

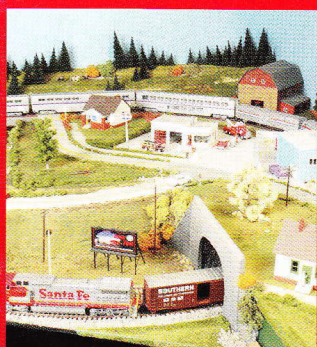
RAIL HOBBY

TIJDSCHRIFT VOOR SPOORWEGEN EN MODELSPoor

DECEMBER 2007
€ 5,50 - € 6,20 (B)
JAARGANG 30, NR 12
WWW.RAILHOBBY.NL



**ENTREE NIEUWE
SPRINTER**



**EEN SANTA
FE-BAAN**



**EEN HAMBURGER
IN DE RAILTEST**



**VENTWAGEN
VOOR DE
GROENTEBER**



Model-Sik in messing

BENELUX 1986 IN MODEL



8 710966 086278

01207

Artitec®

PLAN E

verrassing !!!



NS	Periode III	L.O.B. 265 mm	H0	PLAN E 2e-klas-rijtuig B 6603	Artikel 20.150.01
				PLAN E 2e-klas-rijtuig B 6659	Artikel 20.150.02
				PLAN E 2e-klas-rijtuig B 6681	Artikel 20.150.03
				PLAN E 2e-klas-rijtuig B 6713	Artikel 20.150.04



NS	Periode III	L.O.B. 265 mm	H0	PLAN E 1e-klas-rijtuig A 6525	Artikel 20.151.01
				PLAN E 1e-klas-rijtuig A 6540	Artikel 20.151.02



NS	Periode III	L.O.B. 265 mm	H0	PLAN E Restauratierijtuig RD 6957	Artikel 20.152.01
				PLAN E Restauratierijtuig RD 6966	Artikel 20.152.02



NS	Periode III	L.O.B. 265 mm	H0	PLAN E Postrijtuig P 7928	Artikel 20.153.01
				PLAN E Postrijtuig P 7934	Artikel 20.153.02



Rijdend te zien bij Railz Miniworld te Rotterdam
voor informatie zie: www.railzminiworld.nl

VERKRIJGBAAR
VIA UW WINKELIER

VOOR INFORMATIE ZIE:
WWW.ARTITEC.NL

Langs de lijn

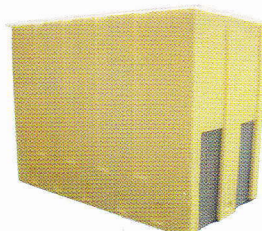
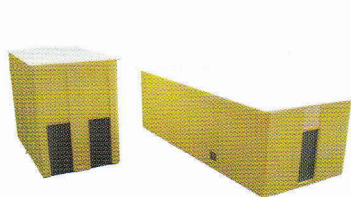
Wie regelmatig met de trein door ons land reist zal het opgevallen zijn dat er bij de stations en langs de lijn diverse grote en kleine anonieme gebouwen staan. Dit zijn veelal onder- en schakelstations die samen met de relaishuisjes noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van ons (elektrisch) spoorwegbedrijf.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

NIEUW

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 relaistkasten 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 meeste 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 zoetviiltje, 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
€ 15,75 (België € 17,75)	€ 16,95 (België € 18,95)

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)



12 | Pionier van de Amerikaanse stroomlijntrein **DEEL 2**



24 | De SBB RAe TEE II in groot en klein

Inhoud



Entree nieuwe generatie Sprinter

6 | *NS Reizigers staat aan de vooravond van een interessante ontwikkeling. Het aanbod van treindiensten wordt straks met drie formules uitgevoerd: met Intercity's, hogesnelheidstreinen en Sprinters. Het eerste exemplaar van de nieuwe generatie Sprinter beleefde op vrijdag 21 september z'n finest hour.*



Nederlandse stootjукken

64 | *Een stootjук is een van die spoorse zaken die echt bij het spoor horen. In model mogen ze dan ook niet ontbreken. Stootjукken naar Duits voorbeeld zijn er alom. Nederlandse modellen niet. Gelukkig is het niet zo moeilijk om een acceptabel Nederlands stootjук te maken.*

Ronse, de perfecte locatie voor een modelbaan **DEEL 2**

66 | *Er zijn een aantal goede redenen om Ronse in model na te bouwen. Het betreft een gaaf bewaard spoorwegemplacement uit het midden van de 19de eeuw. Het verbaast dan ook niet dat vrijwel alle gebouwen op de site door het Vlaamse Gewest als monument beschermd zijn.*



Foto: Cees Cremer

Veranderingen in het tijdsbeeld

Onlangs selecteerde RH bij de heer Albers een aantal zwart/wit foto's voor het artikel 'Ontstoming 50 jaar geleden'. Bij de vele prachtige negatieven passeerde o.a. een foto van een kruising van een provinciale weg met het spoor, onder een behoorlijk schuine hoek, in de nabijheid van Zaandam in de richting van Purmerend. Vanaf hetzelfde punt, nagenoeg vanaf dezelfde positie, maar nu vanuit de cabine bereikte ons deze foto van Cees Cremer. Op beide foto's is op de achtergrond de afgetakte lijn naar Alkmaar zichtbaar. Het grootste verschil? De fly-over, en natuurlijk de veranderingen in het tijdsbeeld.-NR

Museumstel DE2 op rondreis Poster

Plan X, materieel DE1 en DE2 of Blauwe Engel. U mag kiezen uit de naam. Het was een Nederlandse dieselelektrisch treinstel dat in 1953-1954 door de Rotterdamse materieelfabrikant Allan & Co's Koninklijke Nederlandsche Fabrieken van Meubelen en Spoorwagematerieel NV in opdracht van de Nederlandse Spoorwegen gebouwd werd. 30 motorrijtuigen DE1, 21-50, en 46 tweewagentreinstellen DE2, 61-106, zijn gebouwd. Een van deze stellen was nummer 20, de Kameel, het inspectievoertuig van de NS-directie. Enkele tweerijtuigstellen staan in de boeken als Plan X. Zij werden vanaf 1975 gemoderniseerd en in het bekende geel geschilderd, en kregen nieuwe nummers, 161-186. Enkele Blauwe Engelen zijn bewaard gebleven. Dit museumstel werd gesnapt bij Hilversum Sportpark op 26 mei 2007.-NR



- 6 Entree nieuwe generatie Sprinter
- 10 Oude emplacementjes, Den Haag Loosduinseweg
- 12 Pionier van de Amerikaanse stroomlijntrein, deel 2
- 24 De SBB RAe TEE II in groot en klein
- 30 De Magie van Messing, de wedergeboorte van de Grote Sik
- 40 Een Santa Fe-baan
- 46 HSL anno vroeger, de VT 04.501 van de DB als Märklin-model in de Railtest
- 50 50 jaar Benelux-treinen (deel 5, slot), de Benelux van 1986 in model
- 55 Een ventwagen voor de groenteboer
- 64 Nederlandse stootjukkens
- 66 Ronse, de perfecte locatie voor een modelbaan, deel 2

Rubrieken

- 18 Railview
- 23 Rail Musea
- 38 Poster
- 58 Vitrine
- 71 Railforum
- 72 Railpers
- 73 Railmemo



Foto: Nico van Roon

Cover

Bij enkele artikelen rond modelbouw met messing figureert de Sik. Deze Sik 301, met afwijkende rechterbuffer voor, in het geel met grijs verzorgt op het terrein van de werkplaats Haarlem het interne vervoer van divers materieel. Voor de verklaring van de afwijkende buffer zie Opmerkelijk in RH 2007/02. De Sik in messing omvat meerdere groene exemplaren, de 406, 409 en 415. Haarlem, 12 juni 2004. (foto Nico van Roon)

Eurospoor 2007 zit er weer op. Drie hectische dagen in een sfeervolle omgeving. Een evenement dat uit binnen- en buitenland medewerking ontvangt. In de grote hal terecht alle aandacht voor de veelal prachtige modelbanen, zowel privé- als clubbanen. Enkele commerciële stands sierden deze hal. In de andere hal alleen commercie. Met die handel heeft ondergetekende niet veel, excusez les mots, en daarom had hij dat na één keer helemaal gezien. Niet zo de grote hal. Daar is hij vele malen doorheen gewandeld en heeft uren bij bepaalde banen gestaan. Van een van de banen heeft hij foto's gemaakt die u te zijner tijd in dit blad zult aantreffen.

Maar de belangrijkste activiteit van een medewerker aan een modelspoorblad tijdens zijn aanwezigheid op dit evenement is toch lezers te woord staan, een praatje maken, kritiek aanhoren ('Jullie zouden meer van dit en dat moeten brengen... en minder van zus en zo...!!'), suggesties bespreken. Vooral dat laatste is een van de belangrijkste redenen van onze aanwezigheid. Zo was er een heer, zo te zien een veertiger, die wel begrepen had hoe de rails en de wissels op een plank gespijkerd konden worden. Dat lukte allemaal wel, maar hoe verder met... Dat onderwerp zal ik u hier niet verklappen, want dat idee is de spreekwoordelijke keuken ingegaan. Al bladerend in het laatste nummer stelde hij dat je met zo'n blad ook niet verder komt, want het staat er niet in. 'Hebt u 'het' al eens geprobeerd toe te passen op uw modelbaan?' 'Nee, want het staat niet in dit nummer!' Uiteraard niet, want niet alles kan in één nummer staan; wat moet je immers de volgende keer dan publiceren? Voor dit soort gesprekjes zijn de redactieleden op de stand aanwezig: om te luisteren, advies te geven, ideeën te verzamelen. De foto is van de inbreng Petershausen. Geniet van nummer 12, er staat weer veel in.



Nico van Roon

Van de uitgever

Ondanks stijging van de productie- en verzendkosten verhogen wij per 2008 onze abonnementsprijzen niet. Wel zien wij ons genoodzaakt om €2,50 in rekening te brengen indien u per acceptgiro betaalt. Om deze toeslag te voorkomen kunt u het machtigingsformulier op www.railhobby.nl/machtigen invullen. Uiteraard kunt u ook een brief, voorzien van uw rekeningnummer en handtekening, sturen aan Uitgeverij Scala BV, postbus 38, 3800 AA te Amersfoort, waarmee u ons machtigt het abonnementsgeld van Railhobby tot wederopzegging af te schrijven.

Adverteerders

- | | | |
|-----------------------|------------------------|----------------------|
| 76 Artitec | 16 Firma Wentink | 28 Olympus |
| 62 Bakx Modeltreinen | 16 Heijerman Modelbouw | 16 Peard |
| 16 Beelen Modelbouw | 16 Joadis | 16 Somberg |
| 62 Brekelmans | 62 Keuterman | 62 Stevan Volp |
| Modelbouw | 16 Modelbouwcentrum | 16 Thijssen Techniek |
| 75 De Wapstad | Hilversum (MCH) | 62 trein 2000 |
| 44 DigiRails | 16 Modelspoorbeurs | 74 Wentink occasions |
| 16 Drachten Modelbouw | Houten | |
| 44 Evenementenhal | 16 Modelzolder | |
| Rijswijk | 16 MVB | |

NS Reizigers staat aan de vooravond van een interessante ontwikkeling. In 2020 worden er 21 tot 24 miljard reizigerskilometers afgelegd. De trein die dagelijks 1,5 miljoen reizigers vervoert, wordt de spil in het landelijke mobiliteitsvraagstuk. Het aanbod van treindiensten wordt straks met drie formules uitgevoerd: met Intercity's, hogesnelheidstreinen en Sprinters. Het eerste exemplaar van de nieuwe generatie Sprinter beleefde op vrijdag 21 september z'n finest hour.

Entree nieuwe

FORS, MAAR COMFORTABEL EN VEILIG



Het productieschema is aangepast: maandelijks worden er nu vijf in plaats van twee Sprinter-treinstellen afgeleverd.

De eerste aanblik is er een van wauw. Met die uitpraak staat schrijver dezes niet alleen op het zonnige buitenterrein van Siemens. Op het fabrieksterrein in Krefeld-Uerdingen waar ooit de naam Duewag prijkte, is zojuist de roll-out van het in de kleuren blauw, wit en geel gespoten zesdelige treinstel 2601 beëindigd. In tegenstelling tot

het materieel dat nu in dienst van NS reizigers is, oogt het prototype van de nieuwe Sprinter log en fors. Althans de kop. Maar achter die ogenschijnlijke overdimensionering gaat een comfortabel, snel en veilig treinstel schuil, dat bedoeld is om het Randstad Sprinter Net 2020 op een eigentijdse manier vorm en inhoud te geven.

Bij een nadere beschouwing aan de hand van NS-voorlichter John Krijgsman wordt duidelijk dat de reiziger met ingang van het najaar van 2008 met een weloverwogen gekozen treinstel te maken krijgt. Een nieuwe materieelsoort die op de elektrische treinstellen van de serie 425 van de DB is gebaseerd. Stellen die bij onze oostburen inmiddels hun waarde op drukke voorstadslijnen hebben bewezen. En voor die verkeersstromen heeft NSR in 2005 bij een consortium van Bombardier Transportation en Siemens Transportation Systems – twee grote tegenstrevers op de mondiale spoorwegmarkt – 35 elektrische Sprinters besteld. Zeventien zesdelige stellen worden door Siemens in Krefeld-Uerdingen gebouwd, de achttien vierdelige exemplaren worden door de Bombardier fabrieken in Aken (het vroegere Talbot) en Henningsdorf, bij Berlijn geleverd.

generatie Sprinter

Op vrijdag 21 september 2007 werd bij Siemens in Krefeld-Uerdingen het prototype van de Sprinter gepresenteerd.

De eerste klas heeft rode stoelen, de tweede klas is voorzien van blauwe zitgelegenheid.

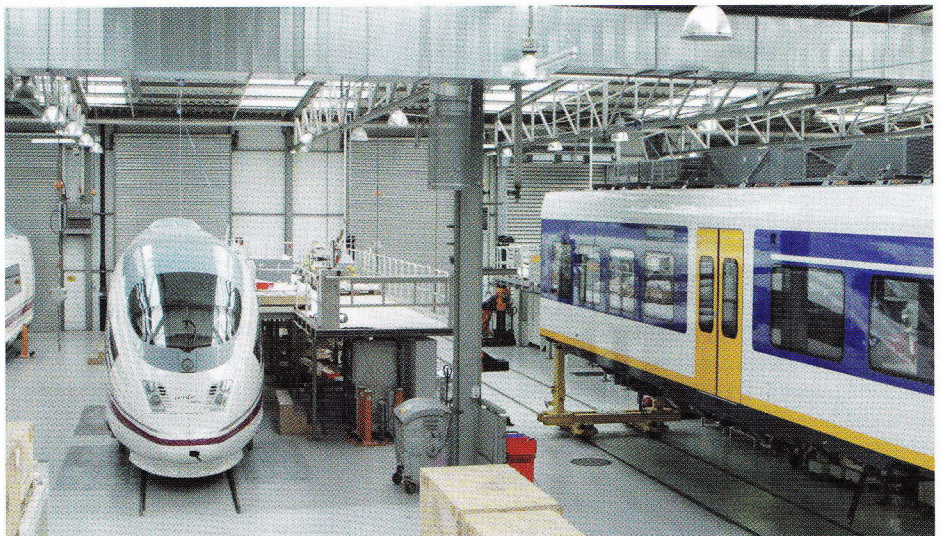


eerste order, 399 miljoen voor de tweede levering. Bombardiers aandeel in het tweede project bedraagt 162 miljoen euro, Siemens incasseert 237 miljoen euro. De 99 treinstellen genereren samen 37.000 plaatsen. En juist die snelle capaciteitsuitbreiding is van groot belang voor NS Reizigers. Want de groei van het aantal passagiers is nog altijd spectaculair en bedroeg de afgelopen tweeënehalf jaar zo'n twaalf procent. De eerste Sprinters worden in het najaar in dienst genomen. Volgens John Krijgsman zijn medio november vier treinstellen geschikt om uitgebreid te worden beproefd. "Dat gebeurt op het bekende testcentrum van Siemens in Wegberg-Wildenrath, net over de grens bij Roermond. De eerste proefritten in Nederland worden in het voorjaar van 2008 gehouden. Aansluitend hebben we het nieuwe materieel nog enkele maanden voor het opleiden van machinisten en monteurs nodig. Vandaar dat de eerste treinstellen pas in het najaar van volgend jaar instromen. De eerste stellen zullen tussen Den Haag CS en Utrecht CS worden ingezet. Het is de bedoeling dat ze de overgebleven Plan V's

'De Sprinters,' verklaart John Krijgsman terwijl de rook die tijdens de officiële perspresentatie werd gebruikt, omhoog kringelt, 'worden in een verhoogd tempo afgeleverd. De productie gaat van twee (of drie) naar vijf stellen per maand. Aansluitend wordt de extra order van nog eens 32 vierdelige en even zoveel zesdelige stellen gebouwd. Dat gebeurt in dertien maanden, tussen oktober 2009 en november 2010. Deze tweede order omvat ook een aantal reserveonderdelen. Normaliter zou die productie 32 maanden bedragen.'

Al met al investeert NSR – officieel is NS Financial Services de opdrachtgever – 647 miljoen euro in de nieuwe Sprinters; 248 miljoen voor de

Een tussenbak van de Sprinter wordt door een hogesnelheidstreinstel geflankeerd, dat voor de Renfe in Spanje is bestemd.





In de productiehallen in Krefeld-Uerdingen staan verrassende combinaties naast elkaar. Links een deel van een Sprinter, rechts een hogesnelheidstreinstel voor China.

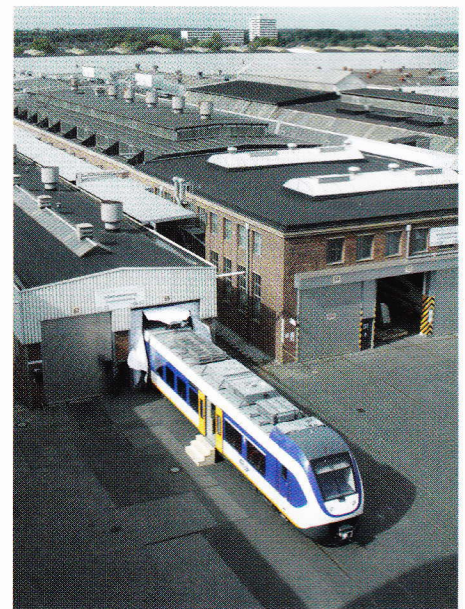
gaan aflossen. Al verwacht ik niet dat dit treintype helemaal uit beeld zal verdwijnen. Door de groei zal een aantal van deze oude treinstellen ongetwijfeld als reserve achter de hand worden gehouden. Maar om hoeveel stuks het gaat, daar kan ik nu geen antwoord op geven.' Een rondgang door het prototype leert dat veel aandacht aan het interieur is geschonken. Dat is opvallend transparant. Alle zijschotten zijn van glas. Datzelfde geldt voor de deuren. De hokjesfeer is verdwenen. Reizigers hebben ook zicht op de machinist. Die zal er straks mee moeten leren dat er letterlijk over zijn schouder wordt meegekeken. Geheel nieuw is dit fenomeen niet. In de ICE-3 is de scheidingwand tussen compartiment en cabine ook van glas gemaakt. Al kan dat door een druk op de knop in een ondoorzichtige wand worden veranderd. Ook de Protos-treinstellen van Connexxion kennen een glazen cabinewand. Het transparante karakter van de nieuwe Sprinters verhoogt de sociale veiligheid in het treinstel. Om die reden is er ook voor grote zijramen gekozen. Camerabeveiliging vormt de derde pijler van het aspect veiligheid.

Veel aandacht is er aan de toegankelijkheid besteed. Reizigers met een rolstoel kunnen gemakkelijk in- en uitrijden. Flatscreens aan de wand informeren reizigers continu automatisch over de voortgang van de reis en over actuele ontwikkelingen elders op en rond het spoor. Het rijcomfort wordt door de aanwezigheid van airconditioning onderstreept. De tweede klas is voorzien van comfortabele blauwe stoelen; in de eerste klas hebben ze een rode kleur.

De Sprinters hebben een maximumsnelheid van 160 km/h. 'Van groot belang,' benadrukt John Krijgsman tijdens de presentatie, 'is het aspect duurzaamheid. De nieuwe stoptreinen dragen bij aan een lager elektriciteitsverbruik dan het meeste materieel dat momenteel in gebruik is. Dat betekent ook een duidelijke vermindering van de CO₂-uitstoot. Er is berekend dat de trein gemiddeld 66 procent minder CO₂ per reizigerskilometer dan de auto produceert.' Zoals gememoreerd zullen de nieuwe Sprinters de ruggengraat van de stoptreindiensten in het westen en midden van het land vormen. Het



Het prototype 2601 wordt na de roll-out samen met drie andere Sprinters binnenkort uitgetest op het Siemens testcircuit in Wegberg-Wildenrath getest.



In het uitgestrekte fabriekscapex wordt behalve de Sprinter ook allerlei ander rollend materieel gemaakt. In de hal rechts wordt aan Spaanse hogesnelheidstreinstellen gewerkt.

De kop van de nieuwe Sprinter oogt vrij fors en lomp.

Randstad Sprinter Net 2020, onderdeel van het Actieplan Spoor, voorziet in een drietal verschillende segmenten. Het gaat om de zogeheten Noordvleugel, de Zuidvleugel en de as Utrecht/Amersfoort. De Noordvleugel wordt door de stations Hoorn, Uitgeest, Haarlem, Schiphol, Duivendrecht, Weesp, Hilversum, Almere Centrum en Amsterdam CS begrensd. De Zuidvleugel kent de stations Leiden, Den Haag CS, Rotterdam CS, Dordrecht en Gouda. Het is de bedoeling dat de Sprinters in deze corridors voor een optimaal voor- en natransport ten behoeve van de Intercity's gaan zorgen. Ze dragen ook zorg voor een fijnmazig treinvervoer binnen en tussen de stedelijke regio's die deel van de Randstad uitmaken. De frequenties en de lijnvoering van de drie Sprinter-deelnetten zullen de komende jaren verder worden ontwikkeld. Dat gebeurt niet alleen door de NS.



Bij Siemens in Krefel-Uerdingen worden de tussenbakken voor de zesdelige Sprinters van de serie 2600 gebouwd.

Treinstel 425 099 en 425 095 rijden door station Hürth-Kalscheuren richting Koblenz, 16 september 2007.

Ook de betreffende regio's worden daarbij betrokken, want er moeten nadere afspraken voor de integratie met het overige openbaar vervoer worden gemaakt. Zoals de bus en trams in de grote steden. Ook moeten er nadere afspraken over de bijdragen van de diverse partijen in de exploitatie worden gemaakt. Het concept van de stadsgewestelijke Sprinternetten wordt geen exclusief Randstad verhaal. Er wordt gekeken of dit vervoersmodel in een aantal andere stadsgewesten kan worden geïmplementeerd. Daarbij moet aan de Brabantse stedenrij, Arnhem-Nijmegen, Twente en Assen-Groningen worden gedacht.

Om de reizigers in de toekomst nog beter van dienst te kunnen zijn, heeft de NS een aantal bouwprogramma's voor de eerstkomende jaren opgesteld. Het voorziet in een drietal kernpunten:

- RegioPoorten. Dit zijn van alle gemakken voorziene overstapstations die voor bekende fi-



lelocaties zijn gesitueerd. Bij de RegioPoorten kunnen reizigers hun auto's parkeren en gemakkelijk overstappen op de trein.

- Nieuwe Sleutel Projecten. Dit betreft de grootschalige openbaarvervoerknooppunten in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem en Breda. Bij de ontwikkeling van deze OV-centra wordt de NS door de betreffende gemeenten en de Rijksoverheid ondersteund.

- Wereldstations. Dit is een nieuwe formule

van internationale allure dat is bestemd voor de overige grote stations in Nederland.

De NS is bereid in deze projecten een bedrag van een miljard euro te investeren. De investeringen zijn nodig om een continue groei van het reizigersverkeer mogelijk te maken. De Spoorwegen gaan daarbij uit van een groei van 2,5% per jaar, het kabinet heeft als streven 5% groei tot 2012. De investeringen zijn in de ogen van 'Utrecht' alleen zinvol als er ook in de uitbreiding van de spoorcapaciteit wordt geïnvesteerd. De grens op enkele corridors zoals Lelystad-Schiphol, Eindhoven-Utrecht-Alkmaar en Arnhem-Utrecht-Schiphol wordt nu al overschreden.

Veelzijdigheid

De nieuwe Sprinters zullen een belangrijke rol vervullen bij het oplossen van het huidige mobiliteitsvraagstuk. In dat licht is het bijzonder te zien tussen en naast welk ander materieel ze in Krefeld-Uerdingen worden gebouwd. Het bont gekleurde stoptreinmaterieel wordt geflan-

keerd door hogesnelheidstreinen die voor China, Spanje (Renfe) en Rusland bestemd zijn. Ook worden er elektrische Desiro's voor Bulgarije en dubbeldektreinstellen voor Zwitserland gebouwd. Materieel van hoge kwaliteit. Dat laatste kan ook voor de Sprinters worden gezegd. Bovendien zorgen ze in Nederland als toevoerlijnen richting Intercity's, Thalys- en ICE-treinen.

Een aantal jaren geleden werden in de moderne, lichte fabriekshallen nog DM90-dieseltreinstellen voor NSR gebouwd. De ruwbouw kwam destijds van Bombardier/Talbot uit Aken. Beide concerns hebben dus bij de levering van nieuw NS-materieel al eens eerder samengewerkt. Ook bij het voorbeeld van de Sprinter, de reeds gememoreerde treinstellen van de serie 425 van de DB, was sprake van een liaison tussen beide grootmachten.

Het is opvallend dat deze treinstellen geschikt worden gemaakt voor andere elektrische stroomsystemen, net als bij de dubbeldektreinstellen van het type VIRM. Ze kunnen na de nodige aanpassingen rijden op 3 kV, 15 kV/16,7 Hz en 25 kV/50 Hz. Tussen de rijtuigbakken zijn Jacobs-draaistellen aangebracht. De Sprinters kunnen tot een maximum treinlengte van 270 meter worden gekoppeld. ●

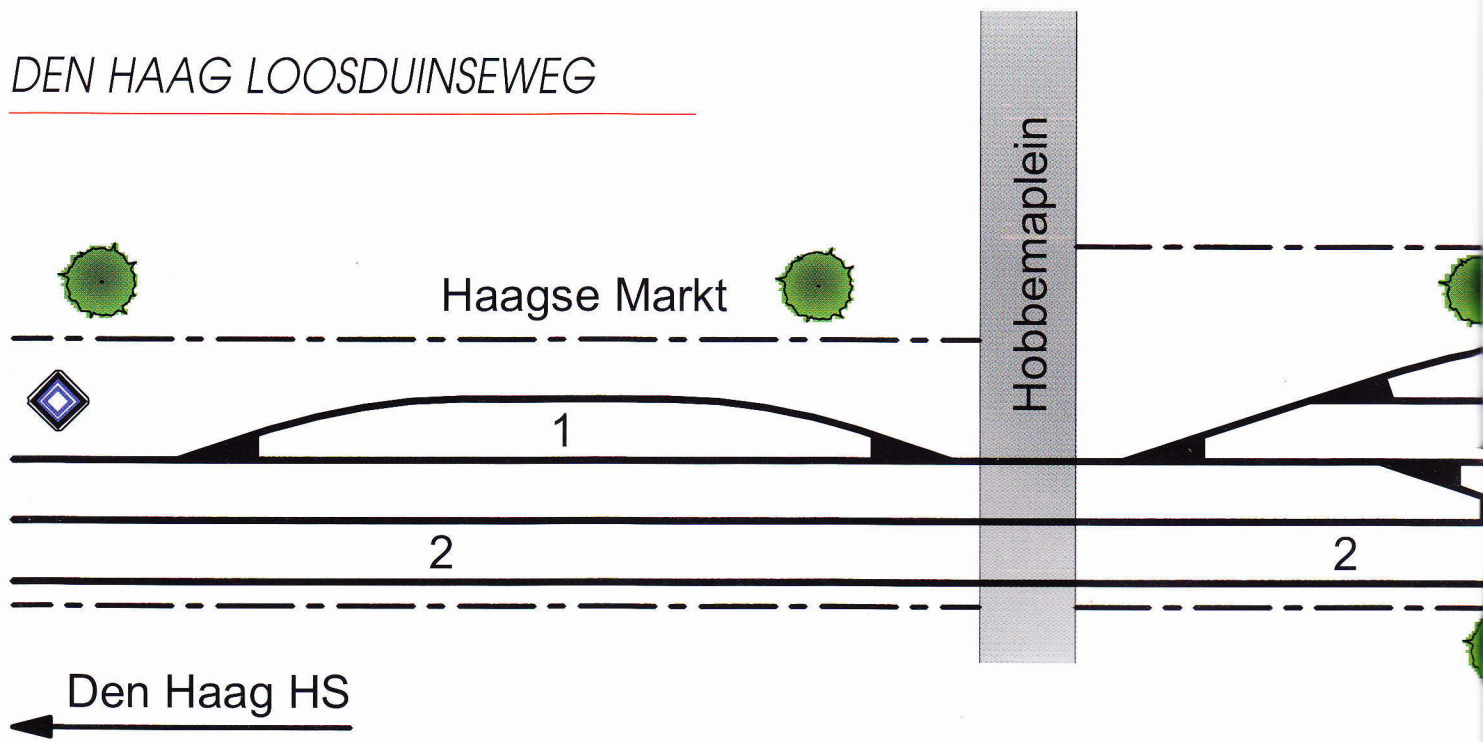
Tekst & foto's: Sevrien Ferrée

Verdere technische gegevens zijn:

	Vierdelige serie 2400	Zesdelige serie 2600
Asindeling:	Bo'(2')(2')(Bo')Bo'	Bo'(Bo')(2')(2')(2')(Bo')Bo'
Maximum snelheid:	160 km/h	
Aantal zitplaatsen:	222	332
Aantal staanplaatsen:	85	144
Minimale radius:		
-op de hoofdlijn	150 m	
-in het depot	120 m	
Lengte:	69360 mm	100540 mm
Breedte:	2840 mm	
Hoogte:	4210 mm	
Vloerhoogte:	800 mm	
Asdruk:	18,5 ton	
Motoren:	6 x 250 kW	8 x 250 kW
Maximum acceleratie:	0,76 m/s	

info

info

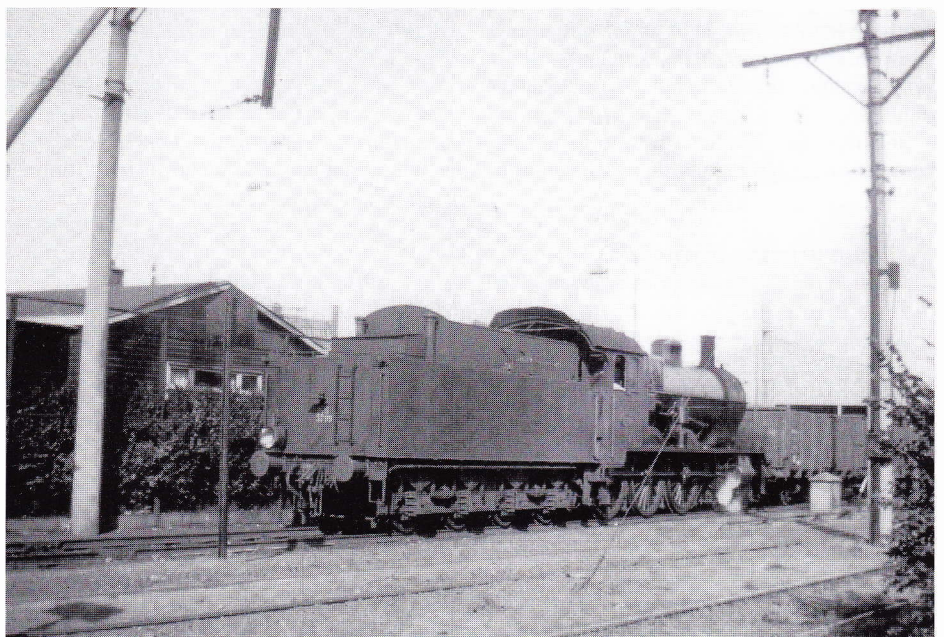


Oude emplacementjes

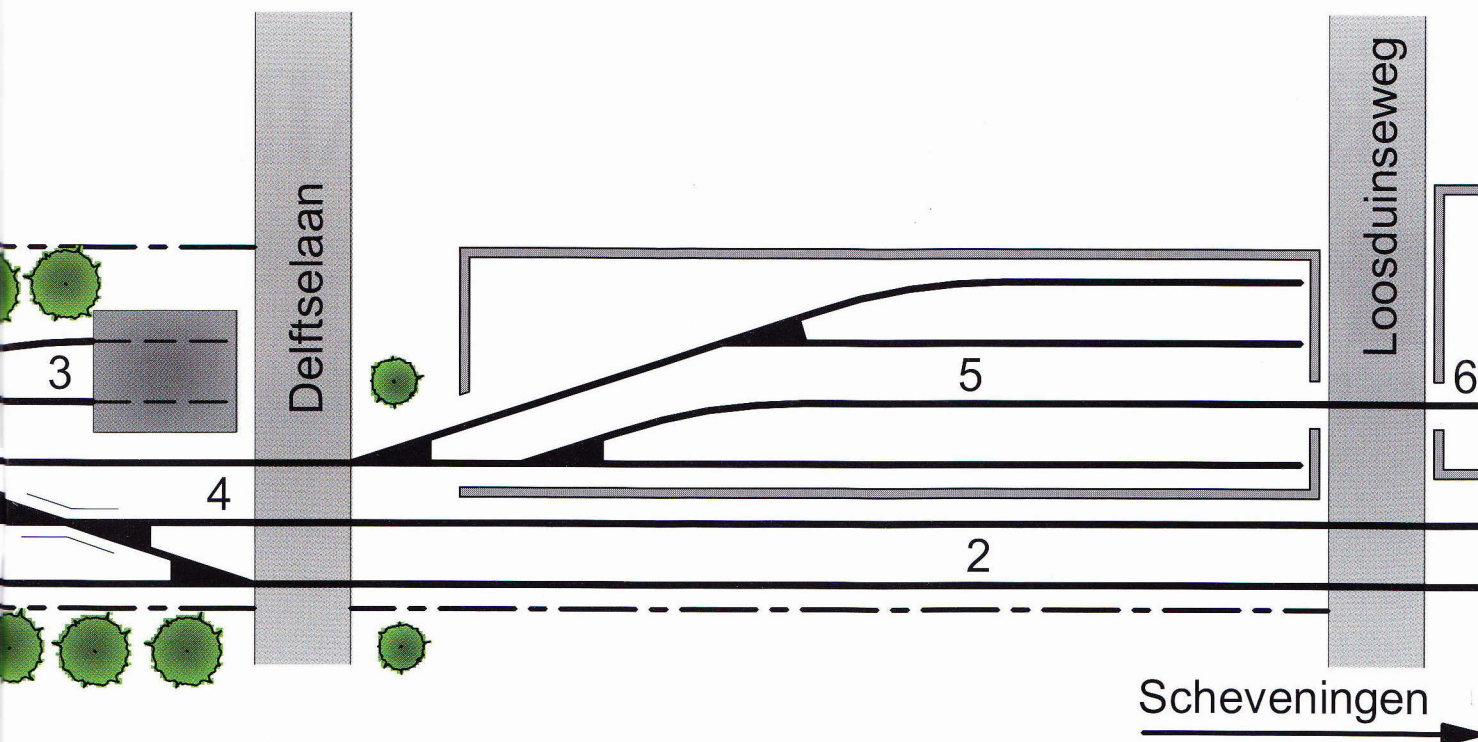
Het emplacementje Den Haag Loosduinseweg is al lang verleden tijd. Waar vroeger kolenhandelaren als 'Lens, Aandewiel en Dijk' hun zwarte opslagplaatsen hadden en de sporen voor de kolenwagens lagen, staan nu schonere bedrijven: een bouwfirma, een autoshowroom, een bakkerijbedrijf, een partycentrum. Zelfs van de opbouw van het oude terrein is niets meer te zien.

'De Loosduinseweg' ontstond al toen de HIJSM in 1886 een stoomtram van Den Haag HS naar Scheveningen aanlegde. Waar de lijn de Loosduinseweg naar Loosduinen kruiste, kwam een bescheiden los- en laadplaats. Ook de Westlandsche Stoomtramweg-Maatschappij maakte een aftakking naar dit emplacement, dat al direct voor kolenoverslag werd gebruikt.

In 1927 nam de N.V. Gemengd Bedrijf 'Haagsche Tramweg Maatschappij' (H.T.M.) de HIJSM-lijn over en elektrificeerde hem. Dat werd de beroemde lijn 11, die wel de eerste Stadtbahn van Europa wordt genoemd. Een bijzonderheid was dat het goederenvervoer van de vroegere stoomtram naar de Loosduinseweg en naar Scheveningen gehandhaafd bleef. Locomotieven van de NS haalden en brachten de goederenwagens over een apart spoor naast de tramlijn tot de Loosduinseweg. Voor zover ze niet voor de kolenboeren ter plaatse bestemd waren, nam een van de twee elektrische locomotieven van de HTM, de H51 of de H52 van het naastgelegen depot Delftselaan, ze over. Het laatste stuk ging over het spoor van lijn 11 naar Scheveningen Duinstraat. Dit goederenvervoer werd pas in 1974 gestaakt. Sinds

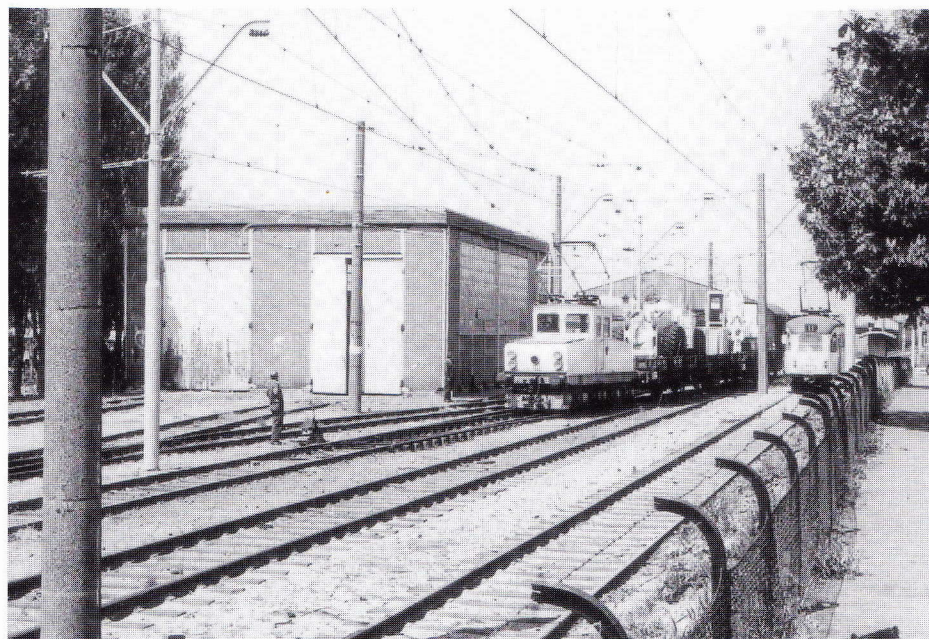


Stoomlocomotief 3799 is net de Delftselaan overgestoken en rangeert enkele kolenwagens richting Loosduinseweg waarvan de opslagplaatsen al te zien zijn; rechts de sporen van lijn 11, juli 1953.



1932 bestond er ook nog een bijzonder transport. Aan de overkant van de Loosduinseweg lag de N.V. Vuil Afvoer Maatschappij VAM, die met speciale wagens het Haagse huisvuil naar Wijster (Drenthe) liet brengen. Een van de sporen van het emplacement Loosduinseweg liep door vanaf de los- en laadplaats van de kolenhandelaren naar het terrein van de VAM. Geregeld kon je lege of volle vuilnistrainen de weg zien oversteken. De volle droegen officieel het treinnummer 4711, naar de geur die de wagens verspreide. 'De Loosduinseweg' werd bediend door locomotieven van het depot Den Haag Staatsspoor. Na de oorlog vaak 4300'en en in de nadagen van de stoom wel 3700'en. Het is inmiddels allemaal herinnering, zoals zoveel bij NS...

Tekst & foto's: Hans van Lith



Een HTM-loc komt uit Scheveningen met een beladen goederentrein. Links staat het depot Delftse laan van de HTM-locs. Lijn 11 heeft inmiddels PCC's. Op de achtergrond zijn de opslagplaatsen van het emplacement Loosduinseweg zichtbaar; juni 1972.

De huidige situatie: lijn 11 ligt er nog, maar op deze plek maken ook de lijnen 6 en 12 gebruik van het spoor. Voorbij de halte stond – links – het depot Delftse laan. Daarachter bevond zich emplacement Loosduinseweg. Waar nu mensen lopen, lag het aparte goederenspoor naar het vroegere emplacementje, juli 2007.

Verklaring van de tekening Loosduinseweg:

1. Apart goederenspoor Den Haag HS naar Loosduinseweg + overloopspoor.
2. Tramspoor HTM-lijn 11 (dubbelspoor) Den Haag HS – Scheveningen.
3. Loods voor HTM-locomotieven.
4. Overloopwissels van/naar de goederenspoor naar lijn 11 voor het goederenvervoer van/naar Scheveningen.
5. Emplacement Loosduinseweg (sporensituatie gebaseerd op mijn herinneringen).
6. Spoor naar terrein van de VAM (Vuil Afvoer Maatschappij).

info

info

Pionier van de Ameri

Burlington
Route

BURLINGTON ROUTE

DEEL 2

Burlington
Route



kaanse stroomlijntrein

De H0 Zephyr in een fraaie boog op de modelbaan van Jelle Willems. (foto Leon Honings)



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 een serie van twee artikelen voor het voetlicht te brengen. Dit tweede deel geeft in vervolg op deel 1 informatie over het grootbedrijf en presenteert het model.

Op 11 november 1934 kwam de Zephyr eindelijk in dienst op de route tussen Kansas City en Lincoln. Elke ochtend om 7.30 uur vertrok het treinstel als trein nr. 20 uit Lincoln en kwam het om 13.00 uur in Kansas City. Aan het eind van de middag maakte het als trein nr. 21 de rit terug. De Zephyr legde de 250 mijl tussen beide steden met snelheden van 75 tot 85 mijl per uur af, aanzienlijk sneller dan de 60 mijl per uur die stoomtreinen op dit traject reden. De trein was een succes. Het aantal reizigers nam zo sterk toe, dat de Burlington in juni 1935 een vierde rijtuig met veertig zitplaatsen bestelde. Het verlagen van de exploitatiekosten, een van de belangrijkste doelstellingen van de Burlington, werd in elk geval ruim gehaald. De trein kostte 3,9 \$ct per mijl, tegen 13,8 \$ct voor een stoomtrein. Bij de totale exploitatiekosten waren de

besparingen al even spectaculair. Waar een normale stoomtrein niet minder dan 64 \$ct per mijl kostte, nam de Zephyr genoeg met 34 \$ct per mijl. De grootste besparing lag in het feit dat de Burlington met de Zephyr een complete stoomtrein uitspaarde. In het verleden gebruikte de Burlington voor de heen- en terugrit twee stoomtreinen. De Zephyr reed beide ritten in zijn eentje. In 1938 kreeg de Zephyr – na de introductie van andere stroomlijntreinstellen Pioneer Zephyr gedoopt – een nieuw tussenrijtuig. Het extra rijtuig uit 1935 maakte plaats voor een rijtuig met buffet en 40 zitplaatsen. Ongelukken zijn de Zephyr niet bespaard gebleven. In 1939 botste het treinstel door een verkeerde wisselstand op een stoomloc en in november 1944 werd het van achter door een FT-locomotief aangereden. Helaas waren bij bei-



De fraaie stroomlijnvorm van de Zephyr komt goed tot uitdrukking op deze modelfoto, die met een beetje fantasie tijdens de promotierit van Denver naar Chicago gemaakt kan zijn. (modelbaan Jelle Willems, foto Leon Honings)

de ongelukken doden te betreuren, maar de trein werd telkens hersteld. In 1949 was het weer raak, toen de trein in Texas op een overweg tegen een betonmixer botste. Een jaar later vermorzelde de Pioneer Zephyr een vrachtwagen in Longmont (Colorado).

Generatie

De oorspronkelijke Zephyr uit 1934 zou de voorvader van een complete generatie stroomlijntreinen met de Zephyr-naam worden. In 1934, nog voor de aflevering van de eerste trein, bestelde Ralph Budd twee nieuwe treinstellen voor de dienst tussen Chicago en de Twin Cities (Minneapolis en St. Paul in Minnesota). Deze als Twin Zephyr aangeduide treinstellen bestonden eveneens uit drie rijtuigen, maar weken in detail sterk af van de Pioneer Zephyr. Zo hadden ze betere remmen, een grotere dieseltank, 88 zitplaatsen en een echte keuken. Op 23 maart 1935 rolde de eerste



De Pioneer Zephyr onderweg van Kansas City, MO naar Lincoln, NE? Het zou zomaar kunnen op de modelbaan van Jelle Willems. (foto Leon Honings)



Het Zephyr-model is verpakt op de manier waarop Amerikaanse importeurs hun messing-modellen verkopen: in een grote doos met veel schuimrubber. Bij het model is een herdruk van een promotiefolder uit 1934 bijgevoegd.

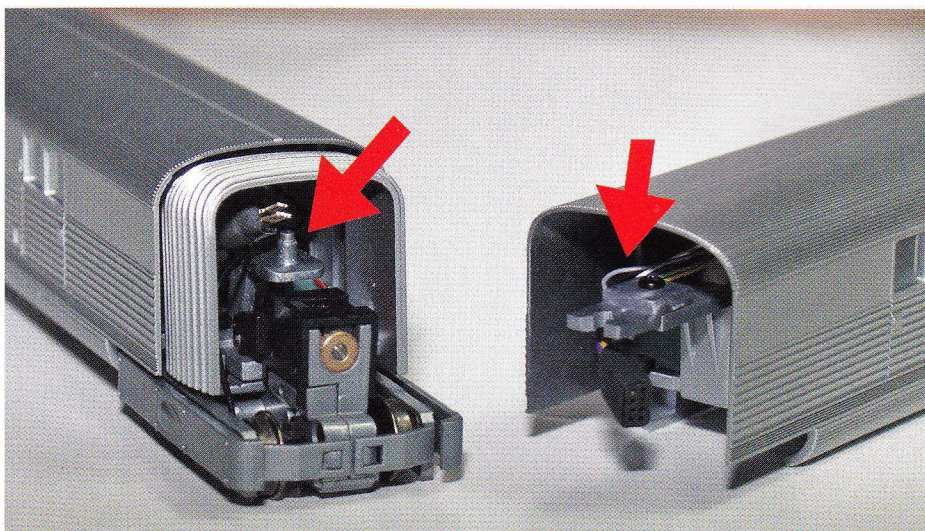
treinstellen (9904 en 9905) over aparte motorwagens. De tussenrijtuigen hadden nog gemeenschappelijke draaistellen. De originele Twin Zephyrs verhuisden naar Texas. Pikant detail: de treinstellen kregen 16 klapzittingen in de bagageruimte om te kunnen voldoen aan de strenge Texaanse rassenwetten. Bovendien werd de 9902 in 1935 met het oorspronkelijke extra tussenrijtuig van de Pioneer Zephyr verlengd.

dienst op de lijn van Burlington (Iowa) naar St. Louis. De 9906 en 9907 waren bedoeld voor de Denver Zephyr, die op 25 oktober 1935 tussen Chicago en Denver ging rijden. De 9906 en 9907 waren om diverse redenen bijzonder. Niet alleen beschikten de 10 rijtuigen lange treinstellen over twee motorwagens met aparte draaistellen, ze waren ook voorzien van slaapaccommodatie. De treinen vertrokken in de middag uit Chicago en Denver, om de ochtend erna op hun bestemming aan te komen. Met de in eigen beheer geëxploiteerde slaapaccommodatie doorbrak de Burlington het monopolie van Pullman op de exploitatie van slaaprijtuigen. De ruzie die daaruit voortkwam werd in juli 1940 voor het US Supreme Court beslecht, dat het monopolie van Pullman verbood. Een groot succes voor de Burlington, want nu werden ook andere spoorwegmaatschappijen in

Twin Zephyr met het bedrijfsnummer 9901 uit de fabriekshal. Net als de Pioneer Zephyr maakte het treinstel promotieritten door de VS. Op 6 april maakte het een eerste proefrit tussen Chicago en de Twin Cities, waar de 431 mijl tussen deze twee steden in 5 uur en 31 minuten werd afgelegd, snel genoeg om de geplande reistijd van 6 uur en 30 minuten te halen. Op 9 april was ook treinstel 9902 gereed. Op 14 april reden de treinstellen naast elkaar een promotierit van Chicago naar Aurora. Aan boord van de treinen bevond zich de helft van 44 tweelingen ('twins'), die de introductie van de nieuwe dienst een extra cachet moesten geven. Op 15 april werden de treinen in Chicago Union Station gedoopt en op 17 april ging de reguliere treindienst van start. De nieuwe treindienst was zo'n succes dat Burlington reizigers moest teleurstellen. Een maand later liet het bedrijf de treinen daarom een extra slag maken, maar ook dat was niet voldoende om aan de gestegen vraag te voldoen. De Burlington liet zelfs extra stoomtreinen rijden. De enige oplossing voor de grote vraag naar zitplaatsen was de inzet van nieuwe treinen, en die kwamen op 18 december 1936, toen de Burlington twee nieuwe zeventalige Twin Zephyrs in dienst nam. Voor het eerst beschikten deze

Denver

In de tussentijd werd ook aan twee nieuwe treinen gewerkt, de 9903, 9906 en 9907. Nummer 9903 was gereserveerd voor de Mark Twain Zephyr. Dit treinstel kwam op 28 oktober 1935 in



Om de rijtuigen van de trein te koppelen moeten eerst twee stekkers voor de elektrische verbindingen worden gekoppeld. Daarna kan het rijtuig op de metalen pin van het motorrijtuig worden geklikt.

staat gesteld hun eigen slaaprijtuigen te exploiteren.

In 1938 bestelde de Burlington een treinstel dat als 'General Pershing Zephyr' een nieuw tijdperk zou inluiden. De Burlington had inmiddels gemerkt dat treinstellen als het om onderhoud ging weinig flexibel waren. Een defect aan een rijtuig betekende dat het complete treinstel naar de werkplaats moest. De Pershing Zephyr 9908 bestond daarom uit aparte rijtuigen, die eventueel los naar de werkplaats konden worden gestuurd. Bovendien was de motorwagen voor het eerst van de nieuwe 567-motor van EMD voorzien en beschikte het over een drieassig Blomberg-motordraaistel.

In 1936 bestelden de Baltimore & Ohio en de Santa Fe voor het eerst diesellocomotieven van het E-type van General Motors voor hun reizigerstreinen. De Burlington kon niet achterblijven. Het bedrijf bestelde daarom in 1939 een nieuwe trein, bestaande uit een losse locomotief en vijf rijtuigen die op 15 april 1940 als Silver Streak Zephyr in dienst kwam. De locomotief van het type E5 was voorzien van de bekende 'bulldog nose' die honderden E-units en duizenden F-units zou sieren. Het ontwerp was zo'n succes, dat de Burlington via zijn dochtermaatschappijen Colorado & Southern en Fort Worth & Denver nog tien A-units en 5 B-units zonder cabine zou bijbestellen. Na de Tweede Wereldoorlog bestelde de Burlington nog slechts locomotieven en rijtuigen.

De Pioneer Zephyr van 1934 deed tot 1960 dienst. De trein werd toen aan de collectie van het Museum of Science and Industry in Chicago toegevoegd. De Zephyr stond jarenlang in de buitenlucht, wat het treinstel geen goed deed. In 1997 besloot het museum de trein te restaureren en terug te brengen in de oorspronkelijke staat. Sindsdien staat het in een grote glazen kast bij de ondergrondse entree van het museum. Van de andere Zephyr-treinen is weinig over. Treinstel 9903 werd aan een particulier verkocht en staat momenteel te koop. In het Illinois Railway Museum in Union (Illinois) is een complete treinstel met E5-locomotief bewaard en in het spoorwegmuseum van St. Louis verblijft motorwagen Silver Charger van de Pershing Zephyr uit 1939. Bij Amtrak en VIA Rail in Canada rijden nog diverse gemoderniseerde Budd-rijtuigen uit de jaren '50.

In model

Ondanks de status van de Pioneer Zephyr duurde het tot het eind van 2005 voordat er een accuraat H0-model van dit treinstel op de markt kwam. De Amerikaanse fabrikant ConCor lanceerde in oktober 2005 in een oplage van 2000 exemplaren een schitterend model van de trein, dat binnen de kortste keren was uitverkocht. Dat het model zo'n succes zou hebben was blijkbaar onverwacht, want na de eerste release zijn er inmiddels twee nieuwe oplages verschenen, inclusief een speciale versie in de Silver Streak-uitvoering.

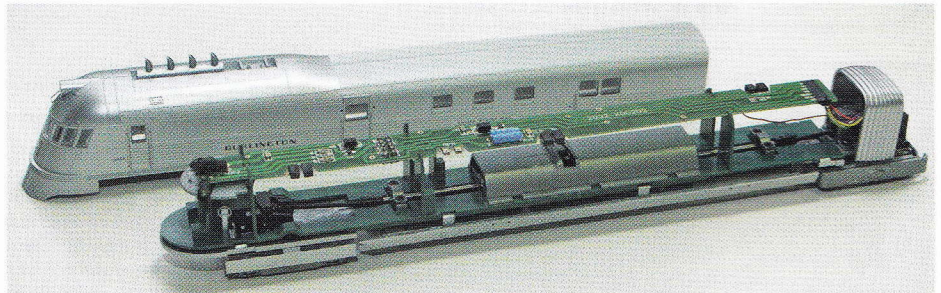
Het ConCor-model is een weergave van Zephyr 9900 in de oorspronkelijke uitvoering, dus zonder de grote schijnwerpers die in later jaren zijn aangebracht. Het model bestaat uit een motorwagen met aandrijving en twee ongemotoriseerde volgrijtuigen. De enorme verpakking bevat behalve het treinstel ook de herdruk van een authentieke introductiefolder uit 1934. De

drie rijtuigen zijn verpakt in een plastic hoesje en liggen verzonken in een groot stuk zwart schuim. Het treinstel is nagenoeg compleet geassembleerd. Het enige wat de koper zelf moet installeren zijn de treden onder de deuren en de haken waarmee 'on the flight' postzakken van het perron konden worden opgepikt.

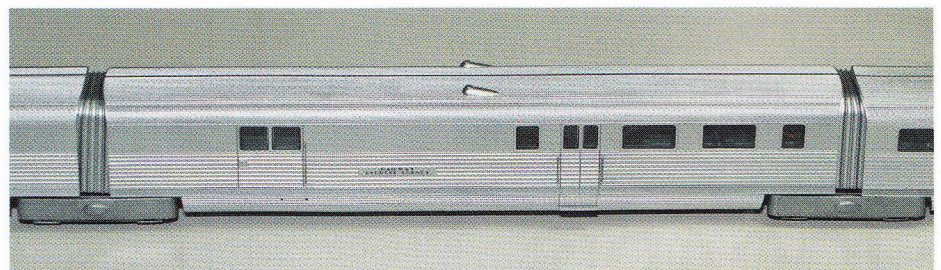
Wie het treinstel op de baan wil zetten, moet de rijtuigen met een simpele klikverbinding aan elkaar koppelen. Wie al wat langer meeloopt in de modelspoorhobby, kent deze constructie van het Mat. '46-treinstel van Lima. De uitvoering van het treinstel is zonder meer fantastisch en kan de vergelijking met moderne modellen van Europese fabrikanten met gemak doorstaan. De aandrijving zit in het motorrijtuig. Een platte vijfpolige motor drijft via lange cardanassen en wormwielen de beide draaistellen onder de motorwagen aan. De opbouw van het motorrijtuig en de twee overige rijtuigen zijn van kunststof. Dat maakt de complete trein wat licht, maar omdat het treinstel alleen vooruit hoeft te rijden, is er nauwelijks kans op ontsporing. De trein is voorzien van een com-



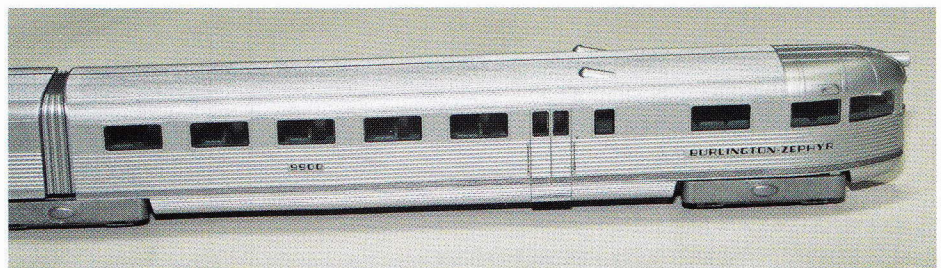
De kop van de Zephyr-trein met de grote luchtinlaten voor de motor. De luchtinlaten werden het handelsmerk van de Burlington-stroomlijners. De spoorwegmaatschappij ging zelfs zo ver roosterimitaties op de elocs te schilderen, terwijl die helemaal geen luchtinlaat in de neus hadden.



De motorwagen is voorzien van een moderne aandrijflijn met een vijfpolige motor, die via cardanassen en wormwielen de assen aandrijft.



Het rijtuig achter de motorwagen beschikt over een grote afdeling voor post en bagage.



Het achterste rijtuig heeft een salon van waaruit reizigers een goed uitzicht op het landschap hadden.



MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM
Hoge Larenseweg 3, 1221 AJ Hilversum
Bel 035-6832877 of fax 035-6470791

THS kleinseriemodellen in N-spoor

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

*N: <http://9mm.punt.nl/>

*HO: <http://mchminiaturnieuws.punt.nl/>

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

Binnenkort weer beperkt leverbaar in N:

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

*gebruikt: <http://2dehandsverkoop.punt.nl/>



Noviteiten vooruitblik 2006 in N-spoor

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

BEELEN



MODELBOUW

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

Uw vriendelijke modelbouwwinkel

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

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

NOOP NEDERLAND

Speciaal adres
voor uw HOBBY

Modelbouw
Radio bestuurd model - Auto verzamelingen
Kom langs - bel op = noteer ac

HOBBY - en MODELBOUW DRACHTEN

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

Onze treinen rijden zonder vertraging

Onze openingstijden zijn:

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



www.demodelzolder.nl

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

Haal meer uit uw LAPTOP, NOTEBOOK of Home-PC.

Bestel zonder enige verplichting de

GRATIS schriftelijke thuislessen

Zelfstudie COMPUTERTECHNIEK per post bij

THYSSEN TECHNIEK A. THIJMLAAN 234

3842 ZJ HARDERWIJK



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

**De scherpste prijzen en de beste service
van Oost-Nederland**

en ook nog de **BREEDSTE** collectie

www.heyermanmodelbouw.nl

HeyerMan

Misterweg 7 A - nabij Lidl - 7102 BD Winterswijk - Tel. 0543 - 519 849 - E-mail:
info@heyermanmodelbouw.nl - Open: ma t/m vrij 13.30-17.30 - Dinsdag gesloten - Za 10.30-16.00

PeArd Cardboardmodels
bouwplaten naar Nederlands voorbeeld

lichtreclame voor gevel en billboard
statisch of instelbaar : 46 opties

www.peard.nl

info@peard.nl

groot assortiment (koppelbaar) fotorealistische achtergronden



Nieuw!
Alkmaar



Nieuw!
station Sneek



INTERN. MODELSPORBEURS HOUTEN

Inkoop-verkoop-ruil van alle bekende merken.

Zaterdag 15 december 2007

van 10.00-15.00 uur in Euretco Expo Centre.

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

Tel: 0481-353288, Mob: 06-23105160

Nu met nog meer excellente
mogelijkheden om uw
modelbaan te ontwerpen



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

Meer informatie en demo: www.winrail.nl

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

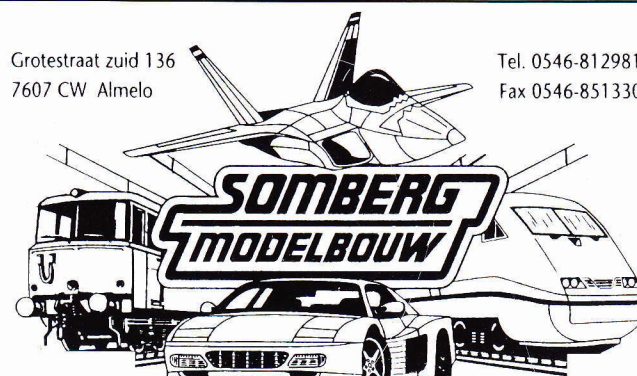
JOCADIS

**BELGIE
P.V.B.A.**

BRUSSELESTRAAT 53
7850 EDINGEN
Tel. (02) 395 7105

GROTE KEUS N.M.B.S. ROLLEND
MATERIAAL - SIGNALISATIE -
VRACHTWAGENS.
BESTE PRIJZEN!

50 MERKEN VAN ROLLEND
MATERIAAL - 70 MERKEN TOEBEHOREN -
OKKASIES - BOEKEN - FOTO'S
WWW.JOCADIS.BE WEBMASTER@JOCADIS.BE

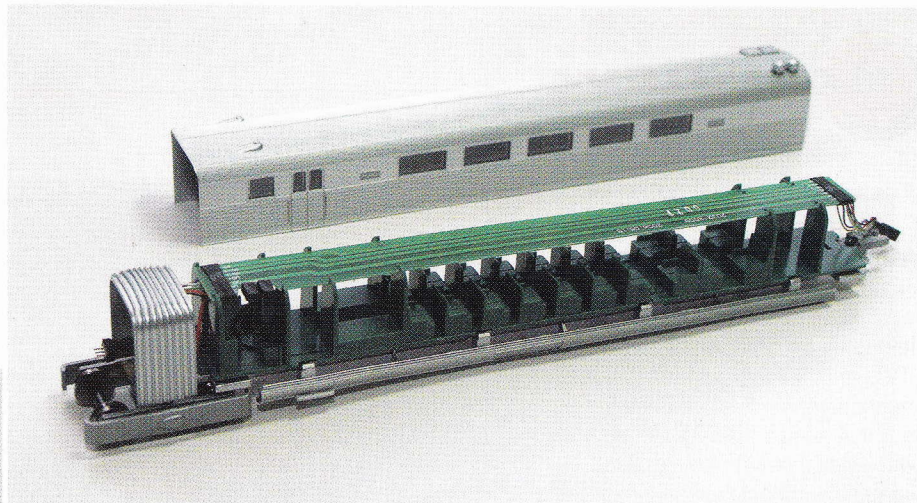


Grotestraat zuid 136
7607 CW Almelo

Tel. 0546-812981
Fax 0546-851330

De modeltreinspecialist voor Twente!

Na de eerste productierun voerde ConCor een constructiewijziging door in de printplaat. Wie een model uit de eerste productierun heeft, moet daarom de twee draadjes bij de rode pijl omwisselen. Anders rijdt de trein niet.



Hoewel de Zephyr in principe altijd vooruit reed, is het treinstel wel voorzien van een groot sluitlicht. De sluitlichtjes aan de zijkant zijn voorzien van rode leds en wisselen met de rijrichting. In het grootbedrijf reed de Zephyr alleen achteruit bij rangeerbewegingen.

ste aan het eind van 2006. Het succes van het model heeft ConCor er zelfs toe gebracht het extra tussenrijtuig, waarmee de trein in 1935 werd verlengd, in model uit te brengen. Met een adviesprijs van ruim \$ 300 (en \$ 149 voor het extra tussenrijtuig) is de Pioneer Zephyr niet echt goedkoop. Liefhebbers van de Burlington (en die zijn er ook in Nederland) en liefhebbers van historische stroomlijntreinen zullen dit model echter niet willen missen. ●

Tekst: Cock Koelewijn
Foto's: Cock Koelewijn, Leon Honings

Literatuur:

Doughty, Geoffrey H., The Early Zephyrs, TLC Publishing, 2002 (ISBN 1-883089-66-2)
Souter, Gerry, Burlington Zephyrs, Specialty Press, 2005 (ISBN 1-58007-082-5). In Europa: Midland Publishing in UK
Zimmermann, Karl, Burlington's Zephyrs, Motor Books Publishing, 2004 (ISBN 0-7603-1856-5)

Meer informatie: het Museum of Science and Industry heeft een schitterende website over de Zephyrs: <http://www.msichicago.org/exhibit/zephyr/>
<http://www.burlingtonroute.com/>

Messingmodellen van alle Zephyr-treinstellen zijn verkrijgbaar bij <http://www.railwayclassics.com/>

Overzicht Zephyr-treinstellen

Nummer	Naam	Bijzonderheden	In dienst	Uit dienst
9900	Pioneer Zephyr	Drie rijtuigen; in 1935 verlengd met extra rijtuig	April 1934	Mei 1960 naar Museum of Science and Industry in Chicago
9901	Twin Cities Zephyr	Gelijk aan Pioneer Zephyr, maar zonder postafdeling	April 1935	Verongelukt op 19 december 1944
9902	Twin Cities Zephyr	idem	April 1935	Gesloopt in mei 1956
9903	Mark Twain Zephyr	Vier rijtuigen	Oktober 1935	Verkocht in juni 1960. Is nu te koop.
9904	Nieuwe Twin Cities Zephyr	Zeven rijtuigen, inclusief motorwagen Pegasus	December 1936	Gesloopt in augustus 1957
9905	Nieuwe Twin Cities Zephyr	Zeven rijtuigen, inclusief motorwagen Venus	December 1936	September 1955
9906	Denver Zephyr	Twaalf rijtuigen, inclusief twee motorwagens: Silver King en Silver Queen	Oktober 1936	Juni 1957
9907	Denver Zephyr	Twaalf rijtuigen, inclusief twee motorwagens: Silver Knight en Silver Princess	Oktober 1936	Silver Princess: mei 1957; Silver Knight: november 1955
9908	General Pershing Zephyr	Vier rijtuigen, inclusief motorwagen Silver Charger. Motorrijtuig met asindeling C-B	April 1939	Motorwagen in september 1966 geschonken aan Museum of Transport in St. Louis. Bestaat nog. Rijtuigen toegevoegd aan Burlington-vloot.

Veolia

Met het nodige feestvertoon is vrijdag 12 oktober in Bussnang de roll-out van het eerste diesel-elektrische treinstel van het type GTW voor Veolia gevierd. Dit openbaarvervoerbedrijf bestelde op 4 oktober 2006 bij de Zwitserse fabrikant Stadler tien tweedelige treinstellen van het type GTW 2/6 en zes driedelige stellen van het type 2/8. Met de aanschaf van het nieuwe materieel, dat eind november van dit jaar op de lijn Nijmegen-Roermond zal instromen en daar de gehuurde Wadlopers zal vervangen, was een bedrag van 50 miljoen euro gemoeid.

Directeur Frank van Setten was tijdens de officiële presentatie – het eerste (tweedelige) stel 2001 heeft vanaf eind september al heel wat testkilometers afgelegd – bijzonder in z'n nopjes. De oud-topman van Syntus liet weten dat Stadler een sleutelrol bij de offerte heeft gespeeld, die Veolia destijds heeft uitgebracht.-GF



Op vrijdag 12 oktober vulde Veolia-treinstel 201 de hoofdrol tijdens een feestje in het Zwitserse Bussnang. (foto Vincenza Trivigno)



(7203 b) Syntus motorwagens 25 en 32 rijden op 20 oktober 2007 Nordhorn binnen. Aan boord bevindt zich personeel van de BE dat een feest in Coevorden heeft. Een dag later pendelen deze Lints tussen Nordhorn en de nieuwe containerterminal om duizenden belangstellenden naar de open dag aldaar te brengen. (foto Guus Ferree)

Loc D22 van de Bentheimer Eisenbahn rangeert met de Rotterdamshuttle waar ACTS-loc 1252 mee is gekoppeld. Deze trein is de eerste die op de nieuwe containerterminal in Coevorden-Heege is beladen. Tijdens de nachtelijke uren op deze vrijdag 19 oktober 2007 vervult deze trein een opening tijdens de opening van de terminal. (foto Sevrien Ferree)

Bentheimer Eisenbahn

De Bentheimer Eisenbahn heeft op 19 oktober de Euroterminal II

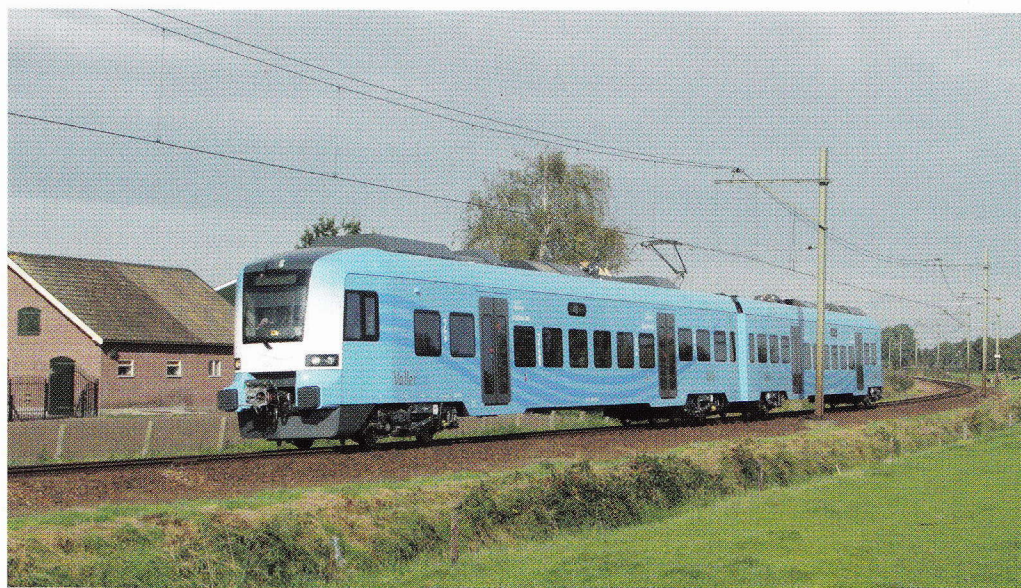
in Coevorden-Heege in gebruik genomen. Het is het eerste grensoverschrijdende bedrijventerrein in Europa. Driekwart van de terminal ligt op Nederlands grondgebied, de rest bevindt zich in Duitsland. In totaal werd een bedrag van 12,5 miljoen euro geïnvesteerd. Geld dat uit beide landen afkomstig is. Het nieuwe containeroverslagbedrijf wordt door de Bentheimer Eisenbahn als 'achtervang' voor de havens van Amsterdam en Rotterdam gezien. Sinds het particuliere spoorwegbedrijf in 1988 zo'n 10.000 vierkante meter grond aankocht om er een containerterminal te beginnen, is er sprake van een gestage groei van het goederenvervoer. Dit jaar hoopt de BE voor het eerst in haar bestaan die grens van een miljoen ton te kunnen doorbreken. Het zijn in hoofdzaak aardappels, diervoeders, hout en staal dat wordt omgeslagen. In het kader van de opening reden op zondag 21 oktober twee Lint-motorwagens van Syntus een twee-uurdienst tussen Nordhorn en Coevorden.-GF

Connexxion

De nieuwe Protos-treinstellen die sinds 23 september op de Valleilijn Amersfoort-Ede/Wageningen rijden, worden door de reizigers zeer gewaardeerd. Met die kanttekening dat een enkele reiziger toch graag een toilet had gezien. Dat is echter niet aanwezig. De dienst ging in eerste instantie alleen met stel 5032 en met de enig overgebleven Plan V 840 van start. Dat impliceerde dat er tot 6 oktober vier treindiensten moesten worden geschrapt. Deze ritten werden door bussen overgenomen. De tweede Protos, 5031, werd op dinsdag 25 september in gebruik genomen. Op die dag kwam vanuit Dessau ook het derde stel 5033 in Amersfoort aan. De nieuwe treinstellen worden niet meer naar NedTrain in Eindhoven gebracht, maar gaan via Venlo rechtstreeks naar de eigen werkplaats in de Keistad. De werkplaats werd op zaterdag 29 september in gebruik genomen.

De nieuwe stellen vallen niet alleen door hun vorm op, maar ook omdat ze bijzonder stil zijn. Om die reden zijn er bij overwegen borden met de waarschuwingstekst 'Stillere treinen' geplaatst.

Mocht Connexxion een belangrijke wijziging in de komende dienstregeling gerealiseerd zien, dan is de kans groot dat het bedrijf het prototype van de Protos van fabrikant FTD overneemt. Er is dan snel een zesde treinstel nodig. Het ombouwen van het prototype neemt vol-



Treinstel 5032 rijdt op 24 september in de gewone dienst ter hoogte van Meulunteren in de richting van Ede/Wageningen. (foto Guus Ferrée)

gens projectleider Coen Storm minder tijd in beslag dan nieuwbouw. De kans dat die wijziging in de dienstregeling er komt, is echter klein. De nieuwe dienstregeling betekent voor Connexxion eerder een verslechtering. Doordat er meer goederentreinen via de route Amersfoort-Barneveld gaan rijden, impliceert dat er dagelijks twee lange (Amersfoort-Ede/Wageningen) en vier korte slagen (Amersfoort-Barneveld Noord) zullen sneuvelen. Reden voor het bedrijf om tijdens een hoorzitting op 16 oktober flink tegen de toewijzingen door ProRail te ageren.

Overigens leren de eerste exploitatieweken dat er regelmatig storingen optreden. Zo moest op zondag 14 oktober zelfs personeel van fabrikant



Protos 5031 is zojuist uit Barneveld Noord vertrokken, 14 oktober 2007. (foto Sevrien Ferrée)

FTD er aan te pas komen om de in Ede gestrande 5031 weer op weg te helpen. Ook werd duidelijk dat de door de provincie Gelderland geëiste lichtblauwe

kleur bijzonder besmettelijk is. Het koperen slijpsel blijft aan de bovenkant van de bak hangen en zorgt voor een vieze aanblik.-GF



ICE-stel 4652 rijdt op 12 augustus 2007 ter hoogte van Westervoort. (foto Sevrien Ferrée)

ICE

De dienstregeling van de ICE wordt met ingang van de nieuwe dienstregeling die op zondag 9 december van kracht wordt, ingrijpend veranderd. Zo zal de doorgaande ICE tussen Amsterdam en München, die pas in december 2007 werd geïntroduceerd, weer worden opgeheven.

Het aantal ICE's blijft gelijk aan het aantal van de huidige dienstregeling, zeven heen en zeven terug. Met uitzondering van de trein naar Basel, die vanaf Frank-

furt Flughafen een andere route neemt, hebben alle andere ICE's Frankfurt/M Hauptbahnhof als eindpunt respectievelijk beginpunt. De eerste ICE (ICE 121) uit Amsterdam vertrekt een half uur later (07.04 uur) en rijdt non-stop over de Neubaustrecke en geeft in Frankfurt Flughafen aansluiting op de ICE naar München. Met een aankomsttijd van 14.34 uur in de Beierse hoofdstad blijft de netto reistijd gelijk. Door capaciteitsgebrek gaat ICE 121 als enige ICE niet via Köln Hbf, maar via Köln Deutz.-GF

Nachttreinen

Met ingang van de nieuwe dienstregeling worden er enkele grote wijzigingen in de internationale nachttreinen van en naar Amsterdam doorgevoerd. De Duitse spoorwegonderneming Deutsche Bahn AutoZug GmbH wordt de vervoerder van onderstaande treinen:

- CityNightLine (CNL) 319/318

Amsterdam-Keulen-München ('s winters in het weekeinde Garmisch-Partenkirchen)/Basel-Zürich. Deze trein rijdt ongewijzigd ten opzichte van de dienstregeling 2007.

- NachtZug (NZ) 301/300 (1300) Amsterdam-Frankfurt/M-Bellinzona-Chiasso-Milaan als nieuwe trein, met doorgaande rijtuigen naar/van Wenen via Frank-

furt/M-München Ost en Salzburg.

- EuroNight (EN) 347/346 Amsterdam-Keulen-Dortmund-Berlijn-Warschau (doorgaande rijtuigen naar onder andere Minsk, Moskou via Minsk, Kopenhagen via Dortmund-Flensburg, Praag via Dortmund, Berlijn en Dresden). Ook dit zijn nieuwe treinen.

Alle treinen rijden met Duitse machinisten. De treinen 318/319 en 347/346 worden met een gehuurde loc van de serie 1600 van Railion Nederland gereden, de treinen 301/300 (1300) met een meerspanningslocomotief van serie 189 van Railion.-GF



DB AutoZug rijdt in Duitsland diverse lange afstandstreinen. Loc 120 149-0 is met een trein onderweg bij Burgstetten, 19 mei 2007. (foto Sevrien Ferrée)



ET-treinstel 007 is op 19 september 2007 tijdens een proefrit tussen Bad Bentheim en Rheine onderweg bij Schüttorf. (foto Sevrien Ferrée)

Westfalenbahn

Op 9 december van dit jaar worden de verbindingen rond Rheine niet meer met DB-stellen van de serie 425 maar met Flirt-stellen van de Westfalenbahn gereden. Het nieuwe materieel, dat bij Stadler in Berlijn-Pankow werd gebouwd, komt op de regionale lijnen 61 (Wiehengebirgsbahn Rheine-Bad Bentheim) 65 (Ems-Bahn Rheine-Münster), 66 (Teuto-Bahn Osnabrück-Münster) en 72 (Ostwestfalenbahn Herford-Altenbeken-Paderborn) te rijden. Met de aanschaf van de 19 elektrische treinstellen was een bedrag van 80 miljoen euro gemoeid. De werkplaats staat naast de fabriek van Windhoff in Rheine.-GF

Randstadrail

Met ingang van maandag 8 oktober konden reizigers weer van het gehele traject van RandstadRail lijn 4 (Den Haag De Uithof-Zoetermeer Javalaan) gebruik maken. Sinds 3 september werd het tramverkeer op deze lijn op het gedeelte Den Haag Centraal-Javalaan (Zoetermeer Oosterheem) intensief getest. Het proefbedrijf verliep toen tot volle tevredenheid. Daarom werd besloten de dienst tussen Zoetermeer en Den Haag te herstellen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat gaf begin oktober ook toestemming om op het gedeelte van de Krakeling met het proefbedrijf van lijn 3 te beginnen. Een week later werd groen licht gegeven om met reizigers op lijn 3 tussen Den Haag en Zoetermeer Seghwaert te rijden.

De actuele stand van zaken zag er in oktober dus als volgt uit:

- Proefbedrijf: RandstadRail 3 Krakeling.
- Exploitatie: Erasmuslijn, RandstadRail 4 en RandstadRail 3 op het traject Den Haag Loosduinen-Zoetermeer Seghwaert.-GF



Bouw van een treinstel van het type X60 voor Zweden bij Alstom LHB. Salzgitter-Watenstedt, 26 april 2007. (foto Guus Ferrée)

Duitse industrie

De Duitse spoorwegindustrie heeft in 2006 voor het eerst meer materieel in het buitenland dan op de eigen binnenlandse markt verkocht. Ook voor dit jaar wordt op een soortgelijke ontwikkeling gerekend. Uit de jongste cijfers blijkt dat de omzet vor-

rig jaar met een procent is toegenomen tot 9,1 miljard euro ten opzichte van 2005. De omzet ten behoeve van de eigen markt daalde van 4,8 naar 4,5 miljard euro, de bestedingen van buitenlandse opdrachtgevers liepen echter op van 4,2 tot 4,6 miljard euro. De buitenlandse omzet haalde daarmee een

percentage van 53. Bij de nieuwe opdrachten die een gezamenlijk bedrag van 10,6 miljard euro vertegenwoordigen, scoort het buitenland opnieuw hoog: 6,2 miljard euro. Dat is niet alleen een plus van zes procent maar betekent ook een nieuw record.-GF

Talbot-Bombardier

Het personeel van de vestiging Aken van Bombardier, het vroegere Talbot, maakt zich zorgen

over de toekomst. De leiding van het concern wil minder productieplaatsen in Duitsland. Nu is besloten om de bouw van het eerste contingent van 321 trein-

stellen van het type Talent 2 voor de Deutsche Bahn (een opdracht ter waarde van 1,2 miljard euro) niet in Aken maar in Henningsdorf te laten plaatsvinden. Waar de overige deelseries zullen worden gebouwd, is nog niet bekend gemaakt. Maar het feit dat Aken bij de eerste serie is gepasseerd – Talbot/Bombardier is natuurlijk wel de fabriek waar destijds de Talent werd ontwikkeld –, is bij het personeel hard aangekomen. Hier werden ook de Noorse en Oostenrijkse Talenten gebouwd. In Aken zijn nu nog 700 mensen werkzaam. Ze werken momenteel aan de afbouw van de 50 elektrische VIRM-treinstellen voor NSR. Dit materieel moet tussen juni 2008 en maart 2009 worden afgeleverd. De enige hoop die het personeel mag koesteren is het feit dat de directie van Bombardier het niet onwaarschijnlijk acht dat deze opdracht in de nabije toekomst zal worden uitgebreid.-GF



De Talenten zijn alle afkomstig van Bombardier-Talbot in Aken. Dit stel, opgenomen op 25 februari 2005 in Oberhausen-Osterfeld, is van de PEG. (foto Guus Ferrée)

Pensioentrein door- kruist België

De Belgische Rijksdienst voor Pensioenen pakte uit met een nieuw initiatief, namelijk de pensioentrein. Gedurende twee weken in september hield de Pensioentrein halt in 10 grote Belgische stations om de wakkere burger te informeren over zijn huidige of toekomstige pensioen.

Het werknemerspensioen bestaat dit jaar 40 jaar, de Rijksdienst voor Pensioenen zelf blaast 20 kaarsjes uit. Om deze dubbele verjaardag extra in de verf te zetten en zijn informerende rol uit te breiden, pakte de RVP uit met de Pensioentrein, een oude dieseltrein die het land doorkruiste om een zo breed mogelijk publiek te bereiken. De campagne richtte zich zowel op gepensioneerd werknemers als op werknemers die nog aan de slag zijn. Ook mensen met een gemengde loopbaan waren van harte welkom.

De Pensioentrein begon aan zijn tocht door België op maandag 17 september. In de informante stonden 10 ervaren medewerkers paraat om een onmiddellijk antwoord te geven op de prangende vragen van de (toekomstige) gepensioneerd werknemers.

De Pensioentrein was ook met een exporijtuig uitgerust. Hier vonden de geïnteresseerden een foto- en teksttentoonstelling met als thema 'Verleden, heden, toekomst van het werknemerspensioen'. Beide wagons waren elke werkdag gratis tussen 10 u en 19 u toegankelijk.

De eerste halte van deze Pensioentrein was het station van

Brussel Zuid. Op dinsdag 18 september stond de trein in het West-Vlaamse Kortrijk zoals hier te zien op de foto. Na Kortrijk volgden nog de stations Gent Sint-Pieters, Antwerpen Centraal en Hasselt. De week nadien reed de trein door Wallonië met haltes in Verviers Centraal, Aarlen, Namen, Charleroi en Bergen.

Deze pensioentrein reed in de volgende samenstelling: diesel-

loc 5166 (NMBS-holding historisch patrimonium), Expo-rijtuig 17806 (NMBS, ex-I 13017 bouwjaar 1939), K1 A eerste klas rijtuig 21122 en twee ex-NMBS I2 buffetrijtuigen 11.901 en 11.908. De K1- en I2-rijtuigen behoren tot de vereniging 'Toeristisch Spoorwegpatrimonium' (TSP).-Bruno Malfait



Op 18 september stond de pensioentrein in het Kortrijkse station. (foto Bruno Malfait)



Nu rijden er al Franse treinen naar de Antwerpse haven. Door de invoering van ETCS hoopt men in de toekomst op een nog snellere verbinding, Antwerpen-Noord, 30 september 2006. (foto Hugo de Bot)

Een strategische spooras voor België

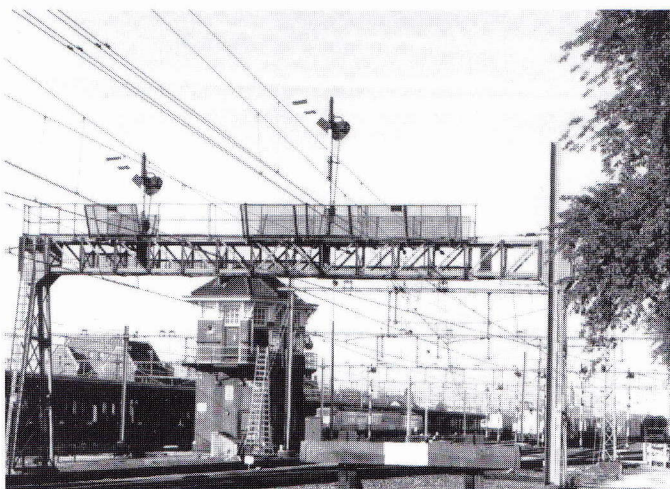
De Corridor C Antwerpen / Basel – Lyon, die in totaal 1.840 km lang is, doorkruist België, het Groot-hertogdom Luxemburg, Frankrijk

en Zwitserland. Het tracé van deze corridor vormt een strategische positie voor het goederenvervoer omdat het Antwerpen, een van de grootste Europese havens, verbindt met belangrijke industriële centra.

Tegen horizon 2020 zal zijn groeipotentieel maximaal 60% bedragen om een transport van 16 miljoen ton goederen te bereiken, dankzij aanzienlijke tijdswinsten (2u25 op de as Antwerpen – Basel en 2u op de as Antwerpen – Ly-

on). De diverse socio-economische voordelen, zoals de verbetering van de congestie van het wegverkeer en het verminderen van de uitstoot van CO₂-gassen, worden op ongeveer 140 miljoen euro per jaar geschat.

Op dit moment zijn er vijf verschillende seinsystemen op de corridor C operationeel. De invoering van het gemeenschappelijke veiligheidssysteem ETCS bevordert de groei van het goederenverkeer en draagt bovendien bij tot de vlotheid en regelmaat van het treinverkeer. De invoering van het ETCS-systeem op de Corridor C zal zich uitstrekken over de periode van 2008 tot 2018, in opeenvolgende fases en per baanvak. Infrabel stelt zich als doel deze taak te realiseren op de in totaal 510 km lange tracés in België tegen 2013. De investering hiervoor bedraagt 72 miljoen euro waarvan de helft het onderwerp van een vraag voor Europese subsidie uitmaakt.-HdB



Het seinhuis gezien vanaf de voormalige rangeerheuvel. De posttreinen en het transitverkeer naar België werden altijd onder de seinbrug door geleid. Het derde sein is hier al verdwenen, Roosendaal, december 1987. (foto Hans Reints)

Seinhuis B

Omdat de gemeente Roosendaal geen kans zag het monumentale 'seinhuis B' binnen haar gemeentegrenzen een andere plaats te geven – en jarenlang de ontwikkelingen op het emplacement van Rsd 'in de weg' te hebben gestaan –, heeft ProRail, als eigenaar van het pand, het monumentale seinhuis aan de ZLSM voor gebruik op haar emplacement te Simpelveld aangeboden. Voordat de ZLSM op het aanbod ingaat, wil zij graag weten hoe je zo'n seinhuis van 10 x 4 x 10 meter verplaatst en wat de kosten van zo'n ingrijpende verplaatsing zijn. Voor de verplaatsing moet instemming van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg verkregen worden en de gemeentes Roosendaal en Simpelveld moeten een sloop respectievelijk bouwvergunning afgeven. De ZLSM heeft het bedrijf 'Movares Nederland BV' bereid gevonden hen in het onderzoek naar de haalbaarheid van de verplaatsing te begeleiden. 'Movares Nederland BV' heeft onlangs nog het station van Houten met goed gevolg verplaatst.

Seinhuis B was het laatste grote seinhuis in Nederland, dat tot vlak voor de eeuwwisseling heeft dienstgedaan. Na de vervanging van het klassieke seinstelsel op het goederenemplacement door lichtseinen verloor het seinhuis zijn functie

en werd gesloten. Het seinhuis bevindt zich nu nog midden op het rangeeremplacement van Roosendaal ter hoogte van het einde van het middenperron. Het is het enig nog overgebleven seinhuis dat in 1907 door ir. G.W. van Heukelom ontworpen is. Hij bedacht ook de inrichting voor de handmatige bediening van de seinpalen. Het seinhuis met omloop en vrijstaande

trapopgang is een tweelaags vrijstaand gebouw van bruine machinaal gevormde baksteen waarop een zadeldak met aan elke zijde twee eindschilden en gedekt met zwarte kruispannen. Het is een rechthoekig gebouw met een risalerende plint met afgeschuinde zijden, daarboven op de begane grond twee getoogde vensters met een kleine roedenverdeling. De hoeken zijn boven raamhoogte trapsgewijs afgeschuind met toepassing van hardstenen hoekblokken. Boven een fries van siermetselwerk bevinden zich kwartronde zandstenen aanzetstenen, waarop ijzeren consoles die de galerij dragen, die op de verdiepinghoogte rondom het hele gebouw loopt. Aan de rechterzijde komt men via een paneeldeur in de ruimten op de begane grond, een vrijstaande ijzeren trap met dito leuning gaat naar de omloop vanwaar men in de uitkijkpost met bedieningshendels van de seinen kan komen. Via de rondom geplaatste ramen van het veelhoekige verdiepingsgedeelte heeft men uitzicht over het hele emplacement. De ven-

sterzone daarboven heeft nog de oorspronkelijke indeling met gekoppelde negenruits bovenlichten, het metselwerk hier is later met witgeschilderde planken bekleed. De uitkragende gootlijst wordt door geprofileerde schoorbalkjes gedragen, steunend op gesneden klosjes. Bij het seinhuis behoort nog de authentieke seinbrug met armseinen welke laatste naar de monumentale 'Glazen'-loods verplaatst is, die nog steeds op Roosendaal aanwezig is.-HR

NBM-wagens naar Tramweg Stichting

Het Spoorwegmuseum stoot, zoals bekend, zijn trammaterieel af aan instanties waarvan de doelstellingen liggen bij langdurig behoud van dit materieel. Na het RTM-materieel zijn nu ook twee in 1902 gebouwde voormalige paardentramwagens van de NBM aan de Tramweg Stichting overgedragen. Het gaat om de gesloten ahangwagen NBM 23 en het zomeraanhangrijtuig NBM 28.-HR



In een stralend zonnetje wordt voor de overdracht de laatste hand aan de 458 gelegd. Types aan deze bouw zijn de halfronde kopschotten en het Belgische remsysteem dat nog uit 1898 dateert, Ouddorp zomer 2007. (foto Mark Grotendorst)

RTM Ouddorp

De restauratie van bakwagen 458 is voltooid. De in 1898 bij Métallurgique gebouwde wagen was voor het smalspoornet op IJsselmonde en in de Hoekse Waard bestemd. De 458 is uitgerust met het bekende Vinciaux-trekwerk. De korte radstand, de kleinere Krupp-wielen en de afwijkende handrem

werden in de loop der jaren niet vervangen. Alleen de kopschotten werden recht gemaakt. Voor de 458 kwam op 1 juli 1963 het einde in actieve dienst. Samen met gesloten goederenwagen 635, rijtuig AB 417 en B 364 en stoomloc 57 vertrok de 458 die dag naar het Spoorwegmuseum. In 1994 kreeg de Stichting v/h

RTM in Ouddorp de wagens weer terug. Later door de M67 en de rest van de in het NSM aanwezige tramtrein gevolgd. Omdat het frame te licht is om in een tram opgenomen te worden, zal de 458 een plaats in de museumrij krijgen, met daarin een thematentoonstelling.-HR



In 1995 staat de Gottardo in Bellinzona, nog steeds met TEE-schild, maar het verval is duidelijk zichtbaar. (foto Albert Rozenboom)

SBB RAe TEE II

NEUSJE VAN DE ZALM



De vijf treinstellen RAe TEE II die de SBB, de Zwitserse Bondsspoorwegen, van 1961-1966 in bedrijf hebben gesteld, golden als het neusje van de Europese spoorwegzalm. Gezien de voortschrijdende elektrificatie van de spoorlijnen in Europa werd voor elektrische tractie gekozen. De vijfdelige, in TEE-kleuren afgeleverde stellingen, waren voor vier stroomsystemen geschikt. De vier pantografen waren op het middelste rijtuig geplaatst. De rijtuigen stonden op tweeassige draaistellen; het middelste (het keukenrijtuig met de belangrijkste elektrische installaties, inclusief de aandrijving) op drieassige draaistellen. Reguliere diensten waren vanuit Zürich HB naar Milaan Centrale, Parijs en Stuttgart voorzien.



De 'Grijze Muis' rijdt 19 augustus 1990 als Eurocity Gottardo het station van Biasca binnen. Het TEE-bord op de neus herinnert aan betere tijden. (foto collectie Albert Rozenboom)

De uiterst comfortabele en 160 km/h snelle treinstellen waren 1051-1055 genummerd en boden aan in totaal 126 passagiers plaats. De beide stuurstandrijtuigen telden elk 42 zitplaatsen. Door een glazen scheidingswand kon je over de schouders van de machinist op de baan kijken. Via de doorloop bereikte men een tussenrijtuig en vervolgens het motorrijtuig en het restauratieannex barrijtuig (48 + 6 plaatsen). De keuken en een dienstruimte waren in het zesassige motorrijtuig ondergebracht. De kop- en tussenrijtuigen waren via drie, dubbel uitgevoerde klapdeuren toegankelijk, zoals ook op de rijtuigen EW II toegepast. Vanaf het perron hadden reizigers geen toegang tot het motor- en restauratierijtuig. De motorwagen had ten behoeve van de keuken wel een dienstdeur naar het perron. Reizigers konden hun bagage in de rekken op de ruime balkons plaatsen. Tussen de dubbel uitgevoerde ramen waren elektrisch bedienbare jaloezieën geplaatst. De zitplaatsindeling van de geheel air-conditioned trein was 1+2. Afzonderlijke wc's voor dames en heren, bij de eerste met make-up hoekje. Bij het ontwerp was aan het comfort meer waarde toegekend dan een zo hoog mogelijke opbrengst per zitplaats. De RAe TEE kende geen metalen (bij de portieren bevestigde), koersborden. Treinnummer, -naam en route waren achter een (vanaf het perron) op zichthoogte geplaatste ruit af te lezen. Vanwege de stroomlijn waren de bakken aan de buitenzijde van een rubberen afdekking voorzien, wat het elegante voorkomen benadrukte. In 1966 zijn de eerste vier stellen met een zesde rijtuig, een zitrijtuig, uitgebreid. De in het jaar daarop afgeleverde 1055 is als zesdelig stel in dienst gekomen. De verlengde versie bood aan 168 reizigers een zitplaats. De treinen zijn door het Zwitserse consortium SIG en MFO gebouwd. Van het motorrijtuig waren 4 assen aangedreven, asindeling A1A-A1A. Het beschikbare vermogen was voor de gewone dienst

voldoende. Het hellingpercentage op de Oostenrijkse Arlberglijn was voor de zesdelige versie echter te pittig. Hier moest een loc in voorspan worden bijgesteld. Ook bij uitval van een van de vier tractiemotoren moest een voorspanloc uitkomst bieden. Bij lawinegevaar werd zekerheidshalve een loc voor het relatief lichte stuurstandrijtuig geplaatst. Aan elke dienst werd een monteur toegevoegd, die eventuele kleine mankementen en route kon verhelpen, deze nuttige functie bleef ook bij de latere EC-inzet.



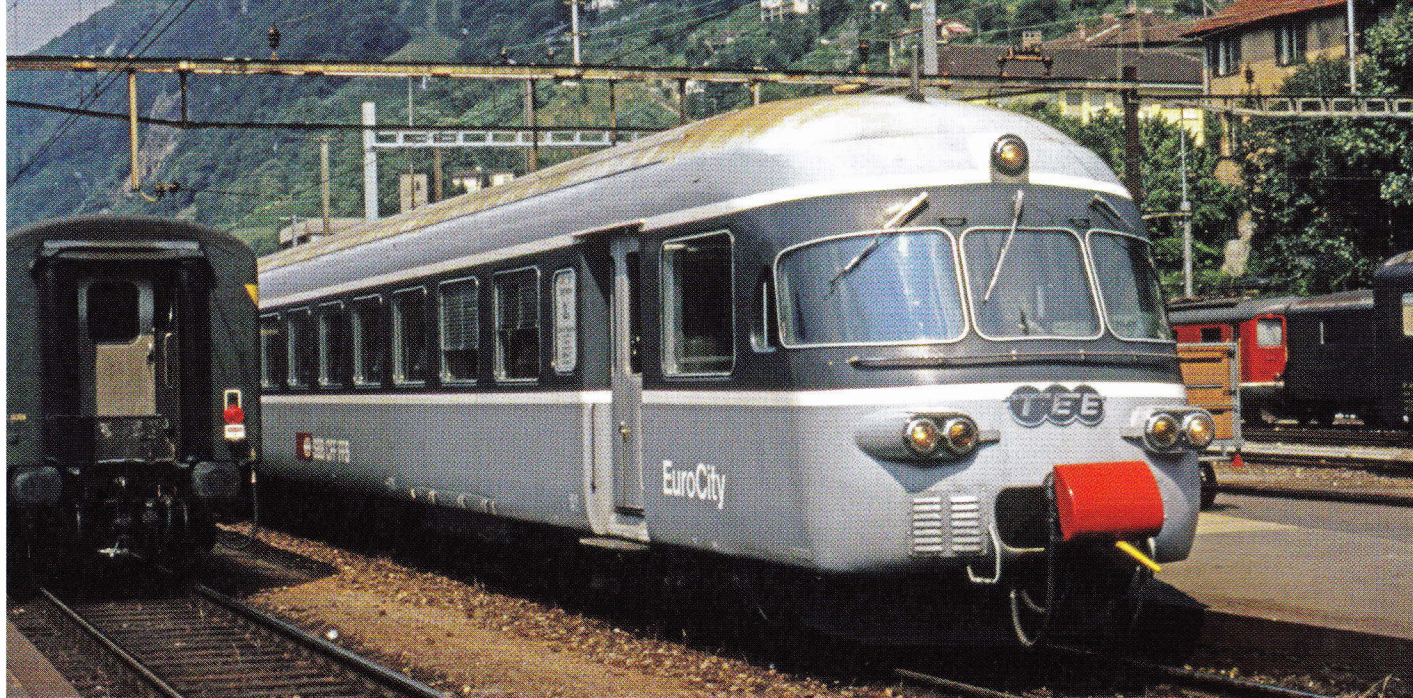
Op weg van Bern naar Parijs passeert treinstel 1053 het nu tot museum verheven seinhuis in Kerzers. Kerzers en het seinhuis zijn in de Seinenspecial gedetailleerd beschreven. (foto Archief SVEA)

Omloop

De eerste rit van de RAe TEE II vond plaats op 28 mei 1961. De stellen reden in een omloop van vier dagen. Dag 1 als Gottardo van Zürich over de Gotthard via Chiasso naar Milaan en als Cisalpin van Milaan via de Lötschberg, Lausanne en Vallorbe naar Parijs. Dag 2 als Cisalpin terug van Parijs naar Milaan. Dag 3 als Ticino Milaan – Zürich – Milaan en als Gottardo Milaan naar Zürich. Dag 4 revisie in Zürich. Voor deze diensten waren vier treinstellen benodigd en stond er een reserve of was in grote revisie. Per 30 mei 1965 begon de Gottardo in Basel, de terugreis uit Milaan eindigde echter in Zürich. Vanuit de revisie op dag 4 in Zürich reed het stel leeg naar Basel om op dag 1 van de omloop de Gottardo naar Milaan te kunnen rijden. Per 30 september 1979 was Basel alleen op werkdagen beginstation van de Gottardo, vanaf 23 mei 1982 werd Basel geheel geschrapt. In de zomerdienstregelingen 1974-1979 begon de Gottardo in Genève in plaats van Zürich. Met de zomerdienst 1974 werd de Cisalpin een getrokken trein. De vrijgekomen RAe TEE's werd ingezet op TEE-diensten Edelweiss Zürich-Luxemburg-Brussel-Amsterdam v.v. en Iris Zürich-Brussel v.v. Vanaf 26 mei 1974 werd de Edelweiss tot Brussel Zuid ingekort. De laatste TEE Edelweiss reed op 26 mei 1979, de TEE Iris op 30 mei 1981. De laatste rit van een RAe als TEE vond plaats op 24 september 1988 als Gottardo van Milaan naar Zürich. Onge lukken zijn de RAe TEE niet bespaard gebleven. Treinstel 1053 raakte zelfs meermalen bij een ongeval betrokken. Een aanrijding in Frankrijk kostte 10 personen het leven. Na verbouwing tot Grijze Muis werd een RABe IC, na een ontsparing door vallend gesteente op de Gotthardlijn, enige tijd uit de roulatie gehaald.

Grijze Muis

Nadat de stellen 30 jaar TEE-diensten hadden gereden, werden ze in 1988/'89 tot Eurocity omgebouwd. Van louter 1e klasse RAe boden de treinen als RABe ook plaats – met EC-toeslag – in de



Inzet RAe TEE II

Naam	Traject (en v.v.)	Afstand	Rijduur
Edelweiss	Zürich-Brussel-Amsterdam	902 km	9h32
Edelweiss	Zürich-Brussel	682 km	6h56
Cisalpin	Milaan-Lausanne-Parijs	818 km	7h44
Cisalpin	Venetië-Milaan-Lausanne-Parijs	1084 km	10h44
Gottardo	Basel/Zürich-Milaan	293 (381)	3h59 (5h)
Iris	Zürich-Brussel	682 km	6h53
Ticino	Zürich-Milaan	293 km	3h49

Afkortingen

MFO	Maschinenfabrik Oerlikon
SIG	Schweizerische Industrie-Gesellschaft
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EC	Euro City
R	Loc/treinset > 110 km/h
A	1e klasse
B	2e klasse
e	elektrische tractie

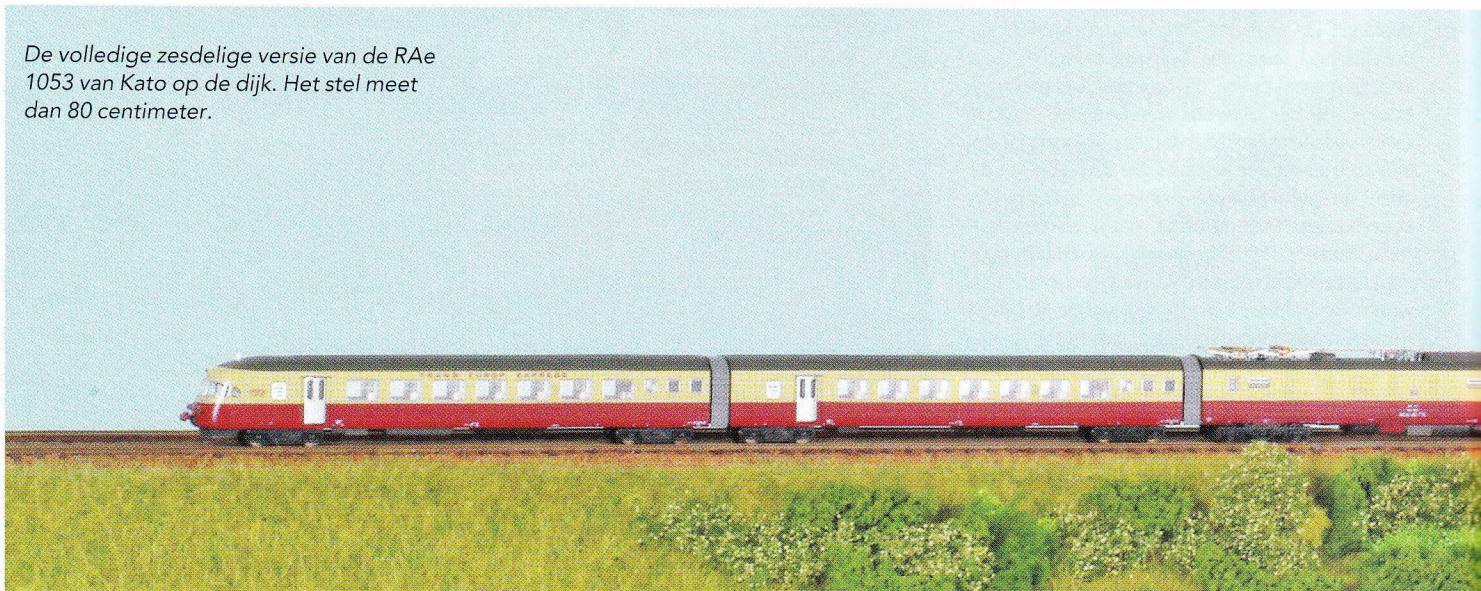
Geraadpleegde bronnen:

- Schweizer Eisenbahn-Revue 1993, 2003, 2004
- SBB Lokomotiven und Triebwagen, 1986
- 150 Jahre Schweizer Bahnen, 1997
- Eisenbahn Fahrzeug Katalog, die Triebfahrzeuge der SBB
- Persbericht SBB Historic

EC Gottardo in Bellinzona zomer 1995. (foto Albert Rozenboom)

2e klasse. Het crème met rood werd voor licht- en donkergrijs ingewisseld, waardoor ze al snel Grijsze Muis (Graue Maus) werden betiteld. Twee rijtuigen werden tot tweede klasse met 54 in plaats van 42 zitplaatsen getransformeerd. Het restauratie/barrijtuig werd gekeerd en tot een zitrijtuig met 39 plaatsen omgebouwd. De inzet in de EC-dienst kwam aardig met de TEE: (Winterthur)-Zürich-Milaan, (Genève)-Lausanne-Milaan en Zürich-Stuttgart overeen. Wegens het beperkte aantal zitplaatsen waren de stellen in de EC-dienst beperkt inzetbaar. Hun laatste kilometers sletten ze als aanvoerlijn van Bern (aanvankelijk Zürich) naar het landelijke Franse station Frasné. Hier bestond een cross platform overstap op de TGV naar Parijs. Hiervoor waren twee stellen nodig plus een reserve. De 1052 en 1054 werden buiten dienst gesteld en gebruikt om de andere stellen rijvaardig te houden. Zo werd motorrijtuig van stel 1052 in de 1055 geplaatst. Het onderhoud kwam op een laag pitje te staan. Onder andere werden beschadigde rubberen afdekkingen tussen de rijtuigen niet meer vervangen. In verband met het aanwezige asbest konden de stellen vanaf 2000 niet meer in de internationale dienst worden

De volledige zesdelige versie van de RAe 1053 van Kato op de dijk. Het stel meet dan 80 centimeter.



den ingezet. Op 27 november 1999 viel het doek voor de korte EC-dienst Bern-Frasne.

RAe TEE II 1053

Eén treinstel zal de herinnering aan het TEE-tijdperk levendig houden. De 1053 is in april 2001 in de collectie van de Stiftung Historisches Erbe der SBB, kortweg SBB Historic, opgenomen. Van de vijf stellen bleek de 1053 de beste conditie te hebben. Na een overwintering in Erstfeld heeft BLS-eloc veteraan Ae 6/8 205 in mei 2002 de 1053 van Spiez naar de werkplaatsen van de BLS in Bönningen overgebracht. Vaklui hebben het TEE-stel Graue Maus RABe 1053 voor rond een miljoen Zwitserse franken 'getransformeerd' in RAe TEE 1053. Het restauratierijtuig is gekeerd en als restauratie met 48 plaatsen ingericht. Om de passagierscirculatie te bevorderen kwam het barge-deelte met zes plaatsen te vervallen. De zitplaatsen tweede klas werden door stoelen en banken eerste klas uit de 1055 vervangen. Het zesde rijtuig werd ter uitbreiding van de restauratie als lounge met piano ingericht. 36 reizigers vonden hier aan tafels een zitplaats. Bij de feestelijke herintrede op 12 juni 2003 werd het strak in de lak zittende stel TEE 1053 Gottardo gedoopt.

Het weer rijvaardige treinstel wordt ingezet voor speciale ritten, bedrijfsuitstapjes en -presentaties, vooral in de kantons Berner Oberland, Wallis en Graubünden. De stellen 1051, 1052 en 1054 hebben de weg naar de sloper gevonden. De teller van de 1051 stond op 7,2 miljoen km, over kwaliteit gesproken... Treinstel 1055 was enkele jaren aan een architectenbureau in Biel verhuurd en na afloop van het contract naar Interlaken overgebracht. Sindsdien fungeert de 1055 als plukstel voor de rijvaardige crème met wijnrode 1053. Liefhebbers kunnen de RAe TEE 1053 voor CHF



In de restauratie van de RAe was het goed toeven: à la carte en bediening door personeel van de SSG. (foto SBB, verzameling Hans van Lith)



H0 en N: schaalverschil op z'n Zwitsers.





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





De motorwagens van Lima in 1:87 (oude productie, niet meer verkrijgbaar) en de dit jaar opnieuw uitgebrachte uitvoering van Kato in N.



RAe 1054 bij laagstaande zon onderweg naar Zürich. (foto Archief SVEA)

stroom en tweearligelijkstroom in de vijfdelige uitvoering zoals bij de aflevering in 1961 (cat.nrs.: M. 39540, T. 22135). Het geheel in metaal uitgevoerde treinstel meet dan ongeveer 134 cm. Van het zesassige motorrijtuig zijn via cardanoverbrenging vier assen aangedreven. Het model is in lengte iets verkort (1:93). Het lijkt waarschijnlijk dat we in de toekomst het zesde rijtuig en ook de grijze EC-versie kunnen verwelkomen. Eveneens voor beide stroomsystemen brengt Rivarossi de RAe II als driedelig stel uit (cat.nr. HR 2039). De upgrade van het oude Lima-model wordt voorzien van een nieuwe aandrijving en stroomgeleidende koppelingen, uitgevoerd in kunststof. Met een uitbreidingsset (cat.nr. HR 4024) kan de trein met een zit- en het restauratierijtuig worden uitgebreid. De lengte van een vijfdelig stel komt dan op 142,3 cm (= 1:87). Niet bekend is of het zesde rijtuig ook nog apart zal verschijnen of dat het bij een vijfdelige configuratie blijft. De verschijningsdatum staat voornamelijk voor het eerste kwartaal 2008 gepland. Op de beurs in Neurenberg in februari 2007 heeft ook RailTop/LSModels de RAe TEE en de grijze Eurocity versie RABe aangekondigd. De stellen zullen in exacte lengtemaat 1:87 en voor beide stroomsystemen worden uitgebracht. Ondanks de lengtemaat wordt al gesteld dat het stel een boogstraal van 35,8 cm (R2) kan doorlopen. Via een functionele koppeling kan een tweede stel in dubbeltractie worden meegevoerd. Levering van deze stellen staat ook pas gepland voor 2008. De prijsstelling is uiteraard nog niet bekend. Kato/Lemke brengt dit jaar in schaal N onder catalogusnummer K11405 wederom de zesdelige RAe TEE Gottardo ter gelegenheid van 50 jaar TEE op de rails. Het treinstel heeft het nummer 1053 (het museumstel van TEE-Historic), voorbereid voor een decoder en ook al voorzien van binnenverlichting.

Tekst: Dolf Heibloem
Modelfoto's: Rob Ellerman

Met dank aan: Jürgen ter Weel en Ben Wentink voor het beschikbaar stellen van modellen.

Stroomsystemen en stroomafnemers RAe

Maatschappij	Stroomstelsel	Panto breedte	Sleepstuk
DB	15 kV	1	1950 mm
FS	3000 V GS	2	1450 mm
SBB	15 kV	3	1450 mm
SNCF	25 kV	3	1450 mm
NMBS	3000 V GS	4	1950 mm
NS/SNCF	1500 V GS	4	1950 mm

SBB RAe 1051-1055

Lengte, 6-delig*	149,76 m
Lengte koprijtuig	25,20 m
Lengte rijtuigen 2 en 4	23,90 m
Lengte motorrijtuig	24,20 m
Radstand draaistellen	2,70 m
Radstand motorrijtuig	3,80 m
Hoogte (panto's neer)	4,10 m
Vermogen	2310 kW
Gewicht 5-delig	259 ton
Gewicht 6-delig	296 ton

(*) Lengte over de koppelingen

22.500 huren. Het treinstel wordt door speciaal opgeleid personeel uit diverse depots gereden. De tweede, onbezoldigde machinist vervult tevens de functie van boordmechanici. Dat het historische materieel onder het personeel leeft, blijkt uit het feit dat de mankracht zowel uit de SBB-reizigersdienst komt als van SBB Cargo. Het is de bedoeling dat het TEE-stel in de toekomst ook in omliggende landen ingezet zal kunnen worden. Tot de volgende grote revisie zal de RAe TEE 1053 zo'n 100.000 km moeten kunnen afleggen.

De RAe van de SBB in model

Door het Italiaanse Lima zijn zowel de RAe TEE als RABe EC in H0 uitgebracht. De stellen zijn al jaren geleden uit de catalogus verdwenen en wellicht nog op treinenbeurzen aan te treffen. Het gouden jubileum van de TEE was voor enkele fabrikanten aanleiding de RAe TEE II model (opnieuw) te gaan uitbrengen. Märklin en Trix brengen in H0 voor respectievelijk drierailwissel-

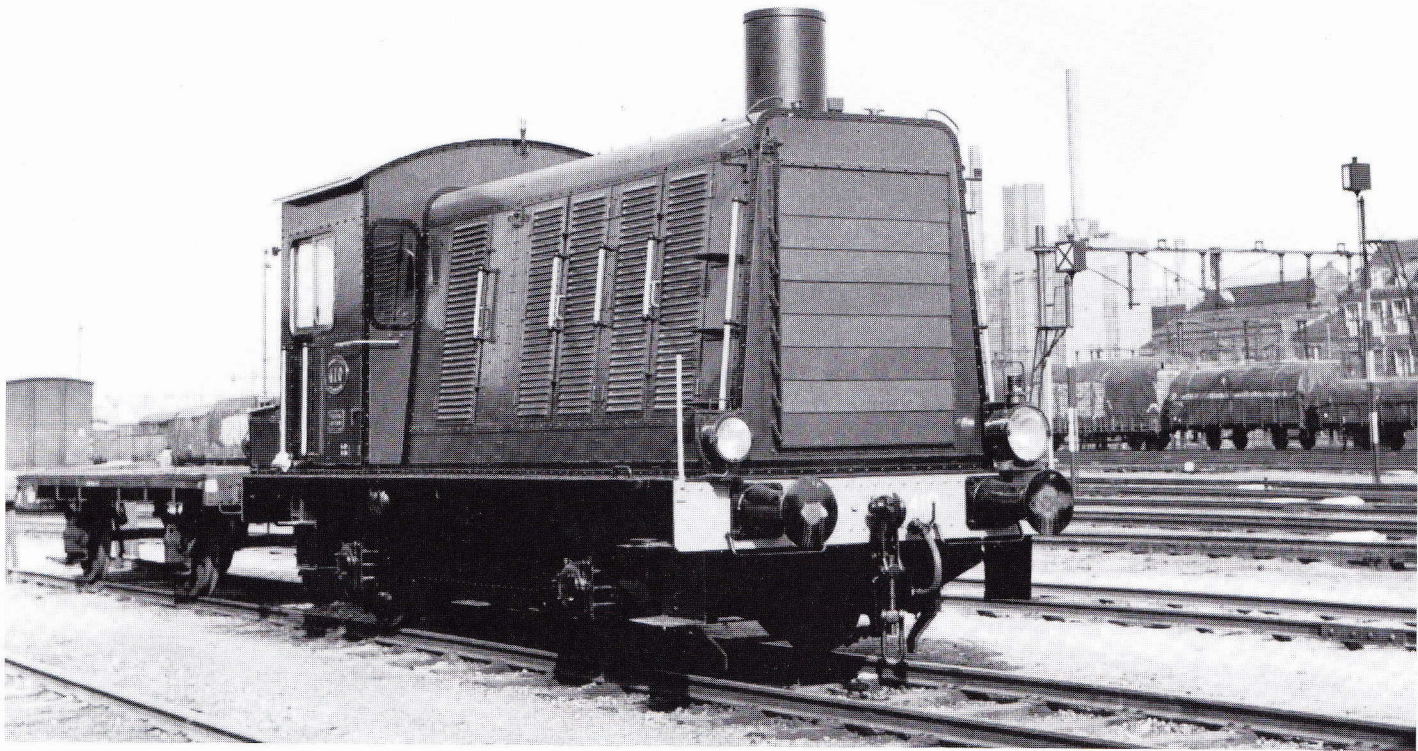
De Magie van Messing

DE WEDERGEBOORTE VAN DE GROTE SIK

DEEL 1

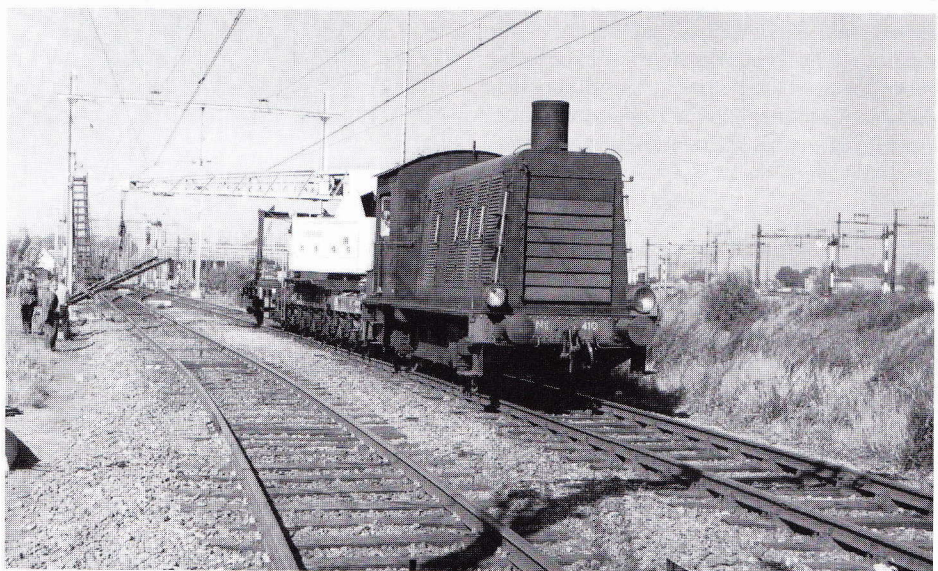


*De Grote Sik is
een indruk-
wekkende
verschijning.*



De NS 410 in Utrecht op 9-3-1952. (foto collectie N.A. Smit)

De NS 410 aan het werk bij Leidschendam op 18-9-1960. (foto collectie N.A. Smit)



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 niet overdreven moeilijk te zijn. Zeker niet met een interessante kit van 'De Grote Sik' in H0 of O.

Iedereen heeft wel eens likkebaardend voor de vitrine met de modellen van Philotrain, Micro Metakit of een andere klinkende naam in modelspoorland gestaan. De detaillering van de messing modellen grenst soms aan het ongehoorlijke. Natuurlijk is het kopen – laat staan het bouwen – van zulke modellen niet voor iedereen weggelegd en dat hoeft ook niet. Er zijn talloze messing modellen als bouwkit te koop die

ook voor gewone stervelingen zoals u en ik behapbaar zijn. Een mooi voorbeeld hiervan is het model van de Grote Sik. Deze oer-Hollandse locomotief is er als bouwkit in zowel spoor 0 als H0.

Maar voor we die gaan bouwen even een stukje vaderlandse geschiedenis. De NS serie 401-415 is een van de grote onbekende diesellocomotieven van de Nederlandse Spoorwegen. De 15 diesel-elektrische machines werden in de oorlog voor het zware rangeerwerk en het goederenvervoer op zijlijnen ontworpen. Pas eind jaren '40 was Werkspoor in staat om de machines metterdaad te leveren. Vanwege hun gelijkenis met de bekende 'Sik' kregen de locomotieven al snel de bijnaam 'Grote Sik'. In tegenstelling tot de gewone Sik waren ze 'echte' locomotieven en mochten ze alleen door een bevoegde machinist worden bestuurd. In de praktijk bleken de 400'ers toch niet te voldoen. Het vermogen van 250 pk was te klein om echt mee te komen. Bovendien stonden de locomotieven regelmatig defect in de werkplaats. In de loop van de ja-

ren '50 werden hun taken langzaam door de veel sterkere serie 600 overgenomen. Zo gingen de stoere locs al na ruim tien jaar buiten dienst. Ze werden tussen 1958 en 1960 gesloopt. Helaas is er geen enkel exemplaar van deze machines bewaard gebleven.

In model komen de 400'ers er maar bekaaid vanaf. Geen enkele fabrikant produceert de serie in model. Dat is best wel jammer. De Grote Sik is juist zo'n leuke afwisseling van de hordes Sikken en Hippels die in allerlei varianten de vaderlandse modelbanen bevolken. Wie de Grote Sik op zijn modelbaan wil inzetten, is aangewezen op zelfbouw. Nou, dat kan. Frits Thies heeft alweer enige tijd geleden onder de naam Het Nulpunt (www.nulpunt.eu) een messing kit van de Grote Sik in schaal 0 (1:43,5) laten produceren. De kit is gemakkelijk te bouwen en is voorzien van een prachtige aandrijving van AMZ. Ideaal voor beginnende messingbouwers. Richard van den Brand verkoopt als Dutzrail.nl (www.dutzrail.nl) sinds kort een kit van dezelfde loc in schaal H0. De Grote Sik



De Grote Sik in spoor nul.

van Richard is prachtig gedetailleerd, maar is wel wat lastiger te bouwen dan zijn grote broer. Wie er tegenop ziet, kan bij Richard ook voor een klant-en-klaar model aankloppen. De kit kost zo'n € 195,-, een door Richard gebouwd exemplaar € 495,-. In spoor nul kostte de kit rond de € 500,-. Ik heb de Grote Sik in spoor nul gebouwd. In grote lijnen is het verhaal voor beide kits hetzelfde; alleen het onderstel en de aandrijving van het H0-model steken totaal anders in elkaar.

Solderen en gereedschap

Goed gereedschap is het halve werk. Wat heb je zoal nodig een messing kit tot een goed einde te brengen? In elk geval een stevige vlakke werktafel, zodat het model tijdens het bouwen niet per ongeluk verbuigt. Een scherp mesje en een zijknijptang (Xuron) komen goed van pas om de etsdelen uit het etsraam los te knippen. Een miniboormachine (Proxxon of Dremel) is erg handig om dikke gietdelen los te slijpen en om de verschillende kleine gaatjes te boren.



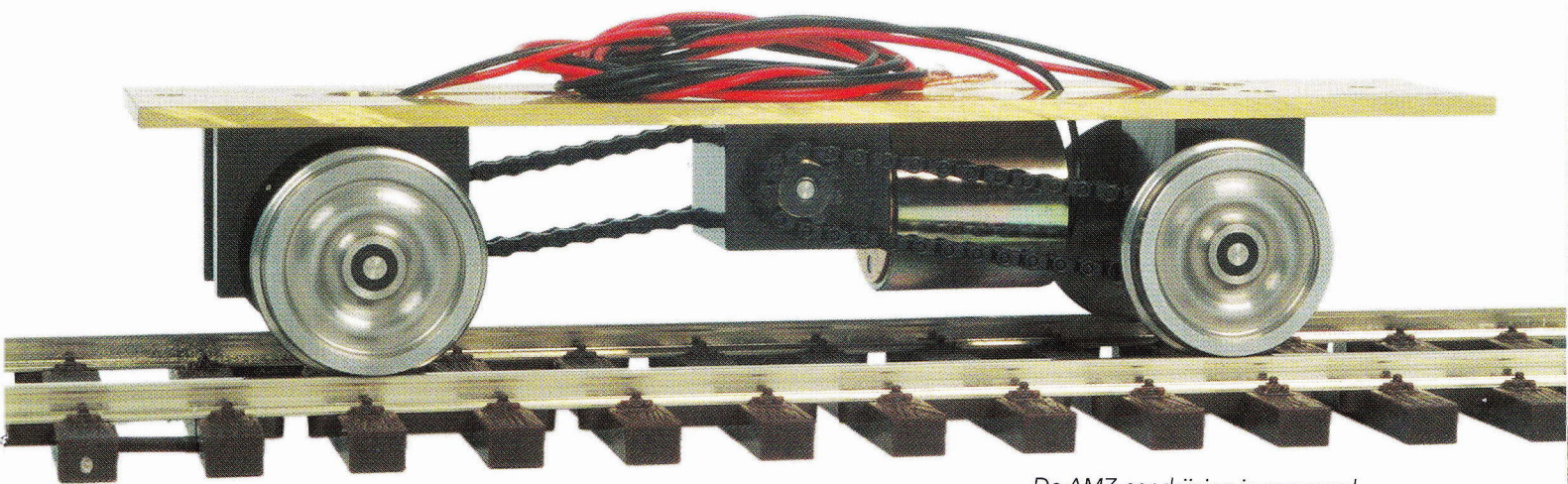
Het H0-model. (foto Dutrail.nl)

Verder hebt u een assortiment sleutelvijltjes nodig om de bramen van de onderdelen te vijlen en randen netjes vlak te maken. Ook handig zijn een tang met een platte bek, een punttangetje en een kleine bankschroef. Bij gebrek aan vuurvaste vingers zijn knijpers of messing klemmen erg prettig om de onderdelen tijdens het solderen op hun plaats te houden. Inderdaad, messing kits moet je solderen. Plakken kan in principe ook, maar solderen heeft een prettige onverwoestbaarheid en je kunt fouten later gemakkelijker nog herstellen. De kunst van het solderen is om zo min mogelijk soldeer te gebruiken en dat kunstje moet je even leren. Als je de slag eenmaal te pakken hebt, zit alles muurvast aan elkaar, terwijl er nauwelijks soldeer te zien is. Een stevige soldeerbout van 40 watt of een soldeerstation is in principe prima geschikt om een klein model te solderen. Bij grote vlakken komt zo'n elektrische bout toch wat vermogen te kort. Een kleine soldeerbrander



De complete kit van het Nulpunt.





De AMZ-aandrijving in spoor nul.

werkt sneller en vaak ook nauwkeuriger. Proxxon heeft een handig brandertje in het assortiment, dat uitermate geschikt is voor dit werk. De professionele messingvirtuoso heeft een Weerstand Soldeer Apparaat (WSA) op zijn werktafel staan. Daarmee kun je zelfs de kleinste details onzichtbaar aan het model solderen. Zulke apparaten kosten echter al snel honderden euro's en lang niet iedereen zal dat de moeite waard vinden. Bij het solderen ge-

De Grote Sik van Duttrail.nl (H0). Te koop als bouwkit (oplage 75 exemplaren) of als kant-en-klaar gebouwd model (oplage 25 exemplaren). Prijsindicatie: € 195,- (kit) en € 495,- (gebouwd). Meer informatie: www.duttrail.nl.

De Grote Sik van het Nulpunt (0). Alleen verkrijgbaar als bouwkit. De kit is in principe uitverkocht, maar bij voldoende belangstelling worden er nieuwe etsplaten aangeemaakt. De overige onderdelen zijn eveneens te bestellen bij de leveranciers. Meer informatie: www.nulpunt.eu.

bruik ik meestal gewone harskernsoldeer uit de elektronicawinkel en verdund fosforzuur of S65 als vloeimiddel. Het aloude S39 kunt u beter niet gebruiken; de resten blijven nog jaren doorwerken in het model. Een handig alternatief is soldeer pasta (Carr's of Amasan), een mengsel van vloeimiddel en soldeer. Het goede kun je met een kwastje precies opbrengen waar je het hebben wilt.

Een paar tips voor de beginnende soldeerder. Breng het vloeimiddel altijd spaarzaam op, bijvoorbeeld met een penseeltje. De hete soldeer vloeit veel liever naar plaatsen waar vloeimiddel zit dan naar plekken zonder vloeimiddel. Als je minder vloeimiddel gebruikt, kun je de soldeer beter 'sturen' en heb je minder kans op plassen soldeer op je model. Wie elektronica heeft gesoldeerd, houdt bijna automatisch een strookje soldeer en de soldeerbout samen bij de las. Doe dat niet bij het solderen van een messing model. Zeker als je een brander gebruikt, smelt snel veel soldeer en krijg je grote klodders soldeer op je werkstuk. Je kunt beter kleine flintertjes soldeer van het strookje afsnijden en die op de nog koude las leggen. Wanneer je de las verhit, kruipt de soldeer door de capillaire werking in de naad. Zo soldeer je zon-

der klodders. Tenslotte werk je zoveel mogelijk van binnen uit. Breng het vloeimiddel en de soldeer waar mogelijk aan de binnenkant van het model aan en verhit de las aan de buitenkant. Soldeerresten liggen dan altijd uit het zicht. Waarom al die ophef over solderen? Het is belangrijk om rustig en netjes te werken. Fouten en slordigheden zijn uiteindelijk lastig te verdoezelen. Vijf de bramen van de onderdelen voor je ze soldeert. Later kom je er veel moeilijker bij en de uitstekende randjes blijf je altijd zien. Laat kieren en naden zoveel mogelijk vollopen met soldeer, dat is gemakkelijker dan achteraf plamuren. Kortom, de aandacht die je aan het soldeerwerk besteedt, verdient je later dubbel en dwars weer terug.

Een Sik bakken

Eindelijk kunnen we aan de slag. Nu niet meteen de soldeerbrander aansteken, maar eerst kijken wat er is en rustig de handleiding een keertje helemaal doorlezen. Sowieso is het slim om de delen altijd eerst droog te passen, voordat je begint te solderen. Bij beide kits zitten alle onderdelen netjes in aparte zakjes verpakt. Naast een flinke stapel geëts messing plaatmateriaal vind je in de kit ook een collectie gietstukken. In de doos van Frits zit ook een cd-rom met veel foto's van het grootbedrijf en van het model. Helaas zijn er geen kleurenfoto's van de echte loc bij; de machines waren al van de baan verdwenen voordat de kleurenfotografie

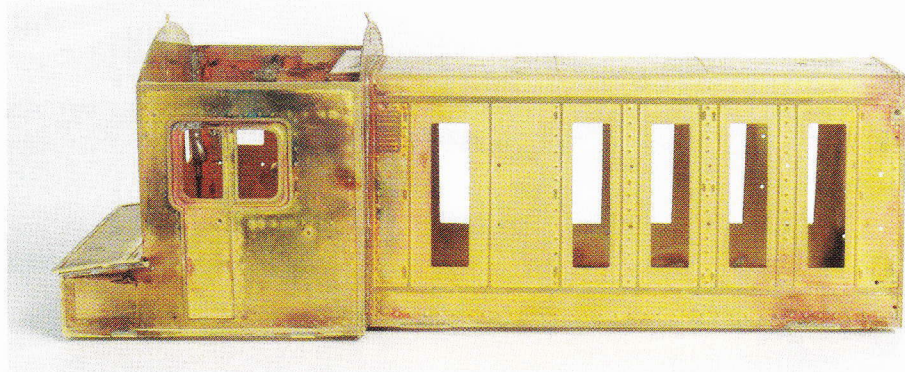
Ook de kit van Duttrail.nl is meer dan in orde. (foto Duttrail.nl)



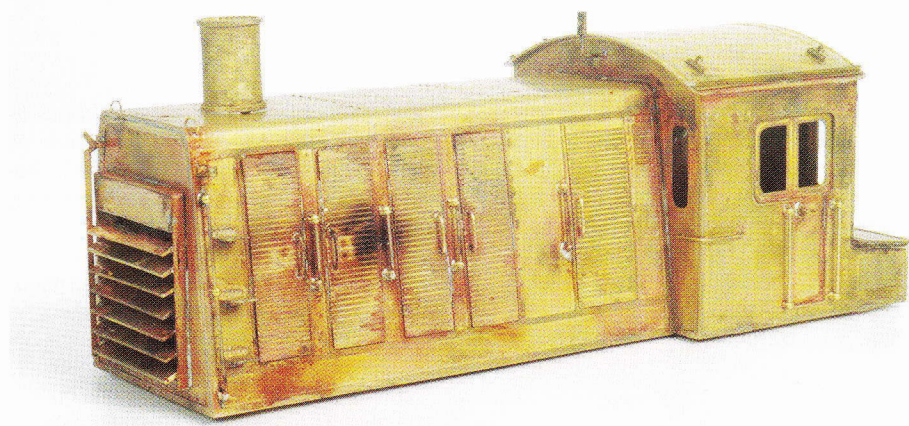
Het gereedschap: brander, messing klemmen, tangetjes, vijlen en een miniboormachine.

gemeengoed was. Het blijft dus een beetje gissen wat echt de juiste kleurstelling van de Grote Sik is, maar daarover later meer. De handleiding vertelt stap voor stap wat er moet gebeuren. En de eerste stap is het in elkaar zetten van het machinistenhuis. De wanden moeten precies loodrecht op de grondplaat en op elkaar komen te staan. Een kleine metalen winkelhaak en messing klemmen willen daarbij nog wel eens helpen. De beschrijving vermeldt kort dat de wanden onder een hoek van 45 graden moeten worden afgeschuind. Ik had daar overheen gelezen en dat heeft me later heel wat extra vijlwerk opgeleverd. De cabine van het model van Duttrail.nl bestaat uit één stuk messing dat drie keer gevouwen moet worden om tot een vierkant hokje te komen. Het vouwen gaat het gemakkelijkst met een buigapparaat. Als u dat niet hebt – en wie heeft dat wel in zijn uitzet? – kunt u hiervoor ook een bankschroef met twee haakse profielen gebruiken. Daarna worden de huif en de voorkant van de loc gemonteerd. Alles moet precies haaks zijn, anders past de kap straks niet op het onderstel. Om dat te controleren kun je de kap op de vlakke tafel of MDF-plaat leggen. Als het goed is, is de onderkant net zo vlak als de tafel.

In het oorspronkelijke ontwerp van Frits zijn de jaloezieën aan de voorkant van de loc gesloten. In werkelijkheid stonden ze altijd min of meer open als de loc reed. Dat moest dus ook in model zo worden. Ik heb de etsplaat uit de kit niet gebruikt, maar de jaloezieën uit losse strookjes messing opgebouwd. Het is een redelijke uitdaging om telkens het volgende strookje vast te solderen, zonder dat de andere strookjes weer loslaten. Zorg er in elk geval voor dat de strookjes klem zitten tussen de omlijsting. Als je de uiteinden van te voren vertint, hoef je de brander er maar kort bij te houden. Met een beetje geluk blijft alles op zijn plaats zitten. Anders is het uithuilen en opnieuw beginnen. Dat is het voordeel van messing: je kunt het eendeloos blijven proberen tot het echt goed zit. Het lastigste on-



De eerste stap: het machinistenhuis en de huif.

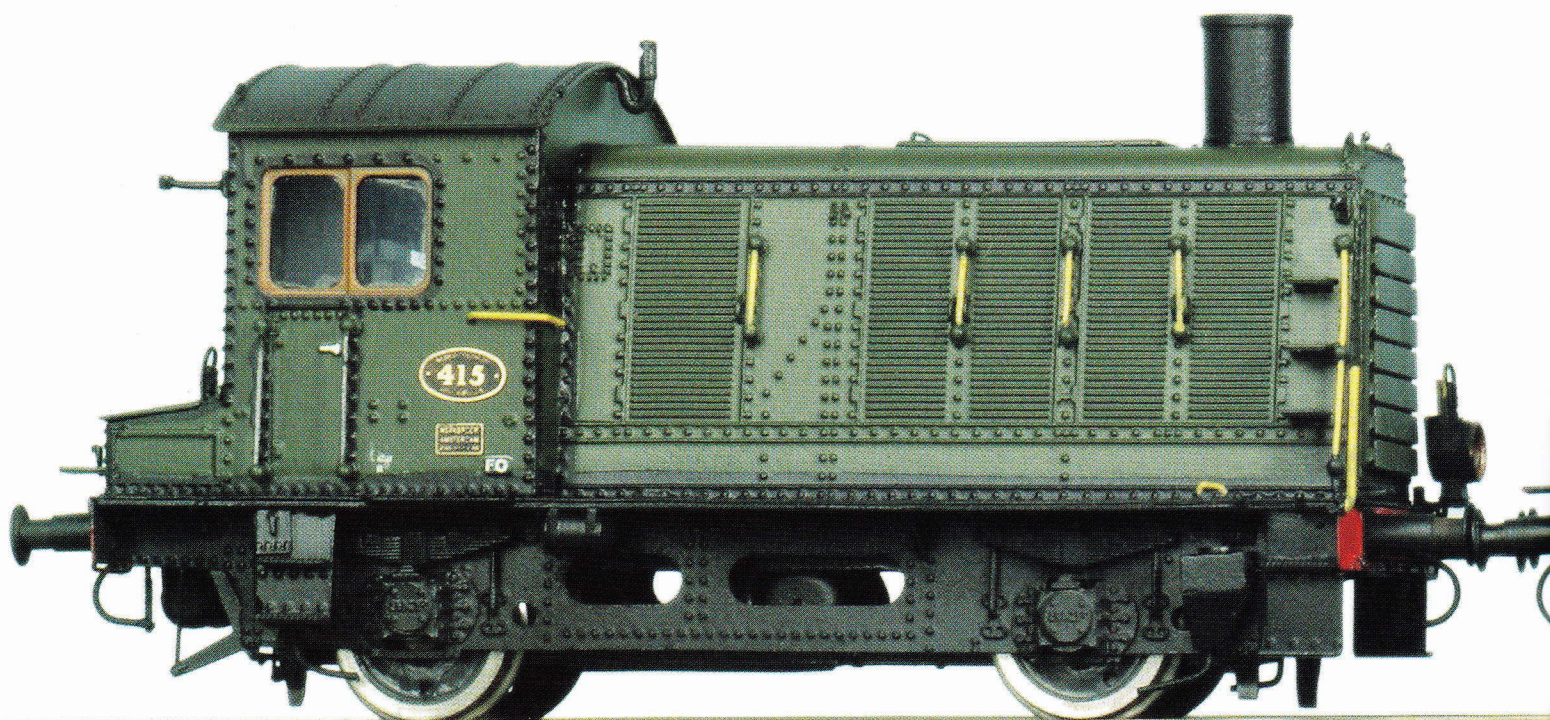


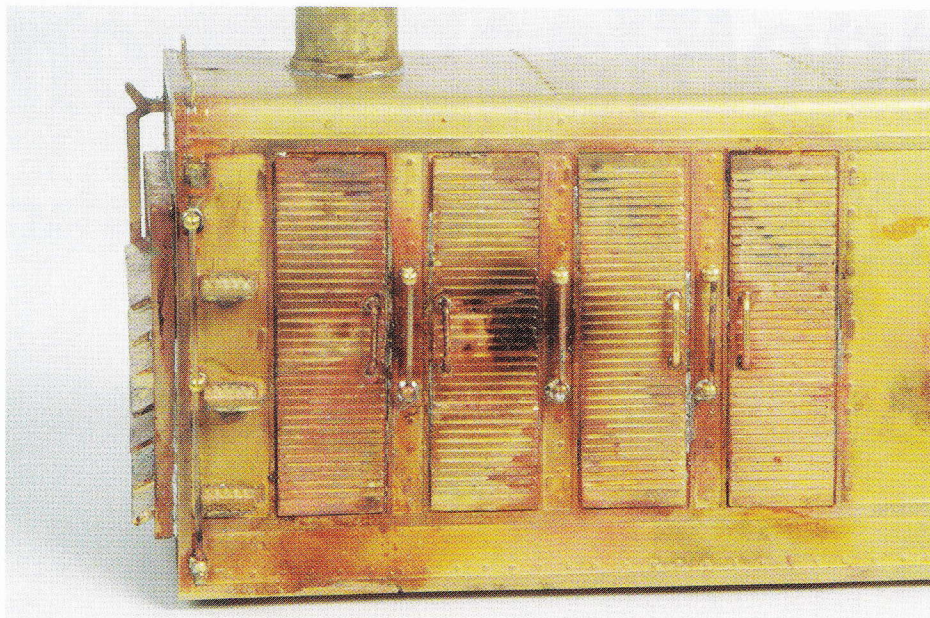
De kap is in ruwbouw klaar.

derdeel van de kap is nu achter de rug. De schoorsteen kan op de huif en het dak op het machinistenhuis. Het model begint zo langzamerhand inderdaad op een Grote Sik te lijken. Rest alleen nog een flinke portie klein soldeerwerk. Alle handgrepen moeten apart op de kap worden gesoldeerd. De handgrepen bestaan uit twee handrailhouders en een stukje messing draad. Elke handgreep moet je dus zelf maken.

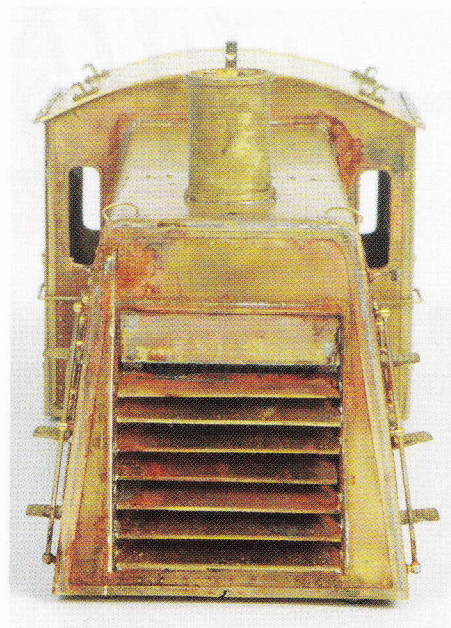
Gewoon blik op oneindig, verstand op nul en de hele loc afwerken. De handgreep langs de huif zit vrij krap op de trap treden. Het valt niet mee om ze strak naast elkaar op de kap te zetten. Tot slot worden details als fluit en deurklinken op het model gezet. De kap is klaar. (wordt vervolgd)

Tekst & foto's: Huib Maaskant

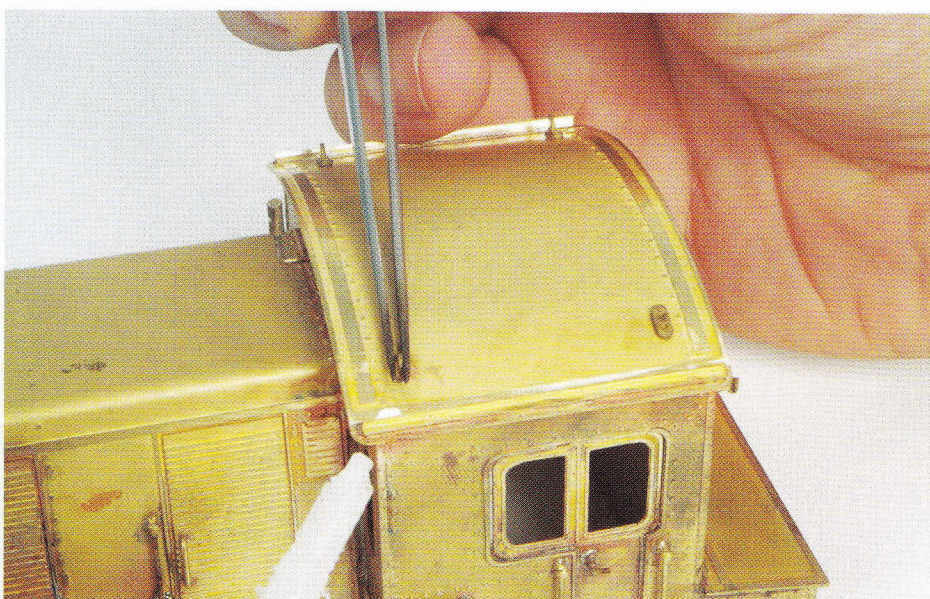




De handgrepen worden stuk voor stuk met de hand gemaakt.



De open jaloezieën worden uit losse strookjes opgebouwd.



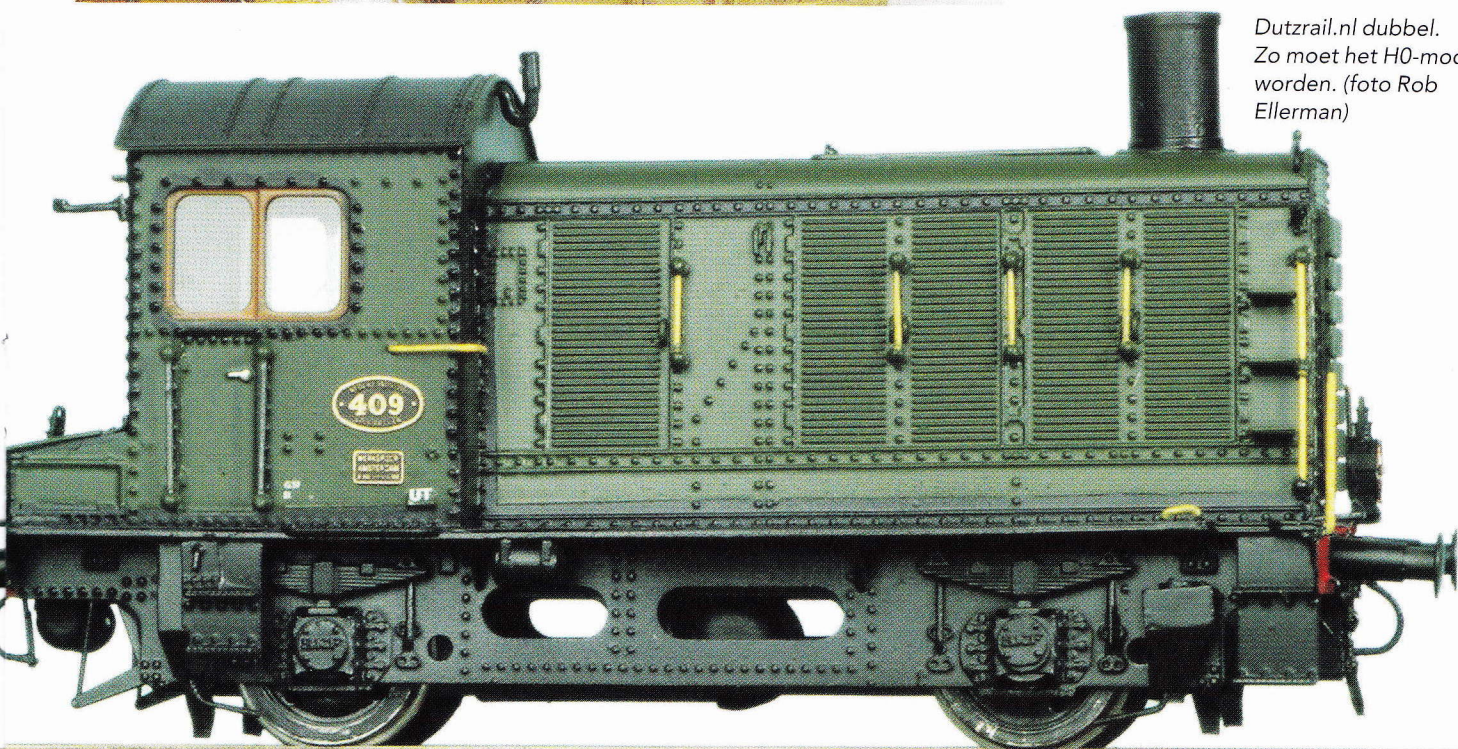
De dakhaken kun je beter lijmen.

De Grote Sik NS serie 401-415

Gewicht	37 ton
Topsnelheid	75 km/h
Vermogen	250 pk
Fabrikant	Werkspoor
In dienst	1947-1948
Afvoer	1958-1961

info

info



Dutzrail.nl dubbel.
Zo moet het H0-model
worden. (foto Rob
Ellerman)



Blaas stoom

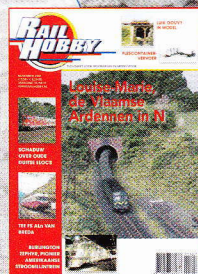
Kies het abon

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 stempoor, 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

**Feestdagen
ACTIE!**

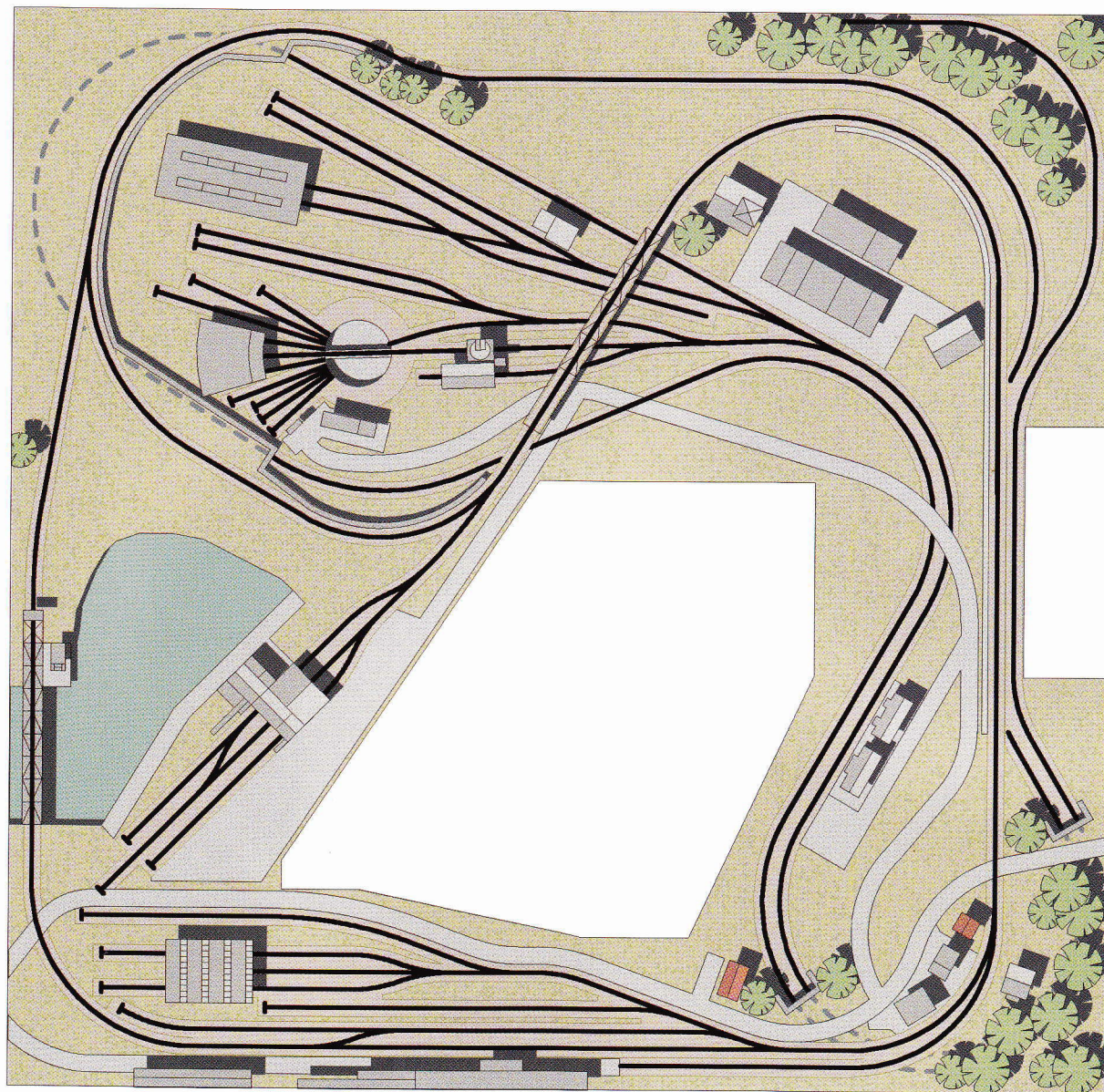
Geef iemand gratis een online nummer!

Alle abonnees van Railhobby mogen GRATIS en vrijblijvend iemand verrassen met een online nummer. U laat ons weten wie u het nummer cadeau wilt doen en wij sturen DIEGENE gratis de inlogcode. Kijk op www.railhobby.nl/feestdagen Actie geldig t/m 31 januari 2008.





B



Een Santa Fe-baan

A

Een Switcher 60 ton van de Southern Pacific (Bachmann Spectrum) voor twee graanwagens van de Canadian National voor een meelfabriek.

Al twintig jaar hebben we op de beurs van Neurenberg een afspraak met Jacques Ryckmans. Hij zit al jaren in de branche als Belgische vertegenwoordiger van diverse firma's. Enkele jaren geleden ontdekten we de verborgen passie van Jacques voor de Amerikaanse spoorwegen. Jaren geleden had hij een pennevriend in Amerika die zijn aandacht op de Santa Fe vestigde.





Op de achtergrond de dubbeldek Amtrak-trein met een Genesis AMD-103 op kop. Achter de loc bevindt een postrijtuig. Een Santa Fe Dash 8-40CW verlaat de tunnel. Beide locs werden door General Electrics gebouwd. De modellen werden door respectievelijk Athearn en Atlas gebouwd.

Het museumdepot is een buitenbeentje op de baan. Het stelt namelijk het depot Cheyenne van de Union Pacific voor. Van links naar rechts stoomloc 2-6-2 Challenger (Rivarossi), EMD SD 60 (Proto 2000), GE AC 6000 CW (Broadway Limited Import), 4-8-2 Mountain (Bachmann Spectrum).

Close-up van de Union Pacific 2-6-2 Challenger gebouwd door Lima Works en de Union Pacific 5969 SD 60 gebouwd door GM-EMD.





Bij de steenkoolmijn 'New River Mining Company' worden goederenwagens gevuld. Een locomotief van de BNSF GE Dash 8-40 BW (Atlas) en een Seaboard GM NW2 (Kato) zorgen voor de tractie.



Op de voorgrond een goederentrein met kolenwagens, in de VS 'hoppers' genoemd. Over de brug rijdt een de stoomtrein 2-8-4 no. 3741 van de Santa Fe. Het grote voorbeeld van deze stoomloc wordt door de 'San Bernadino Railroad Historical Society' rijvaardig gehouden. Het model wordt door de Broadway Limited Import gefabriceerd.

Midden van de jaren negentig besloot hij zelf een H0-baan naar Amerikaans voorbeeld te bouwen en meer bepaald de Atchison, Topeka and Santa Fe Railway, meestal kortweg Santa Fe genoemd. In 1996 fuseerde de Santa Fe met de Burlington Northern Railroad tot de BNST. In 1996 maakte hij met een dubbeldekker van de Amtrak een treinreis van Chicago naar San Francisco en verder naar Seattle. In 1998 deed hij de reis nog eens over en keerde via Los Angeles naar Chicago terug. Zeven jaar werkte Jacques op een zolderkamer van 3,75 x 3,95 m aan deze baan. Echt veel ruimte op lange trajecten was er dus niet. Bovendien bevindt er zich langs een wand nog

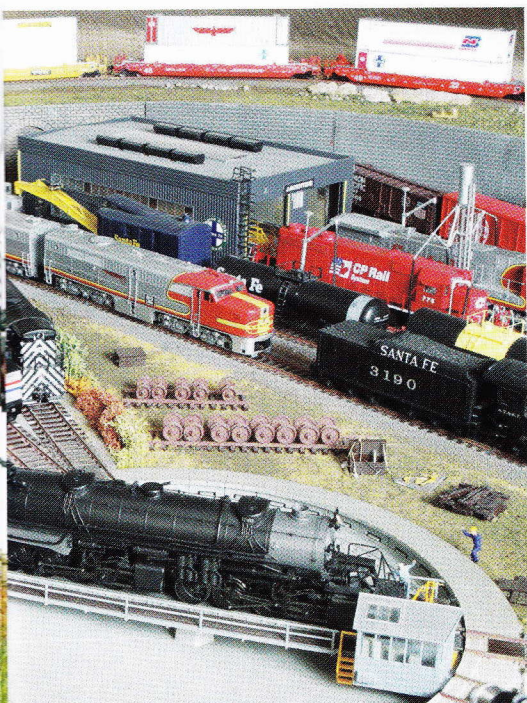
een schouw. 'Als ik opnieuw zou beginnen, dan koos ik voor de N-schaal,' zegt Jacques. Om toch van veel rijplezier te genieten ontwierp hij een baan met drie niveaus. Op het niveau -1 projecteerde hij langs twee wanden enkele verdeckte opstelsporen. Op niveau 0 bevinden zich de sporen die naar niveau 1 leiden. Op niveau 0 bevindt zich een locomotiefdepot met een ronde en een rechthoekige loods. Op niveau 1 bouwde hij het museumdepot van Cheyenne na. In dit depot verzamelde hij vooral locomotieven van de Union Pacific. In de loop der tijd verzamelde Jacques heel wat rollend materieel van de Santa Fe, de BNST en de Union Pacific. Zo heeft hij 13 stoomlocomomo-





Voor de locloods staat de GM-EMD 40-2 (Broadway Limited Import) van de Canadian Pacific, de GE Dash 9-44 CW (Kato) van de Santa Fe, GM-EMD GP 38-2 (Athearn) van BNSF en de GM-EMD GP 35 (Bachmann Spectrum).

Op de 'turntable' voor het 'roundhouse' staat de Santa Fe Mallet 2-8-2. Het grote voorbeeld werd gebouwd door 'Lima Locomotive Works'. Het model werd door Roco voor Lifelike gebouwd.



Argentine is een 'towerhouse' in Kansas City. Voor dit seinhuis staat de GE-EMD GP 38-2 (Athearn) en een GE Dash 8-32 BW (Walthers) van Amtrak.

tieven en 19 diesellocomotieven, waarvan 5 dummy's. Het treinverkeer in Amerika is in hoofdzaak goederenverkeer. Dit weerspiegelt zich dan ook in de samenstelling van het rollende materieel, met name 105 goederenwagens en 12 rijtuigen. Verder heeft hij nog de beschikking over 2 kraanwagens van 200 ton en een hulpwagen. Ongeveer een derde van de locomotieven is digitaal. Hij heeft de bekabeling van de baan zo ingericht dat naar keuze digitaal of analoog kan worden gereden. Zeven locomotieven zijn met geluid ingericht. Vooral de stoomlocomotieven zijn van een fascinerend stoomgeluid voorzien.

De baan is niet gebonden aan één bepaald tijdperk. Wel beperkt Jacques zich tot de periode 1945-2000. Vooral bij de goederenwagens komt dit tot uiting. In de loop van de tijd werd het goederenmaterieel altijd langer. De goederenwagens van 40 ft met loopplank kennen we uit de film. Ramblers zwierven van het ene eind naar het andere eind van Amerika boven op de freight-cars. Later evolueerden de wagens naar een lengte van 50 ft en met loopplank. Vandaag zijn goederenwagens 60 ft lang, echter zonder de romantiserende loopplank. Het materieel werd meestal rechtstreeks in de Verenigde Staten aangeschaft. De merknamen



DR400 Keerlusmodule

digirails



- Microprocessor gestuurde keerlusmodule met geluidsloze fase-draaing
- Maakt geen gebruik van relais maar van een duurzame schakeling die ervoor zorgt dat elke overgang in uw keerlus geluidsloos en zonder enige hapering of verlies van signaal verloopt.



Deze module is 1:1 vervangbaar met uw huidige keerlusmodule.

Type	DR400
Lengte	68 mm (6,8cm)
Breedte	57 mm (5,7cm)
Vermogen	1 Ampere (maximale belasting baangedeelte)
Formaat	DCC, Motorola (1 + 2) en MFX compatible (zonder terugmelding)
Besturing	Microprocessor gestuurd
Indicatie leds	1x power on (groen), 1x fase (oranje)
Regelbaar	Ja (fijnafstelling doormiddel van instelpotmeter)
Type behuizing	Plastic ABS (zwart)
Eigenschappen	Geluidloos (maakt geen gebruik van relais)
Overgang zonder stotter, hapering of verlies van signaal	
Kleine behuizing (makkelijk weg te bouwen)	

www.digirails.nl

info@digirails.nl

Al onze producten zijn verkrijgbaar bij: De Treinenhoek, AnW Modeltreinen, De Blauw Locomotief, Harlaar Modeltreinen, MCH, Huider Modeltreinen, Modelbouw Bloemendaal, Modeltreinexpress, Wapstad Modelbouw, Meijer & Blessing, De Koploper, Rene Muilwijk Modelbouw, De Posttrein, H&H Modelbouw, De Treinpassage, Kuijpers Hobbyhuis, Grootendorst, Steven Volp, Brekelmans Modelbouw, Trein2000, WillieS Modelbouw Centrum, De spoorzoeker, De Spoorbrug, Verspaget, G. Keuterman, Peperkamp Modelbouw, Wentink Modelbouw, Wentink Hobby.

- ✓ Modelbanen
- ✓ Demonstraties
- ✓ Musea
- ✓ Literatuur
- ✓ Winkeliers en bedrijven
- ✓ Tweedehands markt
- ✓ Scenery en toebehoren
- ✓ Video & fotomateriaal
- ✓ Computerprogrammatuur
- ✓ Restaurants en Kinderspeelstad

Openingstijden:

Zaterdag 19 januari 10.00 - 17.00 uur
Zondag 20 januari 10.00 - 17.00 uur

Entreprijzen:

Volwassenen € 8,00
Met korting € 6,00
Kinderen van 2 tot 10 jaar € 4,00 *
* Incl. toegang tot Kinderspeelstad Rijswijk

Parkeren:

Gratis parkeerplaatsen in de omgeving
Parkeergarage € 4,00 voor de hele dag



De Nederlandse Modelspoor Dagen
worden georganiseerd i.s.m.:

**RAIL
MAGAZINE**

Evenementen
HAL

Rijswijk

Volmerlaan 12, 2288 GD Rijswijk
T (070) 307 59 00 F (070) 307 59 01
E info@evenementenhalrijswijk.nl

€ 2,- BEURSKORTING (op de entreprijs)

Naam:

Adres:

Postcode: Woonplaats:

E-mail:

Maximaal één bon per persoon.
Geldt niet voor kinderkaartjes en niet in combinatie met andere kortingsbonnen en/of acties.
Kopie van deze bon is niet geldig.

RH

www.evenementenhalrijswijk.nl

Een duwkonvoi (Kibri) vaart onder een functionele 'basculer bridge' van Walthers. Op de brug passeert net een GE Dash 8-40 CW (Bachmann Spectrum) en een GM-EMD SD 75I (Athearn Genesis) van de BNSF.

Kato, Atlas, Bachmann, Mehano, Rivarossi en Athearn zijn in Europa voldoende bekend. Minder bekend zijn de merknamen als Mantua, Proto 2000 (Lifelike) en BLI (Broadway Limited Import). Diverse modellen in de collectie kregen in het tijdschrift 'Model Railroader' de jaarlijkse 'Readers Award'.

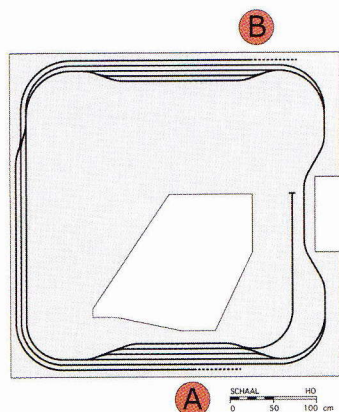
In totaal is de baan 70 m lang met 33 secties. In hoofdzaak gebruikte Jacques spoormateriaal van Roco. In de baan liggen 39 wissels. Centraal in de baan staan twee depots; één ronde loods met voorliggende draaischijf en één rechthoekige loods. Voor de draaischijf bevindt zich een kolenbunker. Verder ligt in het midden van de baan nog een gebouw van de 'New River Mining Company'. Over het achterliggende meerje met duwboot van Kibri rijden de treinen over een functionele 'basculer bridge' van Walthers. Langs de wand met de museumloods Cheyenne bevinden zich enkele halfreliëf gebouwen van een meelfabriek. Met de beperkte ruimte was het uiteraard moeilijk een uitgebreid stationsemplacement te bouwen. Het station werd dan ook een landelijke pittoreske dorpsstationnetje. Verder was er nog plaats voor enkele typisch Amerikaanse houten woningen en een tankstation.

We vinden de baan en het railplan toch geslaagd voor wie slechts over een kamertje van 4 x 4 meter beschikt. Overigens is dit meestal zo bij de modale modelspoorder. ●

Tekst: Hugo de Bot
Foto's: Peter Embrechts
Tekening: Bernard Lambert



De bouwer van de Amerikaanse Santa Fe-baan Jacques Ryckmans.

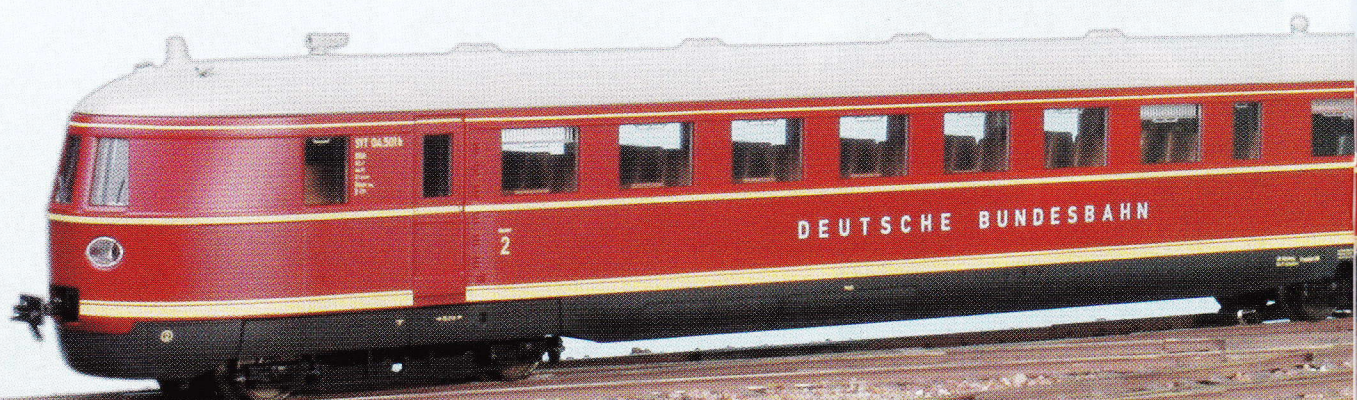


Onder de kolenbunker van Walthers staat de 2-8-2 van de ATSF. Mantua bouwde het model helemaal van metaal.

De VT 04.501 als Märklin-model

HSL ANNO VROEGER

Snelle gestroomlijnde treinen begonnen eind jaren twintig van de vorige eeuw tot veler verbeelding te spreken. Nu zouden we zeggen dat het een hype werd. Met de hete adem in de nek van de concurrentie van het opkomende vliegverkeer ontkwamen zelfs stoomlocomotieven niet aan stroomlijning, overigens zonder succes. Wel succesvol waren de experimenten in Duitsland met dieselelektrische treinstellen waarvan het eerste als Fliegender Hamburger vanaf 15 maart 1933 tussen Berlijn en Hamburg reed, met een gemiddelde snelheid van 126 km/h. Zonder problemen kon een snelheid van 175 km/h gehaald worden. Het treinstel dat bij de DRG als VT 877 te boek stond werd bij de DB als VT 04.0 tot 1957 voor Europese exprestrein ingezet en kwam uiteindelijk in het Verkeersmuseum in Neurenberg terecht.



De Fliegender Hamburger nam een groot deel van het verkeer tussen Hamburg en Berlijn voor zijn rekening, maar er waren meer trajecten die voor de snelle trein in aanmerking kwamen en dus bestelde de DRG nog eens dertien soortgelijke treinstellen. De opgedane ervaring met de Fliegenden Hamburger werd in deze treinstellen verwerkt. De serie kwam in 1935 als type Hamburg in dienst van de DRG en ze waren de snelste treinen van hun tijd. Ze werden als SVT 137 149 t/m 152 en SVT 137 224 t/m 232 ingedeeld.

WO II maakte voorlopig een eind aan de snelle Duitse spoorverbindingen. Na de oorlog werd het restant gerestaureerd en dat kwam als VT 04.1 bij de DB in dienst en twee stuks als 183.0 en 183.2 bij de DR. In 1959 werden de DB-treinstellen aan de DR overgedragen, waarvan een tot salonrijtuig van de DDR-regering werd omgebouwd.

Alle SVT's hadden een dieselelektrische aandrijving, bij de DB was men echter meer van een hydraulische overbrenging gecharmeerd en zo werd in 1951 als proef een treinstel, de SVT 137 227, naar een dieselhydraulische aandrijving omgebouwd. Daarbij veranderde de aandrijving ingrijpend, niet meer het Jakobs-draaistel werd aangedreven maar de beide buitenste draaistellen. Als nummer

kreeg het stel VT 04.501 en reed tussen 1953 en 1955 een snelle treindienst tussen Frankfurt en Luxemburg onder de naam Montaner Express.

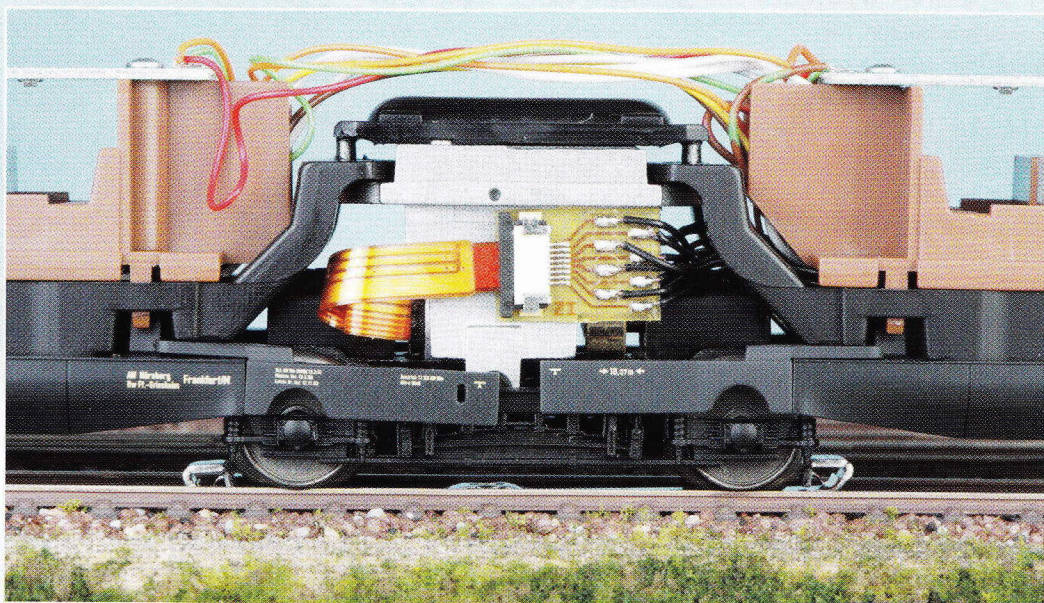
Het model

Märklin koos dit stel als voorbeeld voor het nieuwe H0-model dat afgelopen jaar is uitgebracht. Gezien de grote afwijkingen bij de lengtematen is het te verwachten dat de mallen ook nog voor andere SVT-modellen dienst moeten doen, want ze passen beter bij de

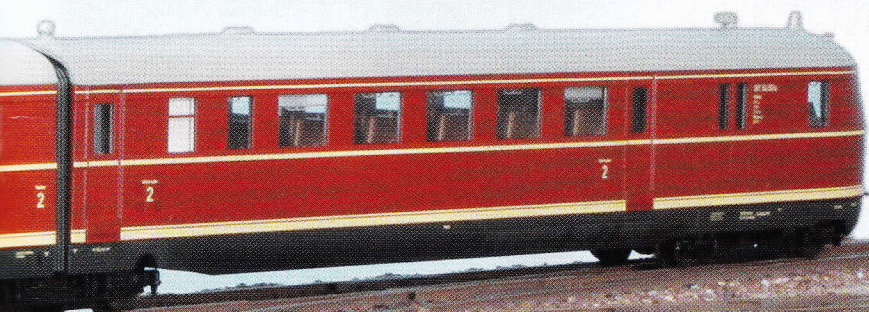
oorspronkelijke Fliegender Hamburger of de meerdelige treinstellen waarvan de bakken korter zijn. Het model is technisch fraai uitgewerkt. Het Jakobs-draaistel vormt de koppeling tussen beide bakken en de vouwbalg zorgt ervoor dat de trein één geheel lijkt, ook in krappe bogen. Twee kortkoppelgeleidingen geven dan de benodigde ruimte. De schorten aan de wageneinden kunnen een beetje naar buiten buigen om het draaistel de ruimte te geven.

Het model bestaat uit een combi-

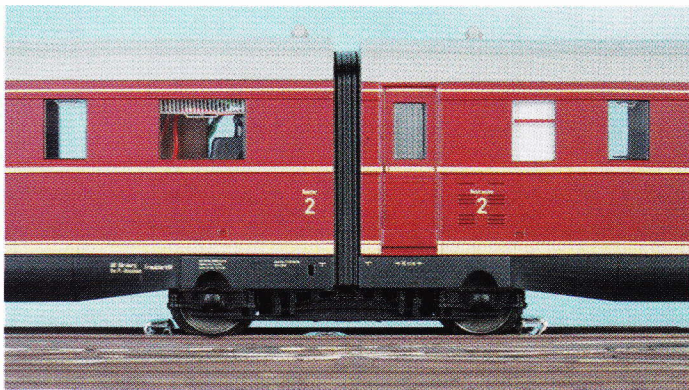
natie van metalen en kunststof onderdelen en is eenvoudig te demonteer, per bak twee schroeven aan de onderzijde. De gebruiksaanwijzing laat door middel van een exploded-viewtekening zien hoe het model in elkaar zit. Een metalen frame vormt de basis waarop het kunststof interieur is geklikt en dat alles door een metalen kap afgesloten. Onder het frame zit een afsluitende bak van kunststof waarin de luidspreker en de decoder een plaats hebben gekregen.



Als de bakken en de vouwbalg verwijderd zijn, wordt de aandrijving zichtbaar. In het midden achter de print is de motor met rechts het vliegwieltje te zien. Links en rechts boven de wielen zijn kapjes te zien waarin de worm zit die via één tussentandwiel de as aandrijft. Boven de motor zijn beide kortkoppelingen te zien.



Typisch jaren vijftig, de maatschappijnaam mocht bij deze snelle treinen gezien worden. Het prototype van deze VT 04 uit de jaren dertig had veel kleinere cabineramen.



Mooi kortgekoppeld. Het laatste stuk van de schorten kan bij het rijden in krappe bogen naar buiten buigen. De opschriften zijn haarscherp.

Een kleine C-sinusmotor drijft via een worm op beide motorassen de beide assen van het middendraaistel aan. Digitaal laat deze motor zich en daarmee het hele treinstel uitstekend regelen, ook zeer langzaam zoals uit de grafiek blijkt. Met een analoge regelaar lukt dat niet zo mooi en ligt de minimumsnelheid hoger.

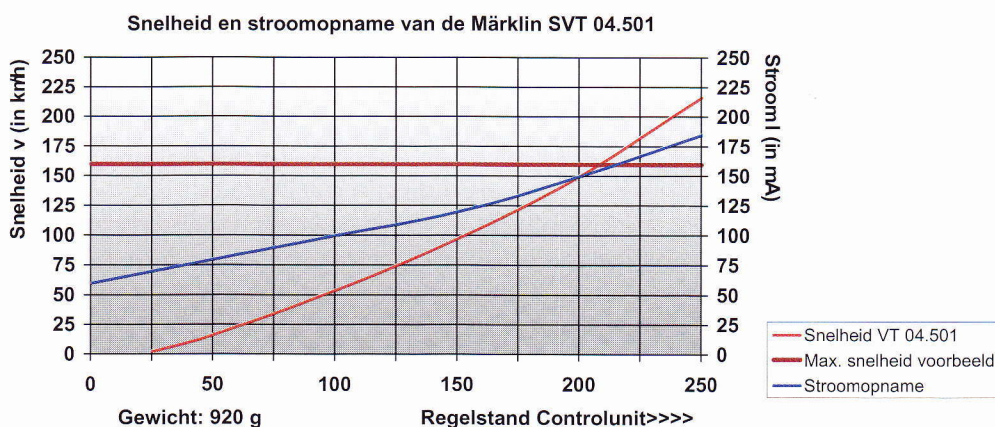
De test is in een Märklin Digital systeem met de Controlunit 6021 uitgevoerd. Het model beschikt over een heel scala van geluidsfuncties die alleen in een mfx-systeem ingeschakeld kunnen worden. Bij Digital zijn slechts de volgende functies beschikbaar: F1 interieurverlichting in- en uitschakelen, F2 motor en deurgeluiden (afhankelijk van snelheid en bij stilstand), F3 tyfoon en F4 rangeerstand. Met de functietoets wordt de seinverlichting in- en uitgeschakeld.

In een digitaal systeem wordt alles door de decoder bepaald en zijn de rijspanning en de stroomopname van de motor niet meer direct te meten. De snelheidskarakteristiek in relatie tot de regelaar echter wel, die moet mooi lineair zijn en dat is bij dit model het geval en ook de maximumsnelheid past goed bij een snelle trein.

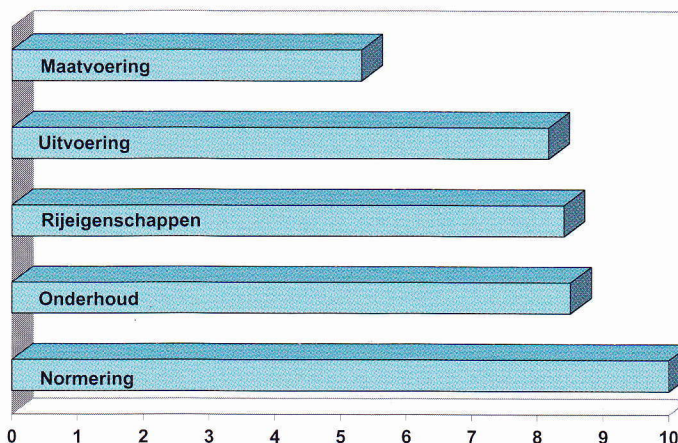
Stroomopname is een belangrijk gegeven als het om de capaciteit van de beschikbare voeding gaat. Alleen bij benadering kan die gemeten worden door de stroom uit de transformator te meten en die telkens te corrigeren met de stroom die voor de Control Unit

De seinen worden door middel van leds verlicht, geel of rood afhankelijk van de rijrichting. De Scharfenberg-koppeling zit in een NEM-houder en kan dus door iedere andere genormaliseerde koppeling vervangen worden.

nodig is. Erg onnauwkeurig, want ook de elektronica aan boord van het model heeft energie nodig. In de grafiek is dat te zien, het model staat stil met uitgeschakelde verlichting, maar trekt wel stroom. Op de rijeigenschappen is weinig



Testresultaat van het dieseltreinstel SVT 04.501 in H0 van Märklin

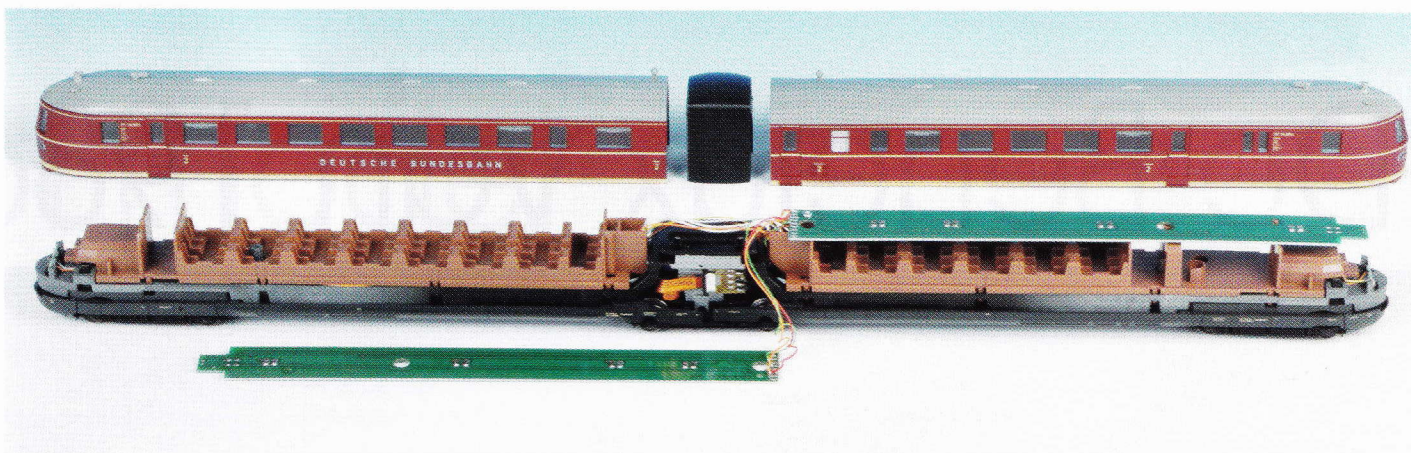




De schorten bij deze draaistellen kunnen als geheel met het draaistel meedraaien als dat in kleine bogen nodig is.



Zonder kap ziet de neus er zo uit, op het printje zijn de vier leds van de seinverlichting te zien.



Het model als geheel opgewerkt, boven het interieur zitten printplaten met leds voor de interieurverlichting. De decoder zit in de bodem van het deel met het bagagecompartiment (rechts). De luidspreker zit in de bodem van het andere deel.

Testresultaten van de VT 04.5 van Märklin, catalogusnummer 37772

1. Voorbeeld is het tweedelige treinstel VT 04.5 dat als FT 231 Montaner-Express tussen Frankfurt en Luxemburg reed.

2. Maatvoering

(alle maten in mm)	voorbeeld	1:87	model
Lengte over de koppelingen		44956	516,7 485,0
Radstand van de draaistellen		3500	40,2 40,2
H.o.h draaistellen	18075	207,8	194,1
Wieldiameter middendraaistel		1000	11,5 11,0
Wieldiameter buitendraaistellen		900	10,3 10,3
Hoogte (dak)	3775	43,4	44,0

3. Gegevens

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

4. Waardering

a. uitvoering	b. rijeigenschappen
Detailtering	7 Snelheid 10
Kleurstelling	7 Gedrag op wissels 8
Opschriften	7 Optrekken/afremmen 9
Seinbeeld	10 Stroomopname 9
Lichtwisseling	10 Geluidsniveau 6
Afscherming/sterkte	8

aan te merken, hooguit het hoge geluidsniveau waaraan de slaapschoon debet is. De seinverlichting is iets te fel maar de interieurverlichting zorgt voor een feeërieke uitstraling op een nachtelijke modelbaan. Constructie en afwerking zijn prima, het model ziet er strak uit en de technische oplossing is goed, zodat de afwijkende lengtematen als punt van kritiek overblijven. Voor een niet geringe adviesprijs van €429,00 krijgt de koper een degelijk en mooi uitgevoerd model. Fijne opschriften en alles is strak en netjes weergegeven. Aan een stroomlijntrein valt niet zo veel te detailleren en daarom steekt die prijs toch wel hoog af tegen die van andere tweedelige treinstellen die in 2007 verschenen zijn. De wijze waarop het model geconstrueerd is en eenvoudig is te demonteren spreekt echter aan, voor service kun je overal gemakkelijk bij en dat is een pluspunt.

Tekst & test: Ruurd de Jong
Foto's: Nico van Roon

Wie de rood/gele Benelux-trein uit 1986 in model wil nabootsen, loopt tegen hetzelfde probleem aan als bij de modellen van de blauw/gele Benelux-trein uit 1976. Goede modellen van de modernste Beneluxen zijn nauwelijks verkrijgbaar. Toegegeven, Märklin had in 2007 enkele in rood en geel gestoken ICR-rijtuigen in het programma, maar een stuurstandrijtuig en de bijbehorende loc van de Belgische reeks 11 ontbraken.

In 2007 was het wachten op enkele H0-modellen die al geruime tijd geleden zijn aangekondigd, maar nog steeds niet in de winkel zijn verschenen: de Benelux ICR-rijtuigen van LSModels en de reeks 11 van Mehano. Ten tijde van het schrijven van dit artikel was niet bekend wanneer de modellen uiteindelijk op de markt zouden komen.

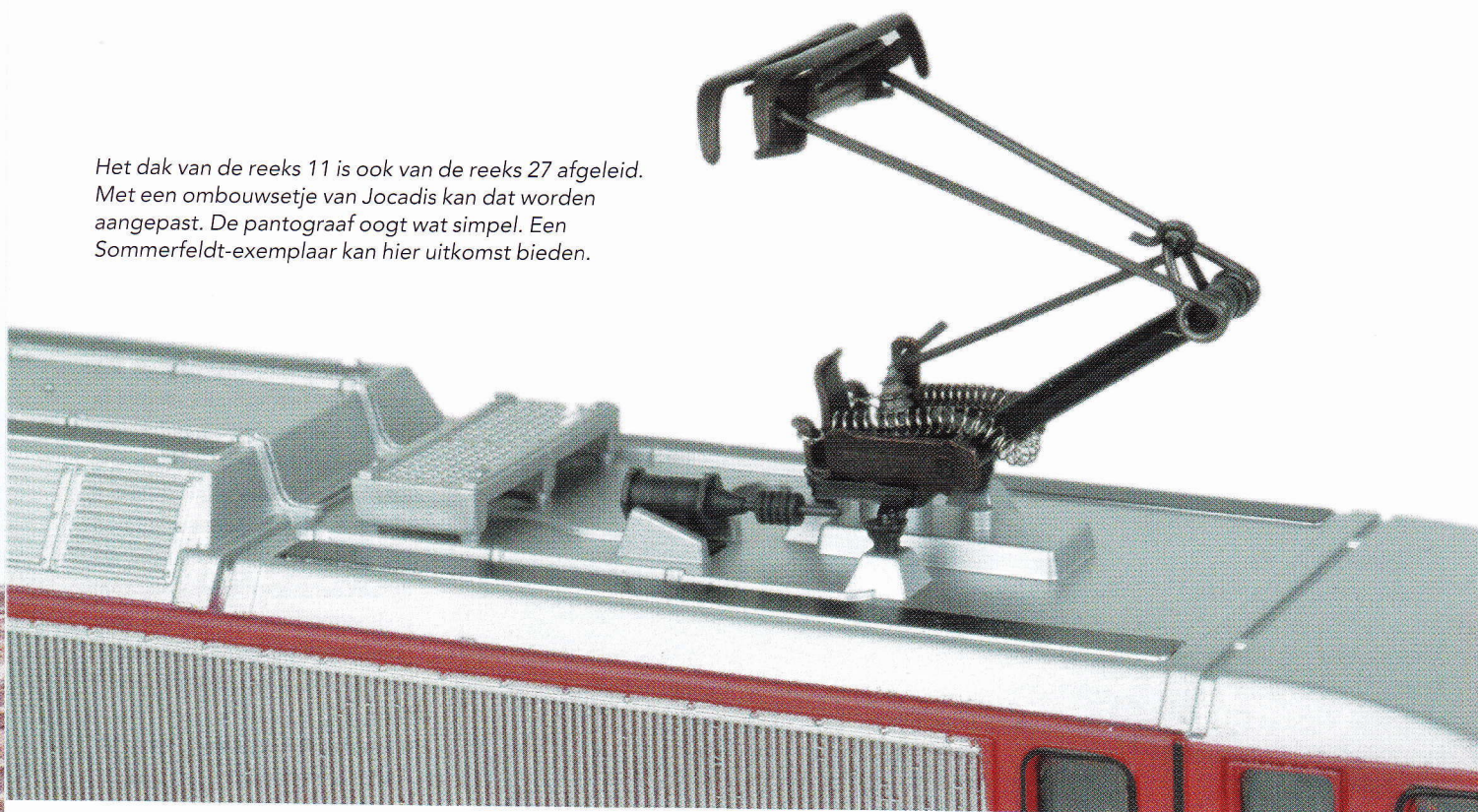
In 2007 komt de hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Brussel in dienst. Dat betekent niet alleen een nieuwe lijn met nieuwe treinen, maar ook het einde van de Benelux-dienst in de huidige vorm, die er dan precies 50 jaar heeft opzitten. Voor Railhobby is het jubileum van de Benelux-treinen aanleiding voor een terugblik. In dit laatste deel aandacht voor de modellen van de rood/gele Benelux-trein uit 1986.

Tevens een kleine update van de eerdere artikelen.

De Benelux van 1986



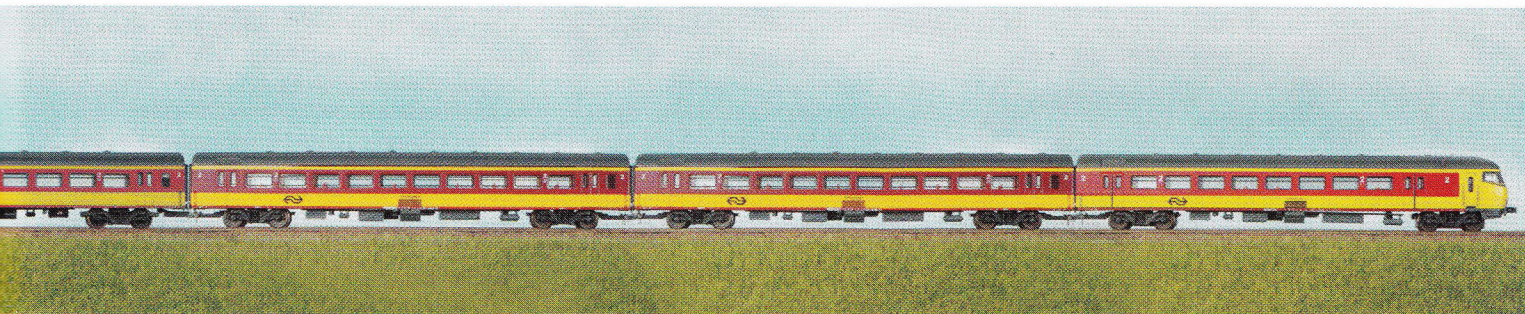
Het dak van de reeks 11 is ook van de reeks 27 afgeleid. Met een ombouwsetje van Joadis kan dat worden aangepast. De pantograaf oogt wat simpel. Een Sommerfeldt-exemplaar kan hier uitkomst bieden.



De reeks 11 van Lima is eigenlijk een reeks 27 in een ander kleurenschema. Op de neus ontbreken wat details. De koevanger van Jocadis maakt de loc een stuk realistischer.



in model



Deze fotomontage toont duidelijk dat met de modellen van Lima een behoorlijke rood/gele Benelux-trein is samen te stellen. De modellen van Lima zijn dan wel niet supergedetailleerd, maar bij gebrek aan beter is deze model-Benelux best acceptabel.

Maar dit betekent niet dat liefhebbers van de rood/gele Benelux helemaal met de handen in het haar hoeven te zitten. Wie wat in winkels, op beurzen en op internet rondzoekt, kan behalve de in 2007 uitgebrachte Märklin-rijtuigen ook Benelux-modellen van Lima vinden.

De Lima-modellen

In de jaren '80 bracht Lima, dat destijds een uitgebreid Nederlands programma had, een complete rood/gele Benelux-trein op de markt. Daarbij ging het om een loc van de NMBS reeks 11, een eerste- en tweedeklasrijtuig, een BKD en een heus stuurstandrijtuig. Met deze rijtuigen was het mogelijk om – met uitzondering van het AB-rijtuig – een redelijk natuurgetrouwe rood/gele Benelux op de modelbaan te zetten. Wie voor de Lima-modellen koos, moest echter wel de nodige compromissen doen, want er mankeerde nog wel het een en ander aan de modellen:

De locomotief was een omgeschilderde versie van het model van de NMBS reeks 27 uit het Lima-programma. De loc was voorzien van de bekende ronde Lima-motor en was verder nogal eenvoudig gedetailleerd. Handgrepen en andere onderdelen waren aan de kap meegego-



De Lima ICR-rijtuigen hebben in tegenstelling tot de Märklin-exemplaren geen ingezette ramen. De treden onder de deuren ontbreken. De modeldraaistellen zijn afkomstig van Franse Corail-rijtuigen. Die wijken in detail af van de NS-exemplaren.



De kop van het stuurstandrijtuig oogt behoorlijk realistisch, maar ook hier ontbreken de nodige kabels. Opmerkelijk is verder dat alleen het stuurstandrijtuig ingezette ramen heeft.



Net als de reeks 27 van Lima heeft de reeks 11 drie stuurstroomkabels: dat is niet conform de werkelijkheid. De reeks 11 heeft twee kabels. Een kabel wegsnijden en het gat voorzichtig opvullen kan dit probleem oplossen. Ook de hoogspanningskabel ontbreekt. Deze kan worden gemaakt met een stukje metaaldraad.

ten en diverse onderdelen – zoals de grote baanruimer op de kop – ontbraken. Op de neus zaten drie leidingen voor multiple-rijden – op de reeks 11 zijn dat er twee – en bovendien klopte het dak van de locomotief niet met het grote voorbeeld. Railhobby-redacteur Hugo de Bot heeft over het aanpassen van het dak in RH 09/87 een artikel geschreven. Jocadis in Edingen/Eng-hien brengt hiervoor een ombouwsetje in de handel met het bestelnummer JOC65010. De drie rijtuigen eerste en tweede klasse en de BKD waren omgeschilderde versies van de standaard ICR-rijtuigen uit het Lima-programma. Dat betekent dat deze rijtuigen op lengteschaal 1:100 waren, en verder nogal simpel gedetailleerd. Zo waren de ramen niet ingezet, waren de draaistellen niet correct en ontbraken er diverse details, zoals de treden onder de deuren.

Het later door Lima aangeboden stuurstandrijtuig voor de Benelux van 1986 kon de toets der kritiek nog het best doorstaan. Het was weliswaar in de lengteschaal 1:100, maar had een redelijk natuurgetrouwe kop en ingezette ramen. Waarom Lima dit rijtuig wel van ingezette ramen had voorzien en de normale ICR's niet, zal wel altijd een raadsel blijven. In elk geval pasten de diverse Benelux-modellen van het Italiaanse merk hierdoor niet echt goed bij elkaar. De Lima-modellen van de loc reeks 11 en de Benelux-rijtuigen hebben nooit een kortkoppeling gehad. De eerste productieruns van de rijtuigen waren voorzien van de oude en ietwat grove haak-beugelkoppeling van Lima, latere runs hadden een iets verfijnde versie van deze koppeling. Het is in elk geval nooit mogelijk geweest om de rijtuigen vanuit de doos direct kortgekoppeld in een trein te zetten. Wie dat wil moet de haak-beugelkoppelingen afzagen en vervangen door een kortkoppelmecanisme van bijvoorbeeld Roco of Symoba. Verder zijn de rood/gele Benelux-rijtuigen vrij grove vertalingen van het grote voorbeeld. Door de niet-ingezette ramen zien ze er een beetje primitief uit. De draaistellen kloppen niet. Lima heeft de rijtuigen op simpele versie van de Franse Y32-draaistellen gezet, zoals die worden gebruikt onder de Corail-rijtuigen. De Nederlandse versie van deze draaistellen wijkt echter op diverse punten van het Franse voorbeeld af, zeker nadat de grote stalen spiraalveren al enkele jaren na de ingebruikname zijn

Catalogusnummer	Type	Lima
309279	Benelux A	
309280	Benelux B	
309281	Benelux BKD	
309282	Benelux Bs	
208021	Loc reeks 11	

Märklin (catalogus 2006)

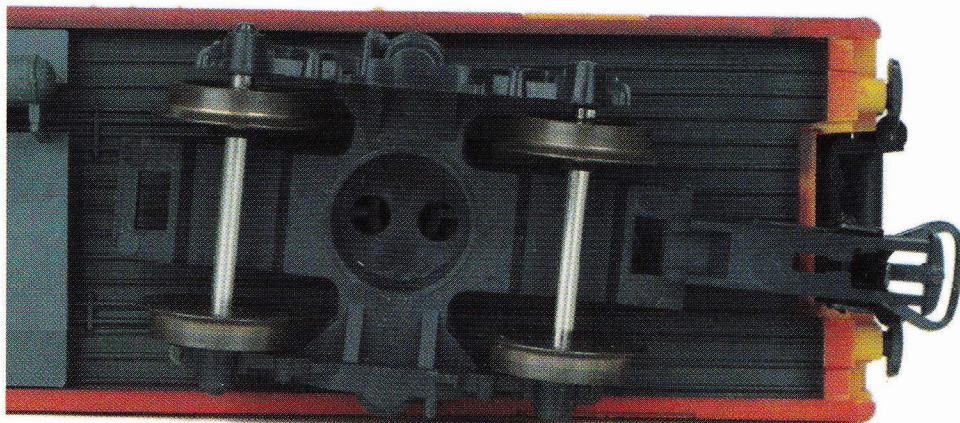
46637	Benelux B
42647	Benelux A
42657	Benelux BKD

LS Models (aangekondigd)

44 060	Stuurstand
44 061	Set met A en B
44 062	Set met AB en B
44 063	Set met BKD en B

Mehano

n.n.b.	Loc reeks 11
--------	--------------



De Lima ICR's hebben geen kortkoppeling. Dit is op te lossen met exemplaren van Symoba. Maar wie een hele trein wil voorzien van kortkoppelingen, heeft wel even wat te doen...

Update

Tot slot van de serie over de Benelux-treinen nog een kleine update.

In het artikel in RH 03/07 stond dat het lot van de rijtuigen en locs van de rood/gele Benelux nog niet bekend was. In de loop van 2007 veranderde dat. De verbouwde rijtuigen kregen het kleurenschema van de HSA en keren terug in de sneltreinen die vooruitlopend op de komst van de treinstellen van Ansaldo/Breda in 2008/2009 met TRAXX-locs van Bombardier op de HSL gaan rijden. In het voorjaar en de zomer van 2007 verschenen deze rijtuigen in de dienst tussen Amsterdam en Brussel. Samen met de rood/gele rijtuigen en de blauw/gele ICR's kregen deze treinen daarmee op z'n zachtst gezegd een kleurrijk aanzien. De Benelux-dienst had in 2007 te kampen met dezelfde problemen als de blauw/gele trek/duwtreinen uit 1976. De locs van de reeks 11 waren regelmatig defect, waardoor treinen door VIRM (tot Roosendaal) werden vervangen of soms zelfs helemaal niet reden.

Volgens insiders was het – op het moment dat dit artikel werd geschreven – de bedoeling de locs van de reeks 11 na het opheffen van de Benelux-dienst in te zetten in de goederdienst van/naar België, ter vervanging van de oude Benelux-locs van de reeks 25.5. De stuurstandrijtuigen, die anno 2007 nog

niet waren gemoderniseerd, zouden aan NSR voor inzet in binnenlandse treinen worden teruggeleverd.

In het augustusnummer van het blad *Op de Rails* van de NVBS (p. 294-299) is van de hand van Peter van der Vlist een uitstekend artikel verschenen over het oplossen van het capaciteitsprobleem in de Benelux-dienst medio jaren '60. Van der Vlist beschrijft uitgebreid de gesprekken die tussen NS en NMBS over dit probleem zijn gevoerd. Daarbij is ook gekeken naar het bouwen van zes aangepaste treinstellen Plan V. Door de hoge kosten en de beperkte inzetperiode van dit materieel besloten de beide maatschappijen echter tot tijdelijke maatregelen, zoals het inzetten van getrokken treinen. Aan het begin van de jaren '70 werd besloten het toenomen verkeer tussen Amsterdam en Brussel op te vangen met het ombouwen van bestaand materieel. Dit resulteerde in de blauw/gele trek/duwtreinen van 1976. Het artikel bevat ook een ontwerptekening van de Benelux-plan V's.

Dan nog een typefoutje. In het Benelux-artikel in RH 03/07 staat een foutje in de tabel met de nummers van de Belgische I4-rijtuigen. De juiste nummers zijn:

8 A's 51 88 19-80 402-409

8 AB's 51 88 30-80 402-409



In de loop van 2007 werden de Benelux-treinen door de inzet van gerenoveerde HSL-exemplaren bepaald kleurrijker. Leiden, 2 september 2007. (foto Cock Koelewijn)



De Märklin Benelux-ICR's ogen een stuk realistischer dan de Lima-exemplaren. Maar ook hier zijn de draaistellen onjuist en ontbreken de treden onder de deuren. Bovendien zitten er vreemd genoeg geen ramen in de kopdeuren. Op deze foto het B-rijtuig. (foto's Jos van der Kolk).

Het BKD-rijtuig.

gen van andere aanbieders, ook ooit nog het geval zal zijn.

Märklin

Naast Lima had ook Märklin diverse keren modellen van de Benelux-rijtuigen in het programma. In 2007 verscheen zelfs een nieuwe oplage van het B-rijtuig, het A-rijtuig en de BKD. Ook bij Märklin gaat het om omgeschilderde modellen van de 'normale' ICR's. Door de ingezette vensters in de zijwanden en de betere kwaliteit van de bedrukking, ogen de Märklin ICR's iets beter dan de Lima-modellen. Dat geldt echter niet voor de oudste oplagen van de Benelux-rijtuigen van Märklin. Die hadden namelijk, net als de eerste oplagen van de ICR's, een zilverkleurig dak.

De Benelux-rijtuigen uit Göppingen zijn, net als de Lima-vertolkingen, in de lengteschaal 1:100. Verder ontbreken er enkele details. Er zit geen glas in de kopdeuren en de treden onder de zijdeuren ontbreken. De draaistellen zijn niet juist. Märklin heeft de ICR's voorzien van Zwitserse SIG-draaistellen, zoals die onder de EW-IV van de SBB zijn te vinden. Deze draaistellen lijken wel iets op de Y32NS-draaistellen, maar horen dus niet thuis onder de Benelux-rijtuigen. In tegenstelling tot de Lima-modellen zijn latere oplagen van de Märklin-rijtuigen wel voorzien van een kortkoppeling. De eerste oplagen van de ICR's in Benelux-kleuren hadden gewoon de ouderwetse haak-beugelkoppeling. Wie met gebruikmaking van de Lima- en Märklin-



lin-modellen een rood/gele Benelux-trein wil samenstellen, doet er goed aan de loc en het stuurstandrijtuig van Lima te combineren met de tussenrijtuigen van Märklin. Voorwaarde daarvoor is wel dat het stuurstandrijtuig met een kortkoppeling wordt uitgerust. Detaillering is mogelijk door de rijtuigen van treeplanken (alleen aan te raden bij ruime bogen) en diverse details op de kop van de stuurstand en aan de loc te voorzien. De trein kan naar believen met de 'normale' blauwe ICR's uit het Märklin-programma worden uitgebreid. De laatste versie van de rood/gele Benelux-trein met gereviseerde rijtuigen is overigens niet mogelijk. De Lima- en Märklin-modellen vertegenwoordigen de oorspronkelijke uitvoering, waarbij de bovenste helft van de ramen omhoog kon worden gedraaid. En verder is het wachten op de modellen van

LSModels en Mehano. In het najaar van 2007 stonden de nieuwe modellen van de Benelux-rijtuigen en de NMBS-locs nog steeds aangekondigd op de sites van de fabrikanten.

Tekst: Cock Koelewijn

Foto's: Rob Ellerman, Jos van der Kolk en Cock Koelewijn

Eerdere delen van deze serie:

- | | |
|------------------------------|----------|
| 1. Grootbedrijf, deel 1 | RH 02/07 |
| 2. Grootbedrijf, deel 2 | RH 03/07 |
| 3. Hondkoppen in model | RH 07/07 |
| 4. Trek/duw in model, deel 1 | RH 11/07 |

Een ventwagen voor de groenteboer

Tot voor enkele jaren werden er nog vele producten aan huis verkocht. Met melk, groente en vis bijvoorbeeld ging men de boer op. Uitventen, een andere benaming voor hetzelfde verschijnsel, wordt anno 2004 ook nog wel gedaan al moet men wel weten wáár. Toch is juist een ventwagen een leuk item om in model uit te beelden.

(meestal van Berkel) die duidelijk zichtbaar en goed toegankelijk boven de aardappelenbak aan de achterzijde van de wagen was opgehangen. Aan de zijkant en/of aan de achterkant waren vaak ook nog kleine kastjes voor zaken als conserven en vruchten in glas of blik aangebracht.

Bestelwagens van velerlei merken en typen, al dan niet uitgevoerd met achterwielen in dubbele montage, zijn zeker in H0 gemakkelijk te vinden. Een wagen met een typisch Hollandse ventopbouw ben ik echter nog niet tegengekomen. Toch is zo'n specifieke opbouw niet moeilijk om te maken: gewoon proberen. De opbouw werd door carrosseriebedrijven meestal speciaal op maat gemaakt en verschilde dus per wagen. Voor mijn model is van de laatste uitvoering van de Opel Blitz uitgegaan en wel de uitvoering van Wiking. De variant die ik op de kop kon tikken was in militaire uitvoering en met een laadbak die met zeilhuif afgedekt was, uitgevoerd. Aanvankelijk was de gedachte om de originele

laadbak 'om te werken' naar zijn nieuwe functie, maar al snel was duidelijk dat een geheel nieuwe opbouw maken minder bewerkelijk zou zijn.

De laadbak werd voorzichtig van het chassis losgewerkt en terzijde gelegd. Aan de hand van enkele voorbeeldfoto's was op basis van het

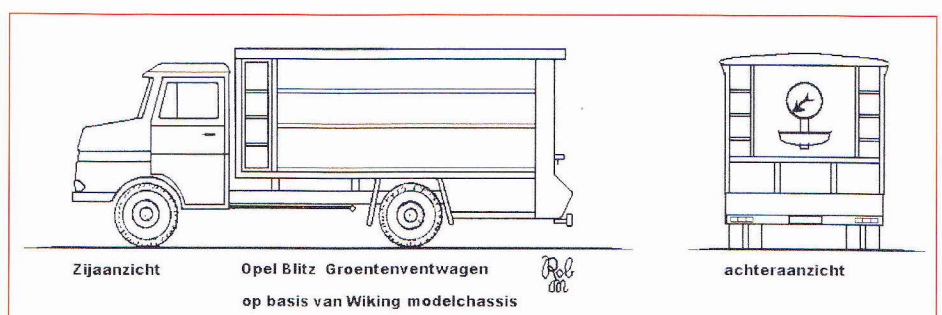
Opel Blitz-chassis reeds een werktekening gemaakt. De laadbak is gebouwd in gemengde bouwwijze. Allereerst is van massief vierkant messing profiel een frame gemaakt, dat de randen van de laadvloer en het kopschot omvat. Aan de onderzijde zijn twee dwarsbalkjes gemaakt, die de bak op de juiste hoogte ten opzichte van het chassis houden. Na het ontvetten van het messing frame zijn een hele rits onderdeeljes van 0,8 mm dik vliegtuigtriplex gemaakt. Als eerste is het houtwerk in het frame geplaatst (bodem en kopschot). Deze onderdelen zijn evenals al het houtwerk dat nog zou volgen, voor de montage óók alvast aan boven-

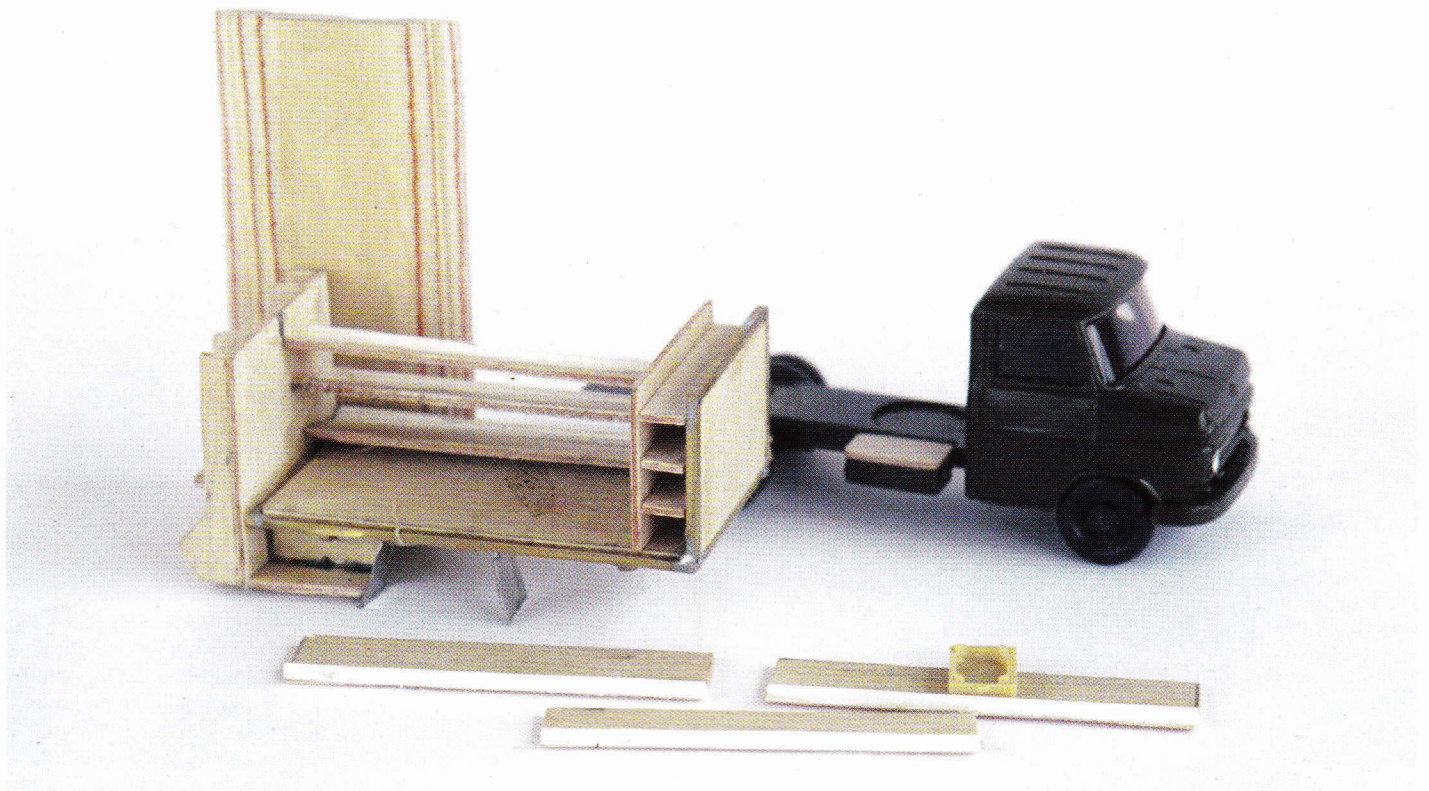


De basis: de Wiking Opel Blitz uit het militaire assortiment.

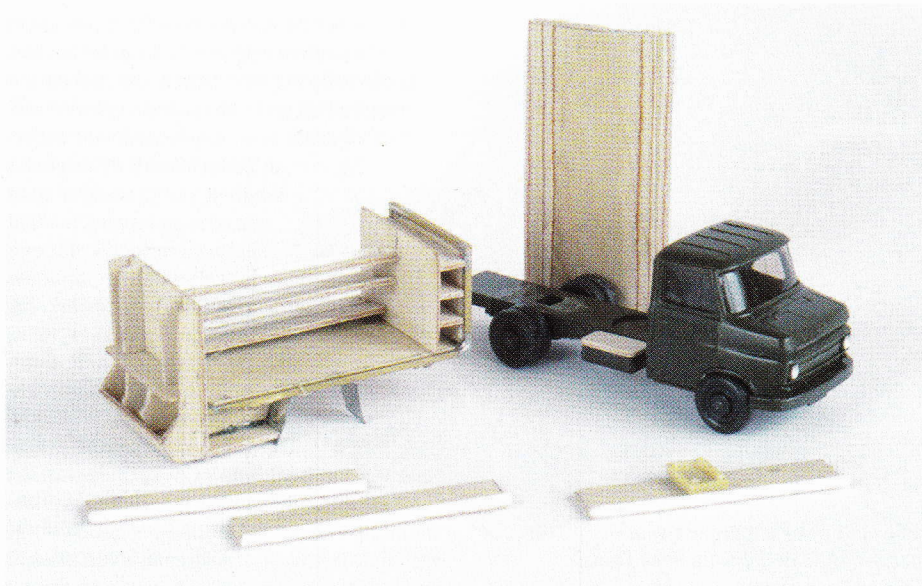
Langs de deur gaan met koopwaar is iets van alle tijden. Een mooi voorbeeld is de oude marskramer die met een mand vol handel van stadje naar dorpje trok. Al snel begon men de zware handkarren door dieren te laten trekken. De goedkoopste variant was wel de 'hondenkar' die tot in de twintigste eeuw in gebruik is geweest. De hondenkar kreeg een mechanische opvolger in de IJzeren Hond. Dit soort ventwagens kon met een verbrandingsmotor maar later ook elektrisch aangedreven aangetroffen worden. Deze laatste variant was vooral bij melkhandelaren erg populair. Groot voordeel was dat voor het rijden met de ijzeren hond geen rijbewijs nodig was, belangrijke nadelen waren toch wel de geringe snelheid (vooral tijdens de rit naar en van de ventroute) en het geringe laadvermogen. Dit was dan ook de reden dat de ijzeren hond meer en meer vervangen werd door de sterk in opkomst zijnde bestelwagens. Heel bekend werden de van een speciale opbouw voorziene wagens waarmee groente en fruit uitgevent werden. Gezien het vaak grotere gewicht van de lading werden vooral wagens met extra draagvermogen dus met achter-

wielen in dubbele montage voor dit doel gebruikt. Behalve de Ford Transit en enkele oudere typen van Mercedes was in de jaren '50, '60 en '70 van de vorige eeuw ook de Opel Blitz een gewild type. Opgebouwd als ventwagen voor groenten en fruit was de laadbak van het half open type en aan beide zijden voorzien van rekken waarin veilingkisten zo geplaatst konden worden, dat ze een goede blik op de inhoud mogelijk maakten en tevens goed toegankelijk waren. Karakteristiek was de aardappelenbak aan de achterzijde van de wagen, evenals de weegschaal met losse verzamelbak





Het samenstellen van de ventopbouw uit strookjes vliegtuigtriplex.



gende deel van het profiel iets verdiept vastgezet is.

Omdat de lijm die de kunststof delen met de planken zou gaan verbinden 24 uur moest drogen, is in de tussentijd de achterzijde van de wagen gedetailleerd. Gewoon een kwestie van goed opmeten, strak zagen, netjes afwerken en de diverse schotjes op zijn plaats lijmen. Ook de bodem in de aardappelenbak is niet vergeten. Na plaatsing van de spatborden bij de achterwielen (geknipt en gezet uit een stripje blik) zijn ook de kasten onder de laadbak aan de achterzijde van de wagenbak gemaakt. Hierna mankeerde er nog slechts één ding aan de laadbak: het dak. Omdat het dak iets bol staat is het dakplaatje in het midden van een opgelijmde verdikking voorzien. Met vijl en schuurpapier is het geheel eerst uitwendig vormgegeven. vervolgens is met een schuurtolletje in de mini-boor de dakpartij aan de binnenzijde waarmodig iets uitgehold. Ook aan de cabine zat

en onderzijde vlak geschuurd. Hierna is de kast tegen het kopschot gebouwd: drie dwarsschotjes en een staand schot werden uitgezaagd en nauwkeurig nabewerkt. Met een beetje witte houtlijm zijn de onderdelen aan elkaar en aan het kopschot vastgezet. Hierna is het achter-schot gezaagd en aan de wagenvloer vastgezet. Per zijkant zijn nu drie planken iets schuin ingelijmd. De onderste twee zijn acht millimeter breed, de bovenste meet maar zes mm. Deze maten zijn niet uit de lucht komen vallen, maar komen 'toevallig' overeen met de kistjes uit het Faller-laadgoedassortiment 588. Geheel volgens het voorbeeld zijn de zes planken voorzien van een opstaande rand die het wegglijden van de veilingkisten moet voorkomen. In model is dit opgelost door een kunststof L-profiel 1,5 x 1,5 mm aan de voorzijde op de plank te plaatsen. In de plank is wel steeds een 1,5 mm brede en ongeveer 0,5 mm diepe sponning gemaakt, waarin het lig-



De groenteventwagen gereed voor de schilder van achteren gezien. Goed te zien zijn de kunststof strips die de kistjes tijdens het rijden op de schappen moeten houden.



De ventwagen met de groenteboer op zoek naar echte zoete sinasappelen en de klant die er rustig bij staat te kijken.



De voltooide ventwagen links voor.



nog een beetje werk. Deze oogde van binnen, zeker door het diepe legergroen, erg donker. Aanvankelijk is gedacht dit op te lossen door de cabine aan de achterzijde van een raampje te voorzien. Eerst is de cabine voorzichtig van het chassis geklipt en zijn de contouren van het raampje afgetekend. Omdat de beglazing zich niet eenvoudig liet verwijderen, is de raamopening in zowel de achterwand als in de glaspartij gemaakt, zodat hier later een stukje beglazing diende te worden teruggeplaatst. De wagen was hiermee in ruwbouw gereed en de eerstvolgende stop werd de schilderswerkplaats. Hier werd het gehele model (dus óók de cabine) goed nagelopen en met een glashaarpenseel glad geschuurd (in het geval van de cabine opgeruwd). Al het houtwerk is in de binnenbeits gezet. De wagen zelf heeft een middengroene kleur gekregen. Het dak van de laadbak en de rand om de cabine zijn uitgevoerd in gebroken wit. De toekomstige eigenaar werd ongeduldig en begon alvast kistjes te vullen. Zoals reeds is opgemerkt ben ik uitgegaan van de kistjes die

Faller in het assortiment 588 levert. Wees er op bedacht dat er hoge en lage kistjes zijn: bij mijn model passen de hoge kistjes alleen op de onderste rij. De kistjes zijn gevuld met allerhande strooigoed en beblokkingsmateriaal dat toevalig aanwezig was. Dat materiaal is met wat hobbylijm in de kistjes vastgezet, het strooigoed is volgens de ballastmethode (met verdunde houtlijm) gefixeerd. Niet alleen de losse kistjes zijn

De voltooide wagen gezien op de rechterachterzijde.

gevuld: ook de bakken aan de achterzijde van de wagen zijn niet vergeten. Voor de broodnodige variatie zijn in de kasten onder de wagen kratjes met flessen (uit een Roco-assortiment) en een vaatje zuurkool neergezet. Hiermee was het model zo'n beetje gereed en restte nog slechts het aanbrengen van enkele details. Eerst de cabine: deze was nog in de traditionele Viking-uitvoering uitgevoerd: géén buitenspiegels en géén ruitenwissers om maar eens wat te noemen. Omdat ondanks de aangebrachte achterrauit de cabine een donker gat bleef, is eerst dit onderdeel (licht grijs) inwendig geschilderd en een sober interieur bestaande uit een stoel, een bankje en een stuur aangebracht. De spiegels komen van Roco, ruitenwissers zijn gebogen uit een stukje messing draad. Een uitlaat is van een stukje messing buis gemaakt. Met een stipje verf zijn enkele details tenslotte wat extra aangezet: de koplampen, de spiegel glazen en de richtingaanwijzers om er enkele te noemen. Hiermee was het model zo'n beetje gereed: om het geheel nog een beetje extra cachet te geven, is het tafereeltje nog uitgebreid met een groenteboer en een klant. En toen er eenmaal één ventwagen op de weg stond volgden er méér.

Tekst & illustraties: Rob Mooij



Aan het einde van de dag wordt de wagen weer in de stalling gezet.

Vitrine

Alweer de laatste Vitrine in 2007 en dus is er weer een groot aanbod van leuke dingen waarvan de leveranciers hopen dat u ze als cadeau gaat uitkiezen. Helaas is het niet gelukt het totale aanbod te presenteren en daarom staan er ook nu weer een aantal items en foto's op onze internet-site, alleen voor abonnees.-RDJ

EXTRA ONLINE

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



Norscot

De moderne Caterpillar dragline type M318D wordt in H0 door Norscot uitgebracht. Deze Amerikaanse fabrikant voert werkmateriaal van Caterpillar in diverse schalen. De machine, in het Engels Wheel Excavator getiteld, is geheel beweeglijk uitgevoerd. De beide delen van de giek zijn hefbaar en de laadschop kan horizontaal en zijdelings worden versteld. Met de beide stempels en het lage schuifblad kan de machine zich opdrukken en kan de machinist hem nauwkeurig in positie brengen. De dubbel uitgevoerde banden zijn van een realistisch profiel voorzien, het interieur van de cabine is com-



Caterpillar M318D in H0 van Norscot.

pleet weergegeven. De kleurstelling is in Caterpillar okergeel met zwart en de opschriften maken het

model geheel af. Inzetbaar bij alle grondverzet in 1:87.-DH



Deze verwarmingswagen behoort tot een type materieel dat nauwelijks in model voorkomt.

Fleischmann

Een opvallende verschijning bij het laatste nieuws van Fleischmann is de verwarmingswagen in schaal 1:87 en 1:160 als artikel 5382 resp. 8382. Het is een weergave van een zware drieassige wagon met een ketel voor de stoomverwarming van de rijtuigen. De wagon, waarvan er zo'n 150 door de Pruisische spoorwegen in dienst werden gesteld, stonden te boek als type Heiz 3i pr 04 en werden tot de jaren vijftig en zestig nog gebruikt. Ze deden dienst achter elektrische en diesellocs, maar evengoed achter stoomlocomotieven, bijv. als het om lange treinen in koude omstandigheden ging en de stoomproductie van de locomotief onvoldoende was om de reizigers afdoende te verwarmen. Het model is in de kleuren van de DRG (tijdperk II) uitgevoerd. Exclusief voor Nederland worden drie ketelwagens geleverd. Het gaat om een matzwarte tweeasser van Esso Nederland in H0 en een wagon van Fina en Shell in N. De ketelwagen van Esso is in depot

sche Import Mij. Een ketelwagen (nr. 97 8436 NL) die gelet op de revisietermijn van 23 augustus 1932 overduidelijk in tijdperk II thuishoort. Van deze wagon werd vorig jaar een eenmalig H0-model geleverd.

Fleischmann heeft nog steeds geen definitief besluit over de productie van de gemoderniseerde tweedelige Sprinter genomen. Volgens een mededeling van de importeur wordt gewacht tot het eerste gepimpte treinstel uit Ran-

ders (Denemarken) is teruggekeerd. Daarna wordt bekeken welke wijzigingen eventueel moeten worden doorgevoerd. Indien het haalbaar is, en daar lijkt het wel op, wordt het licht op groen gezet. Het nieuwe H0-model wordt niet eerder dan medio 2008 verwacht. Ook de Belgische modelspoormarkt werd met een paar exclusieve ketelwagens verrijkt, die alleen in 2007 werden geproduceerd. Zo werd een ketelwagen van de Belgische Shell Company met wagennummer 501782 uitgebracht. De wagon, voorzien van een remmershuisje, heeft als standplaats Antwerpen Kiel (nr. 87 5436 NL). De opschriften zijn zoals te doen gebruikelijk en vermelden dus 'benzine' en 'essence'. Ook de tweeassige Fina-wagon heeft Antwerpen Kiel als standplaats. Eigenaar is de NV Fina SA Belgium De revisiedatum van dit model (nr. 87 5413) vermeldt 6 september 1981. Een kleurrijke exponent van tijdperk IV derhalve.-GF



Nieuw is de ketelwagen in H0 van Esso Nederland.

Rotterdam Zuid gehuisvest en heeft als revisiedatum 15 september 1978. Het model is voorzien van een remmersbordes. Het model is als artikel 87 5410 NL verkrijgbaar.

Bij de Fina ketelwagen die in Amsterdam thuis is, werd op 6 september 1981 in Amersfoort gerevisieerd. Ook dit model (87 8410 NL) is voorzien van een remmersbordes. Het derde en laatste model voor het transport van benzine, petroleum of gasolie draagt de opschriften van Shell en de Bataaf-



Deze ketelwagen van Fina uit tijdperk IV wordt exclusief voor onze zuiderburen gemaakt.



Het Italiaanse ViTrains met een Belgisch model van de reeks 16.

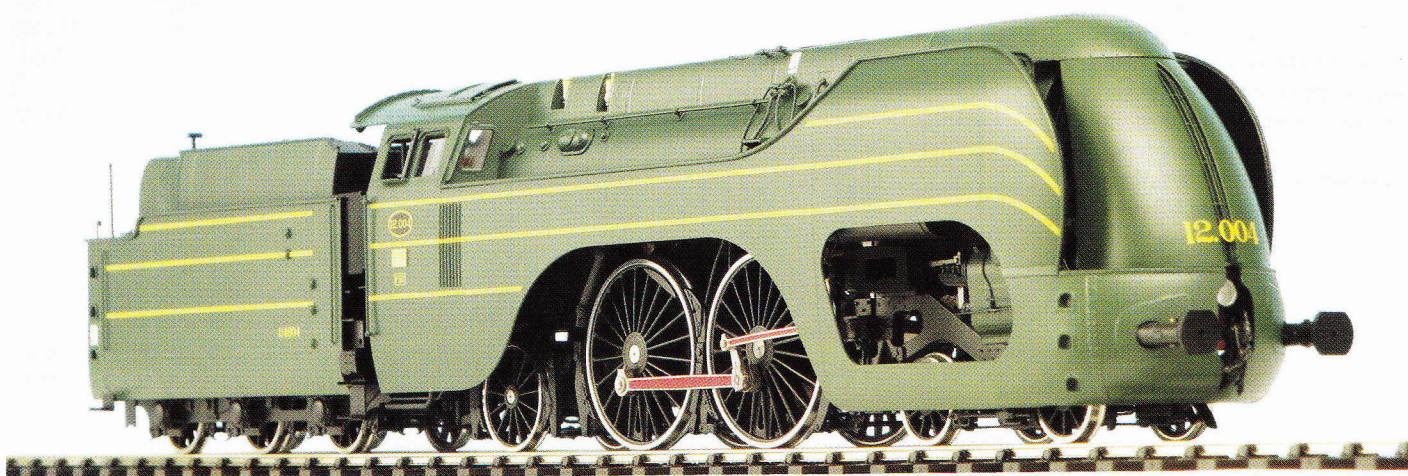
ViTrains

ViTrains is uit het vroegere Lima ontstaan. Onlangs heeft het voor België zijn eerste model in productie genomen. De keuze is gevallen op de internationale meerspanningslocomotief reeks 16. Nadat Lima in de Hornby-groep opge-

gaan is, werd de productie naar China verplaatst. Een aantal werkloze ingenieurs zijn enkele jaren geleden opnieuw gestart. Eerst met de ontwikkeling van Italiaanse modellen. Met de Belgische reeks 16 treden ze buiten de Italiaanse landsgrenzen. Het eerste opvallen-

de is dat nog weinig van het oude Lima in het nieuwe ViTrains-model te herkennen is. ViTrains treedt met dit nieuwe Belgische model in de voetsporen van andere bekende merken. Merkwaardig is dat alles in Europa geproduceerd wordt. Niets wordt aan goedkope loon-

landen uitbesteed. Het model is fijn gedetailleerd en volgens de modernste technieken gegraaveerd. Aan de vormgeving van de roosters, de ramen en het dak is bijzonder veel aandacht besteed. De bovenbouw is volledig in kunststof. Dit geldt ook voor de handgrepen en de voetplaatjes vooraan op het front, die de afwerking van messing benaderen. De schildering is zoals het hoort en de tampondruk is nauwgezet uitgevoerd. Op het dak staan drie Faiveley-pantografen met een aangepast sleepstuk volgens het gebruikte spanningssysteem in Frankrijk, België en Duitsland. Onder de kast schuilt een vijfpolige Igarachi-motor met twee vliegwielen en een cardan naar beide draaistellen. Een decoder wordt op de draaistellen geplaatst. De blauwe 16 in de huidige periode wordt door de oorspronkelijke uitvoering gevolgd. Daarna volgen alle andere kleurvarianten.-PE



Treinshop Oalerts en Philotrain met een gezamenlijke realisatie van de Belgische stoomloc type 12 in schaal Nul.

Treinshop Oalerts

In samenwerking met Philotrain brengt de Treinshop Oalerts de Belgische stoomloc type 12 in schaal Nul. Deze gestroomlijnde legendarische Pacific heeft in 1939 de blauwe wimpel als snelste stoomloc in een regelmatige treindienst tussen Brussel en Oostende veroverd. Zes exemplaren werden gebouwd, waarvan de eerste vier met een Walschaerts schuifbeweging uitgerust waren. 15 jaar geleden bracht Treinshop Oalerts al een H0-model van dezelfde

stoomloc uit. Ook ditmaal tekende Philotrain voor het ontwerp, de studie en de opvolging van het project. Voor de uitvoering doet men beroep op een Koreaans bedrijf dat in etswerk en het solderen van modeltreinen voor klanten over de hele wereld gespecialiseerd is. Het nieuwe model is stevig gebouwd en voorzien van alle mogelijke details zoals we van Philotrain gewoon zijn. Alle belangrijke scharnierende onderdelen kunnen geopend worden. Dit geldt ook voor de neus. Dit was nodig

voor het onderhoud van de loc en het openen van de keteldeur. Behalve de details in geëts messing zijn talrijke gegoten onderdelen speciaal voor dit model gemaakt. Voor het plooiën van de ketel en de tender werden speciale persmallen ontwikkeld om de loc zijn specifieke vorm te geven. Het model wordt door een krachtige Faulhaber-motor met dubbele worm aangestuurd, zodat de wielen meedraaien wanneer het model met de hand wordt geduwd. Tussen het chassis ligt een stangen-

stelsel voor de bediening van twee binnenliggende cilinders. Het machinistenhuis is een getrouwe kopie van het grote voorbeeld. De schildering, de belijning en de tampondruk zijn van een uitstekende kwaliteit. Van dit meesterwerk in schaal Nul worden slechts 50 exemplaren gebouwd. Voor dit unieke model betaal je een aanzienlijke prijs. Meer informatie vindt u via de link op de website van Railhobby.-PE

Roco

Roco brengt al enige tijd zijn oude programma met Belgische modellen opnieuw uit. Ditmaal is de groene uitvoering van de NMBS-reeks 20 aan de beurt. Deze krachtige locomotief is voor zowel reizigers- als goederendienst geschikt. Het model is een verbeterde uitgave van de oude uitvoering. De antenne op het dak is verwijderd en de baanruimer is aangepast. On-

der 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. -PE

Roco met een heruitgave van de NMBS-reeks 20.



Sleutelspoor met een bouw pakket van een Belgische goederenloods.

Sleutelspoor

In RH 07/05 is de bouw van het station van Leiden met een snijplotter aan bod gekomen. Naar aanleiding van deze ervaringen is het idee gegroeid om voor Belgische liefhebbers een goederenloods naar Belgisch voorbeeld te bouwen. Als voorbeeld is het bestaande gebouw in Hennuyères op lijn 96 gekozen. Het model wordt in een bouw pakket geleverd en bestaat uit verschillende gegraveer-

de polystyreenplaten van 0,5 mm. De onderdelen moeten uit deze plaat gehaald worden. Het model komt tot stand door meerdere lagen precies op elkaar te leggen. Wanneer de richtlijnen worden gevolgd, ontstaat een stevig gebouw met vier ramen en een centrale poort. Voor informatie en bestellingen zie voor de link de Railhobby-website. -PE

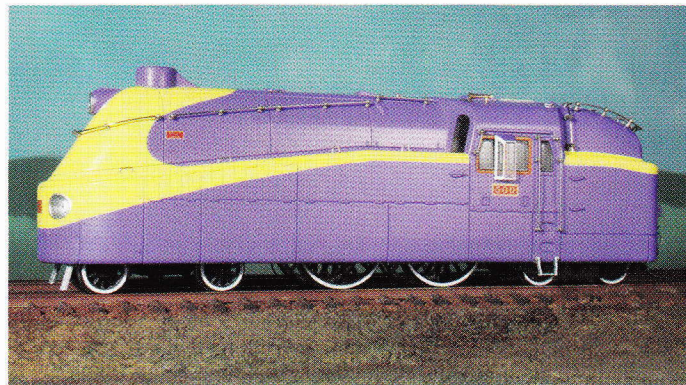
Kairyu-Bachmann

De gestroomlijnde stomer 500 van de Zuid-Mantsjoerijse spoorwegen zal niet direct een blik van herkenning oproepen. Twee van deze fraai vormgegeven tenderlocs zijn in 1936 door Kawasaki in Japan gebouwd. Qua uiterlijk hadden ze wel wat weg van de locs 1-3 van de Lübeck-Büchener Eisenbahn uit 1935 (de 'Mickey Mouse', in model uitgebracht door Lima), die echter met de asindeling 1'B1' wel wat kleiner dan deze kleurrijke Azaat waren. Vorm en kleurschema roepen ook enige associaties op met de Henschel-Wegmann-zug, die door de 61 001 en 61 002 eveneens uit de jaren '30 getrokken werd. De bekendste van de twee is de 61 001 (modellen: Rivarossi, Lima, Märklin), die met haar asindeling 2'C2' weer groter is dan de hier gepresenteerde stomer. Mantsjoerije ligt in het noordoosten van China, tegen de Russische grens. De spoorwegmaatschappij was echter Japans eigendom en in 1931 werd een bomaanslag op de lijn bij Mukden (het huidige Shenyang) door Japan gebruikt als excuus om de hele provincie te annexeren. Het Kuifje-album 'De Blauwe Lotus' bevat een verwijzing naar dit 'Mukden Incident': de actie is verplaatst naar Shanghai, maar dat de Japanners zelf de

bom plaatsen en vervolgens de Chinezen de schuld geven, is volgens de meeste historici correct... In de jaren daarna werd fors in de spoorlijn geïnvesteerd. Naast de twee tenderlocs werd een dozijn gestroomlijnde 2'C1'-Pacifics voor

van Shenyang te bewonderen. De enige ons bekende grootbedrijffoto van de tenderlocs komt van de SKF-fabriek in Zweden, die de rollagers mocht leveren. Gezien de asindeling 2'B2', de grote driewielen en de beperkte kolen- en

watervoorraden, waren ze waarschijnlijk voor snelle treinen op de korte afstand bestemd, met hooguit een stuk of vier rijtuigen. Wie weet hoe die eruit zagen? Kairyu/Bachmann heeft zondermeer een fraai model met vele losse handgrepen en trappetjes gemaakt. Naast het model in de afleveringskleuren zijn er nog twee versies: een gecamoufleerde legeruitvoering en een koningsblauwe versie met witte belijning en recente Chinese opschriften. Die laatste zijn vrijwel zeker fantasie: het is niet eens zeker of de locs de Tweede Wereldoorlog hebben overleefd. Wat de militaire kleuren betreft, die komen exact overeen met die van sommige Duitse Lili-put-modellen. -PWY



Een niet alledaagse verschijning, deze fraaie gestroomlijnde paars/gele 2'B2'-stoomloc van Kairyu-Bachmann.

De loc is rijkelijk voorzien van los opgezette details. Aan de achterzijde bevindt zich een Kadee-koppeling.

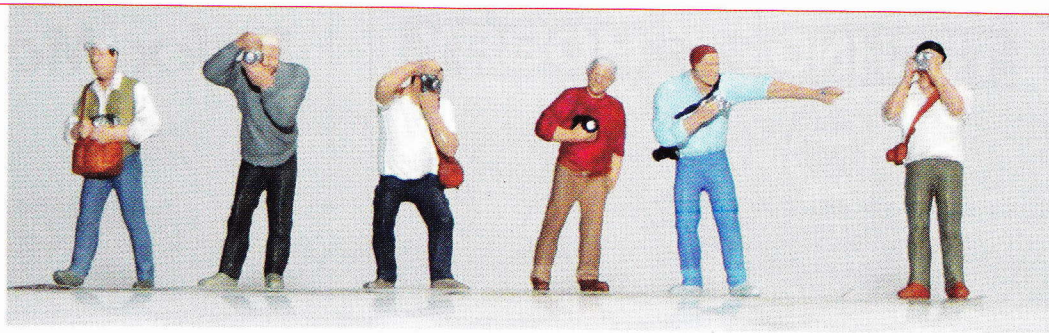
de 'Asia Express' besteld, toen de enige trein in Azië met airconditioning. Een paar daarvan zijn nog steeds in het spoorwegmuseum



Preiser

De firma Preiser brengt in de loop van het jaar geregeld nieuwe figuurtjes in diverse schalen op de markt. Enkele weken geleden bracht men weer enkele nieuwe sets in H0, TT en N.

Voor H0 komt er een set met baby's, enkele verpleegkundigen in actie na een verkeersongeval, een 'Bahnhofsmision', enkele spoorwegfans met fototoestel, Amerikaans spoorwegpersoneel, passanten en zwangere vrouwen. Verder komt er nog twee uitgebreide sets met als thema grillparty in de tuin en een verjaardagsfeestje. Verder presenteren zij ook een landbouwtractor met wals. Voor de liefhebbers van TT komen er wandelende koppels met hond,



Enkele fotograferende spoorwegfans voor schaal H0.

Een landbouwtrekker met wals voor H0.

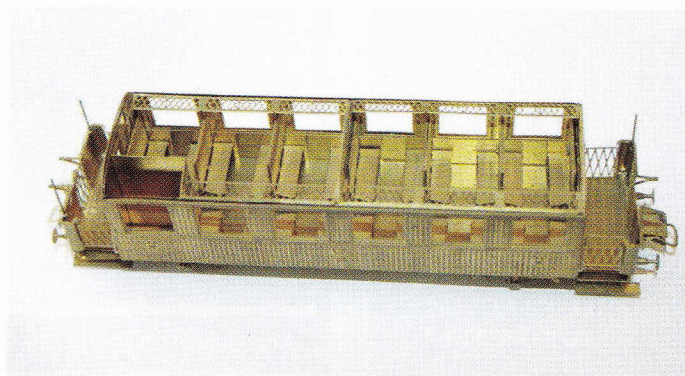
zittende reizigers en fotograferende spoorwegfans. Tot slot levert Preiser voor N een set met Amerikaans spoorwegpersoneel en zittende reizigers.-HdB



De Triangel-motorwagen in de DSB-uitvoering van OKT. Er zijn meerdere kleurversies leverbaar, o.a. teakhout en DSB-wijnrood.

OKT

Ove Kirk Thomson (OKT) uit het Deense Middelfart (Fyn, voorheen uit Gentofte) biedt een interessant scala aan Scandinavische modeltreinen. Naast modellen uit de reguliere groothandelproducties (Märklin, Roco, Heljan, Hobbytrain e.a.) is er vooral voor de liefhebbers van finescale modellen het nodige te verhapstukken. Als eerste de Triangel-motorwagen. Het tweeassige voertuigje is de Deense evenknie van onze Nederlandse omC uit begin jaren '30. Door de grote aantallen private nevenlijnen waren ze echter een stuk succesvoller dan in ons land. Ook de DSB heeft motorwagens van Triangel uit Odense eind jaren '20 in dienst gesteld. Aanvankelijk



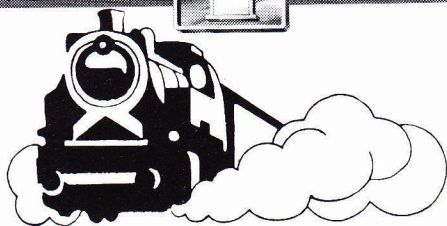
De Skandia-rijtuigen zijn van een fraai geëts interieur met lattenbanken en fragiele bagagenetten voorzien.

werden ze met een benzinemotor uitgerust, er waren later ook dieselvormen. Hoe het ook zij, ze waren een stuk economischer in gebruik dan een stoomloc, waarvoor

standaard twee personen nodig waren. De Triangel-motorwagens hadden aan de voorzijde een radiator (gelijk aan een autobus) en dienden aan het eindpunt op een

draaischijf te worden gedraaid. Was deze onverhoopt niet aanwezig, dan moest het hele traject achteruit worden gereden, waarbij de controleur op de seinen lette. De laatste Triangel-motorwagens werden eind jaren vijftig uit dienst genomen, toen modernere railbussen hun taken overnamen. Het uit messing geëts model van OKT is bijzonder fraai. Het model op de foto toont een Triangel-motorwagen in de uitvoering zoals deze bij de DSB te zien was (oude serie ME). De versie voor de private spoorwegmaatschappijen had een open eindbalkon. Het model wordt door een vijfpolige motor aangedreven, die voor digitaal bedrijf voorbereid is. Men kan kiezen tussen een gebouwde versie of een bouwkit, de fabrikant meldt nog dat het geen startersbouwkit is. Dat laatste kan min of meer wel van het bouwkit van de tweeassige Skandia-rijtuigen gezegd worden. Deze werden bij de diverse Deense privébanen gebruikt, zowel achter stoomlocomotieven als de Triangles (tot circa 1955). Het bouwkit bevat geëts messing platen, verschillende gegoten delen en een houten dak. Ook de wielen worden meegeleverd. Desgewenst kan het model ook kant & klaar gebouwd gekocht worden. Voor meer informatie wende men zich tot OKT Modeltog, Brovej 194 te DK-5500 Middelfart (Denemarken) of kijk op www.okt-modelimport.dk.-PWY

TECHNO T HOBBY

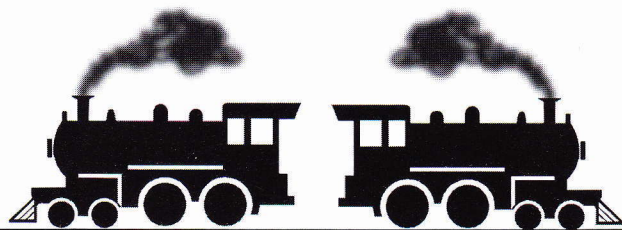


Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist

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

AMERSFOORT

Bakx Modeltreinen



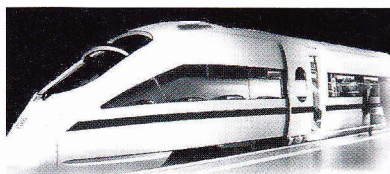
Op alle aanwezige treinmodellen 15% korting.

Laarderweg 3 Tel: 035-6918410 1402 BA Bussum

WWW.BREKELMANSMODELBOUW.NL

ELKE DAG WEER ANDERS !

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



NOVEMBER

Artitec komt uit met
10 plan E rijkstugten.
In 4 versie, 2de klas, 1ste
klas restauratie en post.
Per stuk te verkrijgen
voor 49,50 EUR

Verder diverse speciale
aanbiedingen van Roco

Waaronder
nummer 44811
Tijdperk 1 K. Bay. Sts.B.
Van € 119,95
voor € 49,95

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



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

s.e.s. MODELTEC

Het SWITCHBOARD 2000 MT is er!



De koppeling met Märklin Digital

Nu leverbaar via de betere modelspoorwinkel



G. Keuterman Modeltreinen

Import en reparatie van modeltreinen en toebehoren

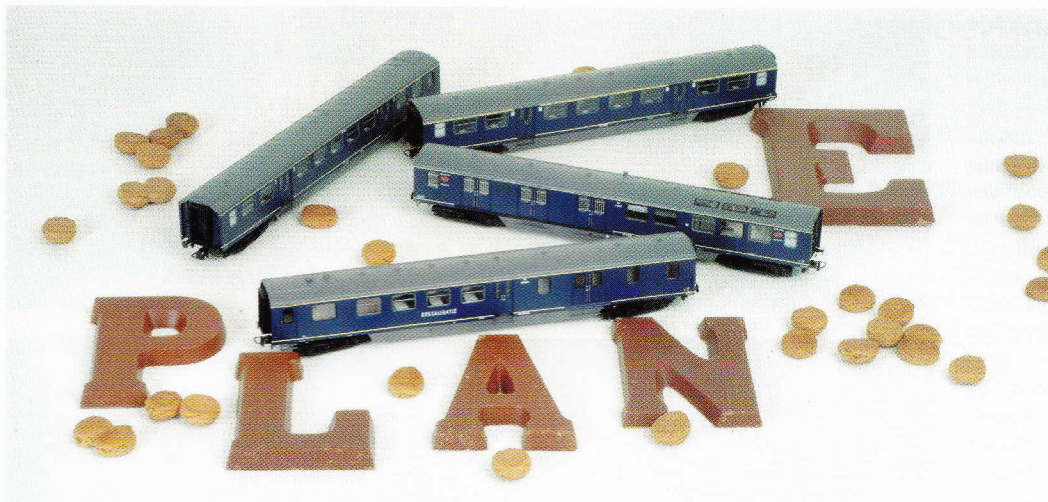
Oonksweg 2 • 7622 AW Borne
Tel.: (074) 266 40 44 • Fax: (074) 266 72 14

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

Kijk voor meer informatie op www.keuterman.nl



De vier nieuwe Plan E-rijtuigen van Artitec in 1:87.



Van Sint, met de groeten van Artitec: de nieuwe Plan E-rijtuigen in 1:87.

Detail van het prachtig weergegeven draaistel van een Plan E-rijtuig van Artitec.

Artitec

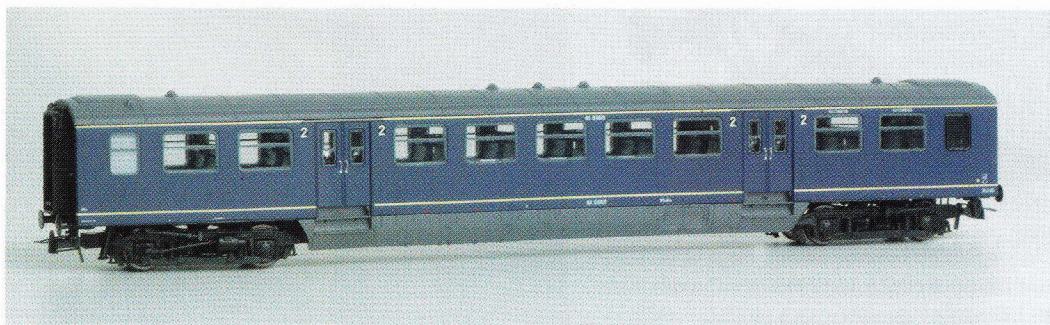
De knaller voor de komende Sinterklaas zouden deze splinternieuwe rijtuigen wel eens kunnen worden. In het grootste geheim heeft Artitec het afgelopen jaar aan de totstandkoming van de Nederlandse Plan E-rijtuigen gewerkt. Artitec heeft deze ontwikkeling wél kunnen doorzetten, ondanks de problemen met de aandrijving van de DE-1 en de daarmee gepaard gaande vertraging. De vier rijtuigen, (1e, 2e, RD en Post) zijn exact op schaal: 1:87. De net verschenen, eerste series horen thuis in tijdperk 3, de periode rond 1965. De rijtuigen zijn van een juist interieur voorzien: de kleuren blauw uit de jaren zestig komen goed over. Zelfs de tafeltjes in de coupés zijn aanwezig. De balkondeuren hebben vrijstaande handgrepen en ook de ophanginrichting voor

vouwbalgen is al aangebracht. Het is wel raadzaam voorzichtig te zijn met het verwisselen van vouwbalgen bij rijtuigen die voor- of achterin de stam lopen, omdat de kunststof vrij kwetsbaar is. De draaistellen zijn prachtig gedetailleerd en voldoen helemaal aan de optische eisen van vandaag. Er worden gelimiteerde series geproduceerd, wat inhoudt dat een eenmaal uitverkocht nummer niet meer uitkomt. De eerste levering bestaat uit vier 2e klasse-, twee 1e klasse, twee restauratie- en 2 post-rijtuigen, uiteraard met verschillen-



de baknummers. Ook leverbaar zijn, in zowel N als H0, de veewagens, de oliekar, de bakfiets van de melkboer en de perronkarren.

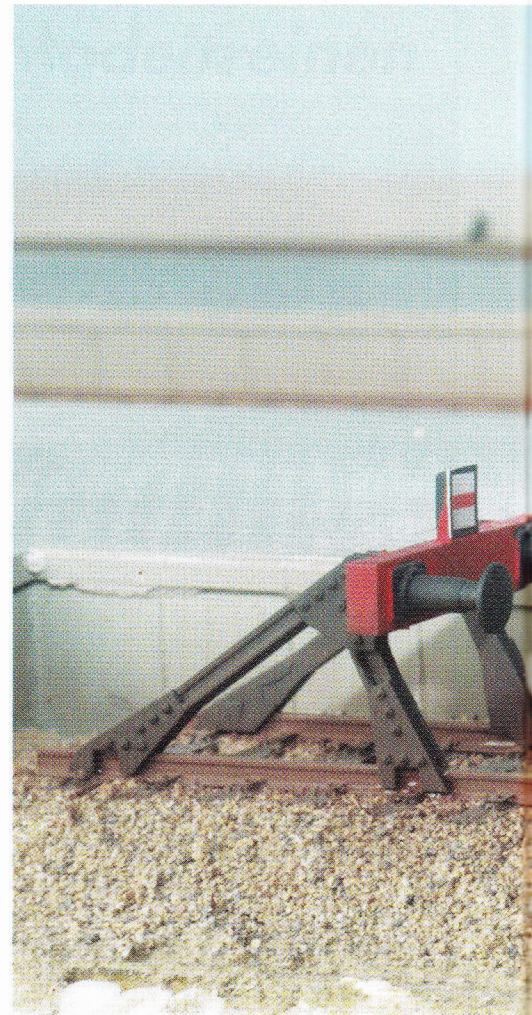
Verkrijgbaar als kant-en-klaar model, maar ook als bouwset.-RE



Het tweede klasse rijtuig Plan E van Artitec.

Nederlandse stootjukken

Een stootjuk, de echte naam voor een stootblok, is een van die spoorse zaken waar je nooit bij stilstaat, maar die er wel echt bijhoren. In model mogen ze dan ook niet ontbreken. Stootjukkan naar Duits voorbeeld zijn er te kust en te keur. Nederlandse modellen kun je helaas verzoeken. Gelukkig is het niet zo moeilijk om een acceptabel Nederlands stootjuk te maken.



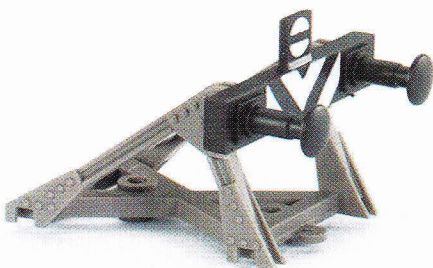
Het ontwerp van de Nederlandse stootjukkan stamt nog uit de tijd dat de nationale spoorwegen van elk land een volstrekt eigen koers voeren. Stootjukkan op Nederlandse sporen zijn dan ook net zo Nederlands als spruitjes; je komt ze in geen ander land tegen. Het betekent echter ook dat de grote Duitse fabrikanten geen Nederlandse stootjukkan maken.

Wat maakt onze stootjukkan dan zo anders? Er zijn verschillende typen stootjukkan in Nederland. Verreweg het wijdst verbreid is de Stavast Senior, het standaard stootjuk van de Nederlandse Spoorwegen. Er is ook nog een lichtere uitvoering, de Stavast Junior. De junior wordt niet meer gemaakt, maar is op oude raccordermenten nog wel te vinden. Beide Stavasten komen met en zonder buffers voor. Het ontwerp van de jukkan is relatief eenvoudig. De basis wordt gevormd door vier stalen profielen die op de kop van de rails zijn vastgezet. De staanders aan de voorkant steken ongeveer onder een hoek van 60 graden omhoog. De beide achterstanders zijn haaks daarop vastgeschroefd en lopen onder een hoek van ongeveer 30 graden naar achteren. Een brede houten balk verbindt de toppen van de driehoeken die zo ontstaan. De voorkant van de balk staat onder een hoek van 90 graden ten opzichte van de rails. De balk is rood met wit geschilderd en is soms

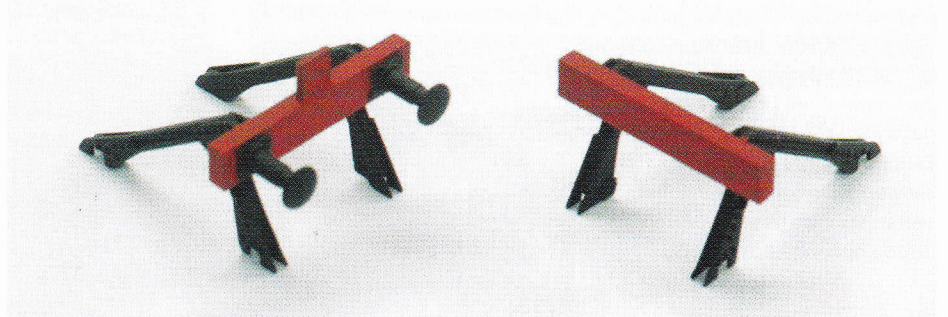
van buffers voorzien. Achter stootjukkan die voor een gevaarpunt staan – bijvoorbeeld een weg – wordt nog wel eens een stevige hoop zand gestort om voertuigen af te remmen die onverhoopt door het stootjuk schieten. Veel meer dan dit is het eigenlijk niet. Dat moet toch



Een Stavast Junior en Senior in het station van Vlissingen. (foto Hans Reints)



Het Duitse stootjuk van Fleischmann dient als basis.



Een half uurtje later is het Duitse stootjuk een Nederlands stootjuk geworden.



Bij een Nederlandse trein hoort gewoon een Nederlands stootjuk.

niet zo moeilijk in model te bouwen te zijn? In grote lijnen lijkt de vorm van het standaard Duitse stootjuk wel wat op het Nederlandse. Het Nederlandse stootjuk is vooral simpeler dan zijn Duitse neven. Het Duitse juk heeft allerlei dwarsverbindingen die het Nederlandse exemplaar niet heeft. De platen waarmee de profielen aan elkaar zijn gezet, zijn ook wat zwaarder uitgevoerd. Als je niet al te kritisch kijkt naar de kleinste details, zou uit een Duits model best een Nederlands exemplaar kunnen ontstaan. Het Fleischmann-stootjuk met catalogusnummer 6117 lijkt zo op het oog nog het meest in de buurt van de familie Stavast te komen. Het aanpassen van het stootjuk is eigenlijk een klusje van niets. De dwarsverbindingen tussen de staanders worden met een scherp mesje weggesneden. Pas hierbij wel op dat u niet per ongeluk een stuk van een staander wegsnijdt. De buffers mogen blijven zitten, maar het is beter om ze toch ook te verwijderen. Stootjukken zonder buffers kom je vaker tegen dan stootjukken met buffers. De diagonale witte strepen zijn met enig geweld op de dwarsbalk gedrukt. De strepen hebben een reliëf gekregen en zullen straks door de rode verf te zien zijn. Even glad schuren dus, voordat u het stootjuk in de verf zet. De gaatjes waar eerst de buffers zaten, kunt u dan gelijk met een beetje Revell Plasto opvullen.

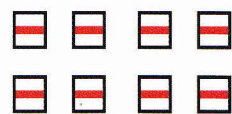
Het stootjuk is al bijna af, alleen nog maar schilderen. De staanders krijgen een matzwart of antraciet jasje. De dwarsbalk wordt rood. Sommige stootjukken hebben een breed wit vlak in het midden van de balk. Dat zal wel met de zichtbaarheid te maken hebben. U mag zelf weten of u een witte streep midden op de balk zet of niet. Het komt ook wel eens voor dat een stootjuk een sluitsein bovenop de dwarsbalk heeft. Zo'n sluitsein bestaat uit een vierkant wit bord met een dikke horizontale rode streep. Het bord heeft een dunne zwarte rand. Het afsluitsein is gemakkelijk met een kleurenprinter te maken. Bij dit artikel hebben we een paar borden afgedrukt om te gebruiken of te kopiëren. Het stootjuk is nu echt klaar en kan op de baan worden geplaatst. Een paar druppels secundelijm onder de staanders zijn voldoende om het stootjuk op zijn plaats te houden. Het maken van een Nederlands stootjuk is zo gebeurd en voegt een extra detail toe aan de modelbaan. Echt een klusje voor de regenachtige zondagmiddagen die ook zo typerend zijn voor ons land.



Het resultaat is heel acceptabel. Alleen de dikke verbindingen platen verraden de Duitse afkomst van het stootjuk.



Tekst & foto's: Huib Maaskant



Afsluitseinen
voor op het
stootjuk.

Zo kan het ook. In het stoomtijdperk werden stootjukken gemaakt door twee bundels van drie oude spoorstaven verticaal in de grond te steken. De schoor achter het stootjuk is hier door gebrek aan ruimte vervallen.

Ronse, de perfecte locatie voor een modelbaan

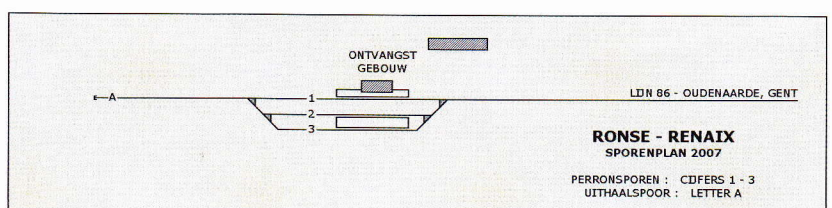
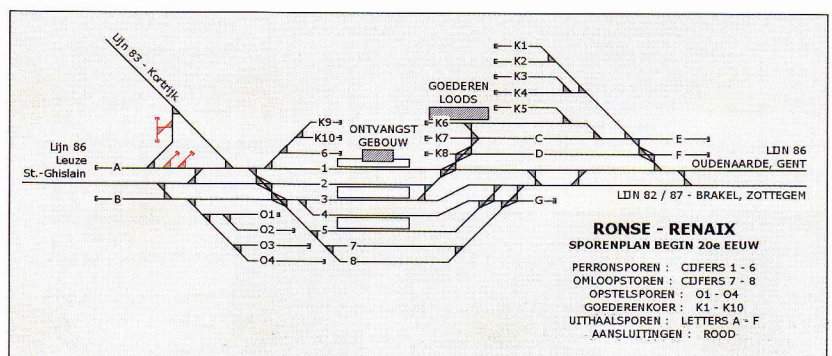
DEEL 2

In het vorige artikel vertelde ik u al dat er een aantal goede redenen zijn om het station van Ronse in model na te bouwen. Het betreft immers een zeldzaam gaaf bewaard spoorwegemplacement uit het midden van de negentiende eeuw, de beginjaren van de spoorweg. Het zal dan ook niemand verbazen dat vrijwel alle gebouwen op de site door het Vlaamse Gewest als monument beschermd zijn. Bijkomend voordeel voor de modelbouwer is dat de ganse stationsbuurt eveneens grotendeels zijn vooroorlogse uiterlijk behouden heeft, zodat probleemloos met materiaal uit verschillende tijdperken op de baan kan gereden worden.

Toen we in de club besloten hadden het station van Ronse in model na te bouwen, wisten we wel dat er heel wat fraais op de modelbaan te zien zou zijn, maar evengoed zaten we nog met een

hoop vragen over wat en waar. Daarom hebben we ons, vooraleer aan de bouw te beginnen, in de geschiedenis van het station verdiept. Dit opzoeken nam zowat een jaar in beslag, maar het

was geen verloren jaar, integendeel. We kregen stukje bij stukje zowaar een handleiding om onze modelbaan te bouwen en om hem daarna zinvol te exploiteren.



Een vergelijking tussen het sporeplan in het begin van de vorige eeuw en anno 2007 toont dat het station van Ronse nog slechts een schim is van wat het ooit geweest is.

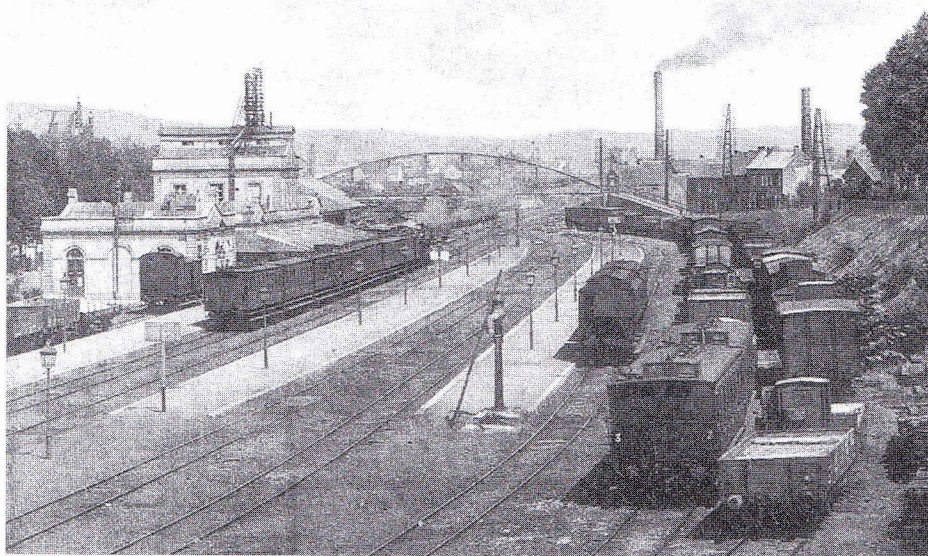
Het sporenplan

Vandaag de dag stelt het sporenplan niet veel meer voor. Ronse werd in de loop der jaren tot kopstation voor een boemeltrein vanuit Gent gedegradeerd. Het goederenvervoer werd zelfs volledig afgebouwd. Ooit was het anders.

Bij de aanleg van het Belgische spoorwegennetwerk werd regelmatig op het belang van een rechtstreekse verbinding tussen het noorden en het zuiden van het land gewezen. In het midden van de negentiende eeuw was de provincie Henegouwen immers een van de belangrijkste productiecentra van delfstoffen in Europa. De steden in Oost- en West-Vlaanderen waren dan weer grote verwerkers van deze grondstoffen. In 1856 besloot men een spoorweg tussen Gent en de Borinage, het industriële hart van de provincie Henegouwen, aan te leggen. Er werd aan de maatschappij 'Hainaut et Flandres' een concessie verleend om deze 85 km lange spoorweg binnen een termijn van drie jaar aan te leggen. De vele overbruggingen en in het bijzonder moeilijkheden tijdens het graven van de tunnel van Louise-Marie zorgden evenwel voor vertraging, waardoor de eerste kolentrein het station van Ronse pas in 1861 binnenreed.

Tegen het einde van de negentiende eeuw kwamen er vanuit Ronse nog spoorwegen bij naar Kortrijk, Doornik, Bleton, Lessen en Zottegem, en was de stad een bescheiden knooppunt in het Belgisch spoornetwerk geworden. Dit had zijn

2 — Renaix — Intérieur de la Gare et Passerelle

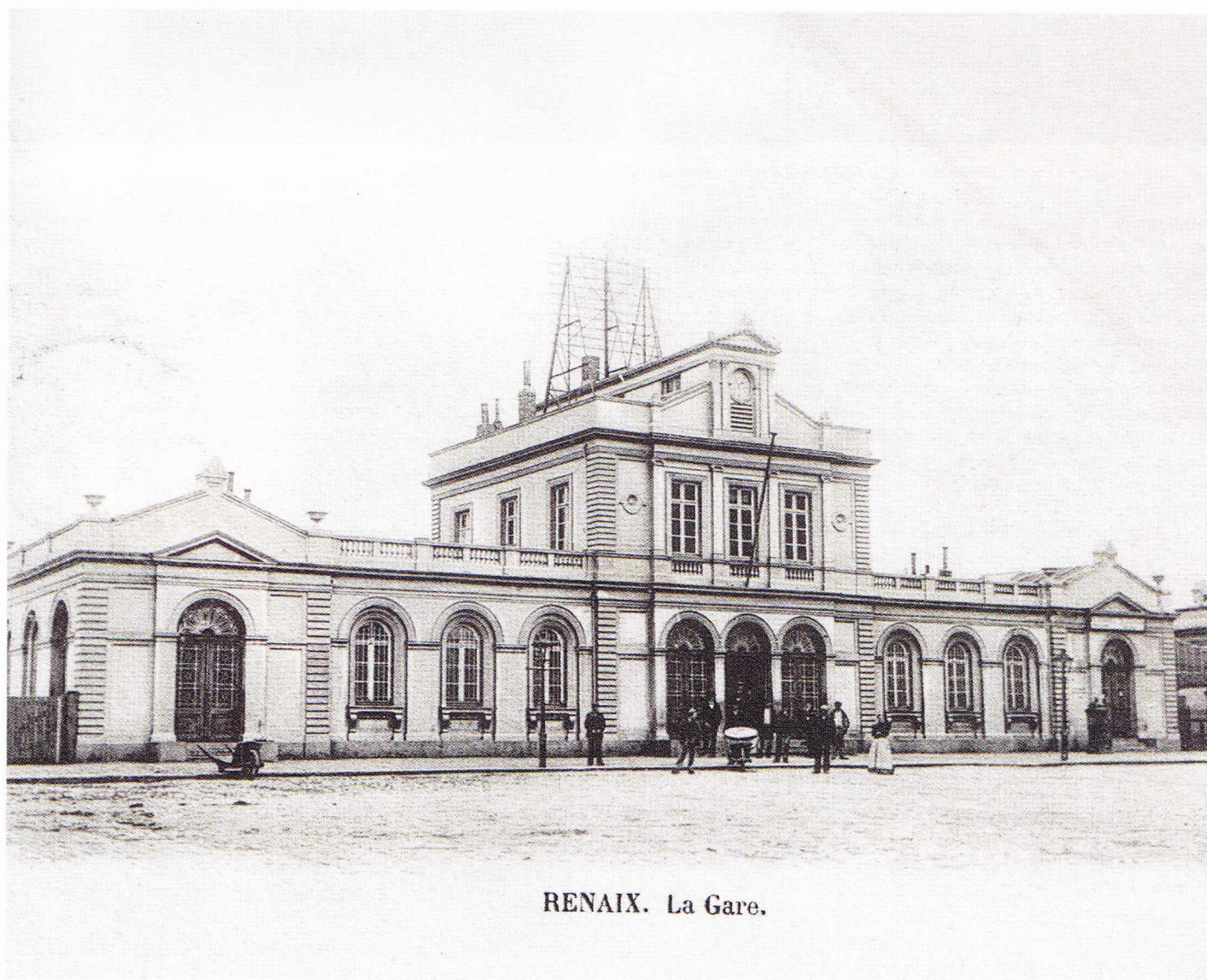


Een fraai zicht op het stationemplacement. De overal aanwezige goederenwagens bewijzen het belang van het station voor het goederenvervoer.

weerslag op het sporenplan van het station: vijf doorgaande reizigerssporen en een kopspoor, twee uitwijksporen, een goederenemplacement aan elke kant van het stationsgebouw en een keerdriehoek met talrijke private aansluitings-

sporen wat verderop.

Het vervoer stond in verhouding. Aanvankelijk was er vooral behoefte aan goederenvervoer. Naast de doorgaande vervoersstromen zoals hierboven geschetst, werden ten behoeve van de



RENAIX. La Gare.

Het station van Ronse, omstreeks het jaar 1900.



Het stationsemplacement in zijn huidige staat. Achteraan staat de reusachtige goederenloods.

talrijke textielbedrijven wol, katoen en jute vanuit de Gentse haven, steenkool en bouwmaterialen vanuit Henegouwen aangevoerd. Tenslotte waren er nog belangrijke seizoensgebonden vervoersstromen: suikerbieten en ... duiven. 's Zaterdag was het op het goederenemplacement een drukte van jewelste wanneer de duivenmanden in de goederenwagens geladen werden om naar de losplaatsen in Frankrijk vervoerd te worden. Ook het reizigersverkeer was belangrijk, onder andere om Vlaamse arbeiders naar de steenkoolbakkens van de Borinage te brengen. De eerste trein met 'fossemannen' vertrok al om drie uur 's morgens vanuit Ronse. Machinisten brachten de nacht in een slaapzaal op de bovenverdieping van het station door.

De architectuur

Het stationsgebouw zelf, opgetrokken in neoclassicistische stijl, zou het oudste op het Europese vasteland zijn. Niettemin reed de eerste trein pas in 1861 het station van Ronse binnen. Dit station heeft dan ook letterlijk een bewogen geschiedenis.

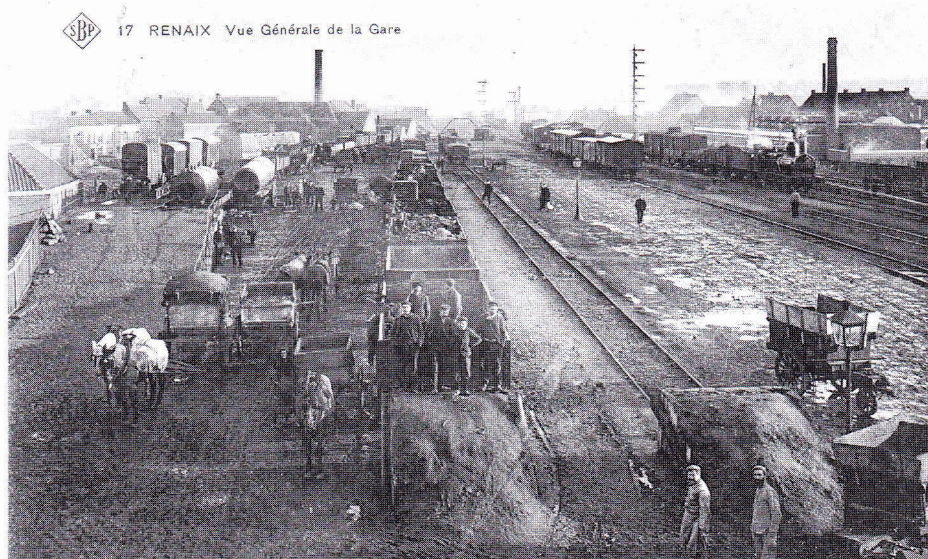
Aanvankelijk stond er een bescheiden bakstenen ontvangstgebouw. Maar voor de stad Ronse betekende de komst van het spoor de definitieve doorbraak van de textielnijverheid, aan het traag en moeizaam vervoer van grondstoffen langs de wegen kwam immers een einde. Verbindingen met andere steden lieten niet lang op zich wachten en voor een dergelijk vervoer bleek het oorspronkelijke gebouw uit 1861 al vlug ontoereikend. Reeds in 1872 pleitten plaatselijke politici

voor een ruimer gebouw. Men zou evenwel nog moeten wachten tot in 1879, toen het station van Brugge gesloopt werd. Waarschijnlijk gewoon omdat het niet meer voldeed, hoewel in minstens één tekst schade ten gevolge van de ontplofing van een stoomloc in 1870 als reden wordt vermeld.

Het station van Brugge dateerde uit 1844 en was een ontwerp van Auguste Payen, de architect van de Belgische Staatsspoorwegen. Het was in

de voor die tijd gangbare classicistische stijl opgetrokken. In 1879 werden alle blauwe hardsteendelen genummerd en naar Ronse overgebracht, waar het station heropgebouwd werd. De inhuldiging had plaats in januari 1881. Het verhaal doet de ronde dat het gebouw achterstevoor heropgetrokken werd, dit lijkt echter onwaarschijnlijk.

Het aanpalende telefoon- en telegraafgebouw, werd pas in 1905 opgetrokken, in 1910 waren er



Een drukke dag op het goederenemplacement. Aan de verhoogde kaai worden twee stoomketels gelost.



te Ronse al 51 abonnees. De architectuurstijl van het station werd aangehouden, maar dit gebouw komt dus niet uit Brugge. Aanvankelijk telde het slechts één bouwlaag, later werd er een verdieping aan toegevoegd.

Aan de overzijde van de sporen, tegenover het stationsgebouw, werd de berm met een ligusterhaag waarin de naam 'RONSE – RENAIX' te lezen valt, beplant; we zitten immers op de taalgrens. Meteen een leuke naam voor de modelbaan, Belgischer kan niet.

De reusachtige goederenloods werd kort na de sloop van het eerste station gebouwd, omstreeks 1885 en gevoelig na de Eerste Wereldoorlog uitgebreid, zodat zijn totale lengte nu meer dan honderd meter bedraagt. Hij herinnert aan het ooit omvangrijke goederenvervoer, te verklaren door de talrijke textiel fabrieken die zich in de stad gevestigd hadden. In het begin van de twintigste eeuw telde de stad niet minder dan 536 textielbedrijven, en was hiermee het tweede textielcentrum in Vlaanderen. Omdat Ronse zich midden in de 'Vlaamse Ardennen' bevindt, ver van alle bevaarbare waterwegen, was deze industrie tot in het midden van de twintigste eeuw voor de aanvoer van materialen en grondstoffen en voor de uitvoer van haar afgewerkte producten op het spoor aangewezen.

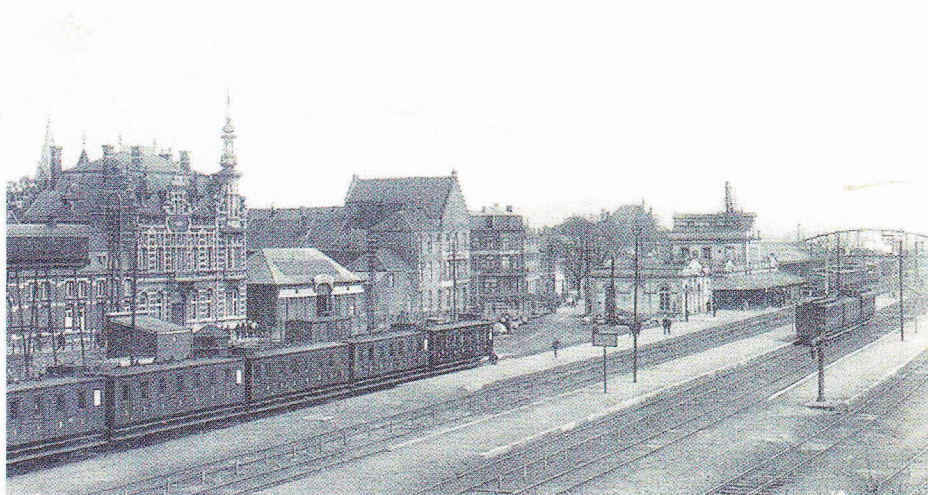
De voetgangersbrug is er gekomen nadat een bestaande doorgang door het bouwen van de goederenloods onderbroken werd. De passerelle werd in 1888 in gebruik genomen, op 9 november 1918 door het terugtrekkende Duitse leger opgeblazen en daarna in een licht gewijzigde versie in 1920 heropgebouwd. Het is een van de weinige overgebleven metalen voetgangersbruggen in België.



De heropgebouwde passerelle, die anno 2007 wel een likje verf kan gebruiken.



De beschermde Pessemiersbrug werd onlangs gerestaureerd.



Een algemeen zicht op het stationemplacement. Links kan men een deel van de watertoren zien.

De Pessemiersbrug heeft een vergelijkbare geschiedenis. Oorspronkelijk betrof het een bakstenen boogbrug, maar deze overleefde evenmin de Eerste Wereldoorlog. Bij de heropbouw werd van de nood een deugd gemaakt. De spoorwegbedding werd verbreed om bijkomende sporen richting Leuze te kunnen aanleggen. Hierbij kwam een aanpalende straat letterlijk boven de sporen te hangen. Dit betekende evenwel ook dat een bakstenen brug niet meer tot de mogelijkheden behoorde. In 1920 werd daarom een

boogbrug gebouwd, bestaande uit een in beton gegoten ijzeren geraamte, een gebruikelijke bouwwijze in die tijd.

Om het plaatje te vervolledigen waren er nog de drie seinhuizen en de watertoren, ondertussen alle gesloopt. Van de watertoren hadden we op plannen uit het archief van de NMBS al gezien dat hij rechthoekig was, een bij de Belgische spoorwegen hoogst ongebruikelijk type. Op een oude postkaart is de watertoren gedeeltelijk te zien, net genoeg om eruit te kunnen afleiden dat het een

gietijzeren watertoren betrof, van een type zoals er overal gebouwd werden in Engeland, en zoals ze op talloze Engelse modelbanen te zien zijn. Dit hoeft in feite niet te verbazen, omdat veel spoorlijnen op het vasteland in die tijd met Engels kapitaal en door Engelse ingenieurs aangelegd werden.

Tenslotte is er de ook nog grotendeels bewaarde negentiende-eeuwse stationsomgeving, met overal de kenmerkende rekkemdaken en bakstenen schoorstenen van de textielfabrieken.

Kortom, de gedroomde omgeving voor een modelspoorbouwer, een schilderij van Paul Delvaux waardig. Hiermee heb ik kort de geschiedenis van het station van Ronse geschetst. In een volgend artikel vertel ik u hoe we de werkelijkheid naar een modelbaan hebben vertaald. ●

Tekst: Bernard Lambert

Literatuur

LANGELAERE A, Het Station van Ronse
DECRIJS M, De Spoorweg te Ronse
LINTERS A, Spoorwagens in België, Gent, VVIA, 1985
DEVOS E, Ronse in de Vlaamse Ardennen, Leuven, Davidsfonds 2002

EXTRA ONLINE

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



Uniek jubileum in Santpoort

Op 1 september 1957, nu dus vijftig jaar geleden, opende de heer Nico L. Uitendaal aan de Sint Martinstraat in Santpoort zijn winkel in Kruidenierswaren. Na een verbouwing in 1969 werd, zoals dat in die tijd vaak gebeurde, speelgoed aan het assortiment toegevoegd en drie jaar later stapte Uitendaal geheel over op de verkoop van speelgoed en modeltreinen en daarmee werd de basis voor de speciaalzaak 't Seinhuis gelegd. De heer Uitendaal is thans 77

jaar en geniet nog dagelijks van zijn werk en het contact met de klanten die voor hem nummer één zijn. Hijzelf zegt daarover: 'Vijftig jaren lief en leed, maar toch vijftig prachtige jaren die veel voldoening en levensvreugde hebben gegeven. De klant staat bij mij altijd centraal, en juist dat contact met de klant is voor mij erg belangrijk. Intussen ben ik 77 jaar, en ik zie wel wat de toekomst zal brengen.'

Railhobby wenst de heer Uitendaal nog veel gezonde modelspoorjaren toe. -Pakl



De heer Nico Uitendaal voor zijn speciaalzaak in Santpoort.

Ministerie van Verkeering en Waterstaat

Het ministerie van Verkeering en Waterstaat kunnen we eigenlijk wel noemen het ministerie van Verkeering en Waterstaat, want met het water zit het wel goed, maar met alles wat rijdt (rijden moet) zit het behoorlijk scheef. Zo merkt een lezer uit het zuiden van het land op en wijst op de verkeering, opnieuw, van de snelle spoorverbinding tot Rotterdam en de snelweg A73 en vraagt zich af, of dit alleen in Nederland zo gaat en hoe dat nou komt.

Zoals in de vorige Forum te lezen, gaat het ook bij onze Zuiderburen op dit punt mis en hoe dat komt? Misschien dat een artikel in De Gooi en Eemlander van 15 oktober een antwoord op de vraag: 'Hoe komt dat nou?' bevat. In De Gooi en Eemlander, het dagblad voor het Gooi, Eemland, Vechtstreek en Almere, schrijft oud-

werkgeversvoorman Arie Kraaijeveld: 'Sommige problemen in ons land keren steeds terug. Elk kabinet bijt zijn tanden er op stuk. En elk jaar praat de Tweede Kamer er uren over. Een van die zaken is de mobiliteit: er moeten nieuwe wegen en nieuwe spoorlijnen komen, maar naar de uitvoerbaarheid wordt niet gekeken?'

De politiek heeft sterk de neiging achter allerlei kretten en maatschappelijke opmerkingen (in de media) aan te hijgen en komt dan tot snelle wetgeving en beslissingen: Randstadrail, Betuweroute, HSL en noem maar op. Een groot probleem daarbij is, dat er in het parlement te weinig vakbekwame lieden zitten. Neem Randstadrail. Daar besloot men tot het aanleggen van wissels met een beweegbaar puntstuk. Prima voor een HSL maar niet voor een tram en zeker niet als die wissels ook nog opengereiden moeten



Een wissel met beweegbaar puntstuk in de HSL Zuid. Prima voor de Thalys, maar niet voor de tram.

kunnen worden. Voor deze onmogelijkheid is gewaarschuwd, maar de start van de Randstadrail werd om politieke redenen (men wilde scoren) doorgedruwd met

het bekende resultaat. Of het voorgaande voor alle gevallen opgaat is natuurlijk de vraag, maar de waarheid kon er wel eens heel dicht bij zijn. -Red.

Vooruit betalen van modellen

Kleine handwerkateliers, maar ook de firma Bemo, die exclusieve modellen maken, vragen bij bestelling een vooruitbetaling. Een lezer uit Someren heeft met deze gang van zaken een probleem. Hij heeft een exclusief model besteld, maar dat is nu enkele jaren verder nog steeds niet geleverd. Hij wil de bestelling annuleren en vraagt het vooruit betaalde geld terug, maar dat gaat volgens de leverancier niet. Pas als er een nieuwe koper is gevonden krijgt onze abonnee zijn geld terug. De nieuwe ko-

per hoeft kennelijk niet vooruit te betalen.

Bij een vooruitbetaling is het raadzaam van te voren alle ins en outs schriftelijk vast te leggen. Zoals vaste levertijd en de prijs. Verschillende fabrikanten lanceren een model, wachten de reacties af en gaan dan wel of niet produceren. Als gevolg dat de levertijd van het bestelde model ver wordt overschreden. Het ver overschrijden van de toegezegde levertijd is altijd zonder meer een reden de bestelling, gratis, te annuleren. In het algemeen: doe geen vooruitbetalingen zeker niet bij kleine firma's. -Red.



Kalenders 2008

Van Eisenbahn Kurier Verlag uit Freiburg ontvingen we een drietal fullcolour kalenders, groot formaat 48 x 30 cm, inclusief het voorblad allemaal 13 platen bevattend. De kalenders zijn uitgevoerd met spiraalbinding en gedrukt op kunstdrukpapier. Glacier Express, ISBN 978-3-88255-556-1, prijs € 12,80.

Historische en actuele opnamen van de treinen van de 'Glacier Express'.

Modellbahnen, ISBN 978-3-88255-554-7, prijs € 11,80.

Dertien prachtige motieven uit de "kleine" wereld van de spoorwegen.

Nordamerika, Züge und Träume, ISBN 978-3-88255-55-4, prijs € 11,80.

Adembenemende panorama's en wisselende landschappen.



Van VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH (uitgever van o.a. MIBA-Miniaturlinien, Am Fohlenhof 9a te Fürstentfeldbruck) ontvingen we eveneens een drietal kalenders, groot formaat 48 x 34 cm, inclusief het voorblad allemaal 13 platen bevattend. De kalenders zijn uitgevoerd met spiraalbanden en gedrukt op kunstdrukpapier.

Stars der Schiene, Baureihe 103, bestelnr. 102111, prijs € 14,90.

Nogmaals hebben bekende auteurs hun archieven doorgespit op zoek naar prachtige opnamen. Deze keer staat in het middelpunt: de "Blondinen", de in klassieke TEE-kleuren gelakte 103.

Stars der Schiene, Der Taurus, bestelnr. 102112, prijs € 14,90.

Opnamen van de legendarische 182 004 in zijn zilveren Porsche uitvoering, de GySEV-Taurus en de nieuwe uitvoering de serie 1216 van de ÖBB.

Bahnen & Berge, bestelnr. 102113, prijs € 14,90.

Bijzonder mooie opnamen van Semmering tot in de Franse alpen begeleiden u het jaar door.



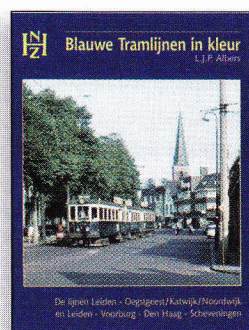
Deze trein rijdt niet verder... Het leven van een Hoofdconductor bij NS

door Ernest H.O. van Loon. Uitg.: Boekenbent / Eighties Advertising, Haarlem, 82 blz., 17 z/w foto's, formaat 15 x 21 cm, paperback, ISBN 9789085702023, prijs € 12,50 (lezers van RH mogen o.v.v. 'Lezer van Railhobby' het boekje voor € 10,00 bestellen bij: Eighties Advertising, t.a.v.: E.H.O. van Loon, P/A Engelandlaan 238, 2034 NH Haarlem).

Een boekje waar je niet blij van wordt. Dat is heel kort de samenvatting van dit werkje. Wat is het verhaal dan wel? De auteur is drie jaar hoofdconductor bij NS en heeft in die periode zoveel narigheid meegemaakt dat hij enige tijd ziekteverlof heeft moeten

doormaken. In die tijd heeft hij veel van zich afgeschreven en dat is nu in dit boekje bijeengebracht. In ander verband schreef hij columnen en die zijn hier mede opgenomen. Wat hij te vertellen heeft, is niet vermakelijk. Agressie tegen het personeel vormt de hoofdmoot en de auteur geeft daarvan diverse voorbeelden. Enkele aardige columns zijn die waarin hij enkele bekende Nederlanders interviewt.

Het gehele boekje is in een eenvoudige stijl geschreven, meer spreektaal dan schrijftaal, waardoor een zekere diepgang van het besprokene achterwege blijft. Helaas word je ook om een andere reden niet blij van het boekje. En dat betreft de toepassing van de Nederlandse taal, zowel in de spelling als in de syntaxis. Te vaak worden deetjes en teetjes verkeerd geplaatst. Te veel onbegrijpelijke zinnen door syntactische eigenaardigheden. Herhaaldelijk wordt de gedachte van de auteur niet onder woorden gebracht en daardoor krijgen de vele onnodige uitweidingen een te grote nadruk. In dit verband dringt de vraag zich op waarom de uitgever niet zijn of haar verantwoordelijkheid genomen heeft door een corrector de teksten te laten doornemen. Het staat zoveel beter als de taal verzorgd wordt. En dat niet alleen, ook de geloofwaardigheid van het geschrevene stijgt daarmee. Dat geen corrector het werk heeft bekeken, is jammer. Blijft de boodschap van Ernest van Loon: agressie moet teruggedrongen worden. Een boodschap waarmee we het roerend eens kunnen zijn. Niettemin mag ik vanwege die boodschap het boekje best aanraden. -NR



Blauwe tram in kleur

door L.J.P. Albers. Uitg.: Uquilair, 160 blz., vele kleurenfoto's, formaat 23,5 x 30 cm, gebonden, ISBN 90715113-

61-0, prijs € 30,-.

Het tweede boek over de Blauwe Tram behandelt de lijnen Leiden-Oegstgeest/Katwijk/Noordwijk en Leiden-Voorburg-Den Haag-Scheveningen. Nadat in de afgelopen decennia nagenoeg alles over het legendarische trambedrijf van de NZH gepubliceerd was, ontbrak alleen nog een kleurenfotoboek. Het eerste deel over de Blauwe tramlijn in kleur behandelde de lijnen Amsterdam-Volendam en Amsterdam-Zandvoort, zie RH juli/augustus van dit jaar. Het hier besproken boek behandelt dus de normaalspoorlijnen van de NZH in Zuid-Holland. De foto's werden gemaakt in de periode van 1955 tot 1961. Kleurenfotografie was tot de jaren zeventig geen gemeengoed en de auteur/fotograaf mogen we dan ook min of meer een pionier op dit gebied noemen. Het resultaat mag gezien worden, zeker als beseft wordt dat de foto's met een kleinbeeldcamera genomen zijn. Bij de besproken lijnen wordt door de auteur een korte inleiding gegeven en vervolgens worden korte bijschriften bij de foto's geleverd. Deze bevatten net voldoende informatie om een idee te schetsen van de situatie en wat er op de foto bijzonder is. De auteur veroorlooft zich regelmatig woordspelingen en ludieke opmerkingen over zijn object. Dat maakt het geheel levendig. Niet onlogisch, want veel foto's vertonen slechts in detail bijzonderheden over het materieel. De omgeving is steeds wisselend en dat maakt het boek zeker voor ouderen die de situatie uit die tijd nog kennen, interessant. Het enige jammere dat ondergetekende als geboren Hagenaar aan het boek kon ontdekken, was de geringe aandacht die voor dat deel van het NZH-net ingeruimd is. Maar die kritiek is door Luud Albers zelf al gepareerd met de mededeling dat hij daar gewoon niet genoeg foto's van had. Wat hem bijzonder speet. Prachtig boek, een aanrader. -NR

RAILMEMO

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

NVBS-sectie Twenthe

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

12 december: Van G.O.E. tot Nordwestbahn. Diaprogramma door Jacob H.S.M. Veen.

NVBS-afdeling Oost (Arnhem)

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

12 december: Gevarieerd filmprogramma. Super-8 films door Carol Hessels.

Railtheater Voorburg

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

7 december: Filmprogramma. De RTM, de NZH en de HTM. Presentator: Raymond Naber.

14 december: Filmprogramma. De HTM, Tramkaleidoscoop, De Deutsche Bundesbahn in 1966, D.D.R. en Stoomevenementen 1967 - 1969. Presentatie Historie Theater Voorburg: A. de Wolf.

28 december: Gevarieerd filmprogramma onder het motto Nederland en Zuid-Afrika. Presentator: Remy van Amstel.

Treinenbeurs

Op 16 december in zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23 te Eindhoven. Openingstijden: 10.00 - 15.00 uur. Entree € 2,00. Inlichtingen: tel.: 040-2550041, e-mail m.vanhoutum@chello.nl of www.hermano.nl/modelspoor.

Spijkspoor

De modelspoorclub Spijkspoor organiseert op 1 december een beurs in Delta te Poortugaal.

Openingstijden: 10.00-15.00 uur. Toegangsprijs: volwassenen € 2,00, kinderen tot en met 12 jaar mits onder begeleiding, gratis.

Open dag Modeltrein en Scenery club Zeeuws Vlaanderen

De Modeltrein en Scenery Club Zeeuws Vlaanderen organiseert deze opendag op 1 december van 11.00-17.00 uur en op 2 december van 10.00-15.00 uur in het culturele centrum De Speye, Wilhelminalaan 1 te Sas van Gent.

Cinema First Floor

20 december Filmavond: 1. NS-dieseltreinstellen. Alle dieseltreinstellen van de NS passeren de revue, van de 3'tjes uit 1934 tot en met de Buffels, maar ook de NS/SBB TEE-treinen. 2. Eisenbahn Romantik, Steyerische Schienenstrang. 3. Die Bentheimer Eisenbahn. Cinema First Floor is te vinden op de eerste verdieping van modelbouw Heyerman aan de Misterweg 7a te Winterswijk. Aanbeveling: Reserveren telefonisch 0543-519849 of per e-mail: info@heyermanmodelbouw.nl. Aanvang: 20.00 uur.

Toegangsprijs: € 3,50.

40th Annual Warley National Railway Exhibition

De Warley Model Railway Club organiseert deze tentoonstelling op zaterdag 1 december van 10.00 tot 18.00 uur en op zondag 2 december van 10.00 tot 17.00 uur in hal 5 van het National Exhibition Centre te Birmingham. Toegangsprijs: volwassenen 1 dag £ 9,50, 2 dagen £ 17,00, kinderen en senioren 1 dag £ 7,00, 2 dagen £ 12,50 en gezinnen bestaande uit twee volwassenen en drie kinderen 1 dag £ 29,00.

Beursagenda

1 dec. Amstelveen-Zuid, Amstelveen College, Startbaan 12, 9 dec.: Haarlem, Spaarnehal Fie Carelsenplein 1 (bij w.c. Schalkwijk), 16 dec.: Koog a/d Zaan, buurthuis 'De Vuister', Molenwerf 44, 23 dec.: Alkmaar, Sporthal 'De Meent', Terborchlaan 301, 29 dec.: Joure, Zalencentrum 't Haske, Vegelinsweg 20. Openingstijden: 10.00 - 15.00 uur.



VOLGENDE MAAND

Ontstoming 50 jaar geleden een feit

Langzaam komt de 47-jarige locomotief tot stilstand. Boven de messing schoorsteenkroon kringelt de laatste witte rook. Meester Harry van Hooy en leerling-machinist Gerard Bos hebben de klus naar behoren geklaard: loc 3737 heeft met een laatste rit op 7 januari 1958 het Spoorwegmuseum in Utrecht bereikt. De officiële ontstoming van de NS is een feit.



Rondje Bern

Deze aflevering van Van Km ... tot Km ... speelt zich af in een van de populaire spoorweglanden van Europa, Zwitserland. Jaarlijks trekken veel Nederlandse railfans naar dit Alpenland om er naar treinen te kijken en er in rond te reizen. Door deze belangstelling is Zwitserland voor veel mensen geen onbekend oord.

De NS/SBB DE4/RAm: het enige échte TEE-treinstel

Als gevolg van de diverse afspraken tussen de aangesloten Europese spoorwegmaatschappijen sloegen de NS en de SBB de handen ineen om tot het ontwerp en de bouw van een treinstel voor de TEE-dienst te komen. Binnen de TEE-gedachte van F.Q. den Hollander was dit eigenlijk het enige 'echte' TEE-treinstel: naast de standaardseisen waaraan de trein moest voldoen was het ook een gezamenlijke ontwikkeling van twee deelnemende landen in het TEE-project.



4-4-ALL

Aanbiedingen gelden tot:
eind december 2007.



H0

Zonnebloemen en rozen. Gebouwd.
no. 1232

€9,99



H0/N

Railbezetsmelder.
no. 5206

€55,95



H0

TEE NS Digitale startset met multi
maus en rails.
no. 63123

€479,00



H0

Eensgezinswoning.
no. 131228

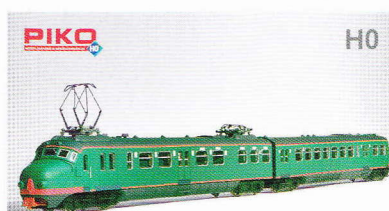
€4,99



H0

Stationset 3 delig.
no. 190110

€29,95



H0

Mat. 54 met bloedneus.
no. 57521

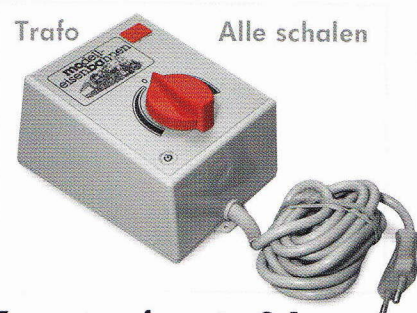
€139,95



H0

Kerstboom met verlichting.
no. 5410

€15,99



Trafo

Alle schalen

Zware transformator 2x1 amp.

€49,95



H0

Station Freiberg 55 cm.
no. 9360

€49,95



H0

BR 98 'Kreuzspinne'.
no. 53100

€315,00

BEZOEK ONZE SPECIAALZAKEN WAAR U EEN SUPER TREINENASSORTIMENT VINDT !!

Wentink Treinenhuis
Steenstraat 20 Arnhem
Tel. 026 - 4423226

Wapstad
Huis te Landelaan 462 Rijswijk
Tel. 070 - 3947974

Meijer & Blessing
Westewagenstraat 27 Rotterdam
Tel. 010 - 4145591

De Houtloods
Loosduinsekade 240 Den Haag
Tel. 070 - 3456939