

RAIL HOBBY

TIJDSCHRIFT VOOR SPOORWEGEN EN MODELSPOOR

NOVEMBER 2007
€ 5,50 - € 6,20 (B)
JAARGANG 30, NR 11
WWW.RAILHOBBY.NL



**SCHADUW
OVER OUDE
DUITSE ELOCS**



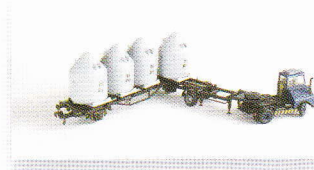
**TEE FS ALn VAN
BREDA**

**BURLINGTON
ZEPHYR, PIONIER
AMERIKAANSE
STROOMLIJNTREIN**

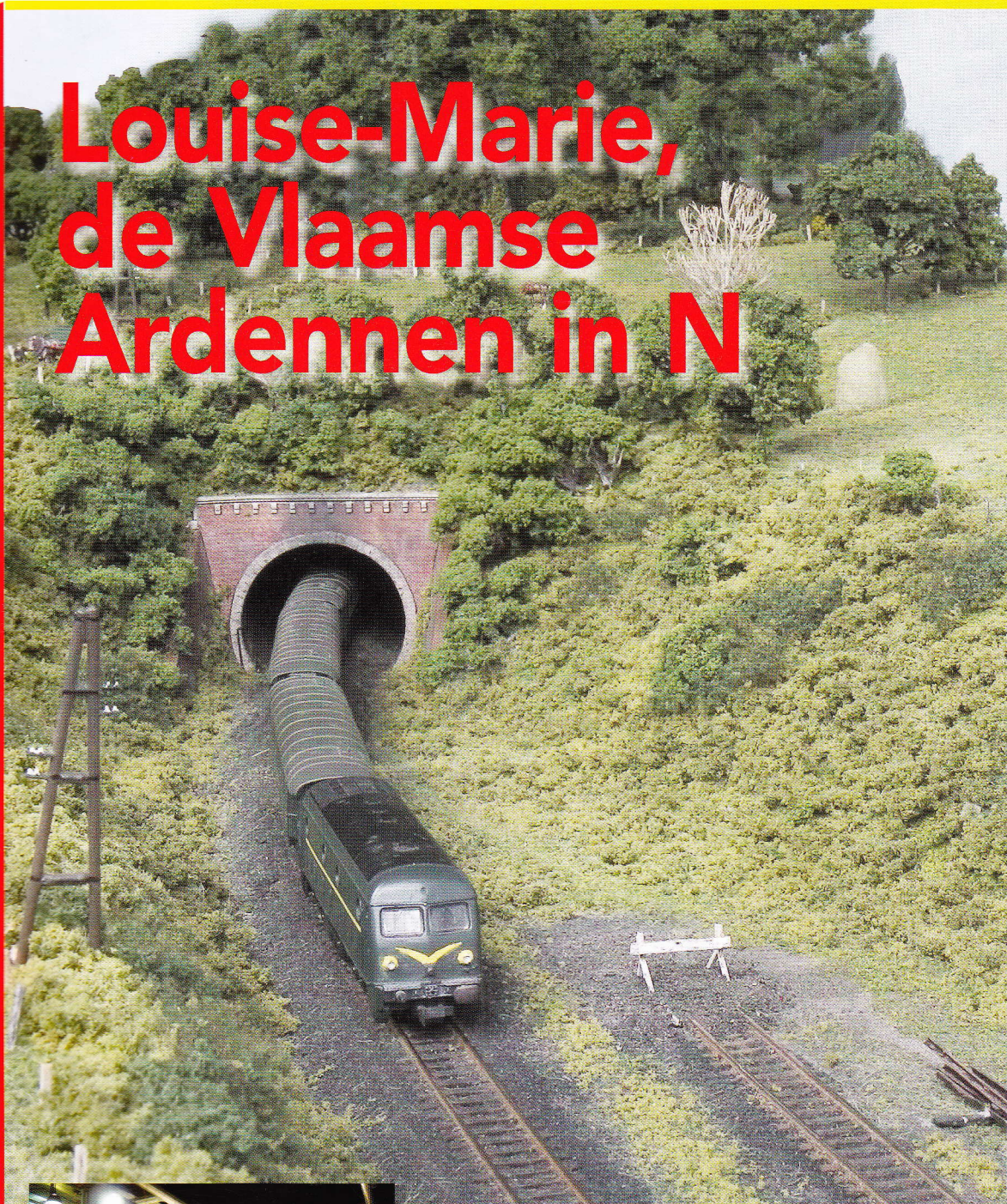


**LUIK GOUVY
IN MODEL**

**FLESCONTAINER-
VERVOER**



Louise-Marie, de Vlaamse Ardennen in N



8 710966 086278



Zorg dat andere fotografen
jou willen kennen.

Optimale controle bij lastige opnamen. De nieuwe E-510 met Live View.

Live view: bepaal je opname direct op het grote LCD scherm ■ Anti-stofsysteem: beschermt tegen stof door de ingebouwde Supersonic Wave-filter ■ Beeldstabilisatie: helpt beeldvervalsingen als gevolg van camerabewegingen voorkomen ■ Helemaal voor jou gemaakt.

Discover your world. www.olympus-europa.com



OLYMPUS

Your Vision, Our Future





Artitec®



De keuze al gemaakt?

Misschien moet u even wachten

De Sint geeft één hint, het is géén diesel 1 of 2 die u vindt.

Houdt onze website in de gaten.

zie: www.artitec.nl

n.b: De Sinterklaas-set is dit jaar ook kant-en-klaar te koop.



22 | Pionier van de Amerikaanse stroomlijntrein **DEEL 1**



40 | Louise-Marie, de Vlaamse Ardennen in N, start van een serie

Inhoud



HSL Zuid in fasen in dienst

6 Hoewel de infrastructuur van de HSL-lijn nagenoeg gereed is, zal het nog wel even duren voordat er hogesnelheidstreinen met 300 km/h van Amsterdam naar Parijs zullen razen. De lijn zal gefaseerd in gebruik worden genomen.

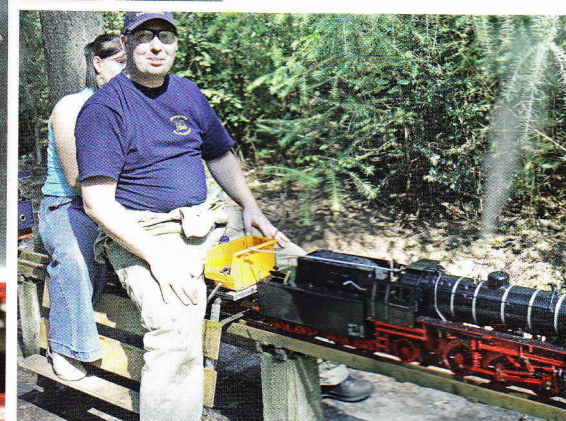


TEE BREDA: FS ALn 442+448 Prodotto Italia

30 Ook Italië deed mee in de strijd om de internationale treinreiziger binnen de TEE-gedachte en kwam in 1957 met het tweedelige treinstel Aln 442/448. In het herdenkingsjaar van 50 jaar TEE in model zijn er in 2007 door twee verschillende fabrikanten modellen in 1:87 uitgebracht, terwijl diverse kleinseriefabrikanten aankondigingen voor modellen in zowel N als H0 hebben gedaan.

Een oplegger voor het flescontainervervoer

36 In een eerder artikel verschenen de flescontainer en de speciaal voor dit vervoer aangepaste laadkistenwagen voor het voetlicht. Met deelname aan een modelbouwmanifestatie voor de deur was het model aanvankelijk bewust niet geschilderd om zo beter als illustratief voorbeeld voor de materiaalkeuze te kunnen dienen.



Foto's: Nico van Roon

NSS of SSN

Wie de rijdagen van Stoomgroep Rading Spoor in Hollandsche Rading bezoekt, raakt al snel onder de indruk van zoveel enthousiast bedreven modelspoor. De deskundigheid waardoor de vele kleine live-steamachines functioneren, en de liefde waarmee dezelfde onderhouden, zo niet vertroeteld worden, grenst aan het ongelooflijke. Eenmaal de eerste verbazing voorbij, wordt het gepresenteerde nauwkeuriger in ogenschouw genomen – we blijven per slot liefhebber van het detail. Opvallend is dan dat de 23 023 als eigendom van het Nationaal Smalspoormuseum dat immers met de afkorting NSS door het leven gaat, gesierd wordt. De combinatie smalspoor en 23 023 vinden we wat verwarrend. Vandaar de vraag aan en het antwoord van de machinist: het schild is per ongeluk op z'n kop gemonteerd en tot vandaag had niemand dat nog gezien. Dus toch maar als 23 023 van de SSN, de Stoomstichting Nederland.-NR

Afscheid oude Duitse elocs Poster

De historie van de series 110 en 141 gaat terug tot 1950. De net opgerichte Deutsche Bundesbahn die nog volop van de stoomtractie gebruik maakt, richt zich voor de nabije toekomst op diesel- en elektrische treinen. Als eerste aanzet wordt over het ontwikkelen van twee standaardtypen elocs gebrainstormd. In eerste instantie wordt van een vierassige multifunctionele machine uitgegaan, die van de serie E 44 is afgeleid. De Deutsche Bahn neemt steeds meer afscheid van haar oude elektrische locomotieven. De serie 141 is al compleet weg, de machines van de serie 110 daarentegen worden nog steeds gebruikt. Loc 110 405-8 rijdt op 10 juli 2006 langs de Rijn bij St. Goarshausen. (foto Sevrien Ferrée)



Hoe anders is de spoorwegbeleving in Nederland ten opzichte van vele andere landen. Naar verluidt heeft nagenoeg elke Zwitserse manager een koffer met een Z-baan onder handbereik in zijn kantoor. In Duitsland bestaat een compleet spoorwegkanaal, Bahn TV, waarop erg veel spoors genoeg te beleven valt. In Nederland lijkt het tij voor de waardering van het modelspoor wat te keren, mede door de sinds een kwart eeuw georganiseerde modelspoorevenementen als Techniek in Vrije Tijd, Rail en Eurospoor, maar van harte is het nog steeds niet. De EO zendt bij herhaling de serie 'Rail Away' uit, een combinatie van spoorweginfo en culturele uitstapjes. Daarnaast wordt nu een serie spoorwegitems door RTL 7 op de buis gebracht. De aankondiging daarvan bereikte ons per persbericht dat ik hierbij een op een overneem: 'Op zondag 11 november start op RTL7 de serie 'Spanning op het spoor'. In deze zesdelige serie maken de kijkers kennis met de wondere wereld van het bouwen en onderhouden van het spoor. De serie volgt de werkzaamheden aan verschillende projecten die ProRail op dit moment realiseert. Het werk gebeurt steeds onder een hoge tijdsdruk: het moet op tijd klaar want de treinen moeten weer rijden!

Elk deel van de serie zoomt in op een concreet bouw- of onderhoudsproject. Om het werk te kunnen doen is het treinverkeer stilgelegd. Vaak is dat 's nachts zodat de reizigers er zo min mogelijk hinder van ondervinden. De bouwvakkers moeten verdwenen zijn als de eerste trein weer gaat rijden. De klokt tikt onverbiddelijk door: gaan ze de deadline halen?

'Spanning op het spoor' brengt de druk waaronder gewerkt wordt voelbaar en herkenbaar in beeld. Passen de drie spoorbruggen die in Haarlem worden vervangen? Lukt het om de vervanging van het wisselcomplex op tijd af te ronden? Hoe wordt de tegenslag opgelost? Wat doen de verkeersleiders om ervoor te zorgen dat de treinenloop ondanks het werk zo weinig mogelijk verstoord wordt? Uitzending: wekelijks, RTL 7, vanaf zondag 11 november 2007, tussen 17.30 en 18.00 uur.'

Dat betekent dus videorecorder geprogrammeerd of de etensbordjes op de schoot. Op bijgaande foto ziet u een van de hoogstandjes van enkele jaren geleden, om precies te zijn het weekend van 2 en 3 september 1995, bij de plaatsing van de tweede brug over het Amsterdam-Rijnkanaal nabij Weesp. Groot werk, dat bewondering afdwingt. Misschien zit de plaatsing van deze brug wel in de serie. Wie weet.



Nico van Roon

Adverteerders

2 Artitec	56 Firma Wentink	56 Scalettrading
70 Bakx Modeltreinen	56 Gijs van Appeldoorn	70 Somberg
56 Beelen Modelbouw	56 Modelspoorbeurs	70 Stevan Volp
56 Brekelmans	Houten	56 Thijssen Techniek
Modelbouw	56 Modelzolder	70 Trein 2000
17 Breidenbach	74 MVB	74 Vercauteren
70 Dankaert / Loksound	76 Olympus nederland	75 Wapstad
56 Drachten Modelbouw	70 Rocky Rail	56 Wentink occasions

En verder...

- 6 HSL Zuid in fasen in dienst
- 10 Schaduw over oude Duitse elocs
- 22 Burlington Zephyr, pionier Amerikaanse stroomlijntrein, deel 1
- 30 TEE BREDA: FS ALn 442+448 Prodotto Italia
- 36 Een oplegger voor het flescontainervervoer
- 40 Louise-Marie, de Vlaamse Ardennen in N
- 46 Railtest: De 110 238 van Minitrix
- 64 Goed Spoor: Bekroonde modelbaan op niveau
- 66 Luik Gouvy in model

Rubrieken

- 15 Rail Musea (zonder view)
- 16 Railforum
- 18 Railview
- 27 Railview België
- 38 Poster
- 58 Vitrine
- 72 Railpers
- 72 Ervaringen jubileum 30 jaar Railhobby
- 73 Railmemo



foto Peter Embrechts

Cover

Vol bewondering heeft menigeen naar de eerste presentatie van Louise-Marie gekeken. Een modulaire modelbaan naar een realistisch voorbeeld: het station Ronse op de grens van België en Frankrijk. Onze medewerker Bernard Lambert start in dit nummer een serie artikelen waarin hij ragfijn uiteenzet hoe hij zijn schitterende bruggen ontwerpt en bouwt. Op de foto komt een dieselloco type 59 uit de tunnel met een sleep ex-DR-rijtuigen.



HSL Zuid in fasen in dienst

Een actieve SMB van dichtbij gezien. Elk SMB heeft een eigen nummer, dat te vergelijken is met een seinnummer. SMB 2198 staat langs de vrije baan tussen Rotterdam en Hoofddorp.

Zicht vanuit de cabine tijdens de rit vanuit Rotterdam naar de HSL. Op de achtergrond is de ingang van de tunnel Rotterdam te zien. Naast beide sporen staan actieve Stop Merk Borden (SMB). De baan is in level 1 geschakeld. Onder de rechter SMB brandt de witte oprijlamp. In beide sporen zijn enkele Eurobalises zichtbaar. Enkele balises zijn met kabels aan 'de vaste wal' verbonden.

HSL-LIJN NAGENOEG GEREED

Hoewel de infrastructuur van de HSL-lijn nagenoeg gereed is, zal het nog wel even duren voordat er hogesnelheidstreinen met 300 km/h van Amsterdam naar Parijs zullen razen. De lijn zal gefaseerd in gebruik worden genomen. Op het moment van schrijven waren de plannen zodanig, dat vanaf 10 oktober het proefbedrijf zou beginnen. Of dit gerealiseerd is kunt u op de RH-site vinden.

In het proefbedrijf wordt met één Traxx-locomotief en enkele omgeschilderde Benelux-rijtuigen de reizigersdienst gesimuleerd. Hieronder wordt verstaan het in een testfase uitvoeren van de toekomstige reizigersdienst, echter nog zonder passagiers. Tijdens deze testfase wordt het personeel geïnstrueerd en hoopt men eventuele kinderziekten er uit te halen. Op voorwaarde dat dit proefbedrijf succesvol verloopt, wil men met ingang van de nieuwe dienstregeling vanaf zon-

dag 9 december met de werkelijke treindienst starten. Vanaf die datum kunnen reizigers gebruik maken van de nieuwe spoorverbinding. Vooralsnog zal er eerst een halfuurdienst tussen Amsterdam en Rotterdam via Schiphol zijn. Er wordt dan nog niet maximaal 300 maar 160 km/h gereden. Voor de uitvoering van de dienst zijn dan drie Traxx-elocs beschikbaar. Het zal echter nog wel even duren voordat over de HSL-lijn naar België doorgereden kan wor-

den. Op het baanvakgedeelte Rotterdam-Antwerpen zijn nog heel wat hobbels te nemen. Zo is gebleken dat er in België een andere (oudere) versie van ERTMS is geïnstalleerd dan in Nederland. Wil men kunnen doorrijden, dan zal op het Belgische traject ook deze versie ingevoerd moeten worden. Dit moet ook weer getest worden.

ETCS

Voordat het proefbedrijf van start kan gaan, zijn er nog vele tests nodig. Zowel de baanapparatuur als de treininstallaties moeten getest worden. De HSL-lijn is voorzien van ETCS-beveiliging (European Train Control System). ETCS maakt deel uit van het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Een gedetailleerde beschrijving van ETCS is te lezen in de seïnspecial van 2004 (blz. 108). Voor wie niet (meer) over deze special beschikken, gaan we hier nog even op de werking in. Bij het huidige systeem met seïnen langs de baan worden de treinen via het kortsluitprincipe gedetecteerd. Bevindt zich op het spoor een trein, dan worden via de wielstellen de sporen elektrisch met elkaar verbonden. Hierdoor ontstaat er een bezetmelding en zal het seïn achter de trein rood tonen (in spoortermen: het seïn komt in de stand stop). Verlaat de trein het blok, dan toont het seïn geel (het daaraan voorafgaande seïn groen) en zal het volgende seïn weer rood tonen, enz. Het huidige beveiligings-



Twee testlocomotieven op de HSL: de ÖBB-Taurusloc E190.050, die het wereldsnelheidsrecord van 357 km/h voor locs op z'n naam heeft staan, naast de RRF18 diesellocc, een ex-BR 203 met slechts een maximumsnelheid van 100 km/h.

systeem, de ATB, gaat uit van dit principe. In dit kader voert het te ver om de werking van de ATB te beschrijven. In de hiervoor genoemde special kunt u er meer over lezen. De nieuwe beveiliging gaat uit van een geheel ander principe dan het huidige systeem.

Basis van het nieuwe systeem, dat functioneert volgens Europese standaarden, is aan de wal kant de zogenaamde Interlocking. Dit is de apparatuur in het seinhuis, die de signalen naar de Eurobalises in de baan stuurt. Een antenne onder de trein pikt deze signalen op. Deze signalen worden door de boordcomputer in opdrachten vertaald, die op een scherm zichtbaar worden gemaakt. De machinist krijgt als het ware de seinbeelden op het scherm, zodat de seinen langs de baan niet meer nodig zijn. Op de HSL ontbreken ze dan ook. Wel zijn er nog blokken gedefinieerd, nu secties genoemd. De scheidingen tussen de secties worden met een Stop Merk Bord (SMB) aangegeven. Dit is een vierkant blauw bord met gele pijl die naar het betreffende spoor wijst. De treindienstleider kan net als bij seinen elk SMB uit of in de stand stop zetten (in gewoon Nederlands groen of rood).

Levels

Belangrijk zijn de zogenaamde Eurobalises (gedefinieerd volgens Europese standaarden). Onder de trein hangt een antenne, die signalen

Geen snelheidsduivel, maar wel een krachtpatser is de diesellocc Class66. Ook deze machine, die we al eerder op de Betuweroute tegenkwamen, is voorzien van een door Bombardier geleverde ETCS-installatie.



De ACTS-diesellocc 7104, type MaK G1206, voorzien van een door Alstom geleverde ETCS-installatie, is veel gebruikt voor het uitvoeren van duurtests.





De Taurus onderweg naar Rotterdam. De loc staat tamelijk schuin door de sterke verkanting die bij de hoge snelheden nodig is.



Een passieve Eurobalis, dus zonder aangesloten kabels, gefotografeerd op de Betuweroute.

van deze balises kan opvangen. Iedere keer dat de trein met de antenne over een balise rijdt, wordt nieuwe informatie door de trein ontvangen.

ETCS kent 4 levels, genummerd van 0 t/m 3.

- In level 0 is ETCS-apparatuur wel aanwezig, maar niet actief.

- In level 1 is ETCS wel actief. Als de (rem)opdrachten niet opgevolgd worden, zal het systeem ingrijpen: er zal een remming volgen. Voor de data-overdracht zijn de eerder genoemde balises nodig. In level 1 moeten dat wel actieve balises zijn. Deze balises ontvangen via een kabel gegevens uit de Interlocking. Deze gegevens zijn van allerlei aard: is de volgende sectie vrij, maximum toegestane snelheid, overgang naar het ASTB-gebied, overgang naar een andere spanning, komst van tunnels en viaducten en dergelijke. Zelfs hellingen met percentages worden aangegeven. De machinist krijgt dan ook veel meer en eerder de nodige informatie dan bij het huidige systeem.

Op de HSL komen we zowel actieve als passieve balises tegen. Hierdoor is het mogelijk de HSL in level 1 of 2 te schakelen. (Opmerking: de Betuweroute beschikt alleen over level 2). De actieve balises bevinden zich uitsluitend bij eveneens actieve SMB's. Het aantal actieve balises met bijbehorend SMB is echter beperkt. Wanneer deze balises en SMB's ver uit elkaar liggen, duurt het dus even voordat er een 'upgrading' van de gegevens plaatsvindt. Hierdoor

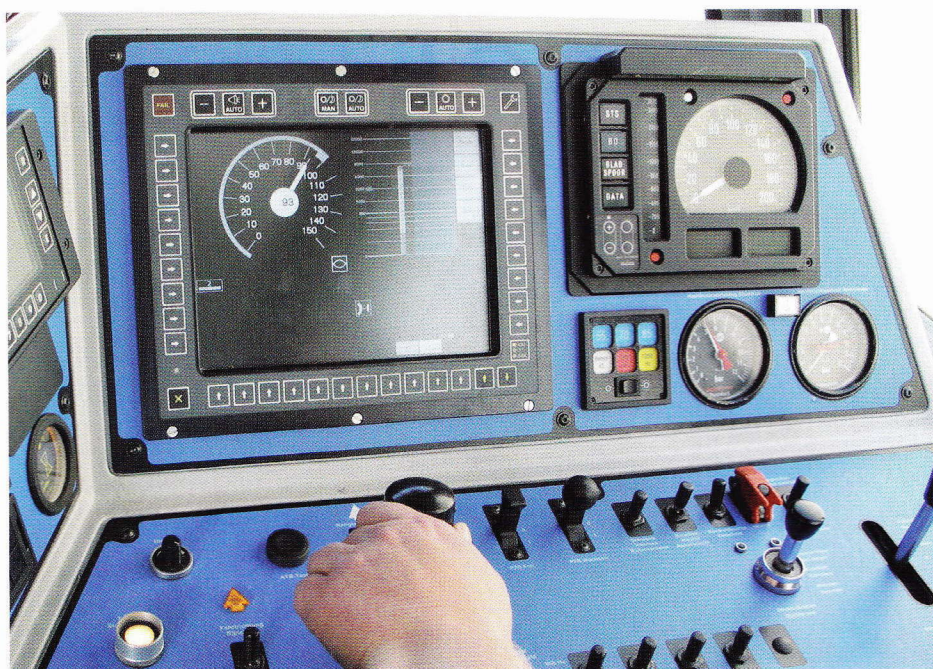
is de capaciteit van het baanvak beperkt. Een bijzonderheid is dat de actieve SMB's voorzien zijn van een oprijlamp of overschrijdingslicht. De witte lamp gaat branden wanneer er een rijweg is ingesteld ten minste tot aan het volgend SMB met lamp en er meer dan 75 seconden zich een trein bevindt in de sectie voorafgaande aan het SMB. Rijdt de trein zo snel, dat binnen deze termijn het SMB wordt gepasseerd, dan blijft de lamp uit. Bij de passieve SMB's die alleen in level 2 werken, ontbreekt de lamp.

- In level 2 worden zowel de actieve als de passieve balises gebruikt. Deze passieve exemplaren dienen in hoofdzaak voor de plaatsbepaling van de treinen en zijn dan ook niet met een kabel verbonden. Het versturen van gegevens gebeurt in 2 anders dan in level 1. De signalen worden vanuit de Interlocking door het RBC (Radio Block Center) via het GSM-R-netwerk naar de trein verstuurd. Ook nu weer vertaalt de boordcomputer de signalen in commando's. Omdat er meer passieve balises en SMB's zijn en de data continue worden verzonden, neemt de baanvakcapaciteit aanzienlijk toe. In de praktijk blijkt het GSM-R-net wat gevoeliger voor storingen. Als het contact met het RBC uitvalt en niet binnen een bepaalde tijd wordt hersteld, zal de trein automatisch stoppen. Dit is wel zo veilig, maar veroorzaakt wel vertragingen. Men zal er alles aan doen om de storingsgevoeligheid te verminderen. Toch heeft men besloten tot het proefbedrijf en de reizigersdienst te starten in level 1. Hierbij is wel de maximumsnelheid beperkt tot 160 km/h.

- Level 3 werkt hetzelfde als level 2. Alleen zijn er geen vaste maar flexibele secties. Ook de SMB's zijn verdwenen. Hiermee neemt de baanvakcapaciteit nog meer toe, omdat de lengte van de sectie afhankelijk is van de trainsnelheid en het remvermogen. Het zal echter nog wel even duren voordat level 3 z'n intrede zal doen.

Invoering

De invoering van het nieuwe beveiligingssysteem gaat niet zonder slag of stoot. Er moet heel wat getest worden alvorens alles naar behoren functioneert. Zo is het van groot belang dat de zogenaamde transitie goed verlopen. Hiermee wordt het overgaan van het nieuwe systeem op de bestaande ATB en omgekeerd bedoeld. Overigens, ook de overgang van de 25kV-bovenleidingsspanning op het bestaande 1500V-gelijkspanningsnet vice versa moet goed verlopen. Zowel de baanapparatuur als die in de trein wordt uitvoerig beproefd. Ook staan er duurproeven op het programma. Hierbij worden zoveel mogelijk kilometers gereden en zoveel mogelijk schakelingen getest om te zien of de apparatuur zich goed houdt. Voor het uitgebreide testprogramma wordt een grote diversiteit aan materieel gebruikt. Op de HSL zijn we al diverse materieeltypen tegengekomen. Enkele hiervan zijn op de foto's te zien. Door al deze noodzakelijke tests is het niet mogelijk gebleken de lijn eerder in dienst te stellen. Zeker bij de HSL, waar straks met hoge snelheden gereden zal worden, speelt men op safe en wil men niets aan het toeval overlaten. Vandaar de heersende opvatting: liever de lijn wat later open, dan voor verrassingen komen te staan.



Een beeldscherm in de MaK G1206. Op het scherm is de nodige informatie te zien: uiteraard de snelheid (de loc rijdt momenteel 93 km/h), het kader links met de onderstreepte 2 geeft aan, dat ETCS level 2 actief is. Het symbooltje midden onder dat lijkt op: -)] geeft aan dat er verbinding met het RBC is.



Zicht vanaf de bijrijderstoel in de MaK G1206 tijdens het naderen van de Groene Hart tunnel richting Rotterdam.

Schaduw over oude



Het zit er op. De tijd voor de laatste elektrische locomotieven van de serie 141 van de Deutsche Bahn is voorbij. Eind april van dit jaar werden de laatste exemplaren van deze eens 451 stuks omvattende serie buiten dienst gesteld. Hun plaats voor regionale reizigerstreinen is door moderne treinstellen en andere elocs ingenomen. De serie 141 en 110 die tegelijkertijd werden ontwikkeld, staan centraal in deze eerste aflevering.

DB 141 294 staat met een reizigerstrein richting Rheine gereed voor vertrek in Bad Bentheim, 25 juni 2001. (foto Guus Ferrée)

De historie van de series 110 en 141 gaat terug tot 1950. De net opgerichte Deutsche Bundesbahn die nog volop van de stoomtractie gebruik maakt, richt zich voor de nabije toekomst op diesel- en elektrische treinen. Als eerste aanzet wordt over het ontwikkelen van twee standaardtypen elocs gebrainstormd. In eerste instantie wordt van een vierassige multifunctionele machine uitgegaan, die van de serie E 44 is afgeleid, een nuttige locomotief voor de gemengde dienst die echter al weer diverse (vooroorlogse) jaren achter de rug heeft. Ook wordt het plan geopperd om een zesasser te bouwen. Daarvoor staat de Duitse Krokodil, de E 94, model.

Achter de ontwikkeling van de multifunctionele eloc wordt de serieaanduiding E 46 geschreven. Maar niet lang daarna wordt dat doorgestreept en komt op de tekentafels de serie E 10 voor. Voor die aanduiding wordt gekozen, omdat deze machine uiteindelijk het karakter van een sneltreinlocomotief krijgt en een hogere maximumsnelheid dan de serie die voor de gemengde dienst is bedoeld. In 1952 worden vijf exemplaren van de serie E 10 afgeleverd. De prototypes hebben op verzoek van Bundesbahn Zentralamt, de instantie die verantwoordelijk is voor onder meer de ontwikkeling van het materieel bij de Bundesbahn, verschillende specificaties. Ook het uiterlijk verschilt onderling, maar daarover later meer.

De drie tractievormen van de DB naast elkaar. Van links naar rechts 141 107, een 215 en 051 633. Saarbrücken Hbf, september 1970. (foto Bob Krone)

Al gauw wordt duidelijk dat twee nieuwe series elektrische standaardlocomotieven niet voldoende zijn om aan de vraag aan trekkracht in de toekomst te voldoen. Vandaar dat wordt besloten om zich op de ontwikkeling van drie verschillende types te richten: behalve de al genoemde sneltreinserie E 10, komt er de goederentreinserie E 40 (beide typen zijn ontstaan op de ontwerpfabing van Siemens/Krauss-Maffei) en de E 41. Dit derde type is speciaal voor de lokale en regionale reizigersdienst bedoeld, evenals voor de lichte goederendienst op geëlektrificeerde zijlijnen. Deze loc draagt het stempel van BBC/Henschel. Last but not least komt er nog een zware, zesassige eloc bij die specifiek voor de goederendienst is bestemd. Dit ontwerp komt van AEG/Krupp.

Bij de ontwikkeling van de serie E 41, na de invoering in 1968 van de computernummers omgedoopt tot serie 141, speelt het gewicht een belangrijke rol. Omdat deze machines voornamelijk voor treindiensten op secundaire verbindingen worden gebouwd, is de asdruk van groot belang. Die mag niet hoger zijn dan 15 ton. De locs krijgen gelaste draaistellen en een bak die eveneens uit gelaste stalen delen is opgebouwd. Alle 451 locs worden voorts voorzien van een trek/duwinstallatie. Op die manier kan op de eindstations veel tijd worden bespaard. Het tijdrovende omlopen behoort tot het verle-

Duitse elocs

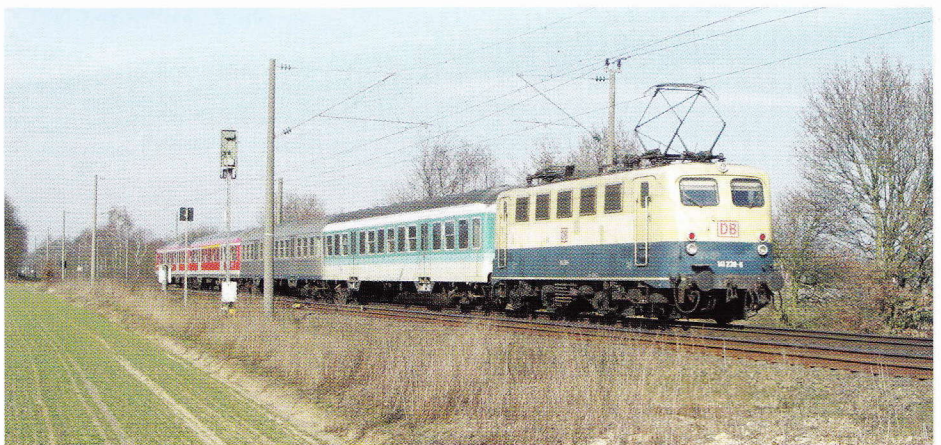
DEEL 1



den. De 141'ers worden vaak gekoppeld aan een stam rijkuitgen van het type Zilverling. In de reizigersdienst slaat, zeker in de begintijd, bij menig passagier de schrik om het hart vanwege de knallende geluiden die deze standaardlocomotieven produceren. Ze krijgen de bijnaam Knallfrosch, vrij vertaald brulkikker, vanwege het harde geluid dat de schakelkasten veroorzaken. Dit geluid blijft tot het laatst een van de karaktertrekken van deze machines die overal in Duitsland worden ingezet.

De serieproductie strekt zich uit van 1956 tot 1971. De vier motoren leveren een vermogen van 2400 kW en een maximumsnelheid van 120 km/h.

Vanwege hun grote inzetbaarheid zijn deze machines in heel Duitsland te zien. Ze rijden zelfs met een aangepast kleurenschema S-Bahn-treinen. Na de hereniging van Duitsland duiken ze ook op in de nieuwe deelstaten, al worden ze daar na enige tijd door de door de Reichsbahn ontwikkelde locs van de serie 143 vervangen. Op het laatst van hun indrukwekkende loopbaan zijn ze nog op twee locaties in Duitsland te zien. Rond Frankfurt en Kassel worden de overgebleven vijf machines 141 228, 400, 401, 402 en 439 tot het eind van het afgelopen jaar gebruikt in het zogeheten Regionalverkehr. Maar op 26 december 2006 gaan de pantografen naar beneden; op 26 maart volgt het definitieve oordeel. Het kwintet dat een van de meest succesvolle naoorlogse ontwerpen op het gebied van elektrische tractie vertegenwoordigt, wordt definitief uit het materieelpark geschrapt, z-gesteld op z'n Duits. Een comeback zoals voor enkele lotgenoten van de serie



Loc 141 238-6 rijdt met een uit drie verschillende huisstijlen bestaande stam Zilverlingen bij Teglingen, 5 maart 2004. (foto Sevrien Ferrée)



Met een trek/duwtrein is loc 141 425-9 onderweg tussen Salzbergen en Mehringen, 29 juli 2004. (foto Sevrien Ferrée)

140 geldt, is daarmee onmogelijk geworden. Frappant, want de afgelopen jaren zijn diverse 141'ers terzijde gesteld die gelet op hun revisie-termijn, nog enkele jaren mee hadden gekund. De E 10, bezig aan het laatste hoofdstuk maar nog niet helemaal weg te denken uit het bestand van de Deutsche Bahn, behoort ook tot de naoorlogse successtory's. Met die kantekening dat deze machines uiteindelijk met twee verschillende uiterlijken werden gebouwd. Met de 'normale' vierkante bak, dus net zo als de E 41. En met een wat spitsere neus. Loc E 10 001, het door Krauss-Maffei gebouwde prototype dat in september 1952 trots door de

E 10 121 wordt als museumloc regelmatig voor het rijden van extra treinen ingezet. Salzbergen, 28 mei 2005. (foto Sevrien Ferrée)

Met een Regionalzug aan de haak snelt 110 497-5 bij het eerste zonlicht door Hermannspegel, 19 april 2006. (foto Guus Ferrée)





Beide uitvoeringen van de serie E 10 naast elkaar. Links 110 252-4, rechts 110 415-7. Emmerich, 15 januari 2006. (foto Guus Ferrée)

DB wordt gepresenteerd, onderscheidt zich uiterlijk van het tweede prototype dat door Krupp is geleverd, door de beide fronten. De eerstgenoemde machine heeft twee voorruit, de derde heeft er drie. Bovendien is de neus van de E 10 001 enigszins vlak, terwijl de tweede loc een gebogen vorm kent. De E 10 003 heeft ook een eigenzinnig voorkomen. De drie cabineruiten hebben een afwijkende maat ten opzichte van de E 10 002. Daar komt bij dat de zijruiten naast de deur zijn verdwenen. De uiteindelijke serieproductie voorziet in een loc met twee voorruit, geen zijramen en een licht gebogen neus. De lengtes van de drie prototypes varië-

ren ook en bedragen 16.100 mm (E 10 001), 16.650 mm (002) en 15.900. Ook de beide andere proeflocs, E 10 004 en 005, hebben deze lengte. Het gewicht loopt uiteen van 80 tot 83 ton. De maximumsnelheid is in alle gevallen gelijk: 130 km/h.

De productie beslaat een tijdspanne van 13 jaar en begint in 1956 en eindigt in 1969. De bedrijfsnummers zien er na levering van de laatste locomotief van deze serie als volgt uit: 110 101-264, 271-307, 313-484, 505-510, 112 265-270, 308-312 en 485-504. Het is dan weer zeven jaar geleden dat de DB een variant van deze serie, de E 10.12 in gebruik heeft genomen. Tussen 17

oktober 1962 en 14 maart 1963 hebben Krauss-Maffei en Siemens-Schuckert de locomotieven E 10 1265 en 1270 gebouwd. Niet in het klassieke donkerblauw maar in de nieuwe huisstijl crème/kobaltblauw. En met een duidelijk anders vormgegeven front. Dat loopt iets naar voren toe en heeft precies in het midden een scherpe naad. De Duitsers spreken van een scherpe vouw. Dankzij de eveneens gewijzigde overbrenging kunnen deze machines een

Een onbekende 110 is in het dal bij Hermannspegel op weg naar Fulda, 19 april 2006. (foto Sevrien Ferrée)





De links weggrijdende NS-loc 1764 heeft extra trein uit Utrecht naar Bad Bentheim gebracht. Loc 110 207-8 zal deze trein van hieruit verder rijden tot Hannover, 15 april 2005. (foto Guus Ferrée)



Loc 113 267-9 van DB Autozug rijdt op 18 mei 2007 ter hoogte van Elze. Deze machine kwam op 1 januari 2007 bij dit bedrijf in dienst en zal nog het serienummer 115 krijgen. (foto Sevrien Ferrée)



DB 110 437-1 wacht in station Bad Hersfeld op het vertreksein voor de rit naar Fulda, 18 april 2006. (foto Sevrien Ferrée)

maximumsnelheid van 160 km/h. Tot de andere wijzigingen behoort ook een extra zijruit. Omdat de luchtweerstand dankzij deze cosmetische ingreep duidelijk minder is geworden, besluit de DB vanaf de E 10 288 alle nog af te leveren locs van deze serie als zodanig te bouwen.

Een aantal van deze machines krijgt de TEE-kleuren crème/purperrood. Ze rijden onder meer de befaamde Rheingold tussen Basel SBB en Emmerich. Speciaal voor dit soort snelle treinen is de E 10.12 ontworpen. Niet voor niets behoort deze serie tot de komst van de eerste loc van de serie E 03 tot het paradepaardje van de Deutsche Bundesbahn.

De succesvolle locs zijn in grote delen van Duitsland voor sneltreinen aan te treffen. Met ingang van 1990 worden ze ook op het spoorwegnet van de Deutsche Reichsbahn gebruikt. Ze worden onder meer in depot Berlin-Rummelsburg gehuisvest. Maar de glans is er dan al een beetje af. Midden jaren tachtig klagen de machinisten hun nood. De locs rijden in toenemende mate slechter en slechter. Nadat het onderzoek naar de oorzaak is afgerond, wordt de maximumsnelheid in 1986 tot 140 km/h verlaagd. De exponenten van de serie E 10.12 ondergaan hetzelfde lot. Dat impliceert dat ze uit de IC-dienst worden teruggetrokken. Op 1 januari 1988 besluit de DB deze machines om te dopen in serie 114. De 112 265-270 en 112 308-312 mogen wel met 160 km/h blijven rijden. Maar deze locs krijgen op 1 januari 1991 wel de serieaanduiding 113. Reden is het feit dat de DR-locs van de serie 212 het nieuwe nummer 112 na het samengaan met de DB krijgen toebedeeld.

Nadat breuken in tandwielen worden geconstateerd, wordt op 20 december 1991 de oekaze uitgevaardigd dat de serie 113 nog slechts voor een maximumsnelheid van 120 km/h wordt toegelaten. De eens zo trotse Rheingold-locomotieven worden met diensten in het regionale verkeer opgezaald. Maar niet voor lang, want door een gebrek aan snelle elocs worden de tandwielen vervangen en mogen de 113'ers weer met 160 km/h sneltreinen rijden.

Een andere technische ingreep wordt tussen 1993 en 1995 uitgevoerd. Ten behoeve van het forenzenverkeer krijgen 131 locs een trek/duwinstallatie.

In 2000 worden voor het eerst meerdere locs van de serie 110 buiten dienst gesteld. Al is het nog te vroeg om van een countdown te spreken. Midden 2007 rijden er bijvoorbeeld nog 145 machines van de serie E 10.12 rond. Ze zijn onder meer in Braunschweig, Dortmund Bbf, Frankfurt/M 1 en München Hbf gehuisvest. Van het oorspronkelijke ontwerp zijn dan nog 34 exemplaren actief. Vermeldenswaard is nog het feit dat DB AutoZug tussen december 2005 en april 2006 en in januari 2007 in totaal 35 locs heeft overgenomen. Daaronder bevinden zich 20 stuks van de serie E 10-12. DB AutoZug heeft deze nieuwkomers in de nieuwe serie 115 ondergebracht. Zo blijven deze locomotieven tot het einde toe van zich doen spreken. ●

In de volgende aflevering wordt de serie E 40 (140) beschreven.

Tekst: Guus Ferrée

Stichting TEE

In augustus arriveerden bij de Stichting TEE Nederland in Lelystad twee Wärtsilä SACEM dieselmotoren met aggregaat. Het is de bedoeling om in de toekomst deze motoren, die afkomstig zijn uit in Hasselt gesloopte Plan U-stellen te gebruiken voor de nieuw te bouwen motorwagens. Hoe en wanneer ligt nog in de toekomst verborgen.-HR

Arnhem

Het toekomstige Nationaal Historisch Museum krijgt een passende verbinding met het centraal station in Arnhem. De bedoeling is de oude tramlijn, die na de oorlog verdwenen is, via de Cattepoelseweg terug te brengen. Het is de wens van de wethouder van verkeer om dat met replica's van oude GETA-tramwagens te doen. Het Nederlands Openluchtmuseum en Burgers' Zoo zouden zo ook van de nostalgische tramlijn moeten kunnen profiteren. Mocht een tram niet lukken, dan wil de wethouder van verkeer de verbinding met oude trolleybussen laten onderhouden. Trolleybussen zijn ook goedkoper en gemakkelijker aan te leggen. Hoe dan ook, bij de opening in 2011 moet er een tram of trolley rijden, vindt de wethouder.-HR

VT08

De revisietermijn van de museum Eierkopf VT08 is verstreken en daarom gaat het stel voorlopig aan de kant. Onderzoek



De replica van de Arnhemse tram in het Openlucht Museum. Als de wethouder van verkeer het alleen voor het zeggen heeft, wordt het verkeersbeeld in de binnenstad van Arnhem met nog meer van deze fraaie wagens verrijkt. (foto Hans Reints)

moet uitwijzen of een nieuwe revisie van het ruim vijftig jaar oude treinstel lonend is. Vermoedelijk zal het er wel van komen, want in 1954 keerde het Duitse voetbalelftal met dit treinstel terug van de gewone WK-finale in Bern.-HR

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Restauratie van personenrijtuig AB8 van de Zeeuwsch-Vlaamse Tramweg-Maatschappij (ZVTM) is dankzij de A-status van dit 'mobiele monument' van start gegaan. Rijtuig AB8

werd in 1916 door de Rotterdamse firma Allan aan de ZVTM geleverd. Het rijtuig verzorgde als gecombineerd eerste- en tweedeklasrijtuig het reizigersvervoer op het dichte tramnet in het centrale en oostelijke deel van Zeeuws-Vlaanderen. Het deed dienst tot in de Tweede Wereldoorlog en kwam niet ongeschonden uit de strijd. Na de oorlog werd het een zogenaamd 'plukrijtuig' en leverde het onderdelen aan de overige achttien rijtuigen van dit type. Vijf daarvan waren inmiddels tot dieselelektrische motorrijtui-

gen verbouwd. Tot 1960 werd de rijtuigbak als noodwoning te Kapellebrug gebruikt. Daarna ging hij als duiventil fungeren. Op 1 december 1998 verliet de bak Zeeuws-Vlaanderen om in de collectie van de Museumstoomtram opgenomen te worden.

De gemeente Medemblik is niet van plan vóór 1 november een eenmalige subsidie aan de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik te verstrekken. Het college legt met dit voorstel aan de raad een verzoek van de commissie 'Reddingsplan' terzijde. In februari besloot de gemeenteraad van Medemblik bereid te zijn mee te helpen de nood bij de Museumstoomtram te lenigen. Niettemin stelt het college de raad nu voor om met betaling van de bijdrage in het liquiditeitstekort in ieder geval tot 1 november te wachten. Om die tijd zijn de verschillende opties door de speciaal ingestelde commissie Reddingsplan Museumstoomtram financieel uitgewerkt. Hierna neemt het college een beslissing om wel of niet tot uitbetaling over te gaan.-HR

Stichting RoMeO

Het sinds augustus 1983 in Engeland verblijvende Allan-motorrijtuig 109 uit 1951 is door de St. RoMeO aangekocht. Het in niet al te beste staat verkerende voertuig zal binnenkort naar Nederland worden overgebracht. De combinatie 523+1020 kreeg met een dubbele pech te maken. Door een storing in de bekabeling van de railremmen is deze bekabeling verbrand en moet vervangen worden. Later deraileerde de 1020 ook nog eens en beschadigde daarbij de automa-



De 537 hier als feesttram bij het Hudsonplein. De tram kan door een ieder gehuurd worden en daar bij zelf zijn route bepalen. (foto Hans Reints)

tische deurbeïnvloeding van de remise Hillegersberg. In de Centrale Werkplaats wordt bij de 606 de vloer hersteld en de

ex-sneeuwwagen 2602 wordt tot motorrijtuig 491 terugverbouwd.



Wél een lijn maar géén treinen

De hogesnelheidslijn (HSL) Antwerpen en de Nederlandse grens, een investering van 780 miljoen euro (!), zal nog een tijd ongebruikt blijven liggen. De voor september aangekondigde treindienst tussen Noorderkempem (Brecht) en Antwerpen-Centraal is uitgesteld. De door NMBS bij Angel Trains gehuurde locs zijn nog niet in België gehomologeerd. De NMBS heeft zelf nog geen enkele loc uitgerust met ETCS, het Europese beveiligingssysteem op de HSL.

Al vóór 2000 besloot de nog niet gesplitste NMBS om de hogesnelheidslijnen van Antwerpen naar de Nederlandse grens en van Luik naar de Duitse grens uitsluitend met ETCS uit te rusten.

Interne en externe waarschuwingen dat er nog geen enkele ervaring met ETCS* was, werden genegeerd. De NMBS wilde blijkbaar de beste van de Europese klas zijn, hoewel er geen verplichting van de EU was om ETCS te installeren. De reizigers zijn de dupe van die ambitie.

Het was efficiënter en economischer geweest om de HSL tussen Antwerpen en de grens ook uit te rusten met de beproefde Belgische TBL tweede generatie. Brecht zou dan al enkele maanden hebben geprofiteerd van de snelle verbinding met Antwerpen. Nu hebben we wél een nieuwe lijn maar géén treinen om er op te rijden. Een grof schandaal.

Frankrijk beloofde vóór 2000 aan Europa om de nieuwe LGV Est 'Europees' te beveiligen. Maar

om de ingebruikneming van de lijn niet te vertragen, werd wijselijk besloten het nationale systeem te installeren en geleidelijk over te schakelen op het Europese systeem. Zo geschiedde. De LGV Est werd kort na de voltooiing op 10 juni probleemloos in gebruik genomen.

Europa heeft overigens nooit verboden, ook niet aan de NMBS, om op een HSL ook een nationaal beveiligingssysteem te installeren.

In december kan de NMBS misschien beginnen met de treindienst tussen Antwerpen en Noorderkempem. Maar zeker is dit niet. Evenmin zeker is of de eerste Thalys in het najaar van 2008 over de HSL zal gaan rijden. Zullen ETCS en GSM-Rail van meet af perfect werken? Infrabel, de beheerder van het Belgische spoorweginfrastructuur, en operator NMBS houden best rekening met kinderziekten. Als klap op de vuurpijl koos Nederland voor een andere ETCS-versie dan België. Bijna kafaans.

Het niet tot de EU behorende Zwitserland is het eerste Europese land waar ETCS sinds kort functioneert op een druk bereden spoorlijn. De in juni geopende nieuwe Lötschberg Basistunnel werd vanaf dag 1 met ETCS geëxploiteerd. De Zwitserse staat maakte het treinmaterieel geschikt voor

ETCS. Zwitserland kon het zich niet permitteren de nieuwe lijnen niet te gebruiken.

Ten slotte een kort commentaar van onze zeer deskundige redacteur Hugo De Bot.

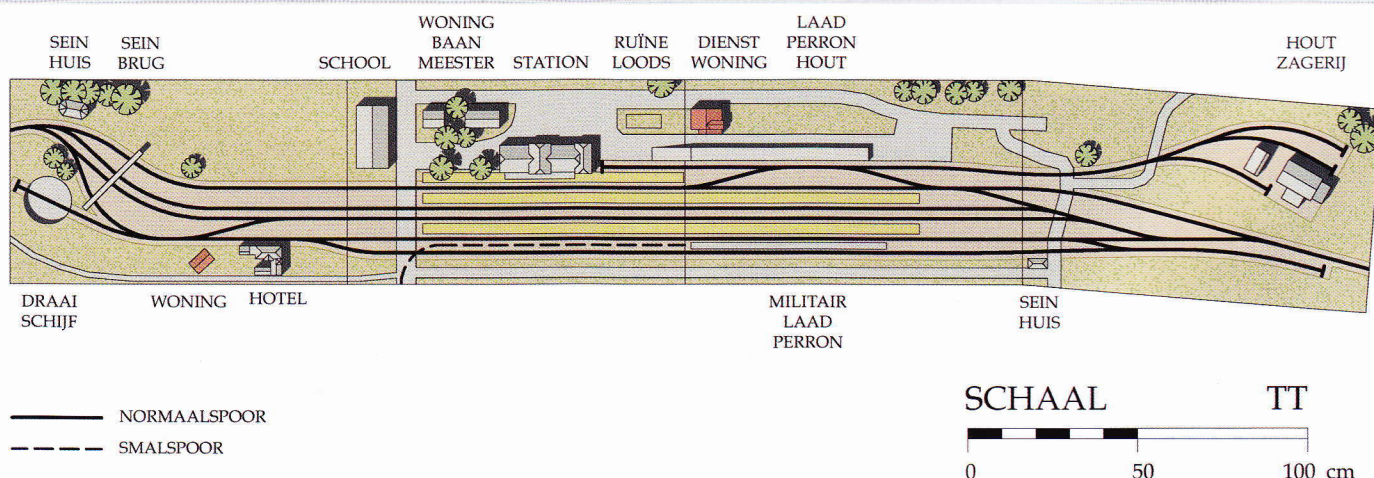
Ik wil vanuit België even reageren op de perikelen rond de HSL. Het artikel van de Gazet van Antwerpen is een correcte weergave van de Belgische (en Nederlandse) situatie.

Ruim twee jaar geleden wisten goed geïnformeerde spoorwegamateurs al wat nu in de pers komt. In Nederland schijnt het bij de belastingbetaler stilaan door te dringen dat de HSL bijna af is, maar dat er geen treinen rijden.

In december wordt de peperdure HSL tussen Luik en Aken opgeleverd. Wanneer er treinen rijden weet men niet. Misschien einde 2008 of 2009. Momenteel worden de Thalys PBKA omgebouwd met ETCS. Wanneer men een aantal Thalys-treinen omgebouwd heeft, kan de treindienst aanvatten.

Lees verder in deze Railhobby een bijdrage van Ton Oosterom over het onderwerp HSL.

* ETCS, European Train Control System is onderdeel van het ERTMS, European Rail Traffic Management System.



Sourbrodt in de Belgische Hoge Venen

Deze TT-baan is in RH 2007/10 geplaatst. Behalve de boeiende tekst over ontstaan, bouw en exploitatie waren een aantal mar-

kante foto's geplaatst. Echter, wie de verantwoording las, constateerde dat er één naam te veel stond. Die van Bernard Lambert. Naar een schets van de ontwerper van de baan, Patrick

Devriendt, heeft hij een fraaie tekening gemaakt, die helaas door fouten bij de opmaak niet in het artikel zelf opgenomen is. Hierbij alsnog de plaatsing van de tekening annex railplan van

de TT-baan Sourbrodt. Excuses aan u, de bouwer en aan Bernard voor deze omissie.-red. (tekening Bernard Lambert)

HSL, wel een lijn maar geen trein

Tijdens de recente Ferpress-vergadering in Ilmenau in Thüringen vertelde een collega het volgende verhaal. Hij had onderzoek gedaan naar de bekendheid van de landelijke spoorwegen. Uit dat onderzoek bleek, dat een Duitser die nooit in de trein zit, meer van de DB af weet dan een Nederlander die dagelijks met de trein reist. Na het lezen van artikelen in de Volkskrant en de Telegraaf over de problemen met de HSL moet je wel geloven dat genoemde collega gelijk heeft. Het journaal in Nederland (uitgezonderd de mensen bij Railhobby) heeft bed-

roevend weinig kennis van de spoorwegen. Het artikel in de Volkskrant was een dieptepunt in de verslaggeving over de HSL. Gevolg een reeks vragen van lezers die er helemaal niets meer van begrepen. Vragen als: 'De HSL rijdt toch niet met locomotieven en losse rijtuigen,' en 'De Thalys rijdt nu toch ook.' En hoe zit dat nu met die beveiliging? Gelukkig beschikt de redactie van Railhobby over deskundige redacteurs en een rondje langs deze vakmensen levert onderstaande commentaren op.

Beveiliging HSL

In het vorige Forum beloofden we



u in te gaan op de vraag naar de problemen met de beveiliging van de HSL. Het is eigenlijk heel simpel, maar daarmee misschien ook wel heel complex. Het gaat om de versie van de beveiligingssoftware die in de bestekken vereist is. Nederland hanteerde een oudere versie. De Belgen hebben een nieuwere uitgave en die verschillen geven blijkbaar nogal de nodige problemen. Zie het artikel uit de Gazet van Antwerpen.

Wie nu denkt dat de HSL een typisch Nederlands probleem is, heeft het mis. Ook in België maakt er van alles. Behalve dan aan deskundige journalisten. Bij de

Gazet van Antwerpen en De Tijd werken vakjournalisten die het volk op de hoogte houden.

Veel vragen die wij kregen gingen over de vraag over de locomotieven. Het is de bedoeling om tussen Amsterdam en Rotterdam een surrogaat HSL te laten rijden, bestaande uit omgebouwde en overgeschilderde Benelux-rijtuigen en Traxx-locomotieven van de BR186 (zie de foto van Guus Ferrée).

Voor alle andere perikelen lees het onderstaande artikel uit de Gazet van Antwerpen en verwonder u.



**DE DERTIG JAAR
1978-2008**

In het juli/augustus nummer maakten we al melding van het van heuglijke feit, dat Railhobby in 2008 dertig jaar bestaat. Omdat dit mogelijk wegens uw vakantie aan uw aandacht is ontsnapt, besteden we er opnieuw aandacht aan.

In die dertig jaar is het een en ander op (model)spoorgebied gebeurd. Door de introductie van de module door Railhobby verhuisde het modelspoor van de donkere zolder naar de verlichte hallen van de Jaarbeurs (Techniek in Vrije tijd) en veel later dankzij de Modelspoorgroep Den Bosch naar de Brabanthallen. De computer deed zijn intrede op de modelbaan. Railhobby was bij die ontwikkeling door Märklin direct betrokken. Het Amerikaanse modelspoor, tot dan toe een wereldnorm, werd door de Nederlander ingehaald en voorbijgereden.

Maar ook aan het grote voorbeeld, de trein één op één, ging de tijd niet zonder gevolgen voorbij. De Hondenkoppen werden door de VIRM's, GTW afgelost en de 1200'ers moesten de 1600 en 1700 laten voorgaan. Er ontstonden nieuwe railondernemingen: Arriva in het Noorden, Veolia in het Zuiden en over de Kippenlijn rijden nu Protos-treinstellen van Connexion met het opschrift Valleilijn. De allernieuwste ontwikkeling is u misschien ontgaan,

maar de spoorlijn Zwolle-Kampen gaat in de toekomst als sneltram rijden. Railhobby houdt u op de hoogte.

De septemberuitgave van de 31ste jaargang van ons tijdschrift zal in het teken van al deze veranderingen staan. We doen daarbij een beroep op onze lezers ons te helpen. Wat was voor u de belangrijkste gebeurtenis en of verandering op (model)spoor gebied? Waaraan hebt u dierbare herinneringen? Laat het ons weten door middel van een bijzonder (kranten)bericht, een mooie foto of een minidio misschien. Bij voldoende deelname organiseert de redactie een feestelijke bijeenkomst om uw producten en ideeën te bespreken en te fotograferen en met u het septembernummer 2008 samen te stellen. Inlichtingen via (0651) 25 91 09 of (035) 694 00 60. Uw reactie per 'postduif' aan: Postbus 1983, 1200 BZ Hilversum of per elektronische brief aan: railhobby@scalapublishing.nl of aan pakl.mavdr@casema.nl.

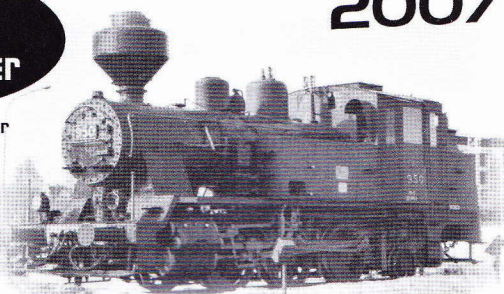
Modellbouw West met Modellbahn Total

**16-18
november**

10:00 - 18:00 uur

2007

**D-47495
Rheinberg
Messe Niederrhein**



Met de auto: Vanuit Nijmegen
A73 - A77 - D-A57,
Op de A57 afrit 7

**Bij www.bv-messen.de krijg je € 2,00
korting op de toegangsprijs!**

- meer dan 20 werkende modelbahnen van Z - G
- grote banen, Live-Steam
- meer dan 100 handelaren met nieuwe en gebruikte treinen, auto's en toebehoren
- scheepsmodelbouw, RC-cars, trucks, modelvliegtuigen, ...

Breidenbach Veranstaltungen, Postfach II 05, 48600 Ochtrup
Tel. 0049-2553 - 98773, Fax 0049-2553-98775



Treinstel 2601 vertegenwoordigt het eerste exemplaar van de nieuwe generatie Sprinters. Siemens, Krefeld, 21 september 2007. (foto Sevrien Ferrée)

Rollout Sprinter

Op vrijdag 21 september is bij Siemens in Krefeld de eerste Sprinter van NS Reizigers gepresenteerd. Het betrof treinstel 2601. Siemens en Bombardier kregen in 2005 de opdracht voor de levering van achttien vierdelige en zeventien zesdelige Sprinters te bouwen. De eerste stellingen komen over een jaar in dienst tussen Den Haag CS-Utrecht CS en Den Haag CS-Gouda Gowerwelle. Ze vervangen in hoofdzaak Plan V's. Overigens gaat

het tempo van de aflevering omhoog van twee naar vijf stellingen per maand.

Tijdens de rollout, waarbij een grote afvaardiging van NSR aanwezig was, werd bekend gemaakt dat beide fabrikanten nog eens 32 vierdelige en 32 zesdelige Sprinters zullen bouwen. Het gaat om het verzilveren van twee opties van het initiële contract uit 2005. De nieuwe order heeft een waarde van 399 miljoen euro. Deze Sprinters worden geleverd tussen oktober 2009 en november 2010.-GF



GTW-motorwagen 242 is zojuist uit station Dronrijp vertrokken, 14 april 2007. (foto Sevrien Ferrée)

Arriva

De instroom van de nieuwe GTW 2/6- en 2/8-treinstellen bij Arriva en de daarmee gepaard gaande versnelde afvoer van de laatste DH-motorwagens in juli heeft er toe geleid dat de dienstregeling op de zijlijnen in Groningen en Friesland is aangepast. De snellere Spurt, zoals de bijnaam van de door Stadler gebouwde wagens luidt, kan sneller optrekken en heeft minder tijd nodig om bepaalde trajecten af te leggen. Dat heeft er toe geleid dat er meer tussenstops kunnen worden gemaakt. De nieuwe dienstregeling die op 10 september is ingegaan, impliceert, aldus een persbericht van Arriva, een betere dienstverlening voor de bewoners van Sauwerd, Kropswolde, Sappemeer, Uithuizermieden, Uithuizen, Zwaagwesteinde, Grijskerk en last but not least Groningen Noord.



Treinstel 229 maakt een tussenstop in station Kropswolde, 14 maart 2007. (foto Sevrien Ferrée)

Aanvankelijk was het de bedoeling dat de wijzigingen in de dienstregeling in december van dit jaar van kracht zouden worden. Maar het openbaarvervoerbedrijf wil de bewoners nu al van

de hogere snelheid van de GTW's laten profiteren. De treindienst tussen Groningen en Delfzijl blijft ongewijzigd. Van maart 2008 tot begin 2009 is er geen treinverkeer tussen

station Harlingen en Harlingen haven mogelijk. Dit in verband met werkzaamheden ter versterking van de zeekering in deze havenstad. Er komt vervangend busvervoer.-GF

Connexxion

De eerste twee Protos-treinstellen zijn niet op 10 maar op 23 september op de Valleilijn in gebruik genomen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat, de instantie die toestemming moet geven voor de toelating van railgebonden voertuigen op het Nederlandse spoorweginet, gaf pas op 21 september het groene licht voor de reizigerexploitatie van dit materieel. Reden voor de vertraging was het feit dat Lloyd's Register Rails, het bedrijf dat de toelating verzorgt, flinke stoorstroom had gemeten. Vossloh, dat de installatie van de tractie-installatie regelt, had die stoorstroom niet waargenomen. Lloyd's zou volgens Vossloh veel te dicht op de spoel van de pantograaf hebben gemeten, waardoor er een flink elektromagnetisch veld werd waargenomen. Met stoorstroom als consequentie. Het materieel rijdt daarom in eerste instantie met half vermogen. En de Protos-stellen mogen niet harder dan 120 km/h rijden. De officiële maximumsnelheid bedraagt 160 km/h. De ingebruikname werd zondag 23 september met een klein sober feestje en een persrit gevierd.

Reden voor die soberheid was het feit dat Connexxion een boete van 160.000 euro van de provincie Gelderland, de opdrachtgever, heeft gekregen. Dit in verband met het feit dat het nieuwe materieel niet begin september werd ingezet, zoals in de voorwaarden van de offerte was opgenomen. Voor elke dag dat de Protos-stellen niet reden, werd een boete van 10.000 euro geheven. Het bedrag zal op FTD worden verhaald. Of dat zal lukken is de

vraag. Het zou wel eens het faillissement van het bedrijf kunnen betekenen. Het bedrijf leverde op maandag 24 september het derde stel (5033) af. Midden oktober moeten alle vijf bestelde treinstellen in gebruik zijn. Connexxion zal in eerste instantie van Railflex gehuurde machinisten gebruiken voor het rijden met de Protos op de Valleilijn. Dat gebeurt omdat de eerste lichte door Connexxion opgeleide 'meesters' is overgestapt naar NS Reizigers. Blijkbaar om-

dat de behoefte aan het rondje om de kerk op de Veluwe toch minder aansprak. Ook de arbeidsvoorwaarden bij het grootste vervoersbedrijf van ons land zou een rol hebben gespeeld. NS Reizigers verlengde de huur van vier Plan V-rijtuigen die op de Valleilijn tot 22 september reden. Treinstel 480 blijft tot eind oktober rijden. De beide Wadloppers van Connexxion kwamen niet in actie omdat ze in Barneveld niet konden keren.-GF



Op 17 september staan het prototype en de 5031 op het opstel terrein Amersfoort-Bokkeduinen. De opleidingsritten waren weer eens afgeblazen. (foto Guus Ferrée)



Het buitenterrein van 'Tilburg' staat vrijwel altijd vol met materieel. Links MRCE-loc 6615 van ERS, rechts NSR-loc 1709, 25 november 2006. (foto Sevrien Ferrée)

Nedtrain Tilburg

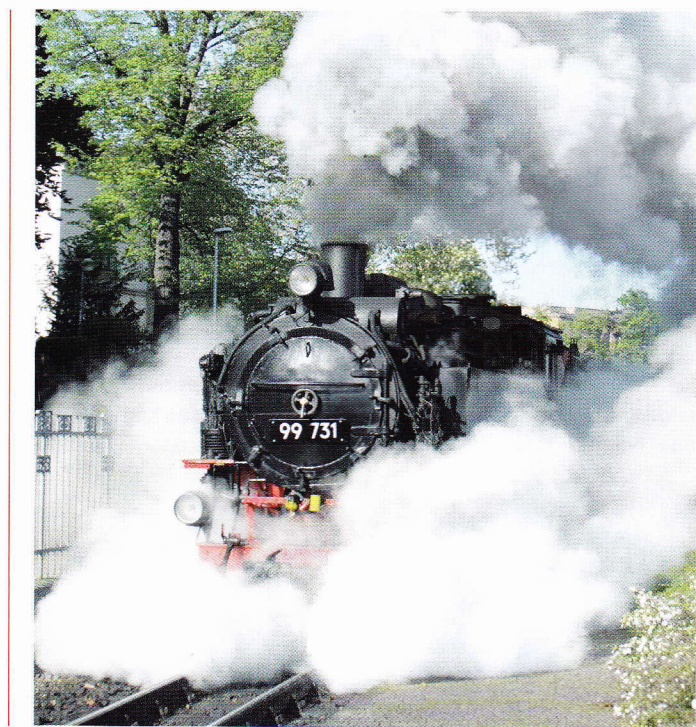
Het onderhoudsbedrijf Tilburg heeft z'n langste tijd op de huidige locatie gehad. De gemeente Tilburg en NedTrain hebben

een overeenkomst getekend voor de verhuizing van het onderhoudsbedrijf naar het industrieterrein Loven Noord. Met de overeenkomst is een bedrag van 66,9 miljoen euro aan schade-

loosstelling gemoeid.

Het terrein van de werkplaats tegenover het NS-station gaat over in handen van de gemeente Tilburg. Hiermee gaat een lang gekoesterde wens van de gemeen-

te in vervulling. Het is de bedoeling dat op deze toplocatie woningen en kantoren worden gebouwd. Een deel van de historische opstallen zal bewaard blijven. NedTrain is eveneens tevreden over de overeenstemming waarover meer dan vier jaar is onderhandeld. Deze overeenstemming is in goed overleg tussen beide partijen tot stand gekomen. Daarmee is een onteigeningsprocedure voorkomen. De twee belangrijkste punten voor NedTrain waren: nieuwe huisvesting en financiële compensatie. NedTrain zal uiterlijk in 2010 verhuizen naar de nieuwe locatie op Loven Noord. Het geldt dat de gemeente aan NedTrain en NS Vastgoed betaalt, wordt gebruikt om de activiteiten in synergie met de rest van het bedrijf te herschikken en naar Loven Noord te verhuizen. Over de inrichting van deze nieuwe locatie wordt op dit moment nog volop nagedacht.-GF



Loc 99 731 vertrekt op 30 april 2007 met trein 200 uit Zittau. (foto Guus Ferrée)

Smalspoor Zittau

De toekomst van het 750 mm smalspoornet rond Zittau in het zuidoosten van Duitsland is geregeld. In het kader van het HistoricMobilfestival dat op 10 augustus van dit jaar is gehouden, is er een nieuw verkeerscontract tussen de Sächsisch-Oberlausitzer

Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG) en het Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) ondertekend. Door deze nieuwe overeenkomst is het voortduren van het spoorwegverkeer op de smalspoorlijnen Zittau-Olbersdorf-Kurort Oybin en Bertsdorf-Kurort Jonsdorf in elk geval ver-



Tussen station en locloods in Zittau wordt een nieuwe hal voor de smalspoorrijtuigen gebouwd. (foto Guus Ferrée)

zekerd van 1 januari 2009 en 31 december 2023. Voor de goede orde, dit smalspoornet werd op 25 november 1890 geopend. In de jaren tachtig van de vorige eeuw leek voor dit bedrijf het doek door de zich steeds maar uitbreidende bruinkolenwinning in dit gebied te vallen. Maar dat gevaar is allang geweken. Na de eenwording van beide Duitslanden werd de winning van deze brandstof hier gestaakt. Op het terrein van de mijn is nu een groot recreatiegebied gecreëerd.

Voor het plaatselijke toerisme zijn beide verbindingen nog altijd van groot belang. Dat de SOEG opnieuw winnaar van de

jongste aanbesteding is geworden, komt omdat het bedrijf niet alleen de goedkoopste offerte had aangeboden, maar ook de beste kostendekking had gepresenteerd.

Om het materieel beter tegen de weersinvloeden te kunnen beschermen, wordt momenteel een tweesporige rijtuighal gebouwd, die tussen de oude locomotiefloods en het station is gelegen. De SOEG zet in de goed onderhouden treinen ook open rijtuigen in. Dit soort materieel, dat in vroeger dagen erg populair was, is tegenwoordig op warme dagen ook erg in bij het reizigerspubliek.-GF



Als trein 210 is de 99 731 onderweg in Zittau richting Kurort Jonsdorf, 29 april 2007. (foto Guus Ferrée)

Dublin

Alstom heeft van de Irelands Republic Agency opdracht voor de levering van 18 Citadis-trams ten behoeve van het openbaarvervoerbedrijf (LUAS) van Dublin gekregen. De order heeft een waarde van 51,2 miljoen euro. Vier motorwagens zijn voor de zogeheten Red Line bestemd, vier andere voor de Green Line, terwijl acht exemplaren op de uitgebouwde verbinding van Sandymount naar Cherrywood zullen worden gebruikt, die eveneens deel van de Green Line uitmaakt. De resterende twee trams gaan rijden op de Docklands-lijn.

De 40 meter lagevloermotorwagens worden in de Alstomfabriek in Barcelona gebouwd. De aflevering begint in december 2008. Per maand zullen vervolgens twee Citadis-trams naar Dublin worden verscheept. Het contract werd in het Red Cowdepot in het bijzijn van Martin Cullen, de Ierse minister van verkeer, ondertekend. De bewindsvaandelaar zag voorts met eigen ogen hoe alle 26 tramstellen die op de Red Line rijden, worden voorbereid om te worden verlengd van 30 tot 40 meter. Dat impliceert



Een dertigmetertramstel in Dublin, 25 april 2007. Deze trams worden met tien meter verlengd. (foto Sevrien Ferrée)

dat deze lijn straks een verhoging van de capaciteit van veertig procent tegemoet kan zien. De tien meter lange modules worden in Spanje gebouwd en per schip van Barcelona naar Ierland gevaren. De eerste ver-

lengde stellen zijn al enkele maanden in dienst.

De Citadis is in de loop der jaren een succesvol product geworden. Alstom heeft wereldwijd meer dan 930 trams van dit type verkocht, die bij 24 verschillen-

de bedrijven in dienst zijn. In Nederland heeft RandstadRail dit materieel aangeschaft. De geleverde wagens hebben tot dusverre een miljard reizigers vervoerd en 80 miljoen kilometer afgelegd. -GF



Een 143 van de DB rijdt langs de Moezel nabij Pünderich, 13 juli 2006. (foto Sevrien Ferrée)

Moezellijs

De exploitatie van de bekende Moselstrecke, de spoorwegverbinding tussen Koblenz, Trier en

Perl langs de rivier de Moezel, blijft in handen van DB Regio AG. Het Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Nord, dat voor de ex-

ploitatie van dit traject verantwoordelijk is en de lijn had aanbesteed, heeft dat bekend gemaakt. Ook de Pellenz-Eifelbahn Andernach-Kaisersesch en

de Moselweinbahn Bullay-Trarbach krijgen straks weer het vertrouwde DB-rode materieel te zien. DB Regio mag de reizigerstreinen van 15 december 2009 tot 14 december 2024 laten rijden. Het contract omvat 2,4 miljoen treinkilometer. Momenteel heeft de Deutsche Bahn zoals bekend de regie van het reizigersverkeer over de Mosellijs. Maar de particuliere spoorwegonderneming Trans Regio is momenteel exploitant van de Pellenz-Eifelbahn en de Moselweinbahn. Dat bedrijf gebruikt voor de treindiensten motorwagens van het type Regio Shuttles. Het contract voor deze twee zijlijnen heeft een looptijd van vijf jaar. Het verkeersvolume bedraagt 750.000 treinkilometer per jaar. Trans Regio raakte al eerder de exploitatie kwijt van de verbinding Kaiserslautern-Kusel. Ook deze lijn is door DB Regio terugveroverd. -GF

Pionier van de Ameri

Burlington
Route

BURLINGTON ROUTE

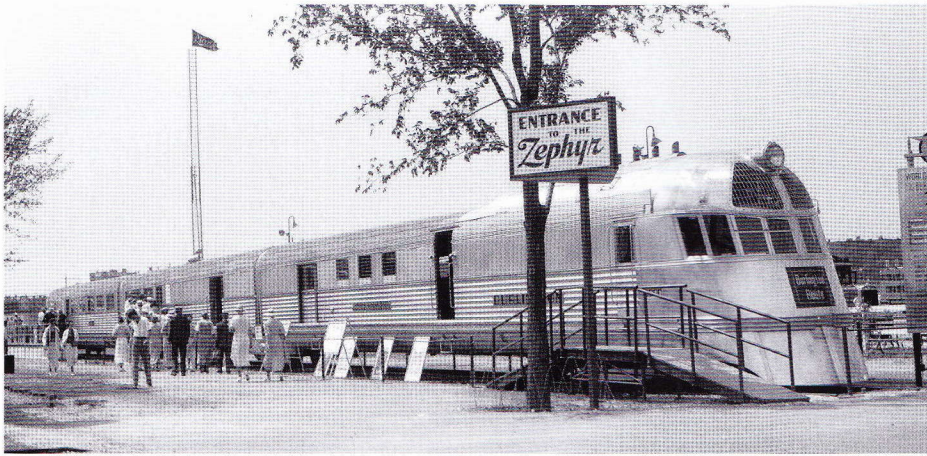
DEEL 1

Burlington
Route

Met de Zephyr van de Chicago, Burlington & Quincy Railroad (en de enkele maanden eerder geïntroduceerde M10000 van de Union Pacific) begon het stroomlijntijdperk van de Amerikaanse spoorwegen. De lancering van een H0-model van deze trein is voor Railhobby aanleiding de Zephyr-trein in twee artikelen voor het voetlicht te brengen. In het eerste artikel de voorgeschiedenis en ontwikkeling van de Zephyr. In het tweede deel een vervolg hierop en een presentatie van het model.



kaanse stroomlijntrein



Einddoel van de promotierit van 24 mei 1934 was de City of Progress-tentoonstelling in Chicago, waar de Zephyr naast een zwarte stoomloc van de Burlington poseerde. (foto Denver Public Library, Western History Collection, Otto Perry 4707)



Voorpagina van de promotiefolder voor de Zephyr uit 1934.

Na een ingrijpende restauratie in 1997 kreeg de Pioneer Zephyr een plaats in het Museum of Science & Industry, waar het in een hal tussen de parkeergarage en de entree is ondergebracht. Bezoekers kunnen het treinstel daardoor van alle kanten bekijken – ook van bovenaf. (foto MS&I)

Toen Ralph Budd, directeur van de Chicago, Burlington & Quincy spoorwegmaatschappij, op de avond van 24 mei 1934 op de nationale radio de 'non-stop run' van zijn nieuwe Zephyr-stroomlijntrein van Denver naar Chicago aankondigde, nam hij een grote gok. Hij wist niet zeker of de met veel publiciteit omgeven promotietour wel zou slagen. De ster van de reis was namelijk eerder die dag met een defect motorlager in Denver aangekomen. Met het nodige kunst- en vliegwerk lukte het echter de trein weer aan de praat te krijgen. Een uur later dan gepland vertrok de Zephyr om 5.05 uur in de morgen uit de 'Mile High City'. Iets meer dan dertien uur later arriveerde de trein na een non-stop reis van 1015 mijl in Chicago. Met topsnelheden van 112 mijl per uur en een gemiddelde snelheid van 77,6 mijl per uur vestigde de Zephyr daarmee een nieuw record.

Einddoel van de promotierit was het terrein van de City of Progress-tentoonstelling, die destijds jaarlijks in Chicago werd gehouden. De Zephyr pronkte daar naast een grote zwarte stoomlocomotief van de Burlington. Een betere manier om de vooruitgang in het railverkeer te propageren was nauwelijks denkbaar.

Het kapotte lager was niet het enige probleem dat bij de recordpoging met de Zephyr-trein roet in het eten dreigde te gooien. Tijdens de rit brak een startkabel van de motor en bereikte de luchtdruk in het treinstel door het veelvuldige gebruik van de hoorns een bedenkelijk laag niveau. Technici van de Burlington en motorfabrikant Winton slaagden er echter in de trein veilig naar Chicago te loodsen. Daarmee bespaarden ze de Burlington niet alleen een enorme blamage, maar ook nog eens een flinke som geld. Burlington had voor de voorbereiding van de rit namelijk het voor die tijd enorme bedrag van 50.000 dollar voor de beveiliging van de 1070 openbare en 619 particuliere spoorwegovergangen tussen het begin- en einddoel uitgetrokken. Het geld was voor medewerkers die de overwegen met vlaggen moesten bewaken als de trein met hoge snelheid passeerde.

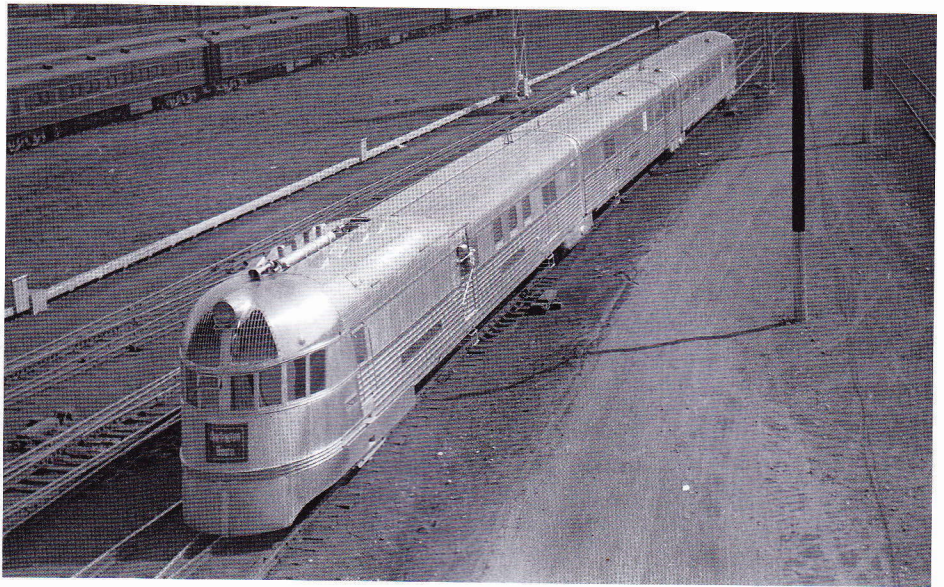
Publiciteit

De Zephyr was in 1934 het gesprek van de dag. De rit van Denver naar Chicago was onderdeel van een uitgebreid promotieprogramma dat de moderne gestroomlijnde trein tussen mei en november langs 222 steden voerde en enkele honderdduizenden belangstellenden naar de rails lokte. De Chicago, Burlington & Quincy (kortweg Burlington) kon de publiciteit goed gebruiken, want het ging aan het begin van de jaren dertig niet goed met de reizigerstrein in de VS. Sinds de krach van Wallstreet in 1929 verkeerden de Verenigde Staten in een diepe economische crisis die de reizigers aantallen behoorlijk had doen slinken. Daarnaast werd de concurrentie van de auto en het vliegtuig steeds meer voelbaar. Om een indruk te geven: tussen 1930 en 1939 groeide het wegverkeer in de VS met 100 procent en het vliegverkeer met 711 procent. Directeur Ralph Budd realiseerde zich dat een drastische ingreep

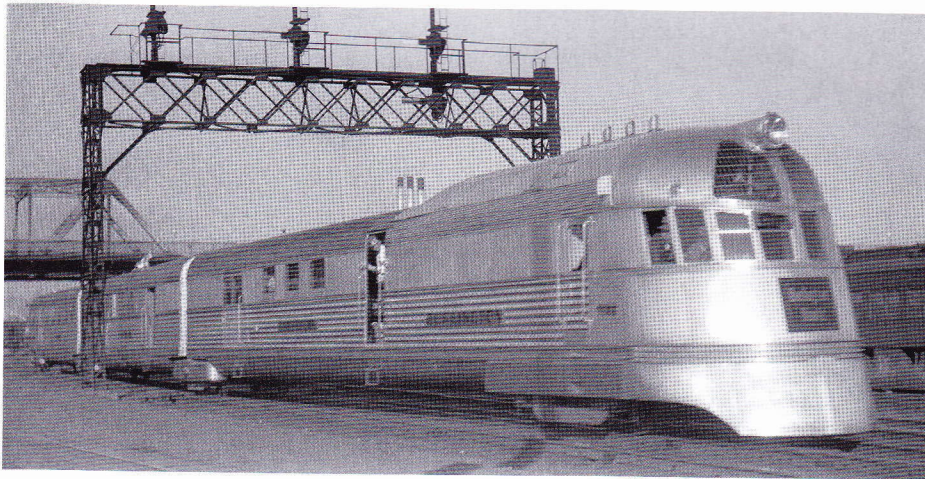
nodig was om het tij te keren. Het oppeppen van bestaande treinen leek hem zinloos. De ouderwetse en door stoomlocomotieven getrokken treinen met zware geklonken rijtuigen waren een deel van het probleem en niet de oplossing. Er waren nieuwe treinen nodig: licht van gewicht en snel, voorzien van een moderne aandrijving en met lage exploitatiekosten. Nieuwe ontwikkelingen in de spoorwegtechniek maakten die droom werkelijkheid.

Roestvast staal

De Burlington was niet de enige maatschappij die met het probleem van teruglopende reizigersaantallen worstelde. De inefficiënte stoomtractie kon daarop geen antwoord bieden. In de jaren twintig hadden diverse spoorwegmaatschappijen al proeven met door verbrandingsmotoren aangedreven spoorwegmaterieel genomen. Het ging daarbij meestal om vierassige 'railbussen', in de volksmond vanwege het motorgeluid ook wel aangeduid als 'doodlebugs' (bromvliegen). Maar er speelde nog een andere innovatie. The Budd Company uit Philadelphia had als toelevancier van de automobiel- en luchtvaartindus-



De Pioneer Zephyr op het emplacement van het Union Station van Denver, CO op 1 juni 1936. Let op het grote contrast van de glimmende Zephyr-trein en de donkergroene Pullman-rijtuigen op de achtergrond. (foto Denver Public Library, Western History Collection, Otto Perry 4710)



De eerste maanden van z'n bestaan werd de Zephyr voor allerlei promotieritten gebruikt. Op 16 juni 1934 reed de trein een speciale rit over de Dotsero Cut-off van de Denver & Rio Grande Western. Bij aflevering waren de draaistellen van stroomlijnbekleding voorzien. (foto Denver Public Library, Western History Collection, Otto Perry 4706)

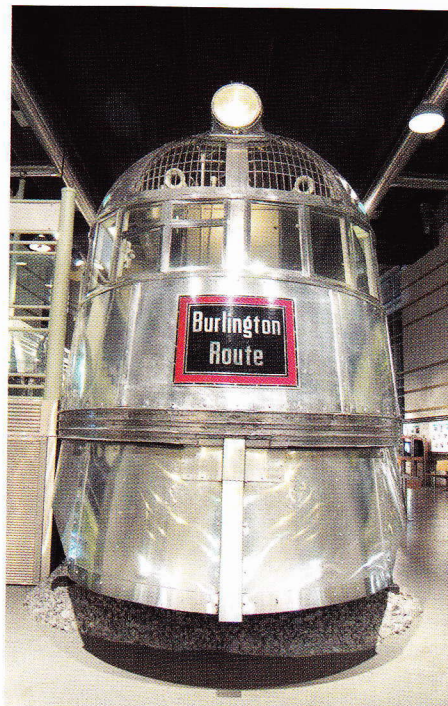
trie veel ervaring met de verwerking van roestvast staal opgedaan. Roestvast staal was aan het begin van de jaren dertig een nieuw materiaal, want het was pas in 1927 door de Duitse fabrikant Krupp uitgevonden. Door de malaise in de auto-industrie was oprichter en eigenaar Edward Budd gedwongen zijn belangen te spreiden en zocht hij naar toepassingsmogelijkheden van roestvast staal bij de bouw van spoorwegrijtuigen. Voor het 'lassen' van het materiaal had Budd een nieuwe methode ontwikkeld en die gepatenteerd. De traditionele lasmethoden bleken de positieve eigenschappen van roestvast staal namelijk teniet te doen. De nieuwe methode van Budd heette 'shotwelding'. Met grote precisie werden gedurende 1/60 of 1/120 van een seconde enorme stroomstoten door een laspunt gevoerd, waardoor de metalen onderdelen als het ware aan elkaar smolten. Aan het begin van de jaren dertig had Budd aan enkele experimentele treinen meegewerkt. Via relaties in de auto-industrie kwam het bedrijf in contact met bandenfabriek Michelin, en werkte het mee aan de experimentele 'Micheline', een soort railbus met rubber banden. De rubber banden waren geen

succes, de nieuwe constructiemethode met roestvast staal wel. In 1932 experimenteerde Budd verder met de 'Green Goose' en in 1933 bouwde het bedrijf voor de Texas & Pacific spoorwegmaatschappij een tweedelig treinstel met verbrandingsmotor, de 'Silver Slipper'.

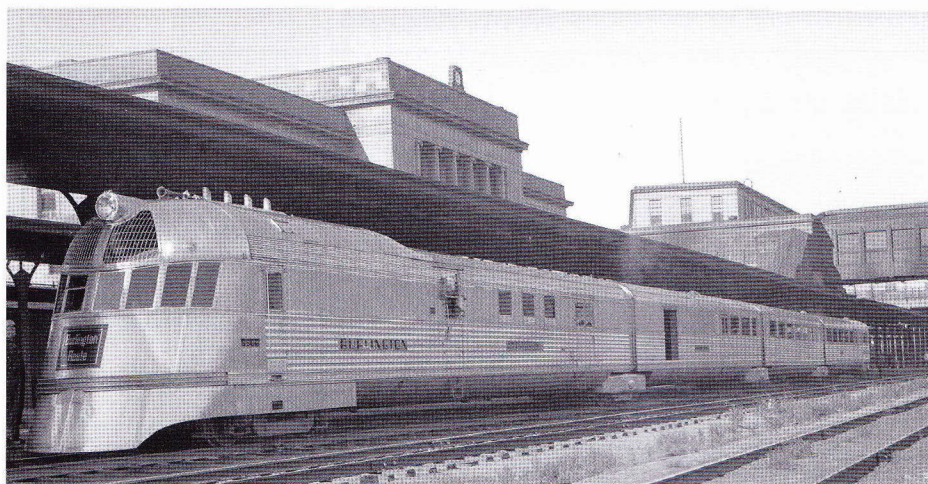
Bestelling

Ralph Budd volgde de ontwikkelingen bij The Budd Company (Ralph Budd en Edward Budd waren overigens geen familie) met meer dan normale belangstelling. Hij meende dat dit bedrijf wel eens de geschiktste partner bij de ontwikkeling van een lichtgewicht sneltrein zou kunnen zijn. In het najaar van 1932 reisde Ralph Budd voor een afspraak met zijn naamgenoot naar Philadelphia. Daar raakte hij zo onder de indruk van de technische kennis van The Budd Company, dat hij naar verluidt nog tijdens het eerste gesprek een compleet nieuwe trein bestelde.

Daarbij koos hij niet voor rubber wielbanden, zoals op de Micheline, maar voor conventionele stalen wielen. Aflevering van de nieuwe trein werd op het voorjaar van 1934 bepaald. De constructie van de trein was hiermee geregeld, de aandrijving nog niet. Motortreinen uit de jaren twintig maakten vrijwel zonder uitzondering gebruik van benzinemotoren. Locomotieven en motorwagens met dieselmotoren waren er wel, maar de eerste diesels waren groot en weinig betrouwbaar. Budds mening over dieselmotoren veranderde echter radicaal toen hij in juni 1933 op de City of Progress-tentoonstelling in Chicago een compacte dieselmotor van fabrikant Winton ontdekte, die voor de opwekking van elektriciteit werd gebruikt. Budd vroeg Winton of hij een van de motoren voor zijn nieuwe trein kon kopen, maar Winton weigerde, omdat men het nieuwe ontwerp nog niet rijp genoeg achtte. Het bedrijf was echter wel bereid een iets verbeterde versie voor de trein te bouwen. Budd bestelde de motor nog dezelfde maand. Het fameuze motortype 201A was hiermee geboren. EMD zou het – na de



De kop van de Pioneer Zephyr in het Museum of Science & Industry in Chicago. (foto MS&I)



Door het grote succes van de Zephyr, kreeg het treinstel in 1935 al een extra tussenrijtuig, zoals op deze foto in het station van Omaha in Nebraska op 27 september 1935 is te zien. (foto Denver Public Library, Western History Collection, Otto Perry 4708)

overname van Winton – ook toepassen in de eerste E- en F-units.

'Hip'

Door de snelle ontwikkeling van de luchtvaart stond de stroomlijnformgeving aan het begin van de jaren dertig volop in de belangstelling. De spoorwegmaatschappijen maakten daar gretig gebruik van. Stroomlijnformgeving was 'hip' (hoewel dit woord nog niet was uitgevonden), en bleek ook nog eens het brandstofgebruik te kunnen terugdringen. Budd-concurrent Pulman Standard bouwde in 1933 'The Rail Plane', dat qua vormgeving niets anders dan een vliegtuigramp op wielen was. De eerste stroomlijntrein in de VS, de M10000 van Union Pacific, was ontworpen met gebruikmaking van een windtunnel, destijds een sensationeel nieuwe methode.

Ralph Budd liet de stroomlijnformgeving van de nieuwe trein over aan de technici van de Budd Company. Het exterieur van de Zephyr is het werk van Albert Dean, die in 1931 aan het Massachusetts Institute of Technology was afgestudeerd. Exterieur en interieur tonen duidelijk de sporen van de Art Deco, de heersende kunststroming van die tijd. Het interieur was het werk van Paul Philipppine Cret en John Harbeson, werkzaam bij het architectenbureau Harbeson, Hough, Livingston & Larson, dat door Budd voor de vormgeving van de trein was ingehuurd. Het bureau zou later bij de vormgeving van circa dertig andere stroomlijntreinen betrokken zijn, waaronder de Super Chief van de Santa Fe.

Dean ontwierp een trein van drie rijtuigen, met gemeenschappelijke tussendraaistellen. Daarmee wilde men gewicht besparen, en dat lukte. De bijna 200 voet (circa 60 meter) lange Zephyr woog niet meer dan honderd ton, ongeveer evenveel als een klassiek 'heavyweight' reizigersrijtuig. De Burlington wilde de Zephyr tussen Kansas City (Missouri) en Lincoln (Nebraska) inzetten. Deze lijn lag in een grotendeels onbevolkt gebied en de reizigersdienst was al jarenlang viesgevend. De overheid stond echter niet toe dat het reizigersverkeer op dit traject zou worden stopgezet. De Burlington hoopte dat de Zephyr dankzij de lage exploitatiekosten nog wat geld in het laatje zou brengen. Het bedrijf verwachtte echter niet veel van het reizigersverkeer, want de Zephyr telde slechts 72 zitplaatsen. De winst zou vooral uit het vervoer van post en expresgoederen moeten komen. Het voorste rijtuig van de Zephyr bestond dan ook, behalve uit de machinistencabine en de motorruimte, uit een railway post office (RPO – een rijdend postkantoor) en



een opslagruimte voor post. In het tweede rijtuig was de helft van de ruimte gereserveerd voor expresgoederen en een kleine keuken. Verder waren er in dit rijtuig 20 zitplaatsen. Het derde rijtuig bevatte 40 zitplaatsen in een open compartiment en 12 luxe zitplaatsen in een 'observation lounge'. Het laatste rijtuig was afgerond en voorzien van grote vensters waardoor de reizigers een riant uitzicht hadden op het voorbijtrekkende landschap.

De nieuwe trein ging lange tijd zonder naam

door het leven. Pas in het voorjaar van 1933 boog de directie van de Burlington zich over de naamgeving van het nieuwe vervoermiddel. Men was het er al snel over eens dat de naam een positieve uitstraling moest hebben, zodat die ook voor publiciteitsdoeleinden geschikt was. Een van de directeuren stelde voor de naam met een Z te laten beginnen, omdat de trein het 'laatste woord' op het gebied van spoorwegtechniek zou zijn. Een blik in het woordenboek leverde echter alleen namen op als zymurgy (het fermentatieproces bij

BOSTON & MAINE

Het spreekwoord zegt dat een goed voorbeeld goed doet volgen. Maar dat geldt niet voor de Zephyr-treinen van de Burlington. Spoorwegmaatschappijen ontdekten al snel dat treinstellen weinig flexibel zijn als het om onderhoud gaat. Een defect aan een rijtuig betekent meestal dat een complete trein naar de werkplaats moet. De meeste spoorwegmaatschappijen bestelden voor het stroomlijnen van hun treinen daarom losse locomotieven en rijtuigen. Op elke regel is natuurlijk een uitzondering. Spoorwegmaatschappij Boston & Maine bestelde in 1934 een stroomlijntreinstel dat, met uitzondering van de bagageruimte in het tussenrijtuig, een nagenoeg exacte kopie van de Pioneer Zephyr was. In februari 1935 kwam het treinstel als Flying Yankee in dienst tussen Boston (Massachusetts) en Portland

(Maine). De trein reed tot 1957. De Boston & Maine schonk het toen aan de Edaville Railroad in Carver, Massachusetts. Daar verbleef het treinstel bijna 40 jaar, totdat het in 1997 door spoorwegliefhebber Bob Morell werd gekocht. Zijn doel is het treinstel bedrijfsvaardig te restaureren. Het treinstel ging naar Glen in New Hampshire, waar het enige tijd op een terreintje langs de openbare weg aan de elementen was blootgesteld. Op dit moment verblijft de trein in de werkplaats van de Claremont Concord Railroad in Claremont Junction in New Hampshire. Het zal waarschijnlijk nog enkele jaren duren voordat de restauratie is afgerond.

Meer informatie over het oorspronkelijke treinstel en de restauratie is te vinden op de website www.flyingyankee.com.

Everywhere
West

Condensed Schedules and Equipment From and To Kansas City

REGULARLY ASSIGNED CARS ARE AIR-CONDITIONED

Burlington
Route

Kansas City-St. Joseph-Omaha-Lincoln

WESTBOUND—READ DOWN				EASTBOUND—READ UP			
No. 27	No. 43	No. 23	Silver	Table K	No. 44	No. 22	Silver
Daily	Daily	Daily	Streak		Daily	Daily	Streak
AM	PM	PM	Zephyr		AM	PM	Zephyr
9.00	6.30	11.58	4.00	0	7.20	7.00	1.20
9.25	6.45		4.20	○	7.20	7.00	1.20
9.45	7.15		4.31	○	7.20	7.00	1.20
10.35	8.05	1.43	5.21	64	5.30	4.55	11.53
10.50	8.17	2.00	5.29	Ar	5.00	4.30	11.45
12.47	4.10	6.53	142	Ar	2.00	10.14	5.50
1.00	4.30	7.01	150	Ar	1.43	10.02	5.32
2.03	6.10	7.48	191	Ar	12.25	9.14	4.33
2.35	7.00	8.20	195	Ar	11.45	9.00	4.15
3.40	11.28	9.55	9.30	250	Ar	12.30	
					Via Table Rock		
					Lv Kansas City Ar		
					Lv Leavenworth Ar		
					Lv Atchison Ar		
					Lv St. Joseph Ar		
					Lv Hamburg Ar		
					Lv Payne Ar		
					Lv Council Bluffs Ar		
					Lv Omaha Ar		
					Lv Lincoln Ar		

Kansas City-St. Joseph-Lincoln-Billings

WESTBOUND—READ DOWN				EASTBOUND—READ UP			
41	43	Mls	Table L	42-20	44		
Daily	Daily			Daily	Daily		
AM	PM			PM	AM		
9.40	6.30	0	Lv Kansas City	1.20	7.20		
11.30	8.05	64	Ar St. Joseph	11.53	5.30		
11.50	8.17			11.45	5.00		

SILVER STREAK ZEPHYR

NORTHBOUND—No. 21		SOUTHBOUND—No. 20	
Burlington Parlor Car	Car	Burlington Parlor Car	Car
Kansas City to Omaha-Lincoln	P-21	Lincoln-Omaha to Kansas City	P-20
Dining Car—For all meals		Dining Car—For all meals	
Chair Coach		Chair Coach	
Kansas City to Omaha-Lincoln		Lincoln-Omaha to Kansas City	
NORTHBOUND—No. 23		SOUTHBOUND—No. 22	
Sleeping Cars	Car	Sleeping Cars	Car
Kansas City to Omaha	231	Omaha to Kansas City	221
14 Sections		14 Sections	
Chair Coach		Chair Coach	
Kansas City to Omaha-Lincoln		Omaha to Kansas City	
NORTHBOUND—No. 27		SOUTHBOUND—No. 26	
Burlington Dining Parlor Car	Car	Burlington Dining Parlor Car	Car
Kansas City to Omaha	P-27	Omaha to Kansas City	P-26
Dining Car—For all meals		Dining Car—For all meals	
Reclining Chair Coach		Reclining Chair Coach	
Kansas City to Omaha		Omaha to Kansas City	

WESTBOUND—No. 43

Sleeping Cars	Car
Kansas City to Alliance 12 Sec., D.R. 435	
Omaha-Lincoln to Billings	
10 Sec., 2 Compt., 1 D.R. (Note) B-430	
8 Sec., 2 Compt., 1 D.R. (June 18 to Sept. 9)	53
Omaha-Lincoln to Casper (Note)	341
10 Section Drawing Room	

EASTBOUND—No. 42-20

Sleeping Cars	Car
Billings to Lincoln-Omaha	
10 Sec., 2 Compt., 1 D.R.	G-420
8 Sec., 2 Compt., 1 D.R. (June 20 to Sept. 11)	80
Casper to Lincoln-Omaha	
12 Sections, D.R.	321
Burlington Parlor Car	

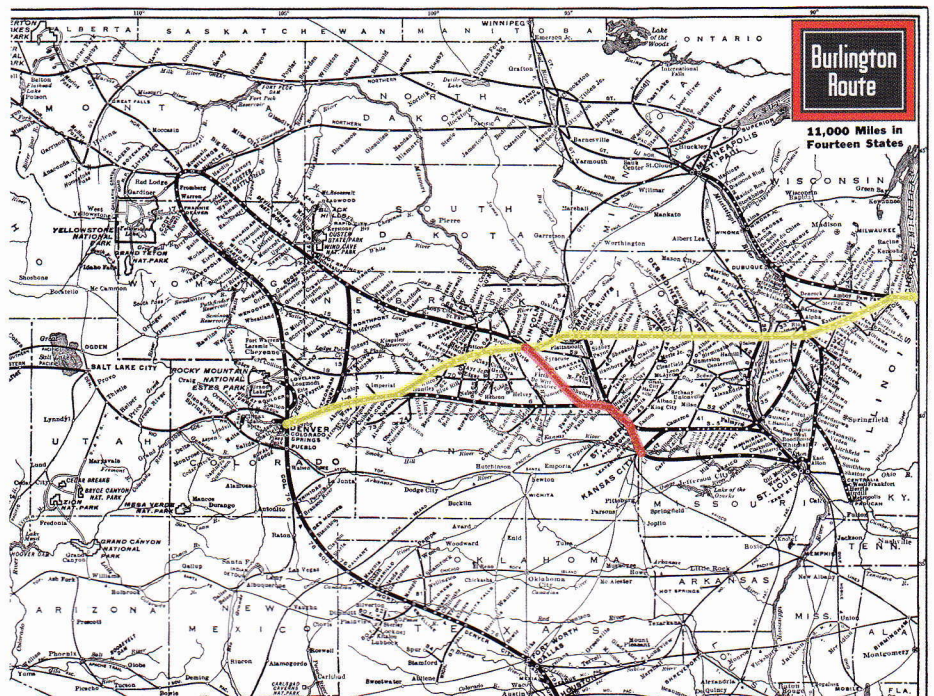
De dienstregeling met de Burlington-treinen tussen Lincoln, NE en Kansas City, MO in 1946. De Zephyr-treinen staan dikgedrukt.

het brouwen van bier) en zizzle (sputteren). Het toeval wil dat Ralph Budd juist de Canterbury Tales van Chaucer had gelezen. De proloog van dit boek maakt melding van Zephyrus, de Griekse god van de wind, die als de kracht van wedergeboorte en vernieuwing wordt opgevoerd. Budd hoefde niet lang na te denken. De naam 'Zephyr' was geboren.

Testritten

In het voorjaar van 1934 was de trein klaar en hij kwam als nummer 9900 op de rails. The Budd Company was zich bewust van de publiciteitswaarde van de nieuwe stroomlijntrein en huurde op 7 april behalve een fotograaf elf stoere kerels in sporttenu in, die de trein aan een dik touw uit de fabriekshal trokken. De dagen daarna waren voor testritten in de omgeving van Philadelphia ingeruimd. Tijdens die ritten bereikte de trein een snelheid van 104 mijl per uur (zo'n 160 km/u). De compacte dieselmotor, de eerste in een stroomlijntrein, bleek probleemloos te werken. De officiële presentatie van de trein was op 18 april op het Broad Street Station van de Pennsylvania Railroad in het hart van Philadelphia. Marguerite Cotsworth, dochter van de directeur reizigersverkeer van de Burlington, doopte de trein door een fles champagne tegen de neus kapot te slaan. De ceremonie werd 'live' op de radio uitgezonden, in die tijd ook nog een betrekkelijk nieuw medium.

Na de officiële doop begon de Zephyr een promotietour door het oosten van de VS, waarbij 2900 mijl werden afgelegd en bijna 380.000 belangstellenden naar de trein kwamen kijken. Na het oosten van de VS waren de overige staten aan de beurt. Tot november 1934 zou de trein niet minder dan 222 steden bezoeken. De non-stop rit van Denver na Chicago was een van de hoogtepunten van de promotietour van de Zephyr. De trein legde de 1015 mijl tussen beide steden in 13 uur, 4 minuten en 58 seconden af. Een absoluut record, want de snelste stoomtrein deed nog altijd 26 uur over dit traject. Ter vergelijking: vandaag de dag legt de California Zephyr van Amtrak



Op deze routekaart uit de jubileum-dienstregeling van 1946 (de Burlington bestond 100 jaar) zijn de route van de promotierit van 1934 afgebeeld (in geel) en het traject van Kansas City naar Lincoln, Nebraska. (fotobewerking C. Koelewijn)

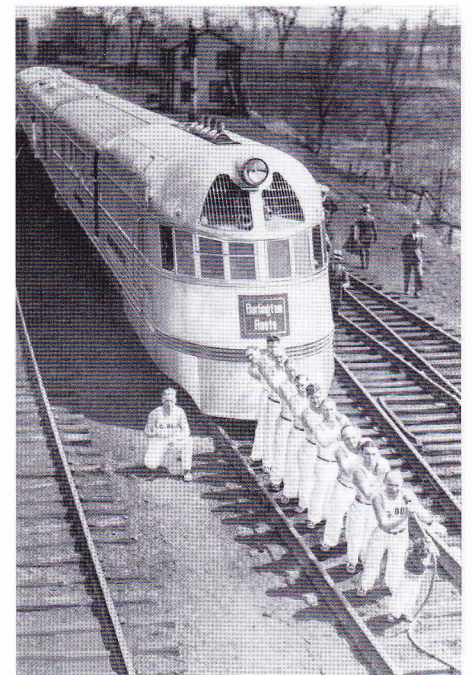
Op 7 april 1934 trokken elf stoere kerels Zephyr 9900 uit de fabriek van Budd in Philadelphia. Op deze foto zijn de grote luchtinlaten boven de cabine goed zichtbaar. (foto Chicago, Burlington & Quincy, collectie C. Koelewijn)

het traject af in ruim 17 uur.

Tijdens de promotieritten werd de Zephyr ook nog even filmster. De trein trad op in de film Silver Streak van filmstudio RKO met Sally Blane en Charles Starrett als tegenspelers. (wordt vervolgd)

Tekst: Cock Koelewijn

Foto's: collectie Cock Koelewijn





Stoomloc Tubize 2069 na restauratie. (foto Axel Vermeulen)

Traxx test in België

Met het oog op de ingebruikname van de hogesnelheidslijn tussen België en Nederland verlopen er in België de laatste maanden testen met de Bombardier Traxx E 186 112. De NMBS huurt de machines via de leasingmaatschappij Angel Trains. De machines E 186 111 tot E 186 125 zijn geschikt om te rijden in Duitsland, België, Nederland en Oostenrijk. Deze locomotieven moeten in afwachting van de aflevering van de in Italië bestelde Ansaldo-treinstellen de Benelux-treinen trekken. Voor de NMBS komt daarbij nog de tractie van de treindienst op de verbinding Antwerpen-Noorderkempen. De NMBS opende in september in Brecht, halverwege Antwerpen en de Nederlandse grens, een nieuw treinstation. Op 6 december 2006 kwam de trein tot in het Belgische rangeerstation Montzen. De machine deed enkele

testen op de basis Coucou halverwege Brussel en de Franse grens. Na enkele testen keerde de machine op 11 december al terug naar Duitsland.

In januari 2007 was het de beurt aan de E 186-111 voor testen op de Maas-Athus-lijn. In februari kwam de E 186 112 terug naar België. Wegens technische problemen werd hij door E 186 113 vervangen. De testen gebeurden vanuit het station Doornik. Vanaf maart maakte de E 186 112 weer de dienst uit. De NMBS begon met de opleiding van de machinisten van Antwerpen-Noord die in de toekomst de treinen naar Nederland en Noorderkempen moeten besturen. Bij deze gelegenheid werden de Traxx'en getest op de nieuwe hogesnelheidslijn.

Voorts waren er nog testen op de Maas-Athus-lijn en in de omgeving van Doornik. In het depot Schaarbeek voerde de NMBS stationaire testen uit. HdB



De Traxx E 186 112 in het station Aat op 10 december 2006. (foto Filip Bauer)

Stoomloc Tubize rijdt weer na 40 jaar

De stoomlocomotief Tubize met het fabrieksnummer 2069 werd in 1927 bij de S.A. Ateliers Métallurgiques de Tubize gebouwd, samen met enkele zuster machines. De N.V. Metallurgie van Hoboken, een firma gespecialiseerd in de verwerking van non-ferrometalen, kocht de machines.

Na de Tweede Wereldoorlog werden de stoommachines bij Focquet, een handelaar in tweedehandslocomotieven, omgebouwd tot diesellocomotieven. Men behield het frame en de wielassen. Omdat Tubize 2069 als laatste net een grote revisie had ondergaan, bleef de machine deze verdieseling gespaard

en werd als strategische stoomreserve bewaard.

In het begin van de jaren tachtig kregen enkele spoorwegamateurs van BVS (Belgische Vrienden van de Stoom) lucht van het bestaan van deze stoomlocomotief en slaagden er in de machine te verwerven. In 1990 droegen ze de machine over aan de stichting Tubize 2069, die speciaal werd opgericht voor de restauratie.

Beide verenigingen werkten intens samen om de loc in zijn oude glorie te restaureren. De werkzaamheden duurden bijna 6 jaar. Tijdens het seizoen 2007 kwam de machine na 40 jaar inactiviteit weer tot leven op de toeristische museumspoorlijn van de BVS tussen Dendermonde en Puurs.-PE



Op 10 juni spoorde de vroegere Deense locomotief MY 1147 in een Nohab-kleurenstelling naar Ettelbrück. (foto Hugo de Bot)

Reünie Nohab/AFB-locomotieven in Ettelbrück

Op 9 en 10 juni organiseerde de Luxemburgse stad Ettelbrück een groot spoorwegfeest. De stad slaagde er in om diverse Luxemburgse en buitenlandse machines naar Luxemburg te halen. Het werd een indrukwekkende locparade. Op de sporen stonden diverse oude en nieuwe machines opgesteld. Het hele weekend reden historische stoom- en dieseltreinen op en af.

Ook vier 'Bolle Neuzen' waren op de afspraak. Van de vier locomotieven die de CFL bezat waren er drie op het appel. De CFL 1602 werd ooit door Märklin België aangekocht en na-

dien aan de Belgische vereniging 'Toeristisch Spoorwegpatrimonium' doorverkocht. De vereniging schilderde de machine om in het oorspronkelijke NMBS-livrei met het nummer 202.020. Ook de CFL 1603 kwam terecht bij TSP en behield zijn Luxemburgse kleuren. De CFL 1604 werd al in de jaren tachtig in Luxemburg als monument beschermd.

Een Duitse vereniging uit Stuttgart maakte voor dit evenement een excursie met de vroegere Deense MY 1147 in een blauwe uitvoering met Nohab-logo. Deze machine is momenteel eigendom van Eichholz Rail. De maatschappij bezit overigens nog diverse gewezen Deense Nohab-locomotieven.-HdB



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 verzamelband t.w.v. € 13,95.

Railhobby Depotspecial t.w.v. € 14,75.

Railhobby Lighttrain- of StaalSpecial t.w.v. € 19,50. Ik wens: LT / SS .

Een pakket model-accessoires t.w.v. € 18,99. Ik wens: N / H0 .

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

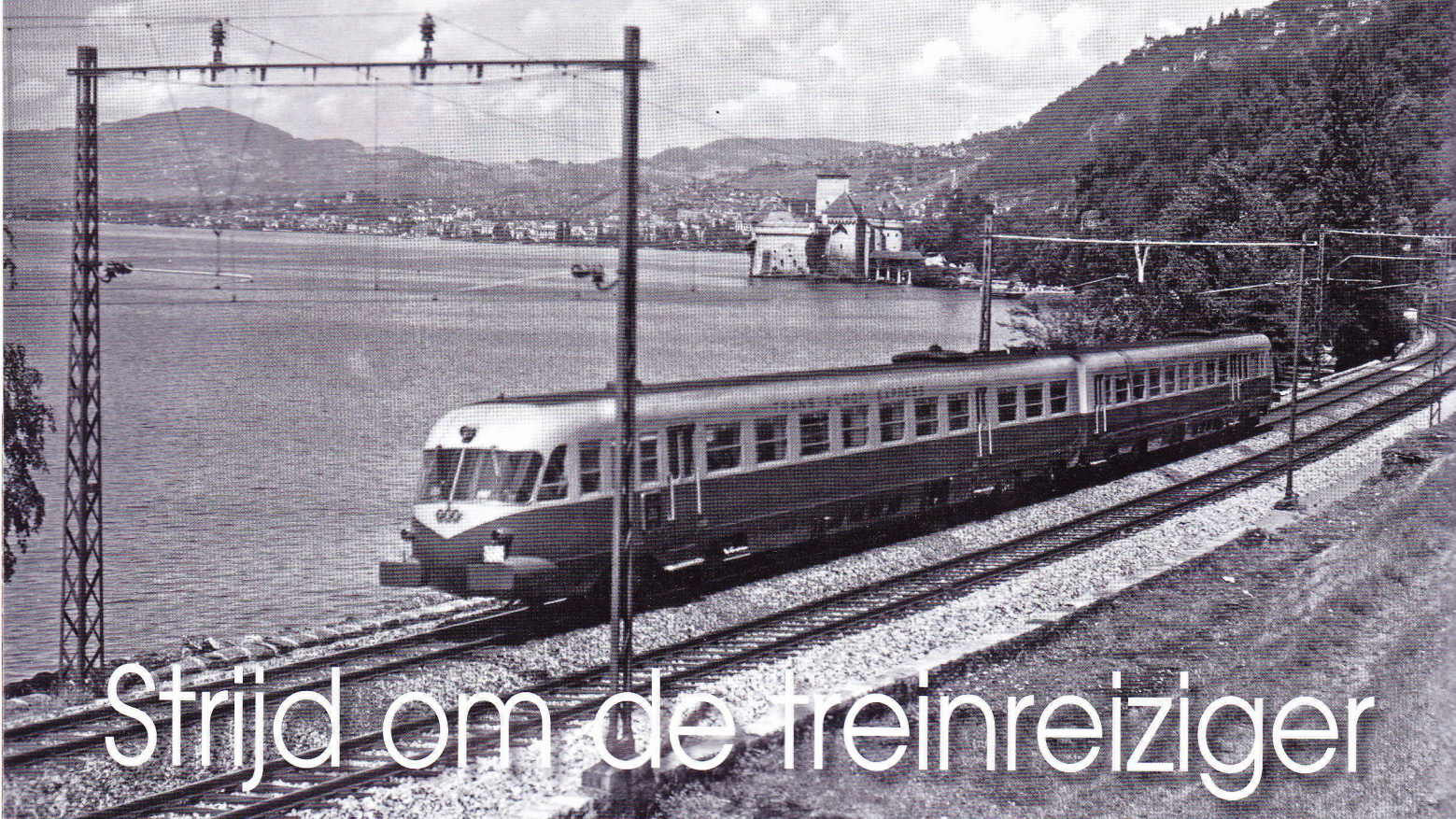
www.trein2000.nl



RAILPRESS
Papendrecht

TRAINSTORM

NOBLE
MODELS



Strijd om de treinreiziger

TEE BREDA: FS ALn 442+448 PRODOTTO ITALIA

Ook Italië deed mee in de strijd om de internationale treinreiziger binnen de TEE-gedachte en kwam in 1957 met het tweedelige treinstel ALn 442/448. In het herdenkingsjaar van 50 jaar TEE in model zijn er in 2007 door twee verschillende fabrikanten modellen in 1:87 uitgebracht, terwijl diverse kleinseriefabrikanten aankondigingen voor modellen in zowel N als H0 hebben gedaan. We nemen u mee terug in de tijd met het grootbedrijf en kijken naar de beschikbare modellen.

De tweedelige dieseltreinstellen ALn zijn door de FS, Ferrovie dello Stato Italia, de Italiaanse staats-spoorwegen, in dienst genomen vanaf de zomerdienst 1957. De elektrificatie was nog niet zover gevorderd dat er elektrisch grensoverschrijdend treinverkeer mogelijk was. Gekozen werd daarom voor aandrijving met dieselmotoren of gasturbines. De negen treinstellen, automotrices in het Italiaanse jargon, zijn door de Italiaanse fabrikant van spoorwagematerieel Breda (voll.: BREDA FERROVIARIA S.p.A. in Stabilimento di Sesto, San Giovanni) gebouwd. De 140 km/h snelle

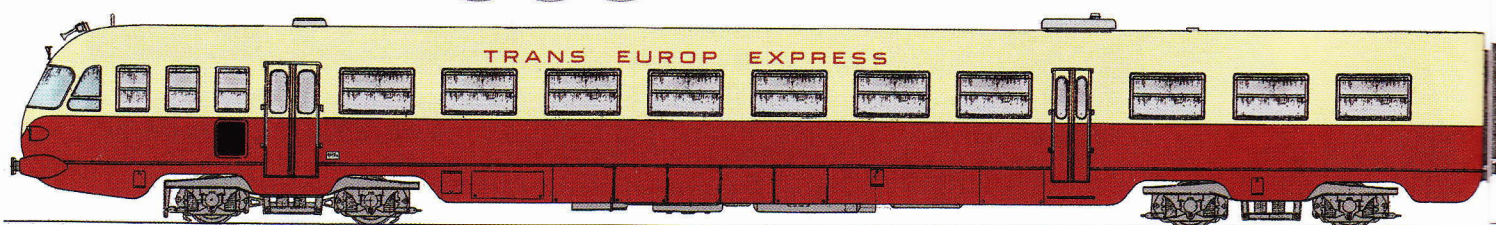
treinstellen waren ALn 442.201-209 (met keuken) en ALn 448.201-209 (met bagageafdeling) genummerd. ALn staat voor Automotrice Leggera a nafta. Zeven stellen zijn in 1957 afgeleverd, de beide laatste een jaar later. Ze boden plaats aan in totaal 90 passagiers. Beide bakken hadden een onder de vloer geplaatste dieselmotor, die van elke bak het voorste draaistel van tractie voorzag. In de winterdienstregeling werd meestal een tweedelig treinstel ingezet, in de zomermaanden werden de meeste diensten met een koppelstel uitgebreid. Op het Italiaanse traject van de Ligure

(die tussen Milaan en Marseille reed) werden in de zomermaanden twee vierassige dieselmotorwagens ALn 990 bijgeplaatst. Tussen het crème/rode TEE-stel en de donkerbruine koppelstellen was geen doorloop. Wel hadden de beide ALn 990 motorwagens een doorloop via een vouwbalg in de stroomlijnkoppen.

De indeling van beide motorwagens was verschillend. De 442 had een relatief grote keuken, herkenbaar aan de drie smalle ramen. De maaltijden werden, zoals in een vliegtuig, op de zitplaats geserveerd. De exploitatie hiervan was in



FS TEE ALn



FS ALn 442/448 passeert rond 1965 als TEE Lemano Genève-Milaan kasteel Chillon aan het Meer van Genève. (foto Carl Bellingrodt, collectie Eisenbahn Magazin)

handen van de CIWL, de 'Compagnie Internationale des Wagons Lits'. Het in vis-à-vis-opstelling uitgevoerde reizigersgedeelte telde zeven zitgroepen met in totaal 42 zitplaatsen. De douane had een afgesloten coupé tot zijn beschikking. Het rijtuig telde twee instapbalkons. Aan de koppen van beide bakken waren deze 1,20 m breed, aan de zijde van de doorloop 90 cm. Tussen het balkon aan de kopzijde waren twee wc's en een klein bagagerek ondergebracht. Via een doorloop bereikte je het andere rijtuig (serie 448). Dit aan de roldeur herkenbare rijtuig had, grenzend aan de stuurstand, een apart en royaal bemeten compartiment voor de bagage. Een smalle corridor met twee wc's leidde via het balkon naar de eveneens open afdeling met acht zitgroepen met leunstoelen 1+2 in vis-à-vis-opstelling met in totaal 48 plaatsen. Naast het tweede balkon waren bagagerekken geplaatst. Omdat de grote bagage vanaf het perron via de roldeuren in het bagagecompartiment kon worden geplaatst, vormde de krappe uitvoering van de balkons geen bezwaar. Via de in totaal vier toegangsdeuren verliep het uit- en instappen snel. De ontwerpers hebben binnen de beperkte ruimte een optimaal comfortniveau gecreëerd.



De TEE-diensten van ALn 442/448

TEE 'MONT CENIS' (Milaan-Lyon, 462 km). Deze TEE ging op 2 juni 1957 rijden. Omdat het Italiaanse materieel nog niet

klaar was (ook in 1957 waren er dus klaarblijkelijk al problemen in de productiesfeer bij Breda) werd de dienst met een Frans stel van de serie RGP825 (geen TEE-stel) gereden. Vanaf 29 mei 1960 kwam het Italiaanse stel in dienst op deze route, die van Milaan via Torino P.N./P.S.), Ulzio, Bardonecchia, (Frejus-tunnel, 13.657 m lengte), Modane, Saint Jean de Maurienne, Chambéry naar Lyon voerde. De naam van deze trein stamt van het gebergte 'Mont Cenis, waar de Frejus-spoorwegtunnel onderdoor loopt en dat zich over de beide landsgrenzen uitstrekt. Vanwege het hoge stijgingspercentage op deze route, speciaal aan de Italiaanse kant tot aan de Frejustunnel, werden de stellen, evenals op de Brennerroute, tot aan het maximum van hun kunnen gedreven. Vertrek Milaan om 7.25 uur, aankomst in Lyon om 12.49 uur. Retour ging om 18.00 uur, de aankomst in Milaan lag op 23.22 uur. Het reizigersaanbod op deze route is nooit echt spectaculair geweest, van-



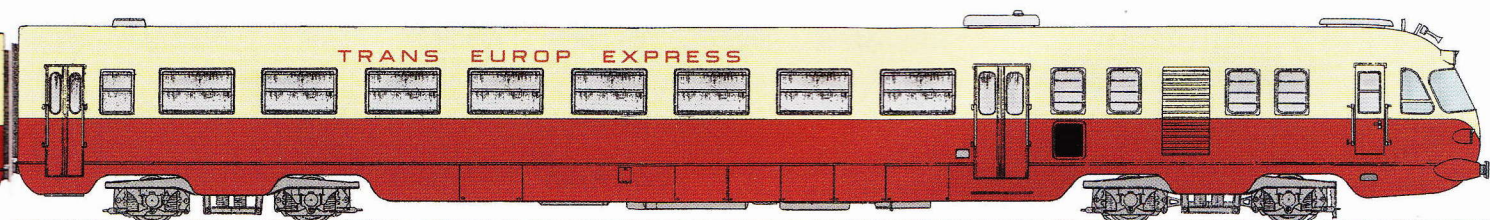
TEE Ligure als koppelstel in station Savone aan de kustlijn Ventimiglia-Genova, 1972. (foto Franco Dell'Amico)

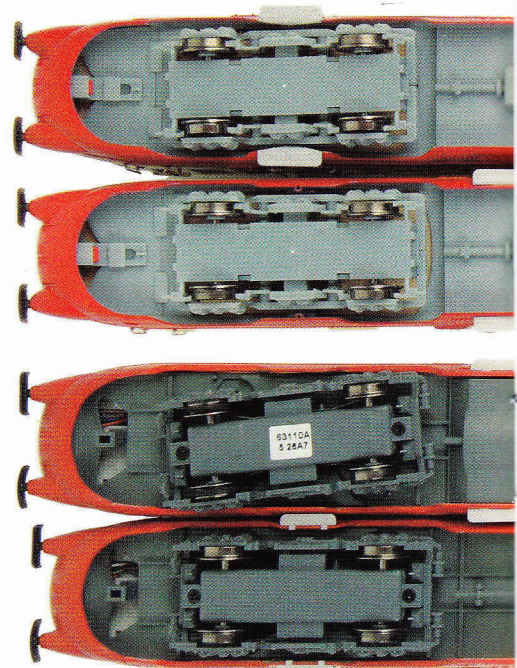


TEE Mediolanum ter hoogte van Moncucco nabij Colle Isarco. Na verlegging van de lijn is dit deel van de Brennerlijn gesloten. (foto FS, collectie Franco Dell'Amico)

448/442

(Tekening Alwin Hierl)





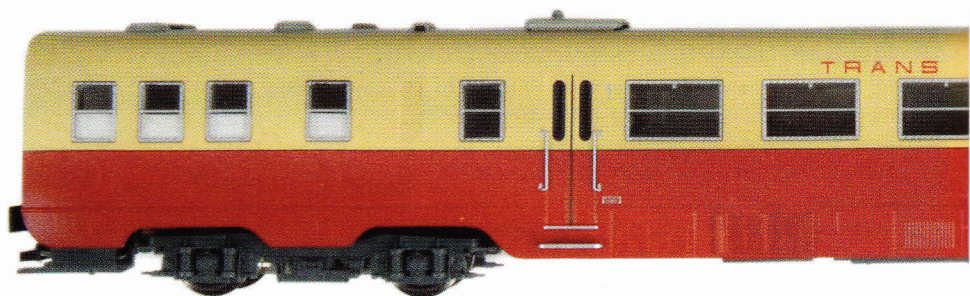
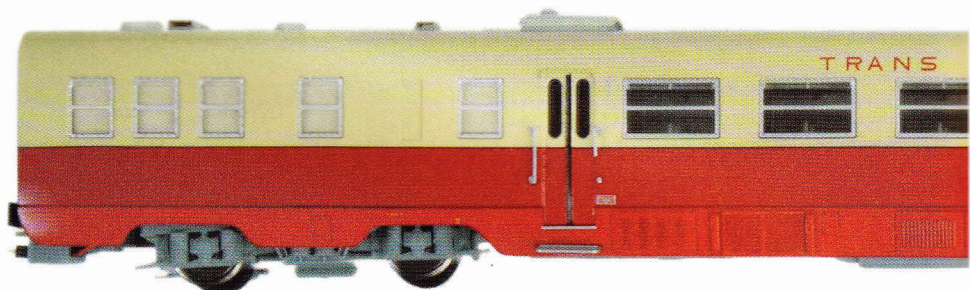
daar dat het overgrote deel van de diensten dan ook met één stel konden worden gereden.



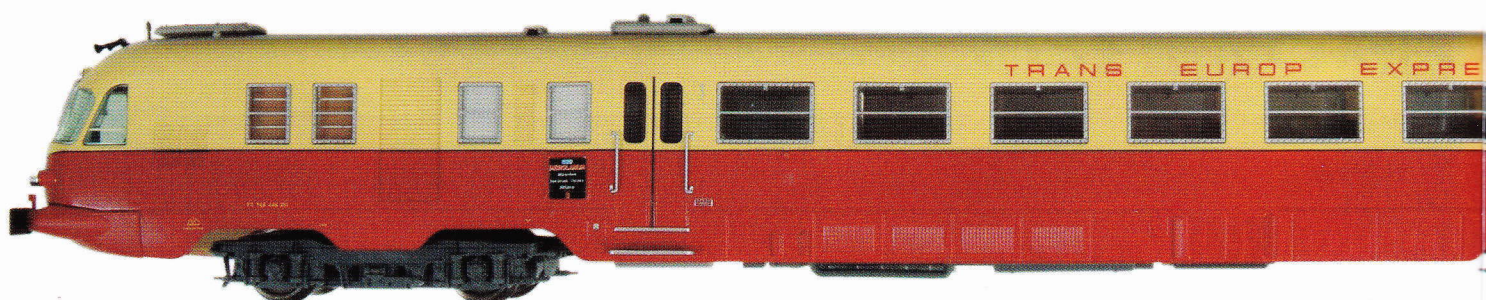
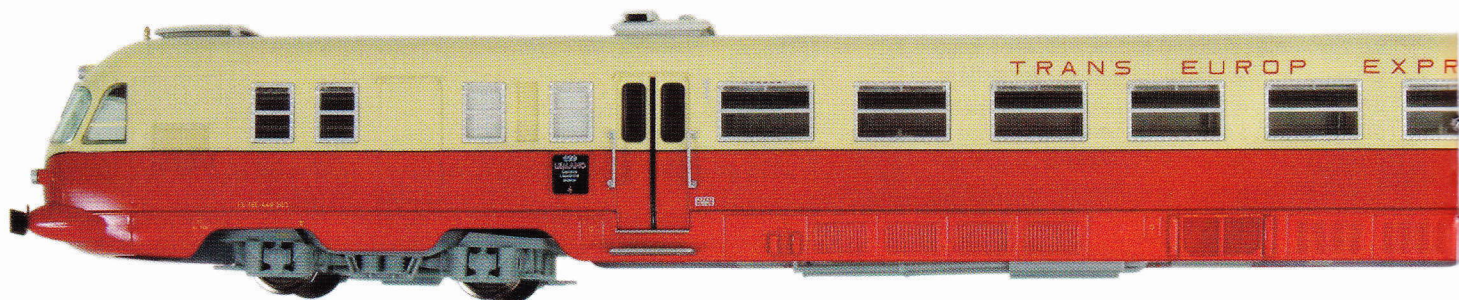
TEE 'LIGURE' (Milaan-Marseille, 549 km). Deze dienst is op 12 augustus 1957 in exploitatie gegaan. Het vertrek stond voor 6:25 uur in Milaan, aankomst in Marseille St. Charles om 13:30

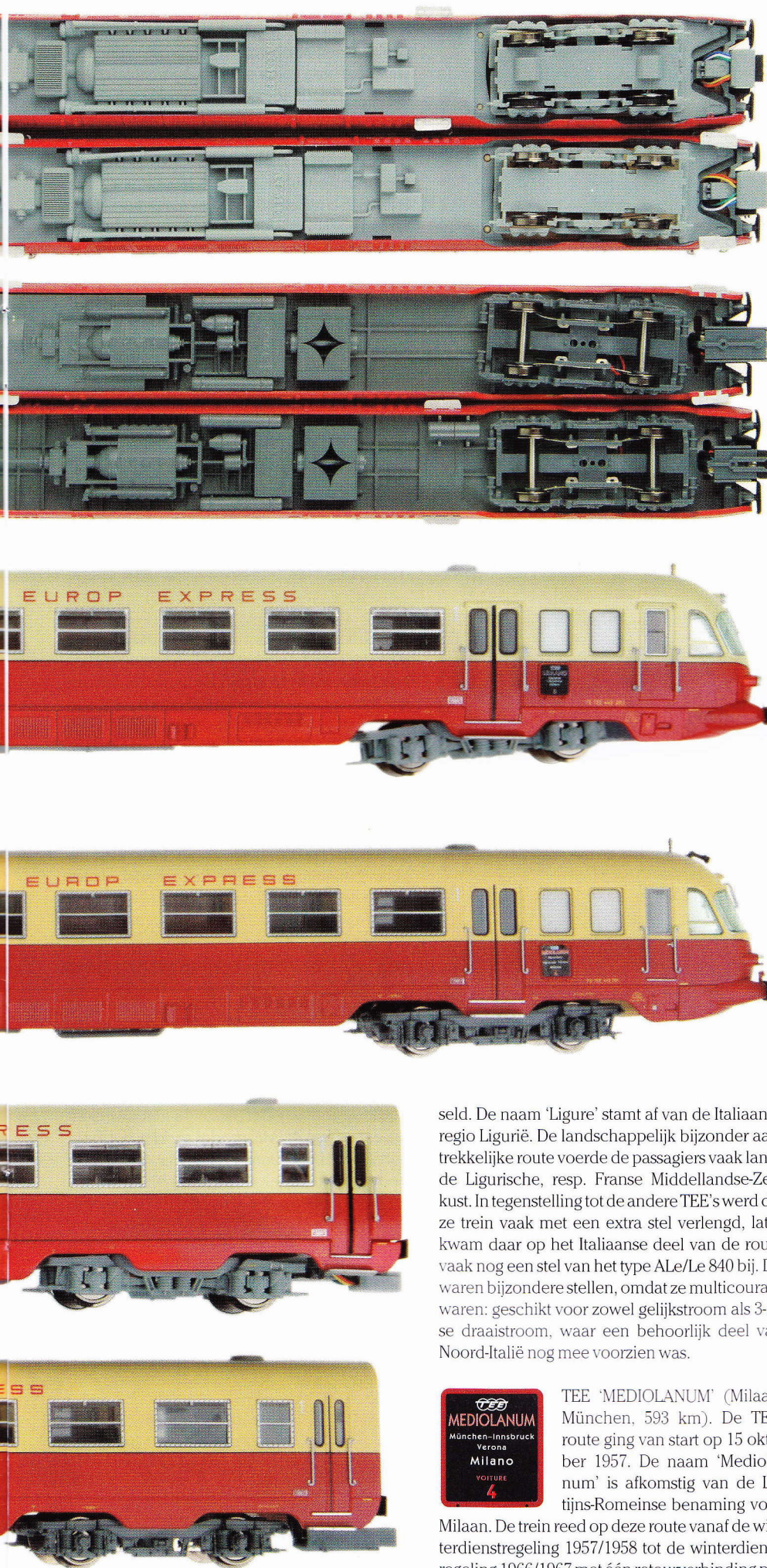
uur. De terugrit vertrok om 16:45 uur, aankomst in Milaan om middernacht. Stationnementen werden gemaakt in Genova P.P. (Genua), Savona, Imperia, San Remo, Ventimiglia, Monaco, Nice-Ville, Antibes, Cannes, St. Raphaël en Toulon. Op het grensstation Ventimiglia werd door de Italiaanse en Franse machinisten van stoel gewis-

De 442 bakken van beide merken. Boven ACME, onder Roco. Een aantal in de tekst genoemde verschillen zijn zo al duidelijk waarneembaar.



De 448 bakken, waarbij ook hier weer geldt: tel de verschillen.





De onderkanten van de stellingen: boven ACME, onder Roco. Duidelijk te zien is waar de aandrijving bij het Roco-stel zit. Bij het ACME-stel is dat te zien aan het draaistel met de kleine rondingen aan de onderkant. De onderzijden van de bakken van ACME zijn identiek.

dag. Vertrek Milaan 6.00 uur, ter hoogte van de Brenner werd een kwartier gestopt voor de nodige grensperikelen, aankomst in München om 13.34 uur. De tijd tot aan het begin van de retourrit werd gebruikt om de trein weer op orde te brengen. Vertrek uit München om 15:45 uur, aankomst in Milaan laat in de avond om 23.05 uur. Gestopt werd onderweg uitsluitend in Milaan, Verona, Trento, Bolzano, Brennero, Innsbruck, Kufstein en uiteraard op het eindpunt, München Hbf. Tijdens de zomerdienstregeling werd tot 1968 ook in Rovereto (Gardameer) gestopt. De reistijd bedroeg ongeveer 7 uur en 20 minuten (inclusief de stationnementen), wat bij een afstand van 593 kilometer op zo'n beetje dezelfde reistijd neerkwam, die vandaag de dag de EC/IC's voor dezelfde afstand nodig hebben. Omdat de rijkwaliteiten van de ALn 448/442 op de steile Brennerroute (vanwege de eigenlijk te zwakke aandrijving en daarbij dus overbelasting) steeds meer problemen gaf, reed op 31 mei 1969 voor de laatste keer, na 12 jaar TEE-dienst een Italiaans TEE-treinset van de FS als TEE 'Mediolanum' over de Brenner. De TEE-verbinding München-Milaan werd vanaf dat moment door een TEE-treinset VT 11.5/BR 601 van de DB gereden. Dit was ook geen onverdeeld succes. Vanwege de steile hellingen was het aantal tussenrijtuigen ook al tot maximaal vijf teruggebracht. Desondanks raakten de remmen oververhit en kwam het stel na een dalwaartse rit met gloeiende remblokken op het station van Innsbruck aan. De reistijd werd, in vergelijking met de FS, met één uur teruggebracht. Vanaf 1966 werd deze verbinding door een getrokken trein gereden. Op de andere TEE-routes bleven de treinstellen ALn 442/448 tot 1972 in dienst. De naam 'Mediolanum' als treinverbinding bleef in stand tot 2 juni 1984.



TEE 'LEMANO' (Milaan-Genève, 371 km). Vanaf 1 juni 1958 ging deze magistraal in dienst. De naam is afkomstig van het Lago Lemano, de Latijnse benaming voor het Lac Léman,

wat weer de Franse naam is voor het Meer van Genève. Na vertrek uit Milaan stopte de trein te Domodossola, Brig, Lausanne, (vanaf 1-6-1969 Sion), Genève. Het traject voerde onder andere langs het Lago Maggiore en het Meer van Genève. Vertrek uit Milaan om 9:05 uur, aankomst te Genève om 13:18 uur. De retourrit vertrok om 19:40 uur, aankomst in Milaan om 23:45 uur. De TEE-verbinding Lemano was de eerste die, na het verdwijnen van de ALn-treinstellen uit de TEE-dienst, als getrokken trein gereden werd, in de regel met als trekkracht een loc van het type E444 ('Tartaruga') en de nieuwe FIAT 'Gran Confort'-rijtuigen, ook in de rood/crème TEE-kleuren (ingang 28 mei 1972).

Ongevallen

De TEE-diensten begonnen met de zomerdienst van 1957. In 1972 maakten de dieselstellen plaats

seld. De naam 'Ligure' stamt af van de Italiaanse regio Ligurië. De landschappelijk bijzonder aantrekkelijke route voerde de passagiers vaak langs de Ligurische, resp. Franse Middellandse-Zee-kust. In tegenstelling tot de andere TEE's werd deze trein vaak met een extra stel verlengd, later kwam daar op het Italiaanse deel van de route vaak nog een stel van het type ALe/Le 840 bij. Dit waren bijzondere stellingen, omdat ze multicourant waren: geschikt voor zowel gelijkstroom als 3-fase draaistroom, waar een behoorlijk deel van Noord-Italië nog mee voorzien was.



TEE 'MEDIOLANUM' (Milaan-München, 593 km). De TEE-route ging van start op 15 oktober 1957. De naam 'Mediolanum' is afkomstig van de Latijns-Romeinse benaming voor

Milaan. De trein reed op deze route vanaf de winterdienstregeling 1957/1958 tot de winterdienstregeling 1966/1967 met één retourverbinding per

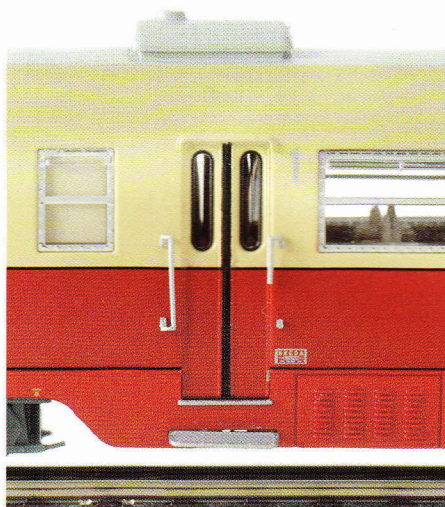
voor met elocs getrokken treinen. Als experiment is een treinstel ALn 442+448 met een tussenrijtuig type Ln 60 uitgebreid. Aan de nummering van de stellen is het aantal zitplaatsen te herleiden. Dit rijtuig bood dus plaats aan 60 reizigers eerste klasse. Instadpeuren bevinden zich aan beide koppen met aangrenzend een wc en een bagagerek. De driedelige stellen waren voor de binnenlandse exprestrein Turijn-Milaan-Verona-Venetië-Triëste bedoeld. Onder treinnummer R587-R590 heeft deze in 1958 en 1959 gereden. Na een ongeval in de Simplontunnel op 8 november 1969 is de ALn 442.202 in 1969 door de ALn 442.209 vervangen. Het ongeval op 30 november 1971 in het station van het Zwitserse Leuk aan de Rhönelijn tussen Sion en Brig was aanleiding de ALn 448.207 door de ALn 448.209 te vervangen. In 1972 zijn de stellen in ALn 442.2001-2008 en ALn 448.2001-2008 omgenummerd. Zeven motorwagens 442 zijn bij een tussen 1974 en 1979 uitgevoerde verbouwing in ALn 460.2001 en 2003-2008 omgenummerd. Toen de TEE-automotrices op 1 oktober 1972 uit de TEE-dienst werden teruggetrokken, zijn ze tot treinstellen 1e klasse omgebouwd en in ALn 460+448 2001-2008 omgenummerd. Alle TEE-opschriften werden verwijderd. Op de plaats van de keuken en de zijgang kwam een open afdeling met drie coupés met 21 zitplaatsen en een aangepaste raamindeling. Het bagagecompartiment bleef ongewijzigd. De stellen werden eerst in exprestreinen vanuit het depot Bari in het zuiden van Italië ingezet en vervolgens in het noorden vanuit het depot Treo voor de diensten vanuit Venetië en Milaan naar Calalzo di Cadore in de Dolomieten. Tussen 1983 en 1999 zijn ze gesloopt. Stel ALn 448+460 is behouden. Motorwagen 448.2007 is met een keur aan ander rollend materieel onder een grote kap van het Museo della Scienza e Tecnica in Milaan opgesteld.

De BREDA-TEE in model

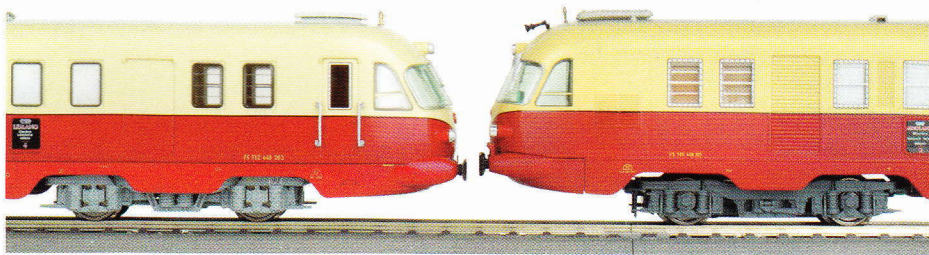
In H0 was het eerste model uit de stal van Rivarossi afkomstig. Dit model is inmiddels al wel zo'n dertig jaar oud en allang uit de collectie verdwenen. Recent zijn erg mooie modellen van Roco en ACME (de laatste in de Benelux vertegenwoordigd door LSM) verschenen. Kleinseriefabrikanten laten zich niet afschrikken door de grootseriemodellen. Voor uitlevering in 2008-2009 heeft Lematec (voorheen Lemaco) de ALn 442-448 als 'Lemano', 'Ligure' en 'Mediolanum' aangekondigd. In N is de ALn 442+448 twee- en driedelig door Finescale in München (www.finescalemuc.de) aangekondigd, terwijl het Zwitserse Lematec/Lemaco ze in 1:87 als speciale productie voor de Italiaanse firma G. Artuffo Modellismo in Turijn (www.artuffo.it) vervaardigt. Maar laten we even kijken naar de recent beschikbaar gekomen modellen in 1:87. Deze zijn, afgezien natuurlijk van de vitrine, zeker interessant voor rijders naar Italiaans, Zwitsers, Oostenrijks en Duits voorbeeld in tijdperk 3. In het echt zijn de stellen nooit in Nederland geweest. Natuurlijk kunt u die waarheid op uw modelbaan

Koppie koppie TEE. Let op de fraaie ruitenwissers van ACME. Het zwarte streepje op de kleurscheiding werkt erg decent. Ook is bij het ACME-model duidelijk het luikje te zien, dat in het geval van het koppelen van twee stellen uitgenomen moet worden.

geweld aandoen. Roco was de eerste met de ALn442/448 201, na twee maanden door ACME met de ALn 442/448 203 gevolgd. Maken we een snelle vergelijking tussen beide stellen, dan zien we dat het geheel individuele ontwikkelingen zijn geweest. Het eerste opvallende verschil is de kleur van beide stellen. Bij Roco heeft het crème een bijna warmgele tint gekregen, die bij ACME maakt een wat bleke indruk. Om bij de aandrijving te komen en/of een digitale decoder te plaatsen, moet de kap worden verwijderd. Bij Roco moet dat door het fors uitbuigen van de kap of het gebruiken van de onvermijdelijke satéstokjes. De aandrijving zit bij het Roco-stel op het voorste draaistel van de ALn 448 (met de grootste bagageruimte) en drijft daar via een cardanas en tussentandwielen het voor-



We noemden het al in de tekst: de handgrepen van ACME zijn erg kwetsbaar. Ook storend is de naad tussen bak en schortbeplating.



Het verschil tussen het wat hoger staande Roco-model en het ACME-model zonder dubbele tyfoon is duidelijk.



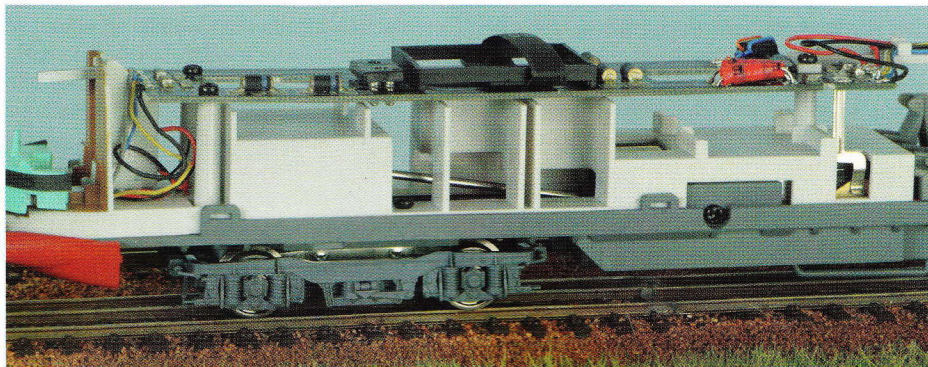
ste draaistel aan. Dat draaistel is voorzien van twee antislipbandjes. Dit concept met een laag geplaatste motor zorgt voor een vrije doorzicht vanaf de eerste coupés. Bij de stroomafname zijn alle assen van beide bakken betrokken. De rijeigenschappen zijn zondermeer goed, het vlieg wiel geeft een redelijke uitloop. De front- en sluitseinen zijn bij lage snelheid, dankzij de LED's, al goed zichtbaar.

Bij ACME is het niet direct duidelijk waar de kap nu losgehaald moet worden. Dus wordt het een beetje voorzichtig rukken en buigen, wat er uiteindelijk in resulteert dat kap en bodemplaat gescheiden worden. De motor bevindt zich ter hoogte van de keuken in de ALn442 boven op het draaistel. Dit betekent ook dat zowel de keuken als de zijgang geheel geblindeerd zijn, om het zicht op de motor en aandrijving te ontnemen. Vanaf de motoras loopt een snaar naar het draaistel, alwaar via tandwielen de assen in beweging worden gezet. Het kleine vlieg wiel op de motoras zorgt voor geen enkele uitloop. Wanneer de rijregelaar in een keer wordt opengedraaid, is eerst een heel kort slippend geluid van de snaar hoorbaar voordat het stel gaat rijden. Die rijeigenschappen zijn overigens prima, dus daar is niks mis mee. Het aandrijfconcept is in mijn optiek ongelukkig gekozen, zeker gezien de huidige stand van de techniek. Bij normaal gebruik van de analoge rijregelaar of een digitale decoder zal dit door het instellen van optrekken en afremmen echter prima kunnen functioneren. Ook hier zijn de front- en sluitseinen al bij lage snelheid goed zichtbaar door het gebruik van LED's.

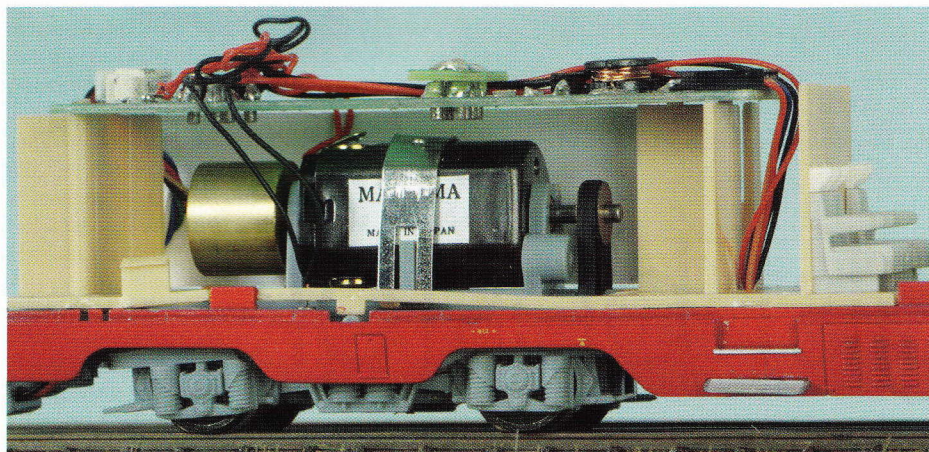
Bij beide stellen zijn de opschriften scherp en goed leesbaar. Bij Roco staat een revisiedatum van 15.9.63, To(rino), bij ACME ontbreken die gegevens. De draaistellen bij het Roco-stel zijn beter en scherper gedetailleerd dan het ACME-exemplaar. Daarentegen lijkt het Roco-model wat ho-



ger op de draaistellen te staan. De bakken van beide merken zijn keurig gespoten. Bij ACME is de constructie van de bak op de bodemplaat niet optimaal: er is een wat storende naad tussen de bak zelf en de schortplaten zichtbaar. Bij Roco vormen bak en schortplaten één geheel. De handgrepen aan weerszijden van de instapdeuren zijn bij Roco van metaal, bij ACME van kunststof. Daar wrekt zich het materiaal, want een van de kunststof exemplaren brak al vrij snel af. Er zijn geen reserve-exemplaren meegeleverd, dus daar ligt nog wat ruimte voor de fabrikant. Bij alle ramen van beide modellen zijn duidelijk



Roco's weggewerkte aandrijving met de laaggeplaatste motor. De glimmende cardanas loopt van de motor naar de tandwielkast op het draaistel, die weer ter hoogte van de bagageruimte zit.

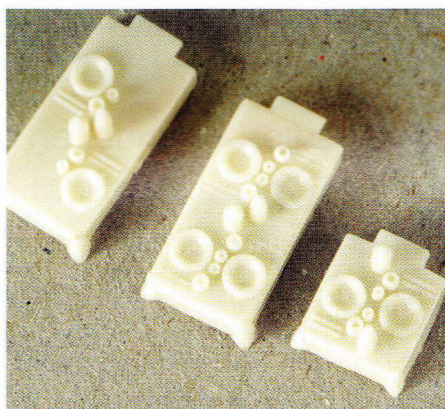


De aandrijving van ACME. De motor drijft via een snaar een as met wormwielen aan, die op hun beurt weer de tandwielen op de as in beweging zetten. De geleidenok bovenop het draaistel drukt hier evenwel een stuk van het interieur naar binnen en dat kan niet de bedoeling zijn.

ventilatieklappen aanwezig. Erg fraai om te zien zijn ook de geklonken raamsponningen. Bij het ACME-stel zijn de koersborden als TEE 'Lemano' reeds aangebracht, bij Roco maakt u die keuze zelf met de bijgevoegde waterslides. De daken van beide modellen zien er strak uit. Bij ACME zitten her en der geëtste roosters in beluchtingkokers, bij Roco zijn de kokers wel aanwezig maar glad. Bij ACME ontbreekt de dubbele tyfoon boven de cabine, waarschijnlijk omdat het stel deze nog niet had bij indienststelling. De ruitenwissers op de cabine van het ACME-model verdienen een compliment, die van Roco daarentegen lijken bijna uit een productie van twintig jaar geleden te komen.

De bakken worden bij beide merken onderling gekoppeld via een zespellige elektrische koppeling met een klikverbinding. Het koppelen van meerdere stellingen gebeurt bij Roco met een speciale koppelbalk die van onderuit aangebracht moet worden. Bij ACME moet aan de voorzijde een schotje uit de schortplaat genomen worden, waarachter een NEM-schacht te vinden is. Er hoeven bij beide modellen hoegenaamd geen onderdelen meer te worden gemonteerd. Bij ACME worden nog wel twee zakjes met onderdelen meegeleverd, die gemonteerd kunnen worden als het model permanent in de vitrine verdwijnt. In die zakjes zitten ook nog extra draaistelzijkanten, die bij het berijden van nauwere boogstralen aangebracht moeten worden.

Het interieur is bij beide modellen in lichtgroen weergegeven. Bij ACME straalt de gastvrijheid je tegemoet, omdat een aantal tafels al gedekt zijn, compleet met borden, bestek en wijnflessen. De echte purist kan hier met een fijn penseel z'n hart ophalen. In de lengterichting zijn zelfs de bagagerekken aangebracht. Kom er maar eens om... De cabine-interieurs zijn beide lichtgroen, evenzo zijn de frontruiten licht getint. Opvallende details zijn de verwarmingselementen voor de ruitverwarming.



Bij het ACME-model zijn de tafels reeds gedekt. Nu de kwast nog voor de 'finishing touch'.

Uiteindelijk is ook bij beide modellen aan de onderzijde de aandrijving weergegeven. Tenslotte zit bij Roco de gebruikelijke gebruiksaanwijzing met exploded-viewtekening bijgesloten, evenals een onderdelenlijst van het model. Bij het model van ACME zit een erg summere gebruiksaanwijzing, maar wel vergezeld van een in het Italiaanse opgesteld boekwerkje van 24 pagina's met een verhaal over het voorbeeld en de totstandkoming van het model.

De uiteindelijke keuze maakt u zelf. Wij hebben hier een aantal zaken de revue laten passeren die ons echt opvielen. De keuze voor een bepaald model maakt u echter zelf aan de hand van criteria die u zelf bepaalt. Het zijn beide fraaie stellingen, met elk zo hun eigen kenmerken. De rest is aan u. Als consument. Buon appetito...

Tekst: Dolf Heibloem en Rob Ellerman
Modelfoto's: Rob Ellerman

Met dank aan Alwin Hierl, München voor info en tekeningen

Spoorwegmuseum:

Museo Nazionale della Scienza e delle
Technologia
Via S. Vittore 21, I-20123 Milaan
Internet: www.museocienza.org

Bronnen:

- Les TEE Trans Europ Express, Maurice Merlens, uitg. La Vie du Rail 1985
- Roco Report nr. 80 (3/2007)
- Alwin Hierl, München

Literatuur:

- Il TEE Breda, door Franco Dell'Amico, uitgave ACME, 2005, 80 blz., prijs ca. €20 + porto, zie www.railhobby.nl

Technische gegevens:

Aantal gebouwde treinstellen: 9 stuks, waarbij 4 extra tussenrijtuigen (Ln 60, dus 60 zitplaatsen) zijn gebouwd, die niet in de reguliere TEE-inzetten werden opgenomen.

Lengte (l.o.b.): 56,15 m

Aantal dieselmotoren: 2 (iedere bak had een eigen dieselmotor, die via een cardanas het draaistel onder de koppen van het treinstel aandreef).

Motorvermogen: 2 x 360 kW (= 2 x 490 pk), horizontaal onder de vloer ingebouwde 12 cilinder boxermotoren (ruimte besparend door geringe hoogte), daarentegen wel gemakkelijk toegankelijk van buitenaf voor onderhoud.

Extra hulpdiesel voor de aandrijving van een generator, nodig voor elektriciteitsproductie (van o.a. koelkast), dieselhydraulische aandrijving met vijf versnellingen.

Dienstgewicht: 104 ton

Radstand per draaistel: 3 meter

Actieradius (bij volle brandstoftanks): ong. 1800 km

Topsnelheid (TEE-norm): 140 km/h

Aantal zitplaatsen: ALn 442: 42, ALn 448: 48



De officiële aflevering: de eerste flescontainer wordt van de spoorwagen gereden.

'Gegist bestek'

EEN OPLEGGER VOOR HET FLESCONTAINERVERVOER

In een eerder artikel verschenen de flescontainer en de speciaal voor dit vervoer aangepaste laadkistenwagen voor het voetlicht. Met deelname aan een modelbouwmanifestatie voor de deur was het model aanvankelijk bewust niet geschilderd om zo beter als illustratief voorbeeld voor de materiaalkeuze te kunnen dienen. Om toch iets om handen te hebben werd bedacht dat het wellicht ook leuk zou zijn om ook de tweede fase van het flescontainervervoer uit te beelden.

Bewust wordt hier gesproken over uitbeelden, omdat ik helaas maar één voorbeeldfoto had zodat er dus hier en daar gebouwd is volgens 'gegist bestek'.

Met de laadkistenwagen werden de in Delfzijl gevulde flescontainers naar de toen nieuwe containerterminal van Rotterdam Noord Goederenstation gebracht. Voor het laatste stukje naar de Verenigde Glasfabrieken (Vegla) te Schiedam kwam het wegvervoer in actie. DAF had voor het vervoer van de 'standaard' laadkisten een slimme oplegger ontwikkeld, waarmee laadkisten in korte tijd van en weer op een spoorwagen geplaatst konden worden, laadkisten op de weg konden worden geplaatst en weer opgepikt en zelfs konden worden gekiept. Bij het ontwikkelen van de wagen was dus bijna met alle zaken rekening gehouden. Bij één ding hadden de ontwerpers in 1935 nooit stil gestaan: de in 1965 ontwikkelde flescontainer. Was deze op een spoorwagen in staande positie nog net te vervoeren: eenmaal verticaal geplaatst op een wegvoertuig was de container al snel te hoog. Als de container echter liggend vervoerd zou kunnen worden, was er geen vuiltje aan de lucht. Omdat het kan-

telen van de flescontainer met de oude standaard laadkistenoplegger niet mogelijk was, werd speciaal voor het flescontainervervoer een nieuwe oplegger ontwikkeld, die uiteindelijk ook bij het uitbeelden van het flescontainertransport op de modelbaan niet ontbreken mocht. In vergelijking met de originele laadkistenoplegger vertoont de nieuwigeling enkele opvallende overeenkomsten én verschillen. Beide wagens zijn eenassers: de oude heeft een schommel (dit is één aslijn bestaande uit twee korte assen met daarop 4 wielen met vrij smalle banden), de nieuwe heeft slechts één doorgaande as met daarop twee (maar nu bredere) banden. Beide wagens zijn relatief kort van lengte en van beide wagens kan de achterzijde hydraulisch geheven worden teneinde de containers van de spoorwagen te kunnen overnemen. De oude wagen heeft over de gehele wagenlengte een beweegbaar subframe dat de vele opties mogelijk maakt: de speciale flescon-

tainerwagen heeft aan de achterzijde een korte 90° kantelbare tafel waarmee een container alleen gekanteld kan worden. Dertig jaar technische vooruitgang resulteerde in een mooi strak ontwerp voor de flescontainerwagen waarbij zelfs aan de veiligheid van de overige weggebruikers (in de vorm van een afschermingsbuis voor (brom)fietsers) was gedacht. Bouwen begint met een bruikbare schets die helaas niet voorhanden was en derhalve op basis van één, overigens vrij duidelijke en informatieve, foto gemaakt is. Veel was duidelijk, alleen de fijne details van het kantelmechaniek bleven in nevelen gehuld. Begonnen werd met het tekenen en bouwen van die zaken die wel bekend waren. Het chassisraam is gemaakt van messing U-profiel en bestaat uit twee delen: een U-vormig gedeelte voor de lage achterzijde van de wagen en een V-vormig gedeelte voor de verhoogde voorzijde. Voor de broodnodige stevigheid zijn ook direct de dwarse verstijvingsprofielen ge-

plaatst, waarbij die in het V-vormige deel dusdanig gepositioneerd is dat hierin later de 'king-pin' geplaatst kan worden. Pas na het op elkaar solderen van de beide chassisgedeelten zijn de karakteristieke afschuiningen aangebracht.

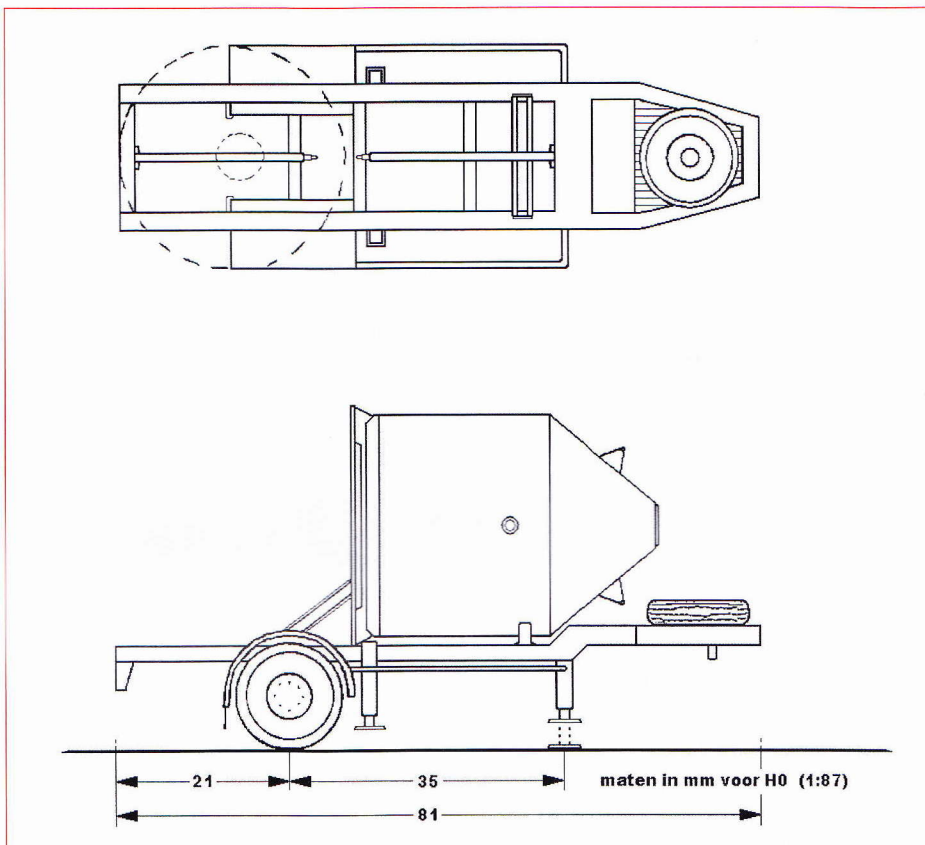
De enige niet zelf gemaakte onderdelen zijn de banden, de velgen en de metalen as. Deze delen kwamen uit de rommeldoos en zaten ooit onder een oplegger van Herpa. Op basis van de maatvoering van deze onderdelen is van wat reststukjes messing een aslichaam en een veerpakketimitatie gemaakt, die geheel eenvoudig onder het chassisraam gesoldeerd is. Aan het chassis zijn twee stabilisatiepoten en twee opleggersteunen bevestigd. De stabilisatiepoten bevinden zich aan de buitenzijde van het chassis iets voor de achteras. De opleggersteunen bevinden zich binnen het chassisraam ter hoogte van de overgang van het lage naar het hoge chassisgedeelte. Alle vier zijn ze gemaakt van een stukje vierkante messing buis. Voor de koppelingsspen (ook wel king-pin genaamd) is de keus gevallen op een kort messing kopspijkertje dat in een in de voorste dwarsligger geboord gat is vastgezet. Een klein plaatje blik vormt de wagenvloer in het hoge gedeelte van het chassis. Eveneens van blik zijn de twee spatborden die eenvoudig aan het opleggerchassis gesoldeerd zijn.

Zo langzamerhand was ik dan toch op een vooraf minder duidelijk gedeelte van de oplegger aangekomen. Op de foto was duidelijk te zien dat de container op een kieptafel geplaatst was, die uit een vlakke plaat leek te bestaan. Nu kan een eenvoudige vlakke plaat, ongeacht van welk materiaal, nooit voldoende stevig en stijf zijn om als kieptafel te dienen. In model werd toch eerst maar eens met die eenvoudige vlakke plaat begonnen. Deze is geknipt uit een restje blik waaraan een stukje messingbuis als scharnier gesoldeerd is. Op de blikken kieptafel zijn twee stukjes U-profiel bij wijze van geleiderails gesoldeerd. Al passend, proberend en metend werd duidelijk dat de kieptafel gekoppeld aan de flescontainer wel voldoende stevig zou kunnen zijn. Ook werd de mogelijke plaats van de

hydraulische cilinder nu duidelijk. Een telescopische cilinder als bij een kiepwagen was hier niet mogelijk, omdat deze meestal enkelwerkend zijn. (Er is wel oliedruk nodig voor de uitgaande slag maar het weer inschuiven geschiedt door het gewicht van de kiepbak.) Gezien de heen en weer gaande beweging moet dit een dubbelwerkende cilinder zijn geweest die eenvoudig in het chassis was opgehangen. Onder de tafel werd een kort armpje gesoldeerd, waaraan de cilinderstang bevestigd kon worden. De tafel kon nu kiepen maar hoe was de flescontainer hier op of af te rijden? Om deze beweging te realiseren is een tweede cilinder in het midden

van de wagen geplaatst. Hiermee waren de technische problemen 'opgelost'. Om de wagen ook op de weg toegelaten te krijgen, zijn er aan de achterzijde nog twee paneeltjes voor de verlichting en de kentekenplaat bevestigd. Het kleurschema is eenvoudig gehouden: oplegger zwart, flescontainer en velgen lichtgrijs. Het flescontainernummer is met Oost-Indische inkt aangebracht. De bordjes voor de verlichting en de nummerplaat werden eenvoudig gewit. Twee stippen rode verf tenslotte geven de beide achterlichten weer.

Bouw, tekst & illustraties: Rob Mooij





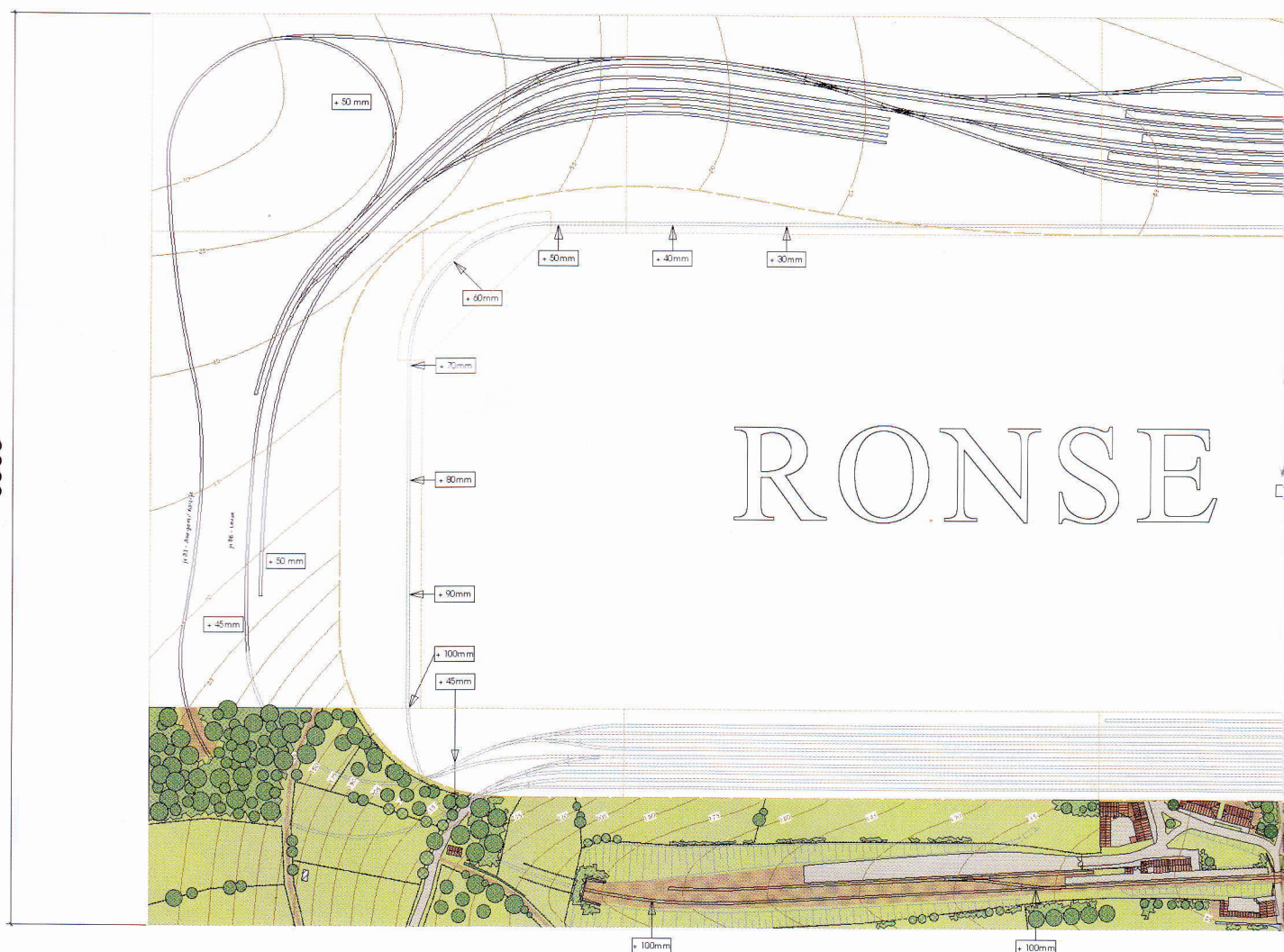


Zehlozhotel
auf Burg Rheinfels

Cafe Restaurant
Rheinterrasse
Schwingen
Saxen

Railfrenzy®

3350



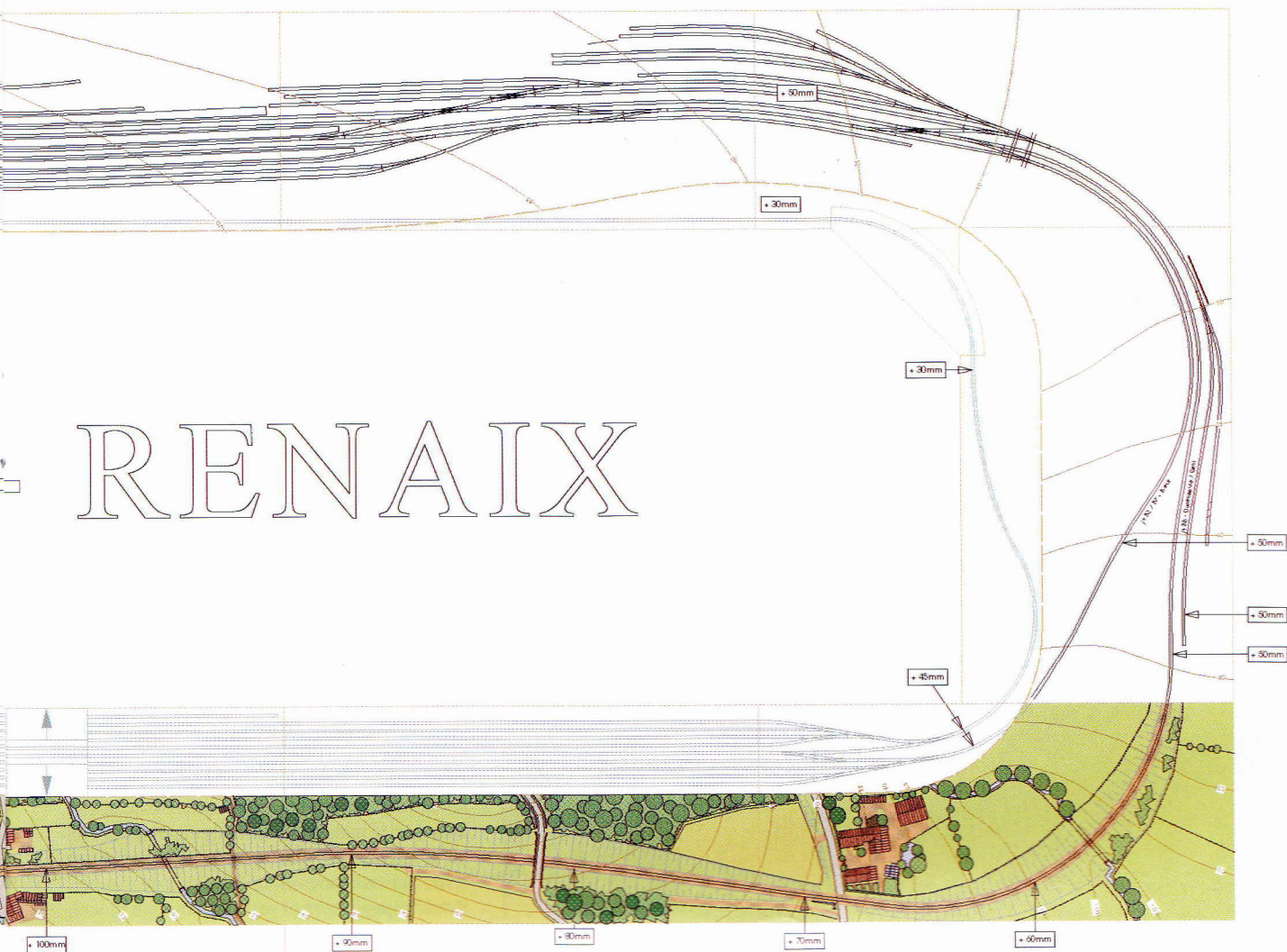
RONSE

'Louise-Marie'

DEEL 1

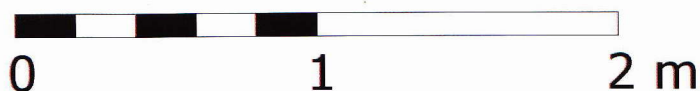
DE VLAAMSE ARDENNEN OP SCHAAL 1:160

De afgelopen jaren was de modelbaan 'Louise-Marie' regelmatig te gast op modelbouwevenementen in binnen- en buitenland. Op het eerste zicht is het een wat vreemde baan. Gebouwd in schaal N, meer dan acht meter lang, maar nog geen halve meter diep en met slechts één lang enkel spoor, een wel erg zuinig ontwerp. Het betreft dan ook maar een halve modelbaan, de 'achterkant' van een groter geheel, dat – eens afgewerkt – het station van Ronse zal voorstellen. Op het baanplan kunt u zien dat dit tweede deel van de baan een heel ander verhaal wordt.



RENAIX

Het volledige baanplan. Het ingekleurde deel van de tekening, Louise-Marie, is al af. Het andere deel wordt nu in de club gebouwd. (Bernard Lambert)



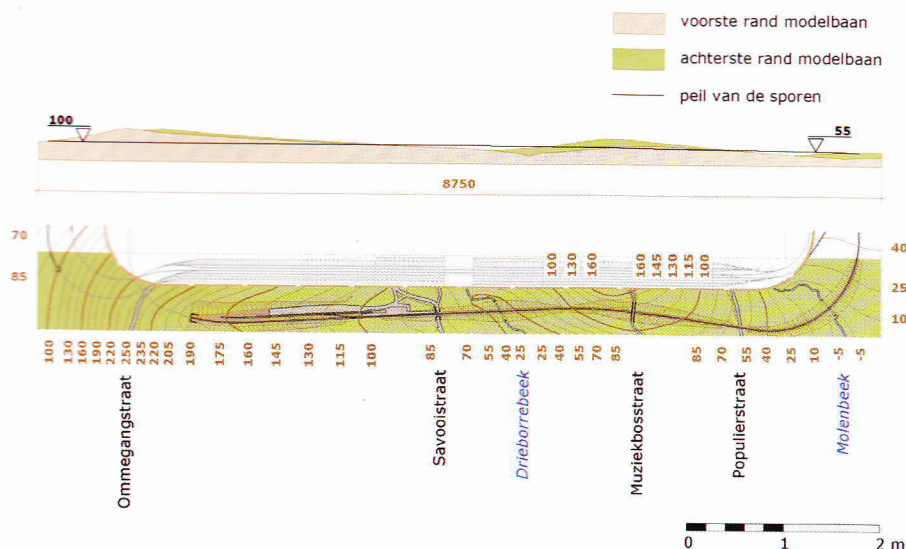
Wat ik met uw goedvinden zou willen doen, beste lezer, is u het verhaal van deze modelbaan vertellen, vanaf de eerste onderzoeken en schetsen tot aan de afwerking. Niet zozeer een opsomming van wat er op de baan te zien is, dat zal u wel tussen de regels lezen, maar veeleer wil ik u een blik achter de schermen gunnen. Het hoe en waarom van de modelbaan als het ware. Ook zal ik u regelmatig verslag van de werken aan het tweede deel, in ons clublokaal in Wervik uitbrengen, waar u trouwens altijd welkom bent. Ik zal het hierbij vooral hebben over de afwerking van de baan. Het leggen van de sporen en van de elektrische bekabeling zijn immers vrij klassiek gebeurd, en dat is in Railhobby al uitvoerig en voortreffelijk aan bod gekomen. Ik wil dit tenslotte graag wat interactief houden. Aarzel daarom vooral niet, als u vragen hebt of indien u zou willen dat een bepaald onderwerp aan bod zou komen, om dit te laten weten aan de redactie. Ik zal er in de mate van het mogelijke op terugkomen in een of ander artikel.

Waarom Ronse ?

Op tentoonstellingen wordt ons vaak de vraag gesteld of de baan de weergave is van een bestaande locatie. Op het bevestigende antwoord – we hebben er in onze club immers een gewoonte

De hoogtelijnen op de topografische kaart. De bedding van de Molenbeek bevindt zich op een hoogte van 40 m, het topje van de spilberg haalt net geen 100 meter. (tek. Bernard Lambert)





Het reliëf op schaal: het spoor klimt slechts 45 mm over een afstand van 8 meter ... (tek. Bernard Lambert)



Twee stoomlocs van het type 64 slepen een gemengde goederentrein door het heuvelachtige landschap. (foto Peter Embrechts)



Een diesellocc van het type 62 sleept een kolentrein van de Waalse steenkoolbakkens naar de haven van Gent. (foto Peter Embrechts)

van gemaakt om alleen bestaande emplacements in model na te bouwen – volgt dan steevast de vraag wat ons ertoe gebracht heeft om uitgerekend voor dit godvergeten oord te kiezen.

Ik zou kunnen antwoorden dat het te maken heeft met herinneringen uit de tijd toen treinen nog met stoom reden en hoe ik – vijf of zes jaar oud – op bezoek bij mijn grootmoeder te Ronse heel even in de rookpluim van een aanstormende locomotief verdween, terwijl ik de passerelle overstak. Maar daarmee zou ik mijn collega-modelbouwers van de club onrecht aandoen. Er pleiten echt wel meer en betere argumenten om dit station te kiezen als thema voor een modelbaan. Meer daarover in een volgend artikel, laat ons nu eerst samen op stap gaan in Louise-Marie.

Een beetje geschiedenis

Louise-Marie, gelegen op de flank van de Muzieksberg, is in werkelijkheid geen dorp maar een parochie. Al in de tijd van wat in België het 'Hollands Bewind' (1815-1830) heette, werd overwogen om op de plaats 'Wilde Palmen' een kerk te bouwen. Immers, de mensen die er woonden, zaten in een uithoek van hun gemeente en een heel eind gaans van hun parochiekerk. Dit was niet bevorderlijk voor het naleven van de wekelijkse kerkverplichtingen, zeker met het toen bestaande wegennet dat enkel uit aardewegen bestond. Voor de naam van de nieuwe gemeente had men 'Willemsrode' in gedachten, men neemt aan omdat een van de grondbezitters iets goed had te maken ten opzichte van Koning Willem I van Nassau. Maar door de politieke onrust en de omwenteling van 1830 werden de plannen tijdelijk opgeborgen.

Pas na een vijftiental jaren Belgische onafhankelijkheid werden ze weer opgehaald. Ditmaal zou de nieuwe parochie evenwel 'Sint-Marie' heten. Het midden van de negentiende eeuw was niet voor niets een periode waarin de Mariadevotie hoogtij vierde, en sinds de Belgische onafhankelijkheid waren er maar weinig redenen meer om Koning Willem I te behagen, dat spreekt vanzelf. Op 20 maart 1851 tenslotte, duikt voor het eerst de naam 'Louise-Marie' op. Dit had waarschijnlijk alles te maken met het feit dat, uitgerekend op de dag van de eerste steenlegging van de kerk, de eerste Belgische Koningin, Louise-Marie d'Orléans, te Oostende overleed.

De modelbaan

Hoe boeiend deze kerkelijke geschiedenis ook moge zijn, de belangstelling van de modelbouwer gaat doorgaans uit naar andere sporen in het landschap. Het zou nog eens tien jaar duren na het oprichten van de parochie vooraleer de eerste trein door de tunnel van de Spielberg het stationnetje van Louise-Marie kon binnenrijden, onderweg van Oudenaarde naar Ronse. Het station zelf ligt overigens niet in de dorpskern, maar een flink eind er vandaan, in het dal van de Molenbeek. Het is uiteraard deze omgeving die we op de modelbaan hebben nagebouwd.

Hierbij was ons uitgangspunt om de werkelijkheid zo waarheidsgetrouw mogelijk op schaal weer te geven.

We begonnen met alle afstanden en afmetingen over te nemen van topografische kaarten en kadasterplannen, tot de hoogtelijnen toe. Dit laatste lijkt op het eerste zicht misschien wat overdreven. Nochtans heeft het ons geleerd dat we bij het ontwerpen van een modelbaan vaak geneigd

zijn om het reliëf fel te overdrijven, terwijl een rustige, natuurlijke glooiing net dat is wat men nodig heeft om een voorbijrijdende trein goed te laten uitkomen.

Ook het aanhouden van de werkelijke afstanden is geen verspillen van kostbare ruimte, maar verleent de modelbaan net een hoge graad van realisme. In de eerste plaats omdat dit toelaat om met lange treinen te rijden zonder dat deze de baan meteen helemaal gaan opvullen. Een zware diesellocomotief met een sleep van een twintigtal kolenwagens valt in Louise-Marie helemaal niet uit de toon. Maar bovenal verleent deze lengte de modelbaan een extra dimensie, die van de tijd. Een trein die de modelbaan oprijdt aan de rechterkant, over de Molenbeek, doet er een volle minuut over om het station te bereiken, precies zoals in de werkelijkheid. Men krijgt dus ruim de tijd om de trein door het landschap te zien naderen en weer wegrijden. En omdat er maar één spoor ligt, duurt het dan nog wel even voor een volgende trein aankomt. Het is een beetje 'trainspotten', maar dan in het klein.

Beide uitgangspunten, een natuurlijk reliëf en waarheidsgetrouwe afstanden, noodzakelijk tot het maken van keuzes. Men kan niet veel weergeven op de modelbaan, die grotendeels uit een soort overgangsheuvel zal bestaan. Maar het is net die leegte die van 'Louise-Marie' een bijzondere baan maakt.

Het landschap

Door de jaren heen heeft Louise-Marie, nu heb ik het even over het echte dorp, zijn landelijk karakter behouden. Sinds de komst van de trein is daar in anderhalve eeuw tijd weinig opvallends gebeurd. Enkele boerderijen, verspreide huizen, een kleine maalderij vlakbij het station, wat wij in Vlaanderen gemeenzaam 'een gat' plegen te noemen.

De uitdaging bestond erin om deze landelijke, ingedommelde sfeer op een modelbaan over te brengen. In wezen valt er heel weinig te beleven: het is zomer, de oogst is net binnengehaald, de mensen zijn bezig met hun alledaagse besognes en af en toe wordt de rust verstoord ... door een voorbijrijdende trein.

Bovendien hebben we erover gewaakt om het ritme en de samenhang van het landschap te behouden. In een dichtbevolkte streek als Vlaande-

ren, waar grond een schaars en waardevol goed is, hebben eeuwen van verkavelen en herverkavelen hun sporen nagelaten. Er is in het landschap al lang geen plaats meer voor onbestemd niemandsland. Elke weg, elke tuin, elk perceel is netjes afgebakend, met paaltjes, met een haag of met allebei. Bomen staan niet verspreid in het landschap, zoals peterselie in de koeltoeg bij de slager, maar staan integendeel in rijen of in groepen, waar ze op een of andere manier nuttig zijn voor de eigenaar of voor zijn pachter.

Ook huizen staan waar ze horen te staan, namelijk langs de straat, met alle bijhorende drukte en rommel. Maar achter de huizen is het landschap

nog ongerept groen. Op de modelbaan hebben we dit contrast nog versterkt door twee huizen die in de werkelijkheid langs de sporen staan niet na te bouwen, om zo het onderscheid tussen de drukte van de stationsomgeving en de rust van de omliggende heuvels nog beter te laten uitkomen. Die rust en die leegte zijn het die ervoor zorgen dat alle aandacht kan gaan naar de voorbijrijdende treinen.

Op stap door de modelbaan

Laat mij toe, om dit eerste artikel af te sluiten, om samen met u plaats te nemen naast de machinist en door dit stukje Vlaamse Ardennen te rijden.

Een treinstel van het type 45 rijdt over de Molenbeek naar Louise-Marie. De kleurstelling is recenter dan tijdperk III, maar in Louise-Marie valt zoiets niet uit de toon. (foto Peter Embrechts)



De boerderij langs de Populierstraat, als een klein diorama opgenomen in het landschap. (foto Peter Embrechts)



Niets laat vermoeden dat zich hier ooit het station van Louise-Marie bevond. (foto Peter Embrechts)

Onze trein is zopas vertrokken uit het station van Ronse en vat de steile klim naar de tunnel van Louise-Marie aan. Zodra we de laatste huizen van de stad achter ons hebben gelaten, rijden we over een verhoogde berm door de vallei van de Molenbeek. Deze ziet er hier, omzoomd door hoge populieren, zo vredig uit dat het moeilijk te geloven is dat uitgerekend het heldere water van deze beek een van de redenen was voor talrijke textielfabrikanten om zich in de negentiende eeuw in Ronse te komen vestigen.

Even verder komen we al aan de overweg van de Populierstraat. Rechts staat een mooie hoeve in de voor de streek kenmerkende bouwtrant, bestaande uit een volwaardige, gelijkvloerse en een halve eerste verdieping met halfronde ramen. In werkelijkheid is deze hoeve nu een buitenverblijf, maar dat zal in 1960, het tijdperk dat op de



De Muziekbosbrug ligt in een helling, mee met de glooiing van de heuvels. (foto Peter Embrechts)



Het waarschuwingssein is een model van Viessman, door clubtoevenaar Arnold verbouwd tot een Belgisch sein. (foto Peter Embrechts)



De onbewaakte overgang aan de Wijngaardstraat en de 'duiker' van de Drieborrebeek. (foto Peter Embrechts)

modelbaan weergegeven wordt, nog niet het geval geweest zijn. De gebouwen werden gelukkig nauwelijks verbouwd, zodat de reconstructie gemakkelijk was. De loods staat in werkelijkheid wat verder langs de straat, maar werd achter de boerderij geplaatst omwille van de geringe diepte van de modelbaan. De echte loods is bovendien volledig gesloten, maar daar heb je op een modelbaan niet veel aan. Daarom hebben we hem vervangen door een open type, zoals je er op het Vlaamse platteland honderden tegenkomt. Of hoe we de werkelijkheid soms toch wat geweld aandoen om het model er nog echter te laten uitzien.

De serre is een bouw pakket van Faller, het enige op de baan, in een vorig leven nog gekocht als H0-model.

Voorbij de Populierstraat trekt het spoor een diepe sleuf in de flank van de Muziekberg. Op het diepste punt, meteen ook het einde van de klim naar Louise-Marie, wordt de uitgraving door de Muziekbosbrug overbrugd, een strakke baksteenconstructie. Zowel de brug als de bermen en de uitgravingen waren overigens voorzien voor de aanleg van een dubbel spoor, maar het tweede spoor kwam er nooit.

Op het einde van de uitgraving komen we eerst langs het waarschuwingssein dat machinisten die in tegengestelde richting de helling afrijden, verwittigt dat ze weldra het station van Ronse zullen binnenrijden. Nog verder worden de sporen door een klein bospad gekruist, dat niettemin de naam Wijngaardstraat kreeg. Werden hier ooit druiven verbouwd? Het zou kunnen, de helling is naar het zuidwesten gericht en tegen koude noordenwind beschut. Nu lijkt het vooral een gedroomde omgeving voor kinderen om op woensdagnamiddag te komen spelen.

Even verder rijdt de trein over de Savooistraat het station van Louise-Marie binnen. De brug werd recent grondig gerenoveerd, maar we vonden nog genoeg aanwijzingen om een reconstructie van de oorspronkelijke brug te maken.

De gebouwen in de omgeving van het station hebben we ook allemaal in mindere of meerdere mate gereconstrueerd in hun originele toestand: recente bijgebouwen, grote raampartijen, nieuwe materialen werden weggedacht, om een samenhangend straatbeeld uit het midden van de twintigste eeuw weer te geven. Van het huis recht tegenover het station hebben we het dak gewijzigd, afgaande op een oude postkaart. Dit liet ons toe om toch één gebouw te voorzien van een leidendak, een frisse afwisseling tussen al die rode dakpannen.

Het stationsgebouw zelf staat er niet meer. Het werd in de zomer van 1984 gesloten en kort daarna gesloopt, naar verluidt daags nadat alle ramen en deuren nog een laatste verbouwing gekregen hadden. Maar geen nood, zoals gebruikelijk in de beginjaren van de spoorweg werden er meerdere stations naar eenzelfde ontwerp gebouwd, zodat we op andere locaties een en ander konden gaan opmeten. Bovendien konden we nog oude postkaarten en een oude geveltekening op de kop tikken en bezorgde het archief van de NMBS ons foto's van voor- en achterkant.

De maalterij hebben we flink moeten inkorten, alweer wegens ontoereikende diepte van de baan. Om de verhoudingen toch te laten kloppen, werden een aantal voorlopige volume-maquettes gemaakt en op de baan gepositioneerd, vooraleer de definitieve maquette te maken.

Wanneer de trein Louise-Marie verlaat, komt hij eerst voorbij de goederenkoer. Opnieuw wordt het voordeel van de lengte duidelijk. Op het spoor staan een drietal wagens, en nog is er een zee van ruimte over, precies zoals in de werkelijkheid. De laadmal is, net als het station, al lang verdwenen. Daarom zijn we naar Ruien getrokken, een tiental kilometer verderop, om een nog bestaande laadmal op te meten. Deze is onder-tussen ook tot schroot herleid.

Tenslotte duikt de trein de tunnel in, onder de Spilberg, om aan de andere kant af te dalen naar Oudenaarde, langs de oevers van de Schelde. In Vlaanderen komen tunnels, gezien het vlakke landschap, nauwelijks voor. Naast deze van Louise-Marie, met een lengte van bijna 500 m, vindt men er nog twee: een in Geraardsbergen en een in Voeren.

Bovenop de Spilberg loopt de Ommegangstraat, zo genoemd naar de jaarlijkse 'Fiertelom-megang'. Elk jaar op drieduigendheidszondag (de zondag na Pinksteren) wordt het schrijn van Sint-Hermes, voorafgegaan door een bellemant, in een grote cirkel rond de stad gedragen. Op die manier hoopt men Ronse en haar inwoners tegen het kwade en tegen geestesziekten in het bijzonder te beschermen. Op de weg van Louise-Marie naar de Muziekberg zet iedereen, dragers van het schrijn inclusief, het plotseling op een lopen over een afstand van een paar tientallen meter. Hiermee wordt een incident uit 1724 herdacht, waarbij een groep struikrovers probeerde het schrijn te bemachtigen.

Het kapelletje langs de Ommegangstraat is in werkelijkheid een elektriciteitscabine. Van dergelijke gebouwtjes vindt men er wel meer in Vlaanderen. Stedenbouw vond de functionele architectuur van de nutsbedrijven maar niets, zeker in een landelijke omgeving, en dus werd er naar een oplossing gezocht. In het katholieke Vlaanderen van het midden van de twintigste eeuw was het antwoord vlug gevonden. Een Mariabeeld vooraan, een transformator erachter, en iedereen tevreden.

Zo eindigt deze wandeling dan toch nog waar ze begonnen is, bij kerkelijke geschiedenis. In een volgend artikel zal ik u vertellen over Ronse, over het belang van het spoor voor de stad en haar textielindustrie, en over wat dit allemaal kan betekenen voor een modelbouwer.

De modelbaan Louise-Marie zal te zien zijn op 'Smalspoor aan Zee', op 17 en 18 november 2007 te Oostvoorne.

Tekst: Bernard Lambert.

Voor wie ons een bezoekje wil brengen:

Modelspoorclub Pacific, Speldenstraat 20, 8940

Wervik, België

Altijd vooraf bellen naar 0032475 / 543 065 of mailen naar bernard.lambert@scarlet.be

Literatuur

LEFEVER, VAN PAEMEL & VUYLSTEKE, 150 jaar Louise-Marie, BUSINARIAS 2003

DEVOS E, Ronse in de Vlaamse Ardennen, Leuven, Davidsfonds 2002



De huizen bij het station in model, op de voorgrond een treinstel van het type 45 in de oorspronkelijke kleurstelling, een ander meesterwerkje van onze Arnold. (foto Peter Embrechts)



Het station in model, de figuurtjes zijn van Preiser, maar zelf geverfd. (foto Peter Embrechts)

De maalterij in model. Het gebouw is in werkelijkheid groter, maar de beperkte diepte van de baan liet dit niet toe. (foto Peter Embrechts)



De goederenkoer, waarvan slechts het eerste deel geplaveid is. (foto Peter Embrechts)

EXTRA ONLINE

Meer lezen over het project "Louise Marie"? Kijk op www.railhobby.nl
Gratis voor abonnees!



De 110 129-4 werd op 29 maart 1989 gefotografeerd in Keulen. In tegenstelling tot het Minitrix-model heeft deze loc gecombineerde front- en sluitseinen en geen handgrepen onder de ramen.

De 110 238-3 van Minitrix in de Railtest

Het moest een uit standaardcomponenten opgebouwde locomotief worden. De locs kwamen als E 10 001 t/m E 10 005 in de boeken terecht en werden onder andere op de Geislinger Steige uitgebreid getest. De machines gingen vanuit Neurenberg voor zware sneltreinen en het lange afstandsverkeer dienst doen, maar hun maximumsnelheid van 130 km/u werd steeds meer een beperking. Het concept was goed, maar het inzicht groeide dat er iets anders moest komen.

De DB ontwikkelde een nieuw eloc-programma gebaseerd op de ervaringen met de E 10. Het werden de E 10.1 voor sneltreinen tot snelheden van 150 km/u, de E 40 voor goederentreinen, de E 41 als universele locomotief en E 150 voor zware goederentreinen. In 1954 werden er 31 stuks E 10.1 besteld die in 1957 werden geleverd. Die leveringen gingen door tot in 1969 toen de 110 510-5 in dienst werd gesteld. Het zal duidelijk zijn dat die locs niet allemaal hetzelfde waren, temeer daar er drie fabrieken bij betrokken waren en het gebruik ook tot modificaties leidde. De details daarvan laten we buiten beschouwing en wie het precies wil weten kan bij het Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv van uitgeverij Alba in Düsseldorf terecht. Wel noemen we een fundamentele wijziging aan het uiterlijk definitief ingevoerd vanaf nummer E 10 288. De locs kregen een betere ombouw en mochten nu 160 km/u rijden. Vanaf

Hier rijdt de gestroomlijnde variant, het Strijkijzer, vanuit de Nordwesttunnel het centraal station van Mainz binnen. De niet rechthoekige ramen van het machinistenhuis zijn een van de opvallende verschillen met de eerdere series.

PRIMA PRIJS/PRESTATIE

Na WO II moest in Duitsland het spoorwegbedrijf zo snel mogelijk gemoderniseerd worden. Dat was geen eenvoudige zaak omdat er geen locomotieven geproduceerd mochten worden en de middelen voor de ontwikkeling ervan ontbraken. Na de vorming van de DB kon worden besloten om voor elektrische locomotieven een nieuwbouwprogramma op te starten en de industrie ontving in 1949 een ontwikkelingsopdracht van een vierassige eloc die 130 km/u moest kunnen rijden en een vermogen kon opbrengen van rond de 3500 kW.



eind jaren tachtig kregen machines uit de reeks kuren, ze gingen steeds onrustiger rijden en de toegelaten snelheid moest terug naar 120 km/u.

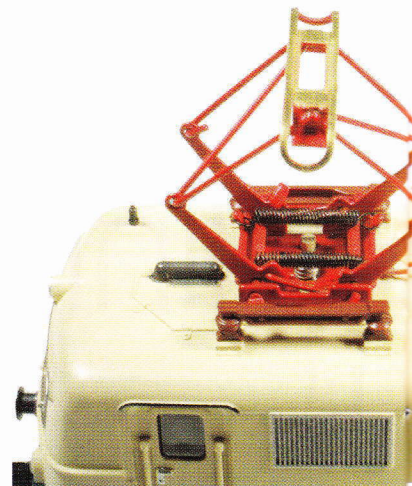
Het model

Op de Speelgoedbeurs kondigde Minitrix een variant van de elektrische sneltreinlocomotief 110 van de DB aan en het model zou tegen een aantrekkelijke prijs in de handel komen. In het programma zat al een crème met blauwe loc uit de later gestroomlijnde bouwserie E 10 waarvan het voorbeeld vanaf 1963 voor snelle hoogwaardige treinen werd ingezet, zoals de Rheingold. Deze loc had vanwege zijn vorm de bijnaam 'Strijkijzer' gekregen.

Nu is er dan ook de 110 238-3 die in 1962 in dienst gesteld als E 10 238. Het voorbeeld hiervan was minder snel gelijnd. Het model is gespoten in turkoois met beige kleuren en is daardoor te plaatsen in de periode na 1975 en staat onder nummer 12568 in de catalogus.



De 11 304-3 te Betzdorf op 2 augustus 1991. Let op de andere frontseinen en de iets gewijzigde omlijsting van de vensters. (foto Nico van Roon)



Een staatsiefoto van het Minitrix-model. Let op de draaistellen.



De loc is bedoeld om de modelrijtuigenset van de in 1983 gestarte Flughafen Express te trekken. Deze treinen brachten passagiers van de vliegvelden Köln/Bonn en Mannheim/Ludwigshafen naar de luchthaven van Frankfurt. De maximumsnelheid van de locs was al teruggebracht naar 110 km/u.

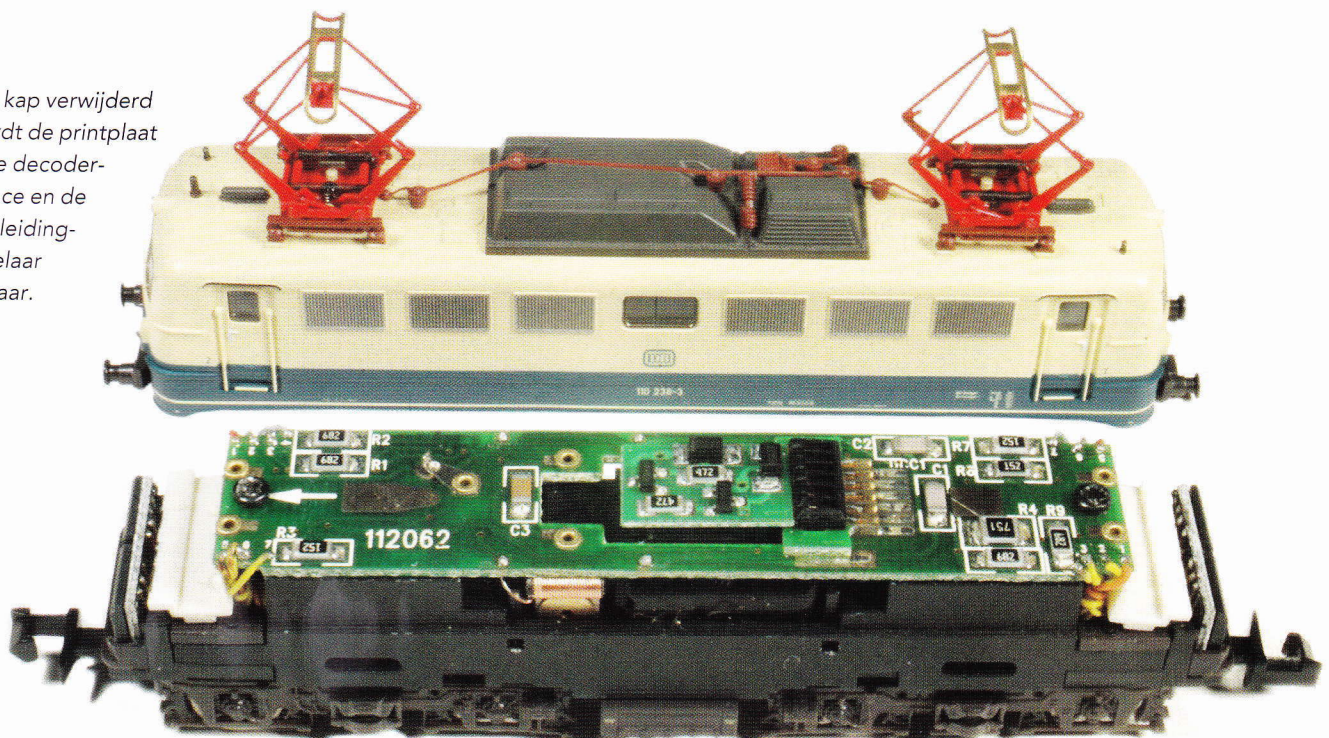
In tegenstelling tot de andere van de series van de 110 zijn de front- en sluitseinen bij deze loc niet gecombineerd, ze zitten wel samen in een houder op het front. De maten van het voorbeeld zijn nauw-

keurig overgenomen, maar de detaillering van de kap is erg vlak. Alleen op het dak tref je apart aangezette onderdelen aan en de draai-

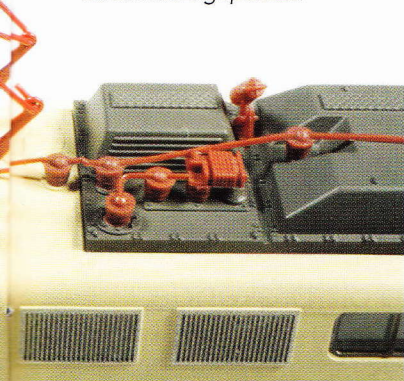
stellen laten ook veel details zien. De constructie van het model is klassiek: een massief metalen frame met daarin de vijfpolige motor

die via een worm op beide uiteinden van de motoras en kunststof tussentandwielen de assen van de draaistellen aandrijven. Op de mo-

Als de kap verwijderd is, wordt de printplaat met de decoder-interface en de bovenleidingsschakelaar zichtbaar.



Op het dak zijn de belangrijkste isolatoren en schakelaars geplaatst.

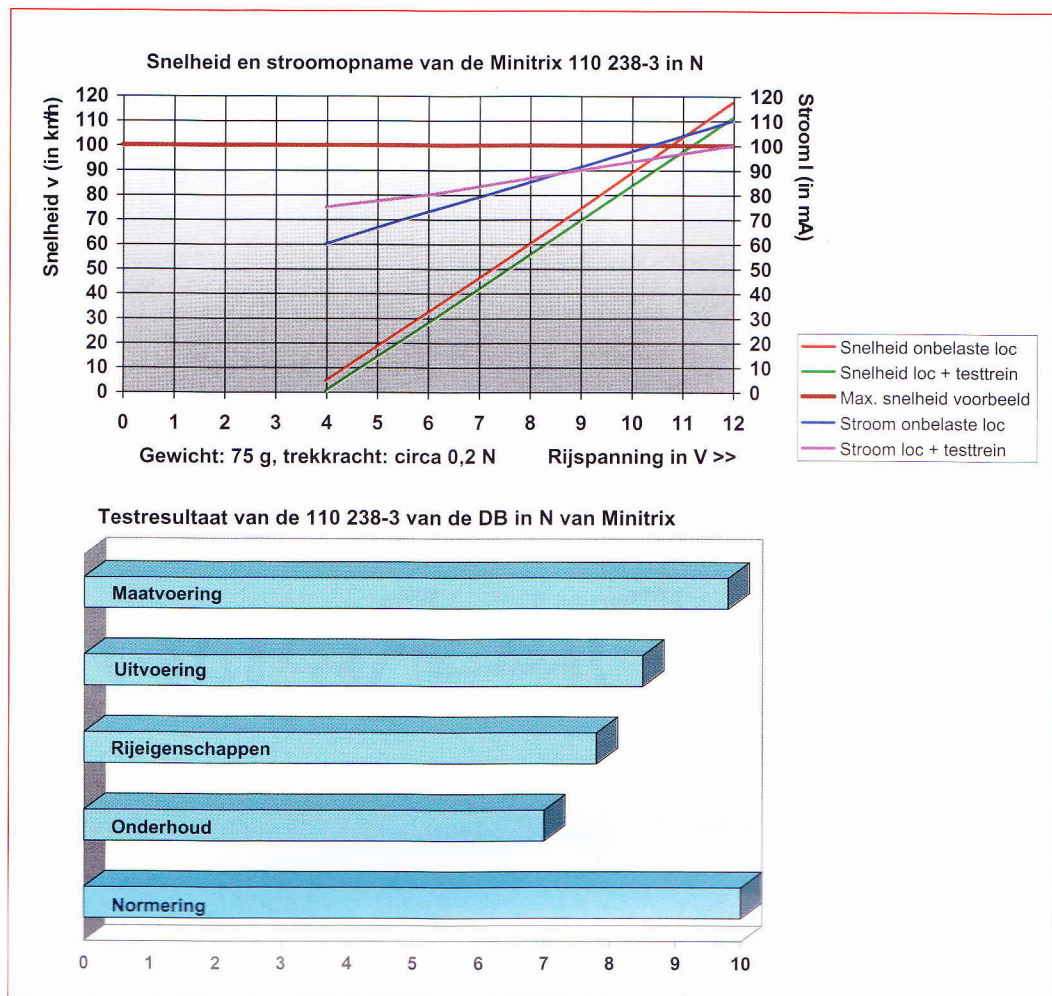


toras zit ook aan iedere kant een vliegwiel.

Veel uitloop kan er niet gemeten worden. Wel valt op dat de loc erg weinig lawaai maakt. De snelheid is aangepast aan de 100 km/u van het voorbeeld in zijn nadagen zoals uit de grafiek blijkt, hoewel deze serie oorspronkelijk veel sneller mocht rijden.

De trekkracht is niet geweldig; ondanks twee antislipbandjes slipt de loc in kleine bogen met zeven vierassers aan de haak. Op ruimer aangelegde trajecten zijn er geen problemen. Wel bleek dat de 110 problemen op meegebogen Profi-wissels van Fleischmann heeft. Het lijkt erop dat de remstangen aan de zijkant van de draaistellen tussen railstaaf en wielgeleider klem komen te zitten. Bij ander ewissels trad dit probleem niet op. De kap kan verwijderd worden door de zijkanten uit te buigen en de kap van het frame te halen. Bij dit model gaat dat betrekkelijk gemakkelijk, de methode zelf keurt Railhobby zoals bekend af. Je moet ongewone krachten zetten op een model. De seinverlichting gebeurt door middel van leds. Front- en sluitseinen branden wisselend met de rijrichting en ze zijn ook nog eens uitstekend afgeschermd. De aansluitingen van de leds en de motor zitten op een lange printplaat bovenop het frame. Een decoderinterface maakt een probleemloze digitalisering mogelijk. Onder de kap op de print zit ook een schakelaar om de pantografen in te schakelen.

Het model is voorzien van een kortkoppelgeleiding voor de kop-



Testresultaten van de elok serie 110 van Minitrix (schaal N)

1. Voorbeeld is de elektrische locomotief 110 238-3 van de DB in tijdperk IV uitvoering

2. Maatvoering

(alle maten in mm)	Voorbeeld	1:160	Model
Lengte over de buffers	16440	102,8	102,7
Afstand tussen de draaipunten	7900	49,4	49,3
Radstand draaistellen	3400	21,3	21,2
Wieldiameter	1250	7,8	7,8

3. Gegevens

Motoren: poolaantal	5
Aangedreven assen	2
Antislipbandjes	2
Minimum boogradius	360
Vliegwielen	2
Seinen: alleen frontseinen	
(wisselend met de rijrichting)	

4. Waardering

a. Uitvoering	b. Rij eigenschappen
Detailtering	Snelheid
Kleurstelling	Gedrag op wissels
Opschriften	Optrekken/afremmen
Seinbeeld	Stroomopname
Lichtwisseling	Geluidsniveau
Afscherming/sterkte	

pelingshouders met daarin gewone N-koppelingen die echter eenvoudig vervangen kunnen worden door kortkoppelingen.

De adviesprijs van dit model bedraagt €99,00 en daarvoor krijgt u een technisch volwaardige model-

loc met goede rij eigenschappen. De detailtering van de kap is matig, maar alles wat je meer aan dit model doet levert meer productiekosten op en een hogere verkoopprijs. De handleiding is een opmerking waard, er staat een duidelijke exploded-view van het model in en

dat is in deze schaal niet altijd vanzelfsprekend geweest.

Tekst & test: Ruurd de Jong
Grootbedrijffoto's: Collectie Albert Rozenboom
Modelfoto's: Nico van Roon

De Benelux trek/duwtrein van 1976 heeft al eerder in Railhobby gestaan. In de edities 4, 7-8, 9 en 12 van jaargang 1992 worden de diverse rijtuigen en de loc beschreven. In dit artikel een kort en bondig overzicht van wat modelspoorders naar Nederlands en Belgisch voorbeeld kunnen doen om de eerste Benelux trek/duw op hun modelbaan in te zetten.

De stuurstand

De stuurstandrijtuigen van de Benelux trek/duw uit 1976 waren op restauratierijtuigen Plan D uit 1951 gebaseerd. De (toenmalige) NS-werkplaatsen Tilburg en Haarlem namen acht van deze rijtuigen grondig onder handen en bouwden ze om naar stuurstandrijtuigen. Aan de kant van de bagageruimte werd de rijtuigkop afgedicht en op het dak verscheen een koepel voor de machinistencabine. Aan de kant van de restauratie maakte de

Wie de Benelux trek/duwtrein van 1976 in H0 wil nabouwen, heeft een probleem. Geen van de rijtuigen van deze trein is op dit moment als kant-en-klaar model verkrijgbaar. Het is zelfs nog erger. Sommige modellen, zoals de rijtuigen Plan W en de postrijtuigen, zijn helemaal niet meer in model verkrijgbaar. Er zit dus niets anders op dan de ontbrekende modellen via beurzen en veilingssites op de kop te tikken en zelf aan de slag te gaan.

De Benelux van



vouwbal plaats voor een rechthoekige stalen constructie met daarop een rubberen buisbalg.

Wie graag wil modelbouwen, kan zelf een Roco Plan D ombouwen. Wie minder tijd heeft, kan gebruikmaken van de resin kap die Kleinspoor in 2006 heeft uitgebracht.

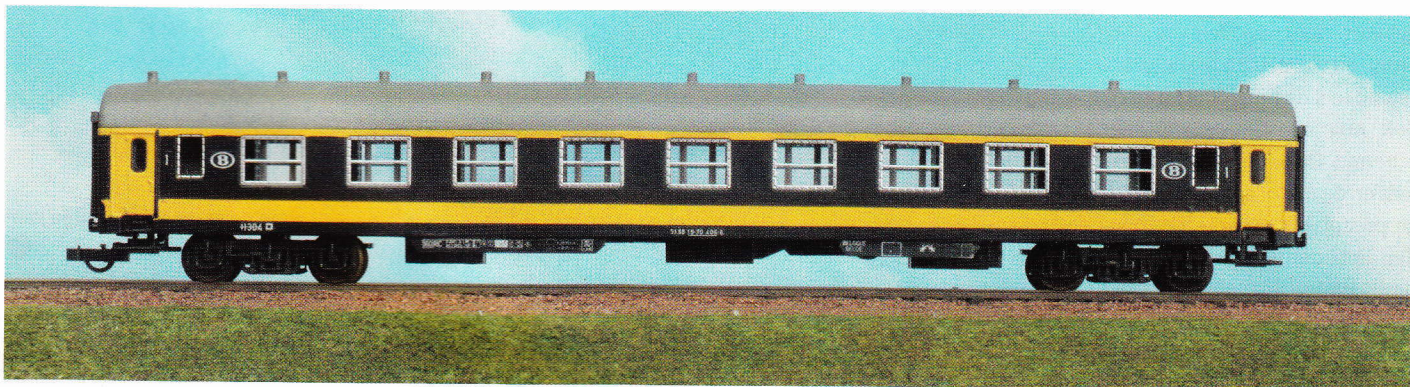
Roco levert onder het nummer (44291/45762) een schitterend model van de Plan D restauratie. Het doet er niet toe welke kleur dit rijtuig heeft, want uiteindelijk moet de stuurstand toch worden geschilderd. Om de verf beter te

laten dekken, kan het echter verstandig zijn uit te gaan van een donkerblauw rijtuig.

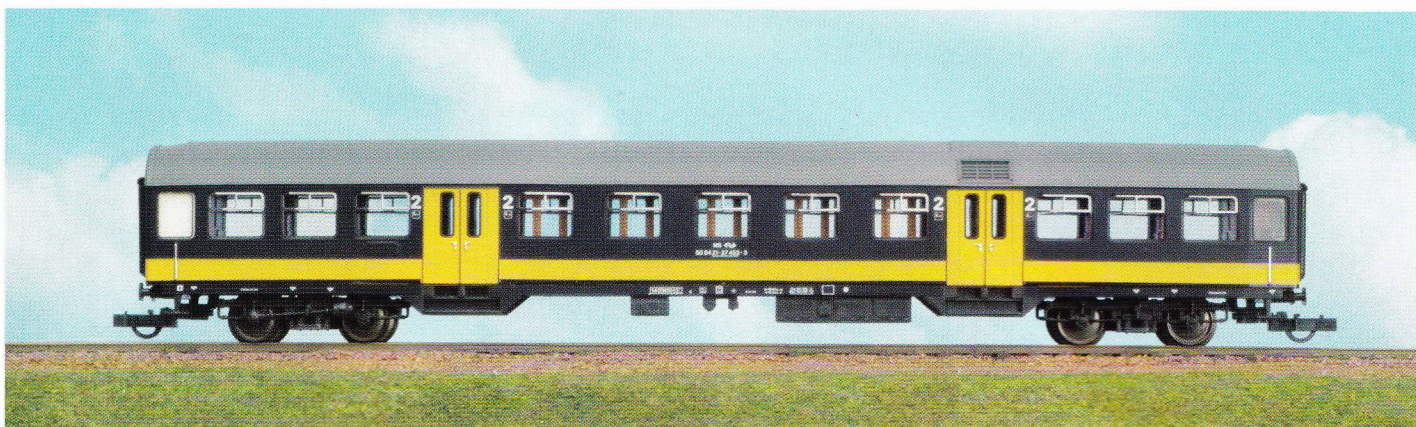
De ombouw begint met het demonteren van het Roco-rijtuig. Verwijder het vensterglas en berg dat op een veilige plek op. Lijm het dak aan de rijtuigbak. Dat kan met tri of vloeibare lijm van bijvoorbeeld Revell. Mits goed aangebracht, laat dit na droging geen lijmsporen achter. Vul vervolgens de twee laatste vensters tussen de bagagedeur en de stuurstand, de ramen in de kopdeuren en de smalle ramen naast de balgopening op met op maat gesne-

den plaatjes polystyreen. Vul ook de opening voor de kopdeuren op. Lijm daarvoor enkele plaatjes polystyreen van 1 mm dik op elkaar, vul eventuele kieren met vulmiddel en laat het geheel goed drogen. Vijl of schuur de deuren weg. De naden mogen niet meer zichtbaar zijn. Breng desnoods enkele lagen vulmiddel aan en schuur net zolang tot de kop mooi glad is. Laat de wagenbak enkele dagen drogen, zodat het styreen goed is uitgehard.

Het ingrijpendste deel van de verbouwing is de plaatsing van de koepel. Hiervoor moet

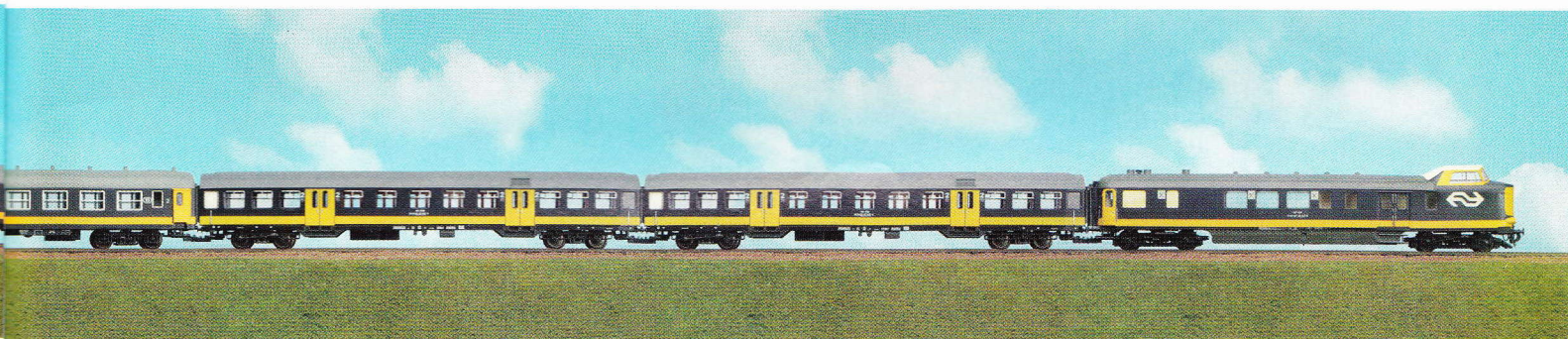


De Belgische rijtuigen van de model-Benelux zijn omgebouwd uit Franse UIC Y-rijtuigen van Roco. De Heris-modellen verschenen pas aan het begin van deze eeuw op de markt.



De Roco Plan W is een compromis op basis van een verkorte (1:100) Silberling, maar oogt toch behoorlijk realistisch. Het model heeft zelfs de originele 'Sprinter-schuiframen'.

1976 in model



eerst een deel van het dak worden verwijderd. Zaag – gemeten vanaf de kopwand – een 57 mm lang deel van het dak weg tot op 3 mm boven de regengoot. Vijl de zaagsnede mooi glad en lijm een plaatje van 0,5 mm polystyreen op het ontstane gat. De koepel is uit stukjes transparant polystyreen van 1,5 mm dik opgebouwd. Tekende de benodigde vensters af en snij die uit. Vijl vervolgens de randen van de vensters onder een hoek van 45 mm graden schuin af. Lijm de onderdelen op de bodemplaat van de koepel. Bepaal de juiste hoek tus-

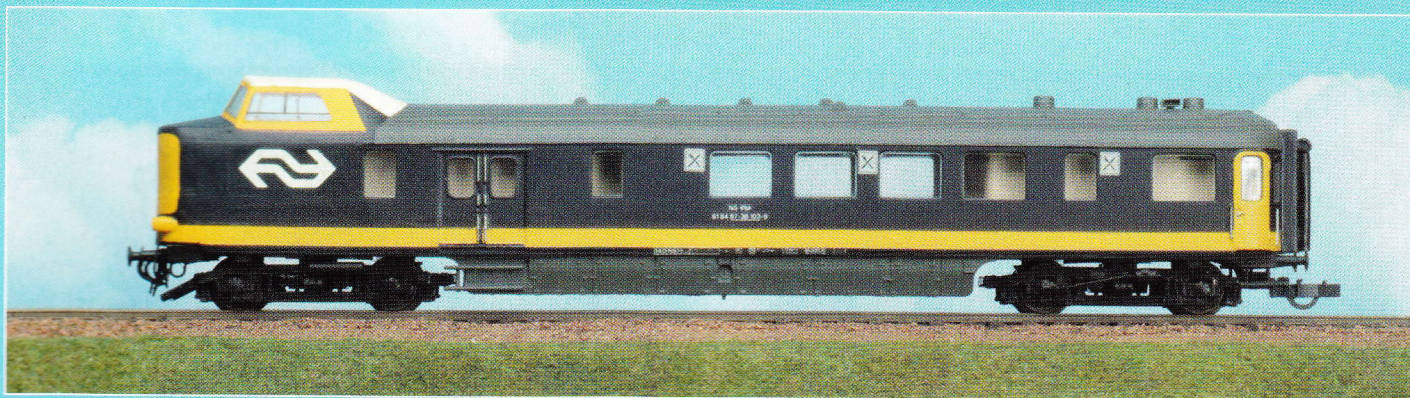
De Benelux-trein van 1976 ten voeten uit, compleet met postrijtuig. (fotomontage door Cock Koelewijn)



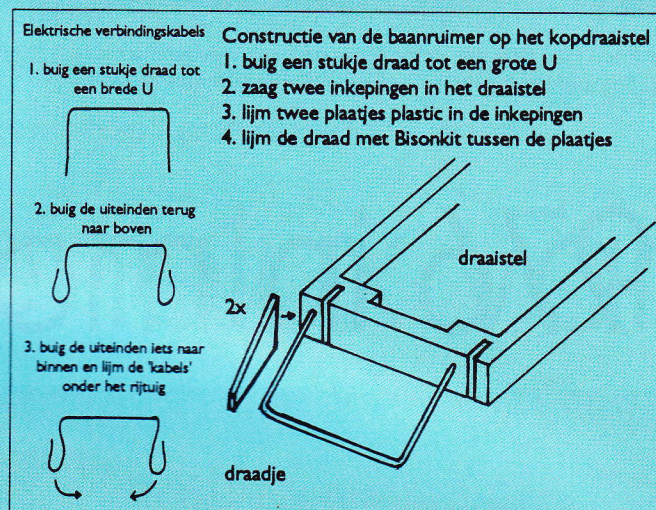
De beide Heris-rijtuigen zijn prachtig, maar de kleur blauw is duidelijk lichter dan die van het grote voorbeeld.



In 2007 komt de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Antwerpen/Brussel in dienst. Dat betekent niet alleen nieuwe treinen over een nieuwe lijn, maar ook het einde van de Benelux-dienst in de huidige vorm. In 2007 heeft de Benelux-dienst er precies 50 jaar opzitten. Voor Railhobby is dit 'jubileum' aanleiding voor een terugblik. Deel 1 en 2 van deze serie gingen over het grootbedrijf. Deel 3 over de Hondekoppen van 1957 in model. Dit vierde deel behandelt de blauwe trek/duwtrein uit 1976 in model.



Het zijaanzicht van de stuurstand bewijst duidelijk dat dit rijtuig op de Plan D-restauraties uit 1951 is gebaseerd.



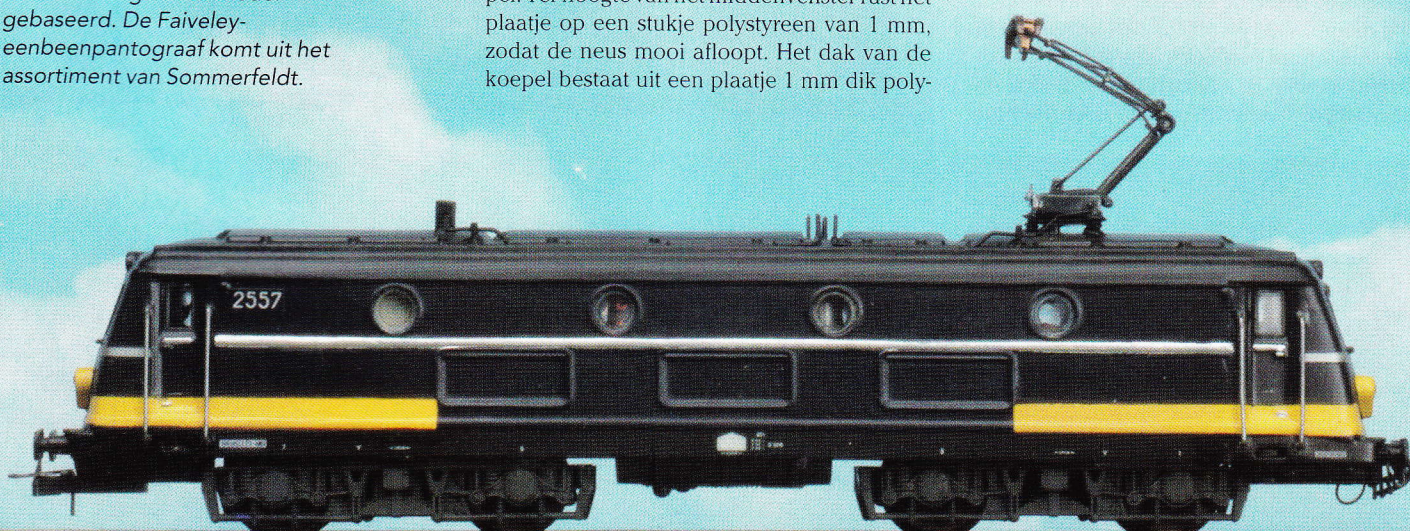
De constructie van de baanruimer op het voorste draaisstel van het koprijtuig. (tekening Cock Koelewijn)

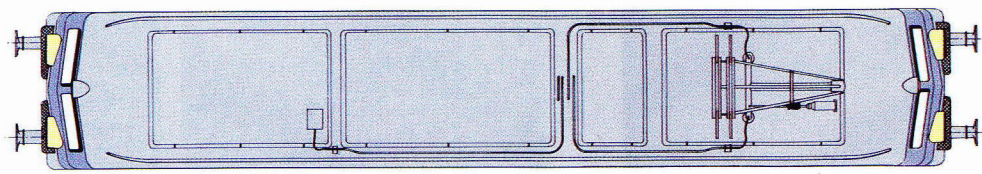
Close-up van de kop van het stuurstandrijtuig. De Roco-kortkoppeling is door een schroefkoppeling en remleidingen van hetzelfde merk vervangen. De kopverlichting van het rijtuig ontbreekt nog.

De 25.5 in Benelux-kleuren is op het toenmalige Lima-model gebaseerd. De Faiveley-eenbeenpantograaf komt uit het assortiment van Sommerfeldt.

sen de zijvensters van de koepel en de wagenbak met een mal. Let op dat er geen lijm op het transparante polystyreen komt. Goed laten drogen. Het neusdak van de koepel bestaat uit een stukje polystyreen van 0,5 mm dik. Snij een rechthoek uit en maak met een bot mes of een schroevendraaiertje aan de binnenzijde van dit plaatje twee inkervingen. Deze inkervingen beginnen op de hoeken van het koprijtuig en lopen in de richting van het middenvenster. Buig het plaatje voorzichtig naar binnen en lijm het op de bodemplaat van de koepel. Ter hoogte van het middenvenster rust het plaatje op een stukje polystyreen van 1 mm, zodat de neus mooi afloopt. Het dak van de koepel bestaat uit een plaatje 1 mm dik poly-

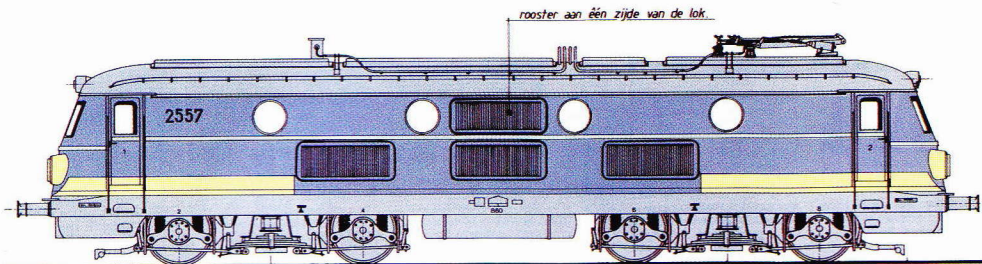
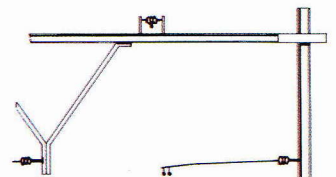
styreen. Breng net als bij het neusdak twee kerflijnen aan en vouw het dak voorzichtig naar buiten. Lijm het op de vensters en laat het geheel goed drogen. De aflopende achterkant van de koepel bestaat uit gestapelde plaatjes polystyreen. Als het stapeltje goed is gedroogd, kunnen oneffenheden met vulmiddel worden weggewerkt en kan het dak met een vijl en schuurpapier in vorm worden gebracht.





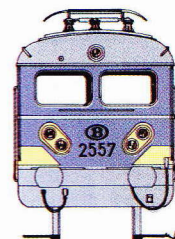
3330 [38] 170 [2] 3860 [44] 520 [6] 1905 [15] 260 [3] 3330 [38]

NMBS - lok.
2551 - 2558



rooster aan één zijde van de lok.

3755 [43]
4450 [49]
850 [27]



4700 [54] 1725 [20] 1725 [20] 8600 [99] 18000 [207] 1725 [20] 1725 [20] 4700 [54]

De Belgische Benelux-lok. Bij de verbouwing tot Benelux-lok is een van beide pantografen verwijderd. Op de tekening zijn duidelijk de dakleidingen te zien die hiervoor in de plaats kwamen. Het rooster tussen de middelste 'patrijspoorten' ontbreekt helaas bij de modellen van Lima en Märklin. (tekening Peter van der Welle, digitale bewerking Cock Koelewijn).

Voor de buisbalg aan de niet-kopzijde van het rijtuig moet een 'doosje' uit plaatjes 0,5 mm polystyreen worden gemaakt. De balg komt uit de rommeldoos of kan uit enkele stukjes fietsventielslang worden gemaakt.

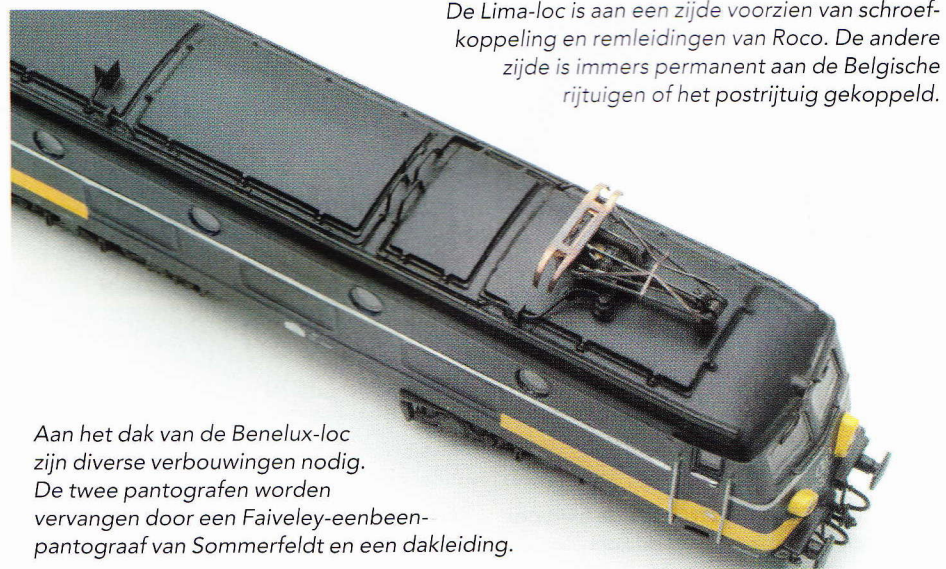
De frontseinen zijn uit stukjes polystyreen van 3 mm gemaakt, die op maat worden gevild. Lijm de stukjes op de kop en boor gaatjes voor de LED's.

Het draaistel onder kop krijgt een baanruimer. De kortkoppeling maakt plaats voor een 'echte' koppelhaak, remslangen en elektrische kabels (Roco 40014).

Wie van de Kleinspoor-kap gebruik maakt, heeft minder werk. Het bouw pakket bestaat uit een kap, een buisbalg, een inrichting van de stuurstand en raampjes voor de koepel. Voor de ombouw is een Roco Plan D nodig, waarvan het chassis, het interieur en het vensterglas worden gebruikt. De Kleinspoor-kit komt met een printplaatje en LED's voor de frontverlichting. Bij de bouwdoos gaat het meeste werk in het schilderen van de kap zitten. Kleinspoor levert voor het gele vlak op de neus een afwrijftransfer mee, maar het is beter de kap geel te spuiten en het gele vlak af te plakken voordat de blauwe laag wordt aangebracht. De Kleinspoor-kap kan voor een Benelux-stuurstand en het latere meetrijtuig worden gebruikt. Wie de stuurstand bouwt, moet een extra raampje openvlijen.

Plan W-rijtuigen

In de Benelux-trek/duw reden twee tot drie Plan W-rijtuigen mee. Op dit moment zijn deze rijtuigen niet (meer) in model verkrijgbaar. Roco bood het rijtuig ooit in Benelux-kleuren aan (44292). De bedrukking van dit rijtuig was prachtig, maar helaas had Roco de Plan W gebaseerd op een Duitse Silberling, waardoor de draaistellen en de apparatenkasten onder de rijtuigbak niet in overeenstemming waren met



De Lima-lok is aan een zijde voorzien van schroefkoppeling en remleidingen van Roco. De andere zijde is immers permanent aan de Belgische rijtuigen of het postrijtuig gekoppeld.

Aan het dak van de Benelux-lok zijn diverse verbouwingen nodig. De twee pantografen worden vervangen door een Faiveley-eenbeenpantograaf van Sommerfeldt en een dakleiding.



Het Kleinspoor-stuurstandrijtuig in twee varianten.

het Nederlandse voorbeeld. Ook de knikken in de zijwand aan de koppen van het rijtuig waren niet conform het grootbedrijf. Wie de Roco Plan W-modellen wil hebben, moet op zoek op internet of een beurs. Wie niet opziet tegen schilderen, kan ook een 'normale' blauwe Plan W kopen en deze zelf in Benelux-kleuren brengen. De opschriften waren ooit bij THS verkrijgbaar. Let op bij het schilderen: bij aflevering waren van de deuren alleen de middendelen met de ramen geel. Na een revisie in de jaren '80 zijn alle bewegende delen van de deuren geel geschilderd, waardoor ze wat breder lijken. Het Roco-model heeft de 'brede' gele deuren.

Rijtuigen I4

In 2005 bracht Heris prachtige modellen van de Belgische I4-rijtuigen in Benelux-kleuren uit. Het A-rijtuig heeft catalogusnummer



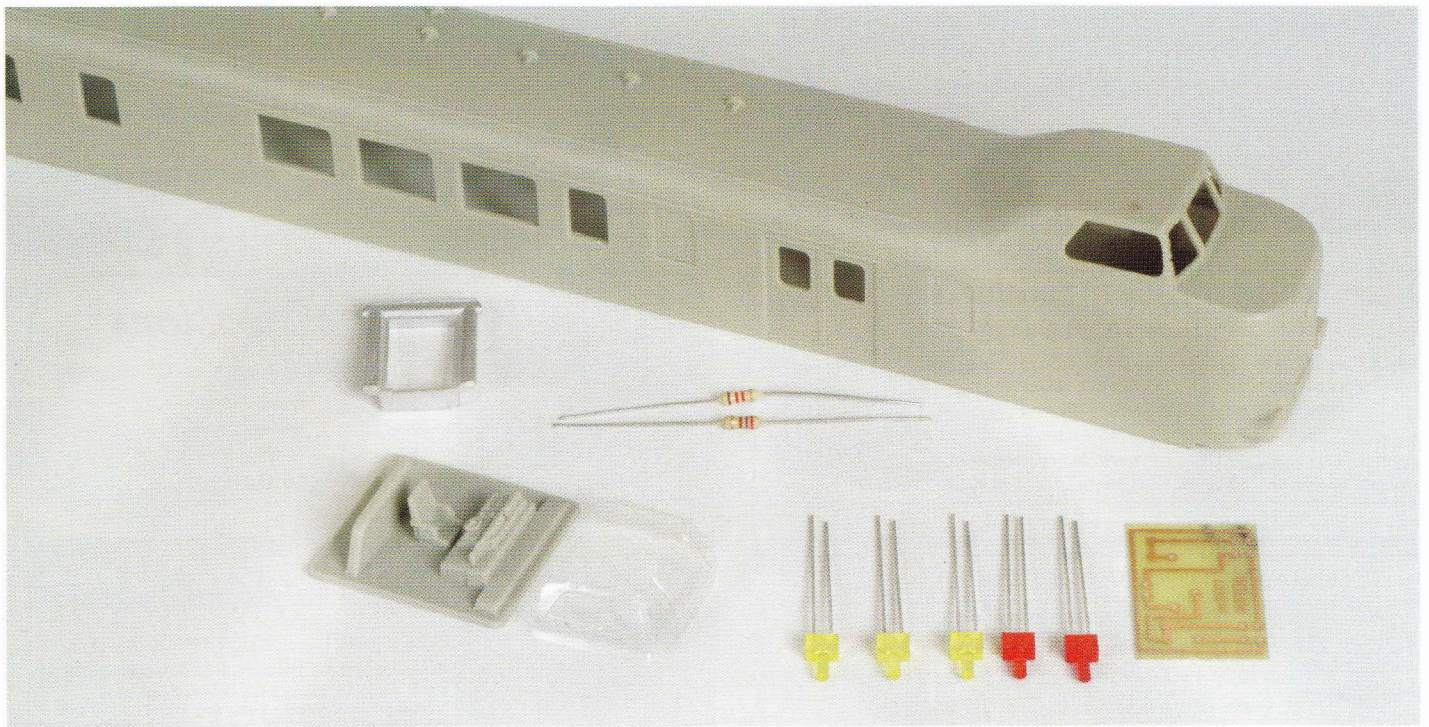
Detail van de Belgische rijtuigen: bij gebrek aan beter zijn de Franse draaistellen door Oostenrijkse Schlieren-draaistellen vervangen.



Aan de restauratiezijde is de ouderwetse vouwbalg door een buisbalg vervangen. De NS-werkplaats Tilburg bouwde hiervoor een speciale constructie op de kop.



Na een grote revisie werden alle bewegende delen van de Plan W-rijtuigen geel geschilderd. Roco heeft dat ook op het model gedaan.



De ongeschilderde Kleinspoor-kit komt compleet met cabine-interieur en LED's voor de kopverlichting.

12112, het AB-rijtuig 12126. De rijtuigen zijn hier en daar nog wel verkrijgbaar. Naar verluidt is het de bedoeling een nieuwe oplage van de rijtuigen uit te brengen.

De Heris-rijtuigen hebben een nadeel. De kleur blauw die Heris heeft gebruikt, wijkt nogal af van het diepe blauw van de 'echte' Benelux. Wie een Benelux-trek/duw wil nabouwen, moet dus kiezen. Hetzij alle rijtuigen in het vale blauw van de Heris-rijtuigen schilderen, hetzij de Heris-rijtuigen overschilderen. Die laatste optie biedt de mogelijkheid ook groene NMBS-rijtuigen te gebruiken, maar beide opties hebben als nadeel dat er nieuwe transfers met rijtuignummers nodig zijn. De I4-rijtuigen van de Benelux op de foto's zijn uit Franse UIC Y-rijtuigen van Roco omgebouwd. De draaistellen zijn vervangen door Oostenrijkse Schlieren-draaistellen van Roco. Bovendien zijn op het dak losse ventilatoren geplaatst. Die moeten worden samengesteld uit stukjes polystyreen staf.

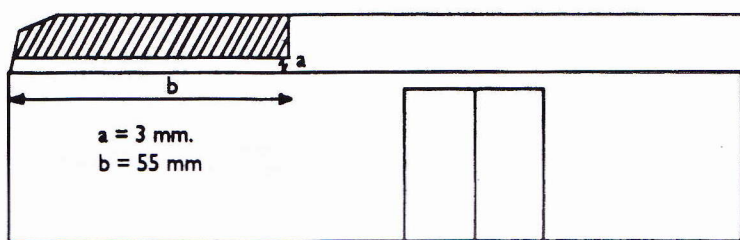
Postrijtuigen

De drie postrijtuigen die ooit in Benelux-kleuren op de rails verschenen, kunnen worden gebouwd uit Mastica-bouwsets. Ook hier is de verkrijgbaarheid problematisch. Bovendien zijn voor dit rijtuig opnieuw transfers nodig. De ovale postplaatjes zijn verkrijgbaar bij Philotrain. De postrijtuigen zijn, afgezien van de stuurstroombakels, geheel gelijk aan de 'normale' postrijtuigen van de NS. Het meeste werk gaat in het schilderen van de rijtuigen zitten.

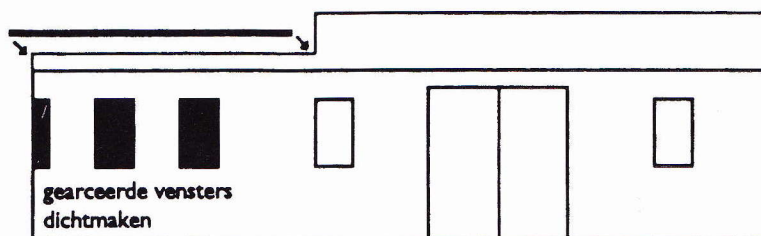
NMBS 25.5

Modellen van de NMBS reeks 2551-2558 zijn (nog) niet verkrijgbaar. In de jaren '90 bood Lima een reeks 22/23 aan in Belgische kleuren, die met de ondergang van het Italiaanse merk uit de winkels is verdwenen. Wellicht is het

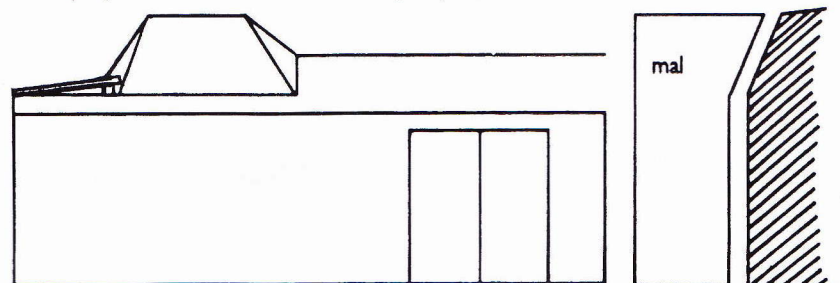
1. zaagsneden aftekenen en deel van dak verwijderen.



2. plaatje 0,5 mm inlijmen.



3. koepel plaatsen en neus afdekken met plaatje 0,5.



De verschillende onderdelen van de koepel



30 mm br. x 11 mm h.
zijvenster (2x)



op maat maken
tussenvenster (2x)



12 mm br. x 14 mm h.
voornut

De constructie van de machinistencabine in drie stappen.
(tekening Cock Koelewijn)



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

GRATIS GROOT REGISTER

Met ruim 1400 hogeschool modelbaan technieken.

Aanvragen en toezendingen per post.

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

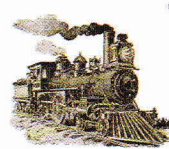
Onze treinen rijden zonder vertraging

Onze openingstijden zijn:

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

www.demodelzolder.nl

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



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. MODELSPORBEURS HOUTEN

Inkoop-verkoop-ruil van alle bekende merken.

Zaterdag 10 november en 15 december 2007

van 10.00-15.00 uur in Eureco Expo Centre.

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

Tel: 0481-353288, Mob: 06-23105160

BEELEN



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

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.

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

WWW.BREKELMANSMODELBOUW.NL

ELKE DAG WEER ANDERS!

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



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

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



- H0 catalogus modelspoor en scenery (€ 8,-)
- H0 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



Close-up van de stuurstanden van de Kleinspoor-modellen. Let op: het dak van de donkere cabine moet eigenlijk zwart zijn.

model nog via internet of op beurzen te vinden. Rond de eeuwwisseling kwam Märklin met een geheel nieuw geconstrueerde Belgische 22/23 op de markt. Dit model is qua detaillering stukken beter dan het Lima-exemplaar, maar ook van dit model is nog geen 25.5 verschenen. Dat is jammer, want een model van de Benelux-loc is van 1976 tot 2006 op een modelbaan naar Nederlands of Belgisch voorbeeld inzetbaar.

Om een authentieke 25.5 aan de model-Benelux te kunnen koppelen is een kleine verbouwing nodig. De standaard pantografen op het dak maken plaats voor een eenbeenpantograaf van Sommerfeldt. Bovendien moeten de

Info

Eerdere artikelen in deze serie:

Deel 1 (grootbedrijf) RH 2007/02

Deel 2 (grootbedrijf) RH 2007/03

Deel 3 (model Benelux-hondekoppelen) RH 2007/7-8

Info

dakleidingen worden aangepast. De tekening maakt een en ander duidelijk. Omdat de 25.5 standaard met de zijde zonder pantograaf aan de trein was gekoppeld, kan de haakkoppeling aan de andere zijde plaatsmaken voor een schroefkoppeling, remslangen en elektrische verbindingskabels van Roco (set 40014). Wie voor de verbouwing van de Lima-loc gebruik maakt, kan de rij-eigenschappen verbeteren door de simpele Lima-ringmotor te vervangen door een exemplaar van ModelTorque. Deze motor komt gewoon in de plaats

De Kleinspoor-kit is geschikt voor een Benelux-stuurstand en het latere meetrijtuig. Wie de Benelux-versie bouwt, moet een extra raampje openvrijen dat op het meetrijtuig was dichtgemaakt.

van het Lima-motoranker. Opschriften voor de 25.5 waren verkrijgbaar in een set van THS.

Schilderen

De Benelux-trek/duwtreinen waren bij aflevering donkerblauw met een gele band over de gehele lengte van de trein. Maar er zijn wel enkele kleine varianten:

De locs waren bij aflevering geheel blauw, maar kregen al snel korte gele banen vanaf het eerste rooster op de zijwand tot aan de frontseinen. Aan het begin van de jaren '80 hebben enkele locs met een gele baan over de hele lengte van de loc rondgereden.

Hier heeft het dak van het I4 AB-rijtuig blauw geschilderd. Er zijn inderdaad enkele rijtuigen met blauwe daken geweest, maar normaal gesproken waren de daken lichtgrijs.

Zoals boven beschreven zijn de bewegende delen van Plan W-deuren na een revisie geheel geel geschilderd. Het dak van de koepel op de stuurstand was bij aflevering zwart. Na klachten van machinisten over hoge temperaturen zijn de daken wit geschilderd. Kleinspoor levert onder nummer 03 een kleur 'NS-blauw' die ook voor de Benelux geschikt is. Bij het model op de foto's is het blauw destijds op de kant-en-klare Plan W's afgestemd. Die kleur is uit Revell blauw 5 (glanzend) en Revell 281 (halfmat) gemaakt. De kleuren zijn in de verhouding 2:3 gemengd. Het resultaat is een mooie diepblauwe Benelux-kleur. Voor het geel kan het 'NS-geel' van Kleinspoor (nummer 01) worden gebruikt.

Conclusie

De Benelux-trek/duw is in model al net zo interessant als in het grootbedrijf. Een samenraapsel van locs en rijtuigen die een welkome afwisseling op de bekende materieelsoorten van de NS vormt. Omdat diverse rijtuigen en de loc op dit moment niet (meer) in model verkrijgbaar zijn, is het samenstellen van een natuurgetrouwe model-trek/duw er niet eenvoudiger op geworden. Maar dat is voor de ware modelspoorliefhebber natuurlijk een uitdaging waar hij zijn hand niet voor omdraait...

Tekst: Cock Koelewijn

Foto's: Rob Ellerman



Vitrine

Van de Sovjet-Unie vroeg men zich af of het de 21ste eeuw zou halen, van sommige modelspoormerken kan men zich inmiddels afvragen of ze de kerst nog zullen halen. Het is nog iets te vroeg om halve en hele waarheden te openbaren, maar dat er rust heerst in modelspoorland? Niet echt. In dit voorlaatste nummer van 2007 hebben wij voor u weer een rijke hoeveelheid nieuws verzameld. U kunt voor Sinterklaas alvast uw keuze maken.-red.

EXTRA ONLINE

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



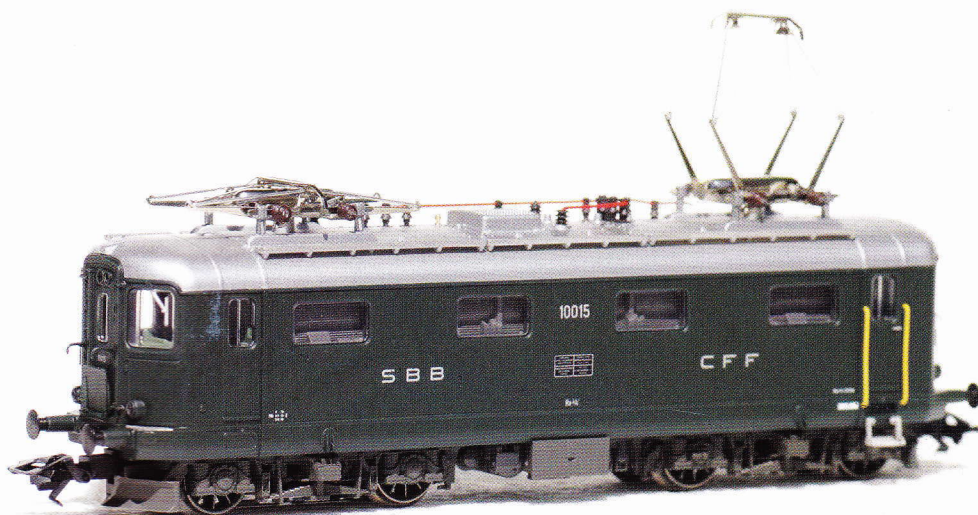
Märklin SBB

De elocs serie Re 4/4 I van de Zwitserse SBB hebben na aflevering in januari 1946 ruim 50 jaar hun diensten bewezen. In totaal zijn 50 machines geleverd, genummerd Re 4/4 401-450. De met een gewicht van 57 ton relatief lichte locs zijn door SLM gebouwd. Maximumsnelheid 125 km/h. Het waren de eerste draaistelocs bij de SBB zonder loopassen. De loc had grote overeenkomsten met in de in 1939 door SBB in dienst genomen lijndiesel Am 4/4 en de in 1944 door de BLS geïntroduceerde Ae 4/4. Markant verschil is dat de machinist bij de BLS kon zitten, terwijl zijn collega op de Re 4/4 de dienst staande moest uitvoeren. Vanaf loc 417 werd af fabriek evenwel een klappzit ingebouwd. Vanaf nummer 425 werden er technische wijzigingen doorgevoerd, waardoor de locs 20 cm langer werden. Vanaf nr. 427 werden bij de bouw de kopdeuren achterwege gelaten. Het beperkte zicht van de machinist op de baan werd hierdoor een stuk beter en het tochten een stuk minder. In 1958 is de nummering gewijzigd naar Re 4/4 10001-10050. Bij aflevering waren de locs in het donkergroen getooid. Bij de revisies vanaf 1984 werd rood de huisstijl. Loc Re 4/4 I 40015, het Märklin-model, is altijd groen gebleven, bij de buitendienststelling in 1997 stond de teller op 7.078.496 km. Van het H0-model

Loc Re 4/4 10015 van Märklin, aan de apparatenzijde heeft de zijwand een dubbele rij roosters.

Het museummodel van de NMBS 5404 van Märklin.

Een exclusieve serie van de NMBS reeks 55 van Märklin voor Van Biervliet.



zijn kap, draaistellen en beschrifting overtuigend, de rijeigenschappen zijn zonder meer goed. Van de tredebakken kunnen de zijanten een tipje donkergrijze verf gebruiken en de treden zelf alukleurige. Als finishing touch kan (aan de voorzijde) de koppeling worden afgenomen en de meegeleverde remslangen ingestoken. Als opvolger van de zware snelreintreintuigen uit de jaren 1930 bestelde de SBB bij het Zwitserse SIG een nieuwe generatie rijtuigen. Het gewicht was zo'n 8 tot 12 ton minder dan hun voorgangers. In totaal zijn er inclusief buffet-, bagage- en stuurstandrijtuigen zo'n 1100 Leichtstahl-rijtuigen gebouwd. Met het assortiment uit Göppingen kan een complete trein worden samengesteld: A 2231 (48 zitplaatsen), B 5581 (72 plaatsen), middeninstapper B 6124 (80 plaatsen), WR 10121 (restaurant) en D (bagagewagen). De loepfijn opgedrukte revisietermijnen liggen tussen 8.10.65 en 16.09.66, dat plaatst de rijtuigen in tijdperk

III. Bij de zitrijtuigen is een ingetrokken vouwbalg bijgepakt. Aan de kop en staart van de trein kan de uitgetrokken versie hiermee worden verwisseld. De handgrepen zijn met de kap meegegoten, desgewenst kan het verticale deel met een fijn penseeltje geel worden geschilderd. Met een Re 4/4 I vormen de Leichtstahl-rijtuigen een uitgelezen geheel.-DH Märklin heeft haar overproductie in de Belgische reeks 55 door de ontwikkeling van exclusieve series handig weggewerkt. Van Biervliet heeft deze kans gegrepen en heeft twee nummervarianten 5533 en 5526 laten ontwikkelen. Het gaat om een modellen die ingezet worden in het grens overschrijdend verkeer met Nederland en Duitsland. Het nummer 5533 draagt duidelijk zichtbaar het opschrift ATB + PZB 90. Het tweede model 5526 draagt enkel de verwijzing

naar het Nederlandse ATB-systeem. Deze laatste heeft als enige een witte bufferrand zoals ook in Luxemburg het geval is. De schildering is geslaagd. Alleen moeten de trapjes boven de buffers in het zwart en met een gele rand uitgevoerd zijn. Het model is verkrijgbaar met een speciaal voor Van Biervliet ontwikkelde LokSound-decoder 3.2 met 16 functies waaronder de langzaam dovende cabineverlichting.

In overleg met 22 Belgische handelaars brengt Märklin jaarlijks een speciale serie van een bestaand Belgisch model uit. Voor 2007 is gekozen voor een beperkte reeks van de museumversie 5404 (37663). Deze bolle neus is met dubbele frontverlichting uitgerust en is in de originele kleuren geschilderd. Hoewel Märklin dit model al in talrijke varianten heeft aangeboden, gaat het ditmaal om een exacte kopie van het museummodel met bijzonder veel aandacht voor een correcte schildering en juiste weergave van de opschriften. Op de neus prijkt het vliegend wiel. Het model is voorzien van een mfx-decoder en geluidsmodule met dieselgeluid. Ondanks de perfecte afwerking en goede rijeigenschappen heeft Märklin nagelaten een functionele sluitverlichting in te bouwen.-PE

Busch

Exclusief voor de Nederlandse markt heeft Busch twee modellen in schaal 1:87 uitgebracht. De meest exotische is ongetwijfeld de Rolls Royce waarmee het politiekorps Gooi en Vechtstreek vorig jaar probeerde nieuwe agenten te ronselen. De gepimpte klassieker, een Silver Cloud, was voorzien van waarschuwingstrepen op de zijkant en van een lichtbalk op het dak. De Rolls wordt in een eenmalige serie van 500 stuks gemaakt, kost 18 euro en wordt geleverd in een mooie verzamelbox. Verkrijgbaar als artikel BA 44400. Exclusief voor Nederland is ook de rode Opel Kadett C uit de jaren zeventig. Het model heeft het embleem van de brandweer van Tilburg op de beide deuren. De commandoauto heeft als extra's een zwaailicht op het dak. Ook van dit model (artikel nr. 42102) zijn er slechts 500 gemaakt. Van een andere grootte is de zwa-



Deze Rolls Royce Silver Cloud werd vorig jaar door het politiekorps Gooi en Vechtstreek voor de werving van aspirant-agenten gebruikt.

re Oost-Duitse tractor van het type Fortschritt ZT 305-A. Deze machine behoort tot de succesvolle producten van het VEB Traktorenwerk Schönebeck uit de DDR. De ministerraad van dit land gaf in 1962 het startsein voor een verbetering van de landbouw. Daartoe hoorde ook de ontwikkeling van een nieuwe tractor. Dat werd het type ZT 300. In totaal werden tussen september 1967 en begin 1983 ruim 72.000

van deze trekkers gebouwd. Daartoe behoort ook het type ZT 303 dat van een vierwielaandrijving was voorzien, en van het type ZT 305. Deze laatste was een verdere ontwikkeling van de ZT 303 en was speciaal bedoeld voor het werken op akkers en weilanden in heuvelrijke en bergachtige gebieden. Deze machines, die een stijgingspercentage van 45% (sic) aankonden, hadden grotere voorwielen,

een luchtgeremde vooras en dubbele achterwielen. Net als alle andere ZT-machines was deze versie voorzien van een gesloten cabine. De trekkers deden de naam Fortschritt alle eer aan. Ze werden niet voor niets naar diverse landen uitgevoerd. Er was zelfs een tropenvariant met een open cabine ontwikkeld. Deze trekkers, bedoeld voor de LPG's, de collectieve boerderijen, waren robuust, bedrijfszeker en gemakkelijk in het onderhoud. Busch heeft onder artikelnummer 42820 een model, gespoten in de karakteristieke olijfgroene kleur, gemaakt. Alle relevante details zijn aangebracht, tot en met de dubbele achterlichten. Tot het nieuws van de fabrikant uit Viernheim behoren voorts een Mercedes W 123 van de brandweer van Bremen, een klassieke Porsche 356B en de Smart Fortwo 07. Ook de geweerde Land Cruiser van Toyota mag niet onvermeld blijven. -GF

RailTop

De stuurstandrijtuigen ABt 4 zijn in 1959 door de SBB in dienst genomen. Van 1993-1996 zijn ze voor inzet op de S-Bahn van Zürich omgebouwd. Daarbij werd de 1e klasse tot bagageruimte verbouwd en werd de aanduiding BDt. Het Zwitserse RailTop heeft de uitvoeringen met zilverkleurig dak uitgebracht, zoals bij aflevering, met grijs dak anno jaren '70 en als BDt, zowel met groen als rood front en in de S-Bahn-kleuren blauw met wit en rode kop. De front/sluitseinen wisselen automatisch met de rijrichting. De witte lampen bestaan uit witte leds. Alle versies zijn zowel voor gelijk- als wisselstroom leverbaar, de laatste is voorzien van een fluistersleepschoen. Uit

tijdperk IIIb, eind jaren 1950, stamt rijtuig ABF, later hernoemd in ABD. Dit rijtuig heeft in de loop der jaren diverse verbouwingen en omnummeringen ondergaan. Bij de modernisering in 1955 werd het open bordes aan de kant van de 1e klasse in een portaal met vouwbalg als overgang naar het volgende rijtuig gewijzigd. De rijtuigen in H0 zijn zeer gedetailleerd uitgevoerd, de beschrijving is uitmuntend. De draaipunten van de assen zijn in messing gelagerd. De af fabriek gemonteerde handrails zijn alle vrijstaand uitgevoerd, het interieur is tweekleurig. -DH

ABt zoals bij aflevering in 1959 en ABF van RailTop.

Heljan

Heljan bewijst met zijn Deense Nohab in schaal 0 dat hij ook in dit segment van de markt thuis is. Het nieuwe model oogt robuust en weegt ruim drie kilo. Hiervoor krijg je een bovenbouw in kunststof en een verzwaard chassis met twee krachtige motoren met vlieg wiel die verticaal in de draaistellen zijn gemonteerd. Deze constructie staat garant voor een zeer rustige loop en buitengewone rijeigenschappen. Opvallend detail zijn de draaiende ventilatoren in het dak.

Onder de kap vinden we geen aansluiting voor een decoder. Er zijn twee kleurvarianten van het Deense voorbeeld verkrijgbaar: een bruine versie met een geveuld wiel en een rode met zwarte flanken. Het model is geschikt voor een Belgische en Luxemburgse versie, maar dan moeten eerst nog enkele belangrijke details aangepast worden. -PE

Heljan en zijn Nohab-versie van de bolle neus in schaal 0.



Trix

Railhobby kreeg de gelegenheid tijdens een persbijeenkomst in Göppingen de jongste bedrijfsfilosofie te vernemen en de nieuwste modellen te fotograferen. In deze filosofie neemt de zelfstandige positie van Trix ten opzichte van het moederbedrijf Märklin een belangrijke plaats in. Zo heeft men de andere insteek van de tweerailrijder in vergelijking met de drierailrijder tot een bedrijfspolitiek item gemaakt. Niet langer zal een Märklin-model automatisch 1:1 als Trix-model verschijnen, maar zal aan de specifieke doelgroep met hogere detaillering tegemoetgekomen worden. Wat onder meer betekent minder metaal in de opbouw van de modellen – immers een sterk punt van Märklin – en een consequente schaal van 1:87. Trix hoopt hetzelfde niveau

van vroeger te kunnen behalen. Als eerste voorbeelden van de eigen weg toonde Trix de ICE 1 die in een realistische lengte van 13 tot 15 eenheden geleverd zal worden, beantwoordend aan de inzet van het origineel op resp. de Linien 4 en 6. Binnen de TRAXX-familie worden de BR 185.2 en 146.2 voorgesteld. De 185 verschijnt in het jasje van Railion Logistics en de 146 vormt de tractie voor de eveneens nieuwe dubbeldeksrijtuigen. Tot slot is de ÖBB 1012 gepresenteerd. Dit model was nog niet helemaal gereed, zo ontbraken de volledige beschrijvingen. Bij alle modellen wordt uitgegaan van de modernste stand van de techniek. De verlichting zal in alle gevallen bestaan uit warmwitte led's. Bij de ICE en de dubbeldeksrijtuigen wordt een interieur geleverd.



De uitvoering van de BR 146.2 bij Trix.



De ICE 1 zal in een 13- tot 15-delige samenstelling leverbaar zijn, Trix.



De ÖBB 1012 was nog als kaal model te bewonderen, Trix.



De BR 185.2 komt als Railion Logistics op de rails, Trix.

Brawa

Nieuw is een H0-model van de 75 004. Een tenderloc die als serie T 5 voor de toenmalige Württembergische Staatsbahn werd gebouwd. Van de 96 gebouwde machines gingen er in 1920/93 over naar de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft. Deze universele 1'C1'-tenderlocs waren in alle depots van de spoorwegdirectie Stuttgart gehuisvest. Door hun uitstekende rijeigenschappen reden ze zelfs lichte sneltreinen. Op 21 juni 1963 werd de 75 042 als laatste vertegenwoordiger van deze serie buiten dienst ge-

steld. Dat gebeurde in depot Aulendorf. Pas vier jaar later werd de 75 042 gesloopt, pogingen van enkele geëngageerde stoomliefhebbers om de loc te behouden sorteerden niet het gewenste effect. Van de Duitse 75'ers zijn nu Württembergische, Saksische (Gützold) en Badische varianten (Liliput) te koop. Het nieuwe Brawa-model is verkrijgbaar als nr. 4008. Er is ook een digitale versie te koop (nr. 4009).

Voor de prijs van 260 à 270 euro, krijgt u een op zich fraai model, waar wel een paar kritische voetnoten bij

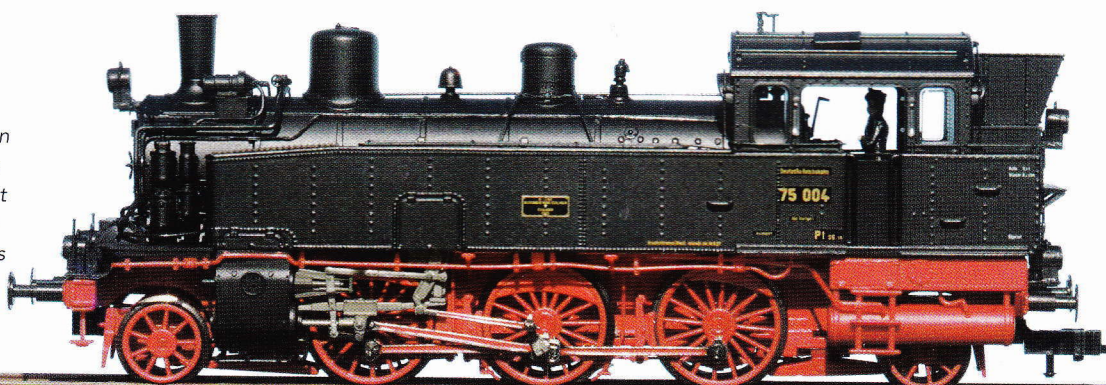
kunnen worden geplaatst. Zo wekt het enige verbazing dat een dergelijk dure loc een deel van de Heusinger stoomverdeling in het plastic wordt uitgevoerd. Dat geeft niet alleen opvallende kleurverschillen, een dergelijke mix van plastic en metaal is eigenlijk niet meer van deze tijd. Brawa laat deze modellen in China maken. De leverancier kan de plastic delen toch wel in messing kopiëren... Aan de andere kant, de vele leidingen voor het machinistenhuis aan de rechterkant zien er wel heel strak uit.

Frappant is ook dat er voor drie-

puntsfrontseinen is gekozen. Terwijl de Reichsbahn toch echt met twee lantaarns voor en achter reed. De bovenste verlichting kan na enig gepriegel worden verwijderd. De elektrische leiding aan de kant van de leerling-machinist is van zacht plastic en golft een beetje op en neer. Deze afwerking oogt heel goedkoop. Zonde, dit doet de uitstraling geen goed. De verhoogde kolenbak kwam bij deze locs in de Reichsbahntijd in een aantal gevallen wel voor.

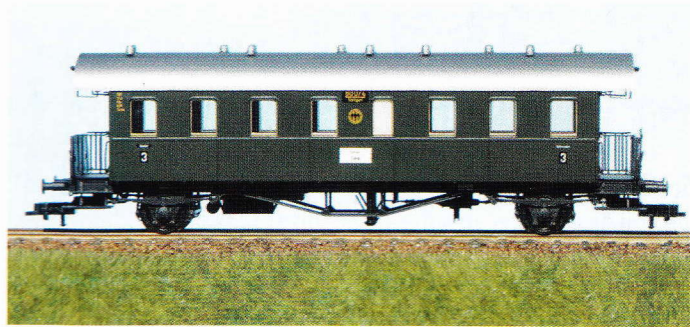
De nieuwe loc kan worden gekoppeld met twee nieuwe rijtuigmodel-

Het H0-model van de DRG 75 004 is een mooi product geworden, maar heeft desondanks een paar zwakke onderdelen.



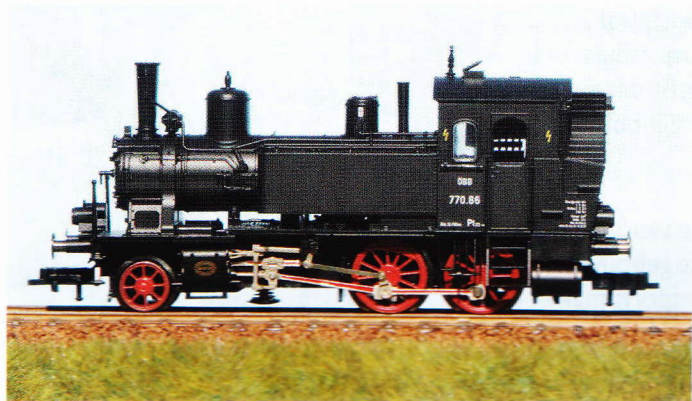
len. Het gaat om de Reichsbahn-series Di 21 en CPostid 21. Van de eerstgenoemde serie kocht de DRG tussen 1921 en 1923 2236 van deze tweeassers dat daarmee het meest gebouwde rijtuigtype van de vooroorlogse Duitse spoorwegen werd. Er werden 22 fabrieken bij de bouw betrokken. In eerste instantie stond deze 18 ton zware tweeasser te boek als serie Di 21, later, in 1928 toen de Reichsbahn de vierde klasse had afgeschaft, werd dat gewijzigd in Cid 21. De rijtuigen, die een radstand van 8,50 m en een lengte van 13,92 m hadden, waren de voorlopers van de bekende Donderbussen. Met deze rijtuigen stapte de

Reichsbahn voor het eerst op een grootschalige manier over op stalen in plaats van houten wagens. Tot dusverre waren deze tweeassers alleen als bouwpakket van de firma Reitz Modellbau verkrijgbaar. Brawa voorziet nu in die leemte. Deze derdeklasversie is te koop als artikel 45752 en heeft het bedrijfsnummer 80 074 Stuttgart. De postvariant (45753) heeft de administratieve aanduiding 99 503 Stuttgart. Het gaat om een model dat is afgeleid van verbouwde Di 21. De centrale werkplaats in Karlsruhe voorzag in 1930 vijf van deze rijtuigen van een postafdeling. In 1934 werden er nog eens 30 stuks omgebouwd. De mo-



dellen zijn strak afgewerkt en vallen op door de opvallend dun weergegeven handgrepen aan het dak, de apart aangebrachte dakluchters en de rijkelijk gedetailleerde onderkant. Let eens op de wielen.-GF

De tweeassige Cid 21 van de DRG behoort tot de meest gebouwde rijtuigen in Duitsland.



De 770.086 deed in deze uitvoering slechts een aantal jaren na de oorlog dienst. Daarna kreeg deze tenderloc andere ramen aan de voorkant van het machinistenhuis.

Fleischmann

Het heeft lang geduurd, maar uiteindelijk biedt Fleischmann modelspoorwegliefhebbers nu de kans om modellen die voor de export zijn bestemd, aan te schaffen. Nadat vorig jaar voor het eerst exclusief Poolse modellen ook buiten dit land werden aangeboden, zijn nu eveneens N- en H0-modellen uit Zwitserland, Luxemburg, Tsjecho-Slowakije en Oostenrijk te koop. De grootste aantallen hebben betrekking op Oostenrijk en Zwitserland. Uit eerstgenoemd land wordt een stoomlocomod van de 770.086 (93 4071 A), 86 501 (80 4086) A en 39 202 (93 4139 A) aangeboden. Volgens een mededeling van de fabrikant zijn deze drie machines afkomstig uit tijdperk III. Dat is onjuist. De 86 501 is een museumloc van de ÖGEG en niet zoals wordt gesuggereerd, van de Oostenrijkse spoorwegen, ÖBB. Deze 86'er is afkomstig uit de vroegere DDR en houdt het glorieuze tijdperk van deze serie in dit

Alpenland. Eerlijk gezegd voelden we ons na de aankoop een beetje bedonderd door Fleischmann, hoe mooi het model ook mag zijn. De 70 086 moet ook van een kanttekening worden voorzien. De ÖBB had na 1945 een aantal van deze karakteristieke 1'B-machines in dienst. Maar uitgerekend de loc die als voorbeeld voor dit model fungeerde, kreeg na enkele jaren een vierkant raam aan beide kanten van de ketel. Anno 2007 is deze tenderloc, met de aangepaste ramen, gehuisvest in depot Salzburg-Itzling van de Salzburger Lokalbahn. Het Oostenrijkse H0-assortiment wordt met een platte wagon (90 5214 A), een open bakwagon (90 5215 A), zuurwagon (90 5221 A), viswagen (93 5307 A), drieassige werkwagen (95 5380 A) en een zelflosser gecompleteerd. Stuk voor stuk materieel uit de jaren vijftig en zestig. Tijdperk II dus. Het interessantst is ongetwijfeld de tweeassige viswagen die door een samenwerkingsverband van



Attractief is deze wagon voor het vervoer van levende vis ten behoeve van samenwerkende Weense vishandelaren.

Weense handelaren werd gebruikt voor het vervoer van levende vis. In N zien we een stoomloc van de serie 64 (93 7063 A), 638 (93 7167) en een Herkules-dieselloc met de opdruk van European Bulls (87 7261 A). Bij het rollend materieel worden een klapdekselwagon (90 8213 A), een Leig-eenheid (90 8306 A) voor het vervoer van expresgoed en een werkwagen (93 8368 A) aangeboden. Ook deze modellen zijn alle voorzien van opschriften anno jaren vijftig en zestig. Tsjecho-Slowakije is vertegenwoordigd door een stoomloc van de serie 537 (ex-DRB-serie 94, art. nr. 99 4093) en twee varianten van de bekende schuifdakwagen. Er is een blauwe werkwagen variant (98 5333) en een gewone uitvoering (99 5333). In alle gevallen gaat het om 1:87-modellen. Luxemburgs materieel is eveneens verkrijgbaar. We zien in H0 een tweede- en een derdeklassen-treinrijtuig van Duitse origine. Ook is een drieassig bagagerijtuig te

koop, dat ook een Duitse historie verraaft. In N wordt een leaseloc van de serie 185 aangeboden. Deze machines deden tot vorig jaar dienst bij de CFL in afwachting van de bestelde elektrische locs van Bombardier. Zwitserland wordt vertegenwoordigd door twee elocs in schaal 1:87 (twee varianten van de eloc serie Re 486 van de firma Lokoop) terwijl in N een eloc van de serie 185 van RRRSB Logistic (96 7385 S) en een speciale trek/duwmachine van de serie 450 van de S-Bahn van Zürich (7753 S) verkrijgbaar is. De bijbehorende dubbelsdeksrijtuigen (8154 en 8155) alsmede het stuurstandrijtuig (8153) worden eveneens te koop aangeboden. U heeft dan een complete, zeer moderne Zwitserse trein ter beschikking. Over het algemeen kan worden gezegd dat de afwerking zeer authentiek is. Bij dit soort collector-items gaat het vooral om de 'exotische' opschriften. En dat is toeval: een discipline waarin de fabrikant zich onderscheidt.-GF

Langs de lijn

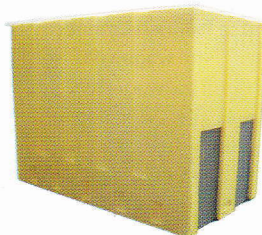
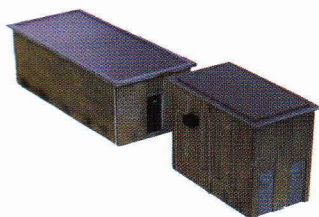
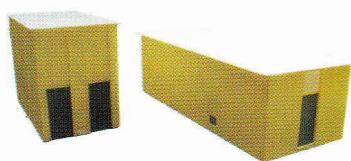
Wie regelmatig met de trein door ons land reist zal het opgevallen zijn dat er bij de stations en langs de lijn diverse grote en kleine anonieme gebouwen staan. Dit zijn veelal onder- en schakelstations die samen met de relaishuisjes noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van ons (elektrisch) spoorwegbedrijf. Omdat deze attributen nauwelijks in de handel te vinden zijn, heeft Sleutelspoor exclusief voor Railhobby een aantal bouwpakketten van deze markante gebouwtjes ontwikkeld.

**Verkrijgbaar
vanaf Eurospoor**

Station Vlaardingen-Centrum staat model voor het schakelstation met relaisgebouw die ontworpen zijn door Ir. van Ravenstijn. Het hoge gebouw met de dubbele explosievrije deuren is het schakelstation. Het lagere gebouw (wat hier achter het schakelstation staat) is een relaishuis ten behoeve van de beveiliging en de nabij gelegen beweegbare brug. Bij deze gebouwen vinden we vaak de schakel- en relaïskasten die u al in de Railhobbyshop vindt, in de vorm van het pakket modelaccessoires.

Niet alle schakelstations zien er hetzelfde uit. Langs de Oude Lijn, die van Schiedam naar Haarlem loopt, vinden we een afwijkend model. Deze markante gebouwtjes vallen op door hun zeer spits toelopende hoge daken. Door het viersporig maken van de Oude Lijn stonden veel van deze schakelstations in weg en zijn de meesten helaas gesloopt om ruimte te maken voor de nieuwe sporen. Ook hier heeft Sleutelspoor voor Railhobby een plot van dit type schakelstation ontworpen. Het model waarop deze plot is gebaseerd, staat nog steeds in de buurt van Vogelenzang-Bennebroek maar zal eendaags ook aan de slopershamer ten prooi vallen.

De gebouwtjes zijn geplot op velletjes styreen in A4-formaat. Om ze te bouwen heeft u voldoende aan een scherp hobbymes, fijn schuurpapier, een zoetviltje, blokhaak, stalen liniaal en waterdunne lijm. Voor een bouwbeschrijving verwijzen wij u naar de shop op www.railhobby.nl of naar www.sleutelspoor.nl.



Prijs per stuk	
Abonnees	Niet-abonnees
€ 6,75 (België € 7,75)	€ 7,25 (België € 8,25)

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)



De Belgische bolle neus van Roco als reeks 53 in periode IV.

Roco

De nieuwe ICK-rijtuigen in juiste lengtemaat zijn al weer even op de markt en hebben al weer het nodige stof doen opwaaien. Duidelijk is, dat een 100% aanpassing van de rijtuigen naar NS- voorbeeld de rijtuigen fors duurder zou maken. Nietemin bijzonder fraaie aanwinsten voor de modelbaan. De DR-rijders kunnen nu ook de BR 50 1304-0 op hun baan zetten. De loc is met Giessl-injecteurs uitgerust, wat het verbruik gunstig beïnvloedde. Een vervangende ronde schoorsteen is bijgevoegd. De loc is uiteraard op het gebruik van een digitale decoder en de inbouw van een rookontwikkelaar voorbereid. Recent is ze weer in het programma opgenomen: de Roco-universeelkoppeling. Die had zich in het verleden al op een grote belangstelling van de modelspoorders mogen verheugen, vanwege het heel zachte (kort)koppelen en ook voorontkoppelen. Rangeren zonder enorme dreunen bestaat nu weer. Konden we in het septembernummer van Railhobby als hot issue melden dat de Nederlands/Zwitserse TEE RAM verkrijgbaar was, nu ligt ook de Nederlandse

versie als DE4 1002 in de winkel. Het model is volledig op schaal en is ook standaard voorzien van digitale geluidsdecoder die ook analoog van zich laat horen, zij het met de nodige beperkingen. In de loop van het jaar zal ook een startset leverbaar worden (verkrijgbaar in zowel NS- als SBB-uitvoering met daarin, naast het TEE-treinstel, een volledige Multimaus-besturings-eenheid.

Roco brengt al enige tijd het oude programma met Belgische modellen opnieuw uit. Ditmaal is de groene uitvoering van de NMBS-reeks 20 aan de beurt. Deze krachtige locomotief is geschikt voor zo-

wel reizigers- als goederendienst. Het model is een verbeterde uitvoering van de oude uitvoering. De antenne op het dak is verwijderd en de baanruimer is aangepast. Onder de kap vinden we een moderne uitvoering van de klassieke centrale motor met vliegwielen en een aangepaste printplaat met decoderstekker. De schildering met doorlopende witte band in periode IV is perfect uitgevoerd en de opschriften zijn van een zeer hoge kwaliteit.

Eveneens nieuw bij Roco is een kleurvariant van de Belgische bolle neus. Deze keer heeft de Oostenrijkse fabrikant gekozen voor de

reeks 53 met dubbele koplampen en met een donkergroene schildering met smalle gele banden die elkaar op de kop kruisen. In deze schildering heeft de loc gereden in periode IV tot aan de vervanging van de neus met een zwevende cabine. De afwerking van het model is perfect met uitzondering van de handgrepen die omgekeerd gemonteerd zijn en die in werkelijkheid in deze uitvoering geen knik vertoonden. De loc is beschikbaar in AC- en DC-uitvoering, en kan eventueel met een ESU-geluidsdecoder gekocht worden.-RE



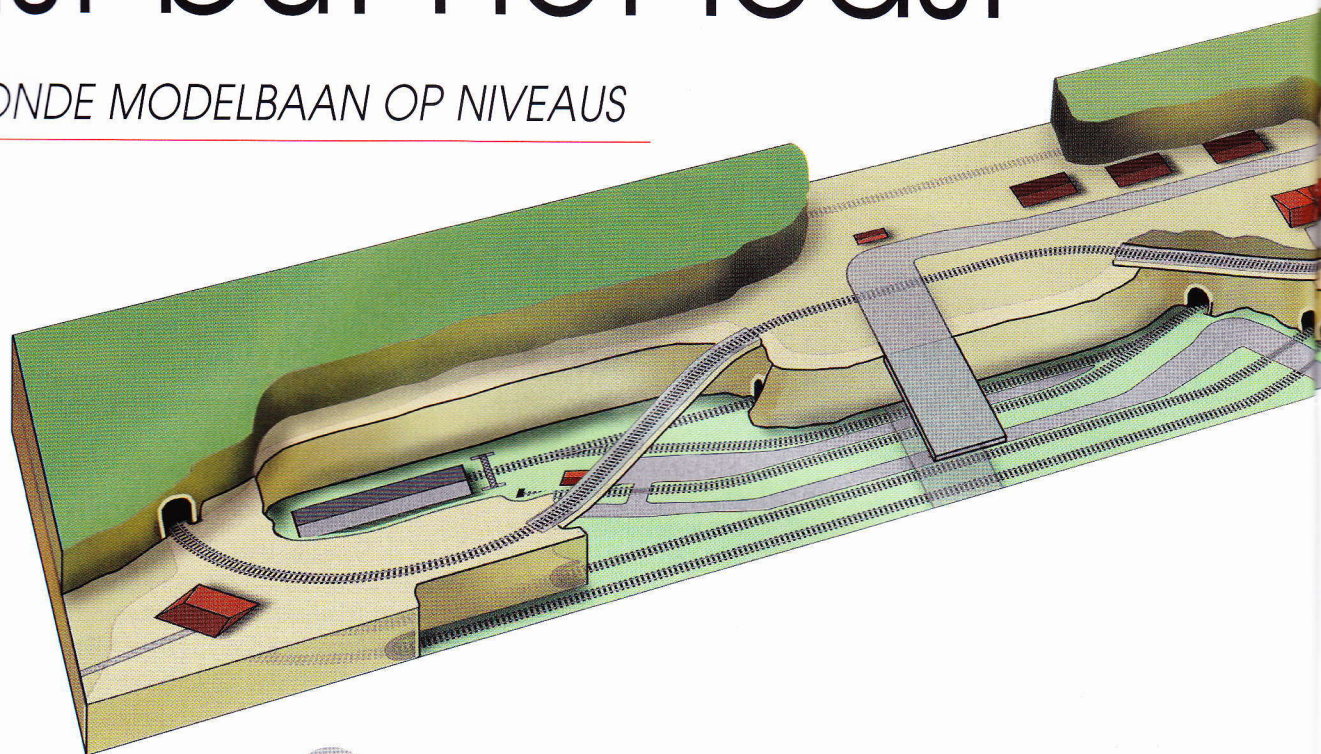
De ICR-rijtuigen van Roco zijn exact 1:87.



Fraaie variant van de BR 50 voor de DR bij Roco.

Last but not least

BEKROONDE MODELBAAN OP NIVEAUS



Deze Engelse uitdrukking 'de laatste, maar niet de minste,' gaat zeker op voor de winnaar in de categorie C van de Railplanwedstrijd 2005, de heer P. Pons uit 's-Gravenzande.

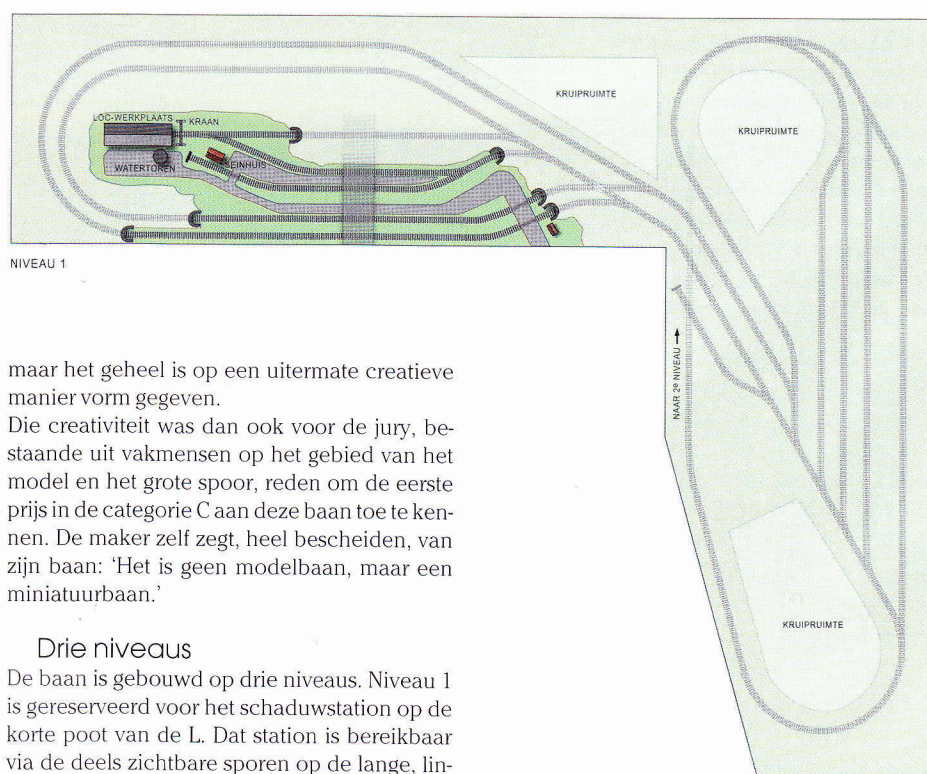
In een van de laatste railplannen, gepubliceerd in de reeks Op goed (model)spoor, staan de schijnwerpers gericht op zijn Märklin-baan.

De meeste inzendingen in deze categorie waren met Märklin-materiaal gebouwd. Niet zo verwonderlijk, als je bedenkt dat het grootste deel van de Railhobby-lezers Märklin-rijders zijn.

Over Märklin werd in het verleden nog wel eens schamper gedaan, maar de inzendingen in groep C bewezen dat dit ten onrechte is. Onder die inzendingen waren heel mooie, creatieve ontwerpen, die de naam modelbaan ten volle waard zijn. De bekroonde baan uit 's-Gravenzande is overigens niet zomaar een modelbaan. Er is behoorlijk over nagedacht en het concept is daarna minutieus uitgewerkt. Het is qua aanleg, gebruikt rollend materieel (tijdperken en land) en signalering geen superbaan, geen hoogstandje van besturingstechniek,

kerpoot van de baan. Niveau 2 ligt boven het schaduwstation. Hier, aan de rechterkant, bevindt zich het station Altburg. Dit hoofdstation van de baan omvat een depot, een museum en de nodige opstelsporen. Op niveau 3 rijden geen treinen. Deze etage is gereserveerd voor de stedelijke scenery naar Duits voorbeeld. Die scenery is geplaatst tegen een achtergronddecor. Die achtergrond is een voorbeeld van de creativiteit van de bouwer.

De achtergrond, bomen en wolken zijn op het behang geschilderd. De stedelijke achtergronden daarvoor zijn op een heel speciale manier

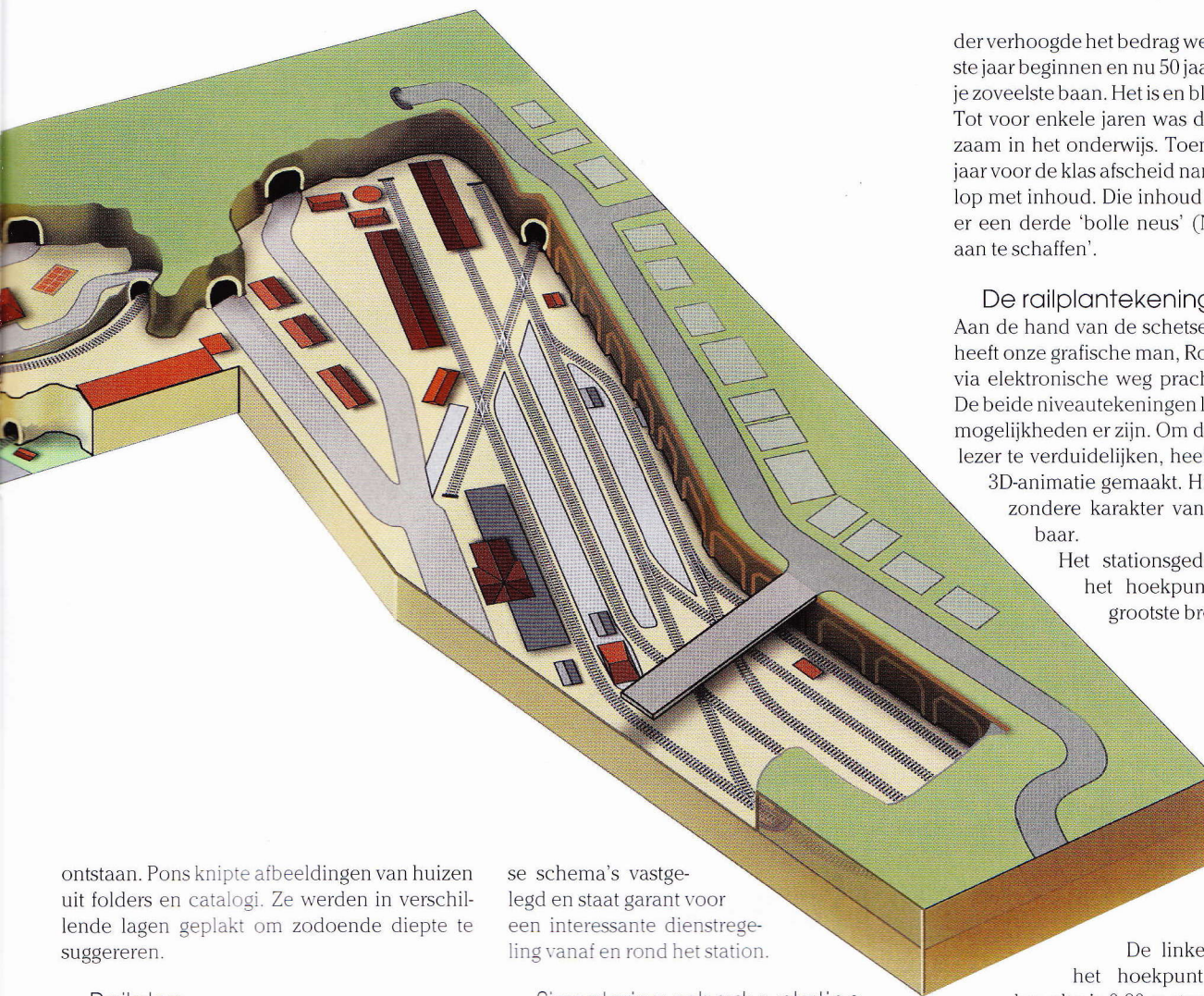


maar het geheel is op een uitermate creatieve manier vorm gegeven.

Die creativiteit was dan ook voor de jury, bestaande uit vakmensen op het gebied van het model en het grote spoor, reden om de eerste prijs in de categorie C aan deze baan toe te kennen. De maker zelf zegt, heel bescheiden, van zijn baan: 'Het is geen modelbaan, maar een miniatuurbaan.'

Drie niveaus

De baan is gebouwd op drie niveaus. Niveau 1 is gereserveerd voor het schaduwstation op de korte poot van de L. Dat station is bereikbaar via de deels zichtbare sporen op de lange, lin-



ontstaan. Pons knipte afbeeldingen van huizen uit folders en catalogi. Ze werden in verschillende lagen geplakt om zodoende diepte te suggereren.

Railplan

De heer Pons heeft zijn railplan uit een boekje, maar aangepast aan de situatie in zijn woning. Zo is de linkerpoot van de baan eigen ontwerp. In de begeleidende brief bij zijn inzending schreef hij hierover: 'Ik heb mijn railplan voor een deel uit een boekje, maar aangepast aan de situatie in mijn woning. De linkerzijde van mijn baan is zelf ontworpen. Bij de bouw daarvan bleek een kruipgat nodig te zijn om in noodgevallen te kunnen ingrijpen. Mijn baan staat in een logeerkamer. Het tweede deel, linkerzijde, werd gebouwd nadat een van mijn zonen het huis uitging. Samen met een andere zoon heb ik verlichting boven de baan aangebracht. Er zijn vier tl-buizen. Niet alleen fijn voor bezoekers, maar ook om duidelijk te zien wat je doet als je aan het werk bent. Een van mijn kleinzonen, 2 jaar oud, weet al feilloos de knop te vinden.'

Het railmateriaal is zoals gezegd van Märklin. M-rails, sommige wel vijftig jaar oud. Over kwaliteit gesproken. De besturing van de baan is analoog, want 17 locomotieven te laten ombouwen was voor Pons geen optie. Het geomodel is naar Duits voorbeeld en doet denken aan een stad in het middelgebergte. Het tijdperk is ruim genomen en loopt van tijdperk III tot aan tijdperk IV (1950 tot 1990). Dat is goed aan het bestand van tractievoertuigen te zien.

Behalve stoomlocomotieven van de series 74, 81, 89, S 3/6 en P8 voeren diesels als de 212, 216, 218, V 200 en railbus 795 de boventoon. Daarmee kan een aardig stukje gereden worden. De omloop van het materieel is in diver-

se schema's vastgelegd en staat garant voor een interessante dienstregeling vanaf en rond het station.

Signalering schaduwstation

Om te kunnen zien of de sporen bezet zijn, wordt van de Märklin contactrails gebruik gemaakt. Aan de voorzijde van de baan zijn led's aangebracht, die de stand van zaken in het schaduwstation signaleren. Gewone schake-

der verhoogde het bedrag wel eens. Met je achtste jaar beginnen en nu 50 jaar later werken aan je zoveelste baan. Het is en blijft een genoegen.' Tot voor enkele jaren was de heer Pons werkzaam in het onderwijs. Toen hij in 2006 na 38 jaar voor de klas afscheid nam was er een envelop met inhoud. Die inhoud werd gebruikt om er een derde 'bolle neus' (Nohab-diesel) van aan te schaffen'.

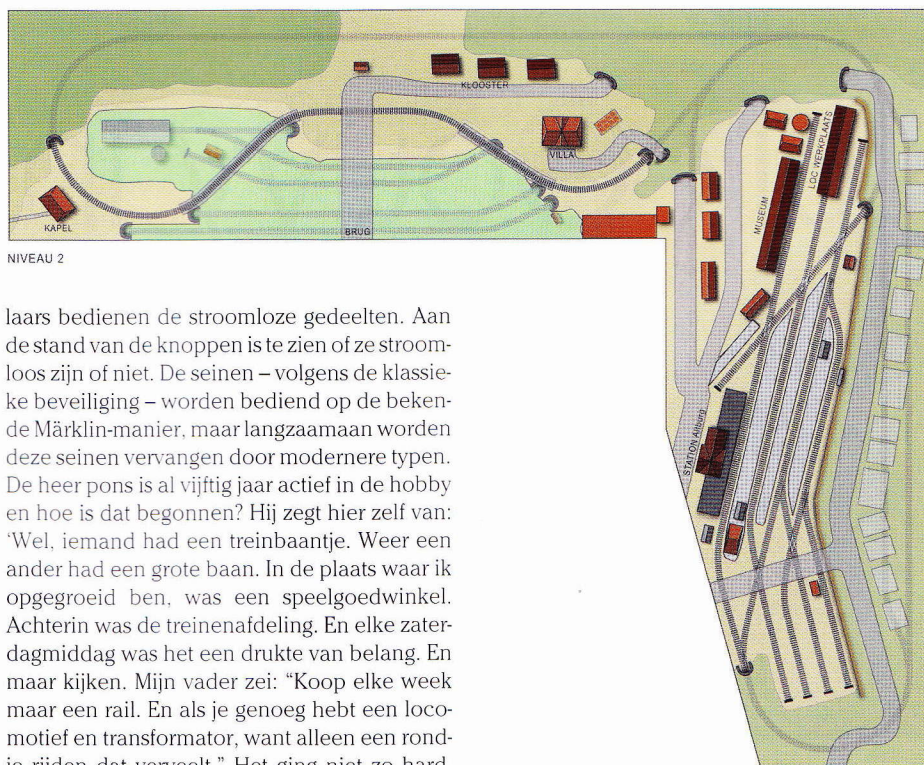
De railplantekening

Aan de hand van de schetsen van de bouwer, heeft onze grafische man, Roel Linker, de baan via elektronische weg prachtig vormgegeven. De beide niveautekeningen laten zien welke rijmogelijkheden er zijn. Om de opbouw voor de lezer te verduidelijken, heeft de tekenaar een 3D-animatie gemaakt. Hierin wordt het bijzondere karakter van deze baan zichtbaar.

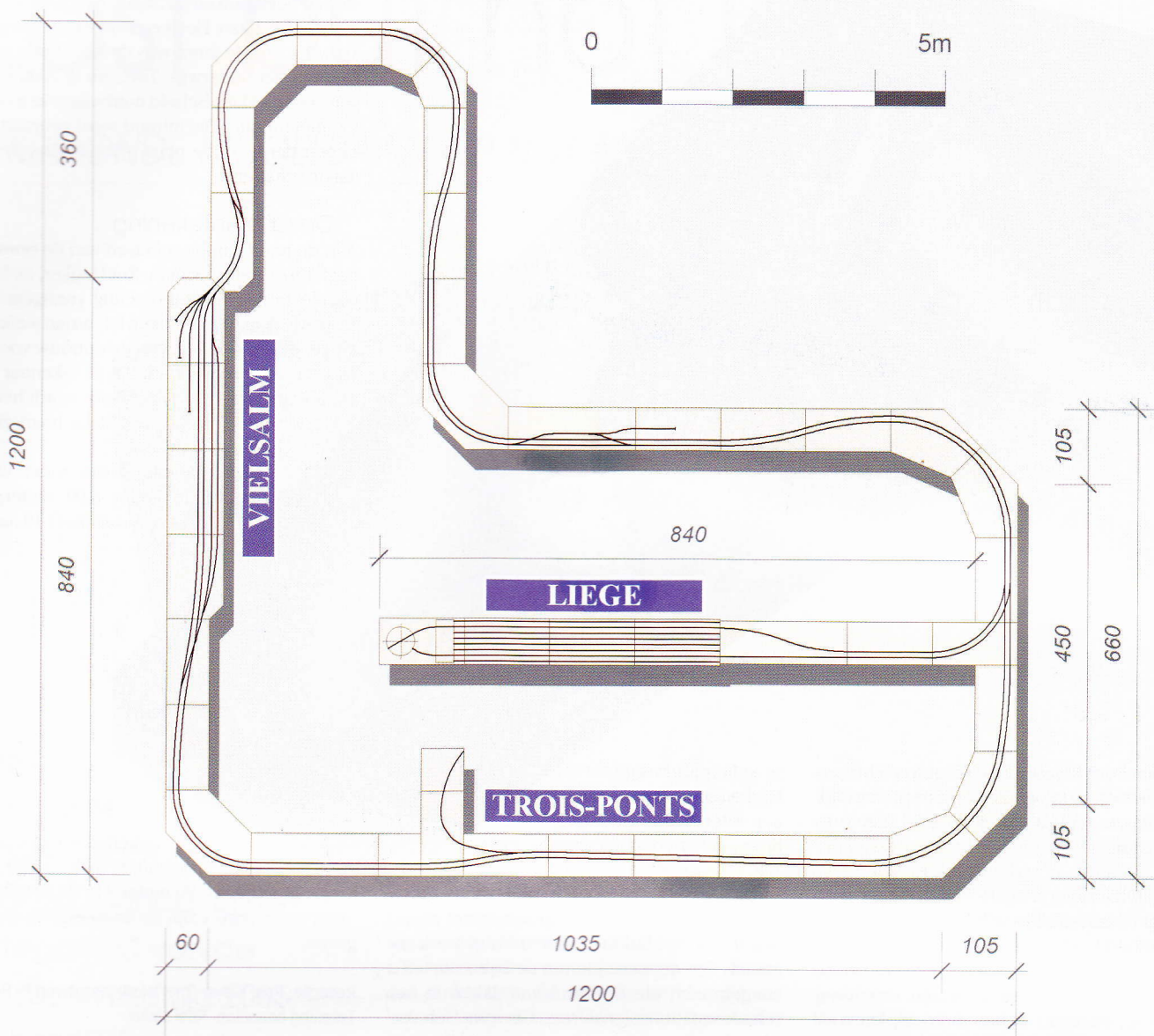
Het stationsgedeelte meet vanaf het hoekpunt 3.00 meter, de grootste breedte is 1.10 meter.

De linkerpoot meet vanaf het hoekpunt 3,75 meter, de breedte is 0,80 meter. Op de detailtekening van niveau 1 zijn de kruipruimten aangegeven.

Redactie: Paul Kleyer (met tekstbijdrage van P. Pons)
Tekening baanplan: Roel Linker



laars bedienen de stroomloze gedeelten. Aan de stand van de knoppen is te zien of ze stroomloos zijn of niet. De seinen – volgens de klassieke beveiliging – worden bediend op de bekende Märklin-manier, maar langzaam worden deze seinen vervangen door modernere typen. De heer pons is al vijftig jaar actief in de hobby en hoe is dat begonnen? Hij zegt hier zelf van: "Wel, iemand had een treinbaantje. Weer een ander had een grote baan. In de plaats waar ik opgegroeid ben, was een speelgoedwinkel. Achterin was de treinenafdeling. En elke zaterdagmiddag was het een drukte van belang. En maar kijken. Mijn vader zei: "Koop elke week maar een rail. En als je genoeg hebt een locomotief en transformator, want alleen een rondje rijden dat verveelt." Het ging niet zo hard. Een kwartje zakgeld in de week, maar mijn va-



Het banenplan van MSCM De Pijl met de opstelling van de modules zoals die te zien was op Rail 2003 in Leiden.

Luik Gouvy in model

LIJN 42 IN MODULES BIJ MSCM DE PIJL

MSCM De Pijl heeft zijn lokalen in de gebouwen van het vormingsstation van Muizen bij Mechelen. Op de eerste verdieping onderhouden zij reeds meer dan 30 jaar een vaste modelbaan. Begin jaren negentig werd de huurovereenkomst met de NMBS bedreigd door de komst van een containerterminal waardoor de vereniging een aantal lokalen moest afstaan. Reden om de leegstaande zolder op te knappen en de activiteiten een nieuwe wending te geven met de start van een modulebaan.



De modulebaan van MSCM De Pijl werd voor de eerste maal op Rail 2003 in Leiden getoond. Om een afwisselend landschap mogelijk te maken, werd lijn 42 van de NMBS als thema gekozen. Lijn 42 ligt in het oosten van België en verbindt Luik met Luxemburg via Gouvry.



Twee leden hebben de stations Trois-Ponts en Vielsalm nagebouwd. Het station van Vielsalm bestaat uit acht modulebakken.



Tot de eerste helft van de jaren negentig was de lijn niet geëlektrificeerd. Er wordt uitsluitend met diesellocomotieven gereden.

Vijftien jaar later zit De Pijl nog steeds in dezelfde lokalen. De zolderverdieping werd volledig gerenoveerd en uitgebreid met een atelier, een opslagplaats, een ruimte voor verschillende modulebanen, en natuurlijk ook een nieuwe bar. De werkzaamheden aan de vaste modelbaan werden tijdelijk op een laag pitje gezet uit vrees dat de club de gebouwen vroeg of laat toch zou moeten verlaten. Elke nieuwe investering zou bijgevolg zinloos zijn geweest. Daarentegen werd alle aandacht op de ontwikkeling van een nieuwe modulebaan naar Belgisch voorbeeld gericht. Ervaring met de bouw van modules zoals in Nederland was begin jaren negentig in België moeilijk te vinden. Ook niet in de modelbouwclub De Pijl. Alles stond bij wijze van spreken nog in de kinderschoenen. Ideeën werden verzameld en plannen werden gemaakt. Voor de coördinatie werd een modulebaanmanager aangesteld. Vanaf dat moment kon de ontwikkeling definitief van start gaan. De bestaande NEM-normen voor modules werden overgenomen. Collectief werd hout ingekocht en verzaagd. Hierdoor werd niet alleen de kostprijs gedrukt, maar streefde de club eveneens naar uniformiteit in de opbouw van de modulebakken. De belangrijkste taak van een modulemanager is naast coördinatie en het oplossen van technische problemen, zorgen voor de eenheid in de gebouwde modules. Dit is noodzakelijk om wildgroei te voorkomen. Dat deze opdracht verregaande gevolgen heeft, blijkt uit de discussies die over de keuze van de ballast en de kleur van het strooimateriaal werden gevoerd. Maar ook over de sporen en wissels, de afwerking van het landschap, de elektronica en het besturingssysteem werden talrijke nachtelijke uren gevuld.

Lijn 42

Om een afwisselend landschap mogelijk te maken werd lijn 42 van de NMBS als thema gekozen. Lijn 42 ligt in het oosten van België. Zij loopt vanaf Luik in de richting van Luxemburg over Trois-Ponts en Vielsalm. Via het grensstation Gouvry

gaat het verder naar Luxemburg. Deze spoorwegverbinding ligt in het noordelijk gedeelte van de Belgische Ardennen. Ze loopt door een zeer gevarieerd landschap en volgt de bedding van twee riviertjes, de Salm en de Amblève. In het noorden

grenst de spoorlijn aan de Hoge Venen en in het oosten heb je de uitlopers van de Duitse Eifel. Tot de eerste helft van de jaren negentig was de lijn nog niet geëlektrificeerd en was ze volledig op dubbelspoor aangelegd. De oude armseinen

werden enkele jaren daarvoor vervangen door het moderne lichtseinstelsel. Alle treinverkeer werd met diesellocomotieven afgewikkeld, waaronder de reeks 55 van de NMBS en de serie 18 van de CFL. Ook de bolle neuzen en de reeks 62 werden regelmatig op deze lijn gezien. Daarnaast had je nog motorwagens en treinstellen voor het lokale reizigersverkeer en enkele internationale treinen. Met andere woorden voldoende mogelijkheden om een gevarieerde exploitatie mogelijk te maken. Ook de stoomliefhebbers komen aan hun trekken. In Trois-Ponts en Gouvy waren destijds locdepots aanwezig, die stoomlocs van het type 80 en 81 in hun bestand hadden. Bovendien werden de zware goederenlocomotieven type 25 en 26 regelmatig op deze lijn ingezet.

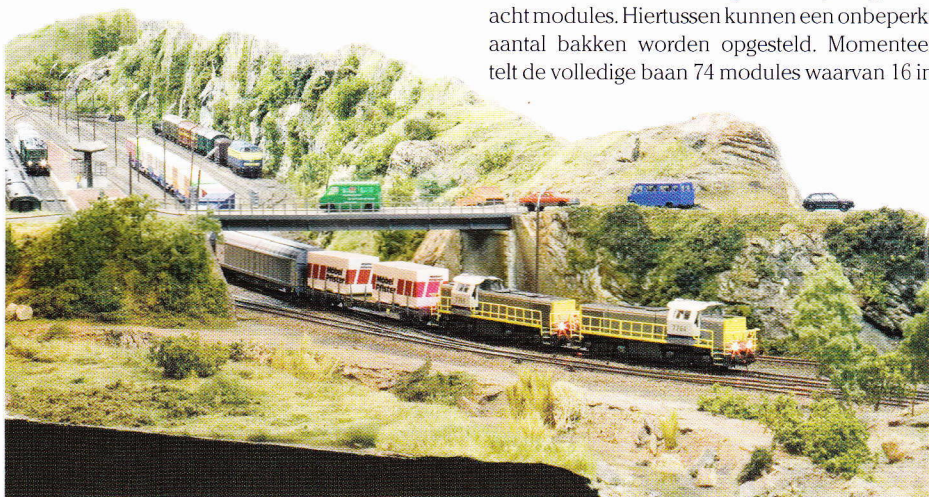
Vanaf het midden van de jaren negentig is de NMBS gestart met de elektrificatie van lijn 42. Op sommige plaatsen werd het spoor op enkelspoor teruggebracht. De diesels zijn intussen vervangen door elektrische meerspanningslocomotieven van de reeksen 13 en 15 van de NMBS en de serie 3000 van de CFL. In tegenstelling tot het grootste deel van het NMBS-net wordt de lijn niet met 3000 volt gelijkspanning gevoed, maar met 25 kV/50Hz zoals dit ook in het noordelijk deel van Luxemburg het geval is.

Om de opbouw van een modulebaan een snelle start te geven, hebben twee leden van De Pijl de stations Trois-Ponts en Vielsalm nagebouwd. Beide stations bestaan uit respectievelijk negen en acht modules. Hiertussen kunnen een onbeperkt aantal bakken worden opgesteld. Momenteel telt de volledige baan 74 modules waarvan 16 in

De realisatie van het landschap gebeurt op basis van vezelpap. Deze bestaat uit houtvezels en plaaster die met een spatel op een ondergrond met isolatieplaten wordt uitgesmeerd.

De achterwand van de modules is gemaakt van schildersdoek die aan zelfgemaakte friezen is opgehangen. Boven elke fries is een TL-lamp opgehangen.

Beide stations Vielsalm en Trois-Ponts zijn met een hoekmodule verbonden, zodat zij visueel van elkaar gescheiden worden. Deze modules worden door de vereniging gefinancierd. Alle andere modules zijn eigendom van de individuele leden.





Het station van Vielsalm werd volledig nagebouwd. Ook het interieur werd niet vergeten.

Lijn 42 wordt gebruikt voor transport van erts- en kolenwagens naar de staalfabrieken van Luxemburg. Een gele diesellocomotie reeks 55 verlaat het station van Trois-Ponts met een lege ertstrein. Het station van Trois-Ponts is volledig uitgerust met het moderne lichtseinstelsel. Hierdoor zijn realistische treinbewegingen met Belgische en Luxemburgse locomotieven mogelijk.

Naast de dagelijkse pendeltreinen en gebruikelijke goederenlocomotieven zag je op lijn 42 regelmatig internationale treinen vanuit Nederland. Hier getrokken door een blauwe NMBS reeks 55 en een CFL serie 1800.



eigen beheer. In het laatste geval gaat het vooral om de hoekmodules. Alle andere bakken zijn eigendom van de individuele leden.

Voor de bouw van het landschap is gekozen voor vezelpap en Styrodur. Deze techniek werd reeds uitvoerig besproken in RH 2004/04 en bestaat uit houtvezels en plaaster die met een spatel op een isolatieplaat Styrodur worden uitgesmeerd. Zij laten toe lichte constructies te maken, die voldoende stevig zijn en tegelijk een stootje kunnen verdragen. Andere bouwmethodes met onder meer plaaster en kippengaas blijken immers veel gevoeliger te zijn voor beschadiging tijdens het transport van de bakken.

Rail 2003

MSCM De Pijl was in 2003 aanwezig op Rail 2003 in Leiden. Het was de eerste maal dat de club met een afgewerkte modulebaan naar buiten kwam. Door de baanmanager werd in overleg met de leden en de organisatie in Leiden een aangepast plan voorgesteld. Het ontwerp in L-vorm omvat de stations van Trois-Ponts en Vielsalm. Beide stations zijn verbonden met een afgedekte hoekmodule, zodat een visuele scheiding gereali-

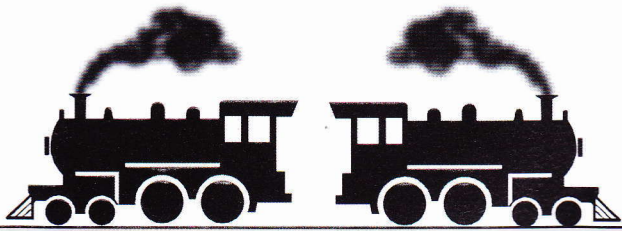
seerd wordt. De volledige opstelling telt 42 modules over een totale lengte van 58 meter. Op één plaats is een aftakking voorzien, die naar verdere opstelsporen leidt. De achterwand van de modules is van canvas of schildersdoek gemaakt, die aan zelfgemaakte friezen in gelast staal is opgehangen. Boven elke fries is een TL-lamp gehangen.

Op de modulebaan wordt vooral met materiaal uit de jaren tachtig en begin negentig gereden. Naast pendeltreinen tussen Luik en Gouvy, zie je eveneens autoslaaptreinen naar Italië en de internationale trein vertrekkend van Zandvoort, Haarlem of Amsterdam naar Luxemburg. Daarnaast heb je nog een selectief aanbod van goederentreinen met erts- en kolenwagens naar de staalfabrieken in Luxemburg. Af en toe zie je een lokale houttransporttrein. Enkele steengroeven langs de lijn zorgen daarenboven voor bijkomende bewegingen naar plaatselijke raccordermenten.

Voor de bediening van de modulebaan heb je minimaal vijf leden nodig. Twee leden regelen het verkeer in een van de stations. Eén medewerker staat in voor de bediening van de opstelsporen en het oplossen van kleine technische storingen.



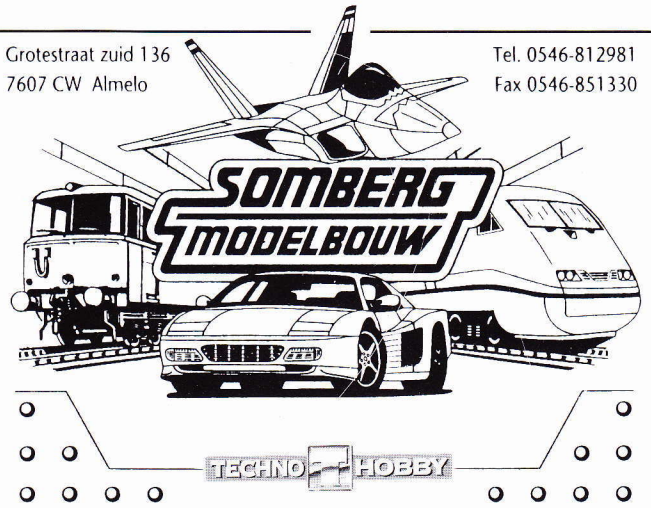
Bakx Modeltreinen



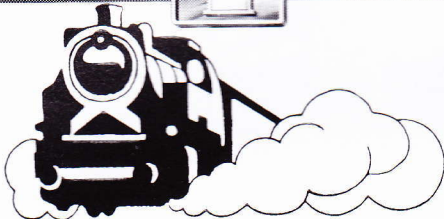
Op alle aanwezige treinmodellen 10% korting.
Laarderweg 3 Tel: 035-6918410 1402 BA Bussum

Grotestraat zuid 136
7607 CW Almelo

Tel. 0546-812981
Fax 0546-851330



TECHNO HOBBY



Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist
AMERSFOORT

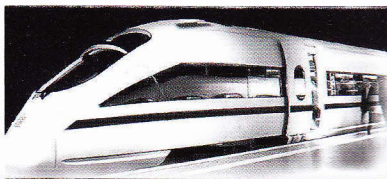


De nieuwe norm in digitale besturing

Na de ECoS,
straks ook
boosters
(4A - 8A, ook voor
central station!),
SwitchPilot en
SwitchPilot
Extension

Train Service Danckaert is
importeur voor ESU,
als ook voor
HOBBY TRADE
en MKB-modellen.
Vraag uw catalogus bij uw
dealer
of bij de importeur
(T.S.D., Hamiltonpark 14
8000 Brugge, België)
www.modeltrainservice.com

T S D



SEPTEMBER

Naast verhuizen en
verbouwen gaan
wij natuurlijk door met
onze aanbiedingsacties.

Deze maand diverse
nieuwe aanbiedingen
van Roco waaronder;

63926 NS Roco 2200
bruin gelijkstroom
voor maar €99,95

en de 69926
wisselstroomversie
voor maar €129,95.

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



Trein2000

Voor al uw
modelspoorwensen!

Boschstraat 32
4811 GH Breda
Tel. (076) 533 98 92
Fax (076) 533 98 93
info@trein2000.nl

Voldoende parkeer-
gelegenheid voor
de deur.

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

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



Rocky-Rail B.V.B.A.
Gasthuisbosdreef, 33
B3700 Tongeren
Tel: (+32)(0)121 39.21.99
info@rocky-rail.com
www.rocky-rail.com



Een moderne diesel van de reeks 78 staat in voor het houttransport richting Luik. Dagelijks worden lege wagen aangevoerd.

Twee leden zorgen voor de individuele besturing en opvolging van de rondrijdende treinen.

Digitaal

Voor de besturing is gekozen voor het digitaal systeem van Zimo. Dit betekende een totale ommekeer in de manier van rijden zoals tot dan op de vaste modelbaan het geval was. In het begin van de jaren negentig hadden de meeste verenigingen nog weinig ervaring met digitale besturingssystemen. Alles moest bijgevolg nog uitgezocht worden. De keuze voor Zimo was niet vanzelfsprekend. De hoge kostprijs compenseerde echter de geboden kwaliteit en de bedrijfszekerheid. De centrale eenheden worden door de club gefinancierd en de inbouw van een decoder in de modellen wordt onder deskundige begeleiding uitgevoerd. Momenteel twijfelt niemand nog aan de voordelen van digitaal rijden. Elke loc krijgt een eigen nummer en met een walk around wordt de trein aan de voorzijde van de modulebak door zijn persoonlijke machinist of eigenaar begeleid. In de stations kan de loc aan een nieuwe bestuurder overgedragen worden, die de trein op zijn beurt verder opvolgt tot de trein zijn bestemming bereikt.

Intussen is het Zimo-systeem volledig ingeburgerd en zijn alle modellen met de nieuwe decoders van de laatste generatie omgebouwd. Door de globale aankoop kan de prijs gedrukt worden. Dit laatste betekent echter niet dat alle leden naar het digitaal systeem omgeschakeld zijn. Integendeel, het valt op dat de meeste leden die betrokken zijn bij de bouw van de modulebakken, slechts enkele modellen met een decoder uitgerust hebben. Deze treinen reserveren zij uitsluitend voor de modulebaan. Het voordeel is dat zij met een beperkte investering bij het digitale ex-



Oud en nieuw materieel ontmoeten elkaar op een modulebaan. Op de achtergrond een stoomloc type 81 zoals je dit in de jaren '50 nog kon tegenkomen.

periment betrokken worden en ervaring kunnen opdoen. Een kans die weinigen laten liggen. Verder kunnen zij thuis of op de vaste modelbaan van de club nog steeds analoog bezig blijven. Slechts enkele leden hebben de totale omschakeling gemaakt en rijden volledig digitaal. Voorlopig blijkt dit nog een minderheid te zijn.

Toekomst

De modulebaan zoals ze in Leiden is gepresenteerd, is nog niet volledig afgewerkt. De achtergrond werd in de laatste fase van de voorbereiding van de expo klaargemaakt, waardoor nog veel elementen zoals bomen, huizenrijen en dergelijke ontbreken. Ook het landschap moet verder gedetailleerd en levendig gemaakt worden. De nieuwe uitdagingen zijn ongetwijfeld de tentoonstellingen in binnen- en buitenland. Afhankelijk van de beschikbare ruimte en geïnteres-

seerde leden kunnen de modules in een nieuwe opstelling gepresenteerd worden. Zonder de inzet van deze leden zou de realisatie van een aangepast banenplan trouwens onmogelijk zijn. Intussen zit de Pijl niet stil. De club leeft meer dan ooit. De dreiging van een mogelijke verhuizing behoort tot het verleden. De activiteiten op zolder worden momenteel niet meer beperkt tot lijn 42. Enkele leden zijn met een modulaire Märklin-baan gestart. Anderen willen plaats reserveren voor schaal 0 en sommigen dromen van een spoorgedeelte in spoor I. Opvallend zijn de inschrijvingen van jonge spoorwegliefhebbers die de modelbouw een nieuwe toekomst moeten geven. Met de begeleiding en het begrip van de oudere leden moet dit zeker lukken.

Tekst & foto's: Peter Embrechts
Tekening: Bernard Lambert



Lackieren, altern und beschriften
Alba-Modellbahn-Praxis-Spezial

auteur/samenstell. Christian Wilke.
 Uitg: Alba Publication, Düsseldorf, 4e druk, 164 pag., 157 kleuren-, 62 zw/w foto's, ISBN 978-3-87094-242-7, prijs €14,90.

De 3e druk van dit boekje dateerde alweer van ruim 10 jaar geleden, dus tijd voor een riante update. Auteur Christian Wilke heeft deze taak op zich genomen en zich er met verve van gekweten. In rap tempo neemt hij ons mee door een stukje kleurengeschiedenis, geeft uitleg over de RAL-kleuren (oud en nieuw), het kleurenpalet van de Duitse spoorwegen en gaat daarna verder in op het gebruik van de verfspuitbus plus de diverse verfsoorten, het mengen, gronden, milieu en gezondheidsaspecten (zeker zo belangrijk), de diverse soorten airbrushes, tips voor diverse gereedschappen en gaat diep in op de techniek van het spuiten en schilderen. Uiteraard komen de missers ook aan bod, zodat u ook daarvan kunt leren. Het kan nooit alleen maar goed gaan. Weatheren is een kunst op zich en kan ook op diverse manieren (droog, nat, drybrush, poeders) worden toegepast. Hoofdstuk 6 tenslotte is gewijd aan het beschriften van modellen. Als laatste is een uitgebreide legenda met (web-)adressen van producenten en een nuttig overzicht van alle huidige RAL-kleuren en de producenten daarvan toegevoegd. U dient wel de Duitse taal machtig te zijn, maar dat zal voor het overgrote deel van de modelspoorers niet zo'n probleem zijn. In dit boekje zijn legio voorbeelden voor modelbouwers op alle niveaus. Van

harte aanbevolen dus voor iedereen die nét iets meer met z'n modelbaan wil doen dan de treinen zo uit de doos op de baan zetten of z'n vers geplakte plastic huisje zo onbehandeld neer te zetten. Niet meer doen, maar eerst dit boekje lezen. Uw baan en modellen gaan er zoveel meer van leven.-RE



Houten wagens IJzeren mannen

door Hans Kaas. Uitg.: Uquilair, Rosmalen. 1e druk, formaat 24,6 x 33,6 cm, 208 pag., >300 foto's, ISBN 90-71513-58-0. Prijs €32,-.

Hans Kaas heeft inmiddels al heel wat boeken op zijn naam staan. In al die pennenvruchten laat hij ons als lezer iedere keer weer kennismaken met het wel en wee van het oude spoorleven. Hij doet dat op een heel plezierige manier. Je hebt er weinig voor nodig om in gedachten naar de tijd van weleer terug te gaan. De verhalen pakken je als een spannend jongensboek. Kaas neemt ons mee naar zijn vroege jeugd, waarin hij van zijn vader vertelt, die ondermachinist was, van smokkeltochten tijdens de oorlogsjaren tot perikelen met een nauwelijks remmende Sik. Rond de jaren vijftig van de vorige was de NS een van 's lands grootste werkgevers met zo'n 28.000 employés. Het was in hoge mate een familiebedrijf, waar zonen vaak in de voetsporen van hun vader traden. Zo ook met Hans Kaas. Hij werkte nagenoeg 40 jaar bij het nationale spoorbedrijf en heeft voor dit boek ook weer in zijn spoorse verleden gegraven. Het is zeker geen

boek geworden dat zich op allerlei geschiedkundige en wetenschappelijke beginselen kan beroepen. Nee, het is gewoon lekker kijk- en leesboek. Het beeldmateriaal is allemaal in zwart/wit weergegeven, de ene foto wat scherper dan de ander. Ik wijt dit maar aan het feit dat een kwalitatieve fotocamera in die tijd niet voor iedereen was weggelegd. Het boek ademt sfeer en die sfeer pakt je, vanaf het eerste verhaal. Leuk om te hebben, nog veel leuker om te lezen en te kijken in een lekkere stoel of aan de tafel en aan je kinderen of kleinkinderen te laten zien: kijk, zo was het toen. Niet echt een goeie ouwe tijd, maar wel een boeiende. Zo boeit ook dit boek.-RE



LOKI Spezial Re 4/4 I

door Franz Eberhard en Hansueli Gonzenbach. Uitg.: Fachpresse Zürich AG (e-mail buchversand@avd.ch), formaat A4, 132 blz., 195 foto's waarvan 46 in zwart/wit, 9 tekeningen, 7 tabellen, Duitse tekst, ISBN 3-9522945-9-4, prijs Sfr 28,50.

De eerste door het Zwitserse LOKI uitgebrachte special verscheen in 1991. De sinds 2000 uitgebrachte specials behandelen elk een specifiek type materieel. De nu verschenen 27e special behandelt de vierassige eloc Re 4/4 I van de Zwitserse SBB. De Re 4/4 is een doorontwikkeling van de SBB-bagemotorwagen RFe 4/4 en de BLS A4 4/4. Het was de eerste draaistelloc bij de SBB zonder voorloopassen. Kenmerk was het relatieve geringe gewicht van de ma-

chine. Bij frontale aanrijdingen moest daardoor vaak niet alleen het plaatwerk worden vernieuwd, maar ook de gehele stuurstand. De schrijvers belichten het gehele spectrum van ontwerp via prototype, wijzigingen en verbouwingen, TEE-diensten en kleurvarianten tot aan de buitendienststelling, sloop of verkoop aan andere spoorwegmaatschappijen. Een aantal machines is nog steeds rijvaardig en wordt met enige regelmaat op Zwitserse en Duitse baanvakken ingezet. In 24 pagina's worden de ooit in N, TT, H0, 0 en spoor 1 uitgebrachte modellen van de Re 4/4 I in beeld en tekst belicht. De special biedt de Zwitsers georiënteerde (model)spoorhobbyist een goed inzicht in de ontwikkeling en 50 jaar inzet van deze elegante loc.-DH

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.

21 november: Op tijdreis door Nederland 1979-1996. deel 1. Diaprogramma gepresenteerd door Maarten van der Velden.

NVBS-afdeling oost (Arnhem)

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

7 november: Wagon-Lits en Mitropa. Diaprogramma door Otto Dijkstra.

Railtheater Voorburg

Zaal: 'De Voorhof', Herenstraat 77, naast de Oude Kerk. Aanvang: 20.00 uur. Toegang: €3,00.

2 november: 'Smalsporig door Zwitserland deel 2.' Diapro-

gramma, presentator en reisleid-
der: Bert van der Kruk.

9 november: 'NS door de jaren
heen.' Filmprogramma, samen-
stelling en productie: Willem
Dijkman.

23 november: 'Buurtspoorwe-
gen en stadstram in België.'
Filmprogramma, presentator:
Rob de Haan.

30 november: Türkiye Rail
(1984), Een vergeten spoorlijn
(1989) en Ceske Rail (1989).
Films uit de nalatenschap van
Paul Rozendaal. Presentatie:
Willem Dijkman.

Zeeuwse Trein Modelruilbeurs

Op 17 november van 10.00-
15.00 uur in Congrescentrum
'De Stenge', Stengeplein 1,
Heinkenszand (bij Goes). Toe-
gangsprijs: volwassenen €1,50,
kinderen € 0,50. Info: 0113-
220493.

Treinenbeurs

Op 4 november in zaal Valken-
horst, Oirschotsedijk 23 te Eind-
hoven. Openingstijden: 10.00-
15.00 uur. Entree €2,00. Inlich-
tingen: tel.: 040-2550041,

e-mail m.vanhoutum@chello.nl
of www.hermano.nl/model-
spoor.

Cinema First Floor

15 november: Filmavond: 1.
Wandelen in Zwitserland, deel 2
(57 min.), 2. De Lötschberg-
basistunnel, Connecting Europe
(29 min.) en 3. Flevolijn, een trein
op nieuw land (35 min.). Cinema
First Floor is te vinden op de eer-
ste verdieping van modelbouw
Heyerman aan de Misterweg 7a
te Winterswijk. Aanbeveling: te-
lefonisch reserveren: 0543-
519849 of per e-mail: info@hey-
ermanmodelbouw.nl. Aanvang:
20.00 uur. Toegangsprijs:
€3,50.

Open Dag

Op zondag 4 november van
11.00-17.00 uur organiseert de
m.s.v. De Percee deze dag in
Bierbrouwerij 'De Keyzer', Wijc-
ker Grachtstraat 26 te Maas-
tricht. Inlichtingen: www.deper-
cee.nl of tel. 043-3261186.

Tentoonstelling 'Smalspoor aan Zee'

Op zaterdag 17 november van
10.00-17.00 uur en zondag 18
november van 10.00-16.00 uur
organiseert de Voornse Model-
spoor Vereniging voor de 2de
keer de tentoonstelling 'Smal-
spoor aan Zee' in de grote zaal
van Hotel 't Wapen van Marion
aan de Zeeweg 60 te Oostvoor-
ne. Entree € 4,00 p.p. Ruime
parkeergelegenheid.

Modelbouwdagen

De Model Rail Groep Veendam
organiseert op 24 en 25 novem-
ber zijn jaarlijkse Noordelijke
Spoor- en Modelbouwdagen in
de Sorgvliethal, Jan Salveplein 1
te Veendam. Openingstijden:
10.00-17.00 uur.

Spijkspoor

De modelspoorclub Spijkspoor
organiseert op 3 december een
beurs in Delta te Poortugaal.
Openingstijden: 10.00-15.00
uur. Toegangsprijs: volwas-
senen €2,00, kinderen tot en met
12 jaar mits onder begeleiding,
gratis.

Trix Express clubdag

De Trix Express Club organi-
seert haar jaarlijkse clubdag
'Blijft boeien en bloeien' op 25
november in de Reigerzaal van
Hotel Nuland (van der Valk),
Rijksweg 25 te Nuland (bij Den
Bosch). Openingstijden: 11.00-
16.00 uur. Toegangsprijs vol-
wassenen € 4,00. Kinderen on-
der de 12 jaar en onder begelei-
ding gratis. Info clubdag:
0621571565.

Modelspoordag en ruilbeurs

Vijfde modelspoordag in het
Rijnlands Revalidatie Centrum,
Wassenaarseweg 501 te Leiden
op 24 november van 10.00-
16.00 uur. Toegang: gratis. Info:
Gerben Posthumus, Groenhoe-
ve laan 22, 2343 BR Oegstgeest.
Tel.: 071 5172027 of het Rijn-
lands Revalidatie Centrum 071
5195244.

Beursagenda

17 nov.: Joure, Zalencentrum
't Haske, Vegelinsweg 20.

Openingstijden: 10.00-15.00
uur.



VOLGENDE MAAND

Märklin SVT 04

In de Railtest wordt van Märklin de SVT 04
501 aan de tand gevoeld. Dit
dieseltreinstel behoort tot de zogenaamde
Eierköpfe. Een van deze stellen haalde de
geschiedenis door het Duitse voetbalelftal
dat in 1954 in Bern het
wereldkampioenschap veroverde naar
Duitsland terug te rijden.



De Magie van Messing DEEL 1

Messing modellen. Er kleeft een bepaalde
magie aan. Volgens sommigen is het de
hogeschool van de spoorwegmodelbouw.
Toch hoeft het bouwen van een rijdende loc
in messing hoeft niet overdreven moeilijk te
zijn. Zeker niet met een interessante kit van
'De Grote Sik' in H0 of 0 die hier een
wedergeboorte ondergaat.

Nieuwe generatie Sprinter

NS Reizigers staat aan de vooravond van
een interessante ontwikkeling. De trein
die dagelijks 1,5 miljoen reizigers
vervoert, wordt de spil in het landelijke
mobiliteitsvraagstuk. Het eerste
exemplaar van de nieuwe generatie
Sprinter beleefde op vrijdag 21 september
z'n finest hour.



4-4-ALL

Aanbiedingen gelden tot:
eind november 2007.



16 lupinen.
no. 1218

€5,95



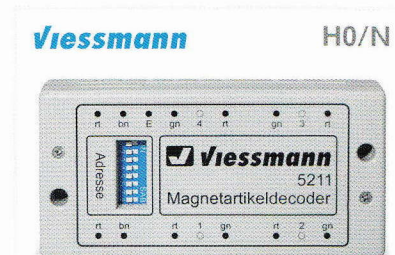
Grachtenpand.
no. 130933

€19,95



Hoogovenwagen.
no. 224309

€24,95



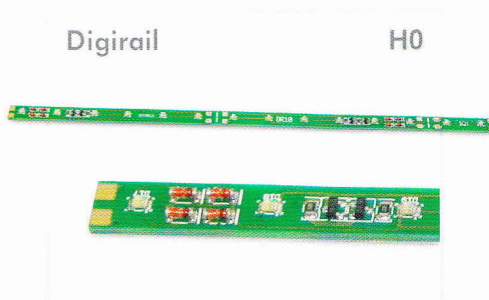
Wisseldecoder voor 4 wissels.

no. 5211 **€29,95** p/st
3 VOOR: **€79,95**



Wagen met belading. no. 95577B

VAN **€29,95**
VOOR: **€19,95**



Digirail H0

Binnenverlichting met 14 leds.

Voor alle rijtuigen. **€9,95**



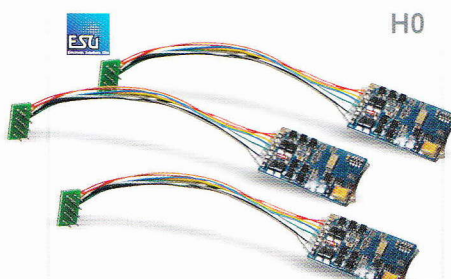
SBB dubbelset.

no. 37512 **€299,00**



Geweldige metalen container-
kraan.

€549,00



DCC-Basicdecoder. no. 52690

€19,95 p/st
3 VOOR: **€55,00**



Gelede tram met motor.

no. 63091 **€97,00**

BEZOEK ONZE SPECIAALZAKEN WAAR U EEN SUPER TREINENASSORTIMENT VINDT !!

Wentink Treinenhuis
Steenstraat 20 Arnhem
Tel. 026 - 4423226

Meijer & Blessing
Westewagenstraat 27 Rotterdam
Tel. 010 - 4145591

Wapstad
Huis te Landelaan 462 Rijswijk
Tel. 070 - 3947974

De Houtloods
Loosduinsekade 240 Den Haag
Tel. 070 - 3456939

Freizeit & Technik
Siegerstrasse 9 Am EOC
47533 Kleef
Tel. 02821-26611