Duitsland een militaire carrière achter de rug en heeft slechts een duizend uur gereden. Tot slot is er nog een Ruston-locomotief uit 1951. Deze diesellocomotief is helemaal opgeknapt. Zij weegt 28 ton en kan 23 kilometer per uur halen. De stichting heeft verschillende rijtuigen in dienst waaronder drie K3-rijtuigen (ex-NMBS) met een capaciteit van 109 reizigers en twee Franse rijtuigen Type USI voor telkens 80 passagiers.

Wie de komende maanden geen vakantiebe-

EXTRA ONLINE

Meer lezen over dit onderwerp? Klik op dit blokje in de online uitgave op www.railhobby.nl Gratis voor abonnees!



stemming heeft en er graag eens een dagje op uittrekt, kunnen wij een fietsbezoek aan het toeristische Kolenspoor ten zeerste aanraden. Een combinatie fiets en spoor is een unieke formule die je met een bezoek aan de sites van de steenkoolmijnen kunt uitbreiden. Bovendien worden op feestdagen extra ritten ingelegd. Naast de gewone treindiensten bestaat de mogelijkheid voor groepen speciale treinritten gekoppeld aan culinaire arrangementen te organiseren. Wie meer informatie wenst moet zeker een bezoek aan de website van de vereniging op <http://www.kolenspoor.be> brengen.

Tekst & foto's: Peter Embrechts

Tekening: Bernard Lambert



Voetbalsupporters maken gretig gebruik van de KRC Genk Express of van de Blauwe Wimpel zoals zij deze speciale trein gedoopt hebben.

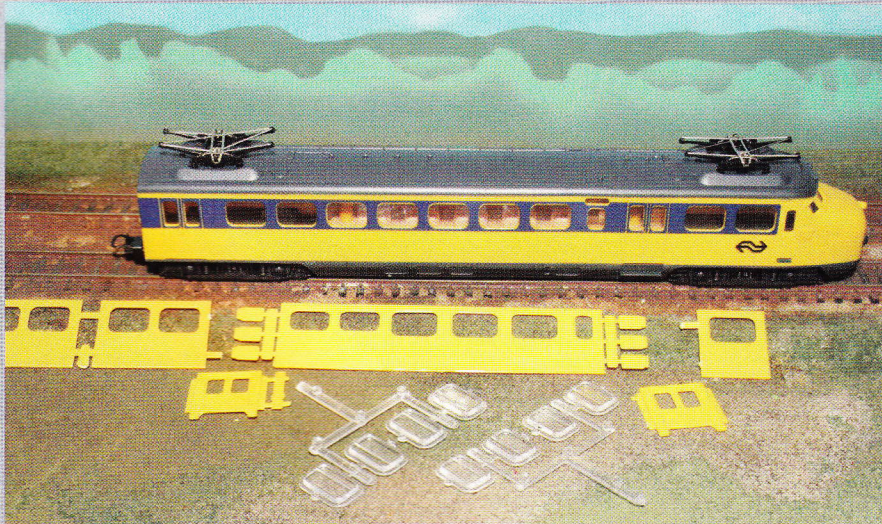




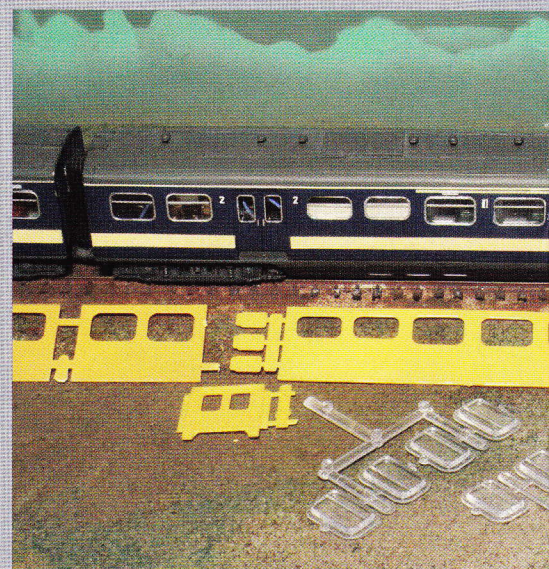
De Benelux-Hon

De Benelux-Hondekop in volle glorie. In werkelijkheid waren er twaalf treinstellen.

In 2007 komt de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Antwerpen/Brussel in dienst. Dat betekent niet alleen nieuwe treinen over een nieuwe lijn, maar ook het einde van de Benelux-dienst in de huidige vorm. In 2007 heeft de Benelux-dienst er precies vijftig jaar opzitten. Voor Railhobby is dit 'jubileum' aanleiding voor een terugblik. In deel 1 en 2 van deze serie stond het grootbedrijf centraal. Dit derde deel gaat over het model en behandelt de Benelux-Hondekop uit 1957.



De ingrediënten voor de bouw van de ABKk.



dekop in model

DEEL 3



Mastica was begin jaren '80 hét toverwoord voor de serieuze modelspoorder naar Nederlands voorbeeld. Met losse kunststof wand- en deurelementen kon eindelijk de speelgoedachtige Hondekop van Lima werkelijkheidsgetrouw worden omgebouwd. Het Italiaanse merk bood namelijk twee gelijke koprijtuigen en twee gelijke middenbakken aan en dat stemde niet overeen met het grote voorbeeld. Bovendien liet de detaillering te wensen over. Ruim 25 jaar later is de rol van de Lima-Hondekopen grotendeels uitgespeeld. Met de Piko-Hondekop is een nieuw kant-en-klaar model op de markt gekomen, terwijl zowel de Lima-Hondekopen als de Mastica-ombouwsetjes niet meer in de handel zijn. Toch is er nog

steeds vraag naar deze producten. Een terugblik. Lima bracht begin jaren '70 een vierdelige Hondekop in de handel die onder andere bij de Hema werd verkocht. Ondanks de matige detaillering werd het een bestseller. Het model was dan ook een stuk goedkoper dan de Trix-Hondekop, waarvan de bakindeling ook niet klopte.

De Hondekop heeft al eerder in Railhobby gestaan. In RH 79/12 en 80/10 werd de ombouw van een Hondekop-tweewagenstel voor de binnenlandse dienst beschreven. De wandindeling van de ABDk (koprijtuig 'k' voorzien van eerste 'A' en tweede 'B' klasse met bagageruimte 'D') werd opnieuw geconstrueerd, waarbij van de uitgesneden originele Lima-

wanden gebruikgemaakt werd. De indeling van de Bk was al correct. De doorzichtige glasbak ('de ramen') bleef aanwezig.

Het Hillegomse bedrijf Mastica zag aan het begin van de jaren '80 een gat in de markt en produceerde ombouwsets voor het verfraaien van de simpele Lima-treinstellen. De van fraaie raamlijsten voorziene ruitjes werden los ingezet, waarmee de lelijke glasbakken vervielen. Mastica bood setjes voor de vierdelige Hondekop, de tweedelige (binnenlandse) Hondekop en de afwijkende Benelux Hondekop-twee aan. RH 85/01 bevat een handleiding voor de ombouw van een vierdelige Hondekop met Mastica-onderdelen. Het treinstel bleef na de ombouw te breed, maar het resultaat mocht



Het eindresultaat. Vergelijk de volgorde van de vijf losse elementen met de ABKk.

De cabineramen zijn ontdaan van hun meegegoten schaduwranden. De meegegoten ventilatiebak naast de cabinedeur moet worden verwijderd.

De bouwer ontdekte dit echter pas toen het model al was gespoten.





Detail van de eersteklasseafdeling, de coupé tussen de deuren en de cabine deed de eerste jaren dienst voor meereizend douanepersoneel.



Ook de Nederlandse Benelux-treinstellen hadden aanvankelijk fraaie geëmailleerde treinstelplaten. In model zijn deze uit transfers van gewone Hondekoppen samen te stellen.

gezien worden. De ombouwsetjes van Mastica maakten het ook mogelijk andere typen NS-materieel te bouwen. Met voorzetneuzen van Combispoor en Spoorcuriosa was het zelfs mogelijk treinstellen Mat. '46, '40 en '36 in H0 te bouwen. Railhobby heeft ook hierover diverse artikelen gepubliceerd.

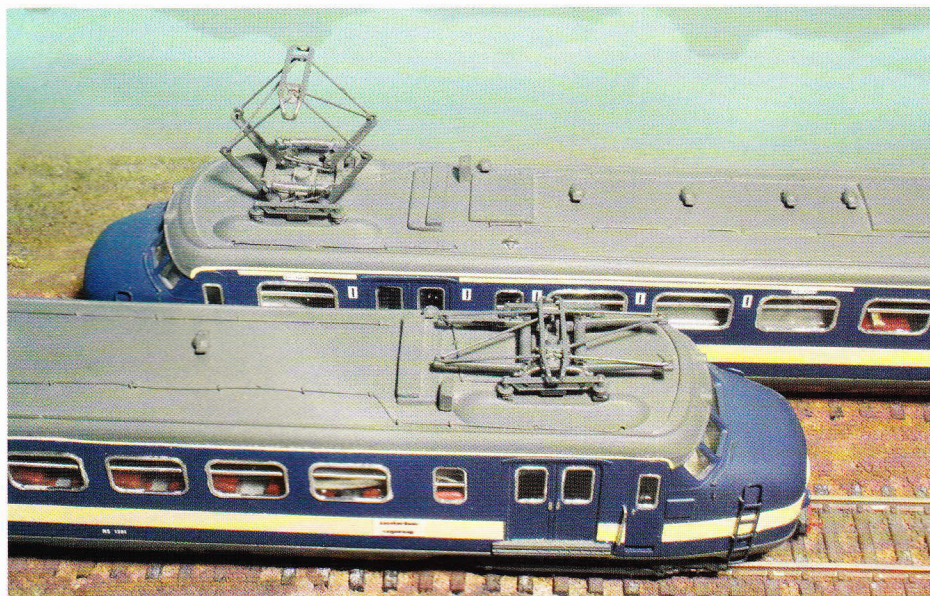
Benelux in model

Het vijftigjarige jubileum van de Benelux-treinen is aanleiding voor de ombouw van een Lima-treinstel tot een Benelux-Hondekop uit 1957. Voor deze ombouw zijn twee koprijtuigen nodig. Een extra tussenrijtuig maakt de bouw van het treinstel iets eenvoudiger, maar is niet beslist noodzakelijk.

Mastica bood de ombouwset voor de Benelux-Hondekop onder catalogusnummer 1305 aan. Dit setje bevatte alleen de wanden. Het setje met de ramen moest apart worden gekocht. Aanvankelijk waren de raamlijsten geverfd (aluminium of zwart), later waren ze kleur-



Tot medio jaren '70 waren de Benelux-treinstellen voorzien van een keuken. Twee ramen waren hiertoe kleiner uitgevoerd (direct rechts van de deuren), de onderzijde was wit. Wie niet wil slijpen en vijlen kan voor dit deel van het dak gebruikmaken van een tussenrijtuig.



De dakopbouw van de Benelux-treinstellen week behoorlijk af van de treinstellen voor de binnenlandse dienst. Taco Models (verkrijgbaar via Spoorcuriosa) levert de onderdelen.

loos en moest de bouwer ze zelf maar in de gewenste kleur brengen.

Het demonteren van de Lima-rijtuigen is eenvoudig: twee schroeven aan de onderzijde en drie kunststof lipjes houden de kappen en bodemplaten bij elkaar. Verwijder alle onderdelen zodat alleen de losse kappen overblijven. De Benelux-tweetjes zijn voorzien van twee pantografen. Op de ABKk (met keuken 'K') zit de pantograaf voor het Nederlandse net (1500 V), op de Bk de pantograaf voor het Belgische net (3000 V). De pantografen zitten boven de koppen van het treinstel. Daarom moeten de stroomlijnschuitjes boven de bakovergangen worden verwijderd. Dat kan met een slijptol, enkele vijltjes en schuurpapier. Het verwijderen van de stroomlijnschuitjes moet voorzichtig gebeuren, omdat de regengoten langs de dakwanden niet mogen worden beschadigd. Wie opziet tegen het wegslijpen van de stroomlijnschuitjes kan een tussenrijtuig van de Hondekop opofferen. Zaag dit dan in twee gelijke stukken en lijm deze tegen twee gehalveerde koprijtuigen. Het enige wat nu res-

teert, is het wegwerken van de lijmnaden. Er moet aan de koprijtuigen nog meer worden veranderd. In tegenstelling tot de treinstellen Plan F hadden de Benelux-Hondekopen geen luchtinlaten voor de cabinedeuren. Ook het tyfoonrooster kan ik dit stadium worden verwijderd. Taco Models heeft de juiste exemplaren.

Bij het in dienst stellen van de Benelux-Hondekopen brandden aan de voorzijde alleen de onderste twee gele lampen. In Nederland werd in 1963 het L-sein ingevoerd, kort daarop gevolgd door een omgekeerd L-sein. In België werd het seinbeeld niet veranderd. Dit gebeurde ook niet toen begin jaren '70 het derde A-sein op de neus verscheen. Dat brandde alleen in Nederland. Bedenk daarom in dit stadium of ook het frontsein gehandhaafd moet blijven.

Zijwanden

De Mastica-wanden bestaan uit diverse losse delen. Het is belangrijk om de nieuwe zijwanden zo recht mogelijk samen te stellen. Door kromme wanden kunnen 'kattenruggen' ontstaan. De wand- en deurelementen worden volgens de bijgeleverde beschrijving losgehaald en in de juiste volgorde gelegd. Zorg dat de te lijmen vlakken goed vlak en haaks zijn. Gebruik hiervoor een blokhaak of een aluminium hoeklijntje van de bouwmarkt van minimaal 30 centimeter lang. Leg de wandelementen met de vlakke zichtzijde naar beneden en met de onderkant tegen de opstaande rand van het hoeklijntje. De onderzijde moet goed recht zijn, eventuele kieren aan de bovenzijde kunnen later worden geplamuurd. Zorg dat de zichtzijde vlak blijft liggen. Lijm de delen aan elkaar met MEK, trichloorethyleen of dunne vloeibare kunststoflijm. Deze middelen smelten de kunststof en laten geen residu achter. Het is verstandig hierbij goed te

ventileren, want deze lijmmiddelen zijn schadelijk voor de gezondheid. Door een tweede hoeklijn op de wanddelen te leggen kan het geheel met twee lijmklemmen worden ingeklemd. Pas op bij de deuren. Deze hebben lijmsrips die achter het wanddeel worden gelijmd. Op deze plaats is de wand dus dikker en die kan bij samenpersen gaan golven. Los dat op door tussen de aluminium strips enkele stukjes van een bierviltje te klemmen. De gelijmde wand moet minimaal 24 uur drogen, zodat het zachte polystyreen weer is uitgehard. Breng na het completeren van de wanden de rubber strips onder de bagageruimte van de Bk aan.

Mastica levert de oorspronkelijke uitvoering van de Benelux-Hondekop, dus met de kleinere ramen van de keuken. Aan het begin van de jaren '70 is de keuken verwijderd en tot een tweedeklasseafdeling omgebouwd. Wie een latere versie van de Benelux-Hondekop wil bouwen, moet de kleine ramen vervangen door een stukje zijwand met standaard tweedeklassenramen. In dat geval zijn ook twee nieuwe raampjes nodig, want die zitten niet in de Mastica-set.

Als de vier wanden goed droog zijn, worden ze in de kap gelijmd. Neem de maat van de zijwanden op en pas ze op de kappen. Teken de maat af en snij of zaag de oude wanden er aan één zijde uit. Houd bij bepalen van de maat wel rekening met de breedte van de zaagsnede. De bovenste snede kan mooi recht worden door een stalen liniaal op de kap te klemmen en er langzaam met een scherp hobbymes een aantal malen langs te gaan (pas op voor uitschieten). Wie bij het samenstellen

van de bakken voor de halve tussenrijtuigen heeft gekozen, moet extra voorzichtig te werk gaan, omdat het dak iets zwakker is. Dat is simpel op te lossen door aan de binnenzijde van het dak enkele verstevigingsstrips te lijmen. De werkwijze voor de zijwanden is verder precies hetzelfde.

Als de oude zijwand er uit is, wordt het ontstane gat aan de nieuwe Mastica-wanden pas gemaakt. Het lijmen gebeurt opnieuw met vloeibare lijn. Schroef de kappen weer op de bodemplaten, breng eventueel extra lijn aan en herhaal de procedure voor de andere zijwand. Let op dat de kap niet aan de bodemplaat komt vast te zitten. Als de lijn droog is, moeten kieren met tweecomponentenplamuur van Alabastine of de bekende vulmiddelen van Revell of Tamiya worden dichtgesmeerd. Laat de plamuur goed drogen en schuur de resten weg met schuurpapier met korrel 400.

Taco Models biedt een setje met onderdelen aan waarmee de dakopbouw kan worden nagebootst.

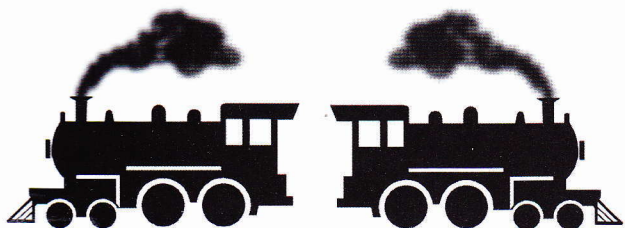
Afwerking

Als de kappen klaar zijn, begint het schilderen. Breng eerst een grijze grondlaag aan. Dat kan bijvoorbeeld met een spuitbus van Motip of met een verfspuit. Breng diverse dunne lagen aan. Dat gaat beter dan een dikke laag. De Benelux-Hondekopen zijn hun hele leven blauw geweest. De brede band was aanvankelijk zandgeel, maar met de invoering van de nieuwe NS-huisstijl in 1969 werd deze 'NS-geel'. Breng als eerste laag het geel aan. Bedek de gele banen op de zijwanden met tape

Ter vergelijking: rechts een groen tweetje voor de binnenlandse dienst (kleurstelling jaren '60), met een duidelijk fraaier tyfoonrooster dan het blauwe stel.



Bakx Modeltreinen



De gezelligste treinenwinkel van het Gooi

Laarderweg 3 Tel: 035-6918410 1402 BA Bussum

JOCADIS BELGIE P.V.B.A.

BRUSSELSESTRAAT 53

7850 EDINGEN

Tel. (02) 395 7105

GROTE KEUS N.M.B.S. ROLLEND

MATERIAAL – SIGNALISATIE –

VRACHTWAGENS.

BESTE PRIJZEN!

50 MERKEN VAN ROLLEND

MATERIAAL – 70 MERKEN TOEBEHOREN –

OKKASIES – BOEKEN – FOTO'S

WWW.JOCADIS.BE

WEBMASTER@JOCADIS.BE

Nu met nog meer excellente mogelijkheden om uw modelbaan te ontwerpen

WinRail 8 het modelbaan ontwerp-programma voor zowel standaard rails (ruim 150 leveranciers) als voor het ontwerpen met flexibele rails (of voor een combinatie van standaard rails met flex rails) is nu uitgebreid met o.a. de volgende extra voordelen: Werktafel templates, bovenleiding, kortsluiting detectie, hoogte controle kruisende rails, teken tools, parallel spiralen, voor flex rail nu ook weergave waar kleinste radius, afzaaglengtes links/rechts, flex rail optimaliseren, Landschap indeling en keuze afdruk bereik, etc., etc., etc..

Meer informatie en demo: www.winrail.nl

MVB Scientific, de Tuun 8, 9163 JW Nes-Ameland.
Tel 0519-543391. Fax 0519-542961. info@mvb.nl

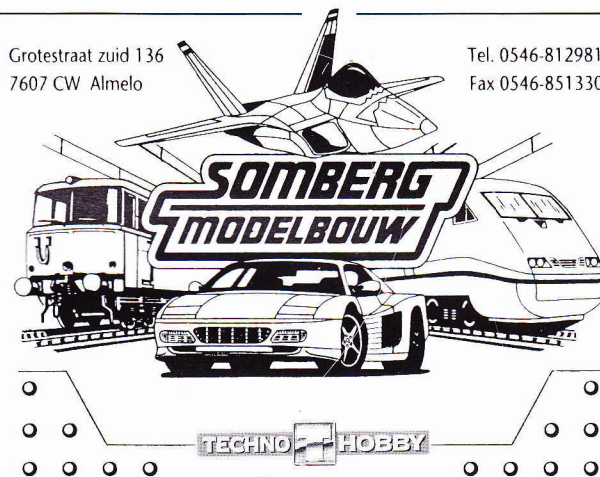


WinRail 8

Grotestraat zuid 136
7607 CW Almelo

Tel. 0546-812981

Fax 0546-851330

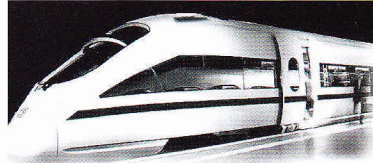


Uw jaargang fraai en overzichtelijk in één band voor slechts € 13,95?



Inclusief boekbindersspelden en jaartalstickers.

Bestel via www.railhobby.nl of maak €13,95 (België €16,95) (incl. verzendkosten) over op girorekening 1926691 of Postcheque 000-1666899-51 t.n.v. Uitgeverij Scala BV te Amersfoort o.v.v. 'verzamelband Railhobby'.



Trein2000

Voor al uw modelspoorwensen!

JULI/AUGUSTUS

Zomer maanden staan in het teken van verbouwen en verhuizen.

Begin juli zal onze Marklin Shop-in-Shop geopend worden in onze winkel te Den Bosch.

Op Zaterdag 25 augustus zal de opening zijn van onze nieuwe winkel in Breda.

We gaan verhuizen naar de Boschstraat 32 in Breda, onze winkel zal 2 keer zo groot worden naar 350 m².

U bent van harte welkom op onze feestelijke opening.

Ruime keuze diverse merken & toebehoren, in-/verkoop en inruil occasions, technische dienst, etalage- en testbaan, koffiecorner.

Concordiastraat 15a
4811 NA Breda
Tel. (076) 533 98 92
Fax (076) 533 98 93
info@trein2000.nl

Parkeergarage naast de deur. Winkel altijd bereikbaar.

Oude Vlijmenseweg 84k
5223 GP 's-Hertogenbosch
Tel. 073-6220469
Fax. 073-6220664

Bezoek ook eens onze webwinkel op:
www.trein2000.nl

van bijvoorbeeld Tamiya of 3M en breng dan het blauw aan. Laat het blauw drogen en plak ook dit af. Spuit tot slot de daken donker 'NS-grijs' van THS of Kleinspoor. Als alles droog is en de tape verwijderd kan worden, moeten de treinstelnummers, klassenborden en niet-rokenbordjes worden aangebracht. Deze zijn onder andere bij Spoorcuriosa in Haarlem verkrijgbaar.

Werk de kappen en bodemplaten met zijdeglanslak af. Dat zorgt ervoor dat het treinstel een mooie egale glans krijgt en beschermt tegelijk de transfers.

Als de verf goed is uitgedroogd, kunnen de ramen worden ingezet. Bij aflevering waren de raamlijsten aluminiumkleurig. Later werd dat donkergrijs. Lijm de ramen met vloeibare styreenlijm of lijm uit een tube vast. Secundairlijm is af te raden, omdat dit bij verkeerd gebruik een 'sneeuwwaas' kan achterlaten. Voor de cabineramen heeft GM&S uit Haarlem een mooi setje ontworpen, maar ingieten met Crystal Clear (een soort houtlijmachtige substantie) geeft ook een prima resultaat. Voor de front- en sluitseinen worden witte (3 mm) en rode (1 mm) leds gebruikt, in serie geschakeld met een weerstandje van 1 kilo-ohm.

De oude Lima-Hondekop was voorzien van de bekende plastic trommelmotor met driepolig anker. Deze is lawaaiig en moeilijk te regelen en voldoet niet meer aan de hedendaagse eisen. De afgelopen jaren zijn er diverse ruilmotoren op de markt gekomen. GM&S biedt een compleet motordraaistel aan, dat eenvoudig in het Lima-draaistel geschroefd kan worden (zie RH 2005/09). ModelTorque heeft een metalen ringmotor die op de plaats van de ronde Lima-motor gemonteerd kan worden. Losse neustrapjes (870-20004) en Scharffenberg-koppelingen (870-60121) zijn verkrijgbaar bij Philotrain.



Op de ABKk (links) staat de 'Nederlandse' pantograaf, op de Bk de 'Belgische'. Let op de rubberen stootstrip onder de deuren van de kleine bagageruimte van de Bk (geen BDk, daarvoor was de bagageruimte te klein).

Tot slot

Na het samenvoegen van de bakken ontstaat een fraai treinstel dat decennia lang op de internationale route Amsterdam-Antwerpen-Brussel was te vinden. In Nederland reden de Benelux-Hondekoppertjes gekoppeld met 'binnenlandse' Hondekoppertjes en stroomlijntreinstellen Mat. '46 of nog ouder. Enkele jaren geleden kondigde Piko een modern geconstrueerd model van de Benelux-Hondekop aan. Maar verder dan enkele plaatjes in de catalogus is het nooit gekomen. Wellicht brengt het succes van de eind 2006 geïntroduceerde

tweedelige Hondekop de Duitse fabrikant er toe zijn plannen nog eens te heroverwegen. De Lima-Hondekoppertjes passen in elk geval niet bij de nieuwe Piko-Hondekop. De Lima-treinstellen zijn te breed en te kort. Bovendien passen ze qua motorisering en detaillering niet bij de moderne modellen. Tot de komst van een 'echt' model van de Benelux-Hondekop zullen modelspoorders naar Nederlands voorbeeld dus zelf aan de slag moeten... 

Tekst & foto's: Peter Wijshake



Het eindresultaat in vogelperspectief, met de Bk voorop en duidelijk zichtbaar de kleine keukenafdeling in de ABKk, die alleen aan deze zijde zichtbaar was (vergelijk de introfoto).

De eerste de beste?

DE PROTOS, IN SEPTEMBER OP DE VALLEILIJN, NU IN DE RAILTEST

De Protos, het Griekse woord voor de eerste, is als een modulaire treinstel ontwikkeld, waarbij opvalt dat de gehele aandrijving zich boven op het dak bevindt. Net zoals het geval is bij het experimentele Lirex-treinstel van Alstom LHB, waarbij FTD bij de bouw betrokken is geweest. 'Er bevindt zich niets onder het treinstel. Daar is het kaal,' voegt Coen Storm, projectleider bij Connexxion, eraan toe. 'De verschillende onderdelen op het dak hebben alle bepaalde modulematen. Deze constructie heeft het grote voordeel dat componenten die

defect zijn geraakt of om een andere reden moeten worden vervangen, op een simpele manier kunnen worden verwijderd. Dit treinstel hoeft niet meer boven een put te staan. Als bijvoorbeeld de airco-installatie kapot is gegaan, kan deze in een mum van tijd worden vervangen. Er hoeft alleen een looprek omheen te staan.'

De Protos is in ieder geval een trein die snel kan worden gebouwd. Storm beaamt dat het modulaire concept op zich niet nieuw is. Maar hij voegt er direct aan toe dat de fabrikant dat concept heel ver heeft doorge-

Als alles volgens de planning verloopt, neemt Connexxion in september van dit jaar vijf nieuwe treinstellen van het type Protos in gebruik. Een door Fahrzeugtechnik Dessau AG gebouwd tweedelig stalen elektrisch rijtuig dat is bestemd voor de Valleilijn Amersfoort-Ede-Wageningen. Connexxion is de eerste spoorwegmaatschappij die dit materieel bij het voormalige Waggonbau Dessau heeft besteld. Connexxion zelf heeft voor een H0-model van dit treinstel gezorgd. Railhobby kreeg de gelegenheid een eerste exemplaar aan u voor te stellen.

Het model als eerste, volledig in het design van de provincie Gelderland. Bij ons testmodel ontbraken de koeienvangers en de goede draaistelschorten. Bij de serie zijn die aanwezig.



voerd. Bijvoorbeeld bij de deur-systemen, een van de kerntaken van het Duitse bedrijf. 'Er is gekozen voor een elektrische in plaats van een pneumatische deur. Die wordt in eigen beheer gemaakt. Die deuren worden er compleet in gehangen. De deuren zijn bedacht voor hun tram-concept. Dessau is daar bijzonder succesvol mee. Deze deuren zijn onder meer bij de trams van Karlsruhe terug te vinden.' Het 103 ton zware materieel dat een lengte van 54,5 meter heeft, werd voor het eerst op de in oktober 2006 gehouden internationale spoorwegvakbeurs Innotrans in Berlijn tentoongesteld. Het daar gepresenteerde prototype was weliswaar enkele dagen in het lichtblauw gehuld, dat de designers als huiskleur van de Valleilijn hebben bedacht, maar het ging toch echt niet om een treinstel van Connexxion. Die bevonden zich op dat tijdstip nog in de prilste fase van hun ontstaan. In januari 2006 waren Connexxion en FTD pas tot overeenstemming gekomen, anderhalve maand later werden de handtekeningen van vertegenwoordigers van beide partijen onder het contract gezet. Projectleider Coen Storm verklaart dat het destijds voor alle aanbieders op de tender Valleilijn een grote verrassing



Op 27 april 2007 wordt er nog druk aan de bouw van de Protos-treinstellen voor Connexxion gewerkt. Het zal een hele klus worden ze op tijd klaar te krijgen. De treinstellen worden in opdracht van de provincie Gelderland van een lichtblauwe kleur voorzien, mooi maar wel besmettelijk, en ze zijn van een speciale antigraffiti-coating voorzien.

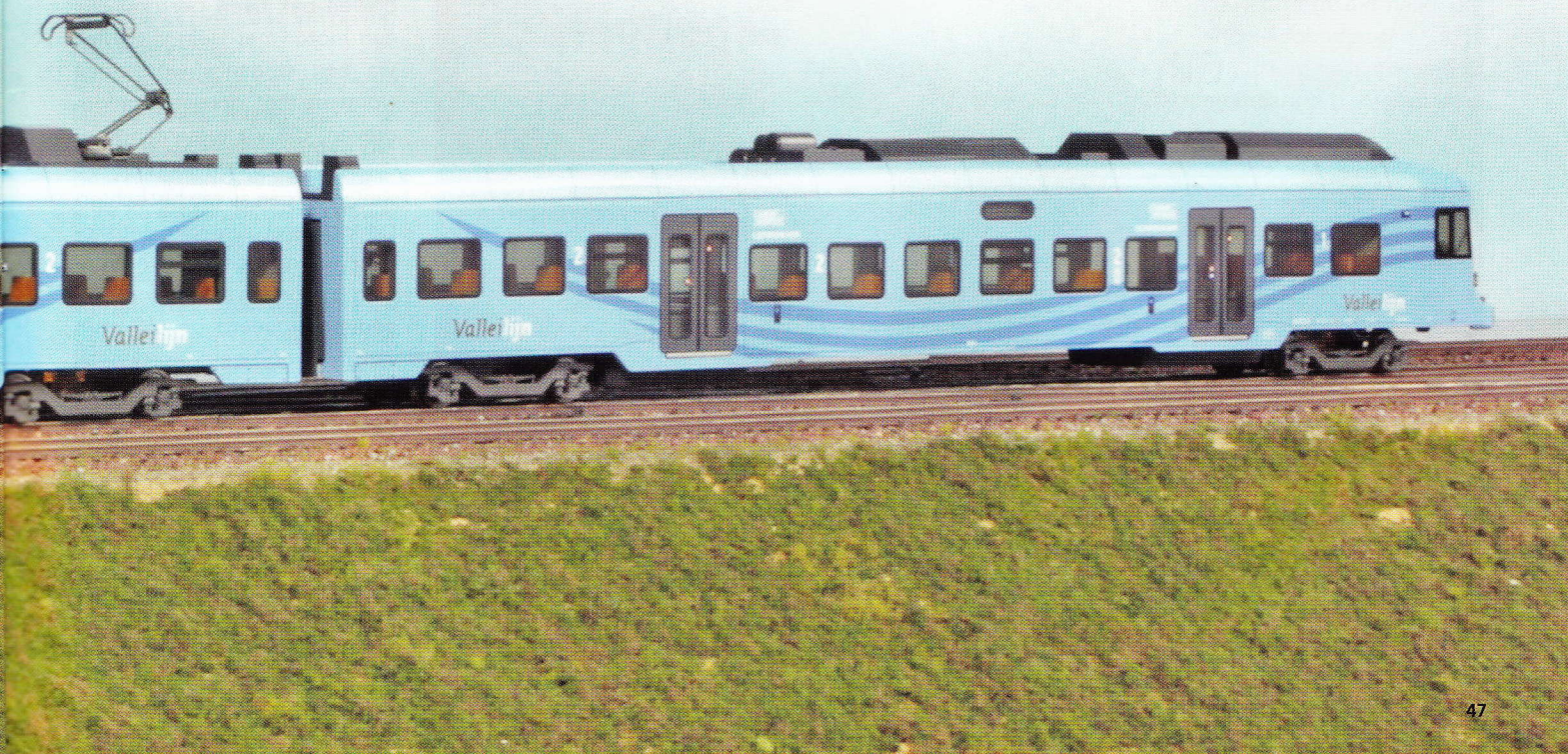


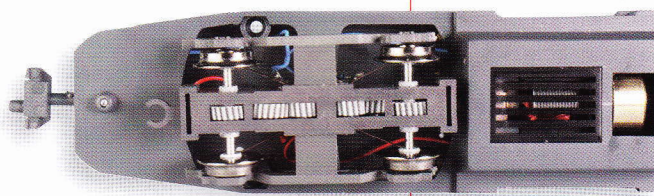
Het zilvergrijs gespoten prototype wordt momenteel in Eindhoven op kosten van 'Dessau' door Lloyd's getest voor goedkeuring in Nederland.

was dat Connexxion met de eer ging strijken. Het openbaarvervoerbedrijf dat op punt staat te worden verkocht, blijkt veel punten te hebben gescoord met de mededeling op 1 september van dit jaar nieuw materieel op het traject Amersfoort-Ede-Wageningen te gaan inzetten.

'Dessau kon als enige de garantie geven dat de vijf stellen op tijd aanwezig zouden zijn. Natuurlijk is er ook met andere fabrikanten zoals Bombardier en Siemens onderhandeld. Maar die bedrijven wilden niet leveren, omdat orders beneden de vijftig treinstellen niet interessant waren en soms hing aan de offertes een veel te hoog prijskaartje.'

De Protos is zeer degelijk ontworpen. Het is beslist geen light train. De stalen ruwbouw is in eigen beheer uitgevoerd. Er zijn onderdelen van allerlei gerenommeerde toeleveranciers gebruikt. De remmen bijvoorbeeld van Knorr, en Vossloh Kiepe heeft alle elektrische componenten geleverd. De treinstellen hebben 172 zitplaatsen en een aparte ruimte voor de jeugd. Een toilet en een ruimte voor de steward ontbreken. In de plaatselijke pers verschenen het afgelopen voorjaar verhalen





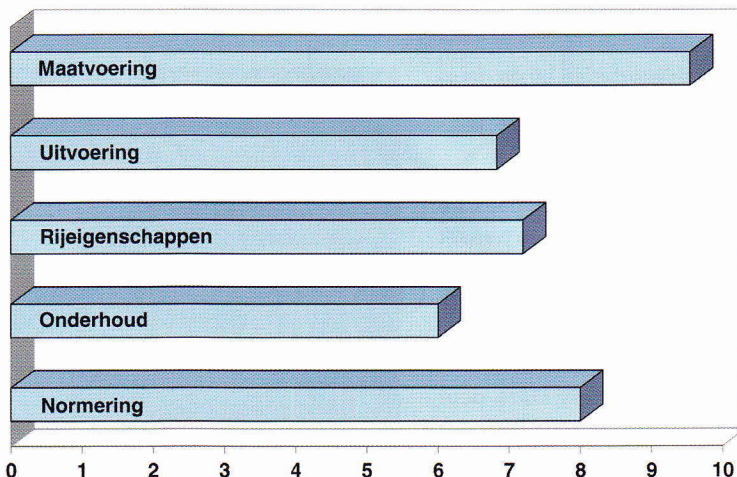
Een draaistel met rechts de motor.

dat het aantal zitplaatsen onvoldoende zou zijn. Maar volgens Coen Storm valt dat wel mee. Als de toestemming van Prorail op tijd is kan er vier keer per uur worden gereden en is er met vijf treinstellen voldoende capaciteit.

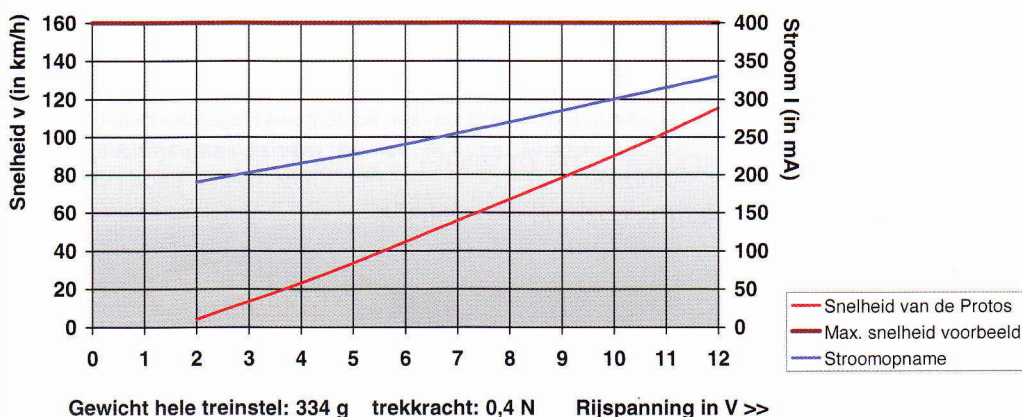
Het model

Aan de echte Protos wordt nog hard gewerkt en ook het model was nog niet helemaal af toen het bij ons op de redactie kwam. De koeienvangers ontbraken en de draaistellen zijn zo primitief dat daar betere exemplaren voor zijn gemaakt. Helaas waren die er niet op tijd voor de fotosessie, zodat we het verbeterde model – zodra aanwezig op de redactie – alleen op www.railhobby.nl kunnen laten zien. In de beoordeling zijn die aanpassingen wel meegenomen. Fabrikant van het Protos-model is Leopold Halling GmbH in Wenen. Ze zijn bekend door trammodellen die ze onder andere voor promotiedoeleinden in opdracht maken, wel of niet gemotoriseerd. Het assortiment is inmiddels breder met accessoires en dus nu ook treinstellen. Zat de Utrechtse tram van Connexion al in het assortiment, daar is de Protos nu dus bijgekomen. Via de website van Connexion kan de H0-Protos voor € 230,- gekocht worden, niet goedkoop in vergelijking met andere 'tweetjes' zoals de Hondekop van Piko en de Lint van Mehano en Fleischmann. Alleen die laatste is duurder, maar wint het op alle fronten van ons huidige testmodel. Het model bestaat uit twee nauwelijks identieke delen, een

Testresultaat van de Protos van de Valleilijn in H0



Snelheid en stroomopname van de Protos van Halling in H0



Testresultaten van de Protos in H0 van Leopold Halling

1. Voorbeeld is het tweedelige treinstel 5031 van de Valleilijn

2. Maatvoering

(alle maten in mm)	voorbeeld	1:87	model
Totale lengte tweetje (over de koppeling)	54500	626,4	625,5
H.o.h draaistellen	1900	21,8	21,8
Radstand van de draaistellen	2500	28,7	29,1
Wieldiameter	760	8,7	8,7
Hoogte	4580	52,6	52,5
Breedte	2820	32,4	32,6

3. Gegevens

Motoren: poolaantal	3
Aangedreven assen	4
Antislipbandjes	2
Minimum boogradius	420 mm
Vliegwheels	2
Seinen: front- en sluitseinen (wisselend met de rijrichting)	

4. Waardering

a. Uitvoering

Detailtering	7
Kleurstelling	7
Opschriften	8
Seinbeeld	6
Lichtwisseling	7
Afscherming/sterkte	6

b. Rijeigenschappen

Snelheid	7
Gedrag op wissels	6
Optrekken/afremmen	7
Stroomopname	9
Geluidsniveau	7

met aangedreven draaistellen en een pantograaf, het andere deel is niet aangedreven en heeft geen pantograaf. Een bak bestaat uit een kunststof bodemplaat met daaroverheen de vloer van een compleet weergegeven interieur. In de neus onder de stoel bevindt zich een kleine printplaat met leds voor de seinverlichting. De aangedreven bak heeft per draaistel een motor met klein vliegwiel. Via een cardanas wordt een worm op het draaistel aangedreven, die via tussentandwheels de beide assen aandrijft. De wielen op één as van het achterste draaistel zijn van antislipbandjes voorzien. De overbrenging is voor een te lage snelheid gedimensioneerd, de 160 km/h van het voorbeeld worden bij lange na niet gehaald.

Het model is uitstekend op schaal, ook in de lengte en daardoor ontstaat er wel een probleem, want de bakken zijn licht en hebben doordat de ballastgewichten onder het dak zijn geplaatst, een hoog liggend zwaartepunt, waardoor een 'ge-



De bakken zijn met een stang, zonder kortkoppelgeleiding, aan elkaar vastgekoppeld. Een flexibele overgangsbalk aan beide bakken zorgt ervoor dat de trein als eenheid op de rails staat.

duwde' zigzagrit door een wisselstraat vaak met een ontsporing eindigt. Vervelend is echter dat bij zo'n ontsporing nog wel eens een cardanas wordt verloren en de bak opengeschroefd moet worden om die weer terug te plaatsen. Vooral het weer in elkaar zetten gaat door de kwetsbaarheid van het interieur moeilijk. Het is de prijs voor een mooi open interieur en het ontbreken van een metalen frame zoals bij de Lint van Mehano. De draaistellen hebben een kunststof lagering en daardoor kan er te veel ruimte tussen de motoras en de as met de worm op het draaistel komen.

De rijeigenschappen zijn redelijk tot goed, zolang niet al te kleine boogstralen worden gebruikt. De (led-)seinen branden, voor en achter, bij de maximale rijspanning te fel en dan is goed zichtbaar dat de afscherming verbeterd kan worden. Een topsein ontbreekt geheel en dat bouw je ook niet gemakkelijk in. Bij ons testmodel zit er tussen beide bakken een elektrische verbinding met een fragiel stekertje voor de seinen van de motorloze bak. Die verbinding is feitelijk overbodig, omdat de seinen ook door de wielcontacten van de draaistellen worden



De ramen zijn netjes ingezet en het verfwerk is strak uitgevoerd, maar niet helemaal foutloos. De opschriften zijn strak en goed leesbaar.



Het interieur biedt alle ruimte voor de passagiers. Van de aandrijving is niets te zien.

gevoed. Een decoderinterface ontbreekt en ook voorzieningen voor een interieurverlichting. Onder het dak is wel ruimte om een en ander in te bouwen.

De detaillering is gewoon, de kap is mooi gedetailleerd, maar aan de modules op het dak ontbreken de leidingen en andere attributen. Het spuitwerk van ons testmodel vertoont een paar onregelmatigheden, iets waar de eindcontrole van Halling beter op moet letten.

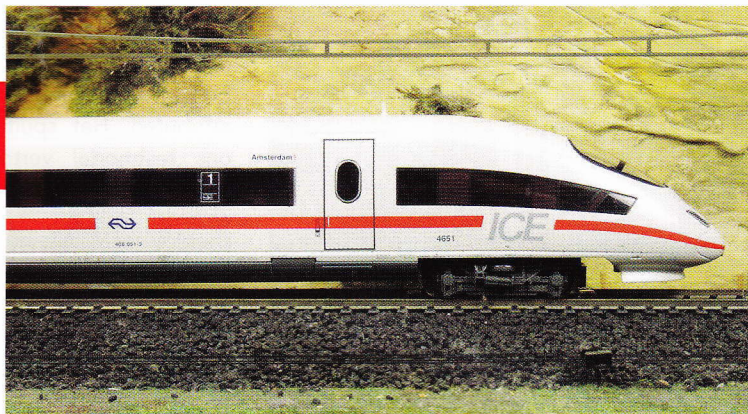
Conclusie

Niet iedereen zal de Protos een mooi treinstel vinden, dat geldt dus ook voor het model. Als model ziet het er wel mooi strak uit, maar dat uiterlijk verbloemt de erg eenvoudige technische uitvoering. Door een metalen frame toe te passen zou het model stabiel op de rails staan en was het onmogelijk geweest dat de cardanassen bij een ontsporing uit de aandrijvingen vallen. De prijs zal ongetwijfeld met de te verwachten serie te maken hebben en in dat opzicht heeft de firma Halling de handicap dat het voorbeeld ook internationaal werkelijk de eerste is. ●

Tekst & foto's grootbedrijf: Guus Ferrée
Tekst railtest: Ruud de Jong
Modelfoto's: Nico van Roon

De HST in model

MODELLEN VOOR DE MODELSPOORDER



Ook de fraaie 8-delige uitvoering van de ICE-3 van de NS mag er zijn en is in velerlei uitvoeringen verkrijgbaar. Hier de motorwagen met het NS-vignet en de naamstelling 'Amsterdam'. (foto Ben Wentink)



De TGV Atlantique wordt door Mehano, Jouef en Lima uitgebracht. (foto Ben Wentink)

Na de vijf artikelen over de HSL en HST in werkelijkheid wordt het tijd voor de werkelijkheid van het model. Wat bestaat er in model van het HST-materieel?

Iedere modelspoorder was en is natuurlijk zeer geïnteresseerd in deze ontwikkeling en voorzover het ook paste in de keuze van het tijdperk waarin men reed, werd uitgezien naar mooi gedetailleerde modellen van deze snelle treinstellen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat heel snel na de indienststelling van de TGV's modelspoorfabrikanten met modellen op de markt kwamen.

In de loop der jaren hebben dan ook vele fabrikanten het HST rollend materieel in model uitgebracht, zowel in spoor H0 als in N. In Frankrijk waar de bakermat van de TGV ligt, werd al snel een model door Jouef uitgebracht. Spoedig gevolgd door Lima. De ingebruikname van de Duitse hogesnelheidstreinen zorgde ervoor dat bekende Duitse en Oostenrijkse fabrikanten deze trein in model uitbrachten. Märklin, Trix, Fleischmann, Roco en nadien Mehano en Kato zorgden ervoor dat de modelspoorliefhebber goed aan zijn trekken kon komen. Zonder de intentie te hebben volledig te zijn, volgen hierna van de diverse typen hogesnelheidstreinstellen een aantal

uitvoeringen in zowel H0, N, Z als G van de meest bekende Europese fabrikanten.

De Thalys-versies

Van de Thalys, die thans tussen Amsterdam en Parijs rijdt, hebben inmiddels een aantal modellen het levenslicht gezien. Van zowel Lima als Mehano zijn fraaie modellen verschenen. Lima bracht het bordeauxrode/grijze treinstel in een 4-delige uitvoering van de Thalys PBKA van de serie 4321 uit onder nr. L159878. Dit treinstel was uitgevoerd met de huidige bekende ronde kopvorm. Onder nr. L189786 bracht datzelfde Lima het treinstel uit als 4-delige PBA met de oorspronkelijke hoekige kop-

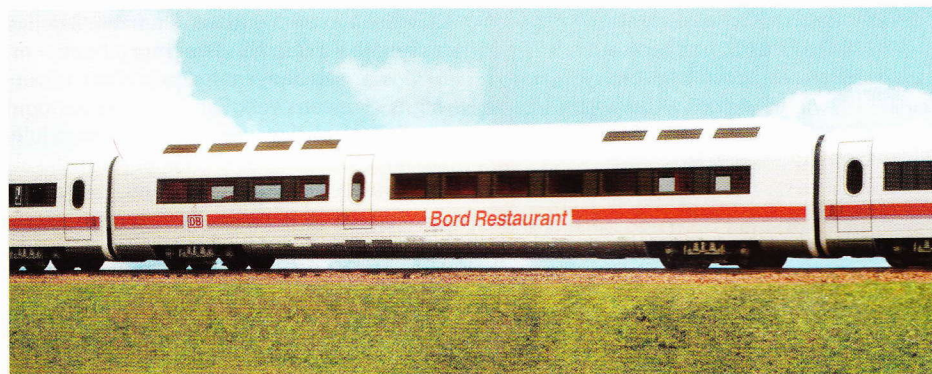
vorm à la de Franse TGV van het eerste uur. Na het faillissement van de Rivarossi-groep waartoe o.a. ook Lima, Pocher, Jouef en Arnold behoorden, is alleen Mehano nog met een aantal uitvoeringen in de lagere prijsklasse over. Nochtans zijn de modellen het aanzien waard en rijden ze bijzonder goed. De complete 10-delige Thalys bestaande uit de 4-delige set T680 (= sub.nr.Z08AB+Z10AB1), bevattende de twee motorwagens, een aansluitend 1e klasse en een 2e klasse rijtuig, de 3-delige set T678, inhoudende een 1e klasse rijtuig (R2), een barrijtuig (R4) en een 2e klasse rijtuig (R5) en de 3-delige set T679 met als inhoud een 1e klasse rijtuig (R3), en twee 2e klasse rijtuigen



Op de demobaan van Modelspoorvereniging 'Baroniespoor' draait de Thalys alvast zijn rondjes. Model van de 10-delige versie van Mehano. (foto Ben Wentink)



De ICE 1 wordt door vele firma's geleverd, o.a. door Mehano. (foto Rob Ellerman)



De ICE 1 kende nog een aangenaam Bord Restaurant. Hier in de uitvoering van Mehano. (foto Rob Ellerman)



Ook Märklin/Trix bracht de ICE 1. Hier het complete vierdelige treinstel. (foto Nico van Roon)

(R6+R7), was vorig jaar nog voor een prikje te koop. Overigens was dezelfde uitvoering van de Thalys onder nr. T674 resp. T676 en T677 ook in 3-rail wisselstroom te koop. In spoor N levert Kato onder nr. KA10910 een fraaie 10-delige set van de PBKA in bordeaux/zilver.

De TGV-versies

Van de TGV hebben diverse uitvoeringen het levenslicht gezien bij zowel Lima als Jouef. Van de TGV Sud-Est werd door Jouef onder nr. 740700 een 4-delige set van dit oranje/grijs uitgevoerde treinstel uitgebracht, voorzien van een witte baan. Een set van drie tussenrijtuigen werd eveneens uitgebracht onder nummer J40800. Van de TGV Atlantique van de serie 301-405, uitgevoerd in zilvergrijs/blauw, werd een 4-delige set bij Jouef onder nr. 740000 en een 3-delige set tussenrijtuigen onder nr. 740100 uitgebracht.

Bij Lima werd onder nr. L149771 een 4-delige set van de TGV Réseau uitgebracht, eveneens in de kleur zilvergrijs/blauw. Ook bracht Lima de dubbeldeksversies van de TGV Duplex onder nr. L189903 uit en Jouef onder nr. J749100. Van de TGV Pendulaire van de SNCF kwamen onder nr. L199873 (=) en L189873 (~) een 4-delige set uit van de grijs/blauwe treinstellen. Een uitbreidingsset met een Re, R4 en R5 resp. 1e klas, barrijtuig en 2e klas en een set met een R2, R6 en R7 2e klas rijtuigen werd onder de nrs. L149961 en L149962 uitgebracht. De prachtige TGV La Poste, de postrein die tot ieders verbeelding sprak, uitgevoerd in kanariegeel werd door Jouef onder cat. nr. 747500 als 4-delige set uitgebracht. Van de Eurostar-treinstellen Transmanche van de serie 3201-3232 die de verbinding Parijs-Londen-Brussel onderhouden, werd onder het nr. 748300 een fraaie wit/gele 4-delige versie uitgebracht.

Nu de rol van Lima voorlopig uitgespeeld schijnt te zijn, lijkt het alsof Mehano die rol heeft overgenomen. In de catalogus staan in ieder geval een groot aantal types vermeld waaronder de Alstom TGV Atlantique in de blauw/zilvergrijze uitvoering onder nr. T706, met als aanvulling twee 3-delige sets T710 (in wisselstroom T707), bevattende de rijtuigen R2, R4 en R5 en set T711 (wisselstroomversie T708) bevattende de rijtuigen R3, R6 en R7. De TGV Duplex staat onder nr. T688 in de catalogus van dit merk vermeld. De Spaanse AVE-uitvoering onder nr. T684 met eveneens twee aanvullingssets. Ook is de Euromed van Alstom verkrijgbaar onder nr. T684, uiteraard met de nodige aanvullingssets.

In spoor N levert Kato een AVE van de serie als



Van twee exemplaren Märklin-ICE 1 de koppen bij elkaar gestoken. (foto Nico van Roon)

10-delige set onder nr. KA10719-1 en de Euro-med-uitvoering onder nr. KA10719-2, eveneens als 10-delige set. Bovendien wordt onder nr. KA10327 een 8-delige set aangeboden van de Eurostar.

De ICE's

Van deze mooi gevormde treinstellen zijn door de Duitse en Oostenrijkse modelspoorfabrikanten diverse types uitgebracht. Als eerste kwam Märklin met een uitvoering van de ICE-1. In de loop der jaren is een enorme variëteit aan ICE-uitvoeringen geproduceerd, niet alleen qua versie ICE-2 en ICE-3 maar ook in de schalen H0 en Z. De laatste ontwikkelingen zijn ICE's in digitale uitvoering voorzien van instelbare geluiden.

In de catalogi van zowel Märklin als Trix vindt men de laatste jaren een groot aantal modellen. Teveel om hier allemaal te vermelden, maar om toch enkele te noemen. Set 37781 is een 5-delige set van de Br 406 oftewel de ICE-3 o.a. aangeschaft door de NS. De 5-delige set 32783, eveneens ICE-3 van de serie 403 van de DBAG. Onder nr. 40712 werd een ICE-2 uitgebracht in een 2-delige set die met een reeks rijtuigen tot een volwaardig treinstel was uitbreiden. Cat. nr. 78056 is een dergelijk tussenrijtuig voor de ICE-2. Een heel fraai model is het tussenrijtuig voor de ICE-3 cat. nr. 43744 dat is voorzien van een geluidsmodule. Van de meeste modellen zijn voor het zustermerk Trix dezelfde modellen vervaardigd en zijn verkrijgbaar terwijl Minitrix de ICE's in spoor N heeft uitgebracht. In spoor Z bracht Märklin onder de nrs. 88712 een 4-delige set uit van de ICE-3 van de DB AG en onder nr. 88713 een 5-delige set van de ICE-3 van de NS (Br.406).

Ook Fleischmann heeft een enorm aantal modellen uitgebracht in spoor H0 als in spoor N piccolo. Onder nr. 4440 (in N 7740) is een 2-delige set van Br 401 of ICE-1 uitgebracht, onder nr. 4450 (in N 7752) een eveneens 2-delige set van de ICE-2 terwijl onder nr. 4460 (in N 7760) een set van de ICE-T werd uitgebracht, dus met een kantelbakconstructie. Voorts is een enorm park aan verschillende uitvoeringen van de bijpassende rijtuigen uitgebracht in beide schaalgrootten. Het Oostenrijkse Roco bracht ook een aantal ICE-modellen uit. Onder nr. 51130 een 3-delige startset met een ICE-1 en onder nr. 51230 een 3-delige startset van de ICE-2 aangevuld met een goederentrein



Van de eerste series TGV de uitvoering van Lima. Op naar het warme zuiden. (foto Ben Wentink)

In Railhobby werd eerder al aandacht besteed aan de HST/HSL.

RH 1996/7: de HSL naar Frankrijk
RH 2002/12: de HSL naar Nederland
RH 1998/2: Het station Antwerpen
RH 1998/9: Het station Luik Guillemins
RH 2000/7: HSL in Nederland
RH 2001/12: NS en KLM exploiteren HSL-Zuid
RH 2002/12: HSL, De HSL Antwerpen-Nederlandse grens
RH 2003/5: HSL Zuid
RH 2004/9: HST, Nieuw HST-materieel
RH 2005/12: HSL, Bovenleiding HSL-Zuid
RH 2006/2: HSL Zuid
RH 2006/5: HSL-Zuid, De veiligheid voor milieu, mens en dier op de Hogesnelheidslijn-Zuid
RH 2006/7: Raildempers, effectieve geluidsmaatregel HSL-Zuid

De eerdere artikelen in de lopende serie over de HSL/HST:

RH 2006/9: HST, 25 jaar HST, deel 1: Hoe het begon
RH 2006/10: De HSL Zuid: Romeinse godin schrijft historie
RH 2006/11: ICE-3: Ruggegraat van het langeafstandsverkeer
RH 2007/01: De HSL in België
RH 2007/02: Hogesnelheidsstrein Zweden, Botniabana poetst Zweeds prestige op

met diesellocc Br218. Daarnaast is in het programma nog een aantal tussenrijtuigen voor de ICE-1 en ICE-2 aan te treffen.

Ook Mehano brengt thans een fraaie 8-delige set van de ICE-3 in NS-uitvoering uit onder nr. T689 voor een aangename prijs. Deze uitvoering is eveneens verkrijgbaar in gelijkstroom en digitaal al dan niet met geluidsmodule. Tenslotte LGB, dat de ICE onder nr. 70600 als een 3-delige eenvoudige startset brengt, die met een tussenrijtuig nr. 30603 en een restauratierijtuig nr. 30604 is uit te breiden.

Dit artikel zou bijzonder saai en nagenoeg onleesbaar worden als alle uitvoeringen die in de loop van de afgelopen 25 jaar zijn verschenen aangevuld met de andere typen die in Japan, Spanje, en de USA rijden en in model zijn verschenen, waren opgenomen. Vandaar dat een (beperkte) keuze is gemaakt uit de meest voorkomende typen van de bekende merken. Meer over de modellen en diverse uitvoeringen, aanvullingssets in de diverse schalen is te vinden in de catalogi van de genoemde merken. En wellicht dat Hornby, dat o.a. het merk Lima heeft overgenomen binnen niet al te lange tijd ook weer op de markt komt met een aantal uitvoeringen van de hoge snelheid treinstellen als de TGV's. Afwachten dus.

Tekst & foto's: Ben H.J. Wentink

- Foto ICE-3 DB-AG met toestemming Herr. Roland Groß van de Modellbahn-Hachenburg
- Model ICE-3 NS welwillend ter beschikking gesteld door Brabant Modelbouw.

Tuinspoor

TERUGBLIK EN HERHALING



Of genoemde pensioengids de reden is dat er meer mensen om inlichtingen vragen is een vraag, maar opvallend is het wel. Maar waarom is een tuinbaan nu zo'n interessante nieuwe hobby? Waarschijnlijk omdat een spoorbaan in de tuin iets bijzonders heeft. Neem alleen al de modellen. Op de zolder moet je handschoenen aantrekken, met de LGB-voertuigen hoeft dat niet.

Vijftien jaar geleden begon een van de redacteuren van Railhobby in een niet overdreven grote tuin met de aanleg van een kleine LGB-baan. De voornaamste reden was onderzoeken hoe het met de houdbaarheid van rails, wissels en rollend materieel zou zijn, maar daarbij speelde de fun van het 'spoor buiten' natuurlijk ook een rol. In de achterliggende jaren is er veel ervaring opgedaan, met die ervaring gaan we in dit artikel op herhaling.

Vragen

Veel vaak gestelde vragen gaan over de duurzaamheid van het

Het spoor in de tuin mag zich in een groeiende belangstelling verheugen. In de pensioengids 06/07 van het ABP, de PGGM en de ANBO, dat aan alle gepensioneerden wordt toegezonden, wordt het tuinspoor als een nieuwe interessante hobby aangeprezen. En mensen die vroeger een trein hadden en die de hobby na vut of pensioen weer willen oppakken, doen dat vaak met het spoor in de tuin.



materieel en de gebouwen van Pola. Verder gaan veel vragen over de wissels en de elektrische aansluitingen, maar de meest gehoorde vraag is, hoe begin je met een tuinbaan? Uit folders die door LGB en Pola worden uitgegeven, komt een beeld naar voren dat in de Nederlandse praktijk moeilijk te realiseren is. Er zijn altijd prach-

tige afbeeldingen van meestal buitenlandse tuinbanen: fraaie kraakheldere tracés met glimmende wisselstraten en stations te midden van een fraaie beplanting, alles voorzien van een voorbeeldige scenery compleet met miniatuurfiguren. Geen onkruidje te zien en alles perfect afgewerkt. Rollend materieel, soms afkomstig uit ateliers die zich bezighouden met

het vervaardigen van kleine series, om de vingers er bij af te likken. Maar helaas, de gemiddelde in modelspoor geïnteresseerde (gepensioneerde) hobbyist beschikt niet over een mooi geaccidenteerd gazon, aangelegd door een gerenomeerd tuinbedrijf en beschikt helemaal niet over bergen geld om exclusief rollend materieel aan te schaffen. Bovendien helpt het koude en vaak natte Nederlandse klimaat niet mee. Maar voor wie in een kleine tuin ergens in een rijtjeshuis op een Vinex-locatie toch een stukje tuinspoor, een rondje LGB wil aanleggen, zijn er echt wel mogelijkheden.

Duurzaamheid

De vraag naar de duurzaamheid ligt voor de hand. Het materieel is niet goedkoop. Dat geldt zowel voor rails, het rollend materieel als de gebouwen. Nu zijn die laatste niet per se nodig om te rijden, maar zonder huizen en een station is het wel erg kaal. Het materieel dat de afgelopen jaren bij de proefbaan is gebruikt, heeft bewezen van uitzonderlijke kwaliteit te zijn.



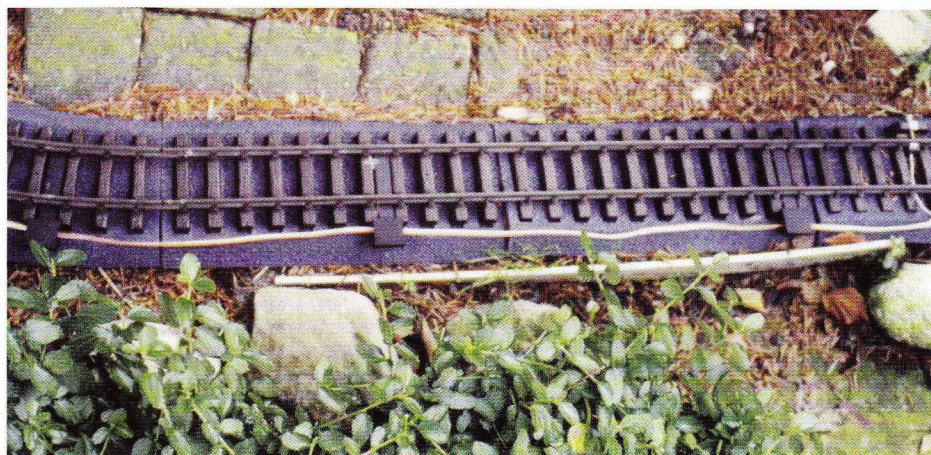
Deze foto kan als voorbeeld voor een dorp dienen. Er zijn nauwelijks huizen te zien, maar de kerk verradt de aanwezigheid van een dorp.



Door de kapel hoger te plaatsten steekt die boven het dorp uit. De paar huizen rond een station wekken de suggestie van een complete bebouwing. De bomen zijn kleine buxus. De struikjes hebben het voordeel dat ze mooi in vorm te knippen zijn.



Zet gebouwen niet op een zanderige ondergrond. Eén regenbui is voldoende om de huizen te bedekken met een vette laag modder.



Het ei van Columbus, de nieuwe railbedding van LGB. Het spoor blijft vrij van onkruid en is goed schoon te houden. Helaas is de productie van dit bed om onverklaarbare reden gestopt en dus moest er een alternatieve oplossing komen.

Zowel rails als gebouwen bleken goed bestand tegen het Nederlandse klimaat. Hoog opstaande gebouwen moesten tegen de storm wel extra worden vastgezet. Het kerkje op de foto's is het oudste bouwwerk.

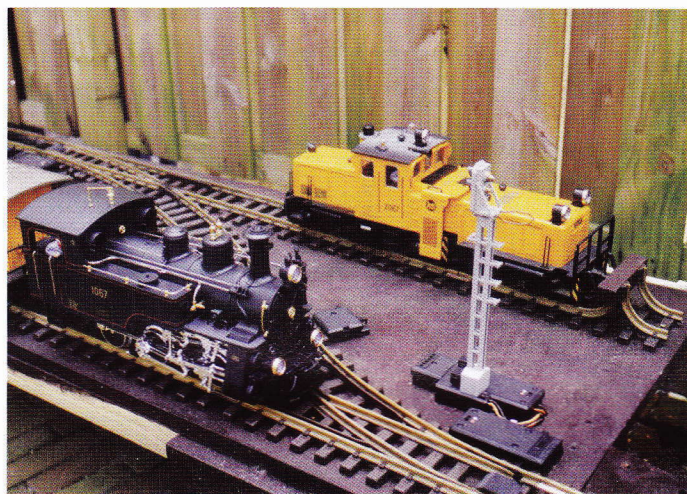


Het is vijftien jaar geleden aangeschaft en ziet er nog prima uit. Alleen het 'koperen' dak van de toren is opnieuw geschilderd. Op het punt van kwaliteit is er dus geen enkel probleem. Dat geldt voor de rails en de wissels, het rollend materieel en de gebouwen.

Beginnen

De aanleg van een tuinbaan begint bij de rails. Die rails zijn van prima kwaliteit en dus duurzaam. Geen probleem. Die beginnen pas bij het ballastbed. Voor de aanleg van een ballastbed zijn er verschillende mogelijkheden: kleine tegels, sierstenen en zand met fijn steenslag. De verschillende opties hebben voor- en nadelen. Wie een ondergrond van tegeltjes of andere stenen gebruikt, zal moeten puzzelen om rails en wissels vast te zetten. Wie steenslag op zand als bedding gebruikt, krijgt vroeg of laat problemen met onkruid dat tussen het grind terecht komt en zich in het onderliggende zand vastzet. Het weghalen van het onkruid en ander los vuil levert problemen op.

De constructeurs van LGB hadden in antwoord op vragen uit de klantenkring over dit probleem een sublieme oplossing



Het ideale schoonmaakmiddel: de reinigingslocomotief. In de korte neus, links van de cabine zit het tractiedeel. Onder de lange uitbouw naar rechts zitten de schuurwielen.



Bij de aanleg van de baan hadden ze zich onder de grond 'verstopt' en werden over het hoofd gezien, tot dat het voorjaar kwam. Nu komen ze ieder jaar weer terug: de sneeuwklompjes naast het station. Lekker laten staan, ze zijn het teken dat het rijseizoen weer gaat beginnen.

bedacht: de kunststof railbedding. Het materiaal van deze railbedding was hetzelfde als waarvan rupsbanden van tanks worden gemaakt, ijzersterk. Helaas, de toeleverancier van LGB besloot de productie te staken. Een alternatief is in stroken geknipt zwaar bouwplastic of afdekband voor kabels. Dit kunststof afdekband wordt gebruikt om ingegraven kabels te beschermen tegen scherpe voorwerpen van bovenaf zoals mechanische gleuvengravers en scherpe spades. Schetsmatig is weergegeven hoe dit kabelafdekband of in stroken geknipt bouwplastic aan te brengen. Voor de wissels is deze methode in verband met de bewegende wisseltongen niet aan te raden. Leg wissels op een harde ondergrond, flagstones zijn ideaal.

Elektrische aansluitingen

Nieuwe rails geleiden door de goed passende raillassen uitstekend. Voor extra geleiding levert LGB een geleidende pasta onder nummer 51010 (grafiet geleidingspasta). Met het assortiment aansluitkabels en klemmen is ieder aansluitprobleem op te lossen. Om elektrische schakelingen, zoals keerlusdiodes buiten te monteren, levert de firma Conrad kastjes van het merk Hammond. Die kastjes zijn leverbaar in metalen en kunststof uitvoering. Een aantal types is waterdicht. Een plaatsje in een seinhuis is de meest voor de hand liggende. Het is verstan-

dig bij de aanleg van de baan rekening te houden met de plaats van de elektronica en dus het seinhuis.

Planten

In een tuin horen planten en zeker bij een tuinspoor. Naast planten die men zelf plant, zijn er plant(jes) die uit de lucht komen, het zogenoemde onkruid of wel wilde planten. Leverancier van dit kruid is de wind en de gevederde vrienden, de vogels. Er is weinig anders te doen dan de kleine net opkomende plantjes met een stevige pincet uit de grond te trekken voordat ze zich hechten. Bij de aanleg van een baan worden bijna altijd nieuwe planten gepoot en die planten gaan groeien en worden groter dan voorzien. Men doet er dus goed aan om bij de start van een tuinspoor zich te verdiepen in de toekomstige omvang van nieuwe planten. Bij een tuincentrum kan men u daarover inlichten. Geschikte planten zijn:

Rhododendron (madame Van Hecke). Deze heester groeit niet al te snel en wordt ook niet erg groot. Hij bloeit in de maanden april en mei.

Buxus. Een winterharde struik die zich gemakkelijk in vorm laat knippen en maximaal één meter hoog wordt.

Amerikaanse sering (Ceanothus thyrsiflorus 'Repens'): sterke struik. Bloeit in het voorjaar.

Rudbeckia fulgida. Plant met fraaie gele bloemen met een donker hart. Maximale hoogte 60 cm. Bloeit van augustus tot oktober.

Bij de aanleg tussen bestaande beplanting kunnen overhangende bladen en bloemen een probleem zijn. De oplossing?

Bij tuincentra en in bouwmarkten zijn rollen groen hekwerk te koop. Dit spul is met een kniptang op maat te maken en in iedere gewenste vorm te buigen. Het onopvallende, groene, hekwerk houdt blad en bloem weg van de rails.

De bebouwing

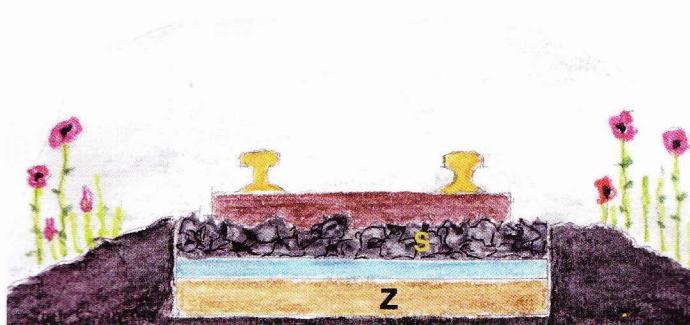
Om een echt dorp te bouwen is meestal te weinig ruimte beschikbaar. Met een paar goed gekozen modellen is echter de



Nog een dankbare plant voor bij het tuinspoor, de Rudbeckia. Bloeit tot in oktober en komt na de winter weer bovengronds. De plant vraagt weinig onderhoud en kan ook als snijbloem worden gebruikt.



De van groen hekwerk gebogen 'tunnels' vallen nauwelijks op, maar houden wel de bladen van de Oost-Indische kers op een afstand.



Het alternatief voor de niet geleverde railbedding zichtbaar gemaakt. Tussen metselzand (Z) en steenslag (S) bevindt zich een kunststof laag (blauw) die onkruid verhindert te ontkiemen.

suggestie van een dorp te creëren. Op de proefbaan is, na enig experimenteren, rond een gebogen bloembak een 'berg' van stenen gestapeld. Boven op die bloembak is een kerkje geplaatst. Dat kerkje vormt met een paar huizen, een seinpost en een stationsgebouw een

dorpje. Deze oplossing is afgekeken van een foto van het Zwitserse dorp Lenk. Op die foto zijn maar een paar huizen en een kerk te zien, maar het geheel is duidelijk een dorp. Vergeet niet, de 'kerk op de berg' vast te zetten, het wil in Nederland nog wel eens heel hard

stormen. Zet de gebouwen niet op het zand. Ook niet op het witte zand. Bij regen spat het zand tegen de gevel van het gebouw, dat er na verloop van enkele stevige buien niet meer uitziet. Zet gebouwen in het gras of, nog beter, op een ondergrond van steenslag vermengd met fijn wit grind. Die ondergrond helpt ook tegen het groeien van onkruid.

Onderhoud

Het schoonhouden van de rails van 'de trein op zolder' levert de nodige problemen op. Dat geldt helemaal voor het schoonhouden van de rails in de tuin. Als er geregeld wordt gereden, is er weinig aan de hand, het rijden houdt de rails schoon, maar



na een winter stilstand moet er, voordat de dienst kan beginnen, grondig gereinigd worden. LGB levert daarvoor een soort slijpblok (50040) om met de hand (op de knieën) het vuil van de rails te poetsen. Voor de wat oudere hobbyist geen optie. Onder nummer 50050 is er een railreiniger die onder een tweeassige wagen te bevestigen is, maar als de rails vuil zijn, komt de trekende locomotief niet echt gemakkelijk op gang. Dé, zij het minder goedkope, oplossing is de schoonmaaklocomotief. Deze locomotief (20670) is een ideaal hulpmiddel bij het berijdbaar houden van het spoor. De locomotief heeft twee schuurwielen die tegen de rijrichting indraaien en zich vóór de aangedreven wielen bevinden. De schuurwielen hebben een eigen aandrijving.

Tekst & foto's: Paul Kleyer (met dank aan tuincentrum Van de Water in Naarden voor de adviezen)

Info

LGB en Pola G. Importeur: HobbyTime BV in Almelo, e-mail info@hobbytime.nl, tel. (0546) 53 87 75.

Apparatenkastjes merk Hammond: Conrad Benelux BV, Postbus 12, 7500 AA Enschede, tel. (ma t/m vr 09.00 tot 17.00 uur) 0900 0996 (0,10 cent / minuut), www.conrad.nl.

Europese primeur Alstom

EERSTE HYBRIDE LOCOMOTIEF WORDT IN HAVENS VAN ROTTERDAM GETEST

Langzaam rijdt loc 203 701-8 over de rails. Slechts het knarsen van de wielen over de oude spoorstaven is hoorbaar. Uiterlijk heeft de in het fris wit en blauw gespoten locomotief alles weg van een diesellocomotief. Van een verbouwde V100 van de vroegere Reichsbahn. Zoals Alstom Lokomotiven Service GmbH dat is gevestigd in de oude opstallen van het voormalige Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Stendal ze sinds 2002 aan de particuliere markt aanbiedt.

MMaar het vreemde is dat het gereutel van de dieselmotor ontbreekt. De loc, waarachter zich de vroegere 202 490 verbergt, die in 1972 aan de Reichsbahn werd geleverd, rijdt op accu's. Tijdens de Innotrans van afgelopen najaar in Berlijn werd de eerste hybride locomotief van Europa gepresenteerd. Speciaal voor Railhobby maakt de bijzondere machine op 26 april van dit jaar een kleine testrit. Een bijzondere primeur,

want er moet op dat moment aan deze bijzondere vierassige rangeermachine nog heel wat worden uitgedokterd.

'Er is,' verklaart directeur Jörg Neubauer in het grote kantoor dat net als de rest van de werkplaats op de monumentenlijst is geplaatst, 'vanuit diverse landen, waaronder Nederland, veel interesse voor onze hybride locomotief. Ik durf zelfs te reppen van extreme belangstelling. Maar

we beginnen de verkoop pas op 1 januari van het volgend jaar. We willen eerst weten wat de prestaties zijn. Het behoort tot de mogelijkheden dat de loc eind dit jaar in de havens van Rotterdam wordt getest.'

In eerste instantie wordt de 203 701-8 op het emplacement van het eigen bedrijf getest. Daarna gaat de loc naar een aantal klanten in de buurt van Stendal. Zo wordt langzaam maar zeker in-



Voorzichtig rijdt de op afstand bediende hybride locomotief 203 701-8 over de sporen op het terrein van Alstom in Stendal, 26 april 2007.

zicht gekregen in wat de loc wel en niet kan. 'We zijn dit project begonnen omdat rangeerlocomotieven, naar we hebben becijferd, slechts een kwart van de tijd actief worden gebruikt. De rest van de dag loopt de motor, maar staat de loc stil. Wat we hebben gedaan is het installeren van een zogeheten dieselbuster en een aantal accu's. Als het energieniveau in de accu's onder de 65 procent daalt, herkent de loc dat en slaat binnen twee seconden de 200 kW dieselmotor aan en zorgt dat de accu's weer worden opgeladen. Dit geschiedt ook tijdens het rangeren. De accu's leveren stroom aan twee elektromotoren. We hebben berekend dat dit type rangeerloc 40 procent minder brandstof gebruikt en 75 procent minder stikstof uitstoot. Bovendien vindt er een geluidsreductie van tenminste 15 decibel plaats. Dat is voor omwonenden van rangeerterreinen een groot voordeel. Wat dacht je bijvoorbeeld van de rangeerspooren in de haven van Lübeck? Die liggen dicht bij woonhuizen. Maar nogmaals, we zijn net met het testprogramma begonnen. We weten niet wat we de klant kunnen garanderen. Rijdt deze loc een half uur lang met een 1200 tons trein? Dat moeten we bewijzen.' 'Ons product zal zeker niet voor elk bedrijf geschikt zijn, maar het feit dat de klanten nu al in de rij staan, zegt veel. Ook de politiek heeft interesse getoond. Dat is geleid op de huidige problematiek rond het opwarmen van de aarde niet



De cabine van de nieuwe hybride locomotief verschilt aanzienlijk van de gewone gemoderniseerde V100'en. De cabine is enkele centimeters breder gemaakt.



Trots prijkt de aanduiding hybride locomotief op de voormalige 202 490.



Geflankeerd door de 212 318, een oude DB-machine die voor een Griekse spoorwegaannemer is bestemd, wacht de 203 701-8 op de komende proefnemingen.



Duidelijk is te zien dat er een extra zijraam in de cabine is aangebracht. Dat voorkomt een dode hoek voor de rangerende machinist.

onlogisch. Deze loc is een Europese primeur. Ik weet dat alleen in Amerika en Japan op dit moment met dit soort locs wordt geëxperimenteerd. Maar wij zijn technisch beter.' De hybride locomotief die Alstom begin volgende jaar op de markt brengt, is een coproductie met Alstom Ridderkerk. Daar is een belangrijk deel van dit concept bedacht. Voor het bedrijf dat in 2002 de werkplaats Stendal van de DB overnam en toen met de modernisering van ex V100-diesellocs van de Reichsbahn begon, komt een eind aan die productielijn in zicht. Bij de start van de onderneming waren zo'n driehonderd van die hoekige vierassige machines aanwezig. Daarbij inbegrepen ook een aantal DB V100'en. De helft van die voorraad is inmiddels opgesoupeerd, de rest zal binnen vier jaar zijn vergeven. Dit jaar krijgt RRF uit Rotterdam nog twee van deze locs, de 19 en 20. De (om)bouw-tijd is vier tot vijf maanden. De kosten liggen 20

tot 25 procent lager in vergelijking met een nieuwe loc. Maar ook voor de gemoderniseerde locomotieven geldt een levensduur van 30 jaar. Er zit per slot van rekening een nieuwe Caterpillar-motor in.

'Omdat het eind van het V100-project in zicht is, zoeken we naar nieuwe markten,' aldus Jörg Neubauer. 'De hybride locs kunnen ons daarbij voorhelpen. Want we gaan in Europa straks op zoek naar allerlei kleine en middelgrote rangeerlocomotieven om ze te verbouwen tot hybride machines. In Frankrijk zijn nu al tachtig tot honderd locs in dit segment verkrijgbaar. Voor ons is de hybride rangeerlocomotief een investering in de toekomst.'

In een van de volgende nummers van RH staat een grote reportage over het V100-project in Stendal en over de gebruikers in Nederland. ●

Tekst & foto's: Guus Ferrée

Vitrine

Een model als voorbeeld voor een nieuw te bouwen 1:1 stoomlocomotief, zie het artikel elders in dit nummer. De perspresentatie was nog niet voorbij of de kritiek barstte van diverse kanten los. Er werd gesproken over nepstoom en een veredelde Bello. Onzin natuurlijk, Europese regelgeving op het gebied van milieu en veiligheid zullen het voor museumbedrijven steeds moeilijker maken om hun

oude stoomlocs op de rails te houden. Daarom is het FSM plan een goed plan, milieuvriendelijke stoomlocs op een modern beveiligd baanvak. Het totale plan kan voor veel bedrijvigheid zorgen in de regio. En onder de te verwachten bezoekersstroom zal ongetwijfeld veel jeugd zijn. Dat is positief voor de modelspoorhobby. -RDJ

Viessmann

Brandbestrijding is natuurlijk ook in model een onderwerp dat aandacht vergt. In schaal H0 heeft Viessmann dan ook twee brandweerwagens in de schaal H0 met een volledig nieuwe elektrotechniek uitgerust, die er voor moet zorgen dat het overige wegverkeer op de modelwegen ruim baan maakt voor de brandbestrijders. Deze nieuwe techniek biedt de

volgende functies: witte front- en rode achterlichten, blauwe zwaai- en waarschuwingslichten die voorbeeldgetrouwe lichtsignalen geven en daarbij ook langzaam oplichten en dimmen. De toegepaste LED-techniek garandeert een gering stroomverbruik. Door de elektronica in de wa-



Een afspanmast in schaal N van Viessmann.



Deze ladderwagen van de brandweer in schaal H0 is dankzij Viessmann uitgerust met een volledig verlichtingsarsenaal.

gen te plaatsen zijn alleen nog de twee aansluitdraden voor de transformator zichtbaar. De volgende modellen zijn met de hierboven genoemde techniek uitgevoerd. Een MB LF 16 brandweerwagen (artikel 3043) en een MB ladderwagen (artikel 3044) waarbij de ladder

uitschuifbaar is en in positie gebracht kan worden. Voor de brandbestrijding is het op uw baan met deze twee modellen een heel stuk veiliger geworden. De liefhebbers voor de elektrische tractie in schaal N kunnen weer verder met de aanleg van de bovenleiding, omdat nu ook een afspanmast beschikbaar is gekomen (artikel 4314). Deze uit metaal vervaardigde mast is fijn gedetailleerd en maakt een robuuste indruk. -KO

MK Modelbouwstudio

Dit bedrijf brengt een kit van een model van de NS-acculocs 81 en 82 uit, gebouwd in 1908 om de elektrische treinstellen van de ZHESM uit de werkplaats te Leidschendam te trekken. Deze werkplaats had i.v.m. de veiligheid geen rijdraad in de remise. Al in 1909 werden deze machines bij controles aan de bovenleiding gebruikt, maar pas in 1916 (loc 201) en 1917 (loc 202) werden beide machines omgebouwd tot zelfrijdende bovenleidinginspectiewagens. Daarbij werd op het dak een inspectierek aangebracht. Om de ruiten tegen vallende materialen en gereedschappen te beschermen werden er roosters voor geplaatst. De maximumsnelheid van 14 km/u werd tot 25 km/u verhoogd. Na 1926 werden de locs niet langer voor de rangerdienst gebruikt, maar alleen voor inspectiewerkzaamheden. De maximumsnelheid werd daarom nogmaals verhoogd, tot 40 km/u. Ze bleven wel in Leidschendam gestationeerd, maar werden voortaan ook op andere lijnen voor inspectie aan de bovenleiding gebruikt. In



MKStudio's: 'vliedertaal' voor oer-Nederlandse bovenleiding.

De acculoc NS 81 met werkbord van MKStudio's.

1936 werden beide exemplaren buiten dienst gesteld. Het model is als gebouwd model en als kit leverbaar.

De kap, veerpakketten met aspoten, buffers en diverse losse delen zijn in kunststof uitgevoerd. Het gehele onderstel met aandrijving, inspectierek en fijne details zijn in messing etswerk uitgevoerd. Het model is voorzien van aandrijving met Mashima-motor, wielen, nummerplaten, NEM-kortkoppelschachten en is op te bouwen met en zonder inspectierek op het dak.

Verder noemen we de oude NS-vliedertalen als messing bouwset. Dit was een van de eerste types 1500 volt bovenleidingportalen, indertijd opgebouwd als vakwerkmasten met losse uithouders. In gebieden met een slapere bodem werden deze twee losse masten gecombineerd tot een portaal dat door de vorm van de verbindingstukken wel bekend werd als 'vliedertalen'. De bouwsets bestaan uit vier lagen etswerk die eenvoudig op elkaar worden gesoldeerd door verbindingsslijps bij de vouwlijnen te gebruiken. -RE

Fleischmann

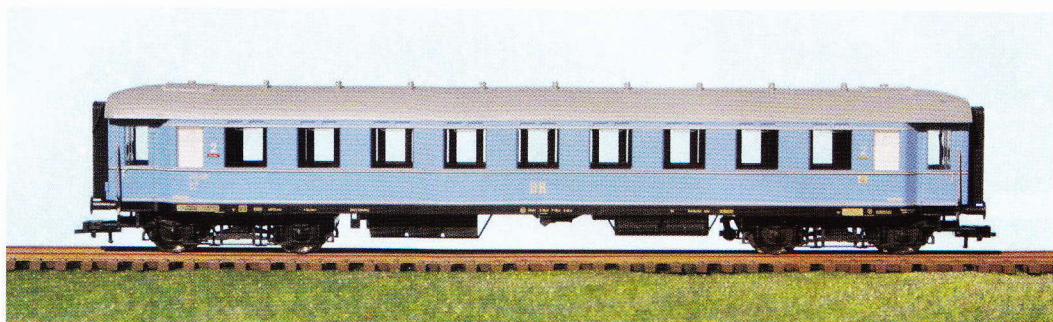
Fleischmann is de eerste leveringen van het jaar begonnen met een handvol nieuwe DR-wagens en rijtuigen in schaal 1:87. Het meest in het oog springende rijtuig is zonder twijfel het vierassige ligrijtuig van het type Bc4üe in de lichtblauwe kleur van de Tourex-Express. Deze trein, in 1963 in het leven geroepen door de Mitropa, bracht duizenden ingezetenen van de DDR naar de Bulgaarse Zwarte-Zeestad Varna. Deze treinen bestonden in de regel tussen twaalf en zestien lig/slaaprijtuigen en een paar Mitropa-restauratierijtuigen. Het was de enige Balkan Express van de DR zoals deze trein in eigen land bekend stond. Het 244 mm lange model dat onder meer kan worden gekoppeld met een sneltreinloc van de serie 03, wordt geleverd als artikel 5746.

Tot het andere Reichsbahn-materieel behoren voorts vier goederenwagens. Het gaat om een open bakwagen (nr. 5718), een gesloten wagen van het type G 02 (nr. 5757), een lage bakwagen van het type 0 10 (nr. 5759) en een ketelwagen die in gebruik is bij de Döbelner Chemie-Fabrik (nr. 5736). Stuk voor stuk variaties op bestaande H0-modellen. Als tractie kunnen stoomlocs van bijvoorbeeld 50, 55 en 94⁵⁻¹⁶ worden gebruikt.

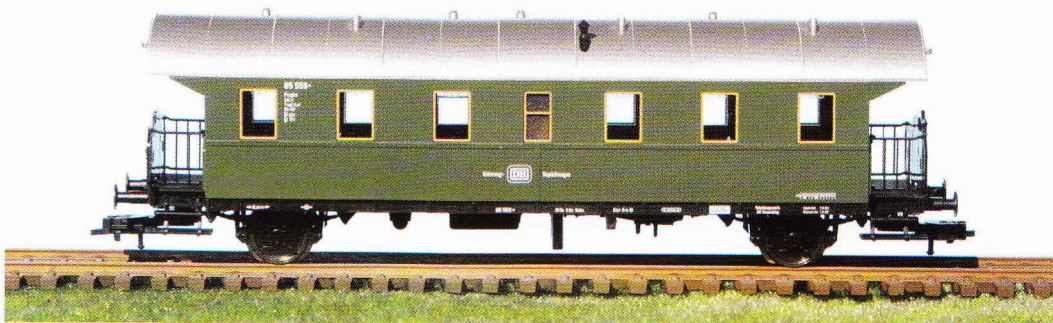
Nieuw is ook een postrijtuig van de vooroorlogse Reichsbahn. Deze vierasser van het type 4ü-a/17 (nr. 5158) past uitstekend bij de vorig jaar uitgebrachte vooroor-



Het nieuwe postrijtuig van de Reichsbahn behoort tot het weinige postmaterieel dat Fleischmann heeft gemaakt.



Met deze Tourex-rijtuigen werden DDR-burgers naar de Bulgaarse Zwarte-Zeebadplaats Varna gebracht.



Dit Donderbus-rijtuig doet dienst als goederentreinbegeleidingswagen. De opschriften dateren uit de jaren zestig.

logse stalen D-rijtuigen. Het H0-model is 210 mm lang en heeft aan beide kanten uitgeklapte vouwbalgen. Omdat dergelijk materieel vaak direct achter de loc hing, zou een extra ingeklapt

harmonicastuk eigenlijk best een mooi stukje service zijn geweest. In meerdere opzichten uniek is de goederentreinbegeleidingswagen die als eenmalig H0-model onder nummer 86 5073 wordt

aangeboden. Na de oorlog zat de Bundesbahn dringend verlegen om dit soort materieel. Reden om een aantal Donnerbüchsen, twee-assige stalen personenrijtuigen, voor dit doel te bestemmen. Op de zijkant werd daartoe de tekst Güterzug Gepäckwagen geschilderd.

In schaal 1:160 levert Fleischmann een eersteklasrijtuig van het type Aüm 203 in de blauwe kleur van de DB. Dit 165 mm lange model weerspiegelt het standaard sneltreinmaterieel in tijdperk IV bij onze oosterburen. Wie met stoom rijdt, kan daarvoor een Pacific van de serie 01¹⁰ kiezen. Met computernummer (011 of 012) wel te verstaan. Maar ook modernere elocs als de series 103 en 110 kunnen voor een sneltrein worden gezet, die uit dit bekende materieel is samengesteld.-GF

Norscot

Wegenbouwers in H0 anno 1950 kunnen de in metaal uitgevoerde motorgrader van Caterpillar No. 12 inzetten. Deze Amerikaanse fabrikant is in grondverzetmaterieel in alle soorten en maten gespecialiseerd. Van de grader worden de wielen op beide achterassen door een 100 pk Cat D318 dieselmotor aangedreven. Het schuifblad is ook in model draai-

baar uitgevoerd. Het werkvoertuig zit strak in de lak, de huis-kleur van Caterpillar, de opschriften zijn loepzuiver. De Antique Caterpillar Machinery Owners

Club (ACMOC) in het Amerikaanse East Peoria, Illinois, tekende voor de research naar de specificaties van het gedateerde grootvoorbeeld.-DH



De jaren '50: Caterpillar motorgrader van Norscot.



Twee sets Duitse sneltreinrijtuigen bij Roco.

Roco

Het nieuws dat in februari werd aangekondigd in Neurenberg begint langzaam aan binnen te rollen. Twee rijtuigsets naar Duits voorbeeld die vorig jaar al zijn uit-

gebracht, zijn erg interessant voor NS-rijders, omdat ze in de jaren zestig en zeventig vaak in het buurlandverkeer te zien waren. De sets (45919 en 45920, te plaatsen in tijdperk 3) bestaan respectievelijk

uit een hulp-bagagerijtuig, een blauw 1e- en een groen 2e-klasrijtuig en uit een groen 1e/2e klas-, een groen 2e-klas en een groen gecombineerd 2e-klas/restauratierijtuig. Treinen met dergelijke rij-

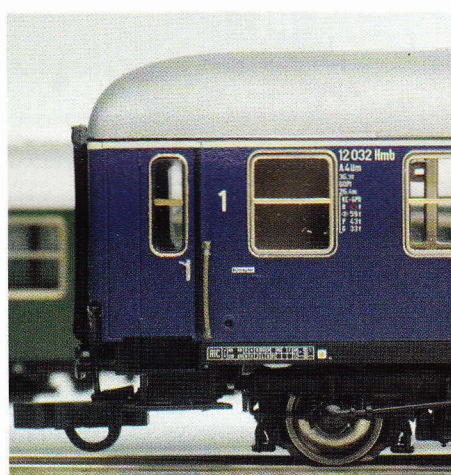
tuigen waren een regelmatige verschijning in het buurlandverkeer, onder andere in treinen als de 'Nord-West Express', de 'Holland-Skandinavie Express' en in zogenaamde 'Badehosezüge'. De rijtuigen zijn in lengteschaal 1:87 en hebben een hoge detaillering. Deze gaat zelfs zover dat, naast het meerkleurige interieur, ook de bordjes voor de plaatsreserveringskaartjes bij de individuele coupés zijn weergegeven. Ook zijn bedrukte metalen koersborden meegeleverd, samen met wagennummerborden. Helaas vermelden deze geen Nederlandse bestemming. De bedrukking is haarscherp en alle rijtuigen hebben een brede RIC-toelating.

Een mooi staaltje techniek is de smalspoorloc van het type Mh6 van de ÖBB. Het model (H0e) wordt op alle vier drijfassen aangedreven, waarbij de derde gekoppelde as niet van een flens voorzien is om doorlopen van krappe boogstralen mogelijk te maken. De tender is kortgekoppeld aan de loc en maakt het mogelijk om een decoder te herbergen. Stroomafname via alle assen van het model. Het model geeft de museumuitvoering van dit loctype weer. Nog meer smalspoor, maar nu van Duitse afkomst, is een Feldbahn-loc, de 99 4306.

Voor de Nederlandse markt is een model van de voormalige Oost-Duitse BR 132 uitgebracht. Een aantal locs hebben in de loop van de jaren technische updates gehad, wat er onder andere in resulteerde dat Railion Nederland over een aantal van deze kolossen ging beschikken. Deze zijn regelmatig



Klein snoepje, deze BR 99 4306 van Roco.



Loepzuivere opschriften, ook is het reserveringskaarten-bakje zichtbaar.



Helemaal nieuw is deze bijna romantisch ogende smalspoorloc Mh6 van Roco.

als trekkkracht voor container- en ertstreinen te zien. De uitvoering van het model is nieuw. De loc is in de nieuwe Railion-NL outfit gestoken, wat wordt gekenmerkt door in het bijzonder de URL op de zijkant van de loc. Leverbaar zijn drie uitvoeringen: analoog, wisselstroom en digitaal met sound. Die laatste versie kenmerkt zich door een bijzonder imposant geluid in combinatie met een dito tyfoon. Wel is het zaak het geluid van het model als het uit de doos komt te tunen op het programmeerspoor. Eenmaal op snelheid is het motorgeluid van dien aard dat het geluid van de tyfoon volledig overstemd wordt.-RE



Geweldenaar met daverend geluid: de BR 232 van Railion NL bij Roco.

LS Models

De Belgische firma LS Models heeft sinds kort voor de Franse markt een nieuwe goederenwagen type Uas voor het vervoer van kalk. Een tweede variant zonder kantelbaar dak is geschikt voor het vervoer van ijzererts en kolen. Deze wagen is beschikbaar met een lage en hoge rand. Ze worden in heel Frankrijk bij diverse firma's

vooral voor de aanvoer van de grondstoffen voor hoogovenbedrijven ingezet. De wagens zijn bijzonder fraai gedetailleerd, van de juiste opschriften voorzien en met een functionele kortkoppeling uitgerust. Verschillende kleurvarianten en versies zullen in de toekomst aangeboden worden. Ze worden uitsluitend in een set met twee stuks verkocht.-PE

LS Models met een nieuwe kalkwagen type Uas voor Frankrijk.



De Spar van Auhagen.



Auhagen

Auhagen brengt nu een buurtwinkel op de markt. Op initiatief van de diverse importeurs komen er vier varianten. Een van de Franse winkeldiensten Casino en een Spar-winkel in drie varianten. Een model is met opschriften voor de Nederlandse markt en twee voor de Belgische; een met Nederlandse opschriften en een met Franse opschriften.-HdB

Een nieuwe ertswagen type Uas van LS Models met hoge rand van LS Models.

De spraakmakende Gooische



DAAR REED EENS...

Tot op de dag van vandaag spreekt men in het Gooi van de 'Gooische moordenaar' als men over de Gooische Stoomtram praat. De Gooische reed van 1881 tot 1947; tot 1939 tussen Amsterdam, Naarden, Laren en Hilversum. In 1939 werd de lijn 'verbust'. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd er weer een beperkte dienst in de Gooi onderhouden. De laatste tram reed op 5 oktober 1947. Nu na zestig jaar is de stoomtram nog niet vergeten. Veel oude Gooiers weten nog spannende verhalen over het stomende monster te vertellen.

In september 2001 slaagde een groep enthousiaste tramliefhebbers erin de tram voor een paar weken terug te halen naar Huizen. Wie oplettend door de Gooise dreven rijdt, kan hier en daar nog de stille getuigen van toen aantreffen. Om te beginnen in Naarden. Daar herinneren namen als Abri en een uithangbord met een tramlocomotief er op bij café Demmers aan de Marktstraat nog aan de tram. Vroeger heette het café Tramzicht. Men schenkt er een speciaal stadsbier.

Ook de 'afgezaagde' pui van een huis op de hoek van Cattenhagestraat en Marktstraat is de stille getuige van de tram van toen. De hoek werd weggehaald om voetgangers bij het passeren van de tram niet in de knel te laten komen.

Naast zichtbare herinneringen zijn er ook nog de verhalen van oude Naarders zoals Bert Kos.

De Turfloods

Wie het spoor van de oude rails wil volgen, kan

In de Omroeper 1/2007, het tijdschrift van de Stichting Vijverberg die zich met de historie van de stad bezighoudt, schrijft Bert Kos:

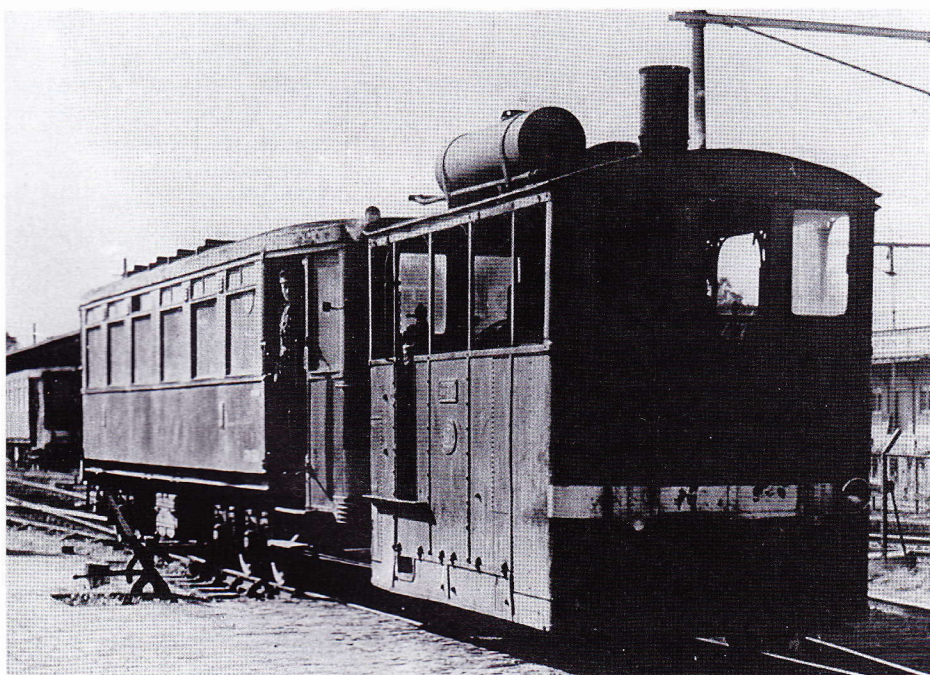
'Mijn vader, Evert, was vrachtrijder (met paard en wagen). Het vrachtrijden bleek niet altijd zonder gevaar. Toen vader in 1919 met zijn broer Jan op de wagen door de Marktstraat reed, kwam plotseling de stoomtram hen achterop. De Gooische Moordenaar, zoals het vervoermiddel door de vele ongelukken werd genoemd, raakte de wagen en de paarden sloegen op hol. Jan viel vlak voor de locomotief van de bok en Evert sloeg achterover. Ondanks zijn tuimeling wist hij de teugels te grijpen en de paarden tot stilstand te brengen.

Beiden kwamen er zonder schrammen af. Maar na deze shock begon het haar van de nog jonge Evert in korte tijd spierwit te worden. En Jan heeft de traumatische ervaring al helemaal niet kunnen verwerken. Hij overleed in 1922 op jonge leeftijd.

De route door de smalle doorgang in de Utrechtse Poort was ook bepaald niet veilig. Voerlieden moesten zich daar altijd bewust zijn van een mogelijk aanstormende of achteropkomende tram.

In 1890 werd grootvader tolgaarder aan de Naarderstraat in Huizen. Het karakteristieke witte huisje staat er nog. In 1901 ruilde hij van baan en van woning met zijn zwager Tinus die aan de Naarder tol hetzelfde beroep uitoefende.

Het tolgeld werd geïnd door grootmoeder. Zij maakte van de gelegenheid gebruik, om aan passanten, werkvolk van de chemische fabriek (later Quest International) en beetworzelzaad cultuur Kuhn & Co, of aan de passagiers en personeel van de stoomtram clandestien een borrel te schenken.'



Zo herinneren zich veel oudere inwoners van het Gooi zich de tram: een locomotief met één rijtuig. Deze opname is gemaakt op het station van Naarden Bussum. Het rijtuig is een zogenaamd MAN-rijtuig. (foto Verzameling Wim Noppen (†), nu stadsarchief Naarden)



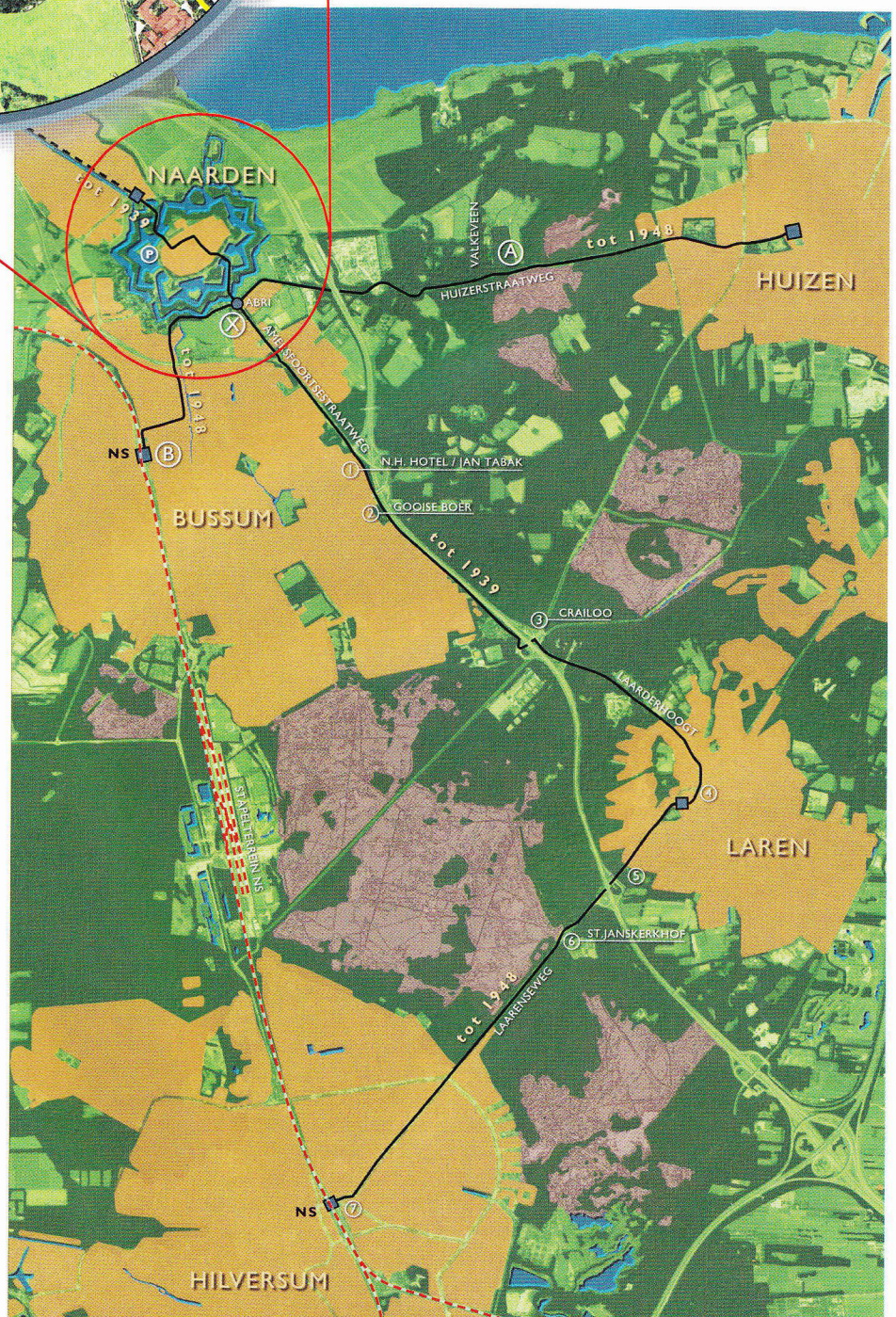
De Marktstraat in Naarden bewaart nog veel herinneringen aan de stoomtram. Café Demmers heette vroeger Café Tramzicht. Om de hoek achter het uithangbord met de sleutel erop hangt nog het oude bord met de tram.



Op deze plaats stond het toluhuis, van waaruit grootmoeder Kos clandestien een borreltje aan passanten schonk. Het parkeerterrein, de vroegere loswal, draagt nu nog de naam Abri.



De afgeschuinde pui op de hoek van de Cattenhagestraat en de Marktstraat. Het is nauwelijks voor te stellen dat Evert Kos met zijn paard en wagen in deze straat door de stoomtram werd aangereden.





Tot 30 juni 1915 was de Utrechtse poort de enige in- en uitgang van de vesting Naarden aan de Utrechtse kant. Naast de stoomtram moest al het verkeer uit de richting Huizen en Laren van deze weg gebruik maken.

het beste in Naarden beginnen. Auto's vinden een plaats op het bastion Nieuw Molen. Vlak bij dit bastion bevindt zich het terras van restaurant de Turfloods. Naast dit terras vertrekken de boten voor de stadsrondvaart. Die rondvaart leidt langs een verborgen stuk spoorweghistorie: de kraanbrug van het fort Ronduit. Zie onder info Naarden.

Via de Marktstraat, de hoofdstraat in de vesting, komen we bij de Utrechtse poort. De tram is onder die poort de vesting binnengereden. De roetsporen zijn in het gewelf nog zichtbaar.

We verlaten nu de vesting en komen bij de Abri (X op de routekaart). Hier kruisten vroeger de trams van Amsterdam naar Laren de trams van Bussum naar Huizen. Bij Abri bevindt zich een officiële parkeerplaats voor drie campers. Het fietspad langs de Abri kruist een sloot via een bruggetje dat op de landhoofden van de oude trambrug rust. De rit gaat nu richting Laren. Daar bij passeren we hotel-restaurant Jan Tabak (1) en verderop het voormalige restaurant De Gooische boer (2), nu Mercedes-dealer. Tot aan het ziekenhuis Tergooi Blaricum is er niets meer dat aan de tram herinnert.

We pakken de draad weer op als we aan de afdaling van het Laarder Hoogt (3) beginnen. Tegenover nummer 58 botste de tram uit Laren op 7 augustus 1927 frontaal op de tram uit Amsterdam. De ramp kostte aan vier passagiers het leven. Er waren tientallen gewonden.

Aan het begin van het schildersdorp Laren (let eens op de naamborden) vinden we het bekende Singer museum (zie informatie Laren). Bij de verkeerslichten in het dorp gaan we rechtsaf. Tegenover de Rabobank aan de Van Nispenstraat staat in een klein plantsoen het standbeeld van een conducteur (4). Dit monu-

HET GOOI

Naarden

Naarden is een historische stad. De vestingwalen zijn helemaal intact en de oude straten ademen de atmosfeer van vroeger. De grote kerk met het standbeeld van Comenius is bekend van de uitvoering van de Matheus Passion van J.S. Bach. Naarden telt een tweetal, ook landelijk bekende musea:

Nederlands Vestingmuseum. Westwalstraat, geopend dinsdag t/m vrijdag 10.30 tot 17.00 uur. Weekeinde 12.00 tot 17.00 uur.

Comenius museum. Kloosterstraat 33, geopend woensdag t/m zondag 12.00 t/m 17.00 uur.

Voor wie Naarden vanaf het water wil leren kennen, is er de Naarden (stadsrondvaart vanaf het terras van restaurant de Turfloods, geopend 15 april t/m 17 september van 11.00 t/m 17.00 uur (maandag vanaf 12.30), kaarten bij de schipper, e-mail: boekingen@vestingvaart.nl. Wie een stadsrondvaart maakt, kan kennis maken met een uniek stuk bruggenbouw, De Kraanbrug. In de Bruggenspecial uit 1999 werd de kraanbrug in de vesting Naarden beschreven. De brug bij fort Ronduit in Naarden is een samengestelde brug, waarvan het draaibare deel een kraanbrug is. De brug in Naarden in het gaafst bewaard. In 2006 is de brug in originele staat hersteld. De kraanbrug is een vinding van de spoorwegingenieur F.W.

Conrad die dit type in de spoorweg die van 1837 tot 1847 tussen Amsterdam en Rotterdam door de HSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij) werd aangelegd, introduceerde. Ir. Conrad noemde het brugtype aanvankelijk 'draaispoor' of 'draaijende spoorbrug'. Omdat het draaibare deel doet denken aan een wandkraan, wordt dit brugtype ook kraanbrug genoemd.

Laren

Singer museum. Singer Laren is gevestigd in villa de Wilde Zwanen van het Amerikaanse verzamelaarsechtpaar William & Anna Singer. Het omvat een museum met hun kunstverzameling, een theater, de villa en een heerlijke beeldentuin. Het museum toont de eigen collectie van schilderijen van William Singer zelf, Larense en Franse schilders, aangevuld met werken van de Haagse en Amsterdamse School en modernisten en wisselende tentoonstellingen van Europese kunst uit de periode 1880-1950. Het theater presenteert een levendig programma met toneel, muziek, dans, excursies en lezingen. In de voormalige living en tuin wordt u gastvrij onthaald. Singer Laren verwelkomt jaarlijks ca. 100.000 bezoekers. Singer Laren is ook beschikbaar als trouwlocatie

Geologisch Museum Hofland Hilversumseweg

51 Laren. Het museum heeft een prachtige collectie stenen uit het Gooi en een meteoriet uit China. E-mail: info@geologischmuseumhofland.nl. Telefoon: (035) 538 25 20.

Hilversum

Museum voor Beeld en Geluid. Mediapark Sumatralaan 45, 1217 GP Hilversum, geopend van 10 tot 21 uur. Telefoon: (035) 677 55 55. Het instituut voor Beeld en Geluid bevat onder andere filmcollecties van Haanstra en V.d. Horst, het radio- en tv-archief van de publieke omroep, het nationale muziekdepot en talloze films. Hilversum heeft naast het mediapark met het instituut voor Beeld & Geluid een wereldberoemd raadhuis, ontworpen door architect Dudok. Wie in Hilversum is, mag een bezoek aan dit raadhuis niet overslaan.

Wie de rondrit door het Gooi in Bussum beëindigt, komt op de Lage Naarderweg, de weg van Hilversum naar Bussum, onder de grootste natuurbrug van de wereld door. Deze brug is door het Goois Natuurreservaat aangelegd als verbinding tussen twee landschappen die vroeger op elkaar aansloten. Door de aanleg van de spoorlijn van Amsterdam naar Hilversum en latere zandwinning, ontstond een 'kuil' in het landschap. Door de natuurbrug staan beide delen nu weer met elkaar in contact.

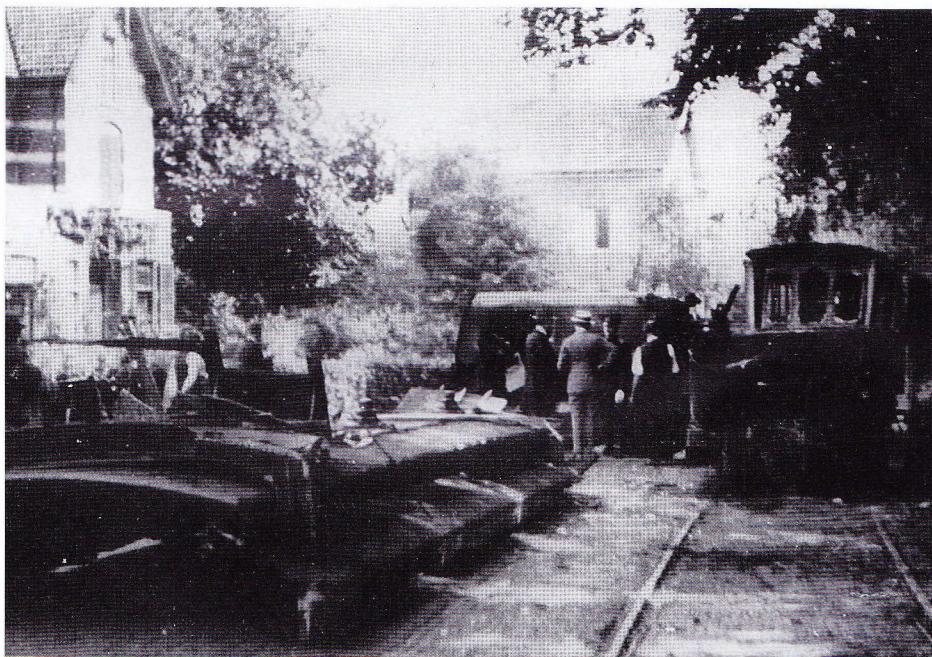


Het tolhuis aan de Amersfoortsestraatweg in de richting van Jan Tabak en Laren. Links de kinderen Kos. De kinderen rechts zijn die van de brugwachter. (afbeelding met toestemming van de Stichting Vijverberg)

ment werd door het personeel bij het vijftigjarig bestaan van de tram in 1931 geschonken. Oorspronkelijk stond er een glazen cilinder op de sokkel. Het beeld van de conducteur op de sokkel werd eerst in de jaren negentig geplaatst. We verlaten Laren in de richting Hilversum. Passeren daar bij aan de linkerkant van de weg het Geologisch museum Hofland en het Sint Janskerkhof (5 en 6). Een rit door Hilversum is een ware puzzeltocht. Bij het binnenrijden van



Een beetje verloren staat het beeld van de conducteur in een plantsoentje in Laren. Op de sokkel staat te lezen: '1881 - 1931 NV De Gooische Tramweg Mij'.



Op 7 augustus 1927 botsten halverwege het Laarder Hoogt de afdalende tram uit Amsterdam tegen de tram die zo juist uit Laren was vertrokken. De locomotief van de tram uit Amsterdam bleef op de rails staan, de machine uit Laren werd op zijn kant gelegd. Het Laarder Hoogt raakte daardoor totaal versperd. (foto Verzameling Wim Noppen (†), nu stadsarchief Naarden)

de stad, de mediastad zoals men zichzelf trots noemt, stuit men op een rotonde. De eerste afslag (Johan Geradsweg) negeren. De tweede afslag (Larenseweg) inrijden. Bij de volgende rotonde rechtdoor. Langs deze smalle weg reed de tram naar de remise, een smalle sleuf schuin naar rechts waardoor nu de bussen van Connexion rijden. Bij de achterkant van het NS-station goed opletten. Schuin tegenover de overweg staat het vroegere kantoor van de tram (7). Dat is te zien aan het raam met daarboven het opschrift GS.

Men doet er goed aan een stukje door te rijden tot een parkeerplaats aan de rechterzijde van de weg en van daaruit terug te lopen. De ver-

keerssituatie in Hilversum is voor bezoekers van buiten die stad bijzonder verwarrend. ●

Tekst & foto's: Paul Kleyer, tenzij anders vermeld
Tekeningen: Roel Linker

Geraadpleegde bronnen:

Uitgaven van het tijdschrift de Omroeper van de Naarder stichting De Vijverberg. Het woord 'omroeper' heeft niets met radio of tv te maken. Met omroeper wordt hier de stadsomroeper bedoeld. Stadsarchief van de stad Naarden. De Gooische Moordenaar, door W.I.Engel, uitg. Pirola Schoorl, ISBN 90 6455 0247

Cabusart is een denkbeeldig dorpje tegen de Franse grens op Belgisch grondgebied. In 1870 vroegen de eigenaars van de plaatselijke marmergroeven een spoorverbinding om hun product op een vlotte en goedkope manier te vervoeren. Na veel politiek getouwtrek werd de spoorweglijn 23 in 1893 in gebruik genomen. De concessie was aanvankelijk toegekend aan de Société Générale d'Exploitation, maar is uiteindelijk door de Etat Belge aangelegd. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om de lijn eveneens naar Frankrijk door te trekken. Op die manier hoopte men een snelle en renderende verbinding tussen de industrie gelegen in Noord-Frankrijk en Belgisch Lotharingen, en tussen het Pays Noir en de haven van Antwerpen te realiseren.

Spoedig begon de lijn te floreren. Het internationale vervoer begon op gang te komen, en meer en meer plaatselijke industriële besloten een raccorde-ment aan te vragen. Door de Eerste Wereldoorlog kwam aan de vooruitgang vroegtijdig een einde. De Belgische economie was nagenoeg tot stilstand gekomen. De Duitsers wilden aanvankelijk de verbinding met Frankrijk nog gebruiken voor de bevoorrading van het front in Verdun, maar de Franse generale staf besliste om het Franse gedeelte op te breken. Cabusart werd daarmee een eindstation. Ondertussen zijn we in 1930. Veel vervoer van reizigers is er niet meer. De bewoners van het dorpje Cabusart nemen af en toe de trein naar de stad. Eigenlijk draait het station nog alleen op het plaatselijke goederenvervoer van marmer, mijnhout, kap-hout en leisteen. Verder zijn er een aantal lokale aansluitingen, zoals naar het Syndicat d'Agriculture, de brouwerij Olyslaegers en het houtbedrijf Gilson Frères. Driemaal per week komt een stoomtrein voor de bediening van de aangesloten bedrijven. Een gesloten goederenwagen zorgt voor de bevoorrading van het dorp. Het station ligt buiten het dorpscentrum. Rond het station is een nieuwe buurt ontstaan met Café de la Gare en een Hôtel. Verder zien we enkele wo-

De brug is een kopie van de brug van Balgerhoeke nabij Maldegem. De ophaalconstructie moet nog gemaakt worden. Op het einde van de weg in beton vinden we een garage. De bovenste verdiepingen dienen als stapelplaats.



Cabusart

EEN MODULEBAAN ROND DE BELGISCH-FRANSE GRENS IN SCHAAL 0

Vijf jaar geleden besloten enkele leden van ModelSpoor Atelier Oostkamp een baan te bouwen in schaal 0. De club koos voor een modulaire opstelling zodat de baan ook buiten het lokaal tentoongesteld kan worden. Het thema is een Belgisch stationnetje met bijhorend emplacement in het tijdperk III tussen 1935 en 1945.



ningen van het stationspersoneel, een kruidenierszaak en een kolenhandel.

Voorlopig gaat het leven in Cabusart gewoon verder. Veel gebeurt er niet. We zijn nog ver van 1950 verwijderd. Van een toenemende concurrentie met het wegtransport is nog geen sprake. Pas in 1959 wordt de lijn gesloten. In 2004 zijn de sporen definitief uitgebroken. Alles is intussen door de natuur overwoerd. Kinderen spelen indiaantje in het oude stationsgebouw. Alleen het seinhuis wordt nog gebruikt. Het doet dienst als schuurtje voor de groentetuin van de vroegere seingeveer.

Baanplan

Cabusart bestaat uit zes modules van 1,83 x 0,80 meter. Deze onconventionele maat komt van de Franse normen voor modules. De bovenkant van de rails bedraagt 1,20 meter. De totale lengte is bijna 12 meter. Elke bak heeft een kaderhoogte van 15

Vijf jaar geleden is ModelSpoor Atelier in Oostkamp met de bouw van Cabusart in schaal 0 gestart. Cabusart is een landelijk dorpje gelegen aan de Belgisch-Franse grens in tijdperk III tussen 1935 en 1945.



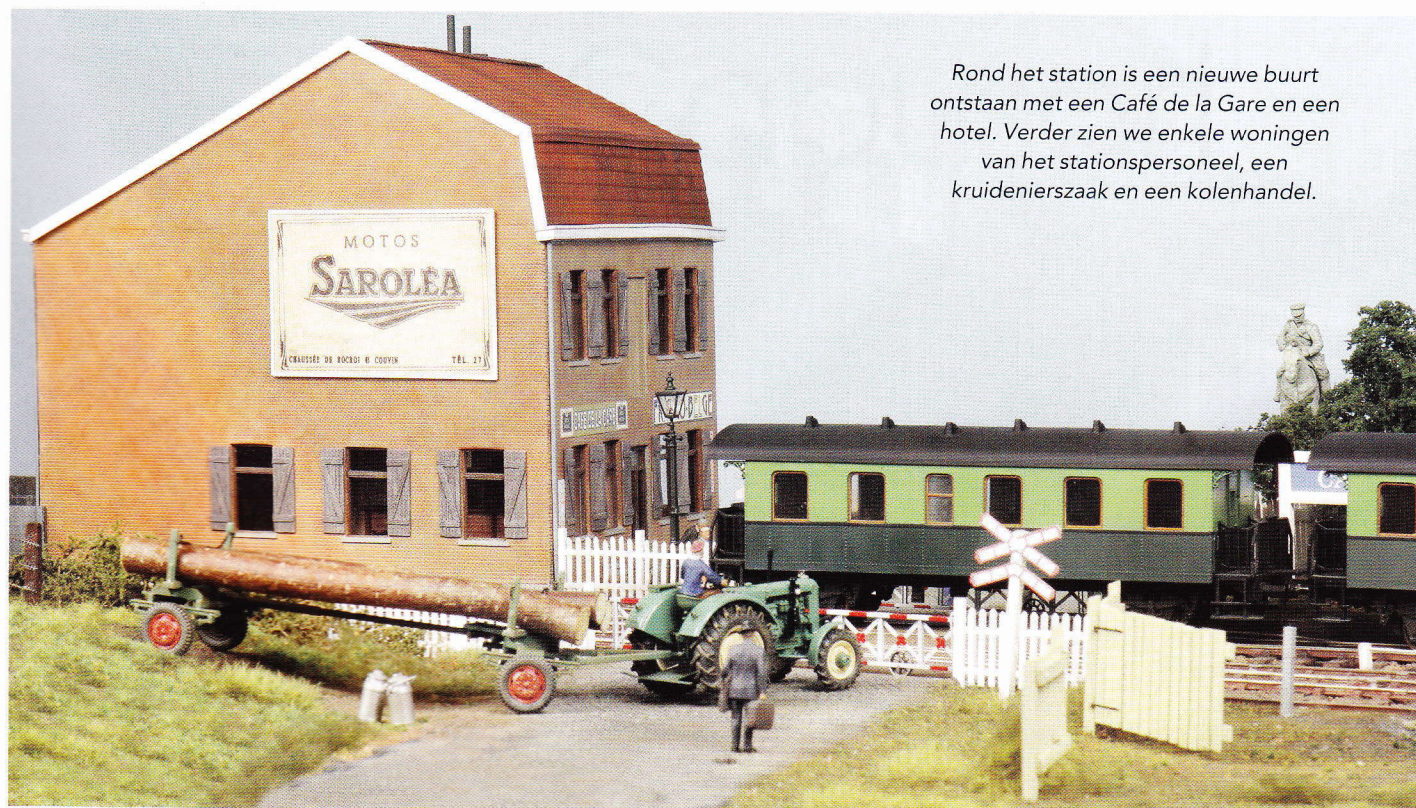
cm. De bakken worden aan elkaar bevestigd met bouten en vleugelmoeren die in schroefgaten gestoken worden. Het landschap is met platen in hardschuim van het merk Styrodur gevormd. Rechts is een fiddle-yard met schuifbak gebouwd, zodat snel van loc gewisseld kan worden. Aan de achterkant is een blauwe wand voorzien. Boven de baan is een luifel geplaatst waarin acht halogeenlampen staan opgesteld.

Als je voor de baan staat, rijden de treinen vanuit de fiddle-yard eerst onder een smalle brug gebouwd met Kibri-materiaal. De fiddle-yard herbergt de treinen die vanuit een denkbeeldige vertakking zowel naar het binnenland als naar Frankrijk rijden. Het station Cabusart is dan ook voor veel treinen een kopstation. Juist voorbij de brug staat het seinhuis. Het is het eerste bouwwerk dat voor deze baan is opgetrokken. Het is volledig in hout. De steunen en de handgrepen werden in messing gesoldeerd. De bouw is op het Belgische seinhuis van Kibri in H0 geïnspireerd. Even verder komen we voorbij de Marbrerie de Cabusart. De muur is met karton en balsa gebouwd en met steentjespapier beplakt. Het marmerbedrijf bezit eveneens een spooraansluiting.



Drie keer per week komt een stoomloc langs voor de bediening van het Syndicat d'Agriculture, de brouwerij Olyslaegers en het houtbedrijf Gilson Frères.

Alles draait rond het plaatselijke goederenvervoer van marmer, hout en leisteen. Op de achtergrond zien we het bedrijf Marbrerie de Cabusart.



Rond het station is een nieuwe buurt ontstaan met een Café de la Gare en een hotel. Verder zien we enkele woningen van het stationspersoneel, een kruidenierszaak en een kolenhandel.

Het station telt vier sporen. Het eerste spoor is doodlopend en leidt naar een loskade. Hier kunnen reizigerstreinen kopmaken, omdat een deel van de loskade van een perron voorzien is. Ook het tweede spoor is voor reizigers bestemd. Het derde en vierde spoor worden voor doorgaande goederentreinen, rangeerbewegingen en voor de omloop van de locomotieven gebruikt. Verder zijn er nog enkele kopsporen voor het afstellen van de wagens en locomotieven.

Het stationsgebouw is een kopie van het Belgische station in Oostkamp, de gemeente waar ModelSpoor Atelier gelegen is. Het is in polystyreenplaat gebouwd. Het bijhorende sanitair is op basis van prentkaarten nageemaakt. Het is een veel voorkomend gebouw in de Belgische stationsarchitectuur.

Voor het station wordt een stuk grond aan een plaatselijke bewoner verpacht. Het wordt voor het stapelen van hout gebruikt. Een oude goederenwagen doet dienst als magazijn.

De overweg is een zelfgemaakte rolbareel. Aan de overkant zien we een oorlogsmonument voor de gesneuvelden uit de Grote Oorlog. Recht tegenover het standbeeld hebben we het Café de la Gare met daarnaast de kruidenierswinkel Franco-Belge. Hier kunnen de plaatselijke notabelen aan de pomp benzine tanken. De brouwer is vaten aan het lossen en neemt een pauze. Het gebouw heeft een houten structuur en is met Slaters plasticard beplakt. Het dak is gemaakt met platen van Schulz Modellbau Vertrieb uit Hannover. Deze dakbedekking is ook voor alle andere gebouwen gebruikt. Het wegdek is eerst in plasticard gekrast. Hiervan werd een latex mal gemaakt. Daarna werd de volledige bestrating met Knauf Goldband pleister gegoten. Later zullen nieuwe kasseien met Jovi bootseerklei gemaakt worden.

Links van het station staat een watertoren waarvan het origineel in Quiévrain staat. De draaischijf naast de watertoren is uitgebroken. Alleen de put is gebleven. Op het stukje spoor voor de draaischijf kan nog net een loc pauzeren. Verder wordt de lijn voor enkele lokale aansluitingen



De baan bestaat uit zes modules. De totale lengte is 12 meter. Het station is een kopie van het Belgische station in Oostkamp en is gemaakt van polystyreen. Het sanitair gebouw is een veel voorkomend type.



De bewoners van het dorpje Cabusart nemen nog af en toe de trein. Het station is voor veel treinen een kopstation. De sporen naar Frankrijk zijn tijdens de Grote Oorlog immers opgebroken.



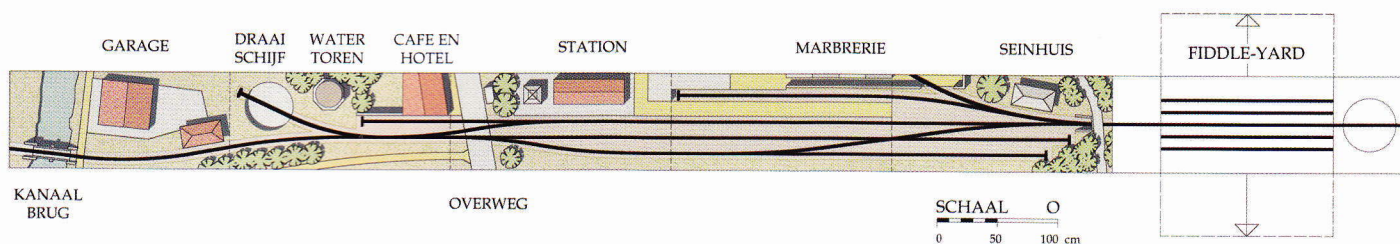
Voorbij de brug staat het seinhuis geïnspireerd op het Belgisch voorbeeld van Kibri in H0. De boom naast het seinhuis heeft een echte stam. De takken zijn van zeeschuim. De vlokken van Heki.

gebruikt. De verbinding met Frankrijk werd immers opgeheven. De originele brug over het kanaal staat in Balgerhoeke nabij Maldegem. Alleen het brugdek is afgewerkt. De ophaalconstructie zal later toegevoegd worden. Naast het kanaal ligt een weg in beton. Op het einde vinden we een garage. De twee bovenliggende verdiepingen dienen als stapelplaats. Aan de rand van het water zit een visser geduldig te wachten.

Materiaal

Alle struiken en bomen op de baan van Cabusart zijn zelfbouw. Voor de boom naast het seinhuis is een echte tak als stam gebruikt. Voor de kleinere exemplaren worden takken van fruitbomen genomen. Deze takken hebben een ruwer uitzicht. In de houtstam worden gaatjes geboord, waarin dunne takjes van zeeschuim worden gelijmd. Het zeeschuim wordt vooraf met een airbrush donkerbruin en groen ingekleurd. Alles wordt met lijm overspoten en overvloedig met een Heki-Flor bevocht. De struiken zijn eveneens van zeeschuim gemaakt. De ondergrond van de modules is eerst met latexverf donkerbruin ingekleurd. Hierop is een laag met bruine of donkergroene Woodland-turf aangebracht. Daarna wordt de bodem afgewerkt met grasvezels van Heki en ER-Decor.

Eerst was het de bedoeling om alle sporen en wissels zelf te bouwen. De rails zijn Bulhead-spoorstaven van het merk Markway, de spoorstoelen komen van CL Pro-



Cabusart is een eindstation nabij de Belgisch-Franse grens. De verbinding met Frankrijk is tijdens de Eerste Wereldoorlog opgebroken.



De overweg is een oude rolbareel. Het monument voor de gesneuvelden uit de Eerste Wereldoorlog staat tegenover het Café de la Gare en de kruidenierswinkel Franco-Belge. Het dorp heeft als een van de eerste een benzinepomp.

ducts, beide in Engeland gevestigd. Imitatie spoorwielrennen zijn bij het Franse Cercle du Zéro gekocht. De dwarsliggers zijn gezaagd en met houtbeits ingekleurd. De eerste wissels zijn zelf gemaakt, maar nadien vervangen door exemplaren van Peco. De wissels worden met Lemaco-wisselmotoren aangestuurd, waarmee je de wisseltongen langzaam kunt verleggen, zodat je het harde tikken van een Peco-motor niet meer hoort. De sporen zijn met de hand roestkleurig gemaakt. De ballast is gezeefde bouwkiezel, die na-

dien met een airbrush is bijgekleurd. Aanvankelijk is de baan gebouwd voor analoge bediening. Momenteel wordt de baan met Digital plus van Lenz digitaal bestuurd. Hiervoor zijn drie aansluitpunten voor een regelaar voorzien. Normaal worden de modules door twee leden bediend, één voor de fiddle-yard en de andere voor de baan en het station. Maar met het digitale systeem kan iedereen op elk gewenst moment ingrijpen. Het digitaal rijden is dan ook een positieve ervaring voor alle medewerkers. Voor de aansturing van



Het station telt vier sporen. Het eerste en het tweede worden gebruikt voor reizigerstreinen en voor het lossen van goederen aan de loskade. De andere sporen doen dienst voor goederenwagens en voor het omrijden van de locomotieven.

Een tweedehands Lima-dieselloc is opnieuw geschilderd en vervuild. Ze kreeg nieuwe frontseinen en losstaande handgrepen. De ramen zijn voorzien van glas en in de cabine is een bediening met bestuurder geplaatst.



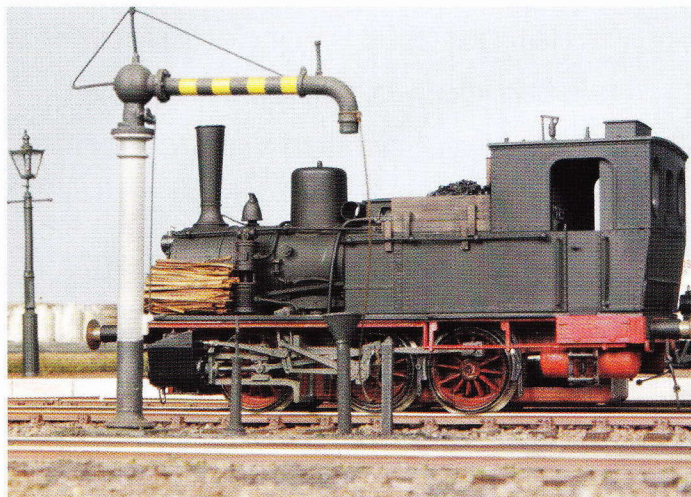
de wissels zijn wisseldecoders geplaatst, maar ze kunnen ook met een pulsschakelaar aan de voorzijde van de modules bediend worden.

Voorlopig wordt met vier locomotieven gereden. Een tweeassige Lima-dieselloc is herschilderd en vervuild. Ze kreeg twee nieuwe koplampen en losstaande handgrepen. De ramen zijn voorzien van glas en in de cabine is een bediening met bestuurder geplaatst.

Een Duitse BR80 van het merk Rivarossi is volledig als industrioloc GF02 aangepast en genummerd. Zij doet dienst bij de plaatselijke houthandelaar Gilsen Frères. Van een T3 van Pola is een Belgische stoomloc type 59 gebouwd. Van deze loc heeft één exemplaar dienst gedaan en zijn slechts enkele foto's beschikbaar. Een tweede T3 is op een rommelmarkt gekocht en in dienst genomen bij een lokale aannemer. Alle modellen zijn met een decoder, een schroefkoppeling en verende buffers uitgerust.

Op de jaarlijkse 0-guild tentoonstelling te Telford (GB) werden vier Duitse donderbussen van Pola van onder het stof gehaald. De rijtuigen zijn opnieuw in twee tinten Belgisch groen geschilderd. De goederenwagens zijn afkomstig van verschillende merken zoals 0-Scale Models, Lima, Pola en Rivarossi. Sommige hiervan zijn naar Belgisch voorbeeld omgebouwd. Alle rijtuigen en wagens zijn voorzien van een schroefkoppeling en verende buffers.

Cabusart is bijna afgewerkt. Enkele elementen zoals seinen moeten nog gebouwd worden. Andere details kunnen nog steeds toegevoegd worden. Voor de leden van ModelSpoor Atelier Oostkamp is het in elk geval een leerrijke periode geweest. Vooral op gebied van zelfbouw, het aanleren van verscheidene technieken en het ontdekken van de digitale besturing. Misschien wordt de baan met enkele nieuwe modules uitgebreid en zal de baan in de toekomst op enkele tentoonstellingen in binnen- en buitenland te zien zijn.

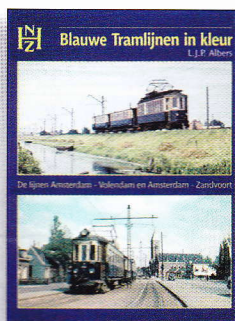


De watertoren van Quiévrain heeft model gestaan voor het exemplaar in Cabusart. De draaischijf is verwijderd. Voor de draaischijf kan nog net een loc staan. De sporen zijn zelfbouw. De wissels komen van Peco en zijn uitgerust met langzame Lemaco-wisselmotoren.

Van een T3 van Pola is een Belgische stoomloc type 59 gebouwd. De loc is uitgerust met een decoder. De baan wordt met Digital plus van Lenz bestuurd.



Een Duitse BR80 van het merk Rivarossi is volledig gerenoveerd en vernummerd als GF02. Zij doet dienst bij de plaatselijke houthandelaar. Alle modellen zijn uitgerust met een decoder, een aangepaste schroefkoppeling en verende buffers.



Blauwe Tramlijnen in kleur

De lijnen Amsterdam-Volendam en Amsterdam-Zandvoort

door L.J.P. Albers. Uitg.: Uquillair, 144 blz. ISBN 90-71513-57-2, prijs €29,50.

Persoonlijk heb ik weinig op met fotoboeken. Ze geven in de regel meer een inkijkje in het ego van de betreffende fotograaf dan dat ze iets relevant aan het onderwerp toevoegen. Tenzij het sterk tijdgerelateerde uitgaven zijn. Dan zijn beeld en motief wel van belang. Zoals in het boek over de Blauwe tram dat de lijnen Amsterdam-Volendam en Amsterdam-Zandvoort behandelt. Een aantal van deze kleuropnamen van Luud Albers zijn bekend. Maar wie ze allemaal nog eens op een rijtje zet, vakkundig gescand en bewerkt, krijgt daar een opvallend warm

gevoel bij. Waaraan dat ligt? De kwaliteit van de opnamen? Ongetwijfeld. Wisselende standpunten, goed gekozen motieven, gevoel voor detail en vooral, veel affiniteit met en liefde voor het onderwerp. Alle mogelijke achtergronden worden belicht. Maar er is meer dat aan de grote attractiviteit van dit eerste deel over de Blauwe tram (het normaalspoor volgt later dit jaar) bijdraagt. Waarschijnlijk is dat het besef dat er de afgelopen vijftig jaar sinds het verscheiden van deze sterk tot de verbeelding sprekende tram zo ongeloflijk veel op het gebied van

(auto)mobiliteit is gebeurd. De foto's zijn gespeend van veel blik. Auto's waren in de jaren vijftig nog geen gemeengoed. Het openbaar vervoer, de tram, de trein en de bus, waren de belangrijkste ingrediënten van de mobiliteit. In dit boek geen wegen vol files, zelfs niet in de spits, maar trams op vrije banen, als exponent van een waardevol vervoersysteem. Jammer dat dit smalspoortramnet werd opgedoekt. Het zou anno 2007 van grote waarde zijn geweest. Gelukkig dat het in dit uitstekende boek blijft verder leven. Mijn favoriete foto: de Beijnes-tram op

30 jaar Railhobby, 30 jaar spoorweggeschiedenis

Molukse jongeren gijzelden een aantal mensen in het provinciehuis in Assen, er viel daarbij een dode. PSV won in Eindhoven de UEFA-cup en Nederland werd wereldkampioen hockey. De Camp-David-akkoorden normaliseerden de betrekkingen tussen Israël en Egypte. Koningin Juliana opende de nieuwe Moerdijkbrug, paus Paulus de eerste stief na een pontificaat van maar een jaar en in Nederland eindigde het jaar met metershoge sneeuwduinen waardoor het leven, vooral in de noordelijke provincies, behoorlijk ontwricht raakte.

Sinds 1978 is er veel veranderd. Zowel in de tijdschriftenwereld als bij het (model)spoor. In de tijdschriftenwereld werd de typemachine (met Tippex) verdreven door de tekstverwerker en de foto's op celluloid vervangen door digitale beelden op CD.

In 1978 reden in Amsterdam de drieassers nog, maar de gelede tram was aan zijn opmars begonnen. Nu maken gelede trams in heel Europa de dienst uit.

In Polen en Tsjecho-Slowakije reden nog stoomlocomotieven en in Nederland deden de Hondekoppen en Rode Duivels nog dienst, maar de 1600'ers waren in aantocht. Nu zijn de Hondekoppen op een museumstel na verdwenen. Ze hebben plaats gemaakt voor VIRM's en GTW's. De Plan E-rijtuigen vierden hun 25-jarig jubileum en zo hier en daar kwam je nog wel eens een Sik tegen. Plan E is verdwenen en een Sik is alleen bij de museumspoorbedrijven nog te vinden.

In het jaar 2008 is het dertig jaar geleden dat Railhobby in 1978 het licht zag. Naast de start van Railhobby gebeurde er nog het een en ander. Herinnert u zich nog?



In de jaargangen 2004 en 2005 plaatste Railhobby resultaten van fraaie minidiorama's, o.a. 'Taxi voor de Notaris' van de heer H. Bokhorst.

Door de introductie van de module verhuisde het modelspoor van de donkere zolder naar de helverlichte tentoonstellingsruimte. Er ontstonden spoorgroepen en moduleverenigingen. De computer deed zijn intrede in de modelspoorwereld door het digitale besturingssysteem van Märklin. De redactie van Railhobby was destijds bij de voorbereidingen en de introductie nauw betrokken.

Het Amerikaanse modelspoor stak met kop en schouders boven het Nederlandse uit. Eind jaren negentig was deze achterstand omgezet in een voorsprong.

Oproep

De 31ste jaargang van ons tijdschrift in 2008 zal in het teken staan van de geschetste veranderingen. Wij doen daarbij een beroep op de lezers, vooral die van het eerste uur.

Wat waren voor u de belangrijkste veranderingen? U kunt het ons laten weten op allerlei manieren. Door het maken van een collage van documenten, een fotoreportage en tekeningen of door een leuk verhaal, een minidiorama of een typerend model van 30 jaar geleden, enz. In de jaargangen 2004 en 2005 plaatste Railhobby resultaten van fraaie minidiorama's, o.a. 'Taxi voor de Notaris' van de heer H. Bokhorst, die met dit fraaie diorama een tweede prijs won. U bent van harte uitgenodigd deze prestaties te herhalen.

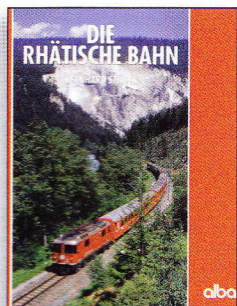
Hebt u een idee in een van de genoemde categorieën, laat dit dan aan de redactie weten. Bij voldoende deelname organiseert de redactie een bijeenkomst om uw producten te jureren/fotograferen voor een aantal artikelen in onze jubileumuitgave Railhobby 2008 nummer 09. Laat uw idee weten aan: Railhobby, postbus 1983, 1200 BZ Hilversum of railhobby@scalapublishing.nl.

pagina 73. Waarom? Het weer-spiegelt het beeld dat het leven nog goed was. Of het echt zo is, die vraag kan alleen Luud Albers beantwoorden...-GF

Die Rhätische Bahn

door Bernhard Studer. Uitg.: Alba Verlag, Düsseldorf, 162 blz., 148 foto's en 12 kaarten, afmetingen 17,5 x 21 cm (paperback), ISBN 10: 3-87094-243-6 / ISBN 13: 978-3-87094-243-4. Prijs €22,-.

Wie al eens een boek van Studer heeft gelezen, weet wat hem of haar te wachten staat: prachtige foto's, duidelijke overzichtskaarten en een heldere tekst. Deze



Studer is een tweede, geheel herziene druk met de fascinerende Rhätische Bahn als onderwerp. Studer voert zijn lezer mee naar de imponerende bergwereld van het kanton Graubünden, het grootste kanton (provincie) van Zwitserland.

Het verhaal begint bij de Nederlander Jan Willem Holsboer. Hij slaagt erin de verschillende tegenstrijdige belangen op één lijn te krijgen en de financiën te regelen en zo wordt op 9 oktober 1889 het eerste deel van wat later de Rhätische Bahn zou worden, in gebruik genomen. Studer beschrijft het ontstaan en uitbreiden van de Rhätische Bahn als een soort marathon in de Alpen. Het boek eindigt bij de nieuwste etappe in de geschiedenis van de Rhätische Bahn, de Vereinatunnel tussen Klosters en Sgäliains.

Het nieuwste boek van Studer is voor mensen die al eens eerder iets van Studer lazen een feest van herkenning. Voor nieuwe lezers een 'Aha-Erlebnis'. -PaKl



Vor 35 Jahren Dampfvolken über Bundesbahn-Gleisen

Ein Streifzug mit der Kamera durch die letzten Dampfreservate zu Beginn der siebziger Jahre.

DVD. Uitg.: Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg, speelduur ca. 58 minuten, bestelnr. 8133, prijs €24,80.

In het begin van de jaren zeventig werd er in vele regio's van de Bundesbahn nog met stoomlocomotieven gereden. Doch men begreep dat men binnenkort afscheid zou moeten nemen van deze giganten. Het was daarom dat vele stoomliefhebbers op

jacht gingen om nog zo veel mogelijk te filmen om deze periode in herinnering te kunnen houden. De redactie van deze DVD heeft deze ontelbare films bekeken en het beste daarvan tot een "Bundesbahn-Dampferlebnis" samengesteld. Horst Troche de bekende EK-auteur en stoomlocomotiefvakman geeft naast de begeleidende tekst nog commentaar. Vele bekende stoomlocomotieven in actie op een DVD wat wil je nog meer. -AZ.



VOLGENDE MAAND



Spoorwegen in de VS, de hoofdlijnen.

DEEL 2 De opleving?

Het faillissement van Penn Central was een niet te negeren signaal dat er iets fundamenteels aan de hand was met de spoorwegen. In deze zinderende aflevering worden de factoren beschreven die tot een opleving van de spoorwegen in de VS hebben geleid.

Nederlandse draaibrug in H0

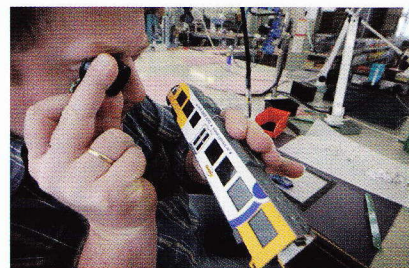


De spoorwegen in Nederland zijn in sommige opzichten aangenaam anders. Er zijn weinig landen waar je zo'n verscheidenheid aan spoorbruggen vindt. Een van de klassieke typen

beweegbare bruggen is de draaibrug. Op een modelbaan naar Nederlands voorbeeld kun je eigenlijk niet om zo'n karakteristiek bouwwerk heen.

De barensweeën van een Lint

Het lijkt op het oog zo'n simpele klus. Vraag bij de fabrikant van het grote voorbeeld alle relevante bouwtekeningen op, deel alle maten met de factor 87 en klaar is Kees. Maar een dag rondlopen op de ontwerp- en productieafdeling bij Fleischmann leert, dat er heel wat meer bij komt kijken.



elOTRACK

MODELBOUW & TECHNIEK

Weinert Modellbau

Heris Modelleisenbahn

PMT Profi Modell Thyrow

Auhagen Modelleisenbahnzubehör

Naumburg & Partner Eisenbahnmodellbau

waar gaan we heen?

of kijk op: www.elotrack-import.nl