

RAIL HOBBY

TIJDSCHRIFT VOOR SPOORWEGEN EN MODELSPOOR

SEPTEMBER 2007
€ 5,50 - € 6,20 (B)
JAARGANG 30, NR 9
WWW.RAILHOBBY.NL



**DE AE 3/6^{II}
VAN ROCO IN
DE RAILTEST**



DE FRANSE TEE

**NEDERLANDSE
DRAAIBRUG
IN HO**

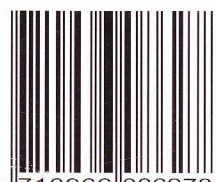


**VAN LIMA-IRM
TOT VIRM**



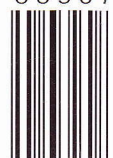
**CHANGEZ
LE TEE**

Lauscha, Oost-Thüringen in model



8 710966 086278

00907



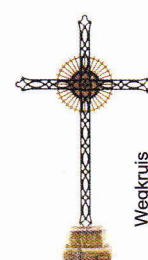
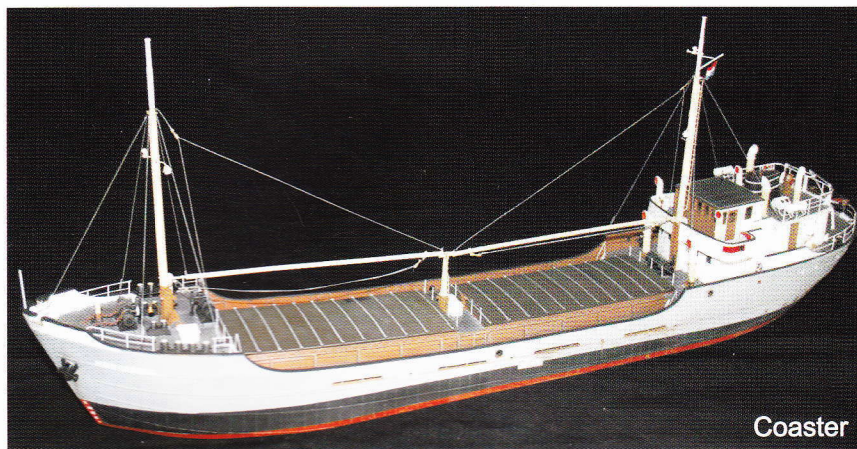
Artitec®

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



Programma 2006

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



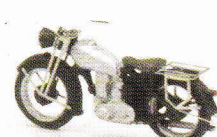
Moderne fietsen in H0 en N



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



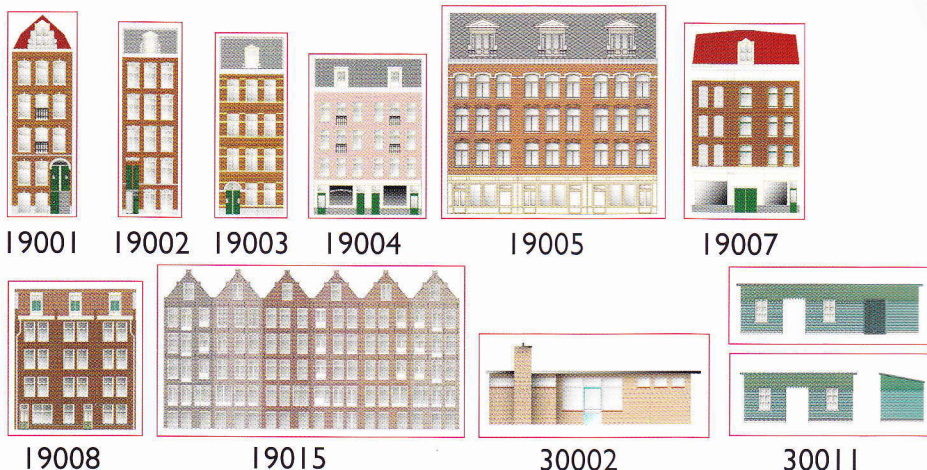
Sportvisserboten in H0

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,-)



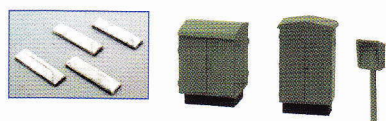
Blokpost 13 (H0)

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)



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

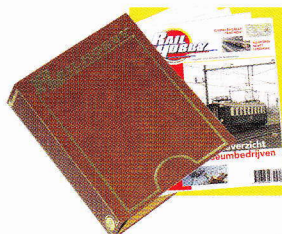
€ 15,90 (België € 17,90)
(Niet-abonnees € 18,90 / België € 20,90)

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)

Spoorwegen in de VS, de hoofdlijnen DEEL 2



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

De barensweeën van een Lint

26 *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 productie-afdeling bij Fleischmann leert, dat er heel wat meer bij komt kijken.*



Changez le TEE

32 *In dit korte verhaaltje nemen we u mee om een paar veranderingetjes aan te brengen bij de het Roco model van dit treinstel. Oh ja, Lima heeft ooit, in een heel erg grijs verleden ook eens een model uitgebracht, dat af en toe nog wel eens op een veilingssite te vinden is, maar dit stel laat ik hier buiten beschouwing.*

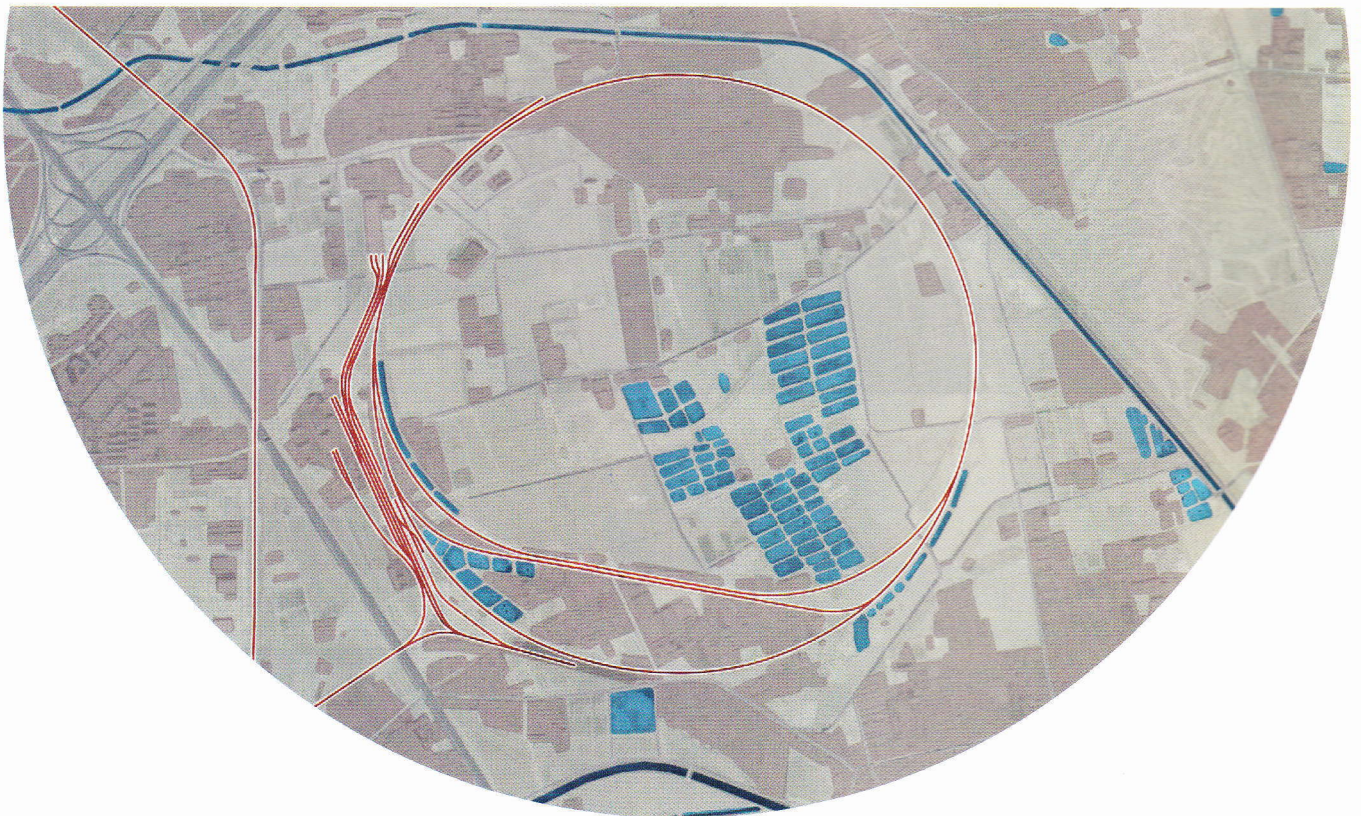
40 | Nederlandse draaibrug in H0



50 | Reïncarnatie van Lima-IRM tot VIRM

V Spoorcirkel

Velen van ons zijn onze modelspoorhobby begonnen met een startset. In zo'n startset zaten dan een eenvoudige locomotief, enkele rijtuigen of wagons en wat rails om een ovaaltje, of nog erger een cirkel te kunnen leggen. Normalerweise ging je daarna snel op jacht naar aanvullende rails om van de cirkel of het ovaal een echte baan te bouwen. Een cirkel had immers maar een zeer matige realiteitswaarde. Ook ik was die mening toegedaan. Door mijn recente bezoek aan Peking heb ik echter die mening moeten bijstellen. Op de kaart van Peking is namelijk een mooie railcirkel te vinden, zoals uit de bijgevoegde figuur blijkt. We kunnen nu dus met een gerust hart onze oercirkel in de baan handhaven. Ik ben echter wel bang dat er een redelijk grote tafel voor nodig is. Ik schat de doorsnee van de cirkel op zo'n 3 km. De kaart heeft geen schaal aanduiding, zodat ik op basis van bekende afstanden een schatting heb gemaakt. -Dirk Meijer



Tekening: Roel Linker

Poster

Foto: Nico van Room



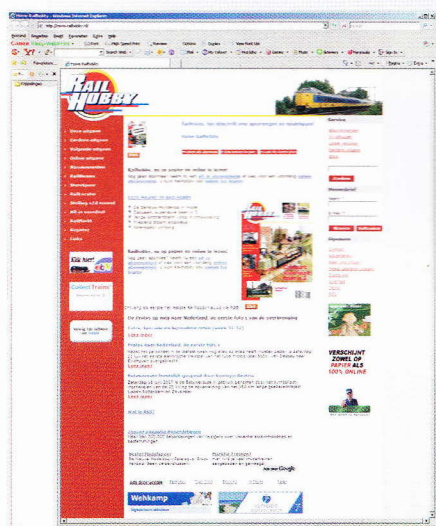
Station Barendrecht geopend

Op 16 juni jl. opende Hare Majesteit Koningin Beatrix officieel de Betuweroute. Eerder die dag was de Koningin op het nieuwe station Barendrecht aangekomen om op een terrein boven de vijf sporen van de Betuweroute diverse feestelijkheden bij te wonen. Het nieuwe station is een gevolg van de aanleg van de Betuweroute. Het bevat vier sporen voor reizigerstreinen. De treinen rijden vanuit een tunnel het station in en verlaten het eveneens weer via een tunnel. Het ontwerp is sober met een lange glazen wand en een gesloten tegenover liggende wand waarachter de goederensporen overdekt liggen. -Red.

- 6 De Franse TEE: een korte trein met een kort leven
- 12 Spoorwegen in de VS, de hoofdlijnen, deel 2: de opleving?
- 26 Verbouwing van de TEE van Roco
- 34 De barensweeën van een Lint
- 40 Nederlandse draaibrug in H0
- 46 Railtest: De historische 10439 van de SBB
- 50 Reïncarnatie van Lima-IRM tot VIRM
- 56 Op goed spoor: 'Volle Kanne' op 5 vierkante meter
- 66 Lauscha, een tentoonstellingsbaan uit Thüringen, deel 2: de scenery

Rubrieken

- 4 Opmerkelijk
- 11 Railforum
- 18 Railview
- 22 Railview België
- 25 Museumnieuws
- 38 Poster
- 58 Vitrine
- 72 Railpers
- 73 Volgende maand



De zomermaanden zijn weer voorbij en we kunnen ons voor september opmaken voor een mooie nazomer na van een verregende vakantieperiode te hebben genoten. We rekenen er in ieder geval op dat september nog wat mooi weer in petto heeft. De tweemaandelijks uitgave van Railhobby voor de zomermaanden is ook weer voorbij en de redactie maakt zich op om weer elke maand een uitgave bij u op de mat te doen belanden.

Momenteel kunnen we de balans opmaken van de laatste vier maanden. Niet alleen hebben we twee uitgaven het licht doen zien, maar in de tussentijd is er meer niet onopgemerkt voorbijgegaan. Vooral niet door de RH-site die met actueel nieuws gevoed is en mede daardoor druk bezocht is. Eerder merkten we al op dat de RH-site bovenmatig druk bezocht wordt met een bovenmatig lange bezoektijd, een teken dat de site in een (groeïende) behoefte voorziet.

In een snel bewegende maatschappij is een afstand van twee maanden een lange periode. In die tijd is ook op spoorweggebied veel gebeurd. Het is in de zomermaanden immers niet alleen de oogst van komkommers die het nieuws haalt. Op de site konden we u met belangrijke items als de opening van de Betuweroute, de opening van de viersporige lijn Amsterdam-Utrecht en het nieuws over Sneek als stoomstad accuraat informeren. Daarmee waren we uitermate actueel, vaak stond dezelfde avond het nieuws van die dag al op de site. Niettemin heeft de redactie er de voorkeur aan gegeven om deze (en andere) items ook een plaats in de reguliere kolommen te geven. Immers, over enige tijd verliezen deze items hun actualiteitswaarde en daarmee verdwijnen ze dan ook van de site. Over enkele jaren ontstaat ongetwijfeld de vraag naar de openingsdatum van enig gebeuren en dan zou de papieren uitgave geen antwoord weten. En dat mag niet gebeuren: de informatie moet terugvindbaar zijn. Het aangenome van de site is bovendien dat deze items ook op het niet-afgeschermd gedeelte van de site geplaatst kunnen worden. Op die manier kunnen ook niet-abonnees deze informatie tot zich krijgen. Abonnees blijven via de site ook op het afgeschermd gedeelte toegang tot de verwijderde informatie behouden en daarmee over de volledige informatie. En bij vele artikelen wordt door de auteur meer aan informatie meegegeven dan bruikbaar

is voor de papieren uitgave. Het resterende kan via de zogenaamde verwijzingsblokken op de site worden bereikt. Bovendien krijgt u via allerlei links op de site toegang tot aan de spoorwegen verwante informatie.

De redactie (en de uitgever) is zeer content over de ontwikkelingen rond de RH-site. Het vermoeden bestaat dat de waarde van de site in de toekomst nog zal toenemen. Daar wordt diep en voortdurend over nagedacht. Voor u ligt de nieuwe papieren c.q. digitale uitgave – de eerste van de dertigste jaargang – met weer veel waardevols.

Nico van Roon



Foto: Nico van Roon

Cover

In het eerste deel werd over Lauscha, zijn geschiedenis, zijn station en het ontstaan van de modelbaan met zijn typische leesteen huizen bericht. Nu verlaten wij de stad. Direct achter het stadsviaduct begint het traject, evenals bij het origineel sterk te stijgen. Op de achtergrond kun je nog tot en met de inrit in de Lauschensteintunnel zien, het naar Sonneberg aftakende traject, dat een tijdje bijna parallel verloopt.

Adverteerders

- | | | |
|-----------------------|------------------------|----------------------|
| 76 Artitec | 62 Firma Wentink | 24 MVB |
| 24 Bakx Modeltreinen | 62 Gijs van Appeldoorn | 24 Scaletrading |
| 62 Beelen Modelbouw | 62 Intertoys Den Uyl | 24 Somberg |
| 62 Beneluxspoor | 57 Keuterman | 24 Stevan Volp |
| 24 Brekelmans | 62 Modelspoorbeurs | 62 Thijssen Techniek |
| Modelbouw | Houten | 60 Trein 2000 |
| 62 Drachten Modelbouw | 74 Modelzolder | 62 Vercauteren |
| 75 Elotrack | 10 Olympus | 62 Wentink occasions |
| 60 Eurospoor | 57 Roco | |

Korte trein met een kort leven



Een driedelige configuratie verlaat hier Amsterdam en heeft hier het sein op veilig om op volle kracht richting Parijs te gaan. (foto L.J.P. Albers)

DE FRANSE TEE

De Franse spoorwegen vonden het vooralsnog niet nodig geheel nieuwe treinstellen te gaan bouwen.

Immers, door de voortschrijdende en niet meer te stuiten elektrificatie binnen Europa hadden de Fransen al min of meer besloten dat er op termijn TEE's als getrokken treinen gingen rijden en dat de dieselstellen eigenlijk maar een soort van tussenoplossing waren. Dus was het voorlopig eigenlijk gemakkelijker voort te borduren op een bestaand concept dan een geheel nieuw treinstel te tekenen.

Vandaar dat op het idee van de RGP1 (Rame à Grande Parcours) werd teruggegrepen, die van 1954 dateerde. Ook wel aangeduid als RGP 600, waarbij het getal het aantal paardenkrachten aanduidde. Men nam het vervolgonwerp uit 1955, wat goed was voor 825 pk, noemde dat RGP 825 en de topsnelheid werd daarmee van 125 km/h naar 140 km/h – een eis voor de TEE – opgeschroefd. Daarbij kwam nog dat de basisconfiguratie, bestaande uit motorwagen en stuurstandrijtuig, met dit vermogen zonder problemen met een extra stuurstandrijtuig uitgebreid kon worden. De TEE-stellen werden vanaf dat moment als RGP TEE aangeduid, of gemakshalve ook wel als RGP 825, net als hun



evenknieën uit 1955. De serie Franse TEE-stellen bestond uit 11 motorrijtuigen van De Dietrich (X 2771-2781) en 9 stuurstandrijtuigen van Brissonneau et Lotz (XRS 7771-7779). Het interieur was nou niet echt 'luxe' te noemen: het voldeed aan de minimale eisen voor 1e klasse

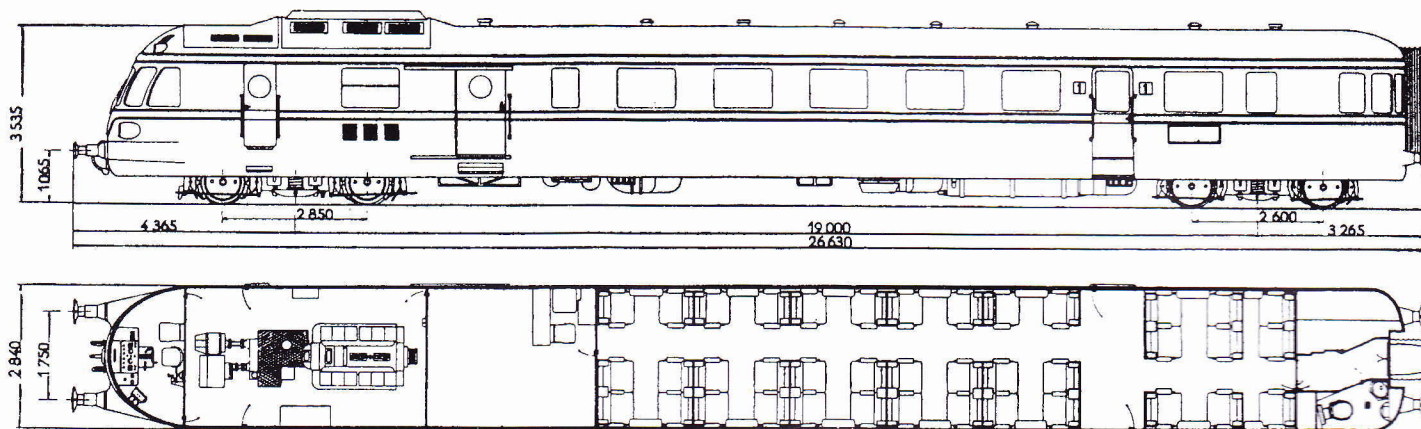
en ook niets meer. Ook waren de stellen van klimaatregeling verstoken gebleven, iets wat overigens niet dwingend door de TEE-organisatie was voorgeschreven, maar waar andere maatschappijen (DB, NS en SBB) zich wel aan conformeerden.

De motorwagens bestonden uit een bagageruimte en een passagierscompartiment met 39 zitplaatsen, terwijl het stuurstandrijtuig een dienstverblijf (voor conducteur en/of bedienend personeel) had, een kleine keuken (van waaruit alle passagiers op hun zitplaats werden bediend) en een ruimte (geen afzonderlijke coupés), waar 42 passagiers een plaats konden vinden. Het uitbreiden van de trein met meerdere rijtuigen gebeurde aan het stuurstandrijtuig. Hiertoe was een vouwbalg/overgang naast de stuurstandplaats geconstrueerd; vanaf het stuurstandrijtuig kon de trein zodoende uitgebreid worden tot respectievelijk een drie-, vier- of vijfdelige combinatie (m-s, m-s-s of m-s-m, m-s-s-m of m-s-s-s-m), waarbij de 'm' voor motorwagen staat en de 's' voor stuurstandrijtuig. Het comfort voor de machinist in de stuurstand was ver te zoeken: de brave borst moest het daar met minder dan eenderde van de ruimte doen dan in de cabine van het motorrijtuig.

In Nederland kwamen ze als Ile de France aan het begin van de middag uit Parijs, 's avonds om rond 18.00 ging het weer op de Franse hoofdstad aan, een geslaagde ligging voor de zakenman. Vanaf 3 oktober 1957 gingen de RGP's tussen Parijs en Dortmund rijden; tot en met 1960 waren ze in de TEE Mont Cenis te vinden van Lyon naar Milano en tot 1964, het einde van hun loopbaan, in de TEE Arbalète Paris-Zürich. Na hun TEE-leven, dat eind mei 1965 stopte, verhuisden ze naar binnenlandse diensten, waarbij ze wél de rood-beige kleur behielden, maar het TEE-schild op de koppen verloor



Een onbekend RGP TEE-stel passeert hier de overweg met post T in Halfweg. Voor de overweg rechts een Ford Anglia en verder: dieselgeronk en rust..... (foto L.J.P. Albers)



Motorrijtuig RGP en stuurstandrijtuig. (collectie Hans Hanenbergh)



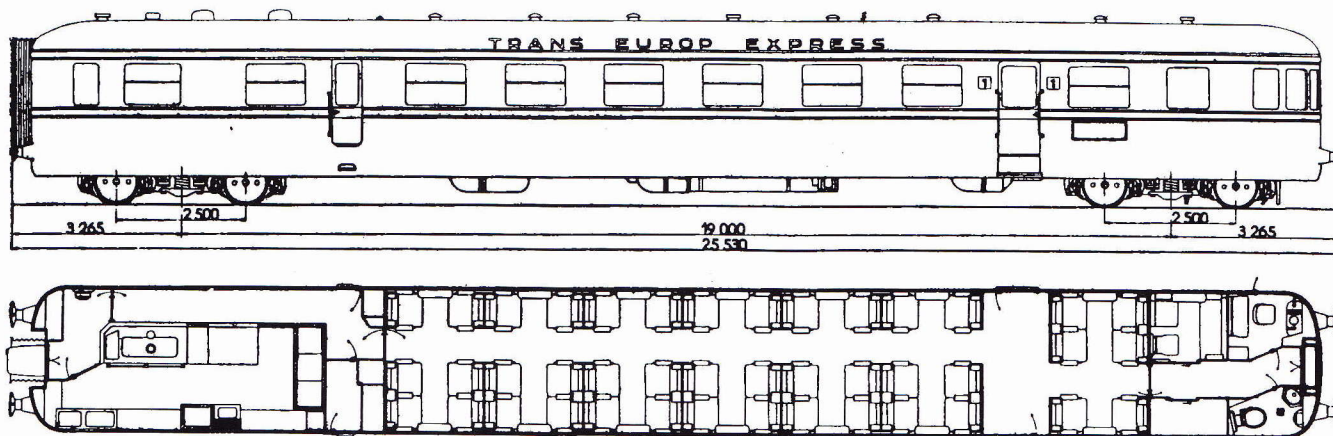
Het Franse RGP TEE-treinstel X2774 staat in juli 1963 aan een van de perrons van het station Brussel-Zuid te wachten. (foto Roger Vissers)

ren. De NS TEE Étoile du Nord (gereden door een vierdelige Nederlands-Zwitserse DE IV/Ram) was ondanks de 114 zitplaatsen bij vertrek uit Parijs vaak te klein. Dus reed van 1958 tot 1964 een voortrein Étoile du Nord met een uit drie bakken bestaande RGP, die dan in Brussel weer met de tweedelige Ile de France op weg naar Parijs combineerde, die ook wel wat extra plaatsen kon gebruiken. Ofschoon de dienstregeling suggereerde dat de TEE's tussen Parijs en Brussel non-stop reden, was er wel degelijk een kort oponthoud voor 'douane et police' te Busigny en Feignies, soms in Landrecies. De douane verlangde ook afzonderlijke koelkasten die afsluitbaar waren. Een flesje Perrier kon je op Belgisch grondgebied niet krijgen: 'Dat zal een glaasje Spa worden, monsieur.' En jenever was al helemaal taboe buiten Nederland. Europa was in wording, maar het zou nog een lange weg worden.

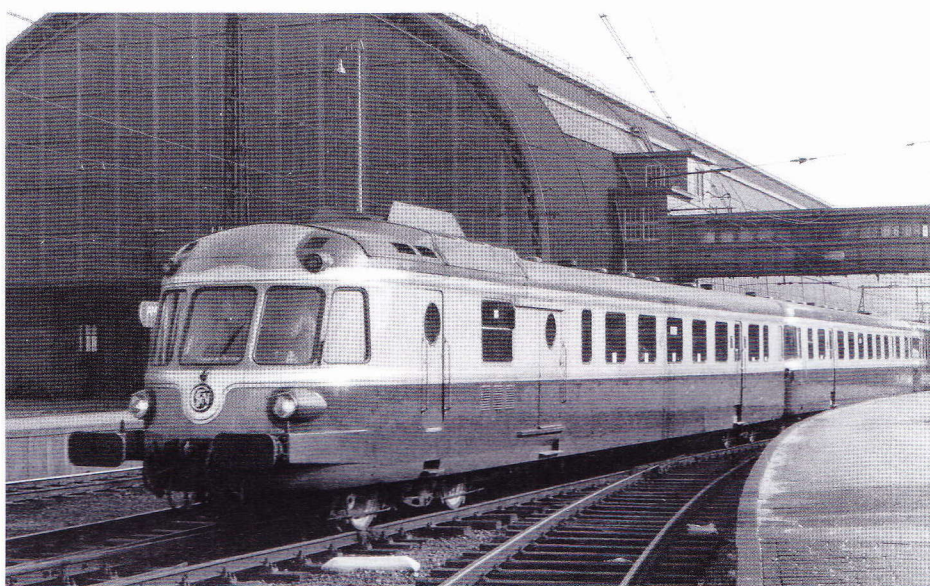
Het einde van de RGP's kwam zoals gezegd in



'RGP en panne.' Ook dat kwam voor. Het betreffende treinstel wordt hier in Amsterdam door het Franse familielid, de NS 1100, afgesleept. (foto L.J.P. Albers)



1964, toen (Franse makelij, tien jaar later dus wel iets ingrijpend vernieuwend) de INOX-rijtuigen getrokken treinen vormden van maximaal 13 rijtuigen. Het contrast met de eenvoudige dieseltjes kon niet groter zijn, zeker waar het de dinercapaciteit betrof: het gebeurde niet zelden dat de keuken meer dan 150 diners moest serveren op de drukke avondtrein uit Parijs (24 stoelen in de WR en minimaal 2 x 46 stoelen in de middengang A's met tafels. En wat dacht u van een 'cave', waar meer dan 200 'goede' flessen in voorraad werden gehouden? En zo manifesteerde de route Brussel-Parijs v.v. zich al vroeg als een zeer sterke route, waar de trein momenteel met zijn 27 retours per etmaal een flink marktaandeel heeft. Air France vliegt al niet meer tussen Parijs en Brussel en over niet al te lange tijd kun/wil je waarschijnlijk ook niet meer per KLM naar en van de Franse hoofdstad. Een ontwikkeling die ruim vijftig jaar geleden in gang is gezet door de TEE, inclusief die korte Franse dieseltjes met hun korte leven.



De heer J. Overwater fotografeerde dit RGP-treinset, bestaande uit motrice X 2771, stuurstandrijtuig XRS 7771 en motrice X 2781 bij vertrek vanaf Amsterdam CS richting Parijs op 23 maart 1957, dus nog vóór het ingaan van de officiële TEE-dienst. Het motorrijtuig heeft ook nog geen TEE-embleem op de neus.

Tekst: Hans Hanenbergh en Rob Ellerman



Op 25 juni 1958 werd dit tweedelige stel, op weg naar Amsterdam, gefotografeerd in een (toen nog) landelijk Sloterdijk. (foto J.J. Overwater)



Laat elke stad voor je poseren.

De nieuwe E-410 met LiveView.

De kleinste digitale spiegelreflexcamera ter wereld.*

Reis licht: ideaal als handbagage ■ Reis praktisch: Live View voor sublieme foto's ■ Reis slim: Supersonic Wave-filter beschermt tegen stof ■ Reis nooit zonder.

Bekijk de wereld met nieuwe ogen: www.olympus.nl



OLYMPUS

Your Vision, Our Future



Railplannen in Railhobby

Dertig jaar Railhobby, dertig jaar spoorweghistorie en dertig jaar railplannen. Een abonnee uit Den Ham bij Ommen wijst ons op de evolutie die ook in dit opzicht aan Railhobby niet is voorbijgegaan en ook een abonnee uit Amsterdam, Bas Bakker komt met dezelfde opmerking. Deze lezers van het eerste uur hebben die eerste railplannen, getekend door Henk van Willigenburg, maar ook de latere Tafereils van Thom Raven en de eerste artikelen Van km ... tot km ... als verfrissend ervaren en missen dat nu soms een beetje.

Ja, die eerste tijd was verfrissend, maar dat had alles te maken met de tijd waarin Railhobby ontstond. Terwijl in de ons omringende landen Duitsland, Zwitserland en niet te vergeten de Verenigde Staten

het modelspoor een gewaardeerde hobby op hoog niveau was, zong men in Nederland nog smalend: 'Speelt papa met zijn spoor-tje.' Daartegen introduceerde Railhobby het tegengewicht met allerlei nieuwe dingen. Railhobby haalde de modelbaan van zolder en uit de kelder naar de Brabanthallen, met dank aan Luit Sol en de mensen van de Modelspoorgroep Den Bosch. Railhobby zette het modulenken in het licht van de schijnwerpers en bracht daarmee een ommekeer in modelsporend Nederland twee. Railhobby werd voor de MOROP de Nederlandse spreekbuis voor het 'epochen denken', het in tijdperk denken. Tijdens de eerste Techniek in Vrije tijd trok op de stand van Railhobby een simpel railovaaltje met daarop twee 2200'en met een lange rij ertswagens honderden belang-

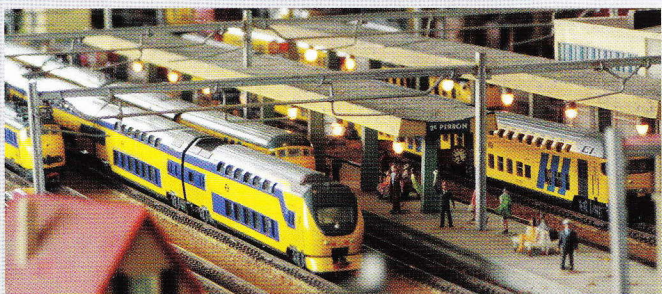
stellenden. Wie nu de commentaren op het gebodene tijdens de recente railtentoonstellingen hoort en leest, weet dat het ovaaltje van toen nu een afgang van jewelste zou zijn. Het huidige niveau van Railhobby is een vervolg op het verfrissende en vernieuwende begin uit de jaren zeventig. In de begintijd waren railplannen als een gids door het vernieuwde modelspoorland bedoeld. Tot dan had de modelspoororder alleen de beschikking over de banenboeken van het door hem gebruikte merk. De tekeningen in Railhobby gaven de modelspoororder de gelegenheid buiten het hek te kijken en zelf te gaan ontwerpen. De plannen waren op fantasie gebaseerd. Om ze suggestief te laten zijn, werden ze minutieus volgens NEM-normen met hellingen en gebouwen uitgewerkt. Kortom: de model-

spoororder werd aan de hand meegenomen. Vandaag is dat niet meer nodig. Men weet, via Internet, wat er in modelspoorland te koop is. Railhobby online brengt het nieuwste nieuws à la minute bij de abonnees thuis en voor railplannen van vroeger of nu hoeft men alleen maar www.sporenplan.nl van Sven Zeegers te raadplegen. Aan de railplannen van nu ligt vrijwel altijd een voorbeeld uit de werkelijkheid ten grondslag: een schetsje of een foto. De uitwerking is bedoeld als een idee dat de lezer naar eigen inzicht en behoefte kan interpreteren. De omgeving waar het plan zich 'afspeelt' wordt gedetailleerd door foto's van rollend materieel en het landschap en de bebouwing er omheen vormgegeven. En wie er niet helemaal uitkomt: railhobby@scalapublishin.nl.-PaKl

Overpeinzingen bij 25 jaar TT Nederland

Op 31 maart en 1 april vierde de vereniging van modelspoororders die rijden in schaal 1:120 haar 25-jarig bestaan in Asperen. Wanneer je het aanbod van modeltreinen bekijkt, mag je toch wel concluderen dat de schaal TT de laatste 25 jaar de grootste ontwikkeling heeft meegemaakt. Toen in 1970 de firma Rokal met het produceren van modeltreinen in schaal 1:120 stopte, leek het doek voor deze schaal in West-Europa te zijn gevallen. Een enkele winkelier in Nederland had hier en daar nog wel eens wat ergens achter het stof op een plank liggen, maar van enige

bekendheid was geen sprake meer. TT leek op sterven na dood. 25 jaar geleden is de landelijke modelspoorvereniging TT Nederland opgericht, een groep enthousiasten die schaal TT trouw waren gebleven. Doel van de vereniging is ondermeer schaal TT weer onder de aandacht van de modelspoororders te brengen, zowel als met de zusterverenigingen ook naar kleinseriefabrikanten een blok te vormen. Ook in Nederland is er driftig gepromoot, de modulebaan van TT Nederland is dan ook regelmatig te zien op menig modelspoor tentoonstelling.-PaKl



Al dit moois in 1:120 is te vinden op de 'Nederlandse' modulebaan van TT Nederland. Negentig procent is zelfbouw of ombouw. Een prestatie van de eerste orde. De bouwer van dit schoons is Piet Kessels uit Helden. Chapeau!

Errata

De HST in model

In dit artikel is bij de fotobijschriften een en ander verkeerd gegaan. Een ICE heeft géén motorwagen, maar een koprijtuig. Het stel op de foto is gezien de naam van het stel waarschijnlijk van Mehano.

Eveneens in het introkader: de TGV Atlantique is geen TGV Atlantique, maar een Duplex.

De middelste foto's op pag. 51 noemen Mehano als fabrikant, maar deze firma heeft nooit een ICE 1 of 2 uitgebracht. Het treinstel op de foto is afkomstig van Fleischmann.

Märklin en Fleischmann hebben ieder destijds een model van het proto-treinstel, de Inter City Experimental, ook wel ICE-0 genoemd, uitgebracht. TRIX hoort er in die rij niet bij, op de foto staat het Märklin-stel.

In de tekst is helaas voorbijgegaan aan het verschijnen van het ICE 3 BR 403 model van Piko, dat zelfs eerder verscheen dan het model van Mehano.

Railview – Betuweroute geopend

Een beetje voorbarig was de mededeling dat R4Chem met een

graantrein richting Duitsland de eerste trein over de Betuweroute reed. Correct was geweest te melden dat er een lege trein van Railion in combinatie met ACTS dezelfde kant opreed. Hier was – eerlijk waar – het zetduiveltje actief. In het bijschrift bij hetzelfde item werd gemeld dat het opmerkelijk was dat de RRF-loc de tweede in de hiërarchie was. De volgorde van de locs in de openingstrein van de Betuweroute had een puur technische achtergrond, alhoewel het natuurlijk voor Rotterdam Rail Feeding wel goed uitkwam. De reden was, dat de Traxx-loc nog niet de beschikking had over ETCS, het nieuwe beveiligingssysteem. De RRF-loc heeft wel ETCS aan boord. In de 16 was aan het plafond in de cabine een camera opgehangen, die op het ETCS-scherm gericht was. In de Traxx was een LCD-scherm opgesteld. De camera was met kabels verbonden met een PC, die vervolgens het ETCS-beeld in de eloc zichtbaar maakte. Hierdoor kon de feesttrein met de Traxx voorop toch op de Betuweroute rijden, voorzien van ERTMS. Met de verontschuldiging voor het ongemak.-red.

Spoorwegen in de VS, de hoofdlijnen

DE OPLEVING?

DEEL 2

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



Het spoorwegprobleem kent twee paradoxen. De eerste betreft het vervoersaanbod. Als de spoorwegen zo slecht renderen, dan zal er wel geen aanbod van vervoer zijn. Het tegendeel is waar, hoewel het marktaandeel van de spoorwegen na de Tweede Wereldoorlog dramatisch was afgenomen, was het vervoersaanbod hoger dan ooit. Alleen, dit kon niet in een goed renderend spoorwegbedrijf omgezet worden. De tweede betreft de functie van de spoorwegen. In de VS zijn de spoorwegen private ondernemingen, maar hebben ook een publieke functie. Naast voorkoming van monopolievorming een andere reden voor overheidsbemoeienis. Het kwam en komt voor dat een bepaalde lijn voor een spoorwegmaatschappij verliesgevend is, maar van vitaal belang voor de steden en dorpen langs die lijn. Meer dan eens heeft de sluiting van een lijn het einde van de gemeenschappen die daaraan gelegen waren, betekend. Niet alleen steden en dorpen maar ook sommige industrieën, bijvoorbeeld de staalindustrie en kolengestookte elektriciteitscentrales, zijn voor hun voortbestaan afhankelijk van



Omdat route 66 door de Interstate snelwegen werd vervangen, bleef de klandizie van de benzinepomp en het café weg, met alle gevolgen van dien, Ludlow CA 28, april 1999.

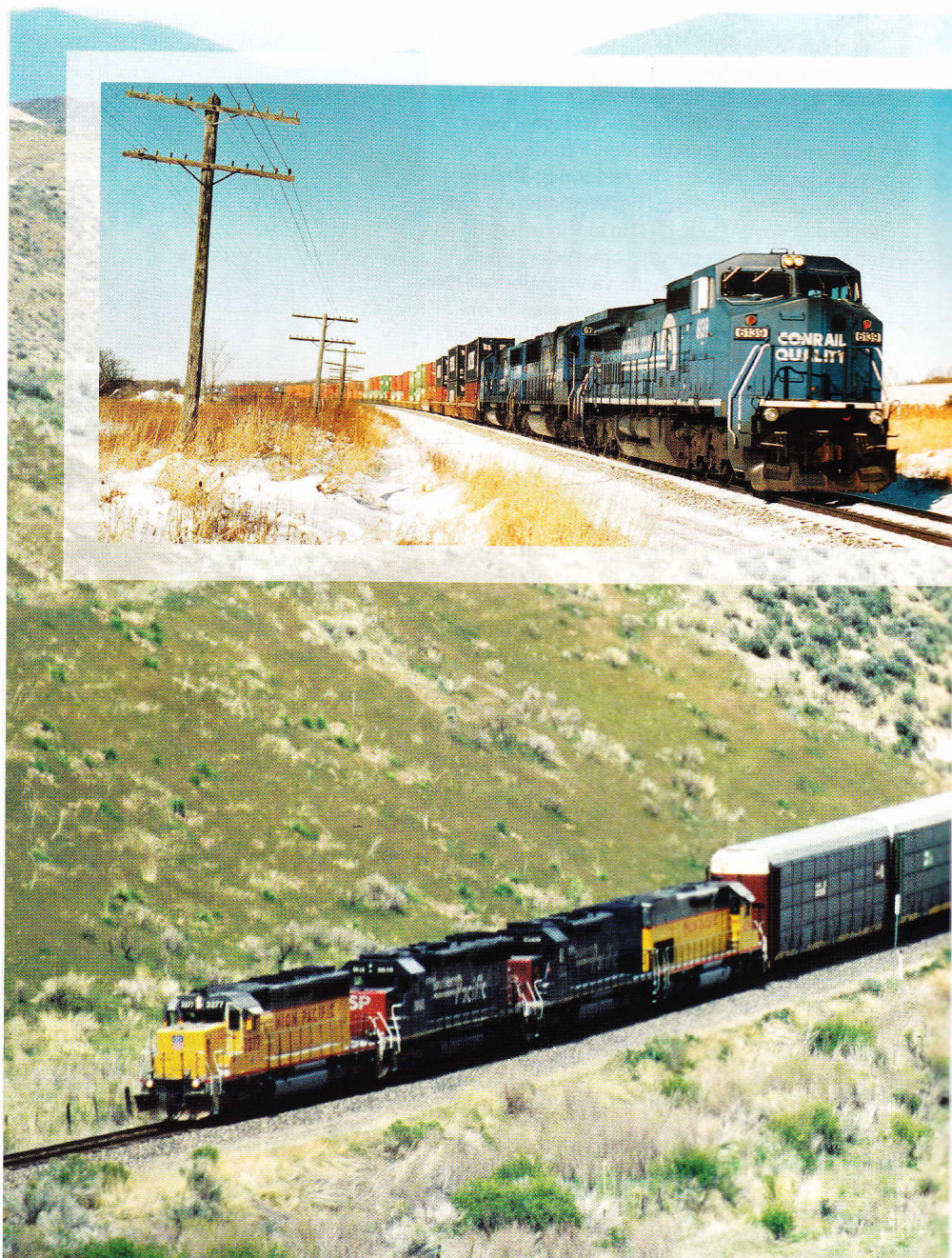


de spoorwegen. De tweede paradox kent ook een voorbeeld bij het wegverkeer: toen de fameuze route 66 zijn status als hoofdverkeersader verloor, heeft dit ook tot een aantal spookstadjes geleid. Hoe met beide paradoxen wordt omgegaan, heeft alles te maken met de visie van een regering op hoe de economie van een land wordt ingericht: worden transportkosten met daarin de verliezen van onrendabele lijnen weggemoffeld in hogere belastingen om de staatsspoorwegen te financieren, wordt om tot een winstgevende exploitatie te komen een hogere transportrekening geaccepteerd en/of wordt de sluiting van lijnen met alle gevolgen voor de daaraan gelegen gemeenschappen geaccepteerd? In de VS gaat de voorkeur uit naar lage belastingen en wat betreft het laatste kan kort door de bocht gezegd worden dat onder het mom van waar gehakt wordt vallen spaanders men in de VS eerder geneigd is spaanders te accepteren. Echter, mensen die gedwongen worden om hun geboortedorp en of sociale omgeving te verlaten, vertegenwoordigen ook evenzoveel kiezers, daarnaast zijn er de leden van de spoorweg vakbonden, ook kiezers en dan nog de lobbyisten namens de spoorwegen, verladers en concurrerende vervoervormen, dit alles gecombineerd met de omvang van het probleem maakten de weg naar een oplossing lang en moeilijk begaanbaar. Uiteindelijk heeft een samenspel van vier factoren wetgeving, verbeterde arbeidsverhoudingen, techniek en fusies tot een herstel van de spoorwegen geleid.

Tussen 1971 en 1981 zijn er zes wetten aange-

Zo twijfelachtig als de zon op deze foto schijnt, zo twijfelachtig waren velen over de toekomst van Conrail, maar bij de start kon nog niemand vermoeden, dat Conrail voorwerp van een miljardenstrijd zou worden, Dash8-40CW 6104+ SD60M 5515 te Chili Junction NY aan de voormalige Water Level Route van de NYC, 30 april 1996.

nomen die een positieve invloed op de spoorwegen hebben gehad. De eerste is de Rail passenger service wet die het de spoorwegen mogelijk maakte het verlieslijdende intercity-reizigersvervoer aan Amtrak, een semi-overheidsbedrijf, over te dragen. Het proces dat tot deze wet heeft geleid, was al voor het Penn Central faillissement begonnen. Ooit waren de luxueuze langeafstandstreinen de rijdende advertenties van de spoorwegen, die verliezen die hierop werden geleden, werden door de winst uit het goederenvervoer gecompenseerd, maar toen die verminderde – of erger – verdween, werden het molenstenen. De 3-R, 4-R wetten zijn een gevolg van het Penn Central faillissement. In januari 1974 werd de Regional Railroad Reform wet (afgekort 3-R) van kracht. Deze wet was op de problemen in het noordoosten gericht. De federale overheid kreeg vergaande bevoegdheden bij het naasten van failliete maatschappijen. Ook werd hiermee de USRA (United States Railroad Association) opgericht, dit was een semi-overheidsinstelling met als doel een financieel gezond spoorwegbedrijf uit de gefailleerde maatschappijen in het noordoosten te laten ontstaan. De afkorting USRA was al eerder gebruikt: tijdens en kort na de Eerste Wereldoorlog, toen met de betekenis United States Railroad Administration, de organisatie die in die periode namens de overheid de spoorwegen exploiteerde. Uiteindelijk heeft de 3-R wet op 1 april 1976 tot de start van Conrail geleid, wat staat voor Consolidated Rail. Hierin werden de meest bruikbare lijnen van Central Railroad of New Jersey, Erie Lackawanna RR, Lehigh & Hudson River, Lehigh Valley RR, Penn Central, Pennsylvania-Reading Seashore Lines en Reading RR samengevoegd. De aandelen van Conrail waren volledig in handen van de overheid, maar de bedoeling was dat Conrail weer gepriatiseerd zou worden. De termijn waarop was nog onduidelijk. De Railroad Revitalisation and Reform wet (afgekort 4-R wet) van februari 1976 is deels een aanvulling op de 3-R wet, maar daarnaast werden de eerste voorzichtige stappen gezet om de spoorwegen in zijn geheel weer gezond te maken. Zo kwamen er noodle-



De Staggers wet leidde tot het ontstaan van veel kleine maatschappijen zoals de Ontario Midland, waarvan RS36 408 op het punt staat de Rotterdam Road te Sodus NY op 12 oktober 2004 te kruisen.

Door kleinere treinbemanningen kon de conducteur de plaats van de stoker innemen en dat betekende het einde van de caboose op de hoofdlijnen, een ex-NYH&NH-caboose te Monroeton PA, 2 oktober 2004.

Een Conrail-containertrein getrokken door een Dash8-40CW en twee SD50'en op de voormalige EL-hoofdlijn naar Buffalo NY te Attica NY op 28 januari 1995.

Een unit trein, in dit geval een UP-trein bestaande uit autowagons met 3 lagen te Palisade NV op 20 mei 1999.



ningen voor maatschappijen in andere delen van het land waarvan de routes van strategisch belang werden geacht en de macht van de Interstate Commerce Commission (ICC zie deel 1) werd ingeperkt. Een ander onderdeel van de 4R-wet was een studie naar de benutting van het spoor, de resultaten daarvan waren veelzeggend: 67% van al het vervoer vond plaats over 20% van de spoorlijnen, 33% van de spoorlijnen zorgde voor slechts 1% van het vervoer, daarnaast bleken er vooral rond Chicago veel parallelle lijnen te zijn waarvan de capaciteit voor minder dan 50% werd benut. Er was dus meer nodig dan alleen geld. Dat meer werd bereikt met de Staggers wet, genoemd naar een van de initiatiefnemers. Deze wet, in werking getreden in oktober 1980, gaf de spoorwegen meer vrijheid bij het vaststellen van tarieven en het afstoten van onrendabele lijnen waarbij het voordeliger was om een lijn over te dragen aan een nieuw op te richten maatschappij dan deze op te breken. Hierdoor ontstonden vaak met steun van lokale en regionale overheden vele nieuwe kleinere maatschappijen die de vervoersarme zijlijnen gingen exploiteren. Met de

Northeast Railservice wet (afgekort NERSA) van augustus 1981 wordt nog een keer de aandacht op het noordoosten gevestigd, op Conrail om precies te zijn. Tegen de verwachtingen in begon deze maatschappij, voortgekomen uit de 3-R wet, steeds beter te presteren. Met de NERSA kreeg Conrail de mogelijkheid het forensenvervoer te staken en werd het nog gemakkelijker om lijnen op te heffen. Daarnaast kreeg het nog een keer financiële ondersteuning van de overheid op weg naar privatisering. De laatste wet, de Economic Recovery Tax Act (afgekort ERTA) eveneens van augustus 1981, was een douceurtje ter grootte van miljarden dollars van president Ronald Reagan aan het bedrijfsleven met het doel de economie uit het slop te trekken, en was dus niet alleen voor de spoorwegen. Voor de spoorwegen waren wel aanzienlijke belastingreducties op de afschrijvingen van het baanlichaam te behalen. Deze wet bood ook de mogelijkheid om de belastingreducties te verhandelen als de winst niet hoog genoeg was om deze volledig te benutten. Bij de bovengenoemde wetten vallen twee din-

gen op: bij het tot stand komen waren steun en tegenwerking niet strak langs de grens tussen de politieke partijen georganiseerd en met uitzondering van de Staggers wet en in mindere mate de 4-R wet dacht de regering dat het spoorwegprobleem met geld op te lossen was. Alleen deze twee deden iets aan het in deel 1 geschetste probleem van te veel regulering door de overheid. Daarnaast werd in december 1995 de Interstate Commerce Commission vervangen door de Surface Transportation Board die veel minder invloed had. Inmiddels kwam ook een oplossing in zicht voor het tweede probleem: verouderde en starre werkregels. De spoorwegen hebben met een aantal zeer gewelddadige arbeidsconflicten te maken gehad, compleet met lynchpartijen in de beste of beter slechtste westerstraditie. Dit geweld was er niet alleen tussen werknemers en werkgevers, maar ook tussen rivaliserende vakbonden. De vakbonden waren georganiseerd naar functie, ma-



De invoering van centrale verkeersleiding maakte veel seinhuizen, in de VS tower genoemd, overbodig en deze werden vervolgens gesloopt. Deze tower stond op 8 oktober 2004 nog op zijn plaats te Ashford NY.

chinisten en stokers hadden elk hun eigen vakbonden. Hierdoor heeft het proces van het afschaffen van de stoker op de diesellocomotief tientallen jaren geduurd. Wat ook niet hielp was het diepe wantrouwen dat de vakbonden tegen de spoorwegen koesterden. Ondanks een groot aantal faillissementen wilden de vakbonden nog steeds niet aannemen dat de spoorwegen een industrietak in nood waren. Uiteindelijk hebben een aantal stakingen in de jaren zeventig en tachtig het geduld van het publiek en het Witte Huis met de vakbonden zodanig op de proef gesteld, dat deze begonnen in te zien dat ze toch in beweging moesten komen. Dat de treinbemanning kleiner kon en het mogelijk was om efficiënter te werken werd duidelijk tijdens een staking bij de Norfolk & Western in 1978: 3500 opzichters en managers bleken in staat om de helft van de treinen te laten rijden, waar anders 24.000 vakbondsmensen voor nodig waren. Let wel, zonder dat de veiligheid in het geding kwam. Ook door fusies tussen bonden waardoor bij opheffen van functies niet het voortbestaan van een vakbond in het geding kwam, maakten de onderhandelin-

gen minder complex. Uiteindelijk werden de spoorwegen en vakbonden het in 1991 eens over de nieuwe werkregels, kleinere treinbemanningen en nieuwe arbeidsverhoudingen. De winst voor de werknemers als gevolg van de jarenlange onderhandelingen: forse, tot meer dan 30%, salarisverhogingen.

Met een oplossing voor de twee hoofdproblemen kregen de spoorwegen de ruimte om vooruitgang in de techniek te benutten voor het realiseren van besparingen en het ontwikkelen van nieuwe vervoersconcepten. De technische vooruitgang bleef niet beperkt tot het rollende materieel, zoals krachtiger en efficiëntere locomotieven en wagons met hoger laadvermogen. De ontwikkelingen in de informatica maakten het mogelijk wagons beter te kunnen volgen tijdens het transport, waardoor deze vaker ingezet kunnen worden. Ook maakte de informatica het mogelijk een beter inzicht in de kosten te krijgen, zodat sneller bekend was welke vervoersstroom geld oplevert en welke niet. Twee belangrijke nieuwe vervoersvormen zijn het containervervoer, wat is er mis met het goed Nederlandse woord laadkist, en het vervoer van vrachtwagentrailers. Het containervervoer is pas in de jaren '60 van de vorige eeuw goed op gang gekomen, toen er sprake werd van enige mate van standaardisatie in de afmetingen. Het vervoer van trailers op platte wagons kende een schuchter begin in de jaren '30 van de vorige eeuw, maar om deze vorm van vervoer tot bloei te laten komen moesten nog een tweetal technische problemen overwonnen worden. Het eerste betreft het rollende materieel: de constructie van zo licht mogelijke wagons om de verhouding tussen het gewicht van trailer plus wagon en lading zo gunstig mogelijk te maken. Immers alle gewicht kost brandstof; daarnaast moet het ontwerp voor interoperabiliteit gestandaardiseerd zijn. Uiteindelijk is al het rollende materieel voor het vervoer van trailers en

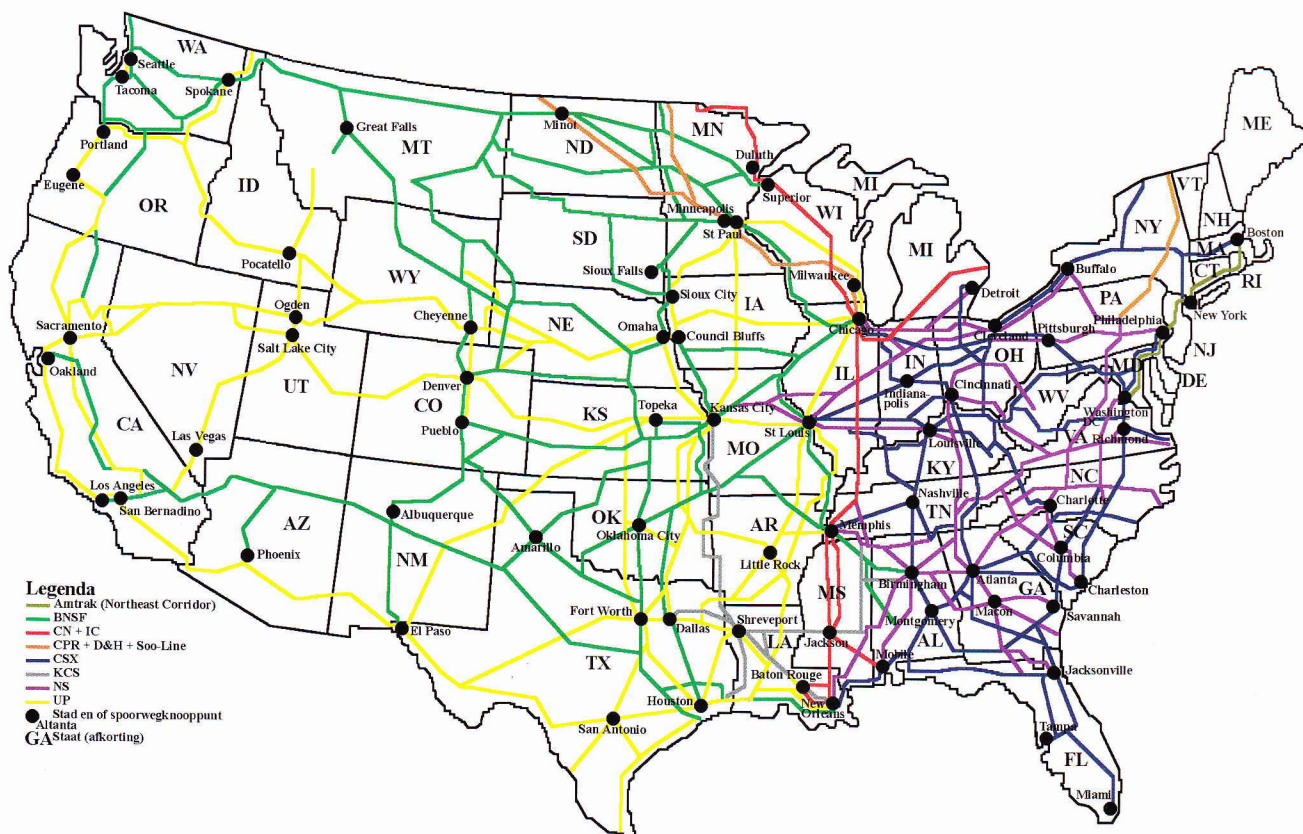
containers in een door de spoorwegen gezamenlijk opgerichte maatschappij ondergebracht, die niet alleen zorg draagt voor voldoende materieel maar ook voor onderhoud en verder onderzoek.

Het tweede betreft het laden. Oorspronkelijk werden de trailers vanaf een kant de trein opgereden. Dit was zeer tijdrovend. Pas toen er mobiele kranen gebouwd werden, die een snellere zijdelingse belading mogelijk maakten, was dit probleem opgelost. Het vervoer van container en trailers bracht vervoer dat verloren gegaan was en het wegtransport weer terug op de rails. Daarnaast kwam er als nieuw concept: de unit trein met een vertrekpunt en een bestemming zonder tijdrovend rangeren onderweg. Vooruitgang werd ook in de mechanisatie van het spooronderhoud geboekt en de invoering van centrale verkeersleiding maakte

grote besparingen mogelijk op beveiliging. In hetzelfde jaar van het Penn Central faillissement kwam een fusie tot stand, die op de lange termijn wel succesvol was: de Great Northern (GN), Northern Pacific (NP), Chicago Burlington & Quincy (CB&Q) en de Spokane Portland & Seattle (SP&S) werden tot de Burlington Northern (BN), de toen grootste spoorwegmaatschappij in de VS, samengevoegd. Dat deze fusie wel werkte, komt omdat de betrokken partijen in financieel opzicht gezond waren, bovendien waren deze geen aartsrivalen zoals de PRR en NYC. Een fusie is dus geen wondermiddel dat twee maatschappijen op de rand van een faillissement kan redden. Fusies maken vaak wel een efficiëntere routestructuur mogelijk en ondanks het Penn Central debacle ging het proces van fusies en overnames gewoon door, wat uiteindelijk leidde tot twee giganten



Niet zelden worden treinen met vrachtwagentrailers gedomineerd door een vervoerder, in dit geval JB Hunt. En inderdaad, de locomotieven op de achtergrond horen bij dezelfde trein, wat de locatie verradde: de Tehachapi loop, datum 21 april 1999.





Zoals de duiven schrokken van deze trein, met een combinatie van CN-locs (Dash9-44CW 2565 en 2561) en BNSF-locs (Dash9-44CW 751 en 4154), schrokken de overige maatschappijen van een mogelijke fusie tussen BNSF en CN. De locatie is Sunset Junction te Spokane WA en de datum 27 juni 2003.

BNSF en UP in het westen en drie groten, CSX, NS en Conrail, in het oosten. Dit gaf in het oosten aanleiding voor een wat ongemakkelijk gevoel: een ieder van de drie wist dat een fusie tussen twee een rol in de marge voor de derde betekende. Omdat een fusie tussen CSX en NS geen optie was, omdat er dan in het zuidoosten geen sprake van concurrentie op het spoor meer zou zijn, werd Conrail de spil waar alles om draaide. Conrail werd na een moeilijke strijd winstgevend en was sinds 1987 weer in private handen en wilde liever zelfstandig blijven. Toenadering door NS werd afgewezen maar eind 1996 deed CSX een bod waar het Conrail-management wel oren naar had. De reactie van NS bleef niet uit en een miljardenstrijd om de gunsten van de Conrail-aandeelhouder ontbrandde. Uiteindelijk werden CSX en NS het eens over een splitsing van Conrail, die ironisch genoeg globaal langs de oude routestructuur van PRR en NYC verliep, waarbij NS het PRR en CSX het NYC deel verkreeg. Op dat moment verwachtten veel mensen de volgende stap: een fusie tussen een westelijke en een oostelijke maatschappij, waarna de overgeblevenen als reactie ook zouden fuseren. Deze bleef uit maar als donderslag bij heldere hemel kondigden BNSF en CN aan voornemens te zijn te fuseren, dit werd onder druk van de overheid afgeblazen, mede omdat de laatste fusie tussen UP en SP tot grote verstoringen in de treinenloop van de fusiepartners leidde. De vraag of er



Een mogelijke combinatie voor een volgende fusie is BNSF + NS. Dat hier locomotieven (links Dash9-40CW 9734 NS en rechts Dash9-44CW 5351 BSNF) van beide voor een trein staan, heeft echter niets met een aanstaande fusie te maken, maar met overeenkomsten om bij aangewezen treinen op het overgave-emplacement niet de locomotieven te wisselen, Conneaut OH op 6 oktober 2004, het riviertje is de Conneaut Creek en het spoor aan de linkerkant behoort toe aan de Bessemer & Lake Erie.

nieuwe fusies op stapel staan, zo ja welke partijen meespelen, blijft hier onbeantwoord. Bovendien, de spoorwegen hebben wat anders aan het hoofd dan denken over fusies. Op dit moment hebben de spoorwegen in de VS het namelijk drukker dan ooit, maar een belangrijk verschil met de jaren '70 is dat de infrastructuur op de hoofdlijnen in goede conditie is en er nu wel geld is om de infrastructuur waar nodig te verbeteren en uit te breiden om de nog steeds groeiende vervoersstroom aan

te kunnen. Wel moet geconstateerd worden dat het spoorweginet krimpt, want er worden nog steeds lijnen gesloten en nieuwe lijnen worden niet meer aangelegd. In financieel opzicht zijn alle grote maatschappijen gezond en met het steeds verder dichtslippen van het weginet, ziet op dit moment de toekomst er voor de spoorwegen in de VS bijzonder goed uit.

Tekst & foto's: Gijs van Appeldoorn

DE3 naar Slowakije

Op 11 mei zijn de eerste twee motorwagens van het type Plan U, de DE3-125 en 193 van Zwolle op transport naar Slowakije gesteld. Het door loc 1773 gereden konvooi reed in eerste instantie naar het emplacement Bentheim Nord van de Bentheimer Eisenbahn alvorens enkele dagen later, op 16 mei, door een dieselloco van de serie 202 van Raillogic naar Bad Schandau te worden gereden. Op zondagavond 20 mei arriveerden ze tenslotte in Bratislava, het eindpunt van de langdurige overtocht. In totaal heeft de NS zes DE3-treinstellen aan de Bratislavská Regionálna Kol'ajová Spoločnosť (BRKS) verkocht. De beide Nederlandse aankopen zullen samen met de 116, 117, 151 en 191 op de lijn Bratislava-Košice gaan rijden. De motorwagens werden een jaar geleden al aan het Slowaakse spoorwegbedrijf verkocht. Maar door een nijpend gebrek aan reizigersmaterieel bij NSR mochten ze aanvankelijk niet weg. Drie Plan U's zijn ondertussen in musea beland. Het gaat om de 113, 115 en 121. Op het terrein van het servicebedrijf Zwolle van NedTrain worden voorts de 194 en 195 als onderdelenleverancier bewaard.-GF



NS-loc 1773 heeft de DE3-125 en 193 naar Bad Bentheim gereden, 11 mei 2007. (foto Sevrien Ferrée)



Pas op 16 mei gingen de ex-NS-motorwagens van Bentheim Nord naar Bad Schandau. BE-loc D1 rijdt richting DE3-193 (links) om dit treinstel naar de DB-sporen te brengen. Rechts BE-loc D24. (foto Sevrien Ferrée)



Railion Nederland

Soms krijg je treinen voor de lens die opvallen door een overpower aan (diesel)locomotieven. Zo reed containertrein 40029 van de Waalhaven Zuid naar het Italiaanse Novara op 25 maart 2007 met niet minder dan vijf dieselloco's. Het waren de 6510, 6520, 6444 en 6426 die de 232 909 in opzending hadden. Die laatste was dus een werkloze locomotief. Maar toch, het leverde een geen alledaags plaatje op.-GF

Railion-loco's 6510, 6520, 6444, 6426 en 232 909 rijden op 25 maart 2007 met trein 40029 bij Heierhoeve. (foto Sevrien Ferrée)

SNCF Fret Benelux

Nederland telt momenteel veertien goederenvervoerders. Een van de jongste bedrijven die in deze groeiende markt actief is, is SNCF Fret Benelux, een dochterbedrijf van SNCF Fret dat het hoofdkantoor in Schiedam heeft. De eerste twee machines van deze maatschappij zijn twee nieuwe G2000'en van Vossloh. Deze hebben de nummers 5001615 en 5001516. De Fret-nummers waren bij het ter perse gaan van dit nummer nog niet bekend. Ze werden op 25 april naar Rotterdam Feijenoord overgebracht en enige tijd later in dienst gesteld. De nieuwkomer, die begin dit jaar toelating kreeg voor het Nederlandse spoorweginet, begon in juni met het rijden van een directe containerdienst tussen Kijfhoek en Lyon-Venissieux. Volgens de dienstregeling staat het vertrek uit Nederland in de avonduren gepland. De eerste ritten werden echter begin van de middag gereden. SNCF Fret heeft de liberalisering van het spoor in Europa aangegrepen om treindiensten in België, Luxemburg, Italië en Nederland aan te bieden. In een later stadium volgt Groot-Brittannië.-GF



Een van de beide SNCF Fret G2000'en is met een korte nauwelijks beladen containertrein onderweg naar Lyon. Dordrecht-Zuid, 16 juni 2007. (foto Guus Ferrée)

Connexxion

Connexxion heeft op zondag 27 mei de beide DH1-treinstellen op de lijn Almelo-Mariënborg vervangen door twee van Syntus gehuurde Lint 41/H motorwagens. Het nieuwe materieel kon voor de Twentse dienst worden vrijgemaakt door een gewijzigd

onderhoudsschema in te voeren. De beide wagens, 44 en 45, zijn met rode folie beplakt. Ze waren enkele weken voor hun komst naar Twente op het Achterhoekse net van Syntus te vinden. Dat had te maken met het feit dat de folie werd tijdens een onderhoudsbeurt aangebracht. Gelijktijdig met de komst van de

Lints veranderde Connexxion ook de dienstregeling. Nu rijden de treinstellen ook buiten de spits volgens een haluurdienst. De beide gehuurde Wadlopers blijven tot het eind van het leasecontract, eind dit jaar, in handen van Connexxion en gaan wellicht tijdelijk als reservestellen voor de Valleilijn fungeren.-GF

Connexxion-treinstel 44 is zojuist uit Vriezenveen vertrokken en legt de laatste kilometers naar Almelo af, 30 mei 2007. (foto Guus Ferrée)



Valleilijn

Het prototype van de Protos, het elektrische treinstel dat door Connexxion bij Fahrzeugtechnik Dessau (FTD) is aangekocht, is voor het rijden op het Nederlandse spoorweginet toegelaten. Om het stel op de toekomstige verbinding – de Valleilijn Ede-Wageningen-Amersfoort – te testen maakte het prototype op woensdag 4 juli een proefrit over dit traject. Aanvankelijk was het de bedoeling dat de Protos een dag eerder ook via Utrecht en Arnhem over de Valleilijn zou rijden. Maar omdat het opbouwen van het treinstel voor deze rit meer tijd kostte dan was gepland, werd er niet via Ede-Wageningen gereden.

De aflevering van de vijf treinstellen verloopt niet naar wens. Aanvankelijk was het de bedoeling dat het eerste exemplaar eind juni in Nederland zou arriveren. Dat bleek echter ijdele hoop. Het grote probleem is dat een van de belangrijke toeleveranciers, de firma Meister uit Keulen, surséance van betaling heeft aangevraagd. Dit bedrijf dat in Nederland bekend is als een van de marktleiders op het gebied van digitale componenten voor stads- en streekbussen, levert onder meer gps, achteruitkijkcamera's, het reizigersinformatiesysteem en een aantal andere digitale componenten. Het vlot trekken van de dringend nodige leveranties kost veel tijd. Doordat de aflevering flinke vertraging heeft opgelopen, wordt de fabrikant met een pittige boete van de kant van Connexxion geconfronteerd. En Connexxion op zijn beurt wacht door de gerezen problemen een flinke voordeuring door de opdrachtgever, de provincie Gelderland. Het bedrijf heeft de bieding voor de Valleilijn immers te danken aan het feit dat het in september al nieuw materieel wil gaan inzetten. Die termijn bleek voor de concurrentie onhaalbaar. Een bijkomend groot probleem is dat Transmaholding, de nieuwe Russische eigenaar van FTD,



Het prototype van de Protos, eigendom van fabrikant FTD, maakte op woensdag 4 juli een proefrit over de Valleilijn. Het treinstel werd opgenomen ter hoogte van Meulunteren. (foto Sevrien Ferrée)

vooral nog niet bereid is gebleken om veel geld in de fabriek in Dessau te pompen. Een actie waarop hier wel op was gerekend. Daardoor is de aflevering van de Protos van Connexxion, zoals projectleider Coen Storm de gerezen problemen samenvat, 'een moeizaam proces ge-

worden. Maar we hebben geen enkele twijfel aan de capaciteiten van het treinstel. Het is meer een kwestie van continuïteit en geld. Je bent ook als FTD nu een keer afhankelijk van toeleveranciers. Nee, begin september halen we nu echt niet meer om de Plan V's op de Valleilijn door de Protos te

vervangen.' Ondanks de grote problemen tonen steeds meer bedrijven interesse in het treinstel dat op het testtraject tussen Eindhoven en Horst-Sevenum probleemloos 160 km/h heeft gereden. Naar nu blijkt heeft ook NS Reizigers zijn oog op het lichtstalen treinstel laten vallen. Maar nog geen enkele maatschappij heeft echt toegehaapt. Iedereen wacht af wat straks de bevindingen van Connexxion met dit type treinstel zullen zijn.

FTD liep recentelijk nog meer imago schade op. In juni werd bekend dat Bombardier en niet Dessau het nieuwe materieel voor de Pöstlingbergbahn in Linz mag leveren. Het was de bedoeling dat FTD vier gelede trams zou bouwen, die op de steilste adhesielijn van Europa dienst zouden gaan doen. Als gevolg van kostenoverschrijdingen heeft het bedrijf van de levering afgezien. Bombardier bouwt nu drie in plaats van vier motorwagens. De meerkosten van ruim zes miljoen euro kunnen daarvoor met 2,1 miljoen euro worden verminderd. FTD zou ook drie oude motorwagens technisch aanpassen en omsporen van 1000 naar 900 mm, zodat ze in 2009 van het station van Linz naar de Pöstlingberg kunnen rijden. Die klus gaat wellicht naar Vossloh Kiepe, de tweede op de lijst van aanbieders. Meer hierover in een volgende editie van RH.-GF



Op zaterdag 20 juli werd Protos-treinstel 5031 van Connexxion naar Eindhoven overgebracht. In alle vroegte werd het eerste stel de fabriek uitgereden. Vervolgens bracht een Railion-loc van de serie 140 (met 2,5 uur vertraging) het treinstel met een snelheid van 60 km/h naar Venlo. (foto Guus Ferrée)

NedTrain Haarlem

Het onderhoudsbedrijf van Ned-Train in Haarlem houdt zich momenteel niet alleen bezig met de modernisering van 87 driedelige ICM-treinstellen van de eerste twee series, er wordt ook gewerkt aan de wijziging van tien bestaande ICR-rijtuigen in stuurstandrijtuigen en aan de revisie van een dertigtal oude Plan V's.

Bij de transformatie van de tien ICR-bakken – Haarlem bouwde destijds 315 van deze rijtuigen voor NS Reizigers – wordt samengewerkt met de firma Viss die in de Oost-Duitse stad Halberstadt is gevestigd. Dat bedrijf bouwt het complete gedeelte van het casco dat nodig is om een stuurstandrijtuig te kunnen maken. Van de bestaande bakken wordt simpelweg dat gedeelte weggezaagd, dat voor de nieuwe cabinenodig is. De eerste verbouwing is inmiddels afgerond. Alle tien verbouwde rijtuigen worden dit jaar nog door NSR in gebruik genomen, zo deelde een woordvoerder van NedTrain in Haarlem mee. Voorts wordt er aan de modernisering van een dertigtal Plan V's gewerkt, die tot de oudere leveranties horen. Deze stelden stonden enkele jaren geleden op de nominatie om buiten dienst te worden gesteld. Maar doordat NSR met een flinke toename van het aantal reizigers te maken kreeg, werd besloten het afvoeren van dit type materieel op te schorten en deze stellen zelfs



Het stuurstandrijtuig ontstaat na het wegsnijden van dit deel van het ICR-rijtuig. (foto Guus Ferrée)

Deze stuurstandcabine wordt geleverd door de in Halberstadt gevestigde firma Viss. (foto Guus Ferrée)

langer in dienst te houden. Daartoe krijgen ze nu in Haarlem een grondige technische revisie. Het is de bedoeling dat ze tot het jaar 2008 in dienst blijven. Daarna worden ze door de nieuwe generatie Sprinters afgelost, die vanaf die tijd worden afgeleverd.

Het Onderhoudsbedrijf Haarlem heeft de afgelopen periode ook veel in onroerend goed geïnvesteerd. Zo werd het werkplaats-gedeelte fors uitgebreid. En momenteel wordt er druk aan de oplevering van een nieuwe in- en uitrijhal gewerkt.

Behalve deze werkzaamheden past het bedrijf ook een aantal ICR-rijtuigen aan, die tijdelijk door HSA op de Hogesnelheidslijn Zuid zullen worden gebruikt. Het fotograferen van deze verbouwingswerkzaamheden was op uitdrukkelijk verzoek van HSA verboden. Inmiddels worden de bont en gevarieerd bestickerde rijtuigen al enkele maanden met enige regelmaat gezien in de internationale treinen naar België.-GF



Plan V-treinstel 447 heeft bij het Onderhoudsbedrijf Haarlem een korte levensduurverlenging ondergaan, 26 januari 2007. (foto Guus Ferrée)



Nieuwe M6-stuurstandrijtuigen



M6-stuurstandrijtuig te Schaarbeek op 23 mei 2007. (foto Tim Haesevoets)

In 1999 bestelde de NMBS 210 M6-dubbeldekrijtuigen bij Bombardier Brugge. In 2004 volgde nog eens een bestelling van 70 bijkomende rijtuigen. Bij de eerste bestelling waren geen stuurstandrijtuigen voorzien. Die nieuwe bestelling is verdeeld als volgt: 19 eerste klas, 19 tweede klas en 32 rijtuigen tweede klas met stuurstand. In november 2006 werd het eerste rijtuig met stuurstand afgeleverd. Momenteel worden de rijtuigen uitgebreid getest en worden 40 locomotieven reeks 27 geschikt gemaakt voor het rijden in een trekduwcombinatie met een stam M6-rijtuigen. In januari 2006 bestelde de NMBS nog eens 90 nieuwe rijtuigen. In deze bestelling zijn nog eens 18 stuurstandrijtuigen voorzien. Na aflevering van het laatste rijtuig beschikt de NMBS over 370 M6-rijtuigen. -HdB

Elektrificatie Montzenroute

Momenteel rijden de goederentreinen uit de Belgische havens Antwerpen en Zeebrugge naar Duitsland via de zogenaamde Montzenroute. Deze lijn verbindt Tongeren met Aken-West. Tot in het rangeerstation Montzen kunnen de elektrische treinen onder een draad van 3000 V gelijkstroom rijden. De treinen rijden dan over een stuk van 8 km

verder met Belgische of Duitse diesellocomotieven.

Infrabel (de infrastructuurpoot van de Belgische spoorwegen) sloot onlangs een overeenkomst met DB-Netz voor de elektrificatie van het ontbrekende stuk niet-geëlektrificeerd spoor. In de toekomst verandert even buiten Montzen de spanning van 3000 V in de Duitse 15 kV 16 2/3 Herz. Een locomotiefwissel wordt dan overbodig en treinen kunnen zonder onderbreking

tussen de Belgische havens en Duitsland rijden. Elektrische tractie maakt het bovendien mogelijk zwaardere treinen te slepen.

De werkzaamheden starten in oktober 2007. Met de dienstregeling van december 2008 wordt de verbinding in gebruik genomen. Infrabel en DB-Netz investeren samen 2,07 miljoen euro in het hele project. In het perscommuniqué wordt met geen woord gerept over de

locomotieven die de treinen zullen trekken. Voor zover we weten beschikt noch de NMBS noch de DB over tweespanningslocomotieven. -HdB

De locomotieven 5531 en 5508 passeren op 21 september 2006 te Gemmenich. Voorlopig nog niet onder draad. (foto Bruno Malfait)



Bombardier renoveert NMBS-dubbeldekkers

Eind jaren tachtig leverde de Brugse vestiging van Bombardier 130 dubbeldeksrijtuigen aan de NMBS. Het was een tijd dat er maar weinig aandacht aan het comfort van de reiziger werd

besteed. De zetels waren van kunstleer, het tochtte via de platforms en op de bovenverdieping stootte men vaak het hoofd tegen de schuine wand. Het was niet te verwonderen dat

reizigers liever een trein later namen om niet met deze spartaanse M5-rijtuigen te moeten reizen. Intussen nam de NMBS rond de eeuwwisseling de nieuwe M6-dubbeldeksrijtuigen in

dienst, ditmaal tot grote tevredenheid van de reizigers. Blijkbaar had de NMBS zijn lesje geleerd. Bombardier sloot nu een contract met de NMBS voor het opfrissen van de M5-rijtuigen. Met die order is een bedrag van 50 miljoen euro gemoeid. Het interieur wordt vernieuwd met comfortabele zetels, aangepaste bagagerekken, nieuwe ramen. Technisch worden de deuren verbeterd en tot slot komt ook in de bestuurderscabine airconditioning. De modernisering wordt in drie fases afgewerkt. In eerste instantie werkt Bombardier twee rijtuigen helemaal af. In een volgende fase worden zes rijtuigen in het NMBS-atelier te Cuesmes (Bergen) onder supervisie van Bombardier afgewerkt. De NMBS werkt dan de overige 124 rijtuigen af. Bombardier levert de benodigde onderdelen. De aanpassingen gebeuren tussen oktober 2008 en einde 2011. Met deze vernieuwing moet het comfortniveau van de M6-rijtuigen worden bereikt. -HdB



Een M5-stuurstandrijtuig in het station Jemelle, augustus 2002. (foto Hugo de Bot)

Stoomloc 64.169 op de Bocq-lijn

Op 1 juni stelde Toeristisch Spoorwegpatrimonium (TSP) haar nieuw verworven stoomloc 64.169 aan de pers en andere genodigden voor. Deze loc schafte de vereniging aan bij de Roemeense spoorwegen. In België reden ooit 168 Pruisische P8-locomotieven. De Roemeense loc werd gerestaureerd en in een Belgisch jasje gestoken en kreeg het nummer 64.169.

Bij deze gelegenheid kon het gezelschap kennis maken met het traject tussen Dorinne-Durnal en Purnode. De trein met K-rijtuigen werd getrokken door de 64.169 en geduwd door de Luxemburgse 1603. Dit traject maakt deel uit van de Bocq-lijn Ciney-Yvoir in het hartje van de Ardennen. Oorspronkelijk exploiteerde de vereniging het lijngedeelte tussen Ciney en Spontin. In de loop van jaren was de lijn helemaal overwoekerd door struikgewas. Diverse



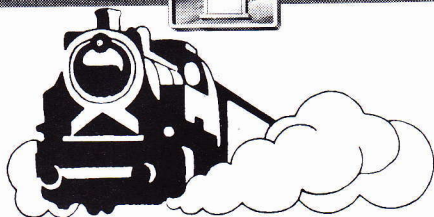
De 64.169 tijdens te persvoorstelling in Dorinne-Durnal op 1 juni. (foto Hugo de Bot)

dwarsliggers waren bovendien aan vervanging toe. Met de inzet van talrijke enthousiaste vrijwilligers werd de lijn in eerste instantie verlengd tot het station Dorinne-Durnal. Dit jaar kan nog

eens een gedeelte van ongeveer 3 km tot Purnode aan de lijn worden toegevoegd. De lijn wordt in de zomer geëxploiteerd in met motorwagens. Bij speciale gelegenheden zet TSP

de stoomlocomotieven 26.101 en de nieuw verworven Roemeense P8 in. -HdB

TECHNO HOBBY



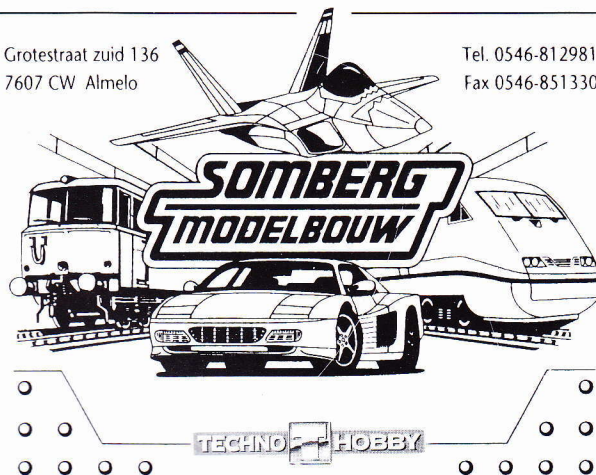
Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist

Krommestraat 25-27-29
Telefoon: 033-4617841
www.stevenvolp.nl

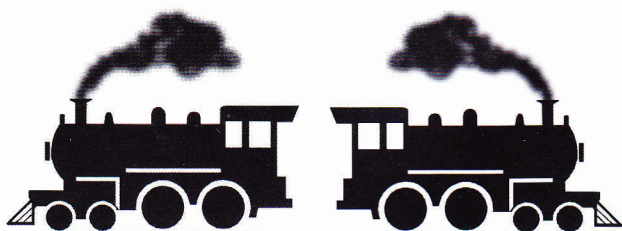
AMERSFOORT

Grotestraat zuid 136
7607 CW Almelo

Tel. 0546-812981
Fax 0546-851330



Bakx Modeltreinen



De gezelligste treinenwinkel van het Gooi
Laarderweg 3 Tel: 035-6918410 1402 BA Bussum

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, afzaag lengtes 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



96943 Startset ICE 3 hoge snelheidstrein NS
96941 Digitale set ICE 3 hoge snelheidstrein NS

Nu ook in wisselstroom verkrijgbaar !!
cat.nr. 57306

PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE HO



- HO catalogus modelspoor en scenery (€ 8,-)
- HO folder noviteiten (€ 3,-)
- Brochure PIKO A-railsysteem (€ 3,-)

Te verkrijgen bij uw modelspoordealer of Scaletrading
Scaletrading - Postbus 10251 - 7301 GG Apeldoorn
e-mail: info@scaletrading.nl - internet: www.scaletrading.nl

WWW.BREKELMANSMODELBOUW.NL

ELKE DAG WEER ANDERS !

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



Het herstel van de 1201 heeft inmiddels duidelijke vormen aangenomen. Goes, 2 juni 2007. (foto Sevrien Ferrée)

Presentatie 1201

Tijdens een excursie, gehouden op 2 juni van dit jaar, heeft het publiek voor het eerst de vorderingen kunnen zien rond het 1201-project. Deze machine, eigendom van de Werkgroep 1501/Stichting Klassieke Locs, verraste de deelnemers

die per extratrein van Den Haag naar Goes waren gebracht, op een presentatie van de 1201. Deze zesassige machine werd door een Sik van de SGB uit de locloods getrokken. Al jaren wordt er in een loods Den Haag gewerkt aan het terugbrengen van de 1201 in de

oorspronkelijke turkooizen staat. Daarbij werd ook streng naar allerlei onderdelen gekeken. Zo werden de oude lampen weer teruggebracht. En zit er weer een deur in de neus. Door de werkgroep is tijdelijk een professionele schilder ingehuurd die de wand van de

1201 strakker plamuurt en schildert dan deze er ooit heeft uitgezien. Het werk vordert echter langzaam. Daarom kregen de deelnemers aan de rit die uiteindelijk naar de Sloelijn voerde, een loc te zien die grotendeels nog in de grondverf zat. Slechts het gedeelte rond de bufferbalk liet zien hoe fraai de 1201 te zijner tijd er uit zal zien.

Overigens werd tijdens deze uitstekend verlopen excursie voorlopig afscheid genomen van de 1501. De loc, die de reizigers terugbracht naar Utrecht, wordt binnenkort uit dienst genomen omdat er een revisie moet worden uitgevoerd. -GF

RTM

Dit jaar verdween ongevallen-wagen 783 voor een tijdje uit de RTM-remise. Bij de bekistingsfabriek van de BAM kon in stopuren het hout vervangen worden voor nieuw en werden vloer en dak opnieuw aangebracht. Na terugkomst dit voorjaar zijn de medewerkers begonnen met het conserveren van diverse stalen onderdelen en het afschilderen van de wagen. Men streeft er naar dit unieke object (er is er maar één van in Nederland en u begrijpt het al: A-status) dit najaar of deze winter gereed te hebben. Een groot deel van het werk kon gedaan worden door een subsidie van het Prins Bernhard Cultuurfonds.

Naast het werk in de werkplaats is er in de frisse zeelucht ook een en ander te beleven. De trambaan dient in eigen beheer bijgehouden te worden. Een aantal werkploegen is hier door de weeks en op zaterdag mee bezig. Deze ploegen hebben zonder meer uitbreiding nodig. De doordeweekse ploeg werkt alleen in het "warme" seizoen en doet het kleine onderhoud, schoonmaakwerk, herstel en zelfs innovatie. Zo is het gebruik van schelpen als afdek-

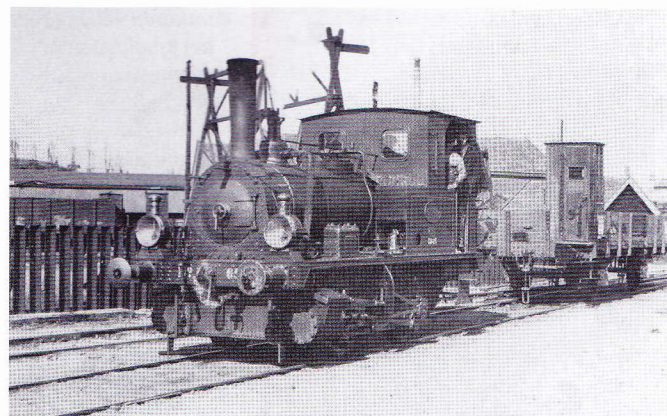
materiaal door deze ploeg uitgetest. De zaterdagse ploeg is groter en doet voornamelijk het lichten van lassen en vervangen van onbruikbare bielzen. De RTM heeft op dit ogenblik speciale vraag naar:

- Schoonmakers om het oude materieel in topconditie te houden,
- Conducteurs, om tijdens het rijseizoen gastheer of -vrouw te zijn en de bezoekers van een plaatsbewijs en informatie te voorzien,
- Schilders en houtbewerkers, die op ambachtelijke wijze het rijdend materieel willen onderhouden en herstellen,
- Administratieve krachten, die op het kantoor de huidige administrateurs willen komen ondersteunen,
- Baanwerkers, zie boven.
- Op woensdagen en zaterdagen is er plaats voor jongelui die in het kader van een stage werkervaring en kennis willen komen opdoen. De Stichting v/h RTM is erkend door de Stichting Kenteq en heeft op dit ogenblik één stagiair in dienst (naast nog een aantal andere 16 jarige medewerkers). De jeugd heeft bij de RTM óók de toekomst in handen. -HR

NS 6513

De Museumstoomtram Hoorn-Medemblik is begonnen met de restauratie van stoomlocomotief 'Neuhoffnungshutte II' alias NS 6513. Het betreft een kleine twee assige tenderlocomotief. Deze locomotief behoorde tot het standaardtype 'Victor', waarvan de firma Hohenzollern er in die jaren vele bouwde. Tussen 1880 en 1889 leverde de firma drie van dergelijke 'Victors' aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) in Nederland. Na deze drie machines volgden jaren later nog negen soortgelijke locomotieven die de Staatsspoorwegen in eigen

beheer liet bouwen in de werkplaats te Tilburg. Oorspronkelijk droegen ze de nummers 601-612. Later werden de locs omgenummerd in NS 6501-6512. Naast rangeerdiensten werden ze vanaf 1914 ook voor stoomtramdiensten gebruikt. De Duitse locomotief werd in 1977 in de collectie van de Museumstoomtram opgenomen en zal worden gerestaureerd als locomotief NS 6513. Dat is het volgende nummer uit de serie, waarvan het laatste oorspronkelijke exemplaar in 1937 werd afgevoerd. Na restauratie zal locomotief NS 6513 de oudste nog rijdende locomotief in Nederland zijn. -HR



locomotief NS 6504 nog in de kleuren van de Staatsspoorwegen. Foto.SHM

'Changez le TEE'



'Changez,' da's Frans voor: 'Veranderen.' In dit korte verhaaltje nemen we u mee om een paar veranderingetjes aan te brengen bij het Roco-model van dit treinstel. Oh ja, Lima heeft ooit, in een heel erg grijs verleden ook eens een model uitgebracht, wat af en toe nog wel eens op een veilingsite te vinden is, maar dit stel laat ik hier buiten beschouwing. Mocht u een dergelijk stel in bezit hebben, koestert u het dan als curiositeit.



Materialen

- Treinstel Roco cat. nr. 43033 of 63079
- Roco-handwielsetje cat. nr. 86488
- Transfers 'Trans Europ Express': MK Modelbouwstudio's (art. nr. T-tee) €6,-
- Kristal-Klear (transparante lijm): MKM
- Microset en Microsol (MKM)
- Scherp hobbymes/scalpel
- Kunststof plamuur of vullende tweecomponentenlijm (Bison, HEMA)
- Fijn pincet
- Horlogemakersschroevendraaiers
- Humbrol nr. 33 matte zwarte verf
- Humbrol nr. 56 zilverkleurige verf
- Humbrol verf nrs. 71 en 130 (beige en wit)
- Goede penseel
- Wasbenzine of terpentine
- Soldeerboutje (15-20 watt) + harskernsoldeer
- Fijn waterproof schuurpapier (min. korrel 800)

De eerste handeling is het scheiden van onderstel en kap, met ook het uitnemen van het cabine-interieur.

Het Roco-model is ruim 12 jaar geleden onder nummer 43033 al eens uitgebracht en dit jaar, het jubeljaar voor 50 jaar TEE, is het wederom (technisch geüpdatet) onder nummer 63079 verkrijgbaar. Uitgevoerd in lengteschaal 1:87 en wederom voorzien van een derde frontsein midden boven de frontruiten. Eveneens bevinden zich op beide koppen, die van het motorrijtuig en de stuurstand, de TEE-emblemen. Sinds een vakantie in Frankrijk heb ik een tweetal van deze stellen (uiteraard de oudere uitvoeringen: zonder TEE-opschriften op het dak van het stuurstandrijtuig). Wegens allerlei omstandigheden zijn die vrij lang in de doos gebleven, tot ik ze bij mijn laatste verhuizing weer onder ogen kreeg en ik mij in wat zaken ging verdiepen. In het grootbedrijf-verhaal van Hans Hanenbergh (RH 07-07/08) hebt u de geschiedenis van deze stellen kun-

nen lezen, terwijl de daarbij geplaatste foto's de rest vertellen.

Nu zijn er een aantal dingen die ik wil gaan veranderen/verbeteren bij deze stellen, uiteraard conform het grote voorbeeld van weleer:

• De stuurstandrijtuigen (alleen bij de oude stellen uit de set 43033) krijgen net boven de zilverkleurige bies aan de zijkant van het dak de opschriften 'TRANS EUROP EXPRESS' mee in de vorm van een waterslide transfer die ik speciaal bij Maikel Kasteleijn van 'MK-modelbouwstudio's' heb laten maken.

• Een van de twee motorrijtuigen van zijn bovenste frontsein ontdoen. Een aantal van deze motorrijtuigen hebben slechts met twee frontseinen rondgereden en in Nederland is dat in ieder geval qua tijdperkbinding mogelijk tot aan 1963.

• een motorrijtuig en een stuurstandrijtuig



Met combilijm van Bison, een snel hardende tweecomponentenlijm, wordt van binnenuit het bovenste frontsein opgevuld.

Het frontsein ziet er na het vullen zo uit.

een ander nummer geven (beide stellen zijn identiek genummerd, X 2789 en XR 7778).

de interieurs van de cabines worden wat opgeleukt.

de diverse luchtroosters nog wat accentueren zonder dit nu direct te overdrijven.

Het leuke van deze trein is, dat-ie zowel twee-, drie-, vier- en vijfdelig op de modelbaan in te zetten is. Tweedelig bestaat het uit motorrijtuig (m) + stuurstand (s), 3-delig uit m-s-s of m-s-m, 4-delig uit m-s-s-m en 5-delig uit m-s-s-s-m (de vijfdelige combi zal wat problematisch worden, omdat het stuurstandrijtuig niet los leverbaar is). U ziet dat er vele mogelijkheden voor inzet op de modelbaan zijn. Om de diverse bakken aan elkaar te koppelen zijn de stuurstanden van uitneembare fronten voorzien, waarin een vouwbalg geplaatst kan worden.

Ik ben begonnen met het demonteren van de motorwagen. Het afnemen van de kap gaat niet helemaal zonder slag of stoot. Ter hoogte van de draaistellen moet de kap iets uitgebogen worden, om daarna in het midden iets te worden geholpen, omdat daar een paar haakjes zitten die de kap op het onderstel vasthouden. De satéprikkers, inmiddels al weer lange tijd deel uitmakend van de hoeveelheid onontbeerlijk hobbygereedschap, bieden hierbij uitkomst. Na het afnemen van de kap kunnen we raampartijen en het cabine-interieur opzij leggen. Dat cabine-interieur halen we weg door het in de lengterichting naar achteren te trekken. Vooral niet gaan wrikken, want anders beschadigt u de boel. In dat cabine-interieur zitten ook de lichtgeleiders, waarvan we het exemplaar dat het bovenste frontsein verlicht, rechtstandig verwijderen en naar de rommeldoos laten verdwijnen. Met de tweecomponentenkit van Bison vullen we van binnen uit het ontstane gaatje in dit kapje op. Als dit gebeurd is, mag dit stukje even opzij gelegd worden om te drogen. De frontruiten worden ook voorzichtig verwijderd door ze aan de zijkant naar binnen te drukken. Als deze opzij gelegd zijn, kunnen we met dezelfde twee componentenkit van



Na het wegsnijden met een scherp mesje en het polijsten heeft de plek waar eerste het topsein zat dezelfde ronding als de voorzijde gekregen.

Van een deel van een wasknijper, een stukje dubbelzijdig schuimtape en een stripje waterproof schuurpapier (korrel 1200) wordt een polijststaafje gemaakt om straks de plaats van het verwijderde frontsein mooi glad te krijgen.



Met een streepje verf uit de pot geel wordt het nummer van een van de motorstellen aangepast.

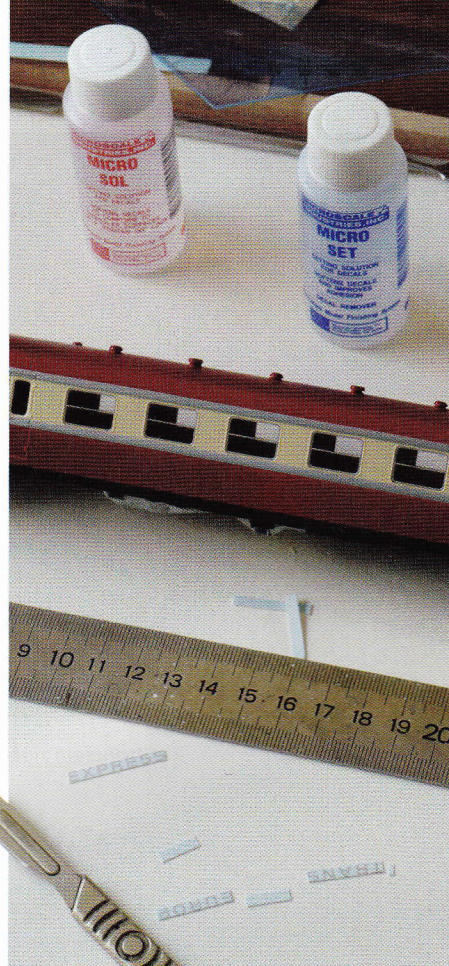
binnen uit (!) het gaatje van het bovenste frontsein opvullen. Gebruik hiervoor zoveel kit dat het nét aan de buitenkant uit het gaatje komt wellen. Daarna mag ook de kap opzij worden gelegd om de kit te laten drogen.

Met een scherp hobbymes snijden we na een aantal uren het derde frontsein weg. Doe dit van onder naar boven. U loopt dan niet de kans dat u in een van de randen of raamstijlen snijdt. Snij iedere keer kleine stukjes weg. Wanneer uw gevoel zegt dat u er bijna bent, is het verstandig te stoppen en het werk verder af te maken met een heel erg fijn sleutelvijltje en/of een klein stukje waterproof schuurpapier, korrel 800 of fijner. Dit laatste is op de platte kant van een wasknijper met een stukje dubbelzijdig plakband geplakt. Werkt uitstekend kan ik u zeggen. Wel belangrijk om dit schuurpapier nat te maken, zodat u het oppervlak echt polijst. Hierbij moet u vooral geen druk uitoefenen, dit in verband met het mogelijk ontstaan van verdere oneffenheden

in de kap ter plaatse van het voormalige frontsein. Let ook op dat u alleen de plaats polijst waar de kap beige is, zodat het rood dat zich weerszijden bevindt, in takt blijft. Scheelt u straks weer schilderwerk. Na dit polijsten kunt u het resultaat beoordelen door met een droog doekje over de behandelde plaats te vegen en de polijstsporen weg te halen.

Als u tevreden bent over het resultaat (geen 'pukkel' en geen 'deuk') kunt u een eerste aanzet geven tot het schilderen van de behandelde plaats. Een exacte kleur verf is er niet, dus heb ik mijn toevlucht tot twee potjes uit het assortiment van Humbrol genomen. Ik heb wat beige (nr. 17) in een dopje gedaan en heb daarin in etappes wat wit (nr. 130) gemengd, net zolang tot ik de juiste kleur had. Met een penseeltje (marterhaar) voorzichtig twee dunne laagjes aangebracht (u kunt ook gaan spuiten, maar dat vond ik voor dit kleine oppervlak de moeite niet waard), waarna ik het 24 uur heb laten drogen. Louter tevredenheid was mijn deel.

Bij het stuurstandrijtuig werden op dezelfde manier kap en bodemplaat gescheiden. Bodemplaat met interieur opzij gelegd en de raampartijen uit de kap gehaald. De gebogen raampjes op de koppen dient u van binnen uit uit de bak te drukken. Doe dit natuurlijk voorzichtig: ze zitten minimaal vastgelijmd, maar de kans op beschadigen is altijd aanwezig. Het dak van het rijtuig heb ik helemaal vetvrij gemaakt door het in een sopje af te wassen en daarna met een niet-pluizende doek te drogen. In een stofvrije doos heeft het

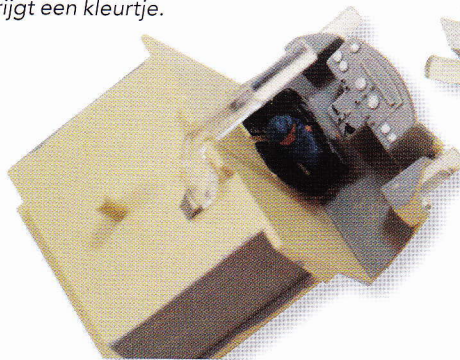


Met behulp van een stalen liniaal en een vlijmscherpe scalpel worden de transfers precies op maat gesneden.



Dit is het uiteindelijke resultaat.

Ook het cabine-interieur wordt aangepast en krijgt een kleurtje.



De binnenkant van het cabine-interieur wordt zilverkleurig geschilderd om de reflectie van de lampjes voor de front- en sluitseinen te verbeteren.

daarna uiteindelijk nog een uurtje of twee helemaal uitgedampt. De speciaal door MK Modelbouwstudio geproduceerde transfers werden met een scalpel (nr. 10 of 15) op maat langs een stalen liniaal gesneden. Allereerst werd met Microset de plaats van de transfers op de bak vóór behandeld. Na droging werden de transfers in water gelegd en na verwerking op de juiste plaats aangebracht. Met een zacht penseel werd de transfer aangewreven. Nadat alle transfers op deze manier op de bakken van de stuurstandrijtuigen waren aangebracht, werden ze in dezelfde stofvrije doos te drogen gezet. Na een dag werden ze met Microsol gefixeerd. De hierop volgende handeling was het spuiten van alle vier de bakken met een dunne laag vernis, een mengsel van 3 delen matte en 1 deel zijdeglans vernis. Op deze manier zien ze er, ook al zijn ze schoon, wat realistischer uit en zijn ze beter te weerhouden (het gebruik van verweringspoeder/krijt of drybrushen gaat beter op een matte ondergrond). Na het drogen van de vernis heb ik na twee dagen de beglazing weer gemonteerd en met een beetje Kristal-Klear vastgezet (een kleurloze lijm die geen vlekken achterlaat).

De cabine-interieurs zijn ook met wat kleur behandeld. Zo zijn de bedieningstafels en vloer grijs geworden en de ronde meters wit, de bedieningshendels zwart, evenals de stoelen. Ten slotte is de binnenzijde waar de lampjes zitten, van een laagje zilverkleurige verf voorzien om zo de reflectie (en dus de lichtopbrengst) te bevorderen.

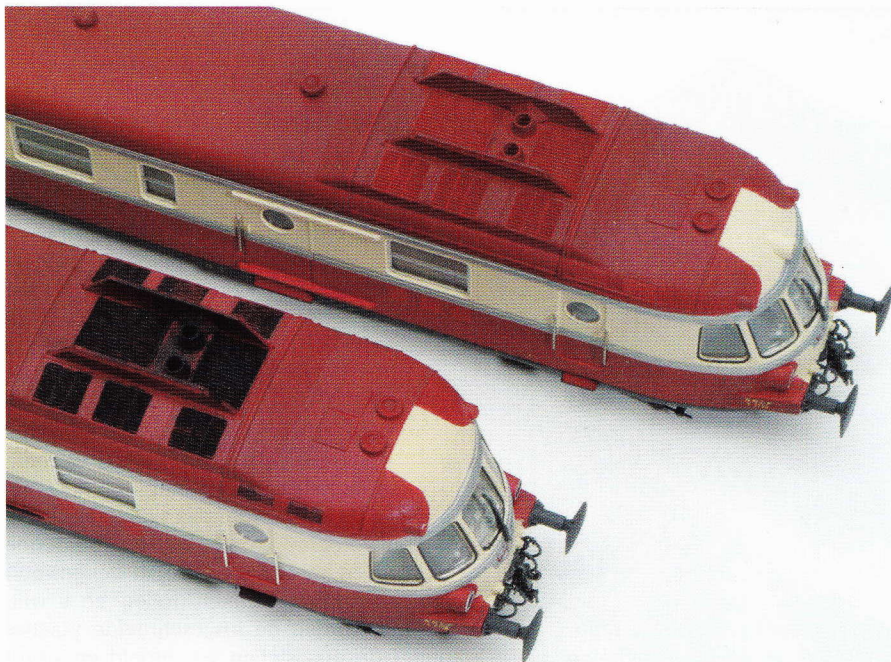
Toen ik toch met de verfkwaast bezig was, zag ik op de tekening dat er op de koppen van beide bakken een toilet zat, maar dat de ronde ruit op de kop van de stuurstand een vrije in-kijk gaf. Aan de binnenzijde een lik witte verf en de heer en mevrouw Preiser kunnen vrijelijk en ongestoord hun modelbehoefte doen.

Om de rode gloed uit de roosters op het dak van de motrices te halen, heb ik wat zwarte matte verf met wasbenzine verdund en zo de rillen laten vollopen. Laten drogen, beetje poetsen en een beetje drybrushen met een nagenoeg droge kwast rondom de motoruitlaten en de bovenzijde heeft een heel realistisch uiterlijk gekregen.

Aandrijving

Gaandeweg kwam ik tot de conclusie dat het rijden met twee gemotoriseerde bakken te





De in- en uitlaten voor lucht en uitlaatgassen worden met wat verdunde zwarte verf geaccentueerd.

veel van het goede was. Bovendien was elk motorrijtuig maar aangedreven op twee assen. Ik besloot dat te veranderen, en wel zo dat één exemplaar op alle vier de assen aangedreven zou zijn en het tweede exemplaar als dummy zou fungeren, met behoud van

lichtfunctie. Gezien het tijdsbeeld waarin ik de stellingen plaats, werd de bak met de bewerkte kop de aangedreven bak en de bak met het driepuntssein de dummy. Bij de lokale modelspoorwinkel heb ik het tandwielsetje besteld, dat nodig was om de aandrijving op vier

assen mogelijk te maken. (Overigens begrijp ik nog steeds niet waarom dat niet vanuit de fabriek standaard is gedaan.) Het enige dat nodig is om dit te monteren, zijn twee schroevendraaiertjes, een kleine pincet en wat smeermiddel in de vorm van dunne naaimachineolie of een beetje teflonvet. De motorwagen wordt op zijn kop gelegd en met een schroevendraaiertje worden de beide deksels van de onderkant van de draaistellen verwijderd. Nu kunt u zien dat de binnenzijde van de draaistellen onderling iets verschillen. Aan de hand van deze verschillen verdeelt u de tandwielsetjes over de draaistellen. U hoeft niet te wrikken of hard te duwen: als u het juiste tandwielsetje op de juiste plaats legt, valt het als het ware zó op z'n plaats. Daarna met een naald een drupje olie op de uiteinden van de asjes aanbrengen en de afdekplaatjes kunnen weer aangebracht worden. De kap wordt teruggeplaatst, waarna het tijd is voor een korte proefrit.



Afhankelijk van de plaats van het stuurstandrijtuig wordt gekozen voor de deur of de vouwbalg op de kop.

Na plaatsing van de deur kan dit stuurstandrijtuig voorop lopen.



Het stuurstandrijtuig is klaar voor inzet in onze trein.



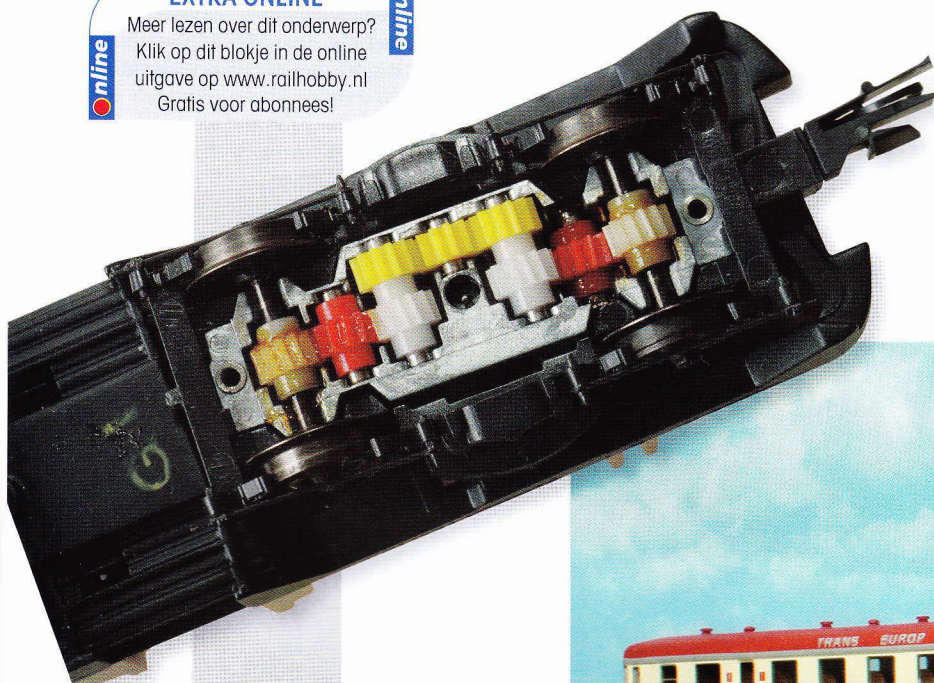
De inhoud van het aanvullende tandwielsetje van Roco is afgestemd op gebruik in de beide aangedreven draaistellen van het motorrijtuig. Het achterste draaistel nog zonder...

EXTRA ONLINE

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

online

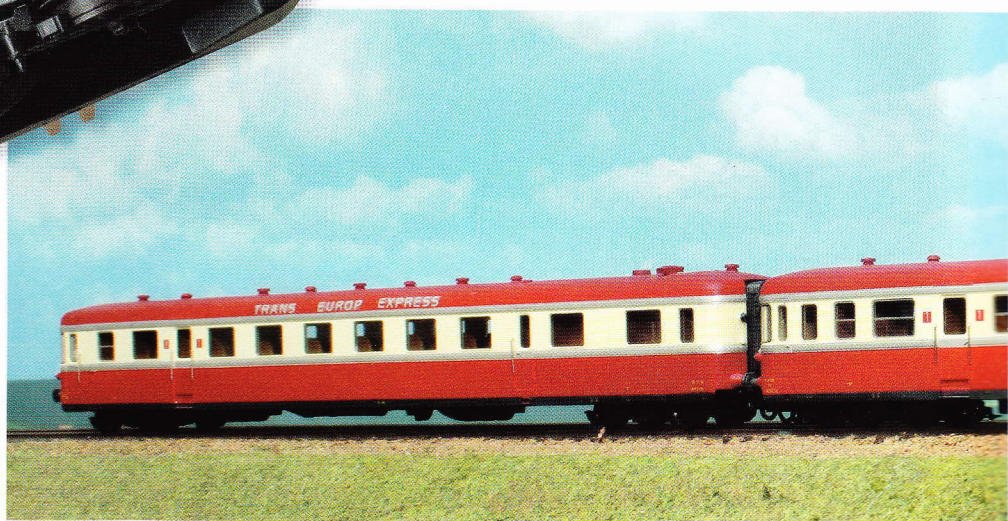
online



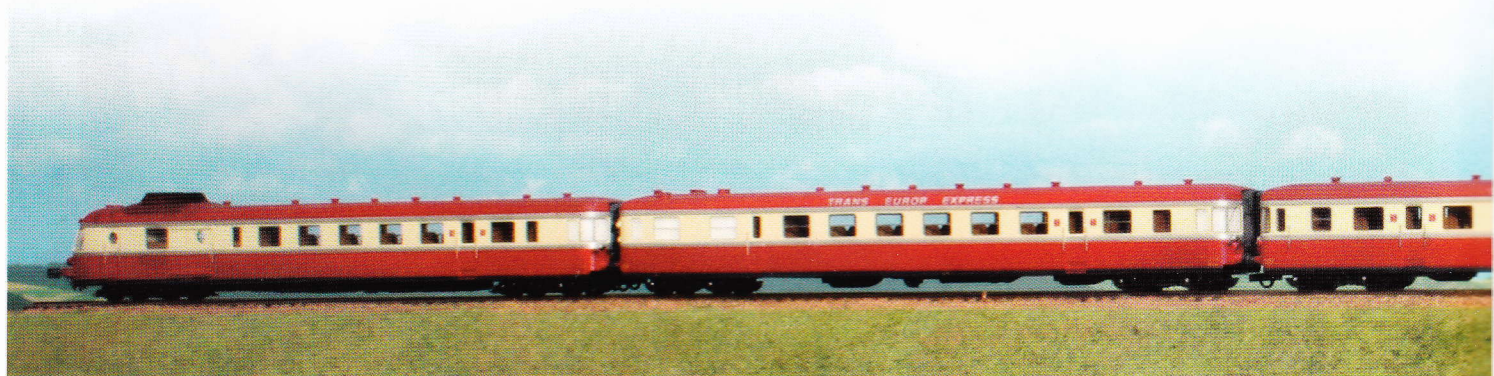
... en met de aanvullende tandwielen, zodat nu alle assen aangedreven zijn. Bij het motorrijtuig zijn alleen de buitenste twee assen aangedreven.

De andere motorwagen (de dummy-to-be) wordt eerst van binnen uit benaderd. De printplaat wordt verwijderd (niet helemaal, de stroomdraadjes op de voorzijde van de printplaat worden losgesoldeerd: let op de kleur), zodat de printplaat omhoog geklapt kan worden. Daarna wordt de motor door het losdraaien van twee kleine schroefjes aan de zijkant verwijderd, voorzichtig omhoog getild en opzij gelegd. De loskomende cardanassen worden ook verwijderd en weggelegd. De beugels over de lange cardanas naar het achterste draaistel moeten los geklikt worden, waarna de hele samenstelling ook hier omhoog getild kan worden. Van de beide draaistellen worden van onderuit de verbindende tandwielen uitgenomen, zodat ze gewoon kunnen draaien, kunnen 'rollen' zo u wilt. Daarna worden de losgeschroefde plaatjes onder de draaistellen geschroefd en wordt ook het interieur van de wagen weer in omgekeerde volgorde teruggeplaatst, dat wil zeggen: de printplaat (niet vergeten de losgesoldeerde draadjes weer vast te solderen), het interieur (nu eerst even kijken of de verlichting het allemaal weer doet) en dan als laatste de kap, voorzien van al het glaswerk.

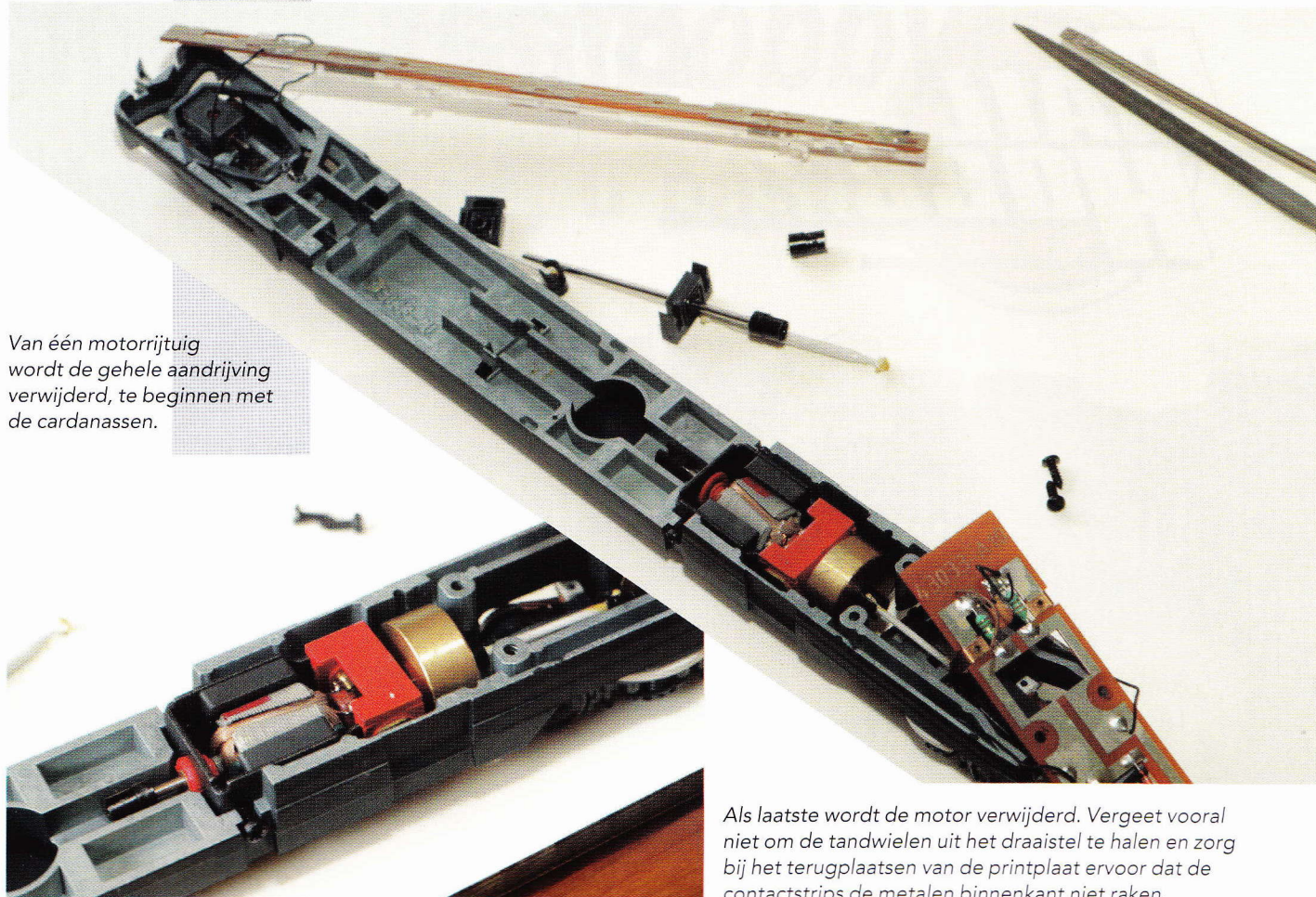
De gemotoriseerde wagen heeft geen enkele moeite met het voortbewegen van de uit vier wagens bestaande trein, dus met een lager aantal zal het zeker gaan. Oh ja, ik zou bijna het zakje met toebehoren vergeten om het remwerk van de motrices te completeren, terwijl ook nog de RVS-handgrepen om het de passagiers van de families Preiser en Merten



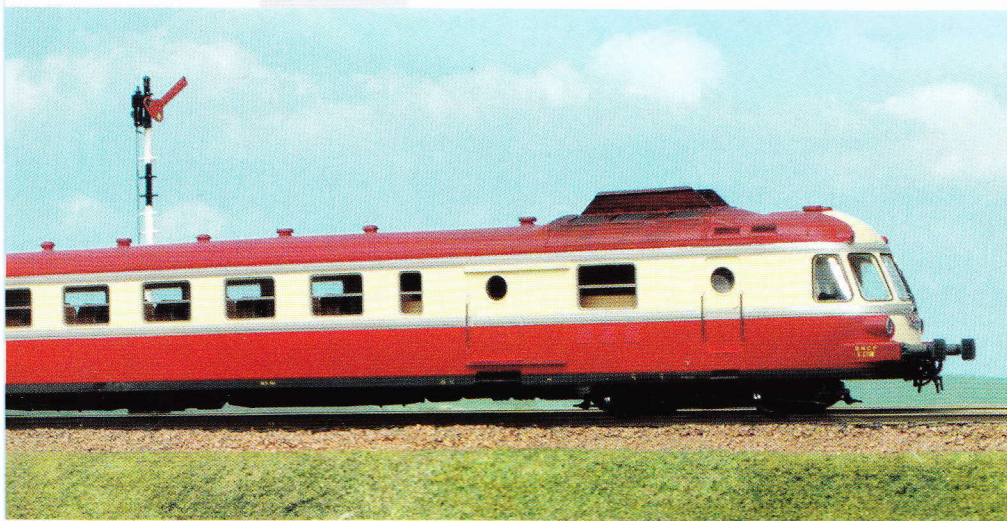
De standaard tweedelige configuratie van onze RGP825.



Van één motorrijtuig wordt de gehele aandrijving verwijderd, te beginnen met de cardanassen.



Als laatste wordt de motor verwijderd. Vergeet vooral niet om de tandwielen uit het draaistel te halen en zorg bij het terugplaatsen van de printplaat ervoor dat de contactstrips de metalen binnenkant niet raken.



gemakkelijk te maken in te stappen moeten worden gemonteerd. Voor de duidelijkheid worden als aller-, allerlaatste handeling de koersborden op hun plaats aangebracht, stemmig rood met goudkleurige letters. Nu gaan we dan echt op reis, in gedachten terug in de tijd, naar 1957. Die mooie tijd, toen het allemaal nog een stuk minder snel ging, maar wel gemoedelijker. De eerste klas was toen nog eerste klasse en het bedienende personeel in de trein liep nog keurig in zwarte broek met plooi en gesteven wit jasje. Zachtjes dommel ik weg, zachtjes brommend 'en route' naar Paris in mijn eigen 'Ile de France'.

Tekst & foto's: Rob Ellerman

Driedelig is een van de twee mogelijkheden, met een motorwagen en twee stuurstandrijtuigen. Vierdelig op weg naar Parijs met een dubbel-twee of, zo u wilt: double-deux.





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 Abonneer. 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!

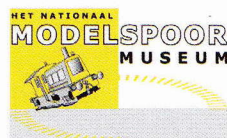
Bekijk de nieuwste uitgave al voordat die in de winkel ligt, zoek in het archief naar artikelen vanaf september 2001, geef uw mening op de stelling van de maand, stuur uw foto's in voor stemspoor, raad de raillocatie en win leuke prijzen... Railhobby brengt u eenvoudig en snel de gewenste informatie.



- 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!

Als all-in abonnee kunt u regelmatig genieten van extra voordeel. Door het tonen van het abonneenummer op uw verzendetiket ontvangt u korting bij de diverse deelnemers en op onze stand bij beurzen.



BEELEN

MODELBOUW

www.trein2000.nl



**RAILPRESS
Papendrecht**

TRAINSTORM

**NOBLE
MODELS**

De barensweeën

PERSEN IN 1:87

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 kwam kijken alvorens het eerste H0-model van de Lint van Syntus de oude fabriekspoort aan de Kirchenweg in Neurenberg verliet.

Een tot anderhalf jaar. Dat is volgens Herbert Wittmann, chef van de constructieafdeling bij Fleischmann de gemiddelde doorlooptijd van een N- of een H0-model. De eerste brainstormsessie heeft plaats met vertegenwoordigers van de di-

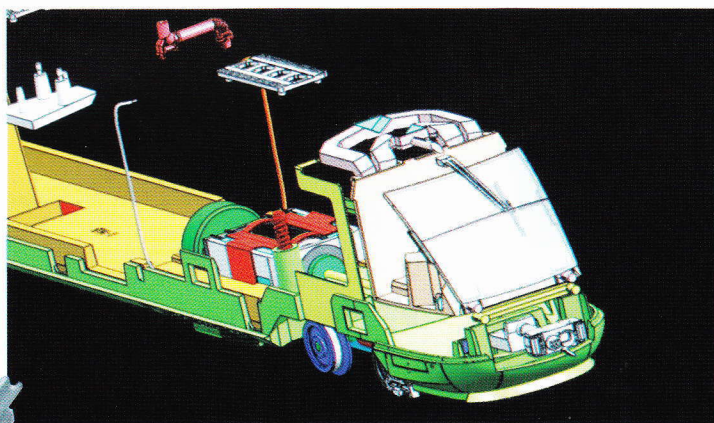
rectie, commercie en techniek. Waarbij iemand zeer, zeer goede argumenten moet hebben om de behoudende directeur Horst Fleischmann (71) van zijn zienswijze af te houden. In eerste instantie was Fleischmann senior die sinds enkele ja-

ren wordt bijgestaan door zijn zoon Rolf, niet erg geporteerd van een H0-model van de Lint. Toen de Nederlandse importeur Harry Becker uit Almelo vijf jaar geleden de fabriek van Alstom LHB in Salzgitter-Watenstedt bezocht, waar deze motorwa-

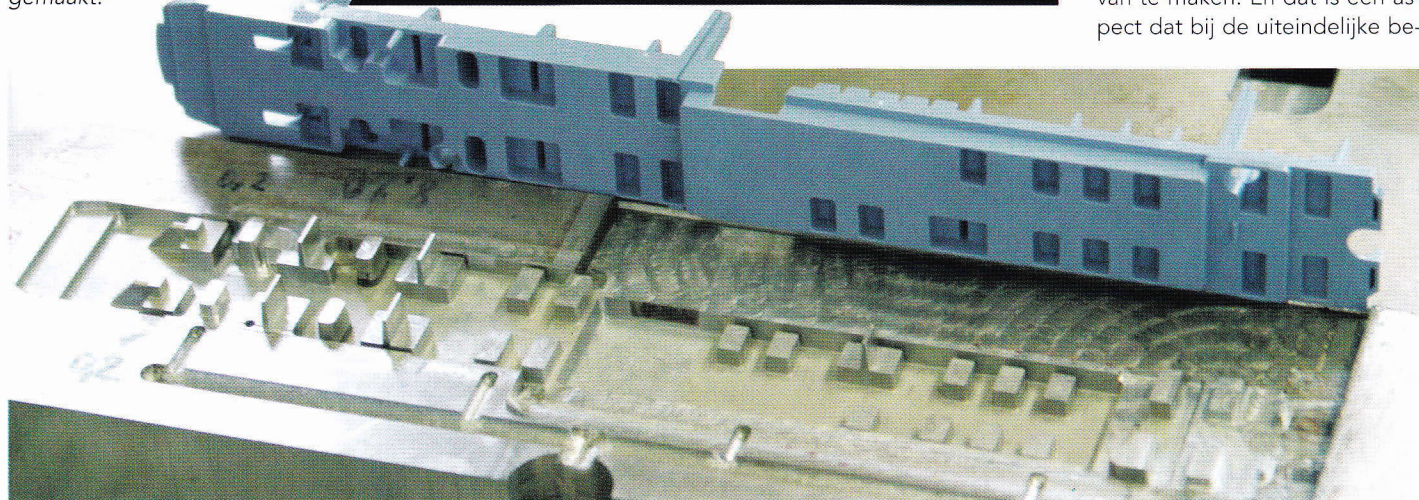
gens van Syntus voor het Gelderse en later ook Twentse lokalspoornet werden gebouwd, en dit type lightrail onder de aandacht van 'Neurenberg' bracht, was de oude Fleischmann van dit materieel niet meteen gecharmeerd. 'Te veel tram,' oordeelde hij in al z'n wijsheid. Een mooie Pruisische stoomloc was hem liever.

'Maar,' blikt Ludwig Prandl, verantwoordelijk voor de gedegen opschriften binnen de ontwerpafdeling, terug, 'toen Piko met de Desiro en Brawa met de Talent kwam, en ook de Regio-Shuttle door Bemo in model werd aangeboden, toen hadden we geen keuze meer. Daar kwam bij dat de Lint een aantrekkelijk model is. Want er zijn betrekkelijk veel kleurvarianten van te maken. En dat is een aspect dat bij de uiteindelijke be-

Zo ziet de driedimensionale werktekening er van het voorste gedeelte van de Lint uit.



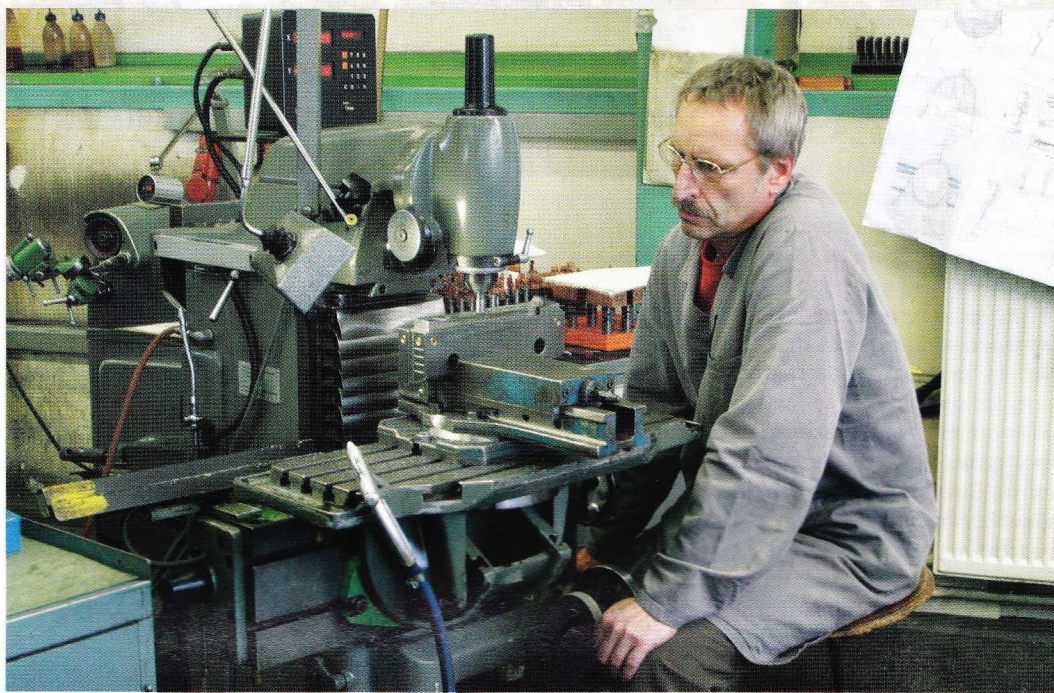
Met deze matrijs wordt het interieur van de Lint gemaakt.



van een Lint

slissing om een bepaald model uit te brengen zwaar wordt meegewogen. Want uit oogpunt van kosten proberen we van een bepaald type zoveel mogelijk verschillende uitvoeringen op de markt te brengen. Niet voor niets dat we als Beierse firma vooral Pruisische machines maken. Die kun je vaak over drie verschillende tijdperken verdelen. Bovendien zijn ze ook vaak in Duitse staten buiten Pruisen in dienst geweest.'

Geld, kosten, inkomsten. Het creëren van een modellocomotief of in dit geval treinstel is geen filantropische bezigheid, hoe leuk en aardig deze werkzaamheden ook overkomen. Bij alles wat er op de diverse afdelingen gebeurt, komt de calculator scherp in beeld. Zo vertelt Dietmar Huber, locconstruëur van beroep, in de kleine en met vier collega's bijna overvolle tekenkamer, dat hij met vier, vijf collega's tussen de drie en zes maanden bezig is de data van een nieuwe locomotief of treinstel zodanig te bewerken dat deze productierijp is.

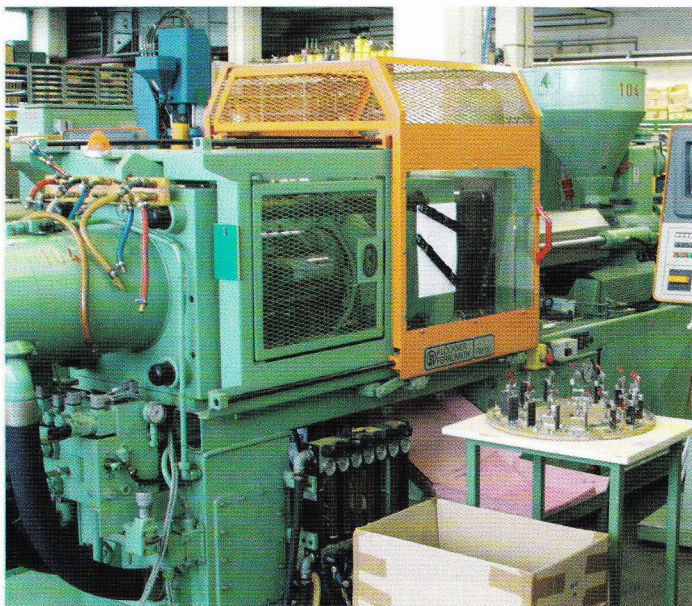


De freesmachines zijn op de afdeling waar de mallen voor het spuitgieten worden gemaakt, continu in gebruik.

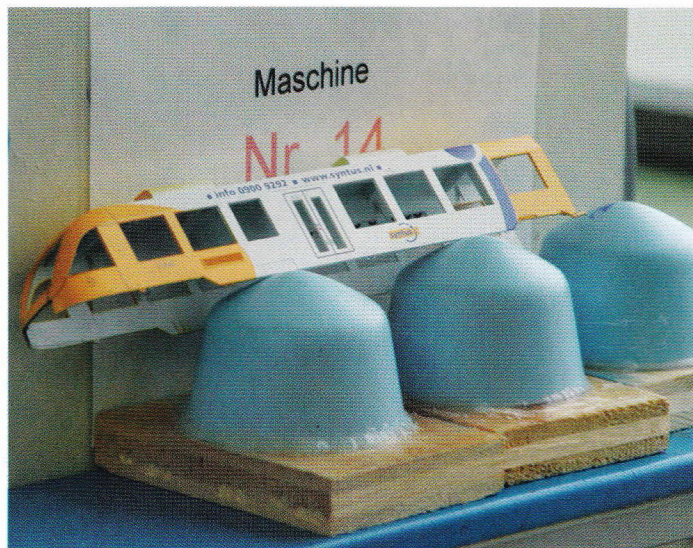
'De Lint van Syntus was voor ons relatief eenvoudig te maken. Per slot van rekening kregen we alle gegevens digitaal aangeleverd en ten tweede is het een vrij

gladde constructie. Ik schat dat de kosten voor onze afdeling zo'n 200.000 euro voor dit model hebben bedragen. Maar onderschat het werk niet. Je kunt

niet alles met de factor 87 verkleinen om een nieuw H0-model te krijgen. Het gaat om de juiste proporties. Soms moet je een bepaald onderdeel wat dikker of



Een van de grote spuitgietsmachines.



Met deze uit siliconen opgebouwde drukkussens worden alle modellen bedrukt. Het geheim van de kwaliteit van de opschriften zit 'm in de samenstelling van het rubber.

wat dunner maken om de juiste uitstraling te krijgen. Al met al bestaat de Nederlandse motorwagen uit tweehonderd onderdelen. Overigens kun je niet alles exact op schaal maken. Een klinknagel bijvoorbeeld is altijd te groot. En bij de draaistellen en de veren kun je ook niet altijd de juiste maat aanhouden. We zijn bij het maken van de Lint met de aandrijving begonnen. We kiezen een bestaande motor en gaan vervolgens de tandwiel berekenen die voor een bepaalde snelheid nodig zijn.' Dietmar Huber en zijn collega's gebruiken een driedimensioneel tekenprogramma om alle onderdelen op schaal te kunnen omzetten. Am Brett, de tekenafel, wordt alleen nog maar gebruikt als er een nieuwe stoomloc moet worden gemaakt. Alsof het zo moet zijn om Hubers woorden kracht bij te zetten prijkt op een van de tekenafels een grote constructietekening van de Beierse stoomloc van de serie 70, het nieuwe N-model voor dit jaar. 'Toch zijn de digitale data van de Lint niet zaligmakend. Fabrikant Alstom LHB gebruikt heel andere nauwkeurigheden dan wij. Bij Fleischmann hanteren we over



Een bak van Syntus wordt onder een tamponneermachine geschoven. Elk model wordt twintig keer bedrukt alvorens het klaar is.

het algemeen een nauwkeurigheid van eenhonderdste millimeter. Bij de Lint was het maken van de kop het moeilijkste. Daar zitten verschillende rondingen op. Ook het ontwerpen van een functionele vouwbalg boven het Jacobsdraaistel waarmee beide

bakken met elkaar zijn verbonden, was lüflerarbeit, priegelschermwerk.' Zijn de onderdelen eenmaal in de juiste maten getekend, dan moeten daar gietmallen of matrijzen voor worden gemaakt. Een klus die in de tweede fabriek

in Heilsbronn wordt uitgevoerd, een stadje op zo'n 25 kilometer afstand van het moederbedrijf aan de Kirchenweg in hartje Neurenberg. Wie hier binnenstapt, kan niet anders constateren dan dat er aan zowel het in- als exterieur sinds de oplevering 35 jaar geleden, weinig tot niets is veranderd. *Unser Chef legt am Äusseren wenig wert*, is een uitspraak die we een paar keer te horen krijgen. Het is inderdaad alsof je zo de jaren zeventig binnenstapt. Met al die mannen in overalls en stofjassen. Maar deze vaststelling doet geen recht aan wat de medewerkers hier presteren. Met de modernste technieken zoals het vonkerosie branden, worden hier de gietmallen gemaakt. Fleischmann staat bekend om de uitstekende gravures. De opvallende serene rust die op deze afdeling overheerst, wordt in kwaliteit omgezet. 'Hektiek werkt hier niet,' verklaart Josef Ulmer, chef van de afdeling bijzondere machines die ons rondleidt. In dit deel van het productieproces worden eveneens veel onkosten gemaakt. Al met al kost de ontwikkeling van het nieuwe lightrail-treinstel van Syntus zo'n één miljoen euro. Gecomplieerdere modellen zoals grote stoomlocs, komen bijna op het dubbele. Niet voor niets dat



Een groot deel van de daken is inmiddels gespoten. Slechts drie vrouwen in Heilsbronn zijn deze techniek machtig.

meer dan zestig procent van alle uitgaven bij Fleischmann aan loonkosten wordt besteed. Een deel van de kosten komt voorts voor rekening van de afdeling bedrukking, de trots van Fleischmann. De zogeheten tamponneermachines die hier staan, zijn standaard gekocht. Maar de samenstelling van de siliconen tampons waarmee de bedrukking geschiedt, heeft de status van topgeheim. De opdrukkraft in combinatie met de aard van de drukkussens bepalen het geheim van de smid.

De Lint 41 van Syntus wordt uiteindelijk twintig keer bedrukt alvorens de kap alle authentieke opschriften heeft. Voor het spuiten van de gele uiteinden en het dak zijn speciale sjablonen gemaakt, waarmee het model wordt vastgezet en ingeklemd. De sjabloon die voor de voor- en achterkant is ontwikkeld, mag op oekaze van de hoogste leiding niet worden gepubliceerd. Een aanwezige fotograaf werd zelfs vriendelijk maar dringend verzocht om de reeds gemaakte opnamen te verwijderen van de geheugenkaart van zijn camera. 'Iedereen weet dat het in onze wereld niet zo goed gaat. Dan gaan we de concurrentie niet op deze manier aan informatie helpen.'

Voor de beide bakken van de nieuwe motorwagen zijn twee mallen gemaakt. Ze ogen weliswaar identiek. Maar Ludwig Prandl, de man van de constructieafdeling die verantwoordelijk is voor de bedruk-

king, had ons eerder op de ochtend op de stand van de schokdempers gewezen, die aan de beide achterkanten zijn aangebracht. De voorste wijst omhoog, de achterste omhoog. Facit: twee mallen.

'Bovendien kwam ik er na het fotograferen van een Lint in Winterswijk achter dat de ramen en deuren van de Nederlandse wagen verschillen van die van de DB-variant. Syntus heeft een motorwagen met een hogere in-

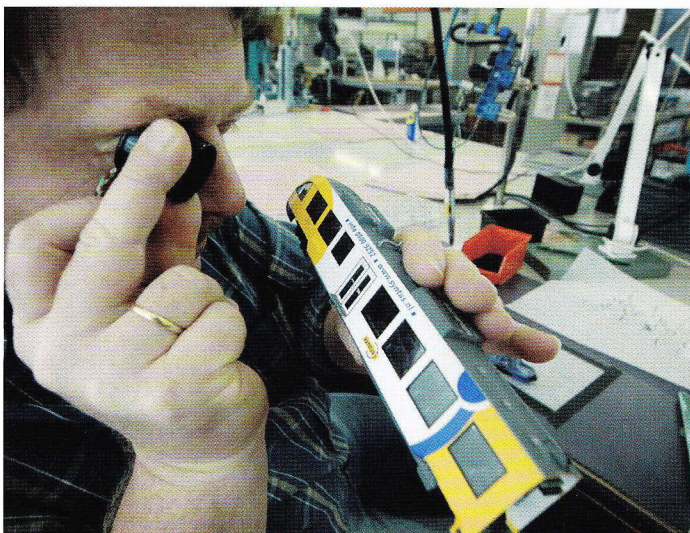
stap. Bovendien zijn de ramen bij het lagevloergedeelte in het midden kleiner. Tevens zit er op de DB-motorwagen een antenne op het dak die bij Syntus ontbreekt. Om de authenticiteit te waarborgen hebben we dus een paar delen van de mal moeten aanpassen. Het maken van verschillende kleurvarianten speelt mee bij de beslissing welk model we gaan maken. Dit jaar komt onder meer het zilverkleurige Abelio-treinstel op de markt.'

In Heilsbronn, niet te verwarren met het veel grotere Heilbronn, worden ook de ramen, ruitwissers, verlichting en interieurs aangebracht. De uiteindelijke demontage van de Lint geschiedt weer in Neurenberg zelf. Voor het in elkaar schroeven van het uiteindelijke model staat welgeteld 28 minuten. Door medewerkers van de afdeling werkvoorbereiding is dat allemaal haarfijn berekend. Op tabellen is te zien hoeveel tijd, hoeveel minuten, er voor een bepaalde handeling staat. Maar voor het zo ver is hebben de medewerkers van de constructieafdeling de eerste modellen zeer intensief getest. Daarbij komen allerlei kleine en grote gebreken aan de orde die worden gecorrigeerd. De correcties worden met de bewuste datum weergegeven op de 'werktekening' in de computer. Het komt nooit voor dat een nieuw model er in één keer staat.



Deze kappen van de Syntus Lints zijn klaar en kunnen naar de afdeling waar het dak grijs wordt gespoten.

Tekst & foto's: Guus Ferrée



Bernd Graf inspecteert de kwaliteit van zijn werkzaamheden. (foto Carlo ter Ellen)



Het laatste station: bij de eindmontage in Neurenberg zet Manuela Bilitz de laatste puntjes op de i.







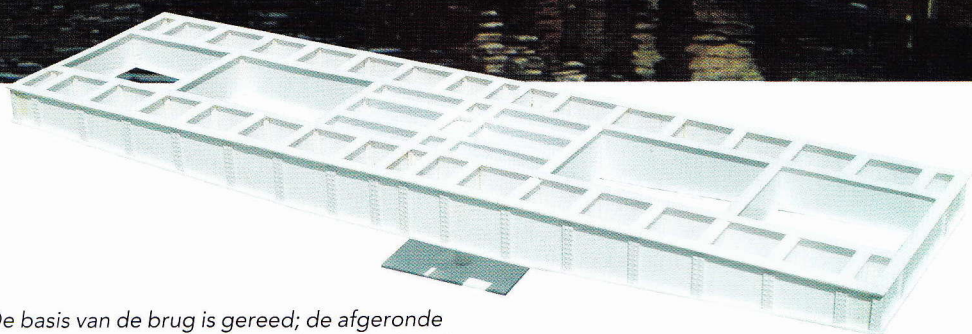
Op een Nederlandse modelbaan mag
een draaibrug eigenlijk niet ontbreken.

Nederlandse draaibrug in H0

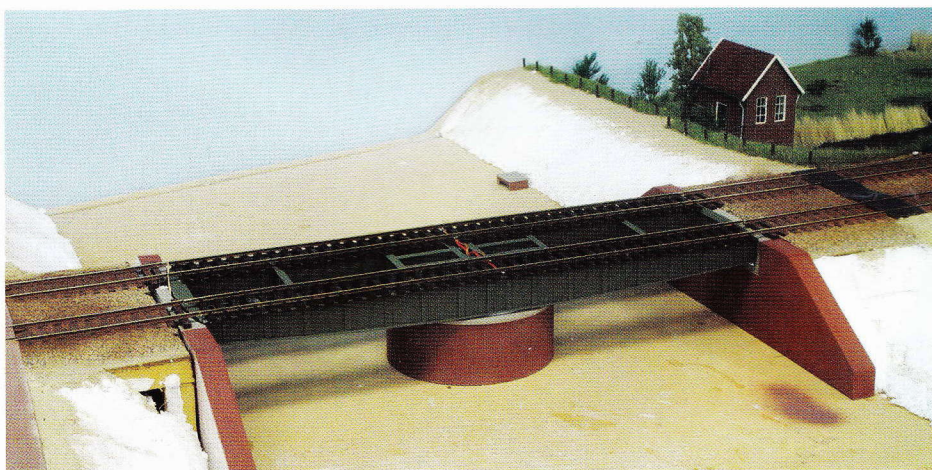
De spoorwegen in Nederland zijn in sommige opzichten aangenaam anders. Er zijn weinig landen waar je zo'n verscheidenheid aan spoorbruggen vindt. Een van de klassieke typen beweegbare bruggen is de draaibrug. Op een modelbaan naar Nederlands voorbeeld kun je eigenlijk niet om zo'n karakteristiek bouwwerk heen.



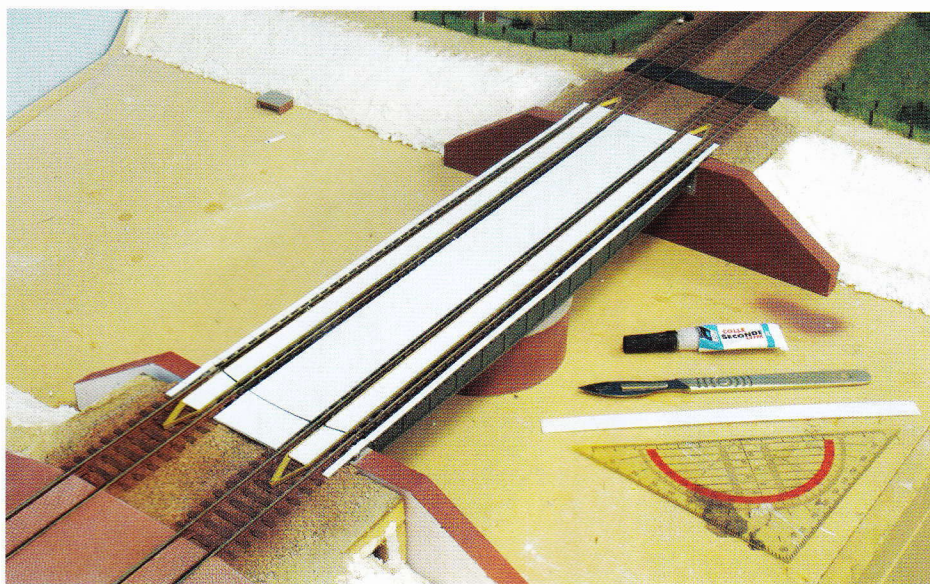
Nederland is het waterland bij uitstek. We groeien in de rivieren, kanalen, waterlopen, beken en sloten. De ingenieurs die lang geleden de eerste spoorlijn in ons land aanlegden, kregen dan ook al direct met spoorbruggen te maken. Overal waar het spoor water kruist, moet een brug komen. Aangezien de scheepvaart in Nederland Distributieland een belangrijke rol speelt, zijn veel spoorbruggen als beweegbare bruggen uitgevoerd. Onze inventieve voorouders hebben allerlei verschillende constructies bedacht. Zo heb je de hefbrug, de basculebrug, de ophaalbrug, de draaibrug en nog tal van andere varianten op het thema. In de Railhobby Bruggenspecial worden de verschillende vormen uitgebreid beschreven. De draaibrug was lange tijd een zeer populair ontwerp. De brug heeft als groot voordeel dat de constructie zwaar kan worden uitgevoerd, terwijl er toch maar weinig kracht nodig is om de brug open te draaien. Zelfs tamelijk grote draaibruggen kunnen nog met de hand worden geopend. Het nadeel is natuurlijk de kolossale pijler die midden in de vaargeul staat. Tegenwoordig wordt dan ook vaker naar een ander type brug gegrepen door de spoorwegbouwers. Op mijn modelbaan naar Nederlands voorbeeld wilde ik graag een oer-Hollandse draaibrug een



De basis van de brug is gereed; de afgeronde eindschotten moeten nog worden aangebracht.



Na het monteren van de rails kan de eerste proefrit plaatsvinden.



De geleidebalken en het brugdek worden aangebracht.

prominente plaats geven. Zulke bruggen zijn niet kant en klaar te koop en dat betekende volledige zelfbouw. Zoals elk zelfbouwproject begon ook de bouw van de brug met een stevige portie onderzoeks- en tekenwerk.

Een draaibrug bestaat uit twee (enkelspoor) of vier (dubbelspoor) hoofdliggers die de overspanning vormen. De liggers zijn vaak uitgevoerd als volle wand of vakwerkliggers. De liggers zijn verbonden door middel van dwarsdragers. Het midden van de brug steunt via een aantal dwarsdragers en een draagstuk op een stevige spil. Aan de onderzijde van de brug zijn wielen aangebracht, die over de looprail op de middenpijler rijden. Bij de ene brug zijn de wielen aan de buitenkant goed te zien, bij de andere brug vallen ze achter de liggers en zie je er niets van. De uiteinden van de brug rusten op landhoofden. Oudere bruggen hadden een bewegende oplegging; op het landhoofd rolde het uiteinde van de brug over een rail. Later kwamen de vaste opleggingen meer in zwang. De brug wordt bij het openen een stukje opgetild, zodat de uiteinden van de ondergrond loskomen. Het voordeel van deze oplossing is dat de rails aan het einde van de brug kunnen uitsteken en bij het sluiten netjes op hun plaats zakken. De brug zakt in een paar inkepingen in de oplegging en kan geen kant meer op. Theorie is leuk, maar een voorbeeld is beter. Op het internet is veel informatie over de voormalige spoorbrug over De Donge te vinden, bijeengebracht door Alex den Ouden. Op zijn site staan talloze tekeningen en foto's die een goed beeld

geven van hoe een draaibrug nu echt in elkaar steekt. Dichter bij huis zijn vaak ook goede voorbeelden te vinden. In mijn geval heeft de draaibrug in het centrum van Muiden ook als voorbeeld gediend. De brug is nu in gebruik voor het wegverkeer, maar vroeger reed over deze brug de Gooische Tram. Het is dus eigenlijk een spoorbrug. Aan de hand van de voorbeelden, foto's uit Het Utrechts Archief en wat boerenverstand, kwam ik uiteindelijk tot een set schaaltekeningen van de draaibrug. De brug is niet letterlijk een kopie van een van de bestaande bruggen, maar klopt heel aardig met hoe de gemiddelde draaibrug eruit ziet. De tekening gaat uit van een dubbelsporige brug met een overspanning van 42 cm. Een formidabele brug.

De bouw

De draaibrug heb ik helemaal gebouwd uit styreen. Je zou ook messing kunnen nemen, maar styreen is veel gemakkelijker te verwerken en voor de spoorbrug absoluut sterk genoeg. Het bouwen begint met het afdrukken van de bouwtekeningen op de juiste grootte. Ik maak altijd twee setjes, zodat ik delen van de tekening op het styreen kan plakken. De verschillende onderdelen zijn dan zonder extra teken- en rekenwerk uit te snijden. Ik ben begonnen met de vier langsliggers te snijden uit 1 mm styreenplaat. Zij vormen echt de basis van de brug. Vervolgens heb ik alle dwarschotten uitgesneden. De schotten hebben twee verschillende breedtes en worden hoger naarmate je dichter bij het midden van de

brug komt. Styreen laat zich het beste plakken met MEK. Het goedje is onder andere te koop van het merk Slater's bij de beter gesorteerde modelbouwwinkel. Gewoon de delen tegen elkaar aanhouden en de naad even aanstippen met een kwastje met MEK. Binnen een paar seconden zitten ze muurvast aan elkaar. Op de liggers en de schotten heb ik aan de boven- en onderkant styreenstrips geplakt. Het leuke is dat het bouwwerk al direct op een brug begint te lijken.

Het voorbeeld waar de brug het meest op gebaseerd is – de brug over De Donge – bestaat uit metalen secties die aan elkaar geklonken zijn. Overal zitten randen met klinknagels. Nu kun je klinknagels met een klinknagelpers stuk voor stuk in het styreen drukken. Maar... je kunt ook van Slater's platen styreen kopen met rijen klinknagels. Voor dit doel voldoen de kant en klare platen prima en het scheelt een berg werk. De stroken met klinknagels worden op de liggers geplakt ter hoogte van de dwarschotten. Ook de strips op de randen krijgen aan de binnenkant een strook met klinknagels. Als je een beetje secuur werkt, ziet het resultaat er meer dan overtuigend uit.

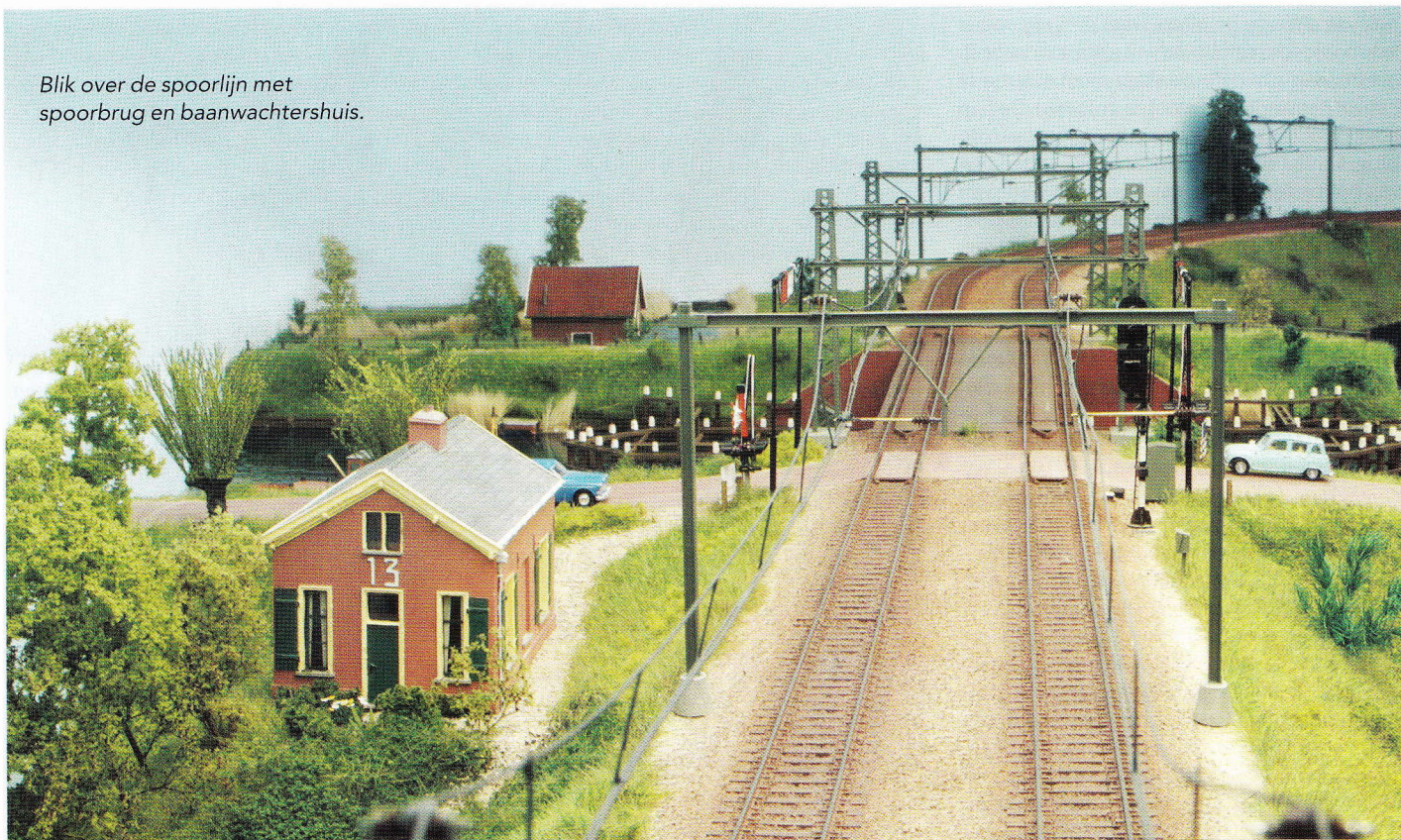
Het centrale punt van een draaibrug is natuurlijk het draaipunt. Het draaipunt is gemakkelijk te bepalen door twee diagonale lijnen door de uiterste punten van de brug te trekken. Het snijpunt van beide lijnen geeft exact het midden van de constructie aan. In het middelste vak van de brug heb ik op enige afstand boven elkaar twee plaatjes styreen geplakt. Precies in het bepaalde midden heb ik daarin een gat geboord en er een buisje van styreen in vastgelijmd. Door holle buis kunnen later de draadjes voor de stroomvoorziening van de rails worden geleid. De uiteinden van de brug zijn nu nog recht, maar horen licht gebogen te zijn. Vanuit het midden kunnen de eindschotten met een passer op een vlak stuk styreen worden afgetekend. In totaal worden er vier stukjes afgetekend die aan de ene kant de juiste bolling hebben en aan de andere kant recht zijn. Ze worden aan de boven- en de onderrand van het laatste dwarsschot geplakt.

Nu de basis van de brug zo'n beetje staat, wordt het tijd om eens naar de pijler en de landhoofden te kijken. Het is handiger eerst de landhoofden te maken en daarna de middenpijler; de hoogte van de pijler is dan beter op te meten. De landhoofden zijn eigenlijk platte dozen in de vorm van de dwarsdoorsnede van de spoordijk. Je plakt ze in een handomdraai in elkaar uit een plaatje styreen. In werkelijkheid is een landhoofd vaak van baksteen gemetseld of uit beton gegoten. Ik heb de zichtbare delen van de landhoofden met dun baksteenplaat van Slater's beplakt,



De brug vormt een geheel met het landschap.

Blik over de spoorlijn met
spoorbrug en baanwachtershuis.



Het remmingwerk is vrij uitgebreid om ook bij
een geopende brug de klap te kunnen
opvangen.



De doorvaart is groot genoeg om schepen van
enige omvang door te laten.



De eindportalen bestaan uit twee Sommerfeldt-masten met ertussen
een zelfgebouwde dwarsverbinding.



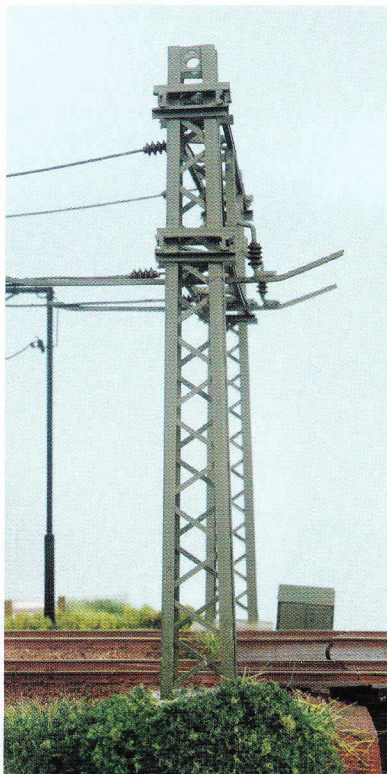
Leuk voor erbij: de havensleper van Artitec.

ook van styreen. De plaats waar de brug op het landhoofd rust, vereist wel wat extra aandacht. In het midden van de bovenkant moet een ronde hap uit het landhoofd worden gespaard. De hap heeft dezelfde ronding als de kopse kant van de brug. Omdat de brug al klaar is, is het bepalen van een passende vorm gewoon een kwestie van langs de brug aftekenen en uitsnijden.

Het rustpunt van de brug is meestal versterkt met betonnen of hardstenen platen. In model is dat gemakkelijk na te bootsen door de uitgesneden ronding te beplakken met strookjes styreen waarin op gezette afstanden naden zijn gekerfd. Op de bodem van de inkeping komt een rail of een stel opleggingen waarop de brug rust. Aangezien de brug toch 99,5% van de tijd dicht is, komt het hier qua detaillering niet zo heel nauw. Het laatste onderdeel van de brug is de middenpijler. De echte pijler bestaat uit een basis van rond metselwerk met daarop een betonnen bovenlaag. Op het beton staat de spil met de rail waar de brug op rust. De brug dekt de pijler bijna helemaal af, zodat je van het mechaniek niets ziet. Dat scheelt weer werk. Het bouwen van de pijler is geen hogere wiskunde. Ik ben begonnen met het twee schijven te snijden uit 1 mm dik styreen. De schijven vormen de onder- en bovenkant van de pijler. Rond de schijven heb ik twee laagjes dun styreen (0,25 mm) geplakt, zodat een koker ontstaat. Daar komt nog een laagje Slater's baksteenplaat overheen. De dikke betonnen rand op de pijler is een schijf styreen met een iets grotere diameter dan de pijler zelf. Langs de rand heb ik een strookje styreen geplakt om de rand nog iets meer volume te geven. Precies in het midden van de pijler wordt een gat voor de as van de brug geboord. Als het goed is, moet het nu allemaal in elkaar passen. De hoogte is nog het meest kritisch. Als je nauwkeurig werkt, steunt de brug evenveel op de middenpijler en de beide landhoofden. Een te hoge pijler laat de brug wippen en dat is zeker niet de bedoeling. Gelukkig is styreen redelijk zacht. Een klein hoogteverschil is weg te werken door de pijler of een landhoofd aan de onderzijde af te schuren op een vlak stuk schuurpapier. De pasvorm van de landhoofden is ook belangrijk. De brug moet goed aansluiten en toch open kunnen draaien. Dat lukt alleen als de kromming van de brug en de landhoofden klopt.

Het begint erop te lijken

Het knutselproject begint inmiddels op een echte spoorbrug te lijken. Een mooi moment om de verfspuit uit de kast te halen. De brug heb ik in de matte groene kleur gespoten, die zoveel staalconstructies in Nederland siert. Revell-kleur nummer 67 komt heel aardig in de buurt. Eventueel kan het groen door een beetje wit bijmengen nog wat opgefrist worden. Het is niet echt nodig om de brug eerst in de grondverf te zetten; de kleur hecht zo ook prima op het styreen. De bakstenen delen van de pijler en de landhoofden krijgen natuurlijk een baksteenkleurtje. Deze kleur is aardig met een mengsel van de Revell-nummers 5 (een beetje), 15 (matig) en 37 (veel) te benaderen. De betonnen delen krijgen een passende tint met Revell nummer 75. Als u liever met Tamiya werkt, kan dat natuurlijk ook. Ik vind zelf dat Revell iets beter dekt en een verstopte airbrush is later altijd nog schoon te maken met thinner. Een goede afzuiging en adembescherming (sputmasker) zijn wel aan te raden. Wanneer de brug door en door droog is, kan hij



Het eindportaal is best indrukwekkend geworden.



De draden van de bovenleiding zijn met isolatoren aan het portaal bevestigd.



De omhoog gebogen strip vangt de pantografen op.



Direct naast de brug ligt een spoorwegovergang voor de weg op de kanaaldijk.

definitief op zijn plek worden gezet. De volgende stap is het leggen van de rails. Voor de stroomvoorziening worden in het midden van de brug aan beide rails draadjes gesoldeerd. De draden kunnen door de holle as van de brug via de middenpijler ongezien in de catacomben verdwijnen. De rails heb ik met secondelijm op de liggers vastgeplakt. Op de uiteinden worden de rails precies boven de gekromde rand afgezaagd. Dan zijn de sporen naar de brug aan de beurt. De rails op de landhoofden worden passend gemaakt, zodat ze aansluiten op de sporen op de brug. Probeer wel een voeg van een millimeter open te houden, zodat de brug straks nog kan draaien. Ook hier helpen een paar druppels secondelijm om de rails te fixeren. Nadat de rails zijn aangesloten, is het moment van de eerste proefrit aan-

gebroken. Natuurlijk moet de trein zonder ontsporen en wippen over de brug rijden, maar de brug moet onder het rijden niet verschuiven en toch nog kunnen draaien. In de praktijk blijkt de wrijving in de oplegging zo groot te zijn dat de brug niet uit zichzelf aan de wandel gaat, maar als dat wel het geval is kan het verstandig zijn om een nokje op de landhoofden te maken dat de brug op zijn plaats houdt.

De draaibrug is nog niet helemaal compleet. Een brug van enige lengte heeft geleidebalken te hebben. De geleidebalken zijn L-vormige profielen die tussen de rails liggen. Mocht een trein onverhoopt ontsporen, dan vangen de geleidebalken de wielen op en zorgen ervoor dat de trein al voorthobbelen de brug kan passeren zonder eraf te vallen. De geleidebalken beginnen in een

punt voor de brug en eindigen weer in een punt na de brug. Ik heb de geleidebalken gemaakt van messing profielen. Bij de punten heb ik de binnenkant van de profielen afgevijld, zodat ze precies tegen elkaar passen. De profielen zijn met secondelijm direct naast de railstoelen op de biels geplakt. Daarna heb ik de profielen en de zijkant van de rails in dezelfde roestkleur geschilderd. Zo vormen ze mooi een geheel.

Uit oude foto's blijkt dat de draaibruggen vaak een doorlopend brugdek van stalen platen hebben. Het brugdek heb ik nagemaakt met wafeltjesplaat van Slater's. Het hele brugdek bestaat uit twee grote stukken plaat. In werkelijkheid zijn de platen niet zo groot en daarom heb ik om de paar centimeter naden in de platen gekrast. Zo valt die ene echte naad in het midden gelijk helemaal niet meer op. De platen heb ik eerst even met de airbrush gespoten en daarna op de brug gelijmd. Dat scheelt weer een hoop afplakwerk. De modelbaan is een nette draaibrug rijker. Een té nette brug. Een beetje brug is lekker smerig. Met de airbrush heb ik waasjes roest en zwart op het brugdek en de zijkant van de brug gespoten. Fijn krijtpoeder is heel geschikt om overal extra vuilcenten aan te brengen. In elk hoekje hoopt het vuil zich op en dat hoeft in model niet anders te zijn. Eventueel kunt u de brug met wat lichtere kleuren nog stevig drybrushen. Zo komen details als klinknagels echt tot leven.

De afwerking

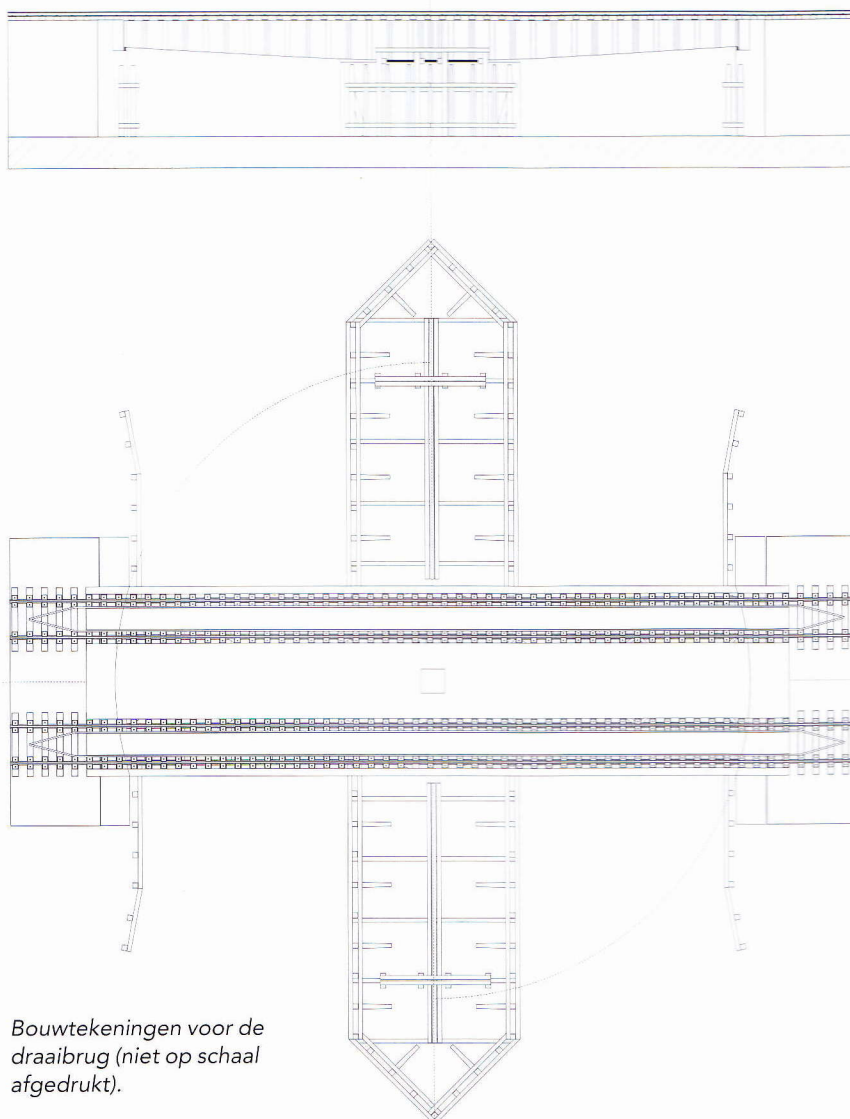
Een brug staat nooit op zichzelf, maar is altijd onderdeel van het landschap. Wat bij een brug in elk geval niet mag ontbreken is het remmingwerk. Deze constructie van houten palen beschermt de brug tegen aanvaringen, bijvoorbeeld wanneerschepen uit de koers worden gebazen door een stevige zijwind. Het remmingwerk bestaat uit stevige palen die in de bodem van de vaart zijn geheid. De palen worden ook wel dukdalven genoemd. Aan de bovenkant zijn ze iets afgeschuind of voorzien van een metalen kap. Het bovenste stuk is wit geschilderd, zodat de dukdalf ook bij slecht zicht nog te onderscheiden is. De palen zijn verbonden met horizontale balken om het schip op te vangen en verder te geleiden. Bovendien maken ze de hele constructie een stuk stijver. Voor de modelbouwer is het remmingwerk een breiwerkje

Informatie over de spoorbrug over De Donge:
<http://www.alexdenouden.nl/02/02a.htm>

De bouwtekeningen van de draaibrug kunt u downloaden van:
<http://www.floodland.nl/aim>

info

info



Bouwtekeningen voor de draaibrug (niet op schaal afgedrukt).

van styreen. Ik ben begonnen met alle palen op lengte te snijden. Daarna heb ik een vlak-schuurmachine in de werkbank geklemd en de palen afgeschuind. Het in elkaar zetten van het staketsel is appeltje-eitje. Leg de palen op de tekening en plak de dwarsbalken er overheen. Zo maak je eerst de lange rechte stukken die je vervolgens alleen nog maar aan elkaar hoeft te maken. Het remmingwerk heb ik in een onbestemde houtkleur gespoten; de witte koppen zijn er met de kwast later opgezet.

Het landschap rond de brug kan verder worden aangekleed. Langs de oevers heb ik een beschoeiing van houten planken gemaakt. Hier en daar groeien plukken riet in het water. De oevers zijn met lang gras in verschillende kleuren bedekt. En natuurlijk groeit er in het gras veel onkruid. Struiken, planten en ander groen maken de oever lekker rommelig. Hoe meer verschillend groen, hoe beter. Tenslotte komt hier niet elke week een tuinman langs. Nadat ik de bodem van de vaart had geschilderd, heb ik er Realistic Water van Woodland Scenics overheen gegoten. Ik weet niet of dit echt een aanrader is. Het voordeel is dat het spul niet stinkt. Daar staat tegenover dat het flink krimpt, waardoor je langs de oevers snel een oplopend randje onderhoudt. Het is ook niet goedkoop. Een paar lagen vernis zijn misschien nog niet zo'n gek alternatief.

De bovenleiding is een verhaal apart. Behalve veel beweegbare bruggen hebben we in ons land ook veel spoorlijnen met bovenleiding. Die twee gaan wat lastig samen. Voor een vrije doorvaart is het noodzakelijk dat de bovenleiding samen met de brug wordt weggedraaid of op de brug niet doorloopt. Bij grote draaibruggen - zoals vroeger op de Hembrug - werd voor de eerste optie gekozen, bij de kleinere bruggen voor de tweede. Tegenwoordig zie je dikwijls dat ook bij kleinere bruggen een doorlopende bovenleiding wordt aangebracht. Voor mijn brug heb ik gekozen om de bovenleiding niet te laten doorlopen. Dat is toch het meest typerend voor deze bruggen. De eindportalen vlak voor de brug zijn van een bijzondere constructie; zij moeten immers de trekkracht van de bovenleiding opvangen. De portalen zijn gebaseerd op een vergelijkbare constructie die vroeger bij Leiden stond.

Voor de basis ben ik van twee Duitse afspanmasten van Sommerfeldt uitgegaan. Tussen de masten heb ik een dwarsverbinding van messing profielen gebouwd. Alle verbindingen zijn gesoldeerd om echt een stevig geheel te krijgen. De contraptie heb ik aan de masten met secondelijm vastgezet. Kleine stukjes messing profiel zorgen net als in werkelijkheid voor een solide verbinding. De rijdraad gaat bij het eindportaal in een messing strip over. Aan de kant van de brug is de messing strip omhoog gebogen om de pantograaf op te vangen. In werkelijkheid is het net zo geregeld. De pantografen van de modellen moeten een klein beetje worden aangepast, zodat de uitslag in de hoogte beperkt wordt. Anders bestaat de kans dat de pantograaf boven de strip eindigt en dus achter de mast blijft hangen. De eindportalen heb ik in dezelfde grijsgroene kleur als de brug gespoten. De foto's spreken verder voor zich.

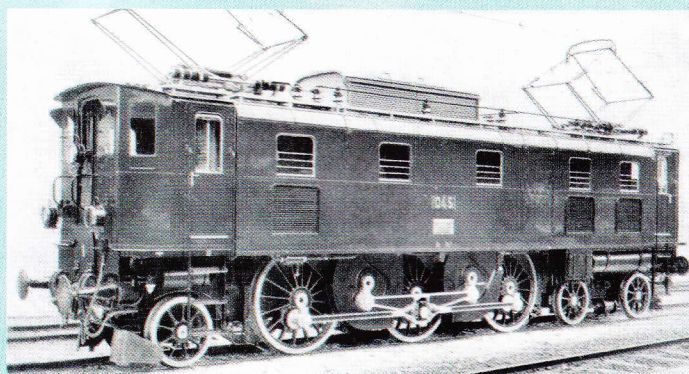


Tekst & foto's: Huib Maaskant

De Ae 3/6^{II} getest

DE HISTORISCHE 10439 VAN DE SBB ALS H0-MODEL VAN ROCO

Roco heeft met het uitbrengen van een H0-model van de Zwitserse Ae 3/6^{II} passend aangehaakt bij het 125-jarig jubileum van de Gotthardtunnel. Niet onsuccesvol, want het model haalt een hoge score zoals hierna zal blijken.



De Ae3/6^{II} van de SBB in zijn glorie dagen, hier de 045. Op de foto zijn de details van de koppelstangaandrijving goed te zien. Een vergelijking met het model laat zien dat aan het laatste niets ontbreekt.

Terwijl in Europa de stoomlocomotief het rijk nog praktisch alleen had, werd in Zwitserland al hard aan de elektrificatie van het spoorweginet gewerkt. De reden was, dat men de kolen

voor het stoken van de stoomlocomotieven duur moest importeren, terwijl men door de waterkrachtcentrales in ruime mate over elektrische energie kon beschikken. Daarbij kwam nog

dat het verkeer over de Gotthard behoefte had aan sterkere tractievoertuigen. In 1914 besloot de SBB tot invoering van de elektrificatie van het net, te beginnen bij de Gotthard. Hoe-

wel men van de ervaringen van de sinds 1913 elektrische Lötschbergbahn kon profiteren, werd besloten tot de bouw van een serie proeflocomotieven om details van de elektrische tractie



Het model is mooi fijn gedetailleerd. De handgrepen naast de deuren moeten door de koper zelf aangebracht worden en ook de bufferbalk kan met diverse los meegeleverde attributen worden opgetuigd.

te onderzoeken en te beproeven. De eerste grote serie, Be 4/6, werd vanaf 1919 gebouwd, gevolgd door de Ce 6/8, de befaamde krokodillen. Voor het verkeer in het vlakke land waren in het begin van de elektrificatie drie aangedreven assen voldoende. In totaal werden drie varianten van deze op drie assen aangedreven locomotieven voor de trajecten door het vlakke land, de dalen, gebouwd. Twee series, de Ae 3/5 (1'Co1') en Ae 3/6 (2'Co1') hadden voor iedere drijf-as een motor. De rijeigenschappen in de bogen van de korte Ae 3/5 waren helaas niet bevredigend. De rijeigenschappen van de Ae 3/6 waren daarentegen aanmerkelijk beter. Daarom werd bij een derde type, de Ae 3/6" gekozen voor de asindeling 2'C1'. De drie drijfwielen waren aan beide zijden van de loc via koppelstangen met de twee motoren verbonden.

De serie Ae 3/6" werd tussen 1924 en 1926 bij SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur) gebouwd. De elektrische installatie werd door Maschinen Fabrik Oerlikon geleverd. De locomotieven haalden een maximumsnelheid van 95 km/u bij reizigerstreinen en 60 km/u met een goederentrein van 1700 ton aan de haak. De rijeigenschappen van deze zware machines waren zo goed, dat de toegestane maximumsnelheid tot 100 km/u werd verhoogd. De locomotieven wogen 98 ton. Ondanks de uitstekende rijeigenschappen werden geen nieuwe locomotieven van dit type gebouwd. In 1926 was de aandrijving door koppelstangen achterhaald. Tussen 1965 en 1977 werden ze stuk voor stuk buiten dienst gesteld. De 10439 werd aan het historische bestand van de SBB

Het front van het model. Vooruit rijdend toont het model een A-sein, terwijl dan aan de achterkant het rechtersein wit licht toont als sluitsein. Dit was voorschrift bij de SBB.



EXTRA ONLINE

Meer weten over deze
Railtest? Kijk op
www.railhobby.nl
Gratis voor abonnees!

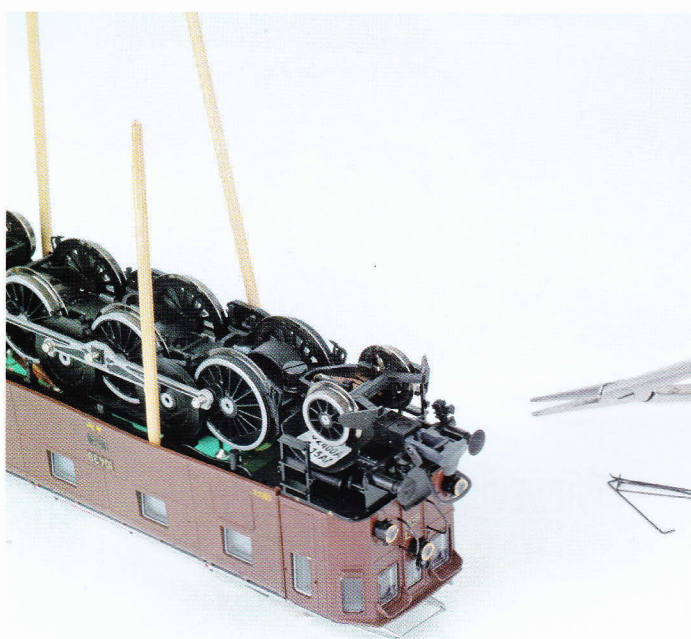




toegevoegd en is ondergebracht in het depot van Olten.

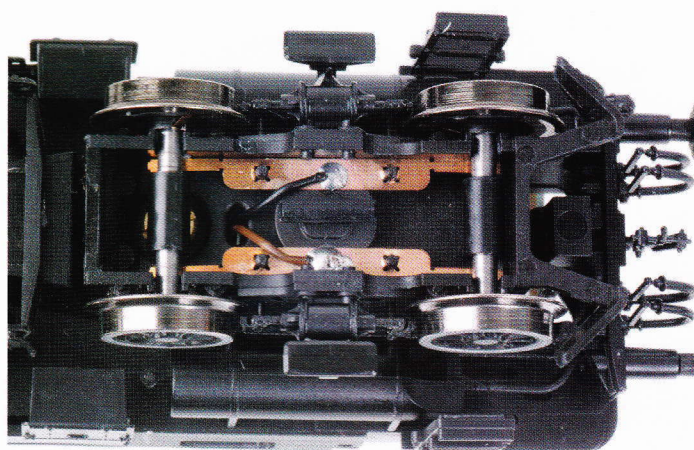
Het model

Roco koos deze 10439 als voorbeeld voor een H0-model. De opschriften geven Olten als depot aan met de datum 23 december 2004. De foto's laten zien dat het om een fraai model gaat, dat zeer nauwkeurig is nagemaakt. De gemeten afmetingen laten daar geen twijfel over bestaan. Na het aanbrengen van een aantal los meegeleverde onderdelen en het smeren van de draaipunten van de koppelstangen kan de machine de baan op. Onmiddellijk valt op dat het model geen lawaai maakt, ja het geluid van de wielen op de rails is hoorbaar, maar verder niets. Andere elementen van het rijgedrag zijn in de meetresultaten terug te vinden. De maximumsnelheid ligt binnen aanvaardbare grenzen in



De wielen worden via de koppelstangen aangedreven, inclusief de twee zogenaamde blinde krukassen die bij het voorbeeld werkelijk voor de overbrenging zorgen. Let ook op de haarscherpe opschriften.

Niet meer van deze tijd, de kap is op het frame geklikt en kan alleen maar door moeizaam uitbuigen worden losgemaakt, geknoei. Houten prikkers kunnen daarbij van pas komen.



Alle assen dragen bij aan de stroomtoevoer, ook die van het draaistel.

Testresultaten van de Ae 3/6" van Roco, catalogusnummer 62400

1. Voorbeeld is de elektrische locomotief 10439 als historische loc van de SBB

2. Maatvoering

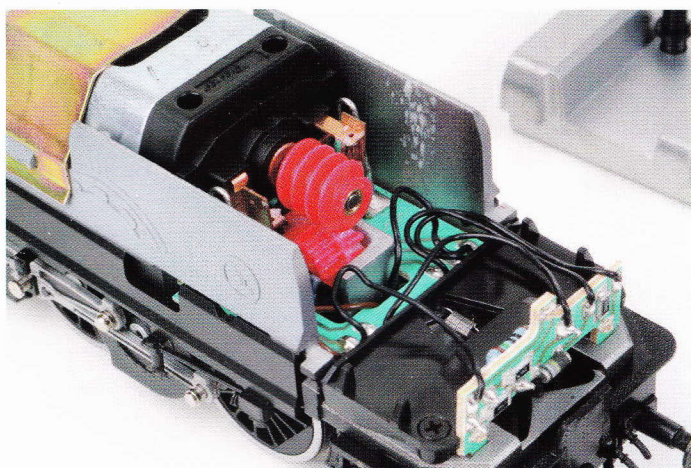
(alle maten in mm)	voorbeeld	1:87	model
Lengte over de buffers	14090	162,0	162,6
Radstand draaistel	2150	24,7	24,7
Radstand gekoppelde assen	2350	27,0	27,0
Loopas - 1e gekoppelde as	2000	23,0	23,0
3e gekoppelde as - 1e draaistel as	1950	22,4	22,3
Diameter van de drijfwielen	1610	18,4	18,3
Wieldiameter alle andere wielen	950	10,6	10,6
Dakhoogte	3750	43,1	43,2

3. Gegevens

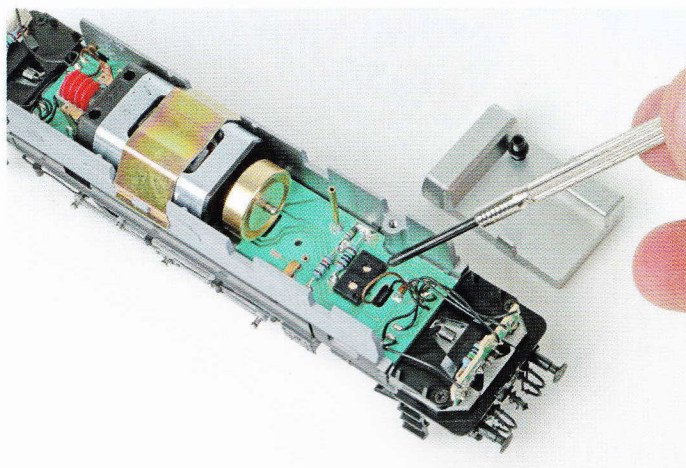
Motoren: poolaantal	5
Aangedreven assen	3
Antislipbandjes	2
Minimum boogradius	360
Vliegwielen	1
Seinen: front- en sluitseinen branden (wisselend met de rijrichting)	

4. Waardering

a. Uitvoering	b. Rijeigenschappen
Detailering	9
Kleurstelling	9
Opschriften	8
Seinbeeld	10
Lichtwisseling	10
Afscherming/sterkte	8
Snelheid	10
Gedrag op wissels	8
Optrekken/afremmen	9
Stroomopname	9
Geluidsniveau	9
Trekkracht	7



Details van de aandrijving. Een van de gekoppelde assen is van een tandwiel voorzien, dat via twee tussentandwielen door een worm op de motoras wordt aangedreven. Rechts is de print met de leds voor de seinen te zien. Daar komen nauwelijks nog lichtgeleiders aan te pas.



Als de kap verwijderd is, wordt het binnenwerk zichtbaar. Bij de schroevendraaipunt is de decoderconnector zichtbaar. Het onderdeel rechts kan als koelplaat voor de decoder dienst doen. Tussen deze connector en het vliegwiel is het linkje zichtbaar waarmee op bovenleidingbedrijf kan worden omgeschakeld.

vergelijking met het voorbeeld, de minimumsnelheid valt zonder elektronische rijregelaar iets tegen. Pas boven de 3 V begint de loc met een lichte schok te rijden met zo'n 15 km/u. Geef je

de rijspanning een iets meer pulsachtig karakter dan zijn zelfs kruipsnelheden mogelijk. De trekkracht is voldoende voor een testtrein van tien vierassers, maar dat is ook wel de grens. In

een Zwitsers berglandschap gaan de wielen met zo'n last zeker slippen.

De constructie van het model is typisch Roco, een zwaar metaal frame waarin de motor met

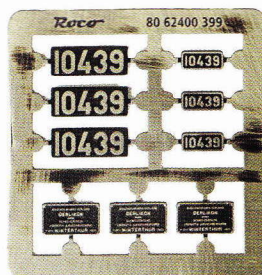
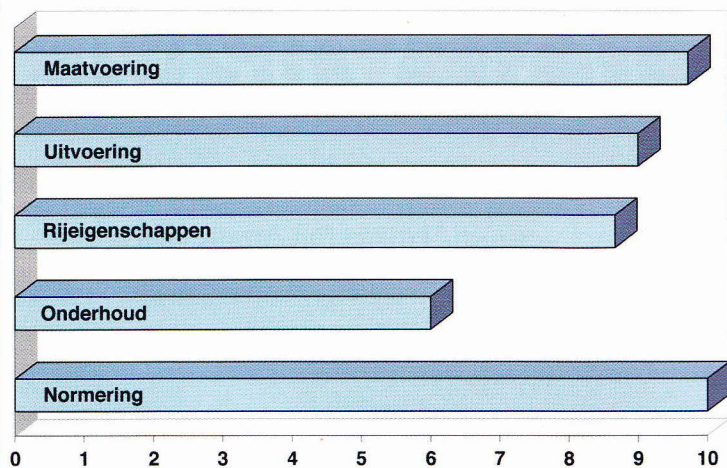
een vliegwiel dat bij 12 V voor ongeveer driekwart loclengte uitloopt zorgt als de spanning wegvalt. De foto's bij deze test laten de details zien en meteen ook een minpunt. Al jarenlang ageren we tegen kapmontage met nokken waarbij het nodig is de zijanten uit te buigen om die te verwijderen. Omdat je daarbij de kap stevig moet beetpakken en er aan trekken is de kans op beschadigingen erg groot.

Tenslotte

De Ae 3/6^{II} is in onze ogen een topmodel, erg mooi en heeft goede rijeigenschappen. Nergens zie je onderdelen die buiten proporties en vooral de mooie pantografen maken het model af. Op de testbaan is de loc geen uitblinker wat betreft de trekkracht, maar op een modale modelbaan zal dat nooit een probleem zijn. Met een adviesprijs van € 245,00 is de prijs/kwaliteitverhouding prima in orde, maar even rondneuzen levert ongetwijfeld aanbiedingen voor minder op. Daarvoor krijg je dan ook nog een set messing locnummers en een stukje rails om de machine in een vitrine kast te zetten.

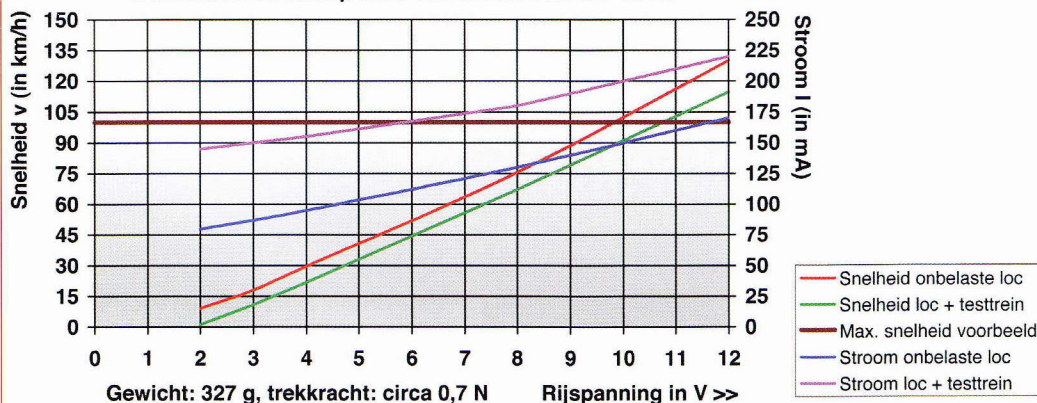
Tekst grootbedrijf: Paul Kleyer
Test & tekst: Ruurd de Jong
Modelfoto's: Rob Ellerman

Testresultaat van de Roco Ae 3/6^{II} van de SBB in H0



Wie niet tevreden is met de opgedrukte schildjes kan nog de meegeleverde echte messing fabrieksschildjes en nummerplaten aanbrengen.

Snelheid en stroomopname van de Roco Ae 3/6^{II} in H0





Reïncarnatie van Lima-IRM tot VIRM

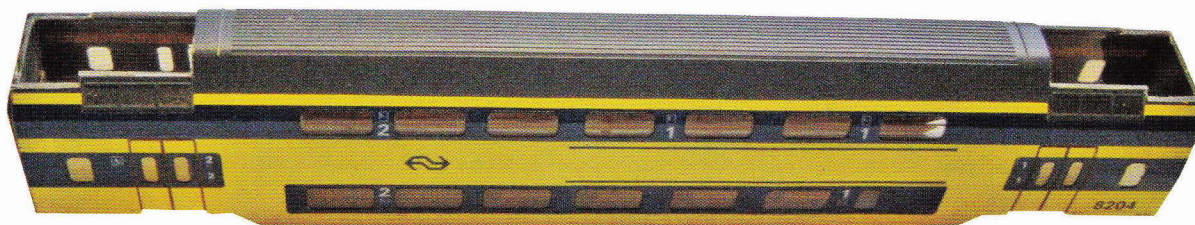
Tijdens Eurospoor 2004 waren op de stand van Stichting Doorreis een tweetal modellen van de VIRM te zien, een verlengd vier- en zesdelig IRM-stel van NS. Over de verbouwing van deze Lima-stellen werden nogal wat vragen gesteld. De belangrijkste antwoorden heb ik voor u in dit artikel samengevat.



De VIRM-vierwagenstellen onderscheiden zich van de DD-IRM-viertjes o.a. door de plaatsing van de pantografen op een van de tussenbakken. Zaandam, 14 augustus 2005. (foto Peter Wijshake)

De aanpassingen aan het model zijn beperkt gebleven tot de dakpartijen en de opschriften. De zijwanden zijn ongewijzigd gebleven. Dit vindt zijn oorzaak in het feit dat de Lima-bakken uit één stuk doorzichtige kunststof bestaan. Hierop zijn de kleuren met uitzondering van de ramen aangebracht. De ramen kunnen dus niet verwijderd worden. Voor het afwerken en spuiten van verbouwde wanden is het noodzakelijk dat de ramen tijdelijk worden verwijderd en na het

Foto boven: Een zeswagen VIRM-stel arriveert in Zaandam, 14 augustus 2005. Lima heeft deze verlengde versie nooit in model gemaakt, tijd voor de handige modelbouwers. (foto Peter Wijshake)

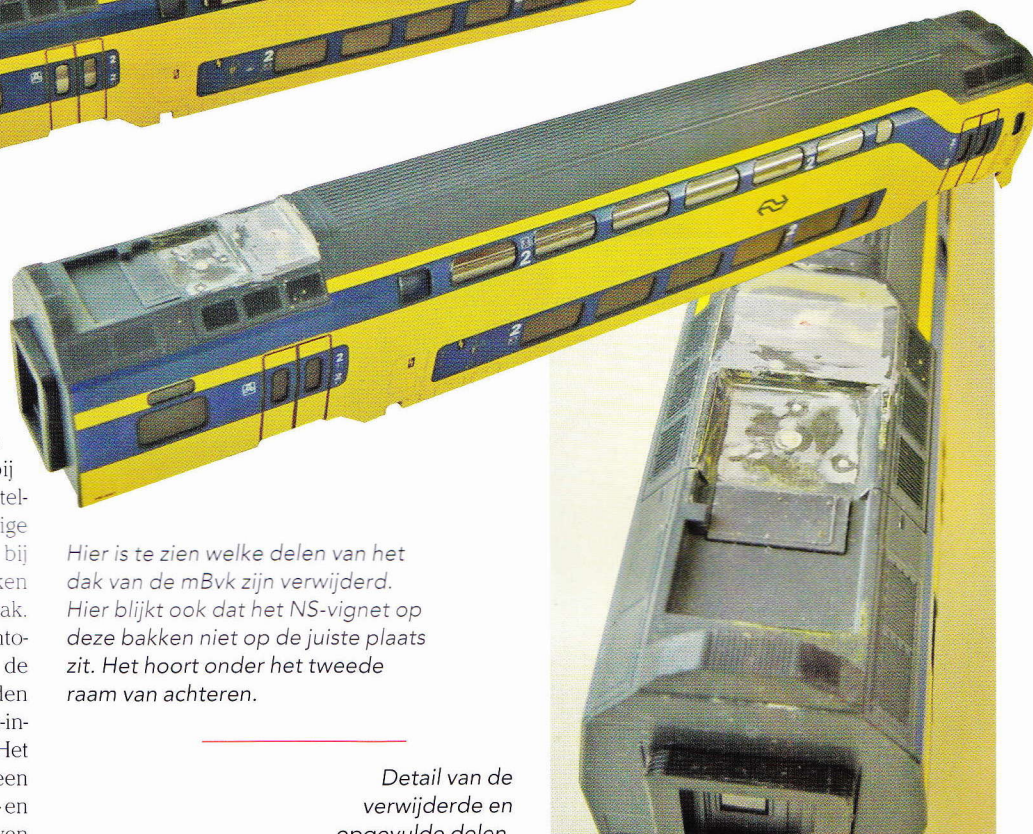
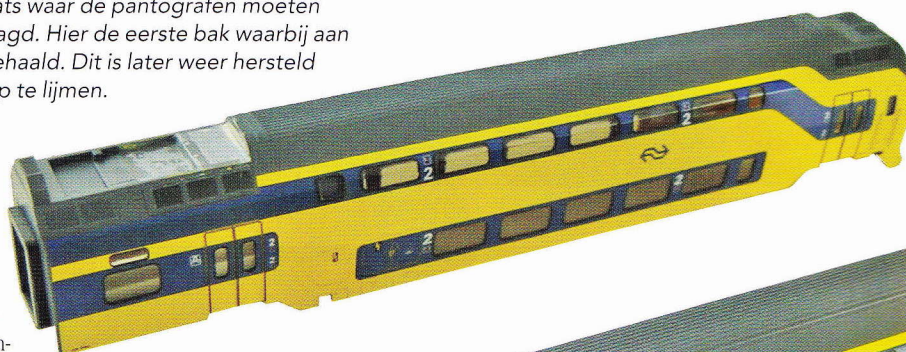


De eerste stap, op de plaats waar de pantografen moeten komen, is het dak uitgezaagd. Hier de eerste bak waarbij aan de uiteinden teveel is afgehaald. Dit is later weer hersteld door een stripje styreen op te lijmen.

spuiten weer worden te ruggeplaatst. Theoretisch is het wel mogelijk om de ramen af te plakken maar na een paar proeven was het eindresultaat niet bevredigend en is besloten de wanden niet aan te passen.

Het grote voorbeeld

De (V)IRM-treinstellen, (Verlengd) Inter Regio Materieel, bestaan uit een tweetal gemotoriseerde koprijtuigen mBvk1 en 2 plus een of meer tussenrijtuigen (ABv3/4 en ABv5). In de oorspronkelijke opzet waren er drie- en vierdelige treinstellen. Door de toenomen vraag naar vervoerscapaciteit zijn inmiddels alle treinstellen verlengd. Hierbij zijn alle drie- en vierdelige dubbeldeks-IRM stellingen verlengd tot vier- respectievelijk zesdelige treinstellen (de VIRM's). Dit is gedaan door bij het vierdelige stel een tweetal nieuwe bakken tussen te plaatsen, een mBv7 en een ABv6 bak. Deze laatste is uitgerust met een tweetal pantografen en een ruimte waarin in de toekomst de apparatuur voor de 25 kV-installatie kan worden ondergebracht. De mBv7 bevat een tractie-installatie voor de benodigde extra kracht. Het viertje ontstond door het tussenvoegen van een ABv6. Tevens zijn er 13 compleet nieuwe vier- en 21 zesdelige stellingen geleverd. (Voor wie even



Hier is te zien welke delen van het dak van de mBvk zijn verwijderd. Hier blijkt ook dat het NS-vignet op deze bakken niet op de juiste plaats zit. Het hoort onder het tweede raam van achteren.

Detail van de verwijderde en opgevulde delen.



Een foto van het grote voorbeeld. Hier de 8711 op station Sloterdijk, een zesdelig stel uit de serie geheel nieuw gebouwde stellingen. Links de ABv5 met het treinstelnummer, rechts de ABv6. Let op de stroomlijnbeplating naast de pantografen. Deze komt niet op ieder stel voor.

kwijt zijn wat de betekenis is van de diverse afkortingen: de A staat voor 1e klas, B voor 2e klas, m voor motorrijtuig, v voor verdieping en k voor koprijtuig.)

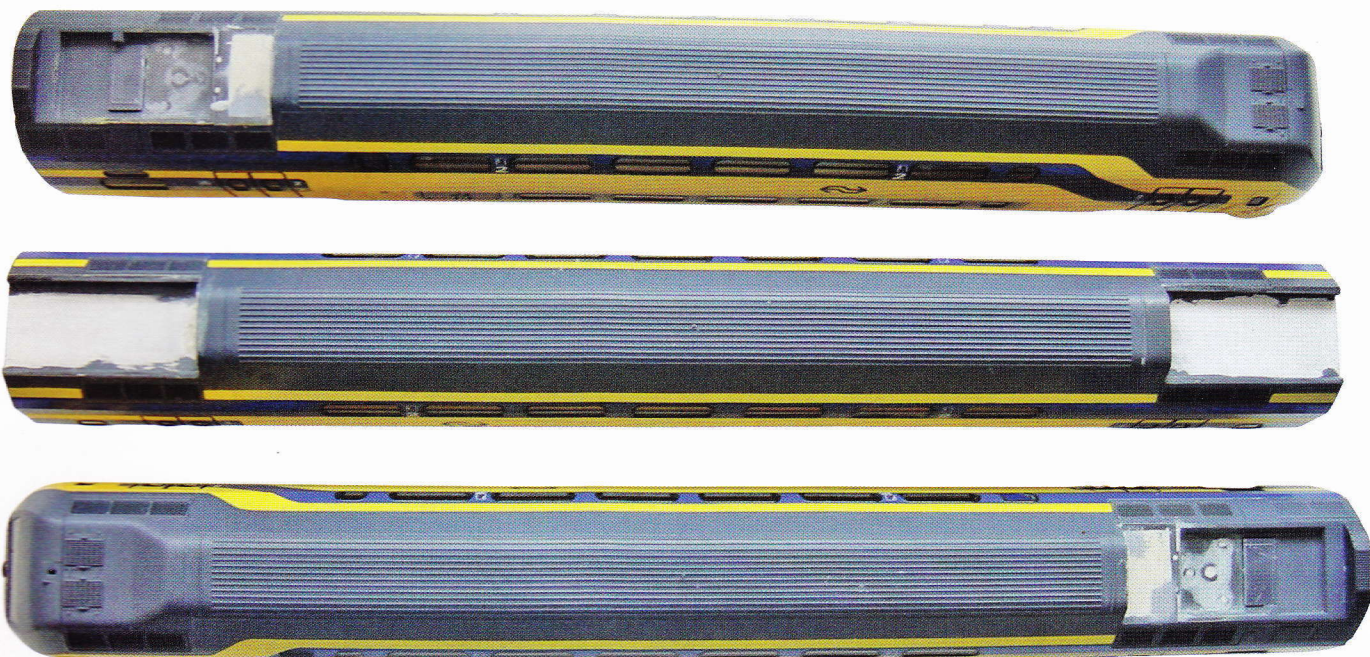
De verlengde zesjes werden in de reeks 8600 ondergebracht, de verlengde viertjes kregen nummers uit de reeks 9400. De geheel nieuwe viertjes kregen nummers in de reeks 9500 en de nieuwe zesjes kwamen in de nummerreeks 8700.

In model worden deze nieuwe varianten niet geleverd en het is de vraag of dit ooit gaat gebeuren gezien de situatie waarin Lima/Rivarossi zich bevindt. Zelf ombouwen was dus het alternatief.

Voorbereidingen

Voordat we gaan ombouwen is het verstandig eerst eens te kijken hoe de nieuwe stellingen eruitzien en wat de verschillen met de eerdere versies en de Lima-modellen zijn. Daarnaast is het handig om een bouwtekening en foto's bij de hand te hebben.

Het opvallendste verschil is de plaatsing van de pantografen. Bij de nieuwe en verlengde stellingen bevinden deze zich niet meer op de kopbakken, maar daar zijn ze naar de ABv6-bak verplaatst. Om dit in model te bereiken zal van een tussen-



Op deze foto zijn alle ingrepen op de daken van de drie te behandelen bakken te zien.



Detailopname van de verbouwde daken.

bak een tweetal delen van het dak moeten worden verwijderd om ruimte voor de panto's te scheppen. Wat ook afwijkt is de bakindeling bij de balkons. Het Lima-model heeft aan beide zijden een klein balkon, het grote voorbeeld heeft aan de 1e-klaszijde een groter balkon en grote ramen, conform die van de kopbakken.

Het tweede verschil is de eveneens geheel nieuwe mBv7-bak. Afgezien van dezelfde balkonindeling als van de ABv6 heeft deze ook apparatuurruimten gelijk aan die van de kopbakken. Dit resulteert in afwijkende zijwanden met luiken die toegang tot die apparatuurruimte geven. Het derde verschil zit in de kopbakken. Hiervan zijn de panto's verwijderd evenals een deel van de dakbeplating. Liep het dak eerst gestroomlijnd af, nu is deze beplating verwijderd.

Verder blijken er in de praktijk nog een aantal varianten in dakafwerking rond te rijden. Sommige ABv6 bakken hebben een stroomlijnbeplating bij de panto's zitten, andere weer niet.

Een van buiten minder opvallend verschil is dat alle stellen geheel rookvrij zijn. Dit komt aan de buitenzijde tot uiting door het ontbreken van de



Het eindresultaat, de verlengde VIRM-4 9417. (foto Peter Wijshake)

klassenaanduidingen die de scheiding tussen roken en niet-roken aangaven en de rode streep of kruis door het rooksymbool. Overigens staat op het Lima-model nog een rood kruis door de sigaret, maar dat is conform de werkelijkheid, op de verlengde stellen is dit niet gewijzigd.

Bij de keus voor de ABv6-bak is het nog van belang te weten dat die voor het zesje zowel op de onder als bovenverdieping een 1e-klascompartiment heeft en die voor het viertje alleen op de onderverdieping. Omdat in model beide varianten bestaan is het handig hier bij de aanschaf van de tussenbakken al rekening mee te houden.

Om een natuurgetrouw model te krijgen moeten er naast de beide kopbakken voor het zesje twee bakken worden verbouwd en voor het viertje één bak. De geheel nieuw gebouwde zesjes hebben nu drie bakken met op beide verdiepingen een 1e-klascompartiment en de tot zesdelig ver-

lengde vierdelige stellen tweeënhalve bak. In het oude viertje was uiteindelijk al een bak aanwezig met alleen een 1e-klascompartiment op de benedenverdieping.

Het model

Hoe gaan we te werk. Eerst eens kijken wat er in model aanwezig is en hoe we dit kunnen gebruiken voor de ombouw. Allereerst de complete sets, waarin een driedelig stel zit. Daarnaast zijn er losse tussenbakken leverbaar (geweest) met op het benedendek een eerste-klascompartiment.

De ombouw bestaat uit de volgende stappen.

- **verbouwen dakpartij ABv6,**
- **aanpassen mBv7,**
- **verbouwen dakpartij mBvk,**
- **aanpassen opschriften,**
- **spuiten,**
- **afwerking.**

De ABv6

Aan beide uiteinden moet een stuk van het dak worden gehaald, tot net boven de luchtroosters. Voor het verwijderen van de delen gebruik ik een hobbyboormachine met een diamantslijpschijfje. Op een lage snelheid voorzichtig door de kap snijden. Maar met een fijn zaagje gaat het natuurlijk ook. De aanwezige naad van de dakluiken is precies de goede maat. Gooi het verwijderde deel niet weg, er zit een mooie roosterstructuur in en die kunnen we later gebruiken om de luiken op de nieuwe dakpartij van de ABv6 te maken.

Mijn eerste poging deed ik naar aanleiding van een foto van een bak in de fabriekshal. Hierbij was duidelijk te zien dat het deel vanaf de roosters tot aan het bakeinde nog een stuk lager was dan boven de roosters. Ik heb dit dus ook zo afgezaagd. Beetje voorbarig bleek achteraf, want het stel op de foto was nog niet geheel af-

EXTRA ONLINE

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

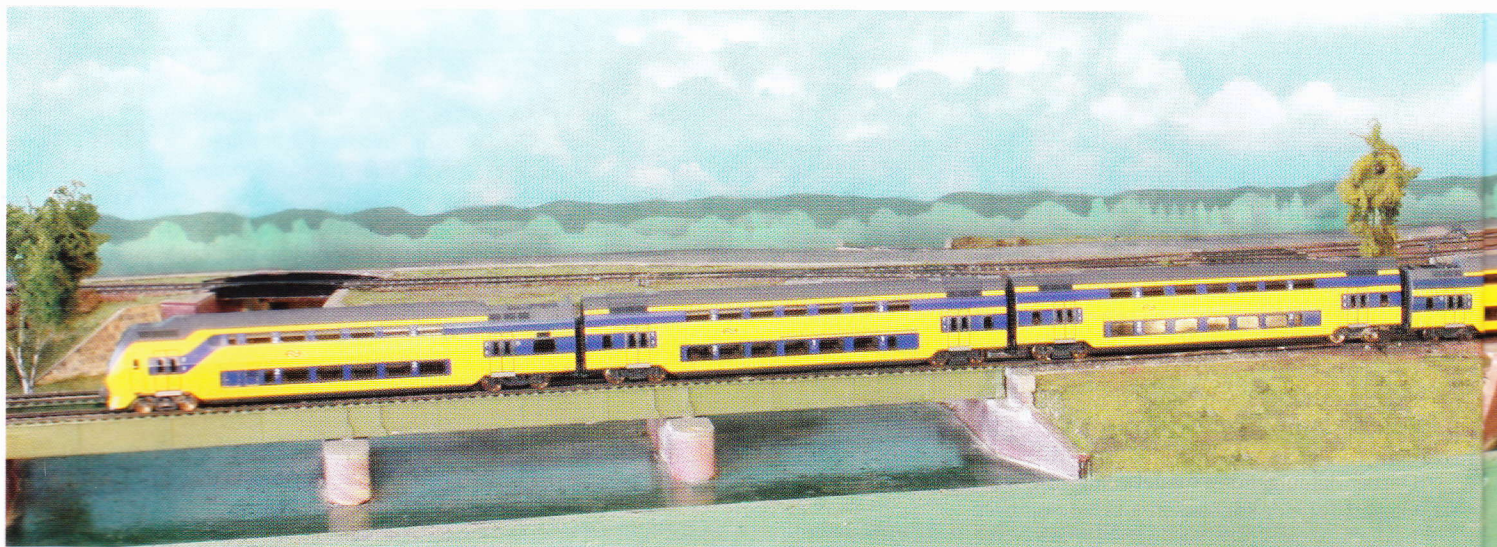
online

online



Na het spuiten en monteren van de pantografen is dit het resultaat. Deze bakken zijn voor het zesdelige stel bedoeld, wat door de 1e-klascompartimenten op beide verdiepingen van de ABv6 zichtbaar is.





gemonteerd. Er moest nog beplating worden aangebracht, zodat uiteindelijk toch het hele stuk dezelfde hoogte kreeg. Noodgedwongen moest ik er dus weer een deel op teruglijmen. Gelukkig ging dit vrij eenvoudig met een tweetal stukjes styreen. Na nog wat vijl- en plamuurwerk was de fout hersteld. Bij de tweede bak voor het viertje heb ik het meteen goed gedaan, wat een aanmerkelijke tijdswinst opleverde. De ontstane gaten worden met op maat gemaakte plaatjes styreen opgevuld. Let er op dat het bovenste deel van de luchtroosters boven het nieuwe dakdeel uitsteekt. Eventueel plamuren en gladschuren met schuurpapier korrel 400. Uit de resten van de afgezaagde stukken snijden we twee delen van 3 x 7 mm uit die gaan dienen als luik. De Lima-ABv die we als uitgangspunt voor de ombouw hebben genomen, is van een treinstelnummer voorzien. Dit zal moeten worden verwijderd, want de ABv6 van de verlengde versie heeft geen treinstelnummer. Bovendien is het een foutief nummer. Hoe dit het beste gedaan kan worden staat verderop in het verhaal.

De mBv7

Ik heb de bak dus gelaten zoals die was en alleen

de opschriften aangepast. Aangezien Lima alleen tussenbakken met een of twee verdiepingen 1e klas levert, zullen de 1e-klasaanduidingen verwijderd moeten worden en door 2e klas opschriften vervangen moeten worden. Zowel de grote cijfers tussen de ramen als de kleine bij de deuren zijn verkrijgbaar bij Kleinspoor. Ook de klassenaanduiding ter hoogte van de voormalige scheiding roken/niet-roken en de blauwe streep boven de ramen vervalt.

De mBvk's

Van de beide kopbakken worden de pantografen verwijderd en het deel van het dak dat gestroomlijnd afloopt, recht afgezaagd. Hiervoor dezelfde hoogte als bij de ABv6 aanhouden. Het ontstane gat op dezelfde wijze als bij de ABv6 opvullen. De bevestigingssteunen van de pantografen voorzichtig wegfreen en de gaatjes dichtplamuren. Voor het plamuren gebruik ik meestal tweecomponenten autoplamuur en Tamiya Putty.

Spuiten

Rest nog het weer in de juiste kleur brengen van de nieuwe dakdelen en het wegwerken van eventuele beschadigingen. De kleur van het dak

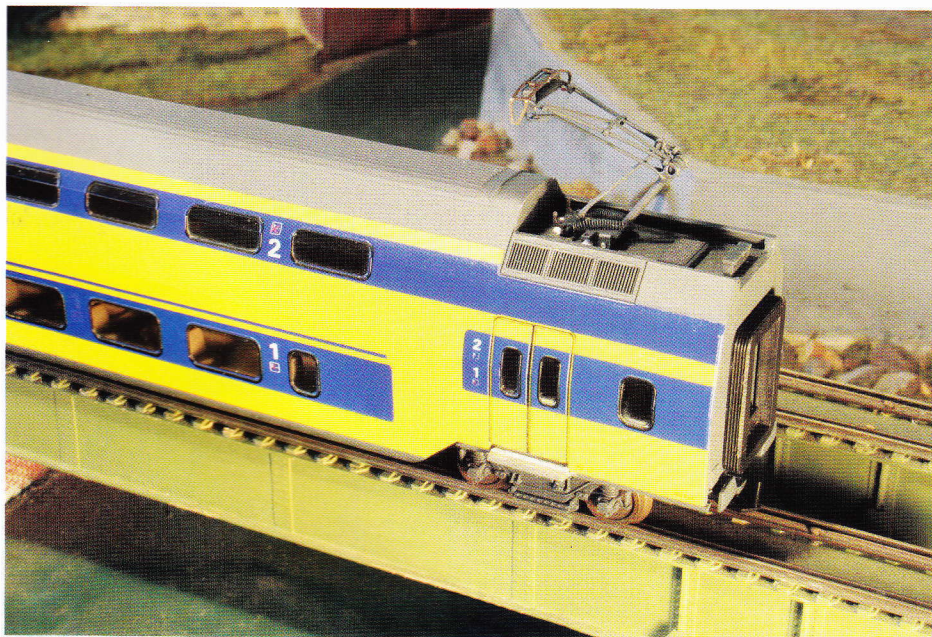
heb ik uit de kleuren grijs 67 en 79 van Humbrol gemengd, gecombineerd met wat zwart 21 van hetzelfde merk. Een beetje blanke lak nr. 1 door het mengsel voor het juiste matglanzende effect. Met wat experimenteren komt de kleur dan goed met de bestaande Lima-kleur overeen, zodat met het spuiten van de aangepaste delen kan worden volstaan. Ook zal het onvermijdelijk zijn dat de kopwanden met de balg van de ABv6 door het schuren enigszins beschadigd worden. Deze met dezelfde kleur bijspuiten. De zwarte balg even afplakken, want verwijderen gaat moeilijk, omdat deze is vastgelijmd.

Opschriften

Lima gebruikt geen transfers voor de opschriften, maar deze zijn op de bak gedrukt. Het verwijderen gaat het beste met een scherp mesje, een loep en een heleboel geduld. Probeer beschadigingen te voorkomen, deze moeten dan later weer worden weggewerkt. Dat levert nagenoeg altijd kleurverschil op. Voorzichtig werken dus, het loont de moeite. Vooral het weghalen van de blauwe 1e-klasstreep op de mBv7 is lastig zonder het onderliggende geel te beschadigen. Alle eventueel toch ontstane beschadigingen kunnen met IC-blauw nr. 06 en IC-geel nr. 01 van Kleinspoor worden bijgewerkt. Bij de ABv6 kan met het weghalen van de klassenaanduidingen ter hoogte van de roken/niet-roken scheiding worden volstaan en door een rood streepje door het sigaretsymbool aan te brengen. Dit laatste geldt ook voor alle andere bakken.

Afwerking

Rest nog het vervangen van de treinstelnummers. Het nieuwe treinstelnummer komt op dezelfde plaats als waarop het oude nummer stond. Bij NS wordt het treinstelnummer bepaald door het baknummer van deze bak. De laatste twee cijfers van het treinstelnummer komen overeen met de laatste twee cijfers van het baknummer. Iets om rekening mee te houden bij de nummering van het verbouwde stel. Verschillende nummers zijn onder nummer 87 als afwrijfttransfer te verkrijgen bij Kleinspoor. Ook hier geldt weer, voorzichtig krabben zonder de gele onderlaag te beschadigen. Een kleine beschadiging is niet erg, omdat de nieuwe cijfers op dezelfde plaats komen. De NS-vignetten en de treinstelnummers zijn op de nieuwe uitvoering blauw. De Lima-modellen hebben wel blauwe vignetten maar zwarte cijfers. Deze nummers



Detail van tussenrijtuig ABv6 met pantograafopbouw van het vierwagenstel. Merk het weggeverfde 1e-klassecijfer op in de benedenverdieping. (foto Peter Wijshake)



Staatsieportret van zeswagenstel 8659. (foto Peter Wijshake)



De verbouwde kopwagen van het zeswagenstel nu zonder pantograaf. (foto Peter Wijshake)

Tussenrijtuig ABv6 met de twee pantografen van zeswagenstel 8659. Merk op dat de eersteklasseafdeling ook op de bovenste verdieping doorloopt, in tegenstelling tot de ABv6 van het vierwagenstel. (foto Peter Wijshake)

zijn (nog) niet in blauw verkrijgbaar en in mijn situatie werd dit opgelost door een bevriende relatie die deze transfers kan maken. Als laatste handeling de nieuw aangebrachte transfers nog afdekken met een beschermend laagje blanke lak.

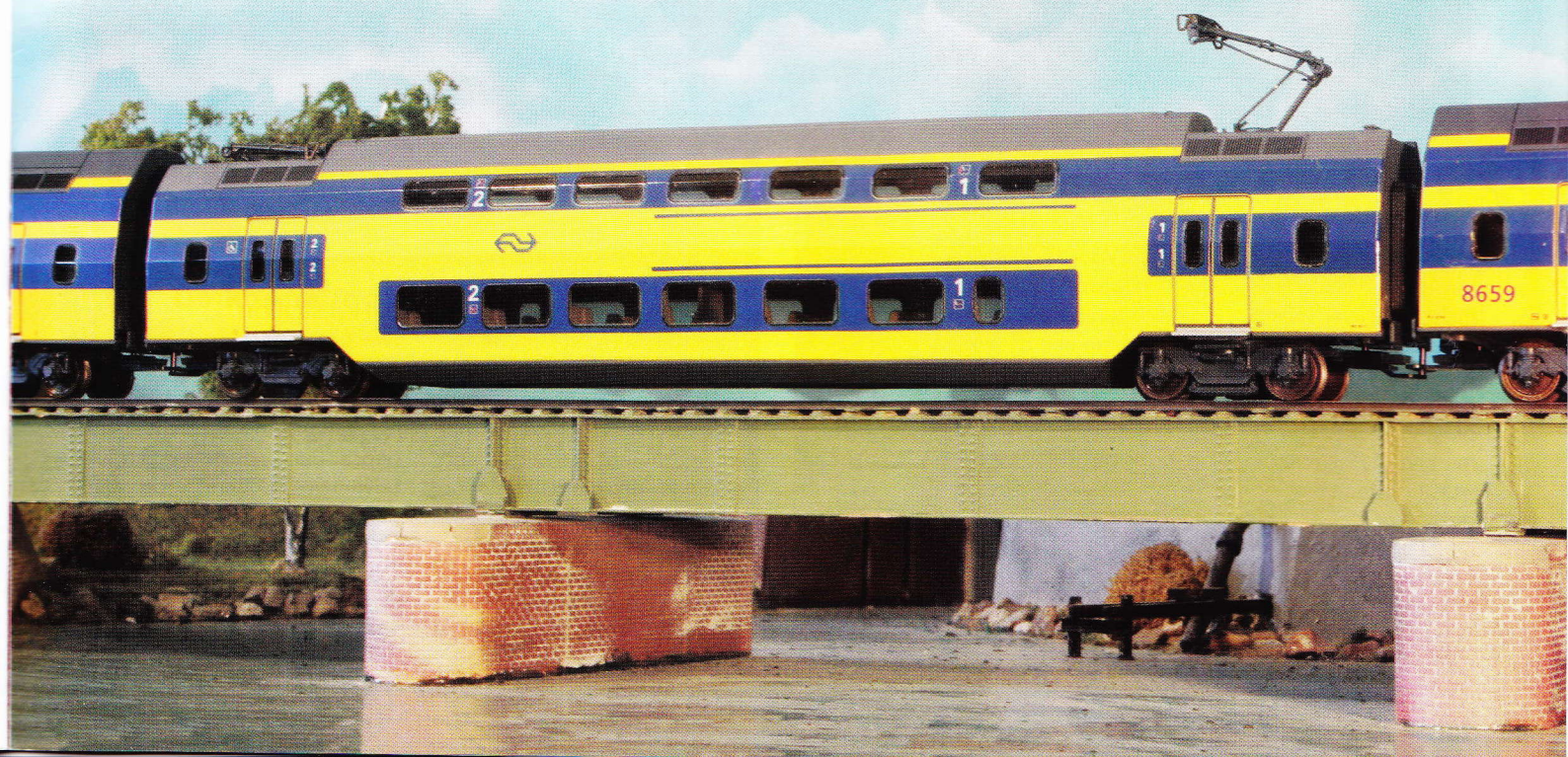
Pantografen

De pantografen op de nieuwstellen hebben andere sleepstukken dan de oude. Deze zijn gelijk aan die op de exemplaren van de ICE. In model komen de Lima-panto's dus niet overeen. Voor wie hier geen concessie wil doen, zal dus naar de juiste exemplaren moeten worden omgezien. Sommerfeldt levert weliswaar mooie pantografen, maar deze zijn allemaal te groot voor dit model. Ze passen niet echt fijn op het dak. Ik heb in afwachting van beter passende exemplaren weer de originele Lima-pantografen geplaatst, niet helemaal volgens de werkelijkheid maar acceptabeler dan te grote exemplaren. De isolatoren onder de panto's zijn van Sommerfeldt en komen uit de rommeldoos.

Tot slot

Voor de oplettende lezer, bij het model zit het NS-vignet aan de rechterzijde van de kopbakken niet op de juiste plaats. Het zit rechts op de zijwand en bij het grote voorbeeld zit het links. Voor wie nog een keer wil krabben? De blauwe vignetten zijn onder nummer 92 verkrijgbaar bij de al eerder genoemde leverancier. Er is bij deze aanpassingen niet getracht om een 100% werkelijkheidsgetrouw model te creëren. Zo zijn behalve het niet verbouwen van de zijwanden ook de baknummers niet met de nieuwe situatie in overeenstemming gebracht. Ook ontbreken nog een aantal details op de daken, zoals antennes en leidingen. Ongetwijfeld zullen er lezers zijn die ook dat op hun wensenlijstje hebben staan. Zij kunnen zich hierop nog naar hartelust uitleven.

Modelbouw & tekst: Nico Bruijne
Foto's: Nico Bruijne, tenzij anders vermeld

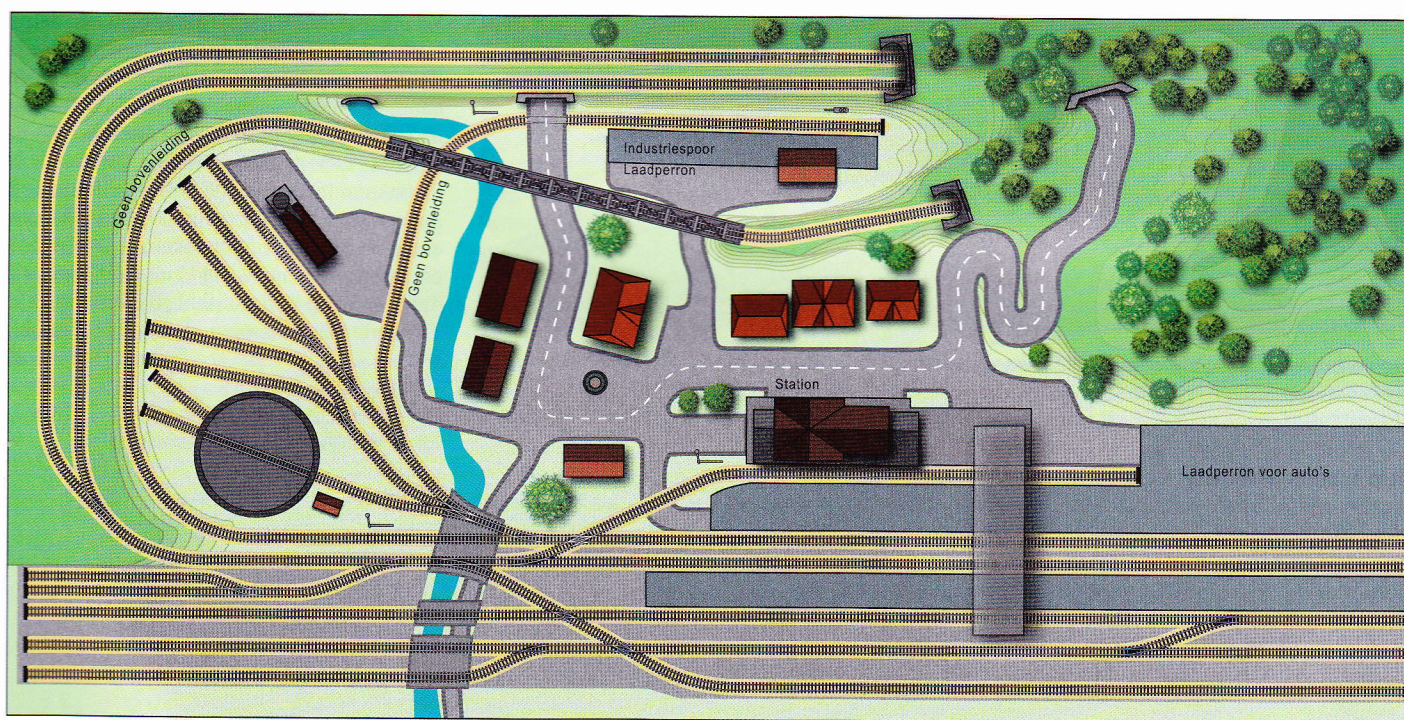


Op goed (model)spoor

'VOLLE KANNE' OP 5 VIERKANTE METER

DEEL 4

Een bekend televisieprogramma van het ZDF heet 'Volle Kanne', wat in het Nederlands zoveel betekent als 'volle bak'. Of Jan Slootweg uit Koog a/d Zaan bij het ontwerpen van zijn modelbaan aan dit programma heeft gedacht is niet bekend, maar op zijn modelbaan, met Märklin M-rails, is het wat je noemt Volle Kanne. In tegenstelling tot de eerder getoonde ontwerpen die nog gebouwd moesten worden, is dit een bestaande baan.



Op de modelbaan die we hier laten zien is iedere vierkante centimeter met rails bedekt. Dat moet ook wel, want op deze baan vinden twee lokaaltrains, twee Intercity's, een autoslaaptrein en een goederentrein een plaats. De baan meet 1,75 x 3,50 meter en is helemaal analoog. Er wordt door lezers nog wel eens geklaagd, dat het allemaal znodig digitaal moet zijn. Welnu, deze baan is heerlijk ouderwets analoog. De bediening is één op één met trafo's, relais en schakelaars.

De opzet

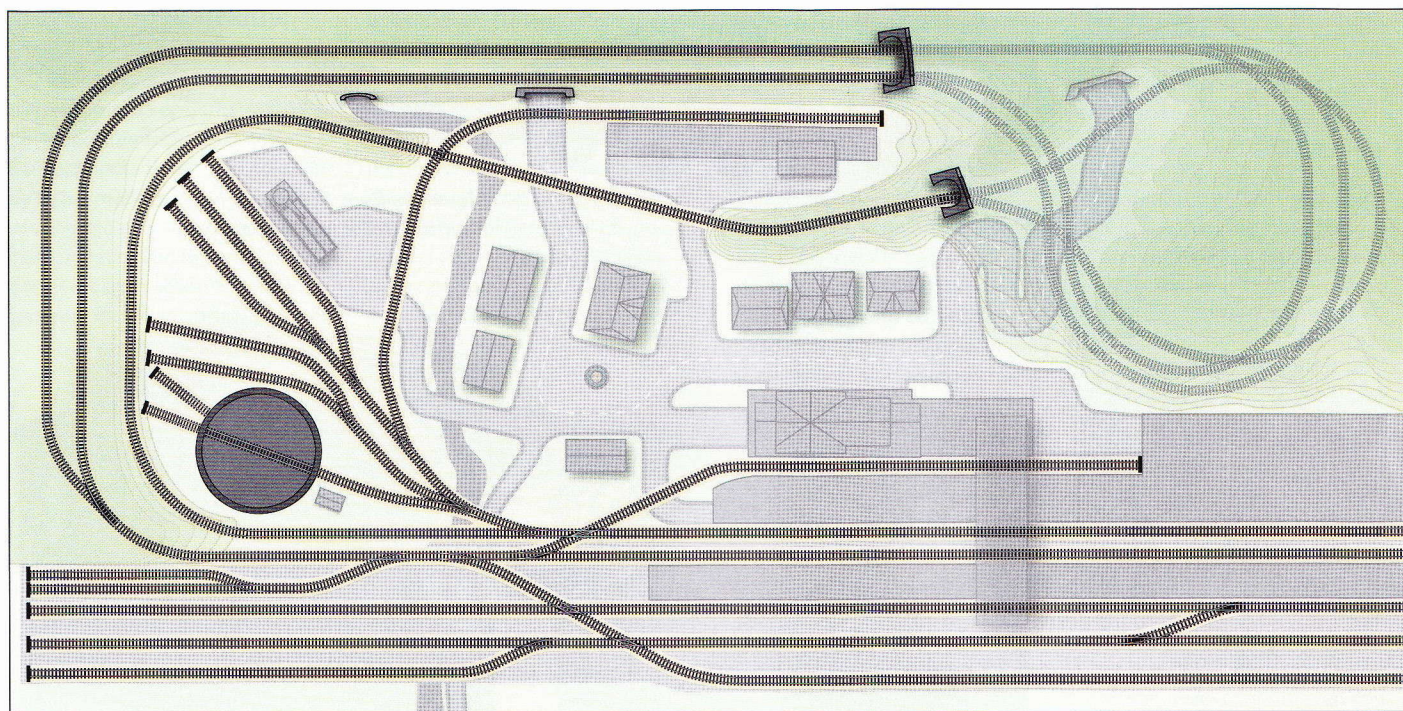
Voor het tijdperk zijn de perioden IV en V gekozen. Het geo-model laat een dorp aan de voet van een berg zien. In deze berg is plaats voor twee schaduwstations. Een in de hoofdbaan en een aan het einde van de lokaalbaan. De besturing is helemaal analoog, het voorbeeld is Duitsland. Door de keuze van het tijdperk wordt er met gemengde tractie gereden. De signalering is vanzelfsprekend naar Duits voorbeeld met Märklin-armseinen.

Om veel te kunnen rangeren heeft Slootweg voor een kopstation gekozen. De berg aan de rechterkant bevat twee kleine schaduwstations. In het ene station vinden twee lokaaltrains een plaats. Het andere schaduwstation is door relais met een vertraging beveiligd. Vertrekkende en binnenkomende treinen bedienen deze relais. De toegang tot het schaduwstation is door een sein beveiligd. Dat sein is gekoppeld aan de relais in dat station. Als een trein vertrekt, wordt het inrijsein met

een vertraging van enkele seconden geactiveerd.

Het station

Om de baan te kunnen besturen zijn vier trafo's in gebruik. Een voor de voeding van de rails in het stationemplacement en het depot. Een tweede bedient de bovenleiding. Een derde trafo voorziet het traject van het station tot aan de tunnel naar het schaduwstation van spanning. De vierde trafo laat via een schakelaar de verlichting in rijtuigen die in het station staan, branden.



De opstelsporen zijn in secties verdeeld. De sectie worden bediend door schakelaars. Het station heeft aan de rechterkant een koplading voor auto's die met de autotrein reizen. Langs

de perrons is ruimte om het reizigersverkeer te kunnen afwikkelen. Het depot is van alle gemakken voorzien voor stoom, diesel en elektravoorzien. De draaischijf is een zelfbouwproduct.

Boven het traject van de lokaallijn, omhoog via een lange brug, is geen bovenleiding gespannen. Op de hele baan kunnen maximaal twee treinen tegelijk rijden. Rangeren moet gedeel-

telijk op de hoofdbaan gebeuren.

Redactie: Paul Kleyer met tekstbijdrage van Jan Slootweg

Tekening baanplan: Roel Linker

s.e.s.® MODELLTEC

Het SWITCHBOARD 2000 MT is er!



NIEUW!

De koppeling met Märklin Digital

Nu leverbaar via de betere modelspoorwinkel



G. Keuterman Modeltreinen

Import en reparatie van modeltreinen en toebehoren

Oonksweg 2 • 7622 AW Borne

Tel.: (074) 266 40 44 • Fax: (074) 266 72 14

service-centrum voor: **märklin** **TRIX** **HAB**

Kijk voor meer informatie op www.keuterman.nl



Modelleisenbahn GmbH

De nieuwe catalogus is er!



Nu verkrijgbaar!

✪ Gratis voor u met de herfstnouveautés en een vooruitblik in 2008 ✪

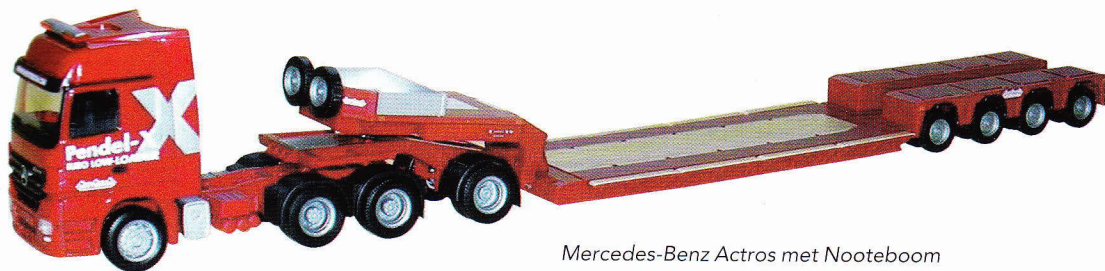


Vitrine

Het nieuwe seizoen begint weer en zolder of werkplaats zullen weer het domein voor de liefhebbers van het modelspoor worden. Deze rubriek zal daarbij weer de nodige informatie over nieuwe producten verschaffen. Om de diversiteit te handhaven moeten items vaak sterk ingekort worden, ook het aantal foto's. In het verleden ging deze informatie verloren, vanaf het vorige nummer zetten we die op het abonneegedeelte van onze internetsite, als extra service.-RDJ

EXTRA ONLINE

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



Mercedes-Benz Actros met Nootboom Pendel X trailer van Herpa

Herpa

De firma Herpa brengt speciaal voor Nederland een aantal voertuigen voor speciale transporten op de markt. Zo is er onder meer een Mercedes-Benz Vito 'Transportbegeleiding', een vierassige MAN met Nootboom Pendel X trailer en een drieassige Mercedes-Benz Actros met eveneens een Nootboom X trailer. Verder brengt Herpa nog een DAF CF met het opschrift 'Daf Promo' op de markt.-HdB



Mercedes-Benz Vito 'Transportbegeleiding' van Herpa.



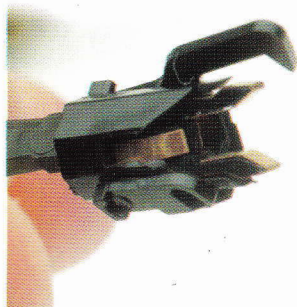
Vierpolige stroomgeleidende koppeling van Heljan.



Heljan

Door het steeds meer uitbreiden van de digitale techniek in modelspoor neemt de vraag naar meerpolige stroomgeleidende koppelingen toe. Door patenten was het bij Roco niet meer mogelijk om dit product nog te maken. Heljan heeft daarvoor een perfecte vervanging met deze vierpolige koppeling. De koppelingen zijn verpakt per twee stuks, voorzien van een NEM-schacht en bekabeling. Lichtwisseling in bijvoorbeeld een stuurstandrijtuig is nu mogelijk zonder decoder. De koppelingen zijn direct bij Heljan te bestellen via internet: www.heljan.dk. Eerder zijn deze koppelingen al in

o.a. het Belgische Break-treinstel toegepast, dat door Heljan voor Olaerts is geproduceerd.-RE



Detail van de stroomgeleidende koppeling van Heljan.

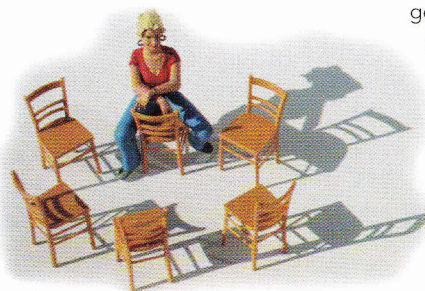
Preiser

Ieder jaar zijn we op de beurs verbaasd over de creativiteit van de firma Preiser. Hun inspiratie schijnt wel onuitputtelijk. Enkele van deze nieuwtjes voor LGB en H0 liggen nu in de winkel. Voor H0 zijn er enkele nieuwe setjes met als thema beach volleybal, verpleegkundigen met brancard, wandelende paartjes met hondje, zittende reizigers en enkele figuurtjes voor op de boerderij. Voor de liefhebbers van Amerikaans spoor ligt een set met spoorarbeiders in de winkel.

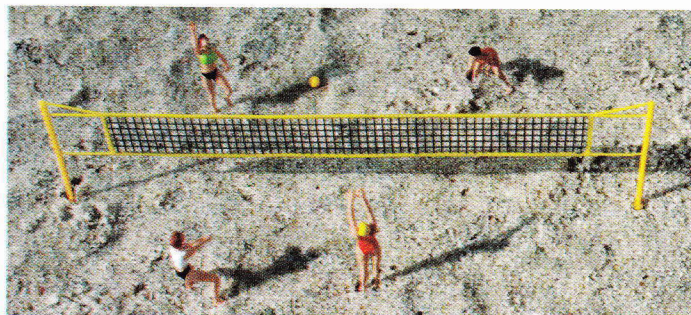
Voor de LGB-baan is er nu een jonge dame op stoel. Een verpakking van nog eens zes losse stoelen vult deze set aan. Verder komt er nog een set met zes ongeschilderde spoorwegarbeiders. Deze set is modulair samengesteld. De romp en de benen zijn één geheel. Hoofd, armen en werktuigen moet je zelf monteren. In schaal LGB moet iedere modale modelbouwer in staat zijn zelf de schildering af te werken. Om een seinhuis te bemannen is er een setje met twee spoorwegbeambten en een stoel.

Een set met telkens twee jagers werd aan het programma toegevoegd.

Tot slot komt voor LGB nog een komische set met een baadster en een boze opzichter met een bordje 'Baden verboden' en een fietsrek met reclamepanelen.-HdB



Jonge dame op stoel met aanvullende set stoelen voor LGB.



Volleybal op het strand voor schaal H0.

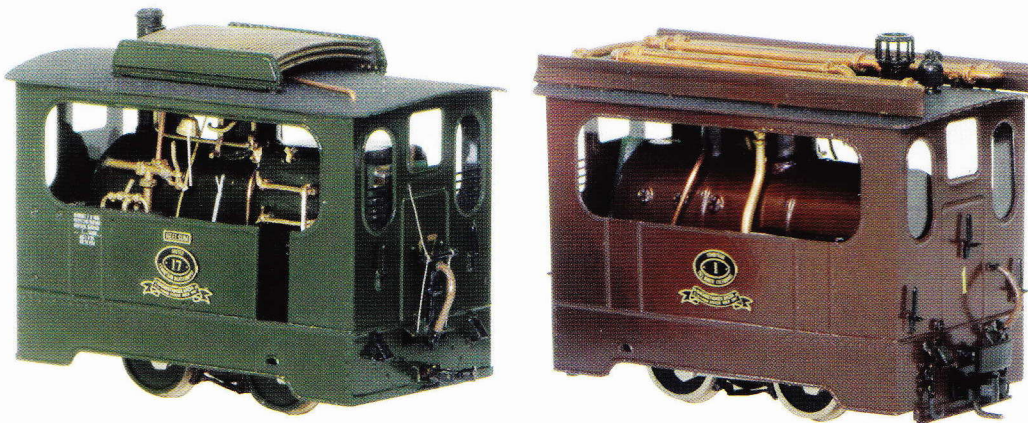
Werps Modelbouw

Erwin Werps heeft sinds eind vorig jaar een paar fraaie modellen in zijn programma opgenomen. Het zijn stoomtramlocs van fabrikant Backer&Rueb, beter bekend onder de bijnaam 'Backertje'. Qua uitvoering zijn er diverse mogelijkheden. De modellen bestaan volledig uit messing etswerk, messing gietwerk en uit wit metaal gegoten

waterkasten. De wielen zijn speciaal voor deze modellen gemaakt en zijn geen compromis qua wielprofiel en wiel diameter. De modellen waren in eerste instantie alleen als bouwkit bedoeld, maar worden sinds kort ook op bestelling als gebouwd model geleverd. Elk gebouwd model zal alle specifieke aspecten van het betreffende voorbeeld ook in het model weer-

geven en de modellen zullen dus niet alleen maar verschillend zijn door een andere kleur en een verschillend nummer met het daarbij behorende nummerschild. Deze verschillen zitten hem onder andere in verschillende remslangen, soort buffers, lantaarnijzer, leidingen en condenseersystemen. De 'Backertjes' werden zowel met als zonder condensor op het dak ge-

leverd. Deze condensor bestond uit een vrij dikke buis die in enkele bochten op het dak gelegd was. Om de koelende luchtstroom te stimuleren langs deze buis te lopen werden er aan weerszijden van het dak leiplates aangebracht. Bij de TBC (Stoomtram Tiel-Buren-Culemborg) hebben ze in onveranderde uitvoering dienst gedaan, tot de dienst in 1918 werd gestopt. Oorspronkelijk waren zij uitgerust met een condensator die uit een aantal buizen bestond, die in de lengterichting op het dak lagen. Deze buizen zijn bij de OG (Oostelijk Groningen) verwijderd. Hierbij is ook de bel van vóór op het dak naar achteren verplaatst. De ovale ramen in de kopzijde zijn gedeeltelijk (en bij sommige locs zelfs) geheel dichtgemaakt, nadat het glas gebroken was. De zijkanalen van deze locomotieven konden oorspronkelijk door gordijntjes afgesloten worden. Bij de OG zijn deze later bijna geheel door houten luiken afgesloten. Voor info: www.werpsmodelbouw.nl.-RE



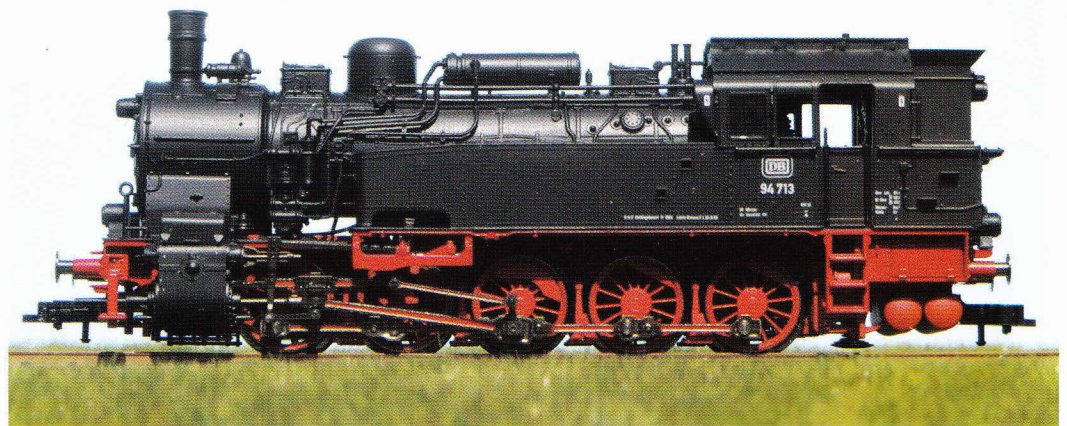
Twee tramlocmodellen van 'Backer & Rueb' uit de collectie van Werps Modelbouw, in de uitvoering van de TBC (li.) en de OSM.

Fleischmann

Fleischmann begon de zomer met de presentatie van twee varianten van bestaande H0-modellen: een DB-loc van de serie 78 en een soortgelijke variant van de serie 94⁵⁻¹⁸.

Bij de 78 527 (art. nr. 4075) is het machinistenhuis veranderd. Op het dak is een licht- en luchtrooster aangebracht. De 94'er is net als de 78'er door Fleischmann in de kleuren van de Bundesbahn anno de jaren vijftig en zestig uitgebracht, nu met een verhoogde kolenbak.

Moderner is de Lint 41 van de Deutsche Bahn en zal binnenkort ook met sounddecoder verkrijgbaar zijn. Deze 648'er produceert het betrekkelijk lichte gebrom dat zo karakteristiek is voor dit type lightrail-materieel. Dit treinstel wordt geleverd als artikel 7 4420. Nieuw is ook de ICE-T van de ÖBB. De Oostenrijkse spoorwegen gebruiken sinds december 2006 twee ICE-T treinstellen op de verbindingen Wenen-München en Wenen-Bregenz. Het van de DB overgenomen kantelmaterieel, dat nu als serie 4011 te boek staat, biedt meer snelheid en comfort dan de bestaande treinen en heeft ook een veel grotere capaciteit. In



Tenderloc 94 713 is nu verkrijgbaar als tijdperk III-machine.

totaal kunnen er 382 reizigers worden vervoerd. Het nieuwe H0-model (cat. nr. 4760) heeft een lengte van 293,7 mm en kan net als in schaal 1:1 in de bogen overhellen. Dit model wordt ook in schaal 1:160 aangeboden, met kantelmechaniek. Fleischmann biedt de basiset (nr. 7760) als driedelige eenheid aan; inclusief het restauratierijtuig wordt het met de beide stuurstanden aangeboden. In H0 gaat het slechts om de beide kopbakken. Alle overige tussenbakken kunnen los worden bijgekocht.-GF

Schuco

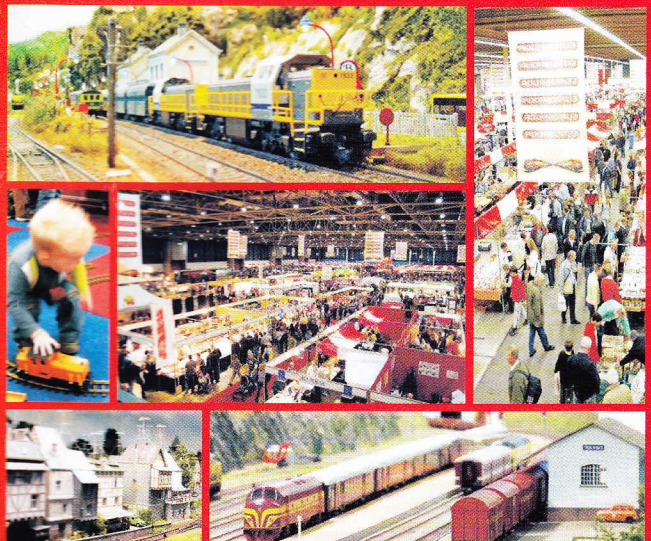
De Dakar-rally kan nu ook in H0 worden gereden. Althans met het fabrieksteam van Volkswagen dat met donkerblauwe en van veel reclame voorziene Touaregs-2 op 31 december 2005 in het Portugese Lissabon van start ging. Via Marokko, Mauritanië en Senegal en grindvlaktes, zandduinen, wadi's en snijdend kamelengras behaalde Touareg met startnummer 305 de tweede plaats bij de categorie auto's.

Stralende gezichten aan het strand in Dakar bij de Zuid-Afrikaanse rallyrijder Giniel de Villiers en navigator Tina Thörner. Van het VW-equipe zijn ook de startnummers 301, 303, 307 en 309 leverbaar.-DH

De Dakar rally 2006 in H0 bij Schuco.



EUROSPoor 2007
26, 27 & 28 oktober - Jaarbeurs Utrecht
 15 jaar! Dit jaar groter dan ooit op 23.000 vierkante meter!



Grootste modelspoor evenement van Europa, Jaarbeurs te Utrecht, NL

Nog nooit op Eurospoor geweest?
 Nu groter dan ooit op 23.000m² vloeroppervlak!
 Meer dan 50 modelbanen uit Engeland, Frankrijk, België, Duitsland en Nederland
 Ruim 1 kilometer verkoopmarkt voor nieuw en gebruikt modelspoor en toebehoren
 Wie van treinen houdt mag Eurospoor niet missen!

Zie voor details omtrent de exposities op: www.eurospoor.nl/highlights.html

Vrijdag: 10 - 18 u., zaterdag en zondag: 09.30 - 17.30 u.
 Jaarbeurs Utrecht, Jaarbeursplein 6, 3521 AL Utrecht, NL
 7 minuten lopen van het station, info (0299) 640354

RAIL HOBBY Bestelservice

Van Railhobby van het afgelopen jaar en dit jaar zijn nog exemplaren verkrijgbaar. U kunt ze eenvoudig in huis halen door € 7,50 (België € 9,20) inclusief verzendkosten per exemplaar over te maken op girorekening 1926691 (Postcheque 000-1666899-51) t.n.v. Uitgeverij Scala BV, Amersfoort, onder vermelding van Railhobby en de betreffende nummers.

Voor een uitgebreid register, kijk op www.railhobby.nl



03/07



04/07



05/06/07



07/08/07



Trein2000

!!!Grandioze opening 25 augustus in Breda!!!

Onze nieuwe vestiging aan de Boschstraat 32 te Breda zal op zaterdag 25 augustus openen. Op 350m² zullen wij een heel nieuw concept presenteren waarbij alle merken in een Shop-in-Shop geplaatst zijn.

Op deze zaterdag zullen wij dit feestelijk vieren met koffie en gebak, diverse aanbiedingen en bent u vanaf 10:00 van harte welkom.

Onze nieuwe adresgegevens zijn:
 Trein2000 Breda Tel. 076-5339892
 Boschstraat 32 Fax. 076-5339893
 4811 GH Breda Email: info@trein2000.nl

Openingstijden

Ma: 13:00 – 18:00
 Di-Vr: 10:00 – 18:00
 Za: 09:00 – 17:00
 Do: 18:00 – 21:00

Märklin

Märklin introduceert de nieuwe motor Softdrivesinus. Deze motor is technisch gezien reeds langer op de markt, maar voor het Märklin-programma is het een noviteit. De motor onderscheidt zich van traditionele motoren door de diagonale opstelling van de magneten, waardoor het rustmoment van de motor tot een minimum beperkt wordt. Märklin claimt met deze motor een aantal voordelen. Zo heeft de Softdrivesinus-motor een duidelijk lager stroomverbruik en hij bereikt al bij laag toerental een hoog draaimoment en daardoor een goede trekkracht. Schokvrij rijden wordt mogelijk, ook bij grote aangehangen last en sterke hellingen. Vooral de typische rijeigenschappen van rangeer-, sneltrein- of goederentreinlocoms worden volgens het voorbeeld uitgevoerd. Dit laat zich vooral zien bij het optrekken en afremmen. De SoftdriveSinus-motor kan op basis van zijn kleine constructie direct in de ketel van stoomlocomotieven ondergebracht worden (in plaats van in de tender). Zelfs bij treinstellen zoals de railbus blijft de realistische vrije doorkijk door de ruiten van het voertuig behouden. De SoftdriveSinus-motor werkt slijtagevrij zonder koolborstels en is met onderhoudsarme kogellagers voor extreem lange levenscycli ontworpen. De motor zal in veel modellen van het jaar 2007 leverbaar zijn.

Een bijzonderheid op rails is het halfrestaurantrijtuig BRbumh 282 van de Deutsche Bundesbahn (DB), type UIC-x. Het rijtuig bevat 5 coupés 2de klasse, keuken en buffetruimte, met groene kleur buiten. Het zit- en buffetgedeelte



Zo ligt de softdrivesinusmotor in principe in een stoomloc met getrokken tender. Het formaat van de motor valt op.

De softdrivesinusmotor in onderdelen uiteengetrokken. Let op de schuin geplaatste magneten.



onderscheiden zich door de kleur aan de buitenzijde, groen resp. rood. Het dieseltreinstel serie SVT 04 van de Deutsche Bundesbahn (DB) is het oude Reichsbahn-type SVT 137 Hamburg. Het tweedelige stel rust in het midden op een

Jacobs-draaistel. De gekozen uitvoering is die van de FT 231 'Montan-Express' van 1954. Het model is met de nieuwste techniek: mfx-decoder met sound en compacte C-Sinus-aandrijving uitgerust.-NR

Het halfrestaurantrijtuig BRbumh 282 van de DB, Märklin H0.

Het dieseltreinstel serie SVT 04 van de DB in de uitvoering FT 231 'Montan-Express' uit 1954, Märklin H0.



Intertoys den Uyl in Bussum

OP=OP NOG ENKELE STUKS IN VOORRAAD OP=OP

MARKLIN 37262	NS 1637 cargo	NU € 199,-	MARKLIN 37554	BR 55 DB	NU € 249,-
MARKLIN 37241	NS 1144	NU € 139,-	MARKLIN 37475	E 69 GROEN	NU € 149,-
MARKLIN 36861	GLASKAST	NU € 149,-	MARKLIN 37844	BR 50 DB	NU € 229,-
MARKLIN 37521	SEETAL KROKODIL	NU € 249,-	MARKLIN 39195	BR E 91 C-SINUS	NU € 249,-

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



van elk nr maximaal 1 per klant



STICHTING BENELUXSPOOR.NET

VOOR ADVIES, HULP EN INFORMATIE

*Doe mee met onze
foto en diorama
wedstrijd!*

WWW.BENELUXSPOOR.NET



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

Loseweg 39 Apeldoorn Tel.: 055 - 5212270

GIJS VAN APPELDOORN SPOORWEG FOTOGRAFIE

EEN SPOORSE KAART VOOR UW SPOORSE KENNIS? Of gewoon voor uzelf, eerste klas ansichtkaarten met motieven uit Nederland, Noorwegen, USA, Finland en Zwitserland, verkrijgbaar bij GIJS VAN APPELDOORN SPOORWEG FOTOGRAFIE. Bestel de ansichtkaarten catalogus (CA) € 1,-; of maak kennis met de foto collectie via de foto catalogus (CF) € 1,50. Aanbieding: 10 foto's met motieven uit 10 landen en de foto catalogus (KENSET) € 8,95. Bestellen kan door het juiste bedrag o.v.v. de bestel code over te maken naar giro 5361459 t.n.v. G. van Appeldoorn, Renswoude. Bij gebruik van bankrekening ook straat en huisnummer vermelden. De prijzen zijn inclusief verzendkosten binnen Nederland.

BEELDEN

MODELBOUW

Gespecialiseerd in bouwdozen, H0-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

NOORD NEDERLAND

*Speciaal adres
voor uw HOBBY*

Modeltreinen
 Modelplastic- en houtbouw
 Radio bestuurd modelauto's - Auto verzamelingen
 Kom langs - bel op = noteer adres!!!!

HOBBY - en MODELBOUW DRACHTEN

Raadhuisplein 49, 9203 CZ Drachten, Tel. 0512-512230



**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'.

GRATIS GROOT REGISTER

Register met ruim 1400 hogeschool modelbaan technieken.
 Toezending per post voor uitsluitend verzendkosten.
 Wegens beperkte voorraad direct bestellen.

Thyssen Techniek, A.Thijmlaan 234, 3842 ZJ Harderwijk.

VEILINGEN VERCAUTEREN

Intern. Veiling Oude Speelgoedtreinen
 22 en 23 september 2007

www.veilingenvercauteren.be in VEILINGHUIS BERNAERTS
 Verlatstraat 18-22 ANTWERPEN

info: tel. 0032/52/20.33.03 fax 21.67.61



Wentink Occasions

Voor inruil, inkoop & verkoop van occasiontreinen

Krakkedel 26
 6686 MB Doornenburg
 Tel.: 0481 - 42 44 84

Openingstijden:
 Vrijdag 9.30 uur - 18.00 uur
 Zaterdag 9.00 uur - 17.00 uur

www.wentinkoccasions.nl

INTERN. MODELSPOORBEURS HOUTEN

Inkoop-verkoop-ruil van alle bekende merken.
Zaterdag 22 september en 10 november 2007
 van 10.00-15.00 uur in Euretco Expo Centre.
 Int.: www.modelspoorbeurs.nl en/of Tel: 030-6013401,
 Tel: 0481-353288, Mob: 06-23105160

Trix

Ook Trix brengt enkele rijtuigen van het type Langenschwalbacher van de Deutsche Bundesbahn. Het zijn de rijtuigen type LAB4i, de vroegere BC4i Pr14, type LB4itr, 2de klasse met bagagecompartiment, de vroegere C4itr Pr14 en het type LPw4i, bagageruimte met postcompartiment, de vroegere PwPost4i Pr14, alle rijtuigen eveneens als bij Märklin naar voorbeeld uit de 3de bouwserie.

De multifunctionele locomotief type ER 20 van de Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW) is een frisse kleurvariant van het dieselelektrische type 'Hercules'. De loc wordt met nummer 420 12 voor reizigers- en goederentreinen ingezet. Inmiddels een pure oldtimer is de railbus 798 met bijwagen 998. Deze railbus kreeg door zijn eenvoud en lage onderhoudskosten de bijnaam 'redder van de zijlijn'. Deze bus reed in diverse samenstellingen: als solitaire motorwagen, maar ook wel met vier bijwagens. Of de bijwagen los leverbaar wordt, moet afgewacht worden. Märklin en Trix werken sinds enkele jaren samen en dat resulteert in vergelijkbare producties. Binnen die samenwerking heeft men ook thema's die per jaar wisselen. Voor 2007 is dat de fabriek. Het thema wordt in een aantal samenhangende bouwdozen uitgewerkt. De eerste is de architecturale bouwdoos Fabriekshal I. De volgende delen zijn: de leiding, fabriekshal II en de portiersloge. De onderdelen zijn uit speciaal architectenkarton met de laser precies gesneden. Passingen, doorbrekingen, vensters, deuren, sokkel en zichtbaar metselwerk zijn exact gepositioneerd. Er wordt een speciale lijm bijgevoegd.



Trix H0. De 'redder van de zijlijn' railbus 798 met bijwagen 998.



De locomotief 420 12 van de EVW is een frisse kleurvariant van het dieselelektrische type 'Hercules'. Trix H0



De bruine Krokodil Ce 6/8 III 14 307 wordt door Trix uitgebracht.

Minitrix. Eveneens interessant nieuws van de DB is de ivoor/turkooizen 110 voor tijdperk IV. Als juweel wordt de bruine Krokodil Ce 6/8 III 14 307 uitgebracht. Als juweel vanwege de verpakking: in een luxe houten cassette voor kostbaarheden. De loc is inderdaad in een prachtige uitvoering weergegeven. -NR



Interessant nieuws van de DB is de ivoor/turkooizen 110 voor tijdperk IV.

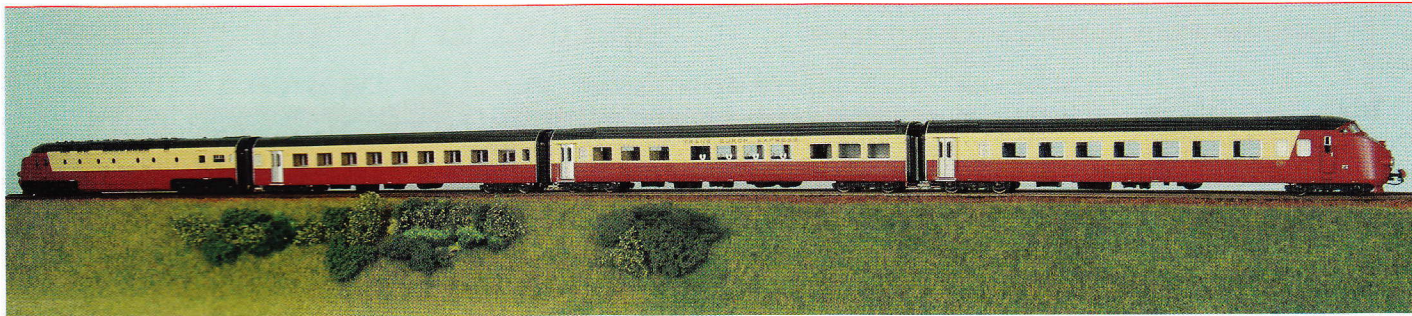
Brekina

De nieuwe automodellen in H0 van Brekina brengen ons in zomerse sferen. Het rijden met een open dak, de zogenaamde cabrioletuitvoering, tijdens warme zomerdagen is een bezigheid die in de jaren vijftig van de vorige eeuw ook al populair was. De Opel Olympia uit 1953 verscheen op de modelweg in een cabriolet-limousine-uitvoering en is in drie verschillende – in die tijd populaire – kleuruitvoeringen verkrijgbaar: beige, mintgroen en donkerrood. Vanuit 'Bella-Italia' heeft ons een andere klassieker bereikt, de NSU-Fiat 1100 die in het rood, donkerblauw of lichtblauw op uw modelwegen

of straten te bewonderen zal zijn. Wie aan de zomer denkt, denkt natuurlijk ook aan snelle wagens. We komen dan vanzelf terecht bij Porsche. Van dit beroemde automerk zijn twee types verschenen. De Porsche 911 Targa en ter gelegenheid van de 75e editie van de 24 uren autorace van Le Mans de Porsche 956, de winnaar van 1985. En dan tot slot nog nieuws uit de voormalige DDR. De reeds eerder dit jaar voorgestelde Barkas is nu beschikbaar als bestelwagen, als ziekenwagen en als een voertuig van circus Busch. De Wartburg 311 is, speciaal voor de zomer, voorzien van een groot zonnescherm op de voorruit. -KO

De Opel Olympia 1953 cabriolet-limousine als H0-model van Brekina in mintgroene uitvoering.





De volledige TEE RAm 501 van Roco past maar net op de fotodijk van de Railhobby studio.

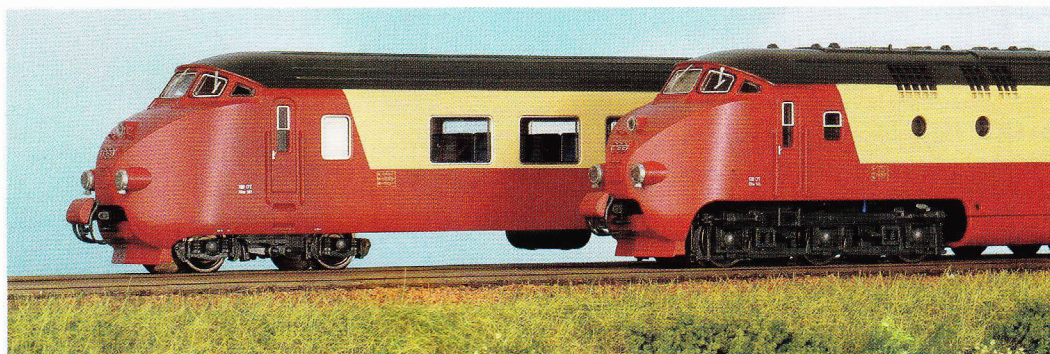
Roco

Op de valreep kregen we deze primeur binnen in de vorm van het nieuwe Roco model van het NS/SBB TEE dieseltreinstel RAm/DEIV. Het is de RAm 501 geworden, een van de twee Zwitserse stellen. De opschriften geven aan dat het gaat om de 'Edelweiss' die de dienst reed tussen Zürich en Amsterdam. Het is een prachtig mooi stel geworden, dat standaard mét geluid geleverd wordt.

Terug naar tijdperk 3 gaan we met de heruitgave van het Franse TEE-treinstel van het type RGP 825.

Het stel is optisch met de correcte opschriften uitgevoerd, technisch aangepast aan de eisen van vandaag en het heeft een decoder-aansluiting. Voor een uitgebreid verhaal over de inzet van dit stel plus een interessant artikel over de nodige aanpassingen bij het model verwijzen we u naar de artikelen elders in dit blad.

Een groot aantal modelspoorders zal blij zijn met de release van de Duitse E10, het snelle zusje van de E40. Beide locs zijn er nu in een bijzonder fraaie uitvoering: de blauwe E10 158 als nieuwe loc met revisiedatum 20.11.1957, dus bestemd voor tijdperk 3; de groene E40 als BR 140 108-2 uit het begin van tijdperk 4. Nog een E10, maar dan een opgevoerde versie, vinden we in de blauw/crème versie van de E10.1239. Van dit loctype werden in 1962 zes exemplaren (de 239-244) 'opge-



De koppen van het motorrijtuig en stuurstand van de nieuwe Nederlands-Zwitserse TEE van Roco.

voerd' d.m.v. een andere tandwieloverbrenging, om de 'Rheingold' te gaan trekken. Door die technische verandering kregen ze de nummers 1239-1244. Zes identieke exemplaren, de 250-255, kregen dezelfde modificatie ten behoeve van het rijden van de 'Rheinfeil' en werden dus ver-

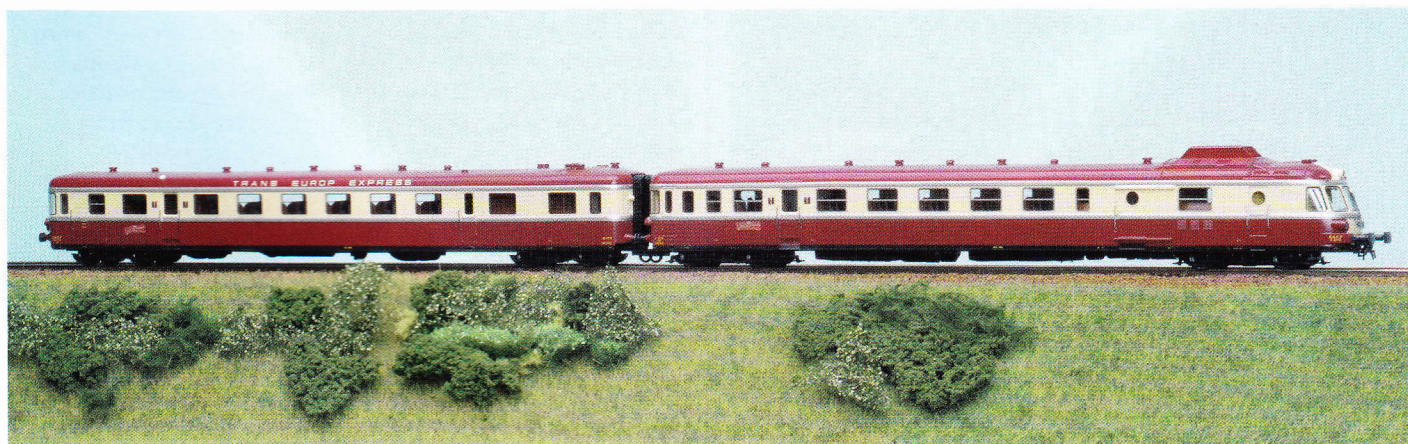
nummerd naar 1250-1255. Dit heeft echter maar korte tijd geduurd, om precies te zijn tot 1963, want toen werd de dienst door exemplaren van de serie E10.3, de 'Bügelalten-locs' overgenomen. Later, vanaf het eind van de jaren zestig werden de belangrijkste sneltrein- en in het bijzonder de

TEE-diensten, gereden door de locs van de serie 103 waarvan Roco ook een nieuwe versie heeft uitgebracht. Alle genoemde elocs worden met een setje geëtste nummerplaten geleverd, die door de koper naar keuze kunnen worden aangebracht.-RE



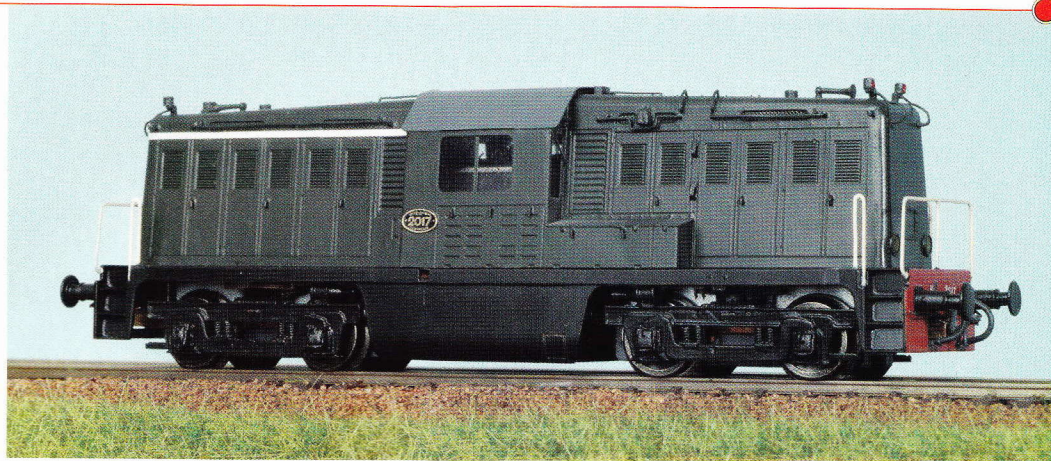
De E10 en 140 van Roco gebroederlijk (of is het gezusterlijk) naast elkaar.

In het kader van 50 jaar TEE heeft Roco de Franse RGP825 opnieuw uitgebracht.



Mesu Modellen

Wim Mesu brengt in eigen beheer een bouwset in H0 van een ex-USATC loc uit, die bij NS in dienst is geweest als serie NS 600 en later in omgenummerd naar NS 2000. De set bestaat uit messing etswerk voor de bovenbouw, voor de aandrijving moet een beroep op een Liliput-model van de MaK-loc of 1 of 2 spuds gedaan worden. Wij zagen zowel de gebouwde modellen als de geëtste bouwsets en waren erg onder de indruk van het geheel. Volgens de maker is het bouwen relatief eenvoudig door het gebruik van pen-gatverbindingen. Men kan dus nagenoeg de hele loc eerst zo in elkaar zetten voordat men gaat solderen. Ook bijzonder fraai en interessant zijn de vakwerk

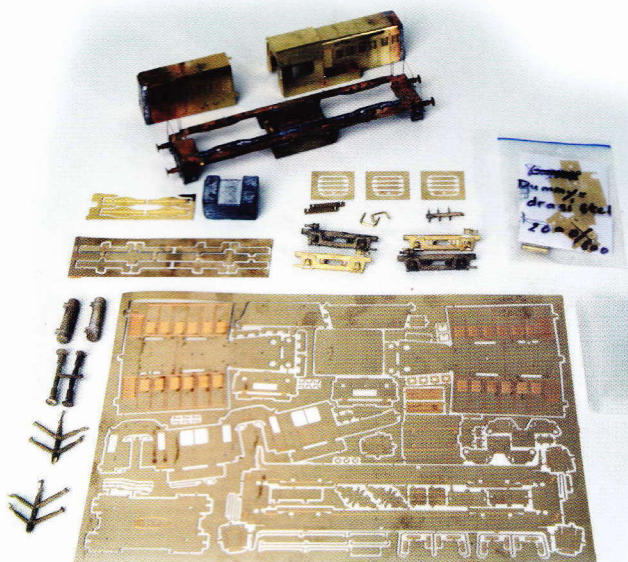


De fraai vormgegeven NS 2017 van Wim Mesu.

bovenleidingportalen naar NS, zoals ze o.a. te zien waren in en rond Rotterdam. De masten zijn als etswerk in een bouwset uitgevoerd en worden per drie geleverd. Eenmaal gebouwd ontstaat een stevig

portaal. Als extra is er op elke bouwplaat een echte NS-draadspanner (in model) in eenvoudig samen te stellen bouwdeel, met het karakteristieke wiel, een schuin grondblok en een eindafspanning.

Alles is voorzien van een uitgebreide bouw- en opstellingstekening. Voor verdere info: W. Mesu, tel. 118-467946 (na 18.00 uur), email: wmesu@zeelandnet.nl.-RE



Mesu levert de NS 2000 vooralsnog uitsluitend als bouwset.



Erg mooi is ook dit vakwerk bovenleidingportaal naar NS-voorbeeld van de hand van Wim Mesu.

Metcalfe

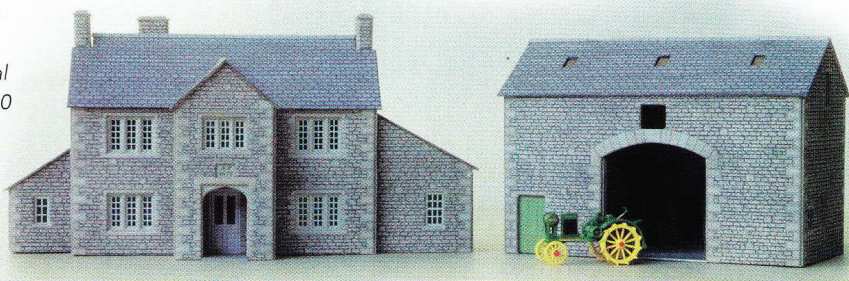
Deze bekende Engelse kartonproducent heeft deze keer zijn aandacht naar het platteland verplaatst. Drie bouwpakketten in 00 (bruikbaar voor H0) maken het u mogelijk een compleet boerenbedrijf in te richten. Heel handig voor de moderne (stads)mens is dat in de bouwbeschrijving ook wordt uitgelegd waartoe de gebouwen eigenlijk dienen. In het bouwpakket P0250 bevinden zich twee gebouwen. De boerenwoning, een statig gebouw met een omvang 19 x 13,5 x 10 cm, steekt duidelijk af tegen het beduidend kleinere huis voor het personeel dat slechts 9 x 11 x 9 cm meet. In het tweede bouwpakket (artikel P0251) bevin-

den zich eveneens twee gebouwen, een stal met interieur en een karloods met open front. Het derde bouwpakket (artikel P0252) maakt het boerenbedrijf compleet met een grote loods en een aanbouw, er is materiaal bijgevoegd om deze loods eventueel als koeienstal in te richten. Een lege voer-

kuil en twee kippenhokken vormen de andere onderdelen in dit pakket. Op de boerenwoning na, dit is een typisch Engels gebouw, zijn de andere bouwwerken goed bruikbaar voor de modelbaan die op het Europese vasteland gesitueerd is. De stal met de grote toegangspoort doet zelfs denken aan

een Zuid-Limburgse boerenhoeve. Zoals u bij Metcalfe gewend bent wordt van voorgestane onderdelen gebruik gemaakt, waardoor de bouw, gebruikmakend van de juiste lijnsoort, eenvoudig en prettig is. Al met al een welkome aanwinst voor uw boerenbedrijf in model.-KO

Statige boerenwoning en een bijbehorende stal in de schaal H0/00 van Metcalfe.





Tentoonstellingsbaan Lauscha

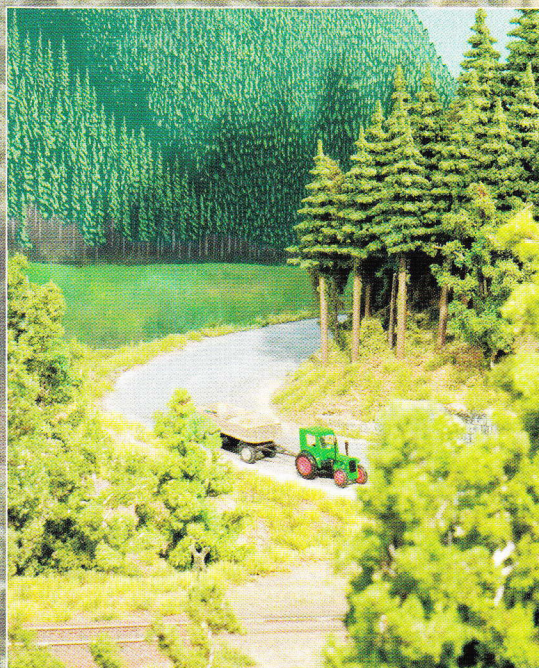
DE SCENERY

DEEL 2

In het eerste deel werd over Lauscha, zijn geschiedenis, zijn station en het ontstaan van de modelbaan met zijn typische leisteen huizen bericht. Nu verlaten wij de stad. Direct achter het stadsviaduct begint het traject, evenals bij het origineel sterk te stijgen. Op de achtergrond kun je nog tot en met de inrit in de Lauschensteintunnel zien, het naar Sonneberg aftakkende traject, dat een tijdje bijna parallel verloopt. Tot voor kort moest in model dit deel van het traject uiterlijk bij de tunnel ophouden, maar nu komt het spoor in het origineel hoger te liggen doordat om de Lauschenstein heen gereden wordt.



De storm van de laatste week heeft enige schade aangericht. Nu moet er opgeruimd worden, voordat de berkenkever zich nog meer verbreiden kan.



Bergafwaarts is de tractor wel snel, maar de eerste helling levert problemen.

Met haar goederentrein
aan de haak heeft de 95
geen moeite.





De serie 119 loste de 95'er af.

De Lauschensteintunnel is de enige tunnel op het tegenwoordig gebruikte deelstuk van de totale lijn naar Probstzella. Zijn portaal ontstond uit muurplaten die wij weer zelf met de silicoonmallen van de firma Spörle goten. Uit twee van deze platen werden de tunnelportalen voorzichtig met een figuurzaag ge-

sneed. Om de stenen van de portaalranden weer te geven, werden aanvankelijk de voegen op die plaatsen met gips overgeplamuurd en vervolgens opnieuw aangebracht, op passende triplexplaten gelijmd en van de vleugelmuren voorzien. Hierna volgde ook een kleurenbehandeling met sterk verdunde

acrylverf. We kunnen in model niet om de berg heenrijden, maar we moesten het traject relatief recht houden, wat echter door de tunnel niet storend werkt. De Lauschenstein zelf is als alle bergen op de modelbaan uit de reeds eerder beschreven houten spanten met polysterol- en schuimvulling

ontstaan. Als ondergrond voor weiden en bos werd deze gladgemaakte oppervlakte met een massa bestaand uit zaagsel, houtlijm, verfpoeders en wat gips overtrokken. De bosbodem kreeg voor een deel een beetje onderhoud en op sommige plaatsen een weinig groen.

Zoals van een modelbaan met een Thüringer motief niet anders te verwachten is, speelt het bos een grote rol. Daarvan wilden wij ook wat op de modelbaan laten zien. Dat moest echter niet uit de getwiste draden met daartussen liggende kegelvormig gesneden borstels bestaan, die bij voorkeur als flessenragers aangeduid worden, maar ze moesten ook nog betaalbaar blijven. Als zeer voordelig kan men de naaldbomen van de firma Auhagen aanduiden. Een 19 cm hoge spar kost als bevrokte kant-en-klaar boom ongeveer 1,50 euro. Hun aanzien kan men nog verbeteren door er spuitlijm op te brengen en extra bevolkingsmateriaal te bevestigen. Voor het inspuiten is het aan te raden het omliggende werkgebied met folie af te dekken en een grote lege kartonnen doos als spuitcabine te gebruiken. Omdat wij steeds behoorlijk grote aantallen bomen bewerken, is het zinvol het bevolkingsmateriaal in een le-



De weidsheid van het landschap wordt op deze foto pas goed duidelijk.

ge schoenendoos of iets dergelijks te doen en de ingespoten bomen daar in te drukken. Wij gebruiken bomenloof van Heki. Met de vingers wordt het groen nogmaals stevig ingedrukt. Daarbij is het dragen van rubber handschoenen aan te raden. Om de bomen te laten drogen steken wij ze in een styropor plaat. Omdat de zaagselmassa van de bodbodem na het drogen behoorlijk hard wordt, worden gaten met een priem voorgestoken waarin wij de bomen lijmen. Iets verdunde houtlijm kruipt goed in de poriën van de polysterol plaat en omsluit de ingestoken stam. Met wat groenmateriaal wordt gelijk het eventueel zichtbare styropor aan de randen van de plantgaten afgedekt, want na de plaat-sing van de volgende series is dit behoorlijk moeilijker. Zeer snel ontstaat zo een aanzienlijk bos. Soms is dat zeer dicht, soms wat minder en soms gaat het zonder scherpe begrenzing in een laar over. Dichter groen op de grond, hier en daar struiken en



Locomotieven van de serie 132 zag men vaak voor zware goederentreinen.

daartussen hoog gras. Voor de begroening namen wij producten van verschillende aanbieders. Weiden werden met de GrasMaster van de firma Noch gevormd. Door de elektrostatische oplading blijven de in het lijmbed gestrooide grasdraden rechtop staan (zie RH 06/05-06/64, red.). In meerdere werk-fases werden op deze manier

draden van verschillende lengte en kleur verwerkt, waardoor zich zeer realistische groenvlakken lieten vormen. Loofbomen stammen vaak uit het assortiment van Heki. Maar juist bij de nieuwere modelbaandelen zijn wij versterkt tot zelfbouw overgegaan. Basis vormt hier koperdraad dat getwist wordt en zich steeds meer

vertakt. Met soldeer gefixeerd en met een massa bestaand uit gips, houtlijm en verfpigmenten overtrokken verkrijgt men zeer fijne en individuele bomen. Het later opgebrachte loofmateriaal stamt van Woodland.

Na de tunnel rijdt de trein op de weergave van het Nassentelle-viaduct af. Bij het origineel kwam hij echter na het omrijden van de Lauschenstein uit de andere richting. Direct na de kruising met een bosweg begint het viaduct. Ook dit ontstond evenals het Lauscha'er Stadtviaduct overwegend uit 3 mm triplex. Uit 10 mm triplex werd het in de boog verlopende tracé gezaagd. Enkele kleine trapezium-vormige stukken hout kwamen aan de pijlervoeten en iets kleinere in de pijlers ter hoogte van de aanzet van de boog. Met houten lijsten en lijmtangen gezekerd werd na het drogen van de houtlijm bouwschuim in de holle ruimte gespoten. Na het uitharden werd de overtollige bouwschuim verwijderd en werden binnenzijden van de pijlers

Meisje voor alles. Buurtgoederentrein, interlokale reizigerstrein of boemeltrein, ze nam wat voorgezet werd en sloeg daarbij altijd een goed figuur.



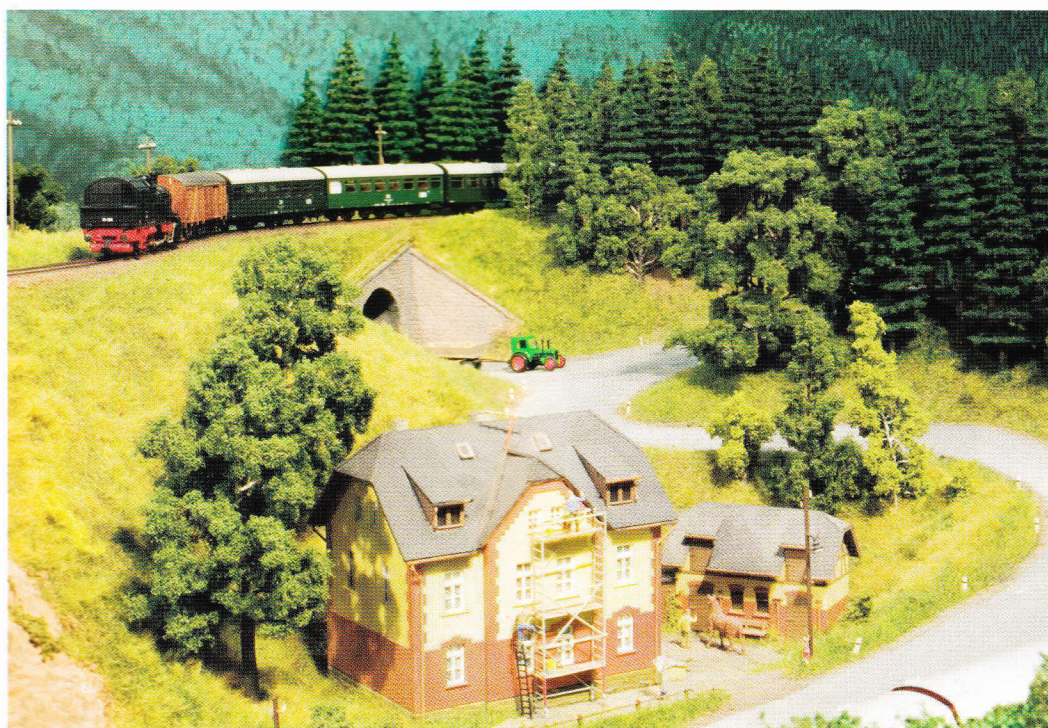


Moeizaam moest het tracé uit de rots geslagen worden.

en de bogen dichtgesmeerd. Wie de brug in de huidige toestand wil bouwen, heeft het duidelijk eenvoudiger. Op 14 december 2001 werden de bogen van de brug opgeblazen. Alleen de pijlers bleven staan. Ze werden het jaar daarop verlengd en met een recht betonnen brugdek afgesloten. Aan de ene kant jammer, aan de andere kant was het een voorwaarde dit deeltraject überhaupt weer in bedrijf te nemen. Wij zijn er blij mee dat dit traject bij het origineel weer bereiden wordt en wij ons met

het model een stukje spoorweggeschiedenis eigen mogen noemen. Het was helemaal niet zo eenvoudig de correcte kleuren voor het model te vinden. Al naar de zonnestand zag het beton er elke keer anders uit. In een wijde boog komt het traject van de achterste modelbaanrand over het viaduct naar het midden voor en loopt in de tegenboog weer van de toeschouwer weg. Evenals bij het voorbeeld werden ook hier de op het viaduct en in de bogen liggende rails met een contrarail uitge-

voerd die bij ontsporing de voertuigen op de spoordam moet houden. Voor een deel verloopt het traject bijna recht boven een rotswand en zelfs een locmodel zou een val niet geheel onbeschadigd doorstaan. Door de modelspoorindustrie worden vele hulpmiddelen voor de weergave van rotsen aangeboden. Wij besloten ze zelf uit gips te bouwen. Oorspronkelijk was het daarbij de bedoeling de rotsstructuur in het nog vochtige gips te graveren. Enkele leden van onze jeugdgroep wilden het



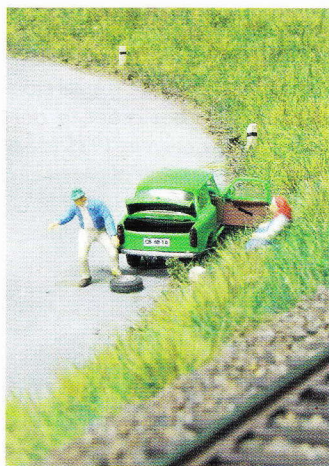
Hier hebben wij ook een greep in de bouwdooskist gedaan, maar de leisteendaken ontstonden toch weer binnen de vereniging.

proces iets versnellen en mengen direct een grotere hoeveelheid. In de loop van de verenigingsavond merkten ze echter al snel dat het gips sneller vast werd dan ze gedacht hadden. Op de verenigingsavond de volgende week moest het opnieuw geprobeerd worden. Daarom moest een deel van de intussen volledig uitgeharde massa weer afgebroken worden. Met een oude steekbeitel gingen ze aan het werk. Meer bij toeval ontdekten wij dat juist door het uithakken de ook in de natuur bestaande structuren ontstonden. Dat is in principe ook logisch, want daar is de rots immers eveneens uitgebroken. Deze techniek werd al snel verfijnd en sindsdien ontstaan de rotsen alleen nog op deze manier. Door het gebruik van kleurbeits, maar ook met sterk verdunde acrylverf, kan het gesteente heel individueel gevormd worden.

Aan de voet van deze rotswand loopt een straat van de voorste modelbaanrand onder de tweesporige hoofdlijn door. In het Steinaartal – daar bevinden wij ons nu – bestaat deze hoofdlijn alleen in model. Op onze volgende geplande modelbaansegmenten moet deze hoofdlijn in hoofdstukken motieven uit het traject van Saalfeld naar Probstzella bevatten. Bij het origineel takt het spoor in zijn vervolg over Ernsttal immers op ditzelfde traject aan. Zo was voor ons ook belangrijk dat dit traject mede in het modelbaanconcept betrokken werd. In het modelbaanbedrijf dient dit voornamelijk voor de beleving van de scenery. Tegelijk worden over dit traject de van de zijlijn komende treinen geleid, wat dan ook weer met het voorbeeld overeenkomt. Op het allerlaatste eind op de huidige modelbaan passeert de zijlijn nog eenmaal een straat. Zodra de nieuwe modelbaansegmenten klaar zijn, zullen wij ook daar weer modelauto's inzetten, die op het Faller Car systeem rijden. Misschien is dan ook de voor 2007 aangekondigde Trabant Kombi van Faller erbij. Momenteel verdwijnt de voor het Car systeem bedoelde straat direct weer in de aan de zijkant aangebrachte achtergrondcoulisserie. Op een totale lengte van 15 meter draagt de achtergrondcoulis-



De 119 zal na de volgende boog het Nassentelleviaduct bereiken.



Trabipanne. De autorit naar Saalfeld duurt op deze manier langer dan met de trein.



Zelfs als de 95'er weer zou rijden is dat sinds het opblazen en de aansluitende nieuwbouw van de brug als motief van deze foto niet meer mogelijk.

se in belangrijke mate tot de realistische werking van de modelbaan bij. Naar foto's werd deze met de hand geschilderd. Zo kon een reëel spiegelbeeld van het landschap achter de modelbaanrand weergegeven worden. Daarbij konden de kleurtönen van de achtergrondcoulisser op die van het groenmateriaal aangepast worden. Voor de maximaal 1,5 m lange afzonderlijke platen werd 4 mm populie-

rentriplex op frame uit hout gelijmd en extra verschroefd. Schroefgaten en fouten in het hout werden met plamuur gecorrigeerd. Na het slijpen van de vlakken werden de platen tweemaal met witte voorstrijkverf gegrond, dat met een roller opgebracht werd. Het schilderen van het landschap begon bij de lucht. Afzonderlijke lichte stofsluiers bij de wolken werden met een airbrushpistool gemaakt.

Vervolgens was het de beurt aan penselen in veel verschillende fijnheden. Als echt monnikenwerk kan het schilderen van het bos beoordeeld worden. Dit ontstond uit slechts twee kleuren. Een zeer donker groen voor de ondergrond en een eerder wat bleek groen voor de weergave van de bomen. Zoals enkele foto's laten zien, bestaan de naaldbomen slechts uit enkele streken. De bomen aan de bos-

rand kregen bovendien nog stammen en wat onderhoud. Ook het stadje Lauscha kon met het penseel tot het formaat van het voorbeeld vergroot worden. De berghelling die tegenover het station ligt bood een goede mogelijkheid de gebouwen en de situatie tegen de helling te fotograferen.

Tekst: Jörg Böhme

Foto's: Jörg Böhme en Nico van Roon



Die Montzenroute

Spoorwegen tussen Antwerpen, Luik, Aken en Keulen door Thomas Barthels, Armin Möller en Klaus Barthels. Uitg.: Barthels, Mönchengladbach, 248 blz., 350 foto's in zwart-wit en kleur, tekeningen, formaat 30 x 25 cm, ISBN 3-9810183-1-1, prijs € 55,00.

Na de Eiserne Rhein hebben de Duitse auteurs Thomas Barthels, Armin Möller en Klaus Barthels een tweede boek geschreven met als onderwerp de Montzenroute dat ongetwijfeld veel lezers zal bekoren. Die Montzenroute bespreekt na de IJzeren Rijn de tweede en eveneens belangrijke spoorwegverbinding tussen Antwerpen en Keulen. De spoorlijn werd tijdens de Eerste Wereldoorlog aangelegd en was aanvankelijk als snelle treinverbinding met het Duitse front bedoeld. In België loopt de route voor een groot deel over lijn 24 tussen Tongeren en Montzen. Montzen is een centraal gelegen punt waar vaak van loc gewisseld moet worden. Dit is nog steeds nodig omdat het deel tussen Montzen en Aken-West tot op vandaag nog steeds niet is geëlektrificeerd.

Het boek is een compleet werk en behandelt in vijf hoofdstukken alle aspecten van de Montzenroute. Naast een stuk geschiedenis over de aanleg van de spoorlijn wordt heel veel aandacht aan de exploitatie besteed. Zowel de stoomtractie als het moderne materieel komen aan bod. De volledige route wordt vanaf Antwerpen tot in Düren stap voor stap in kaart gebracht. Dit gebeurt aan de hand van gedetailleerde kaarten en begeleidende foto's. In het laatste hoofdstuk komt de renovatie van de viaduct van Moresnet uitgebreid ter sprake. Alle hoofdstukken worden rijkelijk met oud en nieuw beeldmateriaal geïllustreerd. De kwaliteit van de fotoafdrukken is opvallend goed. Ook aan de afwerking van de kaarten

is veel aandacht besteed. Achteraan zit in zes delen een losse kaart van het goederenemplacement in Montzen zoals het in 1926 in gebruik was.

Op geen enkel ogenblik wekt het doorbladeren van het boek de indruk van herhaling of verveling op. Het is vlot geschreven en steeds zijn er nieuwe punten die de aandacht van de lezer trekken. Dit boek biedt niet alleen een overzicht van de Montzenlijn, maar schetst eveneens een beeld van het dagelijkse leven in eerste helft van de twintigste eeuw bij het aanleggen van deze spoorlijn. Daarom is het ook historisch interessant. Om een ruim publiek te bereiken is het werk tegelijk in drie talen geschreven. Naast het Duits wordt de tekst op elke bladzijde gelijktijdig in het Nederlands en het Frans vertaald.

De uitgever Thomas Barthels is sinds zijn jeugd gefascineerd door spoorwegen en fotografie. Samen met zijn broer Klaus, John Schoonbroodt en Hugo De Bot, redacteur bij Railhobby, hebben zij een basiswerk neergezet over wat een van de meest geliefde spoorweglijnen in België is. -PE

Abenteuer Schweizer Bahnen

Von Dampf am Berninapass zum inszenierten Unfall in Brig DVD. Uitg.: Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg, speelduur ca. 58 minuten, bestelnr. 8152, prijs € 19,80.

In 1989 vormden In Brig op elkaar gebotste en aan elkaar vastzittende rijtuigen en een omgevallen locomotief het decor voor een ongevalloefening. Deze oefening kunt u meebeleven. Op eenvoudige schetsjes wordt uitgelegd hoe men het een en ander aan zal pakken. Het resultaat alles komt weer op zijn pootjes terecht of liever gezegd op de rails.

Wat overblijft is een verwrongen spoor. De volgende beelden laten een ongeluk zien dat kort daarna in Chur gebeurde. Het gevechtende kon toen in praktijk gebracht worden.

Het tweede item op deze DVD laat een demonstratie zien van de Bernina-Dampfschneeschleuder op 2000 meter hoogte. Een film waarin de fascinerende techniek van deze machine goed tot zijn recht komt. Dat niet altijd alles goed gaat bewijst een defect aan de draaischijf boven. Deze moest



eerst gerepareerd worden voordat men verder kon. Tot slot een documentaire over de ingebruikname van de TGV van de Parsenbahn in Davos. De aanvoer van de cabines door de RhB, het plaatsen op diepladers die door smalle straatjes uiteindelijk het beginpunt van de de Bahn bereikten en de cabines op de rails konden worden geplaatst. Diverse proefritten werden gemaakt en de snelste kabelbaan kon in gebruik worden genomen. -AZ



Uw geld of uw kaartje

door F. Dijkstra. Uitg.: Tirion, Baarn, 128 blz., formaat 12 x 18 cm, ISBN 978 90 4390 968 6, enkele illustrerende tekeningen, prijs € 10,-.

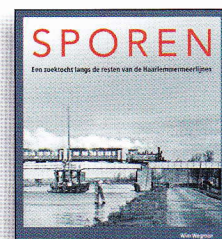
Meestal lachend, soms meelijwekkend de schouders ophalend. Vaak tegen je metgezel: 'Moet je 's horen...' en dan weer lachen of meelijwekkend de schouders ophalen. Voorbeeld van het eerste: 'Dames en heren, door omstandigheden geheel buiten onze schuld, is de trein van 11 over 2 op tijd.'

En een voorbeeld van het tweede: 'Reiziger: 'Chauffeur, mag ik een kleintje van je?' Buschauffeur: 'Mevrouw, mag dat ook na mijn dienst?'

Twee dagen later moet de chauffeur bij de chef komen; hij had een oneerbaar voorstel gedaan aan een klant.

Na deze twee voorbeelden is wel duidelijk dat er op spoortechnisch gebied in dit boekje niet veel te leren valt, maar wel veel te genieten. Spitsvondige opmerkingen, opmerkingen uit verveling, opzettelijke misverstanden, intercoms die blijven openstaan. Het

passeert allemaal de revue. De auteur, meer de samensteller van deze bundel anekdotes, heeft uit een grote verzameling leuke en/of opvallende uitspraken in het openbaar vervoer de meest treffende weergegeven. De lezer wordt uitgenodigd zijn eigen ervaring met de auteur te delen voor een volgende uitgave. Een bundeltje dat nog vaak uit de kast gehaald zal worden. -NR



Sporen

Een zoektocht langs de resten van de Haarlemmermeerlijnen door Wim Wegman. Uitg.: HDC, 186 blz., formaat 24 x 27 cm, ISBN 978 90 77842 04 1, vele zwart/wit foto's, authentieke tekeningen en originele kaarten, prijs € 24,75.

Verslaggever Wim Wegman schreef het afgelopen anderhalf jaar voor Haarlems Dagblad de serie artikelen 'Sporen' waarin de restanten van de Haarlemmermeerlijnen tussen Leiden, Haarlem en Amsterdam centraal stonden. Hoewel het grootste deel van deze spoorlijn in 1935 is opgeheven, is op veel plaatsen nog verrassend veel van dit net terug te vinden. In bijna 70 korte hoofdstukken worden even zovele restanten behandeld. Uitgangspunt is veelal een historische foto of een herkenbaar restant. De laatste tien hoofdstukken zijn gewijd aan materieel, collecties, herinneringen en uitgezette fietstochten. In een ingehouden, sobere stijl vertelt Wegman zijn verhalen waarin hij vaak zijn fantasie laat gaan door zich te verplaatsen in de overwegwachter van toen en vanuit hem zijn belevenis anno nu te laten ondergaan. Dat maakt het boek spannend, op den duur herkenbaar, maar steeds interessant. Het betekent tevens dat niet geprobeerd moet worden het boek in één avond uit te lezen. Interessant is het vooral als document humain: de oudere lezer die de streek van vroeger kent, zal zijn eigen herinneringen uit dit werk kunnen ophalen. U leert niet de geschiedenis van de Haarlem-

mermeerlijnen kennen. Dat hoeft ook niet, want dat is reeds beschreven door Ger Russer in 'Sporen door de Haarlemmermeer' uitgegeven door Pirola in 1984. Voor de goede orde: de lijnen richting Gouda en Amsterdam-Rijnkanaal zijn door Wegman niet meegenomen in zijn bundel verkenningen.-NR

RAILMEMO

Alle aanmeldingen berusten op aanbiedingen van de organisatoren. Railhobby is niet aansprakelijk voor de juistheid van de berichten. Opgave van Railmemo's aan e-mail: railmemo@scalapublishing.nl of Postbus 1983, 1200 BZ Hilversum.

NVBS-sectie Twenthe

Zaal: Parochiecentrum St. Joseph, Nieuwe Schoolweg 2, Enschede. Aanvang: 19.30 uur. Toegang: €2,00.

19 september: Gevarieerde filmavond gepresenteerd door Carol Hessels.

NVBS-afdeling oost (Arnhem)

Zaal: Ontspanningscentrum 'De Uithoek', Noordelijke Parallelweg, Wijk Heijnoord, Arnhem. Aanvang: 20.00 uur. Toegang: €1,85.

5 september: Sporend in Noord-Duitsland. DVD-Beamer projectie door Dick v.d. Hof.

Treinenbeurs

Op 9 september in de Sporthal-Tapperij en Feesterij Naastenbest, Prinses Beatrixlaan 27 te Best. Openingstijden: 10.00 tot 15.00 uur. Entree €1,50. Inlichtingen: fax 040-255041, e-mail: m.vanhout@chello.nl of www.hermano.nl/modelspoor.

Zeeuwse Trein Modelruilbeurs

Op 29 september van 10.00 tot 15.30 uur in Congrescentrum 'De Stenge', Stengeplein 1, Heinkenszand (bij Goes). Toegangsprijs: volwassenen €1,50, kinderen €0,50. Info: 0113-220493.

Cinema First Floor

20 september: Filmavond. 1. 125 jaar Spoorlijn Zutphen-Winterswijk. 2. B.B.C. Making Tracks. Na

de pauze. 3. Eisenbahn Romantik, Jan Klein & Ost Friesland Module Club. 4. Eisenbahn Romantik. Schuften im Schotterbrett. Cinema First Floor is te vinden op de eerste verdieping van modelbouw Heyerman aan de Misterweg 7a te Winterswijk. Reserveren telefonisch 0543-519849 of per e-mail: info@heyermanmodelbouw.nl. Aanvang: 20.00 uur. Toegangsprijs: €3,50.

Modeltreintentoonstelling en ruilbeurs

Railgroep Maasbuurtspoor organiseert i.s.m. Modelspoorvereniging Venlo deze beurs op 29 en 30 september van 10.00-17.00 uur in Verenigingsgebouw Terp, Dorpstraat 21 te Heumen (bij Nijmegen). Info: www.maasbuurtspoor.nl.

Terug Naar Toen 2007

Op 1 en 2 september is er weer een Terug naar Toen bij de Veluwe Stoomtrein Maatschappij. Elf stoomlocomotieven onder stoom. Vele personen- en goedementreinen zijn te bewonderen op de trajecten Apeldoorn-Beekber-

gen en Loenen Eerbeek en Dieren. De VSM vindt u aan de Dorpstraat 140 te Beekbergen. Info: www.stoomtrein.org.

N-spoorevenement te Lochem

Op 15 en 16 september in café-restaurant Bousema, Zutphenseweg 36 te Lochem. Openingstijden: zaterdag 10.00-17.00 uur en zondag 10.00-16.00 uur. Toegangsprijs: kinderen tot 12 jaar €1,50. Vanaf 12 jaar €3,00. Info: www.freebit.nl

Blauwe Tram tentoonstelling Zandvoort

Vanaf zaterdag 1 september t/m zondag 4 november in het Zandvoorts Museum, Swaluëstraat 1. In deze periode is de tentoonstelling op woensdag t/m zondag van 13.00-17.00 uur te bezichtigen.

Beursagenda

9 sept.: Alkmaar, Sporthal 'De Meent', Terborchlaan 301,
15 sept.: Joure, Zalencentrum 't Haske, Vegelinsweg 20,
30 sept.: Koog a/d Zaan, buurthuis 'De Vuister', Molenwerf 44. Openingstijden: 10.00-15.00 uur.



VOLGENDE MAAND



Liabe kloane Eisenbahn

Het Salzburgerland en Oberösterreich zijn voor velen favoriete vakantiebestemmingen. Beide regio's kennen vele interessante tram- en lokaallijnen en spoorwegmusea. Het zijn ware schatkamers vol nostalgisch materieel. Enkele verbindingen lopen gevaar zoals de tot Stern & Hafferl behorende Lokalbahn Lambach-Haag am Hausruck. Tijd voor een round-up.

Sourbrodt in de Belgische Hoge Venen in model

Tijdens een tentoonstelling van de Antwerpse club MOBOV ontdekten wij een zeer fraaie TT-baan met als thema het station Sourbrodt.

De bouwver Patrick Devriendt was onmiddellijk bereid zijn baan voor een reportage in Railhobby te laten fotograferen. Tijdens het fotograferen in zijn kelder vertelde Patrick enthousiast over zijn realisatie.



Van Km... tot Km... Weesp

Het eerste station van Weesp werd in 1872 bij aanleg van de Gooijlijn geopend en weer in 1967 gesloopt. In 1967 werd het tweede station geopend, dit werd in 1985 deels buiten dienst gesteld. Het aanzien van Weesp veranderde ingrijpend na 1980 met de aanleg van de Flevolijn. Op 29 mei 1987 reed de eerste trein van Weesp naar Almere Buiten en in 1987 werd ook met de aanleg van de Zuidtak begonnen. Beweging genoeg.

eLOTRACK

MODELBOUW & TECHNIEK



KIJK OP: WWW.ELOTRACK-IMPORT.NL

- > **PMT** Profi Modell Thyrow
- > **Makette** Modelle
- > **Heris** Modelleisenbahn
- > **Weinert** Modellbau
- > **Naumburg & Partner**

EloTrack - Modelbouw & Techniek
Molendijk 19-A - 3235 XE Rockanje
The Netherlands

Tel. +31 (0)181 40 55 32
Fax +31 (0)181 40 53 46

info@elotrack-import.nl
www.elotrack-import.nl