JAARGANG 38, NR 366 - € 6,50 / € 7,50 (B)

RAILHOBBY.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Diorama's Eurospoor

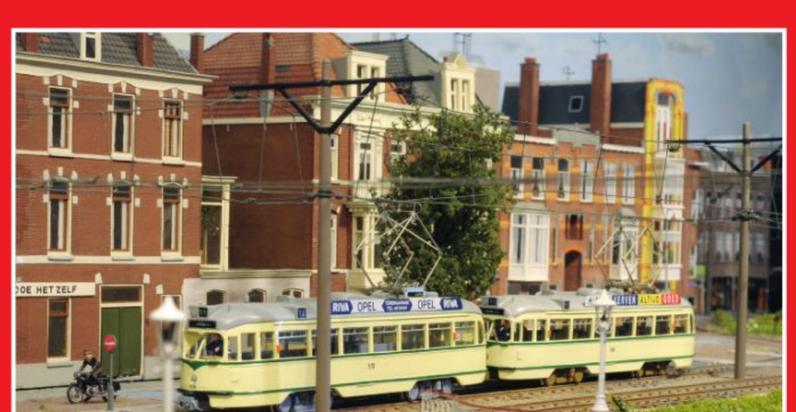
Subliem niveau

STEM NU!

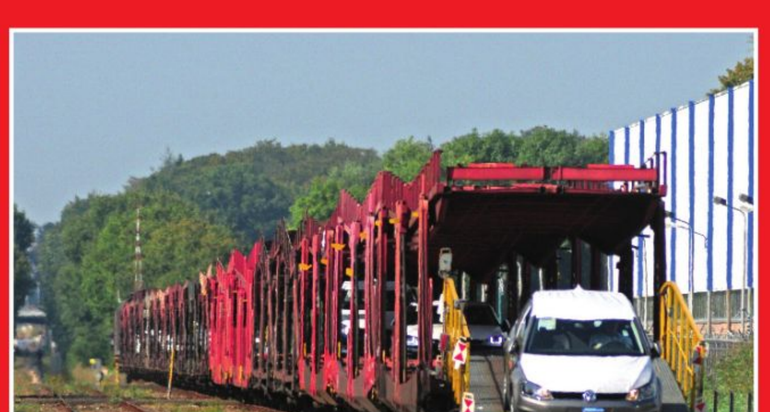
Nominaties Railhobby Awards



ELOC 1200 BIJ NS
IN MODEL BIJ ROCO



HAAGSE CONRADKADE
NU MET SCHEVENINGEN



KERSENLIJNTJE ANNO 2015
AUTOLIJN PON LEUSDEN

HET SPOORWEGMUSEUM

PRESENTEERT

ON TRAXS!

INTERNATIONAL MODEL RAILWAY EVENT

6 - 8 MAART 2015



MIS HET NIET!

STAP IN OP WWW.SPOORWEGMUSEUM.NL

SINDS 1927



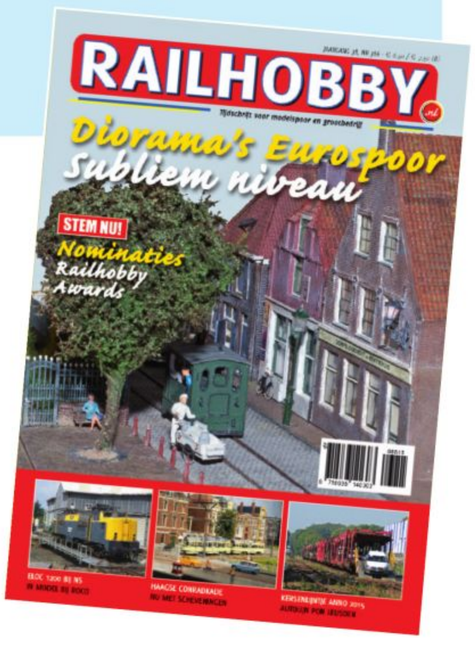
Dit nummer van Railhobby, februari 2015, nummer 366 (wel even wennen die nummers), ziet er ogenschijnlijk anders uit dan u van ons gewend bent. Schokkend? Nee. Aangenaam? Ik vermoed van wel. Wat is er dan zo anders? Railhobby streeft er consequent naar items die een integratie van grootbedrijf en modelspoor kunnen vertonen dat ook metterdaad te realiseren. En om zo actueel mogelijk te zijn.

In dit nummer is dat op meer dan globale wijze geslaagd. Om te beginnen is bij de reportage over de onvolprezen modulaire modelbaan 'De helluf van lijn 11 of Conradkade revisited...' uit de koker van het team, bestaande uit Thom Raven, Harry Kaffa, Gerco van Beelen, Alex Huijskes en Paul Roos het grootbedrijfartikel 'Per stoom- en sneltram naar Scheveningen' door Hans van Lith geplaatst. Hagenaars herkennen die bijzondere positie van Lijn 11 onmiddellijk: de tram die over een eigen afgesloten traject van Den Haag Hollandsche Spoor naar Scheveningen reed. Van onder de kap bij HS over het spoorviaduct bij de Vaillantlaan, langs de groentemarkt Herman Costerstraat, via de vuilverwerking en het GEB-energiebedrijf naar de Conradkade en zo verder, HOV avant la lettre. Oorspronkelijk allemaal van de HIJSM-stoomtram, later voor de tram van de HTM. Gegrift in ieders geheugen.

In de Railtest bent u van ons gewend een stukje grootbedrijf bij het besproken model te lezen. Geen dissertatie of monografie maar even een stukje grootbedrijf om de gedachten te bepalen, om het model te bepalen. Het bijzondere deze maand is de actualiteit van twee Nederlandse locomotieven in model. Van Roco de NS 1200 in HO (hierbij is in het grootbedrijf wat breder uitgepakt met een afzonderlijke bijdrage) en van Piko de NS 2200 in N. Beide smaakmakers voor een Nederlandse modelbaan.

En een heerlijke en subtiele verwijzing naar Wim Sonneveld is de vertolking van de slagerij J. v/d Ven. Geniet van nummer 366 (hoe klinisch klinkt zo'n kaal nummer nou toch, in vergelijk met de volstrekt herkenbare maandaanduiding...).

Nico van Roon



COVER

Dioramawedstrijd op Eurospoor deel 2, Er kan veel op een A4'tje

De A4-dioramawedstrijd van Modelspoorwijzer.net op Eurospoor 2014 trok veel belangstelling. De vele inzendingen waren van hoog tot zeer hoog niveau waardoor het tot de laatste dag spannend was welke tot winnaars zouden worden gekozen. De uitdaging 'Niet te groot niet te klein, het moet op een A4'tje te bouwen zijn' bleek voor de 29 inzendingen geen beletsel. De modelbouwers en -bouwsters bleken hier op zeer creatieve wijze een fantastische invulling aan te geven. In Railhobby 364 (RH 2014/12) hebben we een deel van de diorama's aan u voorgesteld, in deze aflevering maakt u kennis met een selectie van de andere diorama's.

ADVERTEERDERS

2 Het Spoorwegmuseum ontraXS
11 TreintjeOost
11 Somberg Modelbouw
11 Modelspoor Centrum Hilversum
11 Beelen Modelbouw
11 Peperkamp Modelbouw
11 Van Zuthem Autominiaturen
18 Roco
18 Train Service Danckaert
33 Veilinghuis Bouwman
33 Modelspoorbeurs Zutphen/De Blokkendoos
81 Messe Sinsheim Fazinations Modellbahn
81 Modelspoorbeurs Houten
83 Beurs Rail 2015
84 Artitec

Nu verkrijgbaar
Railhobby Projecten - Over Stad en Landschap
Een echt collectors item!

Deze Railhobby special draait helemaal om de wijze waarop u op een creatieve manier zelf huizen en landschappen in model kunt nabootsen. Van eenvoudig tot hoog niveau; met Over Stad en Landschap doet u met eerder gepubliceerde artikelen uit Railhobby en één gloednieuw artikel veel inspiratie op.

slechts € 9,99*



Bestellen?

Meer informatie?
www.railhobby.nl/projecten

*Ja, ik bestel Railhobby Projecten – Over Stad en Landschap en betaal slechts € 9,99** *(Prijs in Nederland)*

Naam en voorletter(s): _____ m/v

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____

Land: _____

E-mail: _____ Telefoon: _____

☑ *Ik machtig Scala Publishing BV om het geld automatisch van mijn rekening af te schrijven en ga akkoord met de algemene voorwaarden (www.uitgeverijscala.nl/verkoopvoorwaarden).*

IBAN: _____ BIC: _____

Handtekening: _____

Stuur deze bon (of een kopie) in een ongefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Antwoordnummer 72, 3800 VB Amersfoort, of bestel via www.railhobby.nl/projecten.

1526

Bestel nu en mis deze inspirerende special niet!

**Exclusief € 3,36 verzendkosten. Deze prijs geldt alleen in Nederland, kijk op www.railhobby.nl/projecten voor prijzen in het buitenland.*
Railhobby Projecten – Over Stad en Landschap bestaat uit eerder gepubliceerde artikelen.

INHOUD



68 De wereld van karton, deel 2, een test met lasercutmodellen



48 De Piko NS 2297 in 1:160, decennialang beeldbepalend

6 'De helluf van lijn 11' of 'Conradkade revisited…'
Het stadsdiorama van de Conradkade is een oude bekende en dateert uit het begin van deze eeuw (zie RH 2002/9). Het was echter niet af, er ontbrak een kop en een staart en zo werd voor twee keerlussen gekozen, vooral in verband met de thuisopstelling van de baan.

14 Smaakmaker op Nederlandse sporen, de NS 1200 in HO van Roco
Begin december kwam de eerste uitvoering van de NS 1200 van Roco. De eerste aankondiging van het model dateert al van bijna vier jaar geleden, maar het lange wachten is beloond. Het model is een echte 1200: groot en robuust en met een krachtige uitstraling.

28 Dioramawedstrijd op Eurospoor, deel 2, Er kan veel op een A4'tje
De A4-dioramawedstrijd van Modelspoorwijzer.net op Eurospoor 2014 trok veel belangstelling. De vele inzendingen waren van hoog tot zeer hoog niveau. De uitdaging 'Niet te groot niet te klein, het moet op een A4'tje te bouwen zijn' bleek voor de 29 inzendingen geen beletsel. In deze uitgave deel 2.



44 Per stoom- en sneltram naar Scheveningen

31 RAIL 2015, al 30 jaar de 3e dimensie van modelspoor
RAIL 1985: modulaire bouw krijgt vleugels. RAIL staat anno 2015 op een bescheiden wijze stil bij haar ontstaan in 1985.

34 NS-loc 1201 viert 63e verjaardag
'When I'm Sixty-Four' van de Beatles is nog net niet van toepassing en 63 jaar is evenmin reden om een jubileum te vieren. Maar het verschijnen van de langverwachte 1200 van Roco is voor Railhobby een goede aanleiding om nader in te gaan op de museale loopbaan van de inmiddels bejaarde NS-loc 1201.

40 Een slagerij J. Van der Ven
In vroeger tijden slachtten veel slagers zelf. Daartoe was er naast de slagerij vaak een aparte ruimte, waar de slacht kon plaatsvinden. Een goede reden voor modelbouw van zo'n slagerij.

53 Stootjukken: Bijna uitgewerkt in Oostende
Belgische stootjukken zijn doorgaans gemakkelijk te herkennen: ze zijn wit geschilderd. In Nederland zag je dat nog in de jaren 1960 op de stations in Zeeuws-Vlaanderen, die ooit – voordat NS de lijnen overnam – behoorden aan de Spoorwegmaatschappijen Mechelen-Terneuzen (MT) en Gent-Terneuzen (GT).

62 Kesteren – Amersfoort, het Kersenlijntje, deel 2
In het eerste deel van dit artikel (zie RH 2015/1) zijn we vertrokken uit Kesteren richting Amersfoort, zijn we bij Rhenen de Rijn overgestoken en bereiken uiteindelijk Woudenberg. Daar beginnen we nu aan de tweede interessante etappe van deze reis door heden en verleden.

74 Railhobby Awards 2014-2015
Alweer voor de zevende keer op rij worden door Railhobby de Awards uitgereikt. Wij nodigen u uit uw stem uit te brengen op de Railhobby Awards voor de mooiste, leukste en beste producten van 2014-2015. De producten zijn in negen categorieën ingedeeld.

… en onze Rubrieken
20 Railview
54 Vitrine
80 Railpers
82 Preview RH 367, maart 2015

REPORTAGE

‘De helluf van lijn 11’ of ‘Conradkade revisited...’

Het verhaal zou eigenlijk geschreven moeten worden in plat Haags, terugmijmerend naar het midden van de jaren zestig van de vorige eeuw. Maar dat schrijven wordt wat moeilijk omdat je de juiste tongval moeilijk in woorden kunt vatten. Dus mijmeren we alleen maar en leest u het in gedachten in het Haags...

Een overzicht richting Scheveningen vanaf de kant van de Delftselaan, lees: zo is het beeld dat de verkeersleider van de baan heeft, ook wel de blik van de 'trambestuurder' over de lengte van het diorama richting Scheveningen.

De halte bij de brug over het Verversingskanaal waar de 1170 als los motorrijtuig halt maakt.

Het stadsdiorama van de Conradkade is een oude bekende en dateert uit het begin van deze eeuw. We hebben het toen in Railhobby (2002/9) de revue laten passeren. Het was toen nog een stuk kleiner en de trams die er reden gingen 'achterom' naar de opstelsporen/schaduwstation. Het was echter niet af, er ontbrak een kop en een staart en zo werd voor twee keerlussen gekozen, vooral in verband met de thuisopstelling van de baan. Het besluit om die keerlussen aan te kleden leidde tot de keuze van het thema 'de helft van lijn 11' of, om in plat-Haagse sfeer te blijven: 'De helluf van lijn Elluf'. De onderwerpen voor de aankleding waren al snel helder. In verband met de bestaande situatie zou Scheveningen aan de linkerzijde moeten komen en aan de rechterzijde, waar de bediening was gepland, een omloop om de voormalige locomotievenloods aan de Delftselaan. Het geheel gesitueerd gelijk aan de Conradkade rond 1965.

De module Conradkade heeft een diepte van 65 cm, de beide keerlussen ook. Om visuele diepte te krijgen, is een achtergrond geschilderd: rond de keerlus links om de zee te kunnen uitbeelden en aan de andere zijde doorlopend met een open einde om de 'trambestuurders' een blik over de baan te geven. De achtergrond is met twee lagen latex muurverf op buigtriplex geschilderd. Het tafereel (aan de hand van originele foto's uit die tijd) is daaroverheen met acrylverf geschilderd. De totale lengte van de baan is daarmee uiteindelijk op bijna 3 meter gekomen, wat het voor ons mogelijk maakt



Voor de locloods aan de Delftselaan is een van de twee HTM-strijkijzers te zien.



Een PCC-koppelstel (de 1170 en de 1145) is bijna op de kruising met de Weimarstraat.

zonder al te veel poespas en huur van grote vrachtauto's onze baandelen te vervoeren. Om alles redelijk op ooghoogte te kunnen bekijken is de spoorhoogte 1.30 meter vanaf de vloer. En om alles mooi uit te lichten hebben we van een frieslijst gebruik gemaakt. Met daarin als verlichting een aantal lange ledstrips in combinatie met 50 watt halogeenlampjes, waarmee de baan zo is uitgelicht dat er geen harde slagschaduwen ontstaan. Om het hoogteverschil tussen de kade aan de linkerzijde en het water te verzachten, is een woonboot neergelegd. De woonboot is zelf ontworpen en naar voorbeelden in het water van het Verversingskanaal vervaardigd, zoals het water langs de Conradkade heet. Nieuw is ook het tramwachthuisje, vervaardigd uit messing, conform het klassieke model dat de HTM langs deze lijn en de buitenlijnen gebruikte. Nu nog te zien in het HOVM, het Haags Openbaar Vervoer Museum aan de Frans Halsstraat.

Scheveningen

De eindlus is met één enkelspoor vereenvoudigd weergegeven; in het verleden zijn er centrale kopsporen geweest en nu zijn er twee haltesporen. Centraal in de lus ligt een duinachtig grasland. Het karakteristieke helmgras is van stukjes sisaltouw gemaakt, dat in voorgeboorde gaatjes is gelijmd. Hier tussendoor grasvlokken van Busch en materiaal van Woodland. De basis is papier-maché op piepschuim bestrooid met fijn zand. De duintjes op de voorgrond zijn met kinderkopjes bekleed, gemaakt van Alabastine lichtgewicht vulmiddel, omdat het in de Conradkade gebruikte Porion helaas niet meer verkrijgbaar is. Maar ook het nu gebruikte materiaal voldoet uitstekend. De gebouwen rond de lus, zoals de portiekwoningen, bestaan voor een deel nog. De modellen zijn van styreenplaat van 0,5 mm vervaardigd, dat met behulp van een digitale snijplotter is gesneden en gegraveerd en daarna geschilderd. Links, aan het einde van de achtergrond, staat het monument 'De Naald,' dat op 24 augustus 1865 onthuld is en de landing van Prins Willem VI (later Koning Willem I) in 1813 herdenkt, het jaar waarin ook het Koninkrijk der Nederlanden is gesticht. Gebouwd is een halve naald, de andere helft is op de achtergrond geschilderd. Bij de tramhalte staat een typisch Haags urinoir met bovenop een lantaarn. Scheveningers zijn van oudsher vissers. Zoals zovelen hebben zij ook klassieke klederdrachten. Een in klederdracht gestoken ouder echtpaar zit op een bankje over de zee uit te kijken.

Locomotievenloods en Delftselaan

De rechterzijde van het diorama laat de voormalige locomotieven-



De 207 met bijwagen 779 staat stil bij het klassieke wachthuisje.



'Hàh, krèg nah wat, me mautah kauk...'



Woonboot ' De oude Reiger' ligt op een idyllisch plekje in het Haagse Verversingskanaal.



Op de hoek van de Pronkstraat en de Conradkade is het voor automobilisten altijd uitkijken geblazen: is het niet voor een tram dan rij je wel bijna fietsers van hun sokken.



En wat is er mooier voor dit Scheveningse echtpaar dan op een mooie zonnige dag heerlijk over de zee kijkend. Zou de vangst al binnen zijn?

De 207 is bijna op z'n eindpunt: Scheveningen strand.

loods zien, die de HTM voor de twee elocs bouwde. Deze locs waren in de jaren 1920 voor het vervoer van kolen en goederenwagons van NS naar de Duinstraat in Scheveningen gebouwd. Deze locs kregen vanwege hun vorm al snel de bijnaam 'Strijkijzer'. De goederenwagens werden door NS 2200'en naar de Delftselaan gebracht waar de locwissel plaatsvond. Voorts zijn er woningen te zien, wederom met Haagse portieken en een grote loods, die daar ooit langs de trambaan heeft gestaan. Hiervoor staat de trekker van de onlangs door Artitec uitgebrachte Daf-vrachtwagen geparkeerd. De tram verdwijnt achter de loods om onzichtbaar in de fiddle-yard te belanden. Tussen de bomen en een rijtje huizen aan de achtergrond komt de tram weer tevoorschijn. Deze huizen stonden aan de Van der Vennestraat en zijn inmiddels door nieuwbouw vervangen. Naast deze huizen is een volkskindertuin aangelegd, die je destijds naast de trambaan van lijn 11 aantrof. De buurt rond de loods, waar ook de bekende Haagse markt ligt, wordt bewoond door soms illustere figuren. Twee Haagse Harry's hebben pech met hun oude Ford: hun motor kookt op deze zomerse dag. Een ingebouwde rookgenerator van Seuthe zorgt voor het rookeffect.

Trammaterieel

Alle bij de HTM in gebruik zijnde tramtypes zijn op deze halve lijn 11 ingezet. Alle materieel, dat op de baan te zien is, is uit messing zelfgebouwd met eveneens in eigen beheer ontwikkelde aandrijvingen. We hebben het dan over de bekende 800'en met de bijwagens uit de serie 750 en 900, de daarna komende serie 200 met bijwagens uit de



Het stel is veertig meter verderop nog maar net tot stilstand gekomen als het in plat Haags klinkt: 'Kennie die verrekte boefjee niet errugus anders laatuh zèkuh?!!'



Midden in de keerlus, groeit het helmgras welig en maken de daar aanwezige konijnen er ook een waar feest van.

Adverteren?

Neem contact op met de salesafdeling via adverteren@scalapublishing.nl of telefonisch via 033-4892916

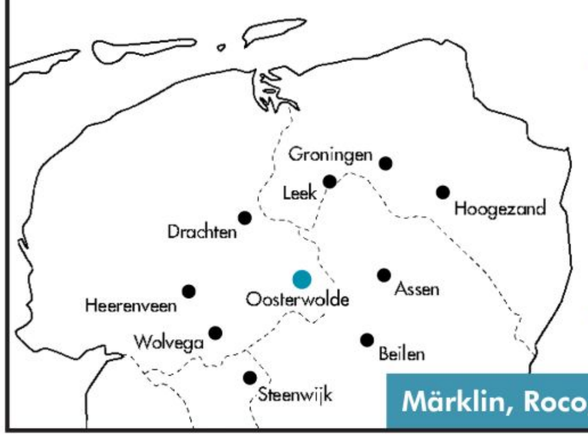
RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

Märklin, Roco, Fleischmann, Piko, Busch, Faller, etc.

PEPERKAMP
MODELBOUW EDE

VOOR IN- EN VERKOOP VAN GEBRUIKT MATERIAAL. LEVERING VAN ALLE MERKEN.

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

BEELEN MODELBOUW



Gespecialiseerd in bouwdozen, H0-auto's treinen en scenery. Geen radio control

Uw vriendelijke modelbouwwinkel
E-mail: beelenmodelbouw@zonnet.nl
Website: www.beelenmodelbouw.com
Geopend: Vrijdag - Zaterdag 10.00-17.00 uur

2e Daalsedijk 177 - 3551 EH Utrecht
Tel. 06-5351 4559

Autominiaturen Van Zuthem Meppel

als eerste de nieuwste **Herpa-**modellen in voorraad.
verder in ons assortiment o.m. **Brekina, Busch, Rietze**
doorlopende **AANBIEDINGEN** op **www.vanzuthem.nl**
verkoop vindt uitsluitend plaats op beurzen en per postorder

U vindt ons in Houten op de Modelspoorbeurs, op de Namac beurs en in Eefde op de H0 autobeurs.

ook wij staan op de treinenbeurs in Houten
e-mailadres: auto@vanzuthem.nl
geen winkel - wel postorderservice

MCH
MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

Hoge Larenseweg 3, 1221 AJ Hilversum
Bel 035-6832877
info@modelbouwcentrumhilversum.com

openingstijden:
dinsdag t/m vrijdag 9:30 - 17:30 uur
zaterdag 9:30 - 16:30 uur
donderdag koopavond 19:00 - 21:00 uur
zondag & maandag gesloten

NU LEVERBAAR: TIJDPERK IV VAM WAGEN IN N-SPOOR



Meer informatie: http://vam.punt.nl of op http://9mm.punt.nl

MCH is gespecialiseerd in alle gangbare 2-rail gelijkstroom merken. Bij ons vindt U Fleischmann – Roco – Artitec – Mehano - Rivarossi – Jouef – Piko – TRIX – Brawa - Bachmann Liliput – LS Models en in 3-rail natuurlijk Märklin

Ook voor N-spoor: Fleischmann – Piko – Minitrix – Hobbytrain – Kato - Arnold

www.modelbouwcentrumhilversum.com

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend

SOMBERG MODELBOUW

De modeltreinspecialist voor Twente

Geopend:

Dinsdag	09.00 t/m 18.00 uur
Woensdag	09.00 t/m 18.00 uur
Donderdag	09.00 t/m 21.00 uur
vrijdag	09.00 t/m 18.00 uur
zaterdag	09.00 t/m 17.00 uur

Grotestraat zuid 136 - NL 7607 CW Almelo - tel (31) (0) 546-812981

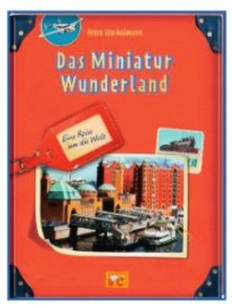
www.sombergmodelbouw.nl
E-mail: sombergmodelbouw@xs4all.nl

RAILHOBBY.nl

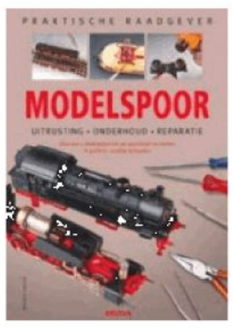
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf



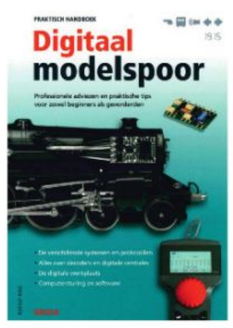
DVD Gerrits Diary
€ 20,10



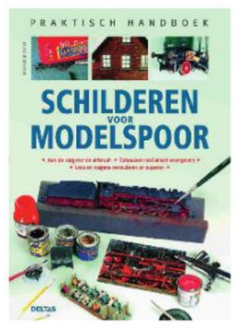
Miniatur Wunderland verhalenboek
€ 16,50



Praktische Raadgever modelspoor
€ 29,65



Digitaal Modelspoor
€ 33,10



Schilderen voor Modelspoor
€ 28,10

Railhobbyshop

Bestel via www.railhobby.nl



Verzamelband
Met boekbindersspelden en jaartalstickers.
€ 17,00

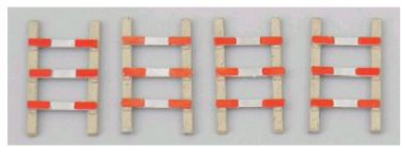


Bouwpakketten (HO)
Prijs per plaat
Abonnees € 16,10
(Niet-abonnees € 17,30)



De Weegbrug in model
Abonnees € 13,20
(Niet-abonnees € 15,20)

Overweghekken HO
Abonnees € 9,60
(Niet-abonnees € 10,60)



Andreaskruis enkel HO
(2 stuks)
Abonnees € 11,10
(Niet-abonnees € 12,10)

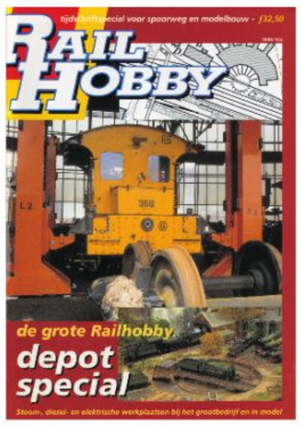


Andreaskruis dubbel HO
(2 stuks)
Abonnees € 11,60
(Niet-abonnees € 12,60)

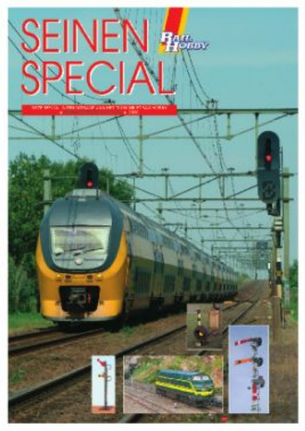


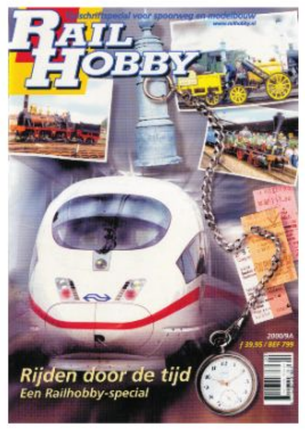
Weathering poeders set
12 stuks: Abonnees € 23,40
(Niet-abonnees € 24,95)















De specials van Railhobby

Abonnees € 15,90
(Niet-abonnees € 17,90)

Alle prijzen zijn inclusief verzendkosten. Voor prijzen in België kijk op www.railhobby.nl

Indien u niet beschikt over internet kunt u ons eenmalig machtigen of vooruit betalen. Maak in dat geval het vereiste bedrag over op rekeningnummer 114927383 (IBAN: NL98 RABO0114927383 / BIC: RABONL2U) t.n.v. Scala Publishing BV in Amersfoort onder vermelding van Railhobby en welk(e) product(en) u wenst te bestellen. Rekeningnummer België: 000.1666899.51, IBAN: BE75 0001 666 89951 / BIC: BPOTBEB1. U ontvangt de bestelling na ontvangst van betaling. Voor bestellingen in andere landen kunt u contact opnemen met de uitgeverij op +3133-4892910 (bereikbaar op maandag, donderdag en vrijdag tijdens kantooruren). Alle prijzen zijn inclusief verzendkosten.

De 207 van zo-even op het eindpunt met op de achtergrond de Scheveningse pier.

serie 750, maar ook over de PCC-cars van de serie 1100, die hier als koppelstel te zien zijn. Omdat we een deel van de oude loods weergeven, konden hier de werkwagens van de HTM en een van de karakteristieke locomotieven niet ontbreken. Op lijn 5, die door de Weimarstraat rijdt, is een halve ombouwer te zien. De andere helft spiegelt zichzelf eraan vast waardoor toch een hele tram is te zien. Door de niet helemaal strakke spiegel moeten mensen soms twee keer kijken voor ze in de gaten hebben wat de situatie is.

Aansturing en bediening

Trams rijden analoog op zuivere gelijkspanning. Er wordt met de hand gereden met twee regelaars en diverse stroomloos te maken haltesecties, maximaal zijn drie trams op de baan mogelijk. Niet in Railhobby weer te geven maar wel erg leuk voor de bezoekers van onze baan tijdens de afgelopen Ontraxs 2014 waren de typische Haagse straat- en zeegeluiden vergezeld van fragmenten Jacobse en van Es en Harry Jekkers....

Klap op de vuurpijl voor ons team, bestaande uit Thom Raven, Harry Kaffa, Gerco van Beelen, Alex Huijskes en Paul Roos, was wel de toekenning van de publieksprijs: de 'OnTraxs 2014 Award' voor onze presentatie 'De helluf van lijn Elluf'. Dit heeft ons als bouwers uiteraard diep aan het nadenken gezet over waar we een volgende keer mee voor de dag gaan komen.

Tekst: Thom Raven
Foto's: Rob Ellerman



Dit PCC-stel houdt het voor gezien aan de kust en vertrekt weer richting Den Haag.



Vanaf een bankje net voor de Naald kijkt een verliefd stelletje de tram weg...

TEST



SMAAKMAKER OP NEDERLANDSE SPOREN

Roco brengt de NS 1200 in HO

Begin december kwam dan eindelijk de eerste uitvoering van de NS 1200 eloc van Roco. De eerste aankondiging van het model dateert al van bijna vier jaar geleden, maar het lange wachten werd uiteindelijk beloond. Het Roco-model is zeker niet de eerste: Lima, Märklin en Fleischmann gingen voor in de jaren '70 en ook de Nederlandse kleinserieproducent Philotrain liet zich niet onbetuigd.



Nu dan de nieuwe Roco 1204. Het betreft een model van de gerenoveerde uitvoering, dat betekent dat de roosters en fronten zijn aangepast. Het model is een echte 1200: groot en robuust en met een krachtige uitstraling. Na aankoop moeten er nog de nodige kleine onderdelen op het model gezet worden: de handgrepen aan weerszijden van de bufferbalk, de rangeerhandgrepen en imitatieremslangen of koppeling (in geval van eenrichtinggebruik) en de ruitenwissers. De uiterst dunne metalen handgrepen bovenop de neuzen (ø o,2mm doorsnede) zijn al aangebracht. In een cabine-interieur is in hoofdlijnen in een kleur voorzien, ook aan Telerail en ATB is gedacht. Tegen de achterwand is het handremwiel zichtbaar. De fijne geëtste ruitenwissers zijn zonder al te veel problemen aan te brengen. De dakopbouw met alle hoogspannings- en pneumatische leidingen is volledig vrijstaand aangebracht. Op het middelste grote dakluik zijn vier vrijstaande hijsogen aangebracht.

De pantografen zijn voor deze loc nieuw geconstrueerd (en daar profiteren gelijk een aantal andere Nederlandse en Franse modellen van). Volledig correct weergegeven met ook de juiste sleepstukken. Probleem onder de draad kan echter zijn dat ze snel kantelen als de rijdraad wat aan de hoge kant hangt. Omdat de modelbovenleiding in de regel op de Duitse hoogte gebaseerd is (en de Duitse rijdraad hangt hoger dan de Nederlandse), kan de pantograaf kantelen. Een oplossing zou kunnen zijn de hoogte van de stroomafnemer met een draadje wat te beperken.

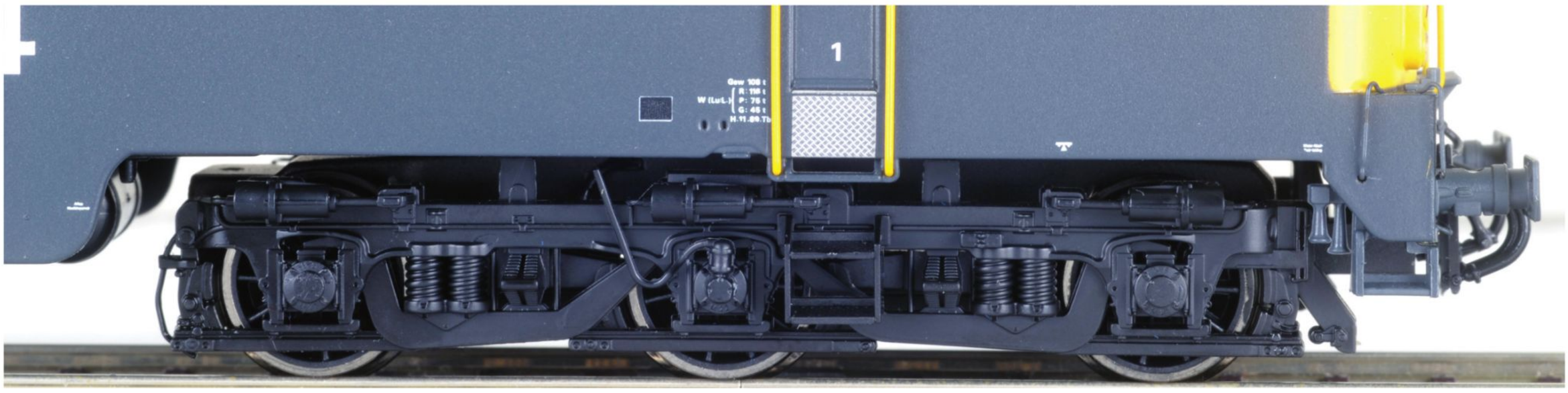
De bak is met fijne gravures en hoegenaamd niet te ontdekken spuitgietnaden goed vormgegeven. De ventilatieroosters op de zijkanten zijn los ingezet en passend bij de huidige uitvoering. Tussen de onderste kleine roosters en aan de zijkant van de neuzen vinden we de vulopeningen voor de zandkasten. De cabineramen zijn strak ingezet en liggen op de juiste plaats. Heel fraai is de weergave bij de rechterzijramen van de antitochtrand en bij alle voorste zijramen de zilverkleurige handgreep voor het schuifraam. De fronten zijn met de gerenoveerde lichtornamenten correct weergegeven.

Op het spuit- en bedrukkingswerk valt niets aan te merken: rondom strak zonder enige veeg en de bedrukking is loepzuiver. Bij de opstaptreden naast de bufferbalk (deze zijn los ingestoken in het frame) vinden we rechtsvoor de tyfoons. De bufferbalk zelf kan van imitatiekoppeling en remslangen worden voorzien, evenals een UIC-stekkerdoos die aan de onderkant tussen frame en bovenbouw wordt ingestoken.

De meegeleverde handgrepen dienen door de koper zelf te worden aangebracht. Jammer is dat er geen extra als reserve worden meegeleverd, omdat de onderdelen gemakkelijk kunnen wegspringen. Bovenop zijn twee korte lantaarnijzers geplaatst, onder de buffer-



De loc zoals deze uit de doos komt met de uitgestalde losse onderdelen, nog aan te brengen door de koper.



Detail van het drieassige draaistel met de asymmetrische radstand. De opschriften geven een revisiedatum van november 1989 in Tilburg aan. Let op de metalen geprofileerde schopplaat onder de cabinedeur.



Het in de tekst aangehaalde mogelijke probleem van de kantelende/hakende stroomafnemer.



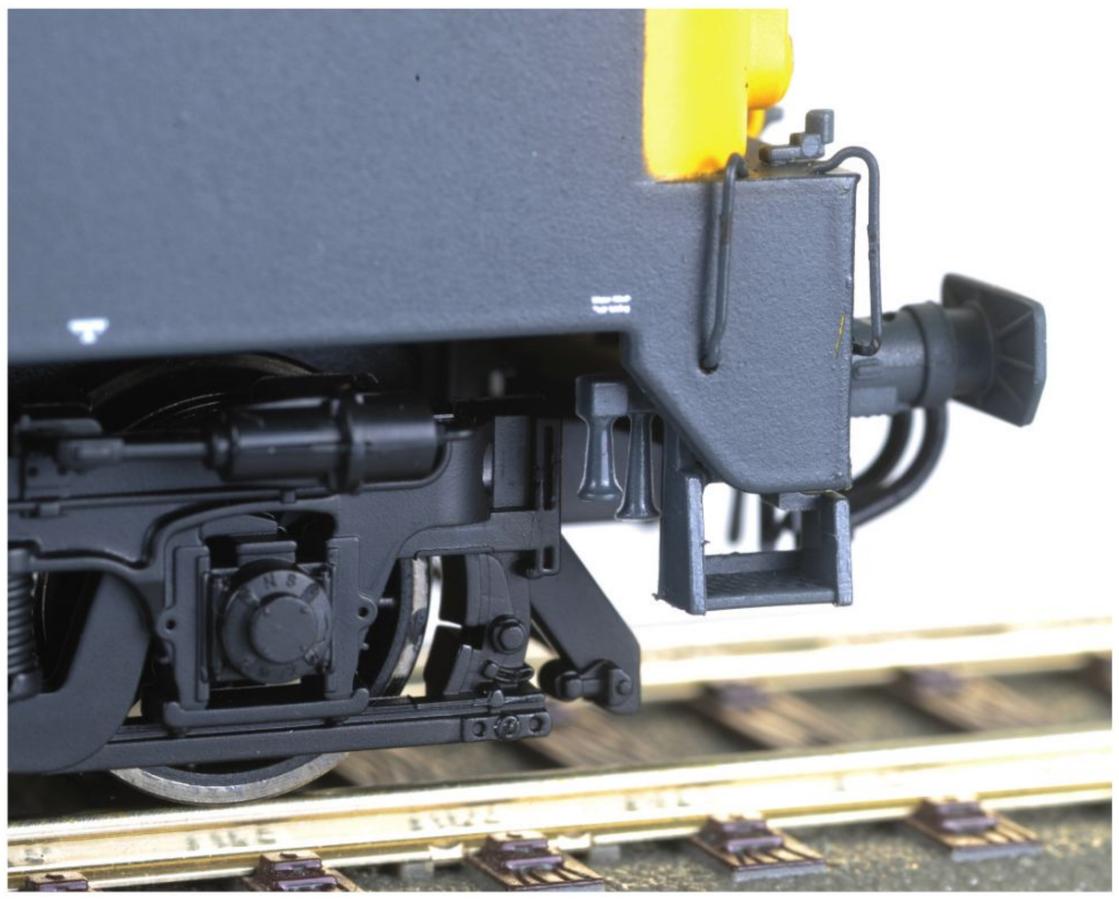
Door de stroomafnemer 'op NS-hoogte' te brengen kan het kantelen of haken van de stroomafnemer voorkomen worden.



De erg fraaie nieuw geconstrueerde stroomafnemer en vrijliggende dakleidingen.



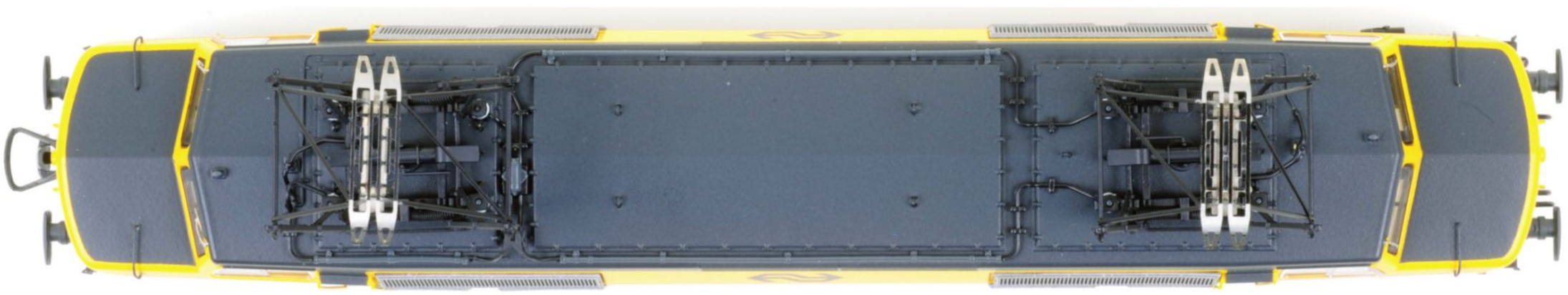
De dunne handgrepen op de neus, de geëtste ruitenwissers en zelfs de handgreep aan het schuifraam aan de zijkant.



De tyfoons van de loc zitten net achter de bufferbalk rechts, achter de rangeerdersopstap.



De compleet van alle attributen voorziene bufferbalk. Zelfs aan de lantaarnijzers bovenop de bufferbalk is gedacht.



Bovenaanzicht van de loc.

balk vinden we de NEM-koppelingsschacht, verbonden aan een kortkoppelmechaniek. Onder de buffers kunnen naar wens rangeerhandgrepen worden aangebracht.

De draaistellen zijn eveneens nieuw geconstrueerd en de drie assen met spaakwielen hebben ook een asymmetrische radstand. De gravering van de draaistelzijkanten is uiterst nauwkeurig gedaan, waarbij zelfs gedacht is aan de weergave van de handremkettingen op draaistel 2. De cabinetrappen zijn los ingestoken. Aan de onderkant van het model vinden we tussen de draaistellen onder andere drie luchttanks, nodig voor de beremming.

De kap kunnen we afnemen door de zijkanten wat naar buiten te spreiden en dan recht omhoog te tillen. Bij onze soundversie zien we op de print op de uiteinden een led ten behoeve van de cabineverlichting. Daar tussenin vinden we de sounddecoder, een forse condensator en een zwart kunststof kapje met daarin een membraan luidspreker.

Onder de print de aandrijving: de bekende vijfpolige Roco-motor met twee forse vliegwielen die via cardanassen op een wormwiel twee drieassige draaistellen aandrijft. Van de zes aangedreven assen zijn op één as (de eerste van draaistel 2) beide wielen voorzien van antislipbandjes. Het afnemen van de print is alleen noodzakelijk ten behoeve van motorwissel of problemen met een van de cardans. In zo'n geval dienen wel de contactdraden naar de draaistellen te worden los gesoldeerd. Op de koppen zijn de verlichtingsprints aangebracht met daarop een zwarte kunststof mal die voor een goede licht-

Deze klassieker is eerste klasse!

H0 : Elektrische locomotief 1200 van de NS

Roco



Foto: Frank Pennin

Sound

Nieuwe ontwikkeling

- Fijn gedetaileerd model
- Vele losse etz delen
- 5 Polige motor
- Aangedreven op 6 assen
- Orginele rijeigenschappen
- Met wisselende LED verlichting
- NEM 362 koppelingsschacht

Art. Nr.: 72674	Art. Nr.: 72675	Art. Nr.: 78675

Deze klassieker moet je hebben! Dankzij haar betrouwbaarheid, de rustige loop en zekerheid van de serie 1200 was deze erg geliefd bij het personeel. Bijna een halve eeuw, tot en met 1988, was ze in dienst bij de NS. 87 keer kleiner is het model van Roco, de 1219, gedetaileerd en rijtechnische gelijk aan de grote. Hij wordt geproduceert in de elegante kleuren geel-grijs, hiermee spreekt hij vele modelbouwers aan.

Bezoek nu ook onze nieuwe e-Shop!

www.roco.cc



Meetwagon 2/3-rail
3 versies (kleur / epoke)

Messwagen EHG 388
36030 Meetwagon, geel Ep. IV
36031 Meetwagon, rood, Ep. V/VI
36032 Meetwagon, groen Ep. IIIb

Functioneel in analoge besturing en digitale besturing.
(DCC/Motorola®)

ESU

ECR 66243 — Art.Nr. 31059 — NEUHEIT 2014



DB Schenker 66001 — Art.Nr. 31074 — NEUHEIT 2014



Freightliner Poland 66002 — Art.Nr. 31075 — NEUHEIT 2014



Class 66 / Class77
Deze en ook de vorige modellen zijn vanaf nu verkrijgbaar bij uw winkelier-specialist.

TRAIN SERVICE DANCKAERT
wenst U allen



T S D
train service danckaert

www.loksound.nl



De kap van het frame gelicht: op de print duidelijk zichtbaar de decoder, de condensator en de membraanluidspreker.

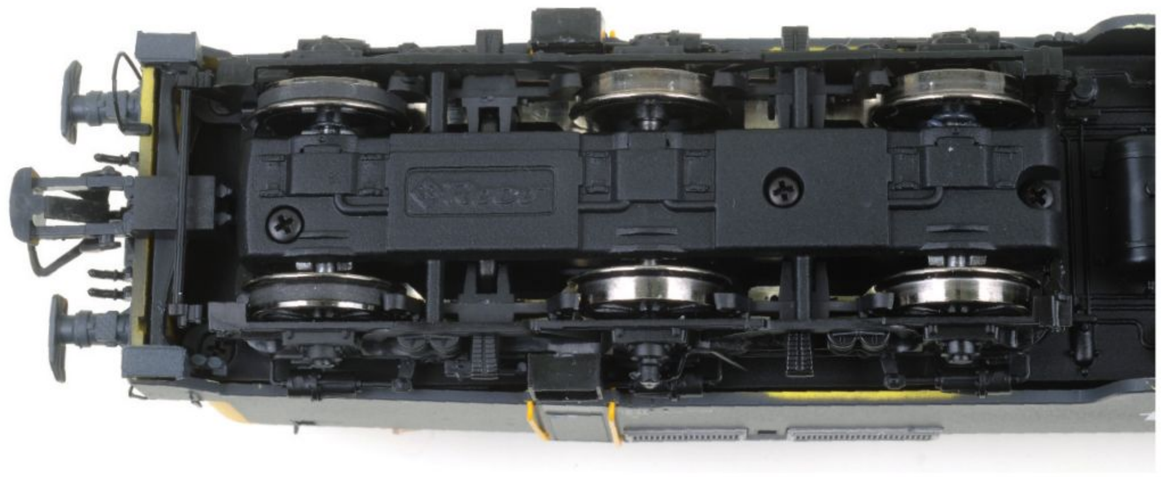
bundeling naar buiten zorgt. Aan de onderkant van het frame zijn ter hoogte van de cabinehandgrepen kleine nokken meegegoten, die er voor zorgen dat de handgrepen niet te veel naar binnen gedrukt kunnen worden en voorkomen zo eventuele beschadigingen.

Conclusie

Roco heeft een mooi uitgevoerd model uitgebracht met uitstekende rijeigenschappen en detaillering en dat is ook nog nauwkeurig op maat. Railhobby testte een gedigitaliseerde variant van het model met ingebouwde sounddecoder die overweg kan met de belangrijkste digitale formaten (AC en DC). Een aantal geluids- en lichtfuncties zijn beschikbaar die de functionaliteit van de locomotief kunnen verlevendigen, maar veel belangrijker is dat ze de 1200 goede rijeigenschappen bezorgen. Het model weegt circa 535 g en heeft twee antislipbandjes waarmee een voldoende trekkracht van 1,2 N wordt opgebracht. Daarmee schaart het model zich niet in de rij van krachtpatsers, maar dat zal op uw thuisbaan niet snel een probleem worden.

Tenslotte nog een enige tips: een paar extra handgrepen voor op de bufferbalk zijn geen overbodige luxe, want die springen gemakkelijk weg. En zet handrails en handgrepen zo veel mogelijk vast met een miniem tipje KrystalKlear. De adviesprijs van € 279,- voor de gewone gelijkstroomversie lijkt redelijk, een model met sounddecoder kost € 354,-.

Test en tekst: Rob Ellerman en Ruurd de Jong
Modelfoto's: Rob Ellerman



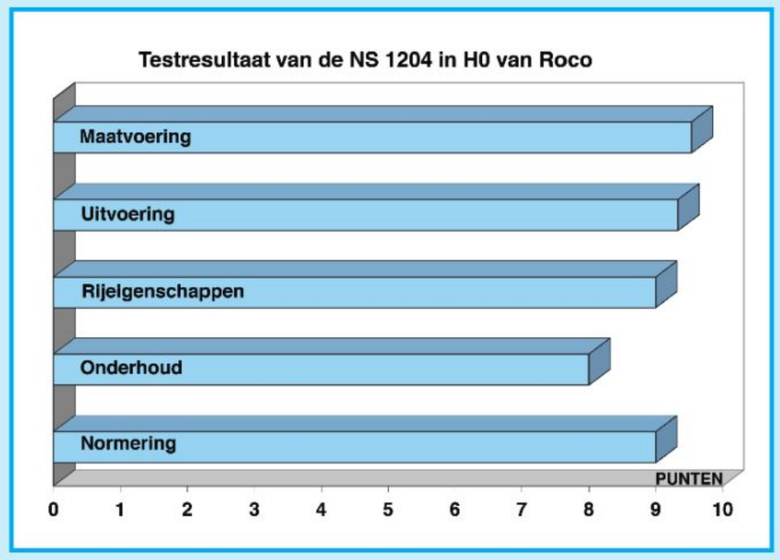
De onderkant van draaistel 2 van dichtbij, waarbij de antislipbandjes op de eerste as opvallen. In het geval van onderhoud is het draaistel vanwege het losdraaien van drie schroeven eenvoudig te benaderen.

INFO

1. Voorbeeld is de Co'Co' elektrische locomotief 1204 van de NS in tijdperk IV uitvoering.

2. Maatvoering

(alle maten in mm)	Voorbeeld	1:87	Model
Lengte over de buffers	18085	207,9	207,6
Hoogte	4000	46	46,2
Draaipuntafstand draaistellen	2400	27,6	27,9
Afstand vooras-middenas	2438	28	28,1
Afstand middenas-achteras	2286	26,3	26,3
Wieldiameter	1100	12,6	12,6



3. Gegevens

Motoren: poolaantal	5
Aangedreven assen	6
Antislipbandjes	2
Minimumboogradius	360
Vliegwielen	2
Front- en sluitseinen branden (wisselend met de rijrichting)	

4. Waardering

a. Uitvoering	
Detaillering	9
Kleurstelling	8
Opschriften	9
Seinbeeld	10
Lichtwisseling	10
Afscherming/sterkte	10

b. Rijeigenschappen	
Snelheid	9
Gedrag op wissels	9
Optrekken/afremmen	9
Stroomopname	9
Geluidsniveau	9
Trekkracht	8



FOTO: COCK KOELEWIJN

Boskoop Snijdelwijk krijgt in 2017 een nieuw station. De Sprinter naar Gouda passeert het tijdelijke perron dat ooit voor de RijnGouweLijn, de geplande sneltram Gouda-Katwijk/Noordwijk, is aangelegd.

NIEUWE STATIONS

Boskoop Snijdelwijk, Waddinxveen Zuid, Leeuwarden Werpsterhoek, Hoogkerk, Duurkenakker, Maastricht Noord, Zwolle Stadshagen en Dordrecht Copernicuslaan krijgen nog voor 2028 een nieuw station. Dat maakte staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu eind vorig jaar bij de behandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) in de Tweede Kamer bekend. Het Rijk trekt hiervoor 6,5 miljoen euro uit. Plannen voor bijna dertig andere stations worden tot na 2028 uitgesteld, omdat ze niet passen in de dienstregeling, er geen geld voor is, of omdat ze niet rendabel kunnen worden geëxploiteerd.

Mansveld kondigde eind vorig jaar ook aan dat er geld voor extra treinen tussen Leeuwarden en Sneek, op de Maaslijn Nijmegen-Venlo en tussen Zwolle en Emmen komt. Daarnaast draagt het Rijk zes miljoen euro aan drie extra treinstellen voor de Valleilijn bij. Voor de verdubbeling van het spoor tussen Ede-Wageningen en Barneveld, waarop enkele partijen hadden aangedrongen, is voorlopig geen geld.-CK

SPOORVERNIEUWING BIJ SCHIPHOL

Met het plaatsen van het laatste deel van de fly-over heeft ProRail op 22 november een nieuwe kruising van de spoorlijn Schiphol – Amsterdam Zuid – Duivendrecht met de A4 afgerond. Een zestig meter hoge kraan legde het betonnen brugdeel rond het middaguur op zijn plaats. Het nieuwe spoorviaduct is onderdeel van het project OVSAAL (Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad), dat als doel heeft het treinverkeer tussen Schiphol en Lelystad sneller en beter te laten verlopen en de capaciteit van het baanvak te vergroten. Bij dit project behoort eveneens een spoorverdubbeling van twee naar vier sporen over een lengte van acht kilometer tussen Riekerpolder (splitsing richting Lelylaan en richting Amsterdam Zuid) en Duivendrecht. Naast de spoorverdubbeling zijn ook dertien nieuwe viaducten nodig om de diverse wegen te kruisen. Ook het station Duivendrecht wordt aangepakt. Het perron wordt 75 meter naar het oosten verschoven, zodat treinen met hun gehele lengte langs het perron kunnen stoppen. Het station Amsterdam RAI krijgt een extra perron, de stationshal wordt vergroot en er komen geluidschermen. In 2016 verbindt een nieuw en hoogfrequent spoornetwerk onze nationale luchthaven Schiphol met een groot aantal bestemmingen in Nederland.

Op de korte termijn – tot 2016 – verdubbelt het aantal treinen. Binnen afzienbare tijd rijden er geen zes maar twaalf treinen per uur op het OVSAAL-traject. Het is de bedoeling dat de lijn naar Lelystad op den duur ERTMS krijgt, evenals de Gooilijn van Amsterdam naar Hilversum, waar tevens de spoorwegovergangen veiliger worden gemaakt.-HvL



FOTO: PRORAIL

De fly-over van het spoor over de A4 werd 22 november 2014 geplaatst.

LAATSTE V250 WEG

Op 22 november was het zover: als laatste van zestien V250-treinstellen keerde nummer 4801 terug van Watergraafsmeer naar fabrikant AnsaldoBreda in Italië. TXL-loc 189 986 sleepte het treinstel over de grens. Myron van Ruijven fotografeerde het konvooi in Ede-Wageningen. Het lot van de V250-treinstellen is ongewis. Naar verluidt zou een Italiaans spoorwegbedrijf de stellen willen kopen.

Rond dezelfde tijd werd bekend dat de Japanse spoorwegfabrikant Hitachi interesse heeft in AnsaldoBreda. Het bedrijf wil de Italiaanse vestiging gebruiken als springplank voor de Europese markt. Hitachi levert onder andere hogesnelheidstreinen aan Abellio, dat onlangs de concessie voor ScotRail binnenhaalde.-CK

KNOOPPUNT NORDHAUSEN

De Harzer Schmalspurbahnen (HSB), de deelstaat Thüringen en de Verkehrsbetriebe Nordhausen hebben hun op 30 april 2004 gesloten samenwerkingsovereenkomst in november vorig jaar met nog eens tien jaar verlengd. Het gaat om de aansluiting van het metersporige tramnet op het net van de HSB. Op het stationsplein is destijds een doorgaande verbinding gerealiseerd. Hierdoor kunnen hybride Combino-Duotramstellen op hun dieselmotor van Nordhausen naar Ilfeld doorrijden, waar een groot ziekenhuis is gevestigd. Ook vervullen deze trams een rol in het scholieren- en forensenverkeer. Omgekeerd kunnen motorwagens van de HSB tot de halte Stationsplein doorrijden, waar reizigers kunnen overstappen op de elektrische trams van het ov-bedrijf van Nordhausen. Deze constructie vergroot de mobiliteit. De verbinding Nordhausen-Ilfeld is 12 kilometer lang. Jaarlijks worden hier nu 174.000 kilometers gereden en 250.000 reizigers vervoerd.-GF



FOTO: GUUS FERRÉE

Combino Duo 203 staat gereed om naar Ilfeld te vertrekken, links Combino-motorwagen 101. Nordhausen, 30 april 2013.



foto: Guus Ferrée

Desiro 642 037 rijdt over de grensbrug richting Vejprty, 22 mei 2011.

GEEN GRENSVERKEER

De grensoverschrijdende verbinding tussen Cranzahl, bekend van de 750 mm lijn naar Oberwiesental en het Tsjechische station Vejprty is verdwenen. Na de Wende gingen hier weer treinen rijden, op het laatst waren dat Desiro's van de serie 642 van de Erzgebirgsbahn, een activiteit van DB Regio. De laatste tijd was er alleen nog sprake van enkele diensten in de weekeinden. Daarentegen biedt de ČD in de tijdspanne 1 mei-28 september 2015 op zaterdag en zondag treinen tussen Chomutov en Vejprty aan. Dit grensstation kende een enorm stationsgebouw. Daarvan is momenteel nog maar een vijfde deel overgebleven. De rest stond lange tijd leeg, stortte deels in en is inmiddels gesloopt. Het grensverkeer werd na de oorlog in mei 1945 stilgelegd. Op 1 augustus 1993 reed er weer een reizigerstrein over het befaamde viaduct nabij de grens. Dieselloc 219 025 kreeg de eer na 48 jaar onderbreking de eerste officiële trein te rijden. De brug bleek een zwak punt in de verbinding tussen Thüringen en Tsjechië. Er was jarenlang nauwelijks onderhoud aan gedaan. Pas in 1997 werd het kunstwerk gesaneerd. De reizigersdienst werd met diesellocs van de DB serie 202 en met treinstellen van de serie 628 uitgevoerd. Vijf jaar later nam de Erzgebirgsbahn de exploitatie over en ging met motorwagens van de serie 642 tussen Chemnitz Hbf en Vejprty rijden. In april 2004 werd de dienst op Tsjechisch gebied tot Chomutov doorgetrokken. Maar een succes werd het buitenlandse avontuur van DB Regio niet. Er werden te weinig reizigers vervoerd. Vandaar dat er sinds december 2011 alleen nog maar in de weekeinden naar dit eindstation in Bohemen werd doorgereden. De ČD zette op de andere dagen eigen motorwagens tussen Chomutov en Vejprty in. Dat blijft dus bestaan, maar alleen op zaterdagen en zondagen tussen mei en september van dit jaar. Dat betekent dat het onderhoud aan de grensbrug tot een minimum wordt beperkt. Een interessant hoofdstuk in de spoorweghistorie tussen beide landen dreigt daarmee te worden gesloten.-GF



foto: Guus Ferrée

Van het grote grensstation in Vejprty staat nu alleen het achterste gedeelte nog overeind.

BOUW HSE-STATION ERASMUSLIJN GESTART

Door het aanzetten van de machine die de 200 heipalen in de grond moet boren, startte woensdag 19 november officieel de bouw van de begin- en eindhalte Den Haag HSE van de Erasmuslijn naar Rotterdam/Slinge. Deze halte is onderdeel van het RandstadRail-netwerk. In de zomer van 2016 moeten de metrotreinen van de RET van hier gaan vertrekken en behoort het tijdelijke gebruik van de NS-sporen 11 en 12 van Den Haag Centraal tot het verleden. Zij worden daarna weer op het NS-net aangesloten.

De nieuwe vertrekhalte (HSE = Haags Startstation Erasmuslijn) wordt boven deze sporen gebouwd, op één niveau hoger dan het busplatform. Hij sluit op de nieuwe stationshal van Den Haag Centraal aan. Trappen, roltrappen en liften verzekeren de overstapmogelijkheden op bus, tram en trein. Per dag maken zo'n 32.000 tot 35.000 reizigers gebruik van de Erasmuslijn van en naar Rotterdam en dat aantal maakte de bouw van een hoogwaardig 'startstation' alleszins gerechtvaardigd. Het vertoont qua uiterlijk bepaalde overeenkomsten met het 'netkoustraject' van de RandstadRail richting Laan van Nieuw Oost-Indië. De voorbereidende werkzaamheden, zoals het omleggen van kabels en leidingen en het inrichten van het bouwterrein naast het emplacement van Den Haag Centraal, zijn overigens al bijna een jaar aan de gang.-HvL



FOTO: ZWARTS & JANSMA ARCHITECTS

Artist-impression van de nieuwe start- en eindhalte van de Erasmuslijn bij Den Haag Centraal.

UTRECHT

CAF levert 27 lagevloertrams voor de Uithoflijn, die het Utrechtse Centraal Station verbindt met de universiteit en het ziekenhuis in de Uithof. Bouwbedrijf BAM krijgt de opdracht om de acht kilometer lange trambaan verder af te bouwen. Dat heeft het Bestuur Regio Utrecht in december vorig jaar bekend gemaakt. Het is de bedoeling dat de tram in 2018 rijdt. De aanleg van de railinfra, bovenleiding en negen haltes begint eind 2015; in 2017 moet de eerste CAF-tram in Utrecht arriveren. Er is dan nog ruim een jaar de tijd voor proefritten en andere tests. De Uithoflijn sluit aan op de lijn naar Nieuwegein. De aanleg kost circa 440 miljoen euro.-CK



FOTO: PROJECTBUREAU UITHOFLIJN

In 2018 gaat de tram naar de Uithof rijden. De tram op deze artist-impression is overigens nog niet het definitieve CAF-model.

VIEW



FOTO: SEVRIEN FERRÉE

Toen de goede tijden nog moesten aanbreken. Lint 27 motorwagen VT 203 staat gereed om door Alstom aan Vectus te worden afgeleverd, 22 oktober 2004.

EINDE VECTUS

De nieuwe dienstregeling van 14 december 2014 betekende het einde van het particuliere spoorwegbedrijf Vectus. Dat ontstond op 23 juli 2002 als een gezamenlijke onderneming van de Hessische Landesbahn (HLB) en de Westerwaldbahn (Weba). HLB was met 74,9 procent de grootste aandeelhouder. Vectus is van het Latijnse 'gereden worden' afgeleid. In januari 2004 kreeg de onderneming het veiligheidsattest voor spoorwegbedrijf. De tien groen/wit gekleurde Lint-27 motorwagens en de achttien Lint-41 stellen gingen met ingang van september 2004 rijden op de verbinding Limburg-Wiesbaden, en namen van DB Regio diensten op lijnen naar Koblenz, Westerburg en Siershahn over. Aanvankelijk scoorde Vectus goed bij de reizigers, later kwam er kritiek. Die had vooral betrekking op de geringe capaciteit van een aantal treinen. Tot 2008 maakte Vectus winst, daarna werden er rode cijfers geschreven. Moedermaatschappij HLB heeft de nieuwe bieding gewonnen. Die omvat ook diensten van DB Regio en de Hellertal Bahn. De HLB gebruikt onder andere de Lints van Vectus. Die werden bij fabrikant Alstom gemoderniseerd en van de geel/grijze huisstijl voorzien. HLB heeft een concessie tot 2030 gekregen.-GF

SPRINTERS

Naast 118 Sprinters (Nieuwe Generatie SNG) wil NS nog eens 60 nieuwe Sprinters van het type Flirt bij de Zwitserse materieelfabrikant Stadler bestellen. Met deze extra bestelling wil NS vanaf eind 2016 vooral de drukte in de ochtendspits aanpakken, die onder andere het gevolg is van de handhaving van de OV-kaart voor studenten.

De aanschaf van de SNG's is al eerder bekend gemaakt. De treinen zijn van het CAF-type Civity afgeleid, dat al in enkele landen rijdt. De 118 treinen kosten circa 500 miljoen euro.

NS heeft verder vier fabrikanten gevraagd een aanbieding voor Intercity's Nieuwe Generatie te doen. Het is de bedoeling dat de treinen op het klassieke net met 1,5 kV en op de HSL met 25 kV kunnen rijden. De nieuwe Intercity's komen in 2021 in dienst.-CK

FOTO: NS

De Civity van CAF in NS-kleuren.

VEOLIA

Tot 2016 zet Veolia twee voormalige Syntus Lint 41-treinstellen in voor spitstreinen tussen Nijmegen, Cuijk en Venray. In de Stadlerwerkplaats in Blerick hebben de voormalige 31 en 35 de Veolia-huisstijlkleuren en de nummers 235 en 237 gekregen. Hans Koning legde de stellen op 25 november vast in Cuijk.-CK



NIEUWE A-STATUSSEN MUSEUMMATERIEEL

Bij de nieuwe beoordelingsronde van het Nationaal Register Railmonumenten, onderdeel van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, in het najaar van 2014, hebben 17 voertuigen een beoordeling gekregen. Het houten D-treinrijtuig HSM 852 uit 1904, dat in bezit van de Stoomtrein Goes-Borsele is, kreeg een A-status (de hoogste waardering); het rijtuig komt uit de eerste serie doorgangsrijtuigen, wat een belangrijke ontwikkeling in het railvervoer was.

CHAW-goederenwagen 22560 van de Stichting NS 162, de tweede bewaarde wagen van dit type, kreeg een C-status. Dit betekent dat het voertuig culturele waarde bezit en in de collectie past. Het eerste exemplaar kreeg reeds eerder een A-status en wordt rijvaardig gerestaureerd.

Ook bijzonder is de A-status van de voormalige motorwagen TET 1, bouwjaar 1901. Deze wagen staat al sinds 1933 als tuinhuisje in Overdinkel. Het is de enige resterende wagen van de TET en de enige door Pennock in Den Haag gebouwde tram. Het streven is de wagen te bewaren en te zijner tijd met overgebleven onderdelen van een andere TET-wagen te restaureren.

Bij Museumspoorlijn STAR kregen diverse goederenwagens en de diesellocs 249, 353 en 2278 een C-status. Daarnaast verwierf de voormalige Akzo-ketelwagen 530311 een B-status. Elektrische locomotief PEN werd met een A-status in het register opgenomen. De locomotief is de oudste nog bestaande Nederlandse elektrische locomotief. Het is tevens de enige overgebleven elektrische industrieloc. Werkspoor bouwde de PEN 3 in 1942 in opdracht van het Provinciaal Elektriciteitsbedrijf Noord-Holland in Velsen, voor intern vervoer van kolenwagens. De loc heeft hier tot 1972 dienst gedaan. De loc verhuisde in 1977 naar de EMA in Amstelveen en in 2002 naar de STAR. Sinds 2010 staat de loc in Stadskanaal. De STAR zoekt nog naar een betere plek voor deze bijzondere loc, die niet echt in de collectie past. Concrete ideeën zijn welkom bij de museumlijn in Stadskanaal.-PW



FOTO: PETER WIJSHAKE

De elektrische rangeerloc PEN 3 op 15 september 2012 in Stadskanaal.

DIGITALE KAART

Een meettrein met speciale apparatuur bracht eind vorig jaar een bezoek aan het oosten van het land. Volkerrail diesel 203-3 bezocht onder andere de lijn Hengelo-Zutphen en het station van Enschede. Het meetwerk is onderdeel van een project van ProRail om een digitale kaart van het Nederlandse spoorwegnet samen te stellen. Hiervoor wordt van RILA en RAIL-MAP gebruik gemaakt; RILA meet de spoorligging met lasertechniek, terwijl de RAIL-MAP het spoor in 3D vastlegt. Hierdoor ontstaat er een perfect beeld van het spoor. De apparatuur is ontwikkeld door Raildata, sinds kort onderdeel van Fugro.-MR

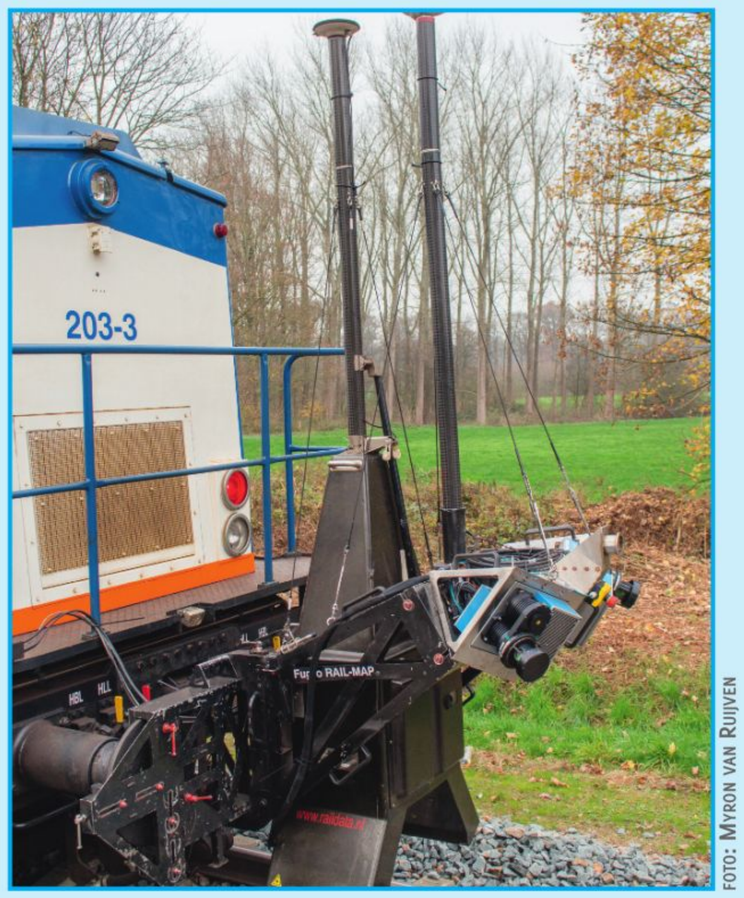


FOTO: MYRON VAN RUIJVEN

Een Railhobbyabonnement is een





Neem nu een abonnement op Railhobby.
Als abonnee krijgt u ***10x*** *per jaar het tijdschrift* ***thuis gestuurd*** *en toegang tot de* ***online uitgaven****. Als abonnee kunt u op de website van Railhobby uw eigen* ***mini-website*** *maken door middel van zogeheten coupés. In deze coupé kunt u uw eigen tekst, foto's en filmpjes kwijt over onderwerpen die u interesseren.*
Kijk op ***www.railhobby.nl***

Ja, ik word abonnee!

Naam en voorletter(s): _____ m/v

Adres: _____ Postcode: _____

Woonplaats: _____ Telefoon: _____

E-mail: _____

○ Ik neem tot wederopzegging een ***all-in abonnement*** op Railhobby en ontvang 10 nummers per jaar voor € 57,95 (België € 63,95).

Als welkomstgeschenk ontvang ik:

- ○ Railhobby Lighttrain-, Staal- of Depotspecial t.w.v. € 17,90. Ik wens: LT ○ / SS ○ / DS ○ .
- ○ Overweghekken H0 t.w.v. € 10,60.
- ○ Andreaskruis enkel H0 t.w.v. € 12,10.
- ○ Weathering poeders, 5 kleuren t.w.v. € 11,60.
- ○ Andreaskruis dubbel H0 t.w.v. € 12,60.

○ Ik neem tot wederopzegging een ***online abonnement*** op Railhobby voor de jaarprijs van € 29,45.
Ik ontvang geen welkomstgeschenk.

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

- ○ Scala Publishing BV kan het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven en ik krijg € **2,50 korting**.
- ○ Ik wacht op de e-factuur.
- ☑ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements-en incassovoorwaarden. www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden

IBAN: _____ **BIC:** _____ **Handtekening:** _____

Stuur deze bon (of een kopie) in een ongefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV. Antwoordnummer 72, 3800 VB Amersfoort.
Het abonnement kan elk gewenst moment ingaan en loopt tot wederopzegging. 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. Bel in andere gevallen 033-4892910 of kijk www.railhobby.nl

unieke combinatie!



Kies het abonnement dat bij u past

ALL-IN ABONNEMENT = PRINT + ONLINE

- Railhobby op papier + **GRATIS ONLINE** abonnement
- **10X** alles over spoorwegen en modelspoor **THUIS BEZORGD**
- **ALL-IN VOORDEEL** met uw abonneenummer
- Een **WELKOMSTGESCHENK** naar keuze
- **GRATIS** te lezen op de **iPad/tablet**

15% korting*

Al abonnee?

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

www.railhobby.nl/vriend

ONLINE ABONNEMENT

55% korting*

- Online lezen **ZONDER DOWNLOADS**
- **EXTRA'S** bij artikelen
- Eigen **MINI-WEBSITE**
- Gemakkelijke **ZOEKFUNCTIE**
- Meer dan **170** uitgaven online!
- Enkele dagen **VOOR VERSCHIJNING** al online
- **GRATIS** te lezen op de **iPad/tablet**



*t.o.v. de winkelprijs



'Museum' van Jan Kuijper, geïnspireerd op het uitgestrekte tunnelstelsel, the Caves of Reigate Hills in het graafschap Surry dat in WO II onderkomen aan de staf van generaal Montgomery bood.

DIORAMAWEDSTRIJD OP EUROSPOOR *Deel 2*

Er kan veel op een A4

De A4-dioramawedstrijd van Modelspoorwijzer.net op Eurospoor 2014 trok veel belangstelling. De vele inzendingen waren van hoog tot zeer hoog niveau waardoor het tot de laatste dag spannend was welke tot winnaars zouden worden gekozen. De uitdaging 'Niet te groot niet te klein, het moet op een A4'tje te bouwen zijn' bleek voor de 29 inzendingen geen beletsel. De modelbouwers en -bouwsters bleken hier op zeer creatieve wijze een fantastische invulling aan te geven. In Railhobby 364 (RH 2014/12) hebben we een deel van de diorama's aan u voorgesteld, in deze aflevering maakt u kennis met een selectie van de andere diorama's.



'Hou ja haaks', denkfoutje in grote schaal door Diana Vermeulen. De kratjes zijn leeg, zou dit de spoorbouwers van het rechte spoor hebben afgeleid?

De wedstrijd telde twee categorieën, tot 18 jaar en vanaf 18 jaar. Voor de eerste categorie zijn vier inzendingen ontvangen, voor de 18+ zelfs vijfentwintig. Een extra prijs was er voor diorama's met een bewegend element. Sommige bouwers hebben ook de maximale hoogte, A4 of te wel 29,7 cm, gebruikt. In overleg met Eurospoor had Modelspoorwijzer.net in het midden van hal 12 een kubusvormige stand gebouwd waardoor bezoekers alle ruimte hadden de aan de vier zijden op kijkhoogte geëtaleerde diorama's met een kritisch oog te bekijken. De deelnemers hadden de vrijheid een willekeurige schaalgrootte, onderwerp, tijdperk of wat dan ook te kiezen. Alles was mogelijk, zolang de grondplaat het formaat A4 zou hebben. Serieus of met een knipoog, naar voorbeeld of pure fantasie, met of zonder een



'Werk in uitvoering', wissel- en bovenleidingbouw door Romar Keijser. De bestelbus is van spoorwielen en compleet interieur, de kraan van alle hydraulische leidingen voorzien.



'Nieuwbouwproject fluwelen weide' van Sam Snijder. De bureaucontainers zijn voorzien van interieur en verlichting.

'Purktonnstreet' by Pascal Kok. De A4-maat is ook verticaal aangehouden en toont drie verkeerslagen: underground station, straatniveau en luchtspoor met perron.



FOTO: DOLF HEIBLOEM

Pascal Kok werd geïnspireerd door het Park Royal Station van de London Underground, althans de toren, het ronde en het dakgedeelte. In plaats van rode bakstenen heeft hij voor lichtgele gekozen. Het station bestaat uit een raamwerk van triplex. De steentjes, ornamenten, ramen, enz. zijn van Engelse websites gehaald waar deze als 'textures' kunnen worden gedownload. Na bewerking op de pc konden de muurdelen worden geprint. Ook de borden zijn van internet gehaald en met een fotoprogramma naar het gewenste formaat gezet. Het metrorijtuig is eigen bouw, de derde rail, hier de vierde, de spanningsrail, ontbreekt in Purktonnstreet. Het blijft immers een station in de fantasie.



'Dutch Iron Works II' van Jeffrey Onrust, 2e prijs vakjury. De A4-dimensie wordt in beide richtingen aangesproken. Na de prijsuitreiking meldde Jeffrey dat het diorama nog niet helemaal klaar is. Maar daarover zal Railhobby later dit jaar uitgebreid berichten.



'Betonfabriek' in schaal N van Hermes Verseveldt. Tijdens de pauze gooit het personeel een hengeltje uit.

stukje spoor.
Naarmate Eurospoor dichterbij kwam, kreeg ik als initiatiefnemer en coördinator van de dioramawedstrijd steeds meer het idee dat de kwaliteit van de inzendingen wel redelijk tot goed zou kunnen worden. Over het grote aantal aanmeldingen hadden we ons al verheugd. De presentatie op de beurs zou daardoor wat grootser moeten dan een simpele rechte plank met wat spotjes die we eerst in gedachten hadden. Bij aanvang van de beurs bleken de inzendingen alle verwachtingen ruimschoots te overtreffen. De kwaliteit en originaliteit waren voor beide categorieën hoog tot zeer hoog, zodat zowel de vakjury als het publiek het met toekennen van de punten niet gemakkelijk hadden. Diorama's waren er in alle schalen, van ZZ, via N en H0 tot 0n30 en G.
Sommige bouwers hadden hun fantasie geheel de vrije loop gelaten, anderen hebben de gefantaseerde werkelijkheid in miniatuur weergegeven. Huizen en gebouwen van de bekende sceneryfabrikanten



FOTO: DOLF HEIBLOEM

Albert Winkel wilde iets bouwen dat in werkelijkheid niet bestaat, bijvoorbeeld lekker scheef staande huisjes. Op een tweetal in zee gelegen eilandjes. De huizen van de Oostenrijkse kunstenaar en architect Hundertwasser vormden met creaties van Mondriaan de bron van zijn inspiratie. De gebruikte materialen zijn simpel: karton, papier, hardschuim, gips en verf. Na een bouwtijd van een maand was het kunststuk met de fraaie in de rots uitgespaarde kop klaar. Hoe je op de eilandjes kunt komen blijft onduidelijk, maar met in gedachten de filosofie iets geks te maken klopt het als een bus.

'Mijn dio', veel bedrijvigheid op de autosloperij en in werkplaats van de club Hobby in de praktijk.



'Richting A4' gebouwd door de 8-jarige Nikai Kuijper (met wat hulp van zijn opa), 3e prijs vakjury.

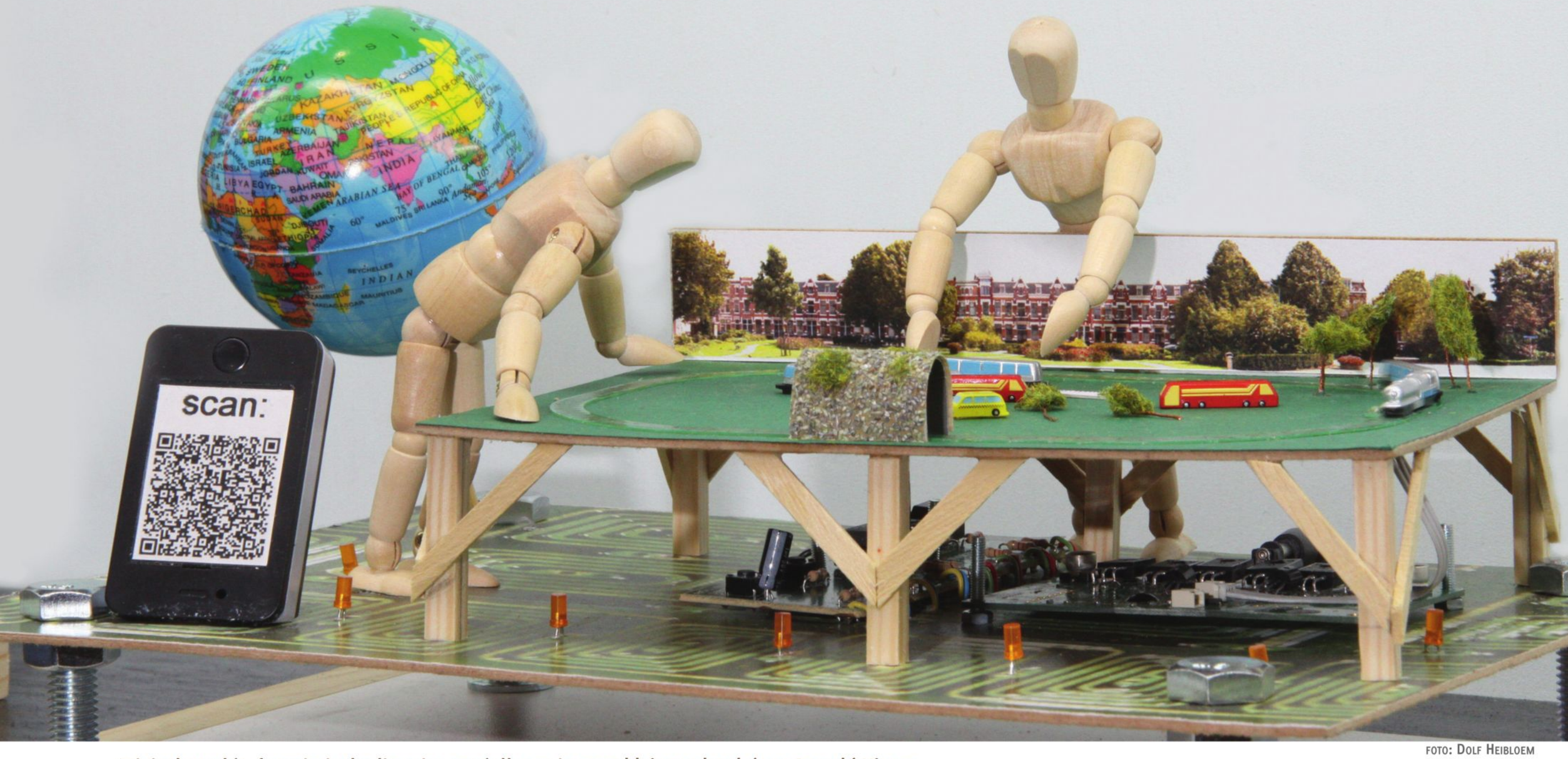


FOTO: DOLF HEIBLOEM

'Digital World', futuristische lineaire modelbaan in zeer kleine schaal door Ronald Visser.



'Down by the river', schaal ZZ (1:450) van Paul Eijkenaar. De front- en sluitlichten van de op het uit een H0-bovenleidingdraad gebouwde viaduct pendelende trein wisselen met de rijrichting. Met het blote oog zijn de over het diorama verspreide mensjes en dieren nauwelijks te onderscheiden.



FOTO: DOLF HEIBLOEM

Ronald Visser legt uit dat de spoeltjes in de treinbaan door de hard- en software onder de treintafel om en om worden gemagnetiseerd. Door de magneetjes in de treintjes, deze volgen de wisseling van het magnetisme (noord – zuid en vice versa) van de baan. Alle spoeltjes worden gelijktijdig aangestuurd, zodat de treintjes met dezelfde snelheid vlak boven de baan zweven. De baan komt uit Amerika, de rest is zelfbouw. Out of de box, twee jongens die anno 2018 met treintjes spelen.

werden geheel aangepast, zodat het oorspronkelijke ontwerp niet of nauwelijks was te herleiden. Of waren vanaf de eerste steenlegging geheel in eigen bouw tot stand gekomen. Ook het trein- en trammaterieel was soms voor 100% eigen bouw. Huizen, winkels en bedrijven waren deels van een interieur voorzien, auto's van belading en straten, pleinen en parken van poppetjes en dieren. Modelspoorwijzer.net had voor de diorama's met verlichting of bewegende delen voor de elektrische voeding gezorgd. Die zwakstroom werd gebruikt voor de verlichting van huizen, bureaucontainers, werkplaatsen, een grot en het rijden (of zweven) van treinen en zelfs voor een over het zebrapad overstekende voetganger, of eigenlijk een skateboardende jongere. Zo hier en daar viel een geluidsmodule te horen. Vanuit het publiek maar ook bij de vakjury viel te horen dat het beperkte formaat van een A4'tje toch weg veel mogelijkheden biedt. Met de aan de Olympische Spelen ontleende titel 'Mee doen is belangrijker dan winnen' van het diorama van Eric den Boer kunnen we ons zeker vinden. Rond het moment van de prijsuitreiking heeft Railhobby enkele dioramabouwers een vraaggesprek gevoerd, deze zijn de beide afleveringen van de A4-dioramawedstrijd opgenomen. De bouwers hebben hun diorama een naam gegeven, waarbij de ene wat duidelijker overkomt dan de andere. Gezien het grote succes van de A4-dioramawedstrijd in 2014 lijkt de kans op een herhaling redelijk groot. Tijdens Eurospoor werd er bij diverse bouwers en potentiële bouwers duidelijk dat ze al naar een vervolgende editie uitkijken. In elk geval is duidelijk dat het beperkte formaat van een A4'tje heel wat mogelijkheden biedt.

EXTRA ONLINE

Eerdere delen en meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl **Gratis voor abonnees!**

Tekst: Jeffrey Onrust

Foto's: Nico van Roon, tenzij anders vermeld

MODELSPOORBEURS ZUTPHEN
EEN GEZELLIG DAGJE UIT!

Modelspoor Evenement

21 & 22 Maart 2015



HANZEHAL te ZUTPHEN

Tijdens de beurs vele verkoopstands & diverse rijdende modelspoorbanen aanwezig. Ook veel items voor de jeugd!

Fanny Blankers Koenweg 2 / 7203 AA ZUTPHEN (500 gratis parkeerplaatsen, op 7 min. loopafstand van het NS-station)

Openingstijden: 10.00 tot 16.00 uur

Toegangsprijs: kinderen tot 12 jaar onder begeleiding gratis, volwassenen € 6,-

Beursdata 2015: 21 & 22 maart / 19 & 20 december **Tel. 06 44 32 41 11**

info@modelspoorbeurszutphen.nl - www.modelspoorbeurszutphen.nl

LIVE SPEELGOEDVEILING

START 11.00 uur LOCATIE BRUMMEN

Bouwman & Bouwman
Veilinghuis – Auctioneers
Vintage Toys & Collectibles

ZATERDAG 31 JANUARI

Complete catalogus online ga naar onze website

www.veilinghuisbouwman.com

Veilinghuis Bouwman & Bouwman | Saturnusweg 6a Brummen | Tel: 0575-560393

NS-loc 1201 viert 63e verjaardag

'When I'm Sixty-Four' van de Beatles is nog net niet van toepassing en 63 jaar is evenmin reden om een jubileum te vieren. Maar het verschijnen van de langverwachte 1200 in schaal H0 van Roco is voor Railhobby een goede aanleiding om nader in te gaan op de museale loopbaan van de inmiddels bejaarde NS-loc 1201. We beginnen in 1947.

De wederopbouw van ons land was in volle gang. Grote delen van het spoorwegnet waren weer - al dan niet provisorisch - hersteld en voorzien van bovenleiding. Door de schaarste aan steenkool groeide de behoefte elektrische locomotieven gefaseerd de rol van de stoomlocomotieven te laten overnemen. In Engeland werd elektrische locomotief 6000 'Tommy' gehuurd en eveneens in 1947 verschenen de eerste plannen op tafel om vier- en zesassige elektrische locomotieven te bouwen voor de Nederlandse Spoorwegen. In 1948 kwamen de eerste drie exemplaren van de in 1945 bestelde locomotieven serie 1000 op de baan. In 1949 arriveerden ook zes exemplaren van de Franse elocs BB-300 in bruikleen.

In 1950 volgde na lange onderhandelingen met de leveranciers de definitieve bestelling van 25 elektrische locomotieven van de serie 1200 bij hoofdaannemer Heemaf. In hetzelfde jaar startte ook de aflevering van de nieuwe elocserie 1100, gebouwd door Alsthom in Frankrijk. De nieuwe 1201 reed zijn eerste proefrit op 31 oktober 1951. Op 9 januari 1952 werd de loc formeel in dienst gesteld, gelijk met de 1202 en 1203. Later dat jaar ziet ook de serie 1300 het levenslicht.

Turkoois

De serie 1000 werd in de olijfgroene kleur afgeleverd. De eerste exemplaren van de series 1100, 1200 en 1300 daarentegen verschenen in het stijlvolle turkoois op de baan. Vanaf de 1215 werden de locs van de serie 1200 bruin met oranjegele sierband. De 1201 miste bij de aflevering nog de blauwe sierband, maar tijdens de officiële overdracht aan NS op 26 november 1951 was deze alsnog aangebracht. De aflevering van de serie 1200 ging in hoog tempo: elke 10 werkdagen rolde een loc van de band. Werkspoor Amsterdam/Utrecht bouwde samen met het Amerikaanse Baldwin het mechanische gedeelte, en Heemaf zorgde samen met het eveneens Amerikaanse Westinghouse voor het elektrische gedeelte. De draaistelframes bestonden uit één geheel en werden uit de VS geïmporteerd.



FOTO: IR. LODEWIJK BONEBAKKER

De 1201 tijdens een proefrit in Twente. November 1951.



De blauwe 1201 is op 24 maart 1980 onderweg tussen Amsterdam en Utrecht.

In november 1951 poseerden directieleden van Werkspoor en Heemaf tijdens de presentatie voor de gloednieuwe 1201. Deze unieke kleurendia werd gemaakt door ir. Lodewijk Bonebakker, destijds directielid van Heemaf.

De 1200'en hebben maar betrekkelijk kort in de turkooizen kleur rondgereden. De 1201-1214 werden vanaf 1954 in het Pruisisch blauw (in hobbykringen hardnekkig Berlijns blauw genoemd) overgeschilderd, omdat de kleur turkoois te besmettelijk werd bevonden. De bruine 1200'en ondergingen hetzelfde lot.

1201 wordt museumlocomotief

De feitelijke loopbaan bij NS wordt in dit artikel niet nader behandeld. In 1980 werd de toen blauwe 1201 in de geel/grijze huisstijlkleuren geschilderd. 1998 betekende het einde voor de serie 1200 in de normale dienst. Door de komst van mDDM-dubbeldeksmotorrijtuigen kwamen de modernere elocs van de serie 1700 beschikbaar om het stokje van de 1200'en over te nemen. De werkplaats Tilburg mocht geen reparaties meer aan de 1200'en uitvoeren en zo kon het gebeuren dat de 1201 op 8 april 1998 wegens een kapotte cabineverwarming (!) buiten dienst werd gesteld.



FOTO: BERT VAN DER KRUK

De inmiddels geel/grijze 1201 met een trein van Zwolle naar Vlissingen ter hoogte van Best. 23-06-1981.

Op 28 maart 1998 werden alle 1200-liefhebbers naar station Geldermalsen gedirigeerd om een afscheidssaluut aan zeven nog rol- en rijvaardige 1200'en te brengen. De deelnemende locs waren de 1201, 1210, 1211, 1214, 1221, 1224, 1225. De legendarische locserie had inmiddels de cultstatus verworven. Nog in hetzelfde jaar zou blijken dat de 1200'en helemaal niet van plan waren het bijltje er al bij neer te gooien…

Loc 1202 werd al in 1996 buiten dienst gesteld en was inmiddels aangewezen om bewaard te blijven als museumlocomotief. In 1998 werd de loc, teruggebracht in de blauwe uitvoering, toegevoegd aan de collectie van het Spoorwegmuseum. De 1201 werd als onderdelenleverancier voor de 1202 aangewezen. In 2001 nam de 1211 door een ruilactie de rol van de 1201 over en kwam de zich nog in Tilburg bevindende 1201 als volwaardige museumlocomotief in het bezit van de Werkgroep Loc-1501.

Naar Den Haag

De overdracht van de 1201 aan de Werkgroep Loc-1501 was precies 50 jaar na de oplevering van de loc. Om dit feit te herdenken besloot de Werkgroep om de 1201 zoveel mogelijk terug te brengen in de opleveringsstaat '1951'. Dit betekende natuurlijk niet dat elk boutje, moertje en draadje weer origineel werd, want dat was niet meer mogelijk. Veel onderdelen - met name uit het inwendige - zijn met de grote revisie in de jaren tachtig definitief verloren gegaan. Wel zou het uitwendige gerestaureerd worden, waarbij de originele bouwtekening en het oorspronkelijke kleurenschema zoveel mogelijk werden opgevolgd.

In 2002 werd de loc overgebracht naar het onderstation bij de verkeersleidingspost in Den Haag, gelegen bij de kruising van de hoofdlijn Den Haag CS – Utrecht en de Oude Lijn. Dit onderstation had nog

De nadagen van het luchtspoor in Rotterdam met loc 1201 voor een Intercity door Blaak. 23 juli 1989.

altijd een spooraansluiting waarover destijds een gelijkrichterwagen naar binnen kon worden gereden. Aangezien van die mogelijkheid al tijden geen gebruik meer werd gemaakt en het onderstation dus leeg stond, kreeg de Werkgroep hier gastvrij onderdak van ProRail. De 1201 stond nu dus binnen op een niet voor het publiek toegankelijke locatie, maar wel op een locatie waar aan de loc kon worden gewerkt.

De drie belangrijkste eisen, waaraan in elk geval moest worden voldaan, waren het terugplaatsen van de oorspronkelijke front- en sluitseinen, het verwijderen van het derde frontsein en het schilderen van de loc in de turkooizen kleur van 1951.

Voor de front- en sluitseinen had de Werkgroep op dat moment binnen eigen gelederen de juiste expertise in huis. Deze klus is na veel meet- en regelwerk uiteindelijk succesvol geklaard. Er waren ook simpeler klussen te bedenken: de later aangebrachte grijpstangen op de neuzen konden er af; met een slijptol was dit binnen enkele minuten gebeurd.

Er werden afgietsels van de originele nummerplaten, firmaschilden en fabrieksplaten gemaakt. Deze replica's bevinden zich dus thans op de loc.

De juiste kleuren?

Over de manier waarop de juiste turkooizen kleur weer is teruggevonden, is al eerder een artikel gepubliceerd. Zie hiervoor de website van de Werkgroep Loc-1501: http://www.klassieke-locs.nl/info-047.pdf.

Niet alleen de kleur van de bak was een puzzel; ook de kleur van de draaistellen was een verhaal apart. Wij lieten ons informeren door ir. F. Oudendal, voormalig hoofdingenieur en afdelingschef 'Locomotieven' bij Werkspoor. Hier zijn relaas: 'De 1201 t/m 1204 werden afgeleverd met draaistellen die met grijze machineverf waren geschilderd. Na enkele maanden werd dit in matzwart overgeschilderd. De 1205 t/m 1208 werden met draaistellen in hoogglanszwart afgeleverd, later werd dit overgeschilderd in matzwart. De overige locs kwamen meteen met matzwarte draaistellen op de baan. De reden voor de grijze machineverf was dat op de draagjukken de nummers van de ingots (staalblokken) waren aangebracht, waaruit de draagjukken waren gegoten. Dit was om garantieredenen: als een juk last zou krijgen van metaalmoeheid dan kon daarmee de schade op de leverancier van het metaal verhaald worden. De nummers moesten gedurende de garantieperiode zichtbaar blijven; daarna werd de boel matzwart geschilderd.'

Omdat besloten was de 1201 zoveel mogelijk terug te brengen in de opleveringsstaat was het duidelijk dat de draaistellen dus machinegrijs moesten worden.



Omringd door soortgenoten figureert de 1201 bij het afscheid in Geldermalsen, 28 maart 1998.



Het herontdekte turkooizen kleurnummer.



Het met een penseel weer aangebrachte locnummer op de bufferbalk.



De cijfers op de nummerplaat zijn van exact hetzelfde formaat als die op de bufferbalk.

Aan de slag

Zo'n half jaar nadat de 1201 was neergezet in het onderstation, kwamen de medewerkers tot de eensluidende conclusie dat er geen sprake meer was van 'even' omschilderen in de originele kleur, maar van een complete renovatie van het casco van de locomotief. Een ploeg trouwe medewerkers was bijna elke zaterdag aanwezig om te klussen.

Om te beginnen het dak: de dakluiken hadden een beschermlaag van een soort bitumen, waar je niet overheen kon schilderen. Uiteindelijk zijn de dakluiken gelicht en naar een zandstraalbedrijf gebracht, dat ze geheel glad en in de tweecomponentencoating gespoten weer afleverde.

De cabinedaken en de bovenkant van de neuzen van de loc hadden onder de weersinvloeden en het slijpsel van de bovenleiding heel wat te lijden gehad. Eén neus was betrekkelijk snel glad te krijgen omdat dit bij een eerdere revisie kennelijk ook al eens was gebeurd; de andere neus was met vele lagen lak en plamuur bedekt en had meer weg van een maanlandschap. Een archeologische vondst was de originele turkooizen lak die onder de Pruisisch blauwe lak tevoorschijn kwam, die op zijn beurt onder de grijze lak verscholen zat. Een boeiende vondst, maar men kon er verder niets mee. De turkooizen lak had circa vijf jaar te lijden gehad van de weersinvloeden en was totaal verkleurd door de inwerking van het slijpsel van de koolstaven van de pantografen.

Tijdens het twaalfjarige verblijf in het onderstation te Den Haag is de loc er twee jaar tussenuit geweest, omdat er in het onderstation werkzaamheden moesten plaatsvinden. De 1201 werd in de toenmalige Stibans-loods in Blerick gestald. Dit betekende niet dat het renovatieproject stil kwam te liggen. Gedurende het verblijf in Blerick hebben leden van de lokale schildersploeg de bak verder onder handen genomen. Alle oude laklagen werden verwijderd en het vrijgekomen blanke metaal werd vervolgens in de tweecomponentencoating gezet. Als volgende stap werd de bak in de turkooizen grondverf gezet. In 2005 werden de tijdelijk verwijderde panto's agaatgrijs geschilderd en weer op het dak geplaatst.

Loc 1201 rijdt weer

Nadat eerst de complete elektrische installatie van de loc was nagekeken en doorgemeten, werd de 1201 in juni 2006 op spoor 59 boven de put in de Binckhorst onder de draad gezet. Vervolgens werden alle hoogspanningsveiligheden uitgenomen. Daarna zijn de stroomafnemers met lucht uit de compressor tegen de draad gezet om vast te stellen dat er geen sluiting in de dakinstallatie zat en er niets begon te roken in de hoogspanningskelder. Na een eerdere megger-operatie werd dat trouwens niet verwacht, omdat alle isolatiewaarden goed waren. Hierna werden stuk voor stuk de hoogspanningsveiligheden geplaatst, waarbij telkens het betrokken apparaat op goede werking werd gecontroleerd.

Eerst werden de ventilatoren ingeschakeld om alle stof uit de tractiemotoren zelf te blazen; onderwijl werd de gehele pneumatische installatie beproefd en een grote remproef met beide remkranen (beide cabines) genomen. Tot ieders tevredenheid werkte het gehele remsysteem nog als vanouds, zonder enige luchtlekkage. Uiteindelijk werd in cabine 2 de rijcontroller in stand 1 gezet en ziedaar: 200 ampère motorstroom en onze dame kwam uit zichzelf en zonder enige moeite in beweging. Niet slecht, na 7 jaar stilstand. Dit pleit voor de kwaliteit van de techniek van toen. Wel werden wat defecten geconstateerd, die in eigen beheer konden worden hersteld. Het



De inmiddels buiten dienst gestelde 1201 op de draaischijf van de voormalige werkplaats Tilburg. 13 juni 1998.



Op een van de neuzen van de 1201 werden nog resten turkoois aangetroffen. Daarna zijn enkele kleurproeven aangebracht.

Het eerste staatsieportret in de buitenlucht, Den Haag Binckhorst. Bij de kopdeuren zijn extra rubbers aangebracht om te voorkomen dat het regenwater naar binnen komt. 14 oktober 2014.

spoor werd enkele malen op- en neer gereden waarna even tijd was voor een 'staatsieportret'.
De loc was dus nog steeds rijvaardig, maar niet toegelaten op het hoofdnet. Om dat te bereiken moet de loc eerst naar een gecertificeerde werkplaats en helemaal aan de eisen van deze tijd aangepast en goedgekeurd worden. Of en wanneer dit zal gaan gebeuren is thans nog onderwerp van gesprek binnen de Werkgroep.

Deadline

In de jaren hierna kwamen de werkzaamheden aan de loc op een wat lager pitje te staan. Het accent lag er nu op een van de cabines weer zoveel mogelijk in de originele staat te brengen. De telerail-installatie



De 1201 in de grijze grondverf.



De turkooizen 1201 klaar voor vertrek uit Den Haag, 14 oktober 2014. Roco neemt deze kleur over op de nieuw uit te brengen modellen. De turkooizen 1200 van Roco krijgt ook het nummer 1201.

Een dieselloc van RRF trekt de 1201 van Den Haag naar Amersfoort. 14 oktober 2014.

kon worden verwijderd en de antenne ging van het dak. Verder werden de draaistellen uiterlijk gereinigd en in het machinegrijs geschilderd. Het casco van de 1201 werd in de turkooizen hoogglans gezet. Op zaterdag 12 november 2011 werd in het kader van 80 jaar NVBS en 60 jaar serie 1200 te Amersfoort een reünie van alle acht nog bestaande 1200'en georganiseerd. Plotseling was er dus weer sprake van een deadline, want de bufferbalken moesten nog rood geschilderd worden met daarop de witte locnummers. Ook werden in de kopdeuren weer (imitatie-)roosters aangebracht, werden er zwarte vlakken op de cabinedeuren geschilderd en werd er een optische truc bij de zijwandroosters ten behoeve van de fotografen uitgehaald. De loc was op tijd klaar om voor het eerst in zijn nieuwe oude jasje te worden getoond. De blauwe band was bewust nog niet aangebracht, omdat de loc er na de aflevering ongeveer een maand lang ook zo uit zag. De inmiddels aan de collectie van de Werkgroep toegevoegde loc ex-ACTS 1253 werd door de schildersploeg in Blerick voor dit evenement in slechts tien weken tijd compleet tot 1218 in de bruine afleveringstoestand omgetoverd. Een prestatie van formaat.



FOTO: ERIK SALLEVELT

De 1201 is een van de hoogtepunten van de materieelexpositie tijdens 175 Jaar Spoor in Amersfoort.

Tot slot

Na het evenement ging de 1201 weer terug naar Den Haag, waar een medewerker van Roco de loc in het voorjaar 2014 nauwkeurig heeft opgemeten en gefotografeerd. Eerder was de 1202 al helemaal gescreend. In overleg met de werkgroep heeft Roco besloten de historische turkooizen kleur op het model van de 1201 toe te passen. Later dat jaar zijn de cabinedeuren van echte ramen voorzien en verder gereviseerd. De blauwe band werd aangebracht en zo kon de loc in oktober 2014 ten tweeden male in Amersfoort in het kader van de viering van 175 jaar spoorwegen in Nederland worden geëxposeerd. Hierna werd de 1201 - in afwachting van het vinden van een waardig onderkomen - bij STORE in Blerick gestald.

Tekst en foto's (tenzij anders vermeld): Aad de Meij

De auteur is oud-secretaris van de Werkgroep Loc-1501 en leidde het renovatieproject van de 1201.



FOTO: BERT VAN DER KRUK

De 1219 is inmiddels in de geel/grijze uitvoering uitgebracht door Roco uitgebracht. Hier het vertrek met een sleep zelflossers van spoor 7 in Eindhoven richting Boxtel.

Een slagerij J. Van der Ven

In vroeger tijden slachtten veel slagers zelf. Daartoe was er naast de slagerij vaak een aparte ruimte, waar de slacht kon plaatsvinden. Sommige slagers maakten met een te slachten koe nog een ommetje door het dorp, om te laten zien dat hun vlees prima in orde was. Er zijn niet veel zelfslachtende slagers meer over en een rondje met de koe zal vandaag de dag eerder klanten afschrikken, maar slagerijen met slachtplaats zie je hier en daar nog wel eens. Een goede reden voor modelbouw.

Met behulp van foto's van het grote voorbeeld maakte ik een eenvoudige schets. Door de steenlagen te tellen, kon ik de verhoudingen van de geveldetails vaststellen. Toen de schets, na vele verbeteringen, goed oogde, kon de bouw beginnen. Als eerste sneed ik uit 1 mm styreenplaat de hele gevel en de binnenomtrek van de raamsponningen uit. Hierop kwamen de witte speklagen uit 2 mm styreenstrip van 0,5 mm dik en steentjesplaat van Slaters in dezelfde dikte. Met wat kleine correcties lukte het om steeds hele lagen ste-



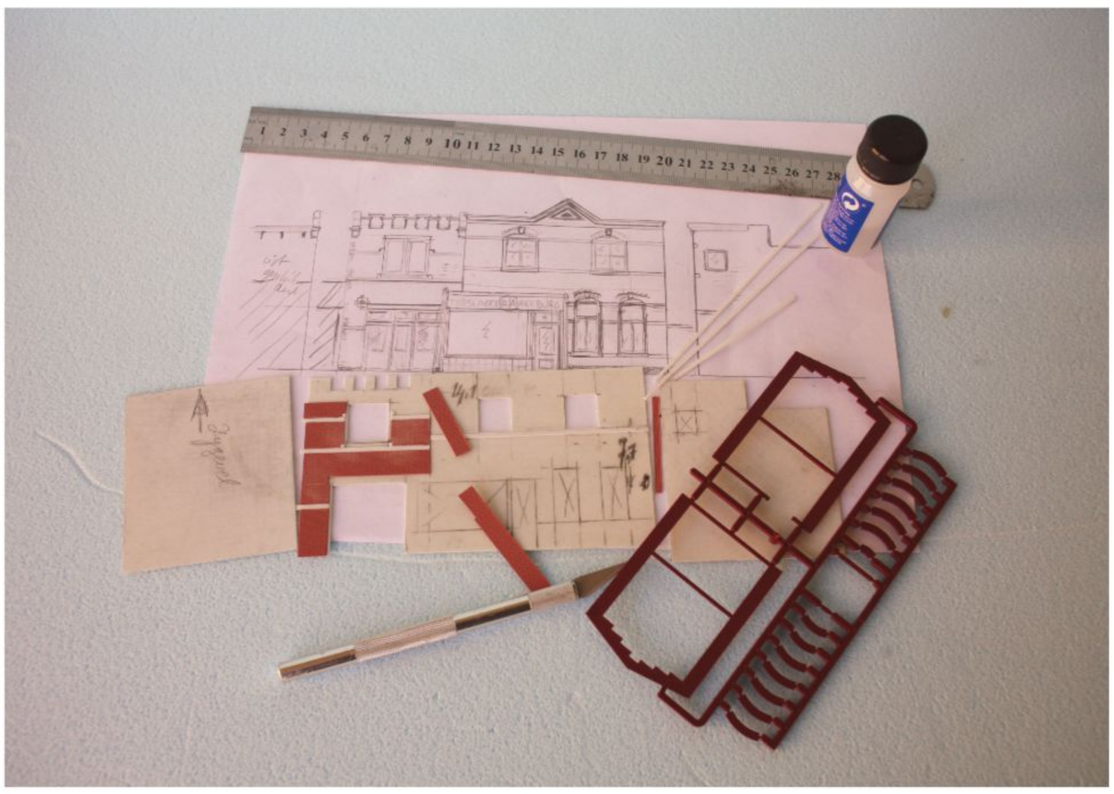


De slagerij wordt uit deze materialen opgebouwd.

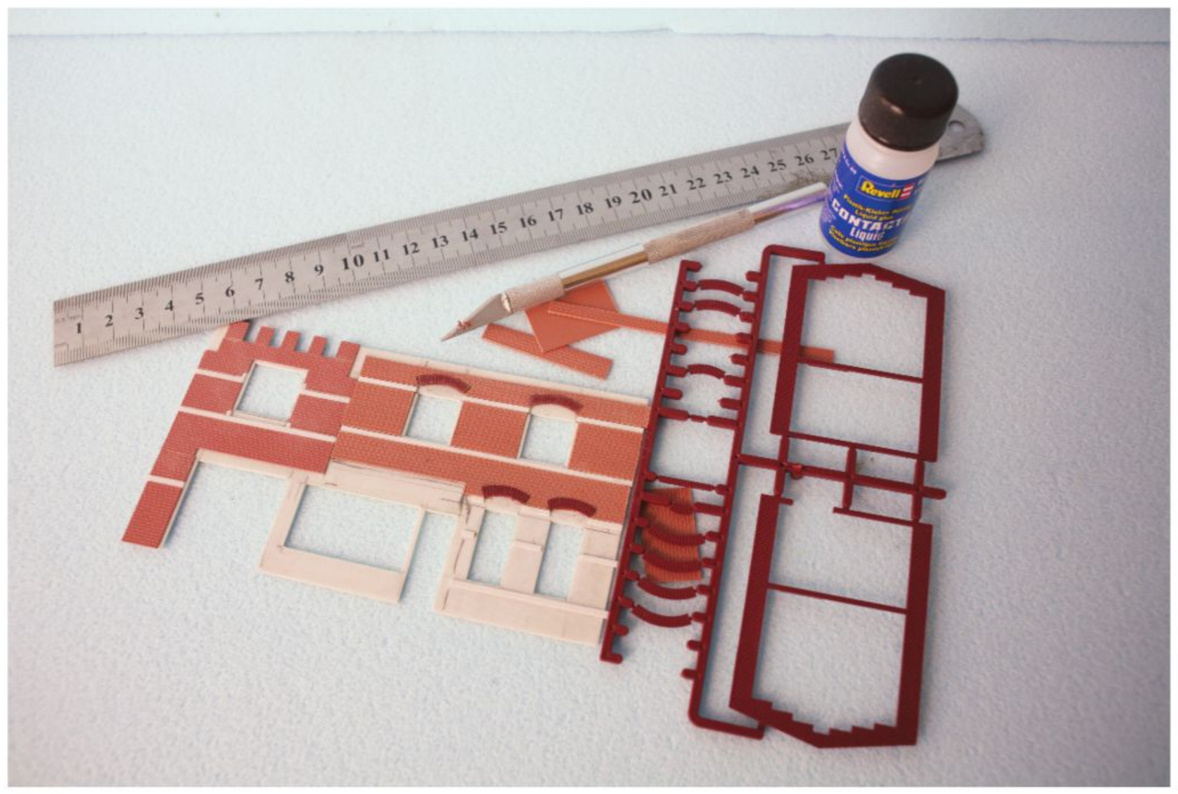
INFO

Gebruikte materialen:

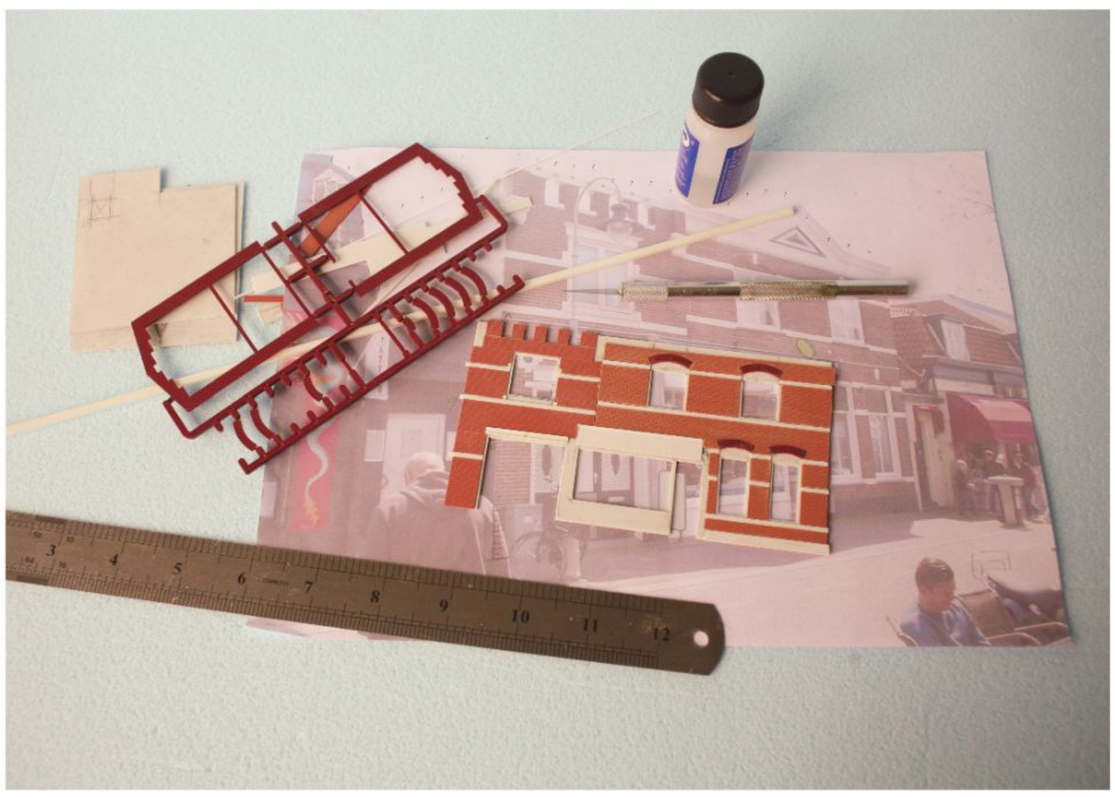
Styreenplaat 1 mm, 0,75 mm en 0,5 mm dik
Slaters-steentjesplaat 0,5 mm
Strips en profiel van Evergreen
Set vensters van Auhagen
Mesje
Stalen liniaal
Dun tekenpotlood
Schuurpapier 240
Kleine vijl
Plasticlijm
Acrylverf



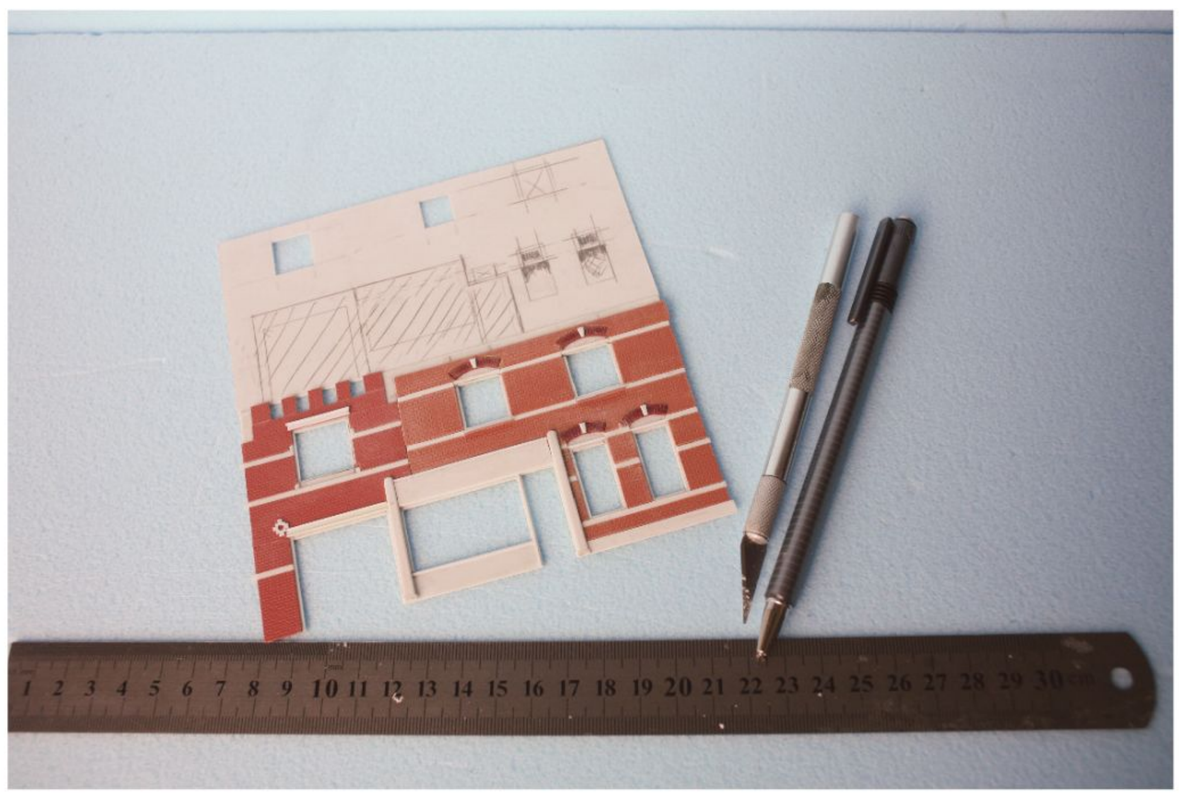
Aan de hand van foto's wordt een ruwe schets gemaakt, met behulp waarvan de delen worden uitgesneden.



Met stroken stenen worden de vakken tussen de speklagen gevuld. De rollagen worden ingepast.



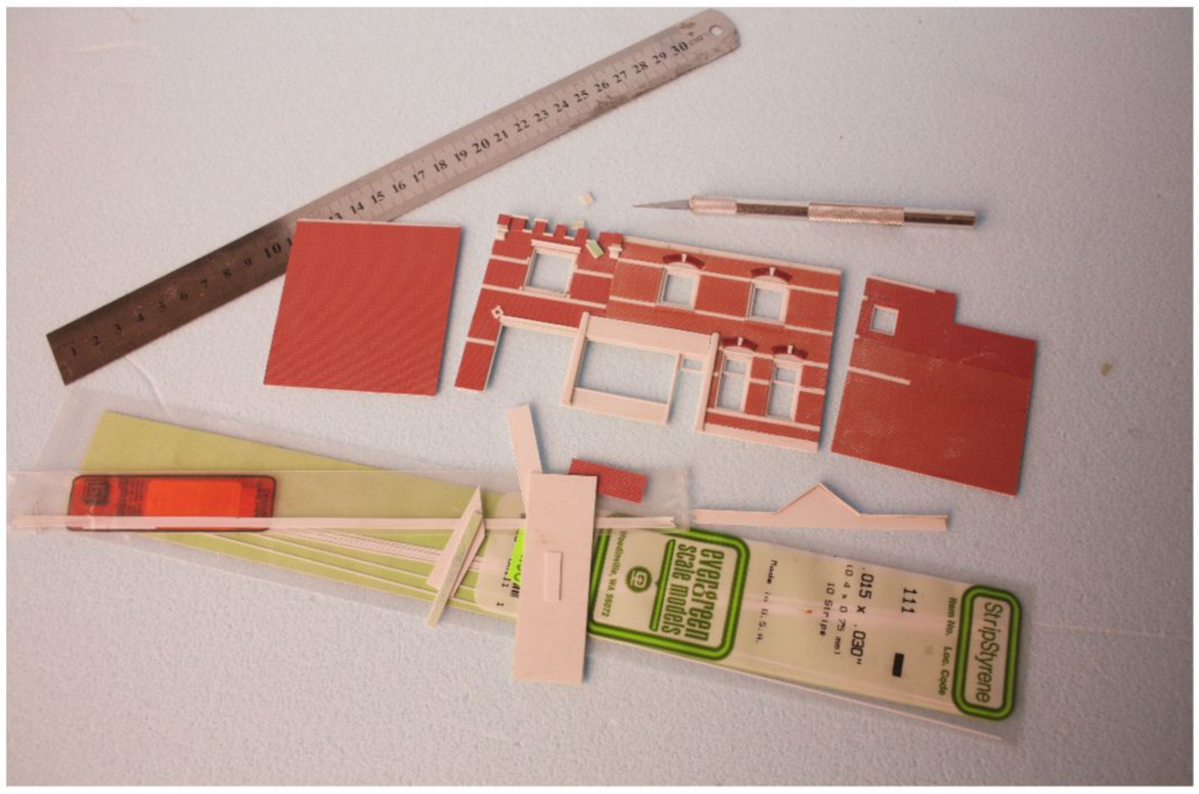
Met een foto bij het werk laten zich detailproblemen meestal snel oplossen.



In een plaat van 0,5 mm worden de vensters uitgesneden. Het gearceerde gedeelte moet helemaal worden weggenomen.

nen tussen de speklagen te krijgen. Ook probeerde ik het metselverband over de hele gevel gelijkmatig te houden, wat soms een hele puzzel was. De linkergevel heeft trouwens een ander metselverband dan de rechter dito: de linkergevel is in halfsteens verband uitgevoerd en de rechter- in staand verband. Helaas had ik het eerste niet beschikbaar en ik heb het door Slaters-plaat in Vlaams verband vervangen. De vensteropeningen worden ruimer dan in de vorige laag uitgesneden, zodat de raamsponningen ontstaan.

De mooie gebogen rollagen in de rechtergevel kwamen uit een set van Auhagen. Ik sneed de steentjesplaat voorzichtig uit en maakte de rollagen goed passend, alvorens ze vast te lijmen. Een snipper wit styreen van 0,75 mm dik vormde de sluitsteen. Tijdens het werk hield ik een foto bij de hand om de details te kunnen controleren. Toen de gevel zo ver gereed was, sneed ik de vensteropeningen uit in 0,5 mm styreenplaat en lijmde deze achter de gevel. Van de schuiframen in de rechtergevel werden alleen de bovenlichten uitgespaard, de on-



Met strips, profielen en zelf gesneden stukjes wordt de gevel afgewerkt.



De gevel wordt op kleur gebracht met acrylverf en daarna gevoegd.



Nadat de delen zijn samengevoegd, wordt het schilderwerk afgemaakt.



De daken en een bodemplaat geven het bouwwerk stevigheid. Het dak wordt in teerkleur geschilderd en voorzien van een sterke washing met groen. Een drybrush met wit laat het dak tenslotte leven.

derramen werden in een extra laag aangebracht.
Let er tijdens het lijmen op, dat de gevel niet kromtrekt, laat de gevel bijvoorbeeld onder een zwaar boek drogen. Voor de afwerking gebruikte ik styreen strips en profielen van Evergreen. Waar nodig sneed ik zelf strips en stukjes op maat om bijvoorbeeld de ornamenten op de linkergevel te maken. Ook de zijgevels werden gemaakt. De slagerij loopt in werkelijkheid nog een heel stuk naar achteren door, maar ik beperkte mij tot het vanaf de straat zichtbare



De tussenvloer en een tussenwand geven nog meer steun. De winkel blijft uitneembaar.



Uit restjes wordt de winkel gebouwd. De wanden zijn eenvoudig met potlood opgetekend en de inrichting is bescheiden. Het sortiment was vroeger ook niet zo uitgebreid als tegenwoordig en wat hij niet in de winkel had, haalde de slager even 'van achter'.



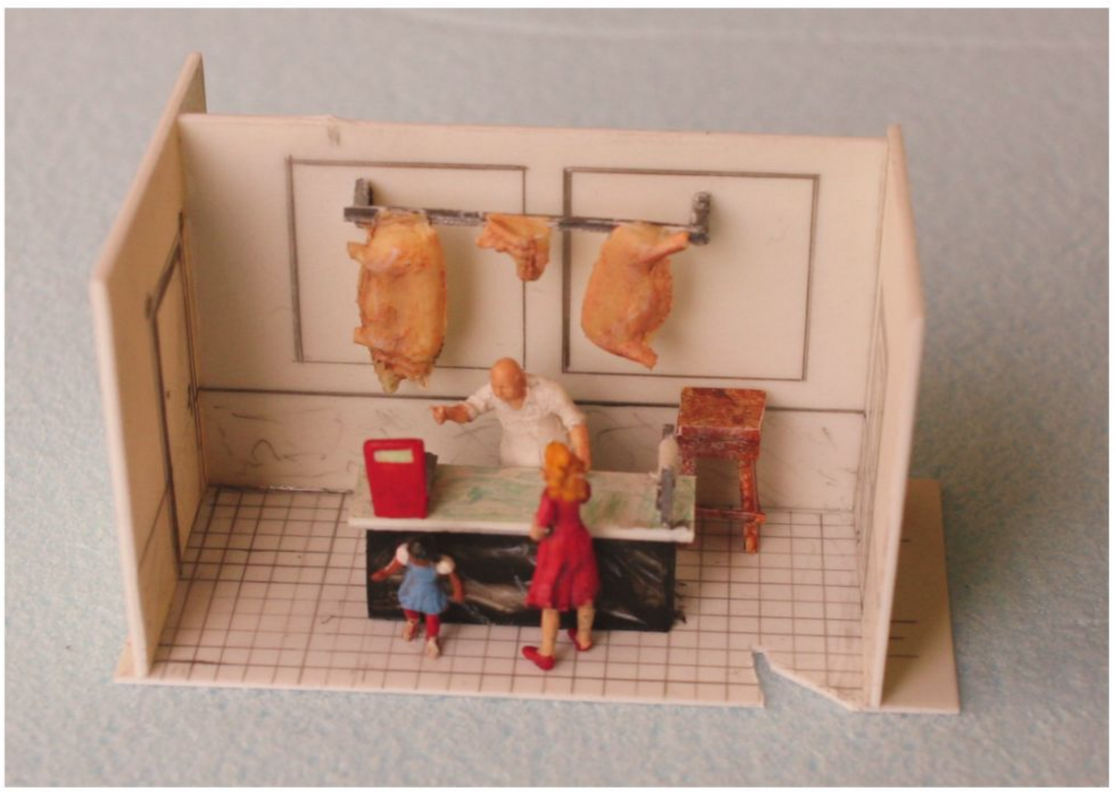
Het voorbeeld, dat inmiddels groene vensters heeft gekregen.

deel. Als het bij plaatsing op een baan nodig blijkt er nog een stukje aan te bouwen, kan dat altijd nog. Met Ziegelrot van Revell aqua colors kregen de gevels een beetje meer kleur. Ik poetste de verf ongelijkmatig uit voor een levendig effect, waarna de voegen met sterk verdunde witte verf werden gevuld.

De wagendeuren van de slachtplaats werden uit styreen 0,75 mm opgebouwd. Het gietijzeren sierwerk is uit een aluminium deksel van een yoghurtbeker gemaakt, door dit met de punt van een mes in te prikken, waarbij ik in het midden een stukje onaangeroerd liet. Nadat alle gaatjes waren geprikt, werd het ornament van achter af met een prikker bol gemaakt. Een bodemplaat werd uit 1 mm styreen aangebracht en uit hetzelfde materiaal ontstond het platte dak. Een vloer en een tussenwand kwamen er natuurlijk ook in. Op het dak verrezen twee schoorstenen en achter de ramen kwamen gordijnen uit de restjesdoos.

Voor de winkel maakte ik een los bakje waarin uit allerlei stukjes styreen een passend interieur werd gemaakt. De wanden werden simpelweg met een dun potlood getekend en tenslotte slachtte ik een plastic varken, zodat de slager ook iets te verkopen heeft. De naam printte ik in een lettertype dat ik bij de stijl van het gebouw vond passen. Ik plakte de strook met fotolijm vast. Wie lust er een plakje worst?

Tekst en foto's: Thonis van der Weel



De eerste klanten dienen zich al aan. 'Mag het een onsje meer zijn?' lijkt de slager te vragen.



Bijna was de koe de winkel ingelopen, maar veekoper Klopper weet dat met een paar krachttermen en wat fysiek geweld te voorkomen. Vrouw Van der Ven ziet de koe, die zich in de veewagen nogal bevuild heeft, komen en denkt dat ze het beest eerst wel mogen wassen, als ze daar nog mee door het dorp willen. En die juffrouw op die fiets? Die zegt u hoogstwaarschijnlijk niets...

INFRA

Per stoom- en sneltram naar Scheveningen

Op oudejaarsavond 1925 klonk nog een laatste keer de fluit van de HIJSM-stoomtram Den Haag Hollandsche Spoor – Scheveningen. Talloze badgasten had hij naar het strand gebracht en vele tonnen goederen vervoerd. Nu nam de 'Haagse Tram' het over. Vanaf 15 juli 1927 weerklonk het gebiedende belsignaal van elektrische tramlijn 11. Een stadstram geheel op eigen baan en daarmee de eerste sneltram in ons land. Een nieuw tijdperk was aangebroken.



Vuilnistram naar Scheveningen bij halte Reinkenstraat (ca. 1910).

Ook voor het goederenvervoer op deze lijn. Weliswaar bleef de spoorverbinding met het emplacement Scheveningen-Duinstraat tijdens het vernieuwen van de lijn en nog jaren daarna in gebruik, maar de stoomtractie maakte wel plaats voor elektriciteit.

Op 12 juni 1886 opende de HIJSM een stoomtramlijn van Den Haag Hollandsche Spoor naar Scheveningen. Eerst tot de halte Duinstraat, om twee jaar later op 3 juli 1888 zijn definitieve eindpunt en emplacement Scheveningen Zeerust te bereiken.

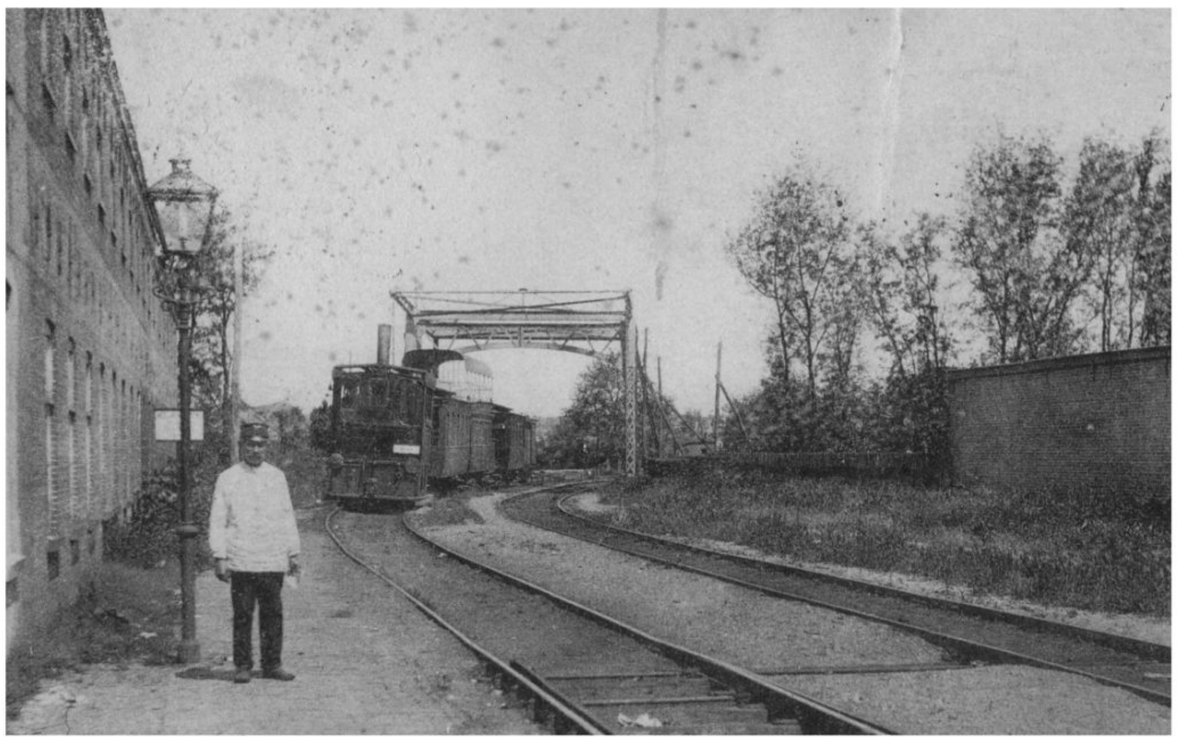
De HIJSM legde de lijn dubbelsporig aan. Bij de Loosduinseweg kwam een goederenemplacement, waar vooral kolenhandelaren zich vestigden. Tevens kruiste de tram hier de lijn van de Westlandsche Stoomtram naar Loosduinen. Er kwam later ook een verbindingsboog, maar de afmetingen daarvan waren te beperkt om als officieel overgavepunt HIJSM/WSM te dienen. Voorts werden de nabijgelegen gasfabriek en de 'Asch- en vuilnisstallen Aschtaal', zeg maar de vuilnisbelt, aangesloten. In 1904 verrees naast de stoomtramlijn, aan de De Constant Rebecquestraat een gemeentelijke elektrische centrale met railaansluiting voor het transport van bouwmaterialen. Daarna bleef dit spoor liggen voor kolenaanvoer, als winterse omstandigheden de scheepvaart belemmerde.

In de omgeving Duinstraat kreeg ook de tweede vestiging van 'Aschtaal' een eigen raccordement. Het kwam dus geregeld voor dat een trein met open goederenwagens, uitpuilend van allerlei stinkend vuil en afval zijn weg naar Scheveningen zocht. Tot afschuw van het reizend publiek.

Ter hoogte van de Reinkenstraat/Laan van Meerdervoort takte een



Loc H 51 met goederentram uit Scheveningen bij de Delftselaan (1962).



HIJSM-stoomtram nadert halte Loosduinseweg (ca. 1900).

zijlijn af naar de Anna Paulownastraat, die net als het eerste traject naar de Duinstraat op 12 juni 1886 in gebruik was genomen. Het stationnetje aan de Anna Paulownastraat staat er anno 2014 trouwens nog.

Bij de Reinkenstraat kwam een haltegebouw. Armseinen beveiligden het complex, dat ook enkele goederensporen omvatte. Overigens stonden op verschillende plaatsen langs de lijn armseinen, wat hem eerder het uiterlijk van een spoorweg dan van een stoomtram gaf.

Hollandsche Spoor – Scheveningen was de succesvolste stoomtramlijn van de HIJSM, ondanks de latere concurrentie van de stadstram. Aanvankelijk was er een uurdienst van Den Haag HS naar Scheveningen en naar de Anna Paulownastraat, in de middag en avond met een directe halfuurdienst tussen dit laatste station en de badplaats aangevuld. In de jaren na 1886 werd de frequentie sterk opgevoerd. Nog in de zomer van 1916, tijdens de Eerste Wereldoorlog met zijn tekort aan brandstoffen, werd naar de kust een 7½ minutendienst onderhouden. De lijn kende onder meer vijf imperiaalrijtuigen, waar de reizigers zitplaatsen op het dak vonden.

Vanaf 1 juli 1890 reed er een speciale forenzentrein voor zakenlieden van Scheveningen Strand naar Rotterdam DP. Tot de opening van de ZHESM-lijn Scheveningen Kurhaus – Den Haag HS werd deze later tot Rotterdam Beurs doorgetrokken. 's Morgens heen en tegen het einde van de middag weer terug.

Tussen de reizigersdienst door bestond er een ook druk goederenvervoer naar de Duinstraat en de Loosduinseweg. Op de vrachtbrieven stond veelal, vis, huisvuil, steenkool, hout en zout.

Haagse Tram neemt over

De latere concurrentie van de stadstram deed het vervoer naar de Anna Paulownastraat dramatisch dalen. Nadat al in 1907 de directe dienst Anna Paulownastraat – Scheveningen was gestaakt, werd de zijlijn op 4 december 1915 gesloten. Ook de stoomtram van Hollandsche Spoor naar Scheveningen moest er uiteindelijk aan geloven, maar dat had vooral een andere oorzaak: het aflopen van de concessie per 31 december 1925.

De Haagsche Tramweg Maatschappij richtte na de komst van de elektrische trams op het stadsnet al snel begerige blikken op de stoomtramlijnen in de regio. Volgens krantenberichten wilde de HTM de HIJSM-lijn naar Scheveningen overnemen en er in 1907 met elektrische trams (lijn 11) op gaan rijden. Maar pas bij het aflopen van de concessie eind 1925, ging het stoomtramtraject allereerst over in handen van de gemeente Den Haag. Die bereidde de ombouw en elektrificatie vanaf al juni 1926 voor. Maar het bedrijfsleven protesteerde krachtig tegen het stopzetten van het goederenvervoer naar de Duinstraat. De klagers kregen hun zin en de HIJSM bleef deze verbinding over één spoor tot 15 juli 1927 met stoomtractie verzorgen. Daarna reden de spoorwegen niet verder dan het emplacement Loosduinseweg, waar zij de goederenwagens voor Scheveningen overgaven aan de HTM.

Voor het goederenvervoer bestelde de Haagse vervoersonderneming bij de Duitse fabriek Siegener Eisenbahnbedarf in Siegen twee elektrische locomotieven (later de H 51 en H 52). Zij vonden in een kleine locloods aan de Delftschelaan onderdak. Hier lag ook een wissel-



Tramstel 6064 uit Hannover bij de Duinstraat (14-12-2002).



GTL-stel 3127 naar Scheveningen bij de halte Van Boreelstraat, 13-02-2002.

verbinding om de goederenwagens over te geven ‘van het spoor aan de tram’ en omgekeerd.
Uiteraard moest bij de ombouw van de lijn in 1926-27 rekening worden gehouden met het feit dat het tramspoor van de toekomstige lijn 11 ook voor spoorwagens met hun bredere flenzen geschikt was. Het beginpunt Hollandsche Spoor kwam onder de loze stationskap, waar tot dusver huurkoetsen hun vertrekpunt hadden. Het werd een ‘kopstation’, dat ook een verbinding met het stadsnet kreeg. Het oude tramstation in Scheveningen werd tot een enkelsporige keerlus versimpeld, met in het midden een opstelspoor. In de loop van de jaren kwamen er kruisingen en verbindingen met andere stadslijnen, zoals bij de Duinstraat richting Scheveningseweg en bij Houtrust. Hier vlakbij, op de Houtrustweg, lagen ook enkele opstelsporen voor extratrams voor terugkerend publiek als er bij HBS gevoetbald werd of bij evenementen in de Houtrusthallen.
‘Lijn 11’ volgde het oude stoomtramtracé, met dien verstande dat het gebogen traject bij de kruising met de Loosduinseweg in 1932 werd recht getrokken en iets in de richting van Den Haag centrum verschoven.
Op 1 juli 1927 ging de goederendienst van start. De reizigerstrams gingen op 15 juli rijden met nieuwe motorwagens van de serie 800, gebouwd door de Rotterdamse firma Allan Co. en aanhangrijtuigen van de serie 900 (later ook serie 750). Ze leken sterk op elkaar en vormden fraaie combinaties. Enkele exemplaren en ook loc H 51 zijn als museummaterieel bewaard.
Ook organisatorisch waren er vernieuwingen. Na afloop van de HTM-concessie in 1926 werd de NV Gemengd Bedrijf Haagsche Tramweg-Maatschappij opgericht, waarbij ‘Den Haag’ een flinke financiële vinger in de pap had. De gemeente kreeg zo direct medezeggenschap over het openbaar vervoer in de residentie.

Afbraak en wederopbouw

Lijn 11 was een unicum in Nederland. Geheel eigen baan, modern materieel, op rechte stukken rijdend met snelheden tot 45 km/h en bovendien nog goederenvervoer met eigen locomotieven.
Na de Duitse inval in Nederland ging de bezetter in 1942 over tot de bouw van de Atlantikwall. Lijn 11 werd tot de Jacob Pronkstraat/Vuurbaakstraat in Scheveningen ingekort. Toen de Vesting Scheveningen in 1943 werd aangelegd, betekende dat voor lijn 11 een opdeling in een traject Scheveningen – Houtrustbrug en een traject Houtrustbrug – Hollandsche Spoor. Op 17 november 1944 stopten de Haagse tramdiensten wegens elektriciteitsgebrek.
Na de bevrijding werden goederen- en personenvervoer in respectievelijk in 1945 en 1947 hervat. Bijzondere verschijningen in de goederensfeer waren de speciale groene en grijze zijlossers van de Vuil Afvoer Maatschappij, die het Haagse huisvuil van het VAM-terrein aan de Loosduinseweg naar Wijster brachten. Het goederenverkeer liep later sterk terug tot in december 1974 de dienst naar de Duin-



Trams op het opstelspoor aan de Van Boetzelaerlaan, oktober 1955.



Laatste dag van de 800’en aan het eindpunt Den Haag HS; de aangekomen tram uit Scheveningen laat zijn bijwagen staan en pikt voor de terugrit de bijwagen op, die de vorige tram daar heeft achtergelaten.



Voor de laatste rit kreeg de 814 een bord ‘Afscheid na 38 jaar trouwe dienst’, 30-10-1965.



Twee PCC's op lijn 11 bij het Hobbemaplein, links het NS-spoor naar het emplacement Loosduinseweg, december 1971.



Het emplacement Duinstraat, gezien vanaf het flatgebouw ernaast; een PCC passeert de rangerende loc H 52, 1972.

straat werd gestaakt.
Na opbraak van de opstelsporen op de Houtrustweg, kreeg lijn 11 in 1948 bij de Van Boetzelaerlaan een extra spoor voor 'voetbaltrams'. Geregeld stond daar 's zondags materieel opgesteld. Pas in augustus 1974 ging dit zijlijntje buiten dienst.
Een grote verandering betekende de vervanging van de 800'en op 31 oktober 1965 door PCC's. Een nostalgische gebeurtenis. Voor de afscheidsrit kreeg motorwagen 814 de tekst 'Afscheid na 38 jaar trouwe dienst' mee. Omdat de PCC's eenrichtingwagens waren, moest bij het Hollandsche Spoor een keerdriehoek in gebruik worden genomen, later gevolgd door een keerlus. De PCC's op hun beurt werden tussen 1981 en 1993 door de huidige GTL-tramstellen opgevolgd. Van 2002 tot 2005 heeft op lijn 11 nog een aantal dubbelgelede Hannoverse Stadtbahnwagens, type TW6000, gereden. Hun inzet bleek geen succes, onder andere door slijtage aan de wielbanden.
Waarschijnlijk het grootste infrastructurele werk op de route, was de bouw van de tramtunnel onder het emplacement van het Hollandsche Spoor. Deze was nodig voor de verbetering van de openbaarvervoersituatie op het Stationsplein en de omleiding van enkele tramlijnen via lijn 11 (en de nieuwe tunnel), die daarmee verbonden was.
Binnenkort verschijnt de (bredere) Siemenstram Avenio op lijn 11 (en ook op lijn 16 en 17). Al in 2009 trof de HTM de eerste voorbereidingen om het baanvak daarvoor geschikt te maken. Perrons van de haltes werden verplaatst of aangepast, kademuren langs de Conradkade ten oosten van de Laan van Meerdervoort verzwaard om te voldoen aan de veiligheidseisen enzovoort. Als de Avenio rijdt, bezet lijn 11 opnieuw zijn unieke plaats in het Haagse tramwegnet.

Foto's en tekst: Hans van Lith (prentbriefkaarten: eigen collectie)

INFO

Bronnen:

- Blok, Johan; Van der Spek, Dick: Railatlas tramlijnen Den Haag en omstreken vanaf 1864, De Alk, 2009
- Blok, Johan: Kort intermezzo uit Hannover, Op de Rails, 2012, nr. 2
- Fuchs, dr. J.M.: Onderweg, Een eeuw personen- en goederenvervoer in Nederland, KNVTO, 1981
- Wijck Jurriaanse, N.J. van: Lokaalspoor- en tramwegen van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, Wyt, 1978



Het oude eindpunt onder kap is al jaren verlaten, honderden fietsen namen de plaats van de tram in; een GTL uit Scheveningen rijdt richting Stationsplein.



GTL-stel 3071 en de A 327 van de Tramweg Stichting bij de eindhalte Scheveningen.

TEST



DECENNIALANG EEN BEELDBEPALENDE DIESELLOC

De Piko NS 2297 in 1:160

Voor het eerst in lange tijd is er door Piko weer een locmodel naar Nederlands voorbeeld in schaal N uitgebracht. Het gaat om een model van een dieselelektrische locomotief uit de serie 2200 die bij de NS in jaren vijftig de nog resterende stoomlocs moest vervangen.

Tussen 1955 en 1958 werden bij Allan in Rotterdam de locs 2201-2300 gebouwd en bij het Franse SFAC in de buurt van Lyon rolden de 2301-2350 uit de fabriek. Ze werden onder andere bij het kolenvervoer van de Staatsmijnen ingezet en werden later ook voor het personenvervoer gebruikt. Door het ontbreken van bepaalde voorzieningen zoals treinverwarming waren ze daarvoor eigenlijk niet geschikt. Door Spoorslag ‘70 bleek dat er een groot tekort aan personenmaterieel bestond. Voor het traject Arnhem en Winterswijk werden Plan E-rijtuigen voor die serie 2200 geschikt gemaakt. De locs konden met hun maximumsnelheid van 100 km/h uitstekend voor personentreinen ingezet worden, maar voor het verwarmen van personenrijtuigen moest nog iets bedacht worden. Zeven door Alstom op oude NS-goederenwagens gebouwde energiewagens losten het probleem vervolgens op.

Het Piko-model

In de doos zit een helemaal complete bruine 2297 in de afleveringstoestand van 1957. Met bruin cabinedak en korte schoorsteen zonder demper ziet het model er goed uit. De keurig gespoten kap met zandkleurige bies maakt die indruk compleet. Die bies loopt niet door over de voorzijde van de cabine, maar dat hoort wel zo en loopt juist wel over de meegegoten handgrepen naast de cabinedeuren.
De bronskleurige nummerplaten op de zij-, voor- en achterkanten zijn duidelijk leesbaar. Op de zijkanten van de lange huif zijn de fabrieksschilden gedrukt. Het graveerwerk van de kap is mooi fijn uitgevoerd, de luchtinlaat boven op de huif ziet er heel fijn uit. Ook de rest van de spuitgietwerk is goed: zelfs de bevestigingsschroeven rond de front- en sluitseinen zijn aangebracht. Het hekwerk rondom verdient een compliment op zich: fraai geëtst messing met ook vrijstaande handgrepen voorop de loc. De zwarte omloop aan weerszijden van de huif is voorzien van reliëf. Ook aan de nodige details op de bufferbalk, zoals lantaarnijzers, en stuurstroomkabels is gedacht. De luchtslangen en haakkoppeling zijn in metaal meegegoten, behalve de luchtslangen op de huif en cabine; deze zijn los aangezet.



De rechterzijkant met de zij-instap in de cabine. Zo recht op de zijkant gezien lijkt het model net wat te hoog op de poten te staan.



De voorzijde van het model.

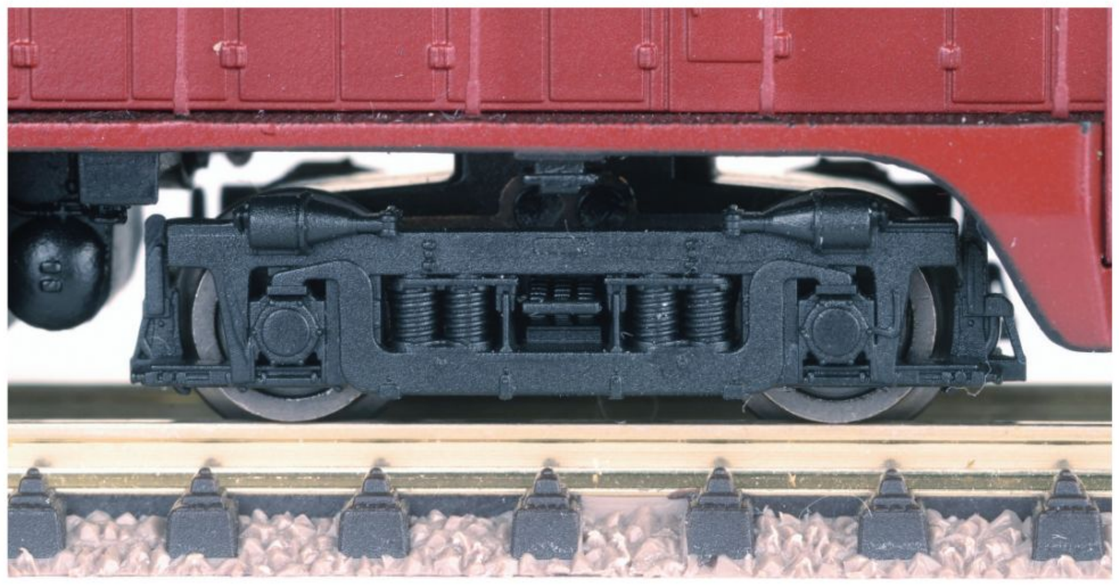


De voorzijde schuin gefotografeerd, waarbij de fraaie handgrepen opvallen.

Er is in een standaard kortkoppelsysteem met opnameschacht conform NEM 355 voorzien. De draaistellen van het Amerikaanse zwanenhalstype zien er goed uit, de remcilinders zijn ook goed weergegeven. De contactafnamestrips achter de scheenplaten zijn door de fabrikant al netjes gezwart. Bij de zijdelingse aanblik van het model lijkt het wat te hoog op de poten te staan. Er is vrij zicht door de hele cabine, zowel van de zijkant als van voor naar achter. De seinverlichting past bij het tijdperk waarin de loc is geplaatst, beide onderste frontseinen branden, terwijl tegelijkertijd twee sluitseinen aan de achterkant van de loc te zien zijn. De afscherming is goed, er is geen lichtlekkage, maar de frontseinen branden wel te fel.
Om een decoder te plaatsen moet de kap van het onderstel verwijderd worden. Hiertoe worden twee schroeven losgedraaid. Die bevinden zich onder de koppelinghouders in het frame en zijn te bereiken door de koppeling naar opzij te draaien. Vóór afname van de kap moeten eerst de luchtslangen in huif en cabine voorzichtig naar achteren getrokken worden. De kap recht omhoog trekken want de ruimte luistert vrij nauw. Niet iedere decoder zal geschikt zijn, vanwege de vrij smalle kap.
Op de print zien we de brugsteker voor de PLuX12-interface, aan de voor- en achterzijde van de print de aansluitingen voor de verlichting. De leds voor de sluitseinen in de cabine zijn hier ook gemonteerd, het licht hiervan wordt via een dakinzet met lichtgeleiders naar de cabine geleid.



De NS 2250 op 14 juni 1986 gefotografeerd op de lijn Arnhem Winterswijk met vier Plan E-rijtuigen en een energiewagen die ingezet kon worden voor de treinverwarming, een voorziening die bij diesels ontbrak. Een tweede 2200 maakte de trein compleet zodat op de eindpunten niet omgereden hoefde te worden. (foto Albert Rozenboom †)



De zwanenhalsdraaistellen zijn goed getroffen.



De rechterzijkant van de cabine, waarbij de gele band niet doorloopt. De omloop is van stevig antislipprofiel voorzien.



De cabine, waarbij de opstaptreden ook van profiel voorzien zijn.

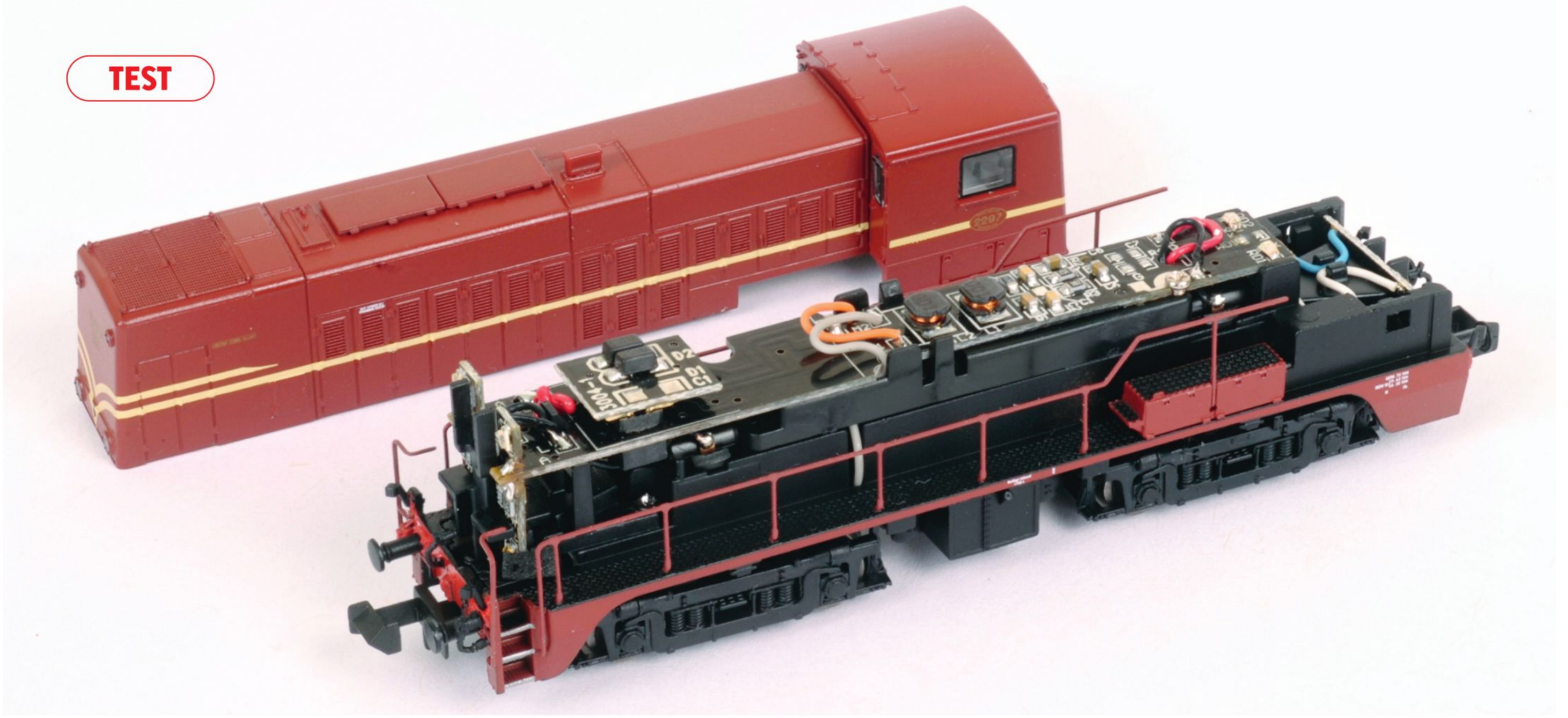
Alle vier de assen worden via twee wormwielen op een tandwielhuis aangedreven; twee wielen die diagonaal tegenover elkaar geplaatst zijn op as 2 en 3 zijn van antislipbandjes voorzien. Aan weerszijden van de motor zijn twee kleine vliegwielen geplaatst, die echter geen effect hebben. De huif van de opbouw bestaat uit metaal dat voor het gewicht van de loc zorgt. De cabine bestaat uit kunststof. Bij het terugplaatsen van de kap is het zaak er op te letten dat de kleine luchtslangen niet tussen boven- en onderbouw bekneld raken én dat de metalen handgrepen vóór op de loc niet in de verdrukking raken.

De rijeigenschappen

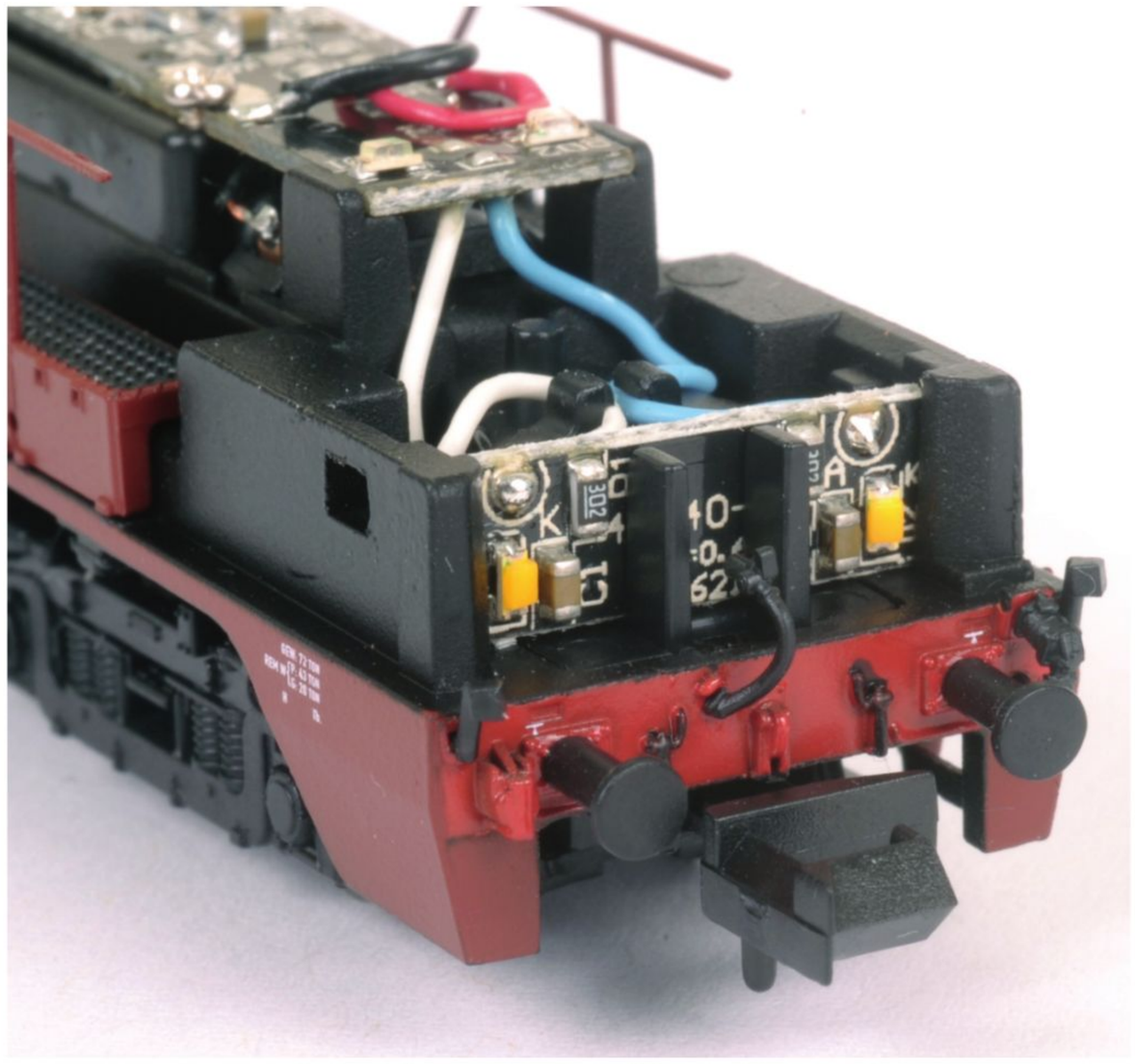
Railhobby testte de analoge versie van het model. Door het ontbre-



De schroeven om de bovenbouw te lossen zitten verborgen onder de koppelingen.



Het binnenste van de loc met afgenomen huif. Links op de print de PLuX12-brugsteker.



De verlichtingsprint aan de cabinezijde. De leds voor de sluitseinen zijn bovenop de grote print gemonteerd.

ken van massa (de vliegwieltjes doen niks) is de overbrenging erg direct en sterk afhankelijk van de toegepaste rijregelaar. De snelheid ligt aan de hoge kant en de trekkracht is voldoende voor een realistische inzet.

Conclusie

N-spoorders naar NS-voorbeeld hebben met deze NS 2200 een typisch Nederlandse trekkracht die op heel wat modelbanen z'n werkzaamheden kan verrichten. De adviesprijs van € 140,- is het model zeker waard. De slimme constructie maakt het mogelijk dat ook de latere versies van de loc geproduceerd kunnen worden. Voorzichtigheid is geboden met de handgrepen voor op de loc: deze zitten met twee heel kleine gebogen punten vast in de bufferbalk. Er zijn geen reserve-exemplaren meegeleverd en de verwachting is dat er in de toekomst wel eens een (of allebei) zouden kunnen verdwijnen.

Test en tekst: Rob Ellerman en Ruurd de Jong
Modelfoto's: Rob Ellerman

EXTRA ONLINE

Meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl
Gratis voor abonnees!

INFO

1. Voorbeeld is de Bo'Bo' dieselloc 2297 van de NS in tijdperk III uitvoering.

2. Maatvoering

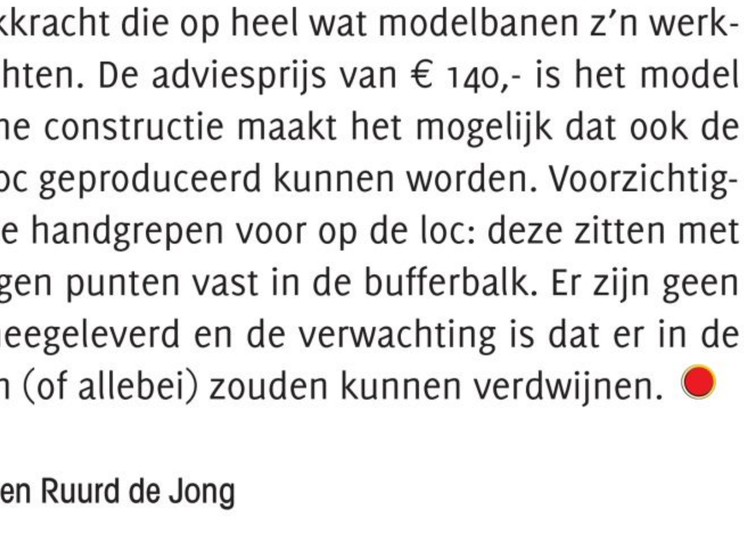
(alle maten in mm)	Voorbeeld	1:160	Model
Lengte over de buffers	14010	87,6	87,7
Radstand draaistellen	2540	15,9	15,9
Hart op hart draaistellen	6710	41,9	41,9
Wieldiameter	950	5,9	5,9

3. Gegevens

Motoren: poolaantal	3
Aangedreven assen	4
Antislipbandjes	2
Minimumboogradius	192
Vliegwielen	2
Front- en sluitseinen branden (wisselend met de rijrichting)	

4. Waardering

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





Bijna uitgewerkt in Oostende

Belgische stootjukken zijn doorgaans gemakkelijk te herkennen: ze zijn wit geschilderd. In Nederland zag je dat nog in de jaren 1960 op de stations in Zeeuws-Vlaanderen, die ooit – voordat NS de lijnen overnam – behoorden aan de Spoorwegmaatschappijen Mechelen-Terneuzen (MT) en Gent-Terneuzen (GT).

Spoor 3 van het station Oostende aan de Belgische kust heeft ook (nog) zo'n wit stootjuk. Maar het heeft zijn langste tijd ongetwijfeld gehad. Je ziet het aan zijn verweerd uiterlijk. De stootbalk is gebarsten, de afsluitlantaarn van het spoor staat een beetje scheef (maar is nog wel op een lichtkabel aangesloten) en overal tekenen zich roestplekken af. Niettemin, de zware constructie dwingt nog steeds respect af. Achter de bufferbalk een zwaar stalen H-profiel, het geheel geschraagd door verticale en schuine profielen van dezelfde vorm, het geheel weer gemonteerd op langsbalken, die op hun beurt met talrijke schroeven en bouten op de (contra-)spoorstaven zijn bevestigd. De robuuste opbouw spreekt duidelijk een 'tot hier en niet verder' uit.

Op de perronsporen van Oostende arriveerden en vertrokken decennialang grote internationale treinen. Ze gaven aansluiting op de veerdiensten naar Engeland of namen die over bij aankomst. In de jubileumuitgave van Cooks Continental Timetable 1873-1973 vinden we nog veerverbindingen met Dover, Harwich en Folkstone en – naast een vijftal autoslaaptreinen in de zomer – klinkende namen als Nord-Express (naar Kopenhagen), Oostende-Wenen Express (naar Wenen met een rijtuig naar Budapest), Parijs-Scandinavië Express (Parijs/Oostende-Keulen-Stockholm) en Oost-West Express (Parijs/Oostende-Moskou).

Anno 2013 is er nog slechts één ferryverbinding met Ramsgate, die alleen passagiers met een auto meeneemt. De grote express- en autoslaaptreinen zijn verdwenen. We zien alleen een keer per dag een snelle Thalys naar/van Parijs en verder rijden er (veel) binnenlandse treinen van en naar de belangrijke haven- en toeristenstad Oostende. In 2012 startte een ingrijpende modernisering om het station weer aan te passen aan de moderne eisen. Zelfs de kusttram van 'De Lijn' komt onder hetzelfde dak. Maar het stootjuk op spoor 3 blijft een relikwie van 'toen', zolang het er nog staat. ..

Tekst en foto: Hans van Lith

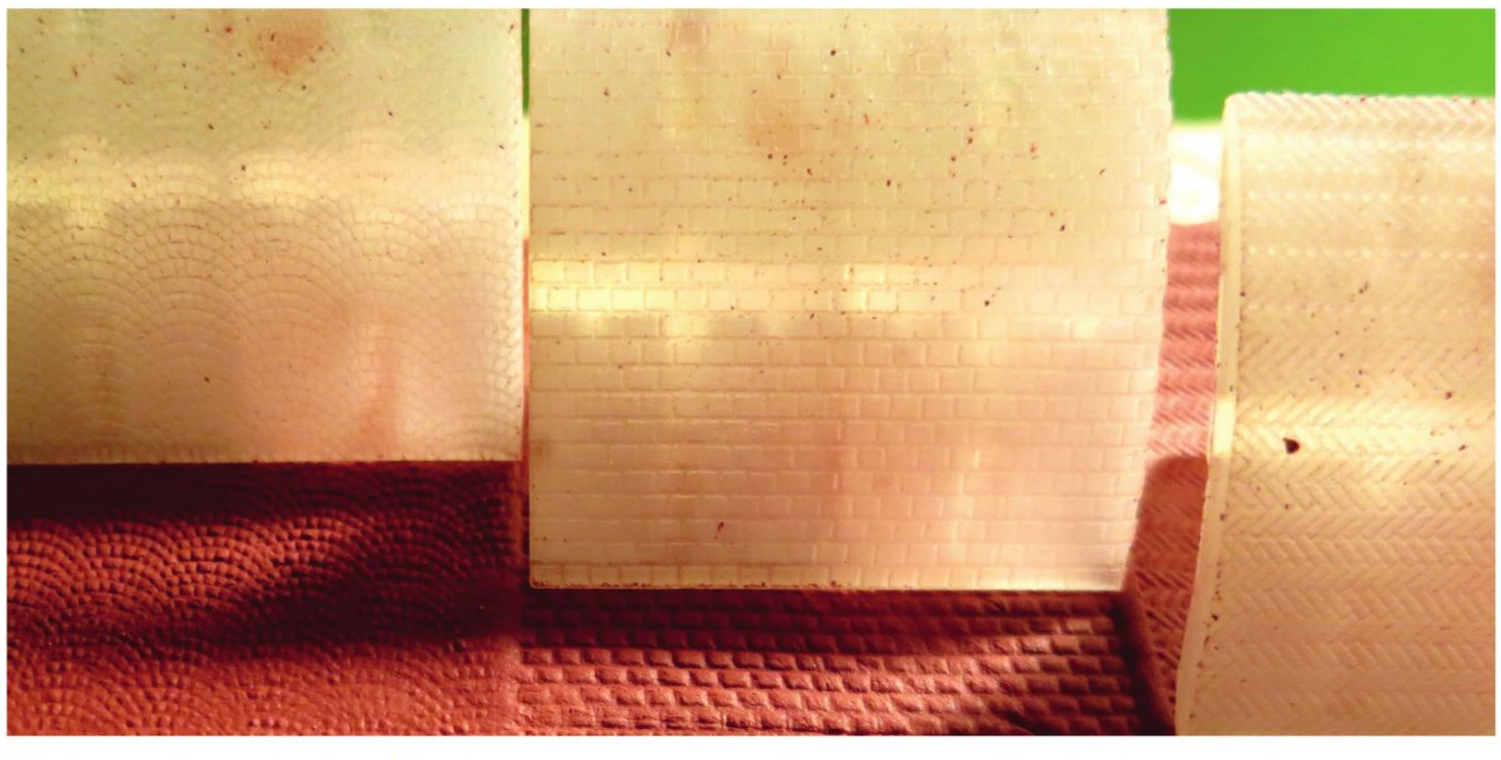
De VT 95.9 van Brekina is een weergave van de voorserie van dit type dieseltreinstel.

Brekina

Na een oponthoud van enkele maanden is bij Brekina de voorserie van de VT 95.9 verschenen, samen met de bijwagen VB 140. In de Duitse pers verscheen dit model al eerder, maar dat betrof een niet geheel correcte protoserie. Het hier besproken model is nu aan de handel uitgeleverd. In onze maartuitgave, nummer 367, wordt dit model nader in een Railtest voorgesteld.-NR

RailNScale

Voor N-spoorders, of beter N-autorijders, hebben Maurice Pierik en Joris Hoogelander een tweetal attributen uitgebracht, die het modelbouwen in deze schaal een stukje kan veraangenamen. Een sjabloon voor wegmarkeringen en een wegdekstempel. Met de licht gebogen stempels kunnen in vers uitgerolde boetseerklei klinkerpatronen worden gedrukt. Naar keuze kunnen de straatstenen in halfsteens-, keper-, rij- of boogverband worden gelegd. De stempels zijn verkrijgbaar met een breedte van 14 en 28 mm (een of twee rijstroken) en ook voor straatspoor toe te passen. Op de site railNscale.com vindt u tips voor het gebruik. Wegmarkeringen, voorsorteerpijlen, haaientanden, zebrapaden, fietsstroken en busbanen kunnen met het sjabloon lijnrecht worden aangebracht. Een vaste hand, schoon wegdek en een Edding 780 markeerstift gaan het verkeer in 1:160 in goede banen leiden. Vooralsnog alleen voor schaal N verkrijgbaar.-DH



Klinkerwegstempels bij railNscale.



Wegsjabloon schaal N van railNscale.



De eigen Gravita 10BB fabriekslocomotief van Voith.

Brawa

In schaal 1:87 is na een aantal varianten van de Gravita-loc van Voith nu ook een model van de fabriekseigen machine gemaakt. Het vierassige model met LED-verlichting draagt computernummer 9 2 80 1265 499-4 en heeft door zijn jonge leeftijd nog geen revisiedatum op de stelbalk staan. Aan de afwerking van de moderne machine is veel aandacht besteed. Zo zijn de roosters van de treden aan de voor- en achterkant geëtst en geven ze het geheel een strakke uitstraling. Onder de geëtste luchtroosters op het dak van het motorcompartiment bevinden zich echt draaiende ventilatoren en is ruimte voor een decoder en een luidspreker gecreëerd. De bovenbouw is van kunststof, het onderstel van metaalspuitgietwerk. Bij de gebruiksaanwijzing laat Brawa een steekje vallen. In tegenstelling tot wat gebruikelijk is, wordt bij de Gravita 10BB geen verhaal over het grote voorbeeld vermeld.

In H0 zien we ook de Ferkeltax in de kleuren van de DB. DB regio Leipzig zette deze oer-Reichsbahn-railbus op het laatst nog in met de nieuwe rood/grijze kleur. Het 156 mm lange model met nummer 772 342-2 kent diverse apart aangebrachte onderdelen. Onder andere ruitenwissers en een Scharfenberg-koppeling. De railbus heeft een redelijk compleet interieur. Met in het midden een verhoging waar de motor zich bevindt. Hier is een ruit gedeeltelijk afgeplakt. Niet echt mooi. De 'Blutnase,' zoals een van de bijnamen van dit lokaalmaterieel luidde, heeft als revisiedatum 30.11.96. Tijdperk V dus. Een apart wielstel is bijgevoegd waarop geen antislipbandjes zitten.-GF



Ferkeltax 772 342-2 in de laatst aangebrachte kleuren van de DB.

Busch

Importeur HobbyTime brengt minimaal een keer per jaar voor eigen rekening vernederlandste modellen van bestaande H0-auto's en bestelwagens van Busch uit. Die jarenlange traditie is ook nu weer doorgetrokken. Dat gebeurde in de vorm van onder meer twee interessante varianten van de befaamde Citroen HY, de bestelauto die van golfplaten leek te zijn gemaakt. De HY is leverbaar in een lichtblauwe versie van de ANWB en als rood/wit manusje van alles van de Rijkspolitie. Blauw en ANWB zegt u, dat bestaat niet? Jazeker, relatief korte tijd heeft de nationale wielrijders bond dergelijke kleuren gebruikt. De HY's zijn mooi gedetailleerd. De politie-uitvoering heeft een witte imperiaal bovenop en twee zwaailichten, een blauw en een rood exemplaar. Aan beide kanten is heel filigrein het woord Rijkspolitie opgedrukt. Het nieuwe model heeft een compleet interieur. Zowel het Rijkspolitie- als het ANWB-model zijn eenmalig geleverd.

Nieuw zijn ook twee H0-modellen die in de categorie leenaanhangers horen. Vooral op zaterdagen een veel geziene verschijning op 's lands wegennet als klussend Nederland weer op pad gaat. Het gaat om een tandemasser met huif, de een met het opschrift www.pakbak.nl, de ander is van de firma Boedelbak.-GF



De Citroen HY van de Rijkspolitie roept nostalgische gevoelens op.



De boedelbak is een bekende verschijning op het Nederlandse wegennet.



Roco's NS 1137 is een geelgrijze kleurvariant, maar het heeft de nieuwe stroomafnemers.

Roco

Een nieuwe variant van de NS 1100 in de vorm van de 1137 in het geelgrijs zonder botsneus. Het model zit keurig in de lak, de nummers op de zijkant zijn een tikje te groot uitgevallen en het model moet nog steeds het omgekeerde L-frontsein ontberen. Daarentegen heeft de loc wél nu de nieuwe pantografen gekregen, die speciaal voor de net verschenen NS 1200 zijn ontwikkeld. En die uiterst fraaie stroomafnemers geven het model een enorme optische boost mee.

In het kader van de modernisering van de Zürcher S-Bahn (project LION) worden 30 lo-



Twee goederenwagens bij Roco in 1:87.

comotieven van het type Re 4/4 II door het SBB Industriewerk Bellinzona gemoderniseerd en krijgen de UIC-aanduiding Re 420. Deze locs worden met eveneens gemoderniseerde dubbeldeksrijtuigen ingezet. Op 27 juli 2011 werden de eerste twee locomotieven afgeleverd. Per jaar worden zes locomotieven tot 2016 afgeleverd. De set die Roco brengt, is een halve LION-configuratie, want een complete trein bestaat uit twee locs (voor/achter) en minimaal zes dubbeldeksrijtuigen. De hele set ziet er erg mooi uit, de loc kan voorzien worden van de nodige accessoires en is verkrijgbaar met/zonder geluid en voor drierail. De rijtuigen komen uit het assortiment van Tillig en hebben een laag zwaartepunt vanwege de metalen bodemplaat, wat ze stabiele rijeigenschappen geeft. Een groene open bakwagen van het type 1221B van de NMBS voor tijdperk 3 staat klaar om met kolen beladen te worden. Gezien het aanwezige RIV-teken bestaat inzet op NS-sporen zeker tot de mogelijkheden. Voor drie tijdperken later zagen we een vierassige ketelwagen van vervoerder GATX waarin, ingevolge het oranje UN-gevarenbord, benzine wordt vervoerd.-RE



De stroomafnemers van het type Faiveley type G zijn een eigen nieuwe ontwikkeling van Roco, waar ook de NS 1100 van profiteert.



Deze fabrieksloc heeft een werkend zwaailicht op het dak.

Liliput

De bekende firma O&K leverde voor het smalspoor een kleine tweeassige dieselloc die met behulp van een blinde as werd aangedreven. Van dit type is een H0e-model (750 mm) in de kleuren groen/crème verschenen. Dat doet sterk aan de huisstijl van de Brohtalbahn denken. Het model met een echt werkende 'Blindwelle' die voor de verandering niet halverwege het onderstel is geïnstalleerd maar tegen het machinistenhuis aan zit, wordt als 'Werklok 2' geleverd. Het is een zusje van Loc D12 van de Zillertalbahn. Interessant is het werkende zwaailicht op het dak dat bij het rangeren wordt gebruikt. De schakelaar daarvoor bevindt zich onder de loc, aan de voorkant. Fraai is het luchtrooster met de initialen van O&K.-GF

Digikeijs

Een drietal nieuwe modules die hun toepassing hebben op de digitale modelbaan. De DR5033 is een 3-ampère H-brug DCC booster met meerdere aansluitmogelijkheden op een al beschikbare digitale centrale met een aantal unieke mogelijkheden, zoals het autonoom ompolen van de uitgang (fasedraaiing) in geval van de kortsluiting veroorzakende aansluiting. Hij beschikt ook over CDE (Lenz), B-BUS (Roco), L.NET-T (Intellibox) en Railsniffer (PIKO Digi1, EcOS etc.) ingangen. Door L.NET LNCV programmering kan de booster zeer flexibel op uw eigen situatie ingesteld worden. De DR4088RB is een terugmeldmodule, geschikt voor de Roco-systemen MultiZentrale-Pro, Z21 (zwart), Z21 (wit) en compatible met de Roco 10787. Leverbaar in meerdere uitvoeringen: de OPTO en de CS, ieder met hun eigen specifieke specificaties. De DR4050 RGB controller is een module waarmee u uw modelspoorbaan van dag- en nachtlicht kunt voorzien. De gewenste dag-, nacht-, ochtend- en avondkleuren kunnen gemakkelijk worden geprogrammeerd via de USB-aansluiting en de bijbehorende Windows-software. Vervolgens kan de module aangestuurd worden door iedere DCC-centrale. De startset wordt geleverd inclusief voeding, USB-kabel en 5 meter flexibele RGB en warmwitte ledstrip, voorzien van een dubbelzijdige plakrand aan de achterkant van de ledstrip. De set is uit te breiden tot maximaal 10 meter lichtstrip. Voor uitgebreide specificaties verwijzen we u naar de site van de producent Digikeijs.-RE



Prototype van de nieuwe Vectron, die bij LS Models gaat verschijnen. In diverse kleuren zijn de verschillende losse onderdelen aangegeven.

Diverse modellen van de 'Vectron' van Siemens zullen binnenkort het levenslicht aanschouwen bij LS Models. Het prototype bevat een grote hoeveelheid losse onderdelen. In dit geval was dat erg goed zichtbaar omdat de diverse gietdelen ook verschillend gekleurd zijn. Zo kan een model tijdens de productiefase steeds goed beoordeeld worden.
Als laatste melden we u de komst van weer twee nieuwe WL-rijtuigen namelijk een WR-restauratierijtuig met 56 zitplaatsen en een WP type Côte d'Azur. Beide modellen zijn geheel nieuwe ontwikkelingen van LS. Ook hier een grote detailrijkdom zowel boven als onder de stelbalk. De gemonteerde draaistellen van het type Schlieren zullen maar bij een deel van de modellen geplaatst worden, de vooroorlogse zullen zeker de bekende zwanenhalsdraaistellen krijgen. Zodra de definitieve modellen er zijn laten we u meer zien.-RE

LS Models

De Eurofima-rijtuigen zullen gaan verschijnen bij LS Models. NS was een van de weinige maatschappijen in Europa die dit type rijtuigen niet in bezit had, maar wel verschenen in de afgelopen decennia rijtuigen van SBB, ÖBB, FS, SNCF, NMBS met grote regelmaat in Nederland. We zagen een A9 - en twee B11-rijtuigen van resp. SBB, ÖBB en FS met een ongekende detaillering aan zowel de bovenkant, interieur en ook de onderkant, waar zelfs geëtste roosters aangebracht zijn. De draaistellen zijn ook bij deze rijtuigen rondom een lust voor het oog. De onderzijden van de 1e en 2e klasse rijtuigen zijn gelijk. Twee Duitse slaaprijtuigen van CityNightLine en DB Nachtzug van het type WLABmz173.1 zijn een aanvulling op het lopende gamma van slaaprijtuigen van o.a. CNL. Vermeldenswaardig detail is, dat de draaistellen per as met drie luchtgekoelde schijfremmen zijn uitgerust.



Nieuwe Eurofima-rijtuigen van LS Models van ÖBB, SBB en FS.



De laatste preproductiesamples van de CIWL Côte d'Azur en WR-56 van LS Models zien er veelbelovend uit.



Fals en Falns in 1:87 bij Fleischmann.

Fleischmann

Twee jaar geleden al weer verraste Fleischmann ons met het model van de Fccppss, de bekende Nederlandse ballastwagen. Ter aanvulling op wat er al is verschijnt een setje met twee wagens, met uiteraard verschillende nummers met opschriften van Rail-Pro. Ten behoeve van de recent uitgebrachte modellen van de BR103 worden er inmiddels de nodige bijpassende rijtuigen geleverd, zoals deze twee coupérijtuigen in TEE-kleuren van het type Avümh111 met rechte dakkoppen. De bakken zijn voorzien van computernummers en horen thuis in het begin van de jaren ‘70. Twee sets van twee Fals (DB)/Falns (DBAG) zelflossers als zgn. Weisspunktwagen. De beide DB-wagens hebben de data van indienststelling (11/83), terwijl de Falns set van DBAG revisiedata heeft uit 2005. Typisch wagens die in lange stammen van zo’n 40 stuks achter bijvoorbeeld een BR 151 of BR 189 te zien waren/zijn.-RE



Setje van twee Fccppss-ballastwagens in N bij Fleischmann.



TEE-rijtuigen Avümh111 van Fleischmann.



Het laatste preproductiesample van het nieuwe Artitec 2e klasse rijtuig (voormalige C) als NS B7101 in naoorlogs groen met hooggeplaatste klassenborden.



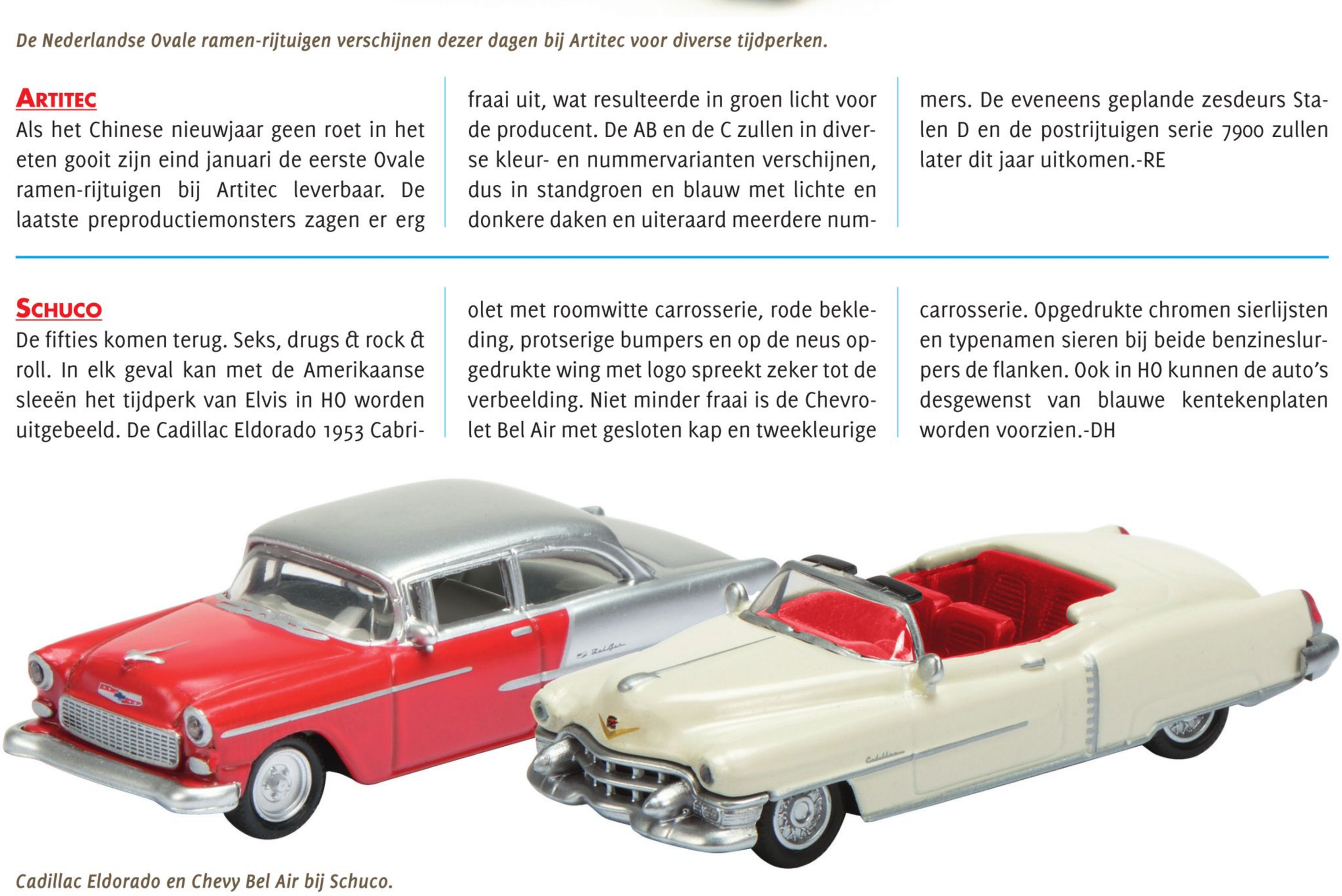
De Nederlandse Ovale ramen-rijtuigen verschijnen dezer dagen bij Artitec voor diverse tijdperken.

ARTITEC

Als het Chinese nieuwjaar geen roet in het eten gooit zijn eind januari de eerste Ovale ramen-rijtuigen bij Artitec leverbaar. De laatste preproductiemonsters zagen er erg fraai uit, wat resulteerde in groen licht voor de producent. De AB en de C zullen in diverse kleur- en nummervarianten verschijnen, dus in standgroen en blauw met lichte en donkere daken en uiteraard meerdere nummers. De eveneens geplande zesdeurs Stalen D en de postrijtuigen serie 7900 zullen later dit jaar uitkomen.-RE

SCHUCO

De fifties komen terug. Seks, drugs & rock & roll. In elk geval kan met de Amerikaanse sleeën het tijdperk van Elvis in H0 worden uitgebeeld. De Cadillac Eldorado 1953 Cabriolet met roomwitte carrosserie, rode bekleding, protserige bumpers en op de neus opgedrukte wing met logo spreekt zeker tot de verbeelding. Niet minder fraai is de Chevrolet Bel Air met gesloten kap en tweekleurige carrosserie. Opgedrukte chromen sierlijsten en typenamen sieren bij beide benzineslurpers de flanken. Ook in H0 kunnen de auto's desgewenst van blauwe kentekenplaten worden voorzien.-DH



Cadillac Eldorado en Chevy Bel Air bij Schuco.

Danske Class 66:
made in China by Heljan



Eind vorig jaar kwamen Heljan en RockyRail met het nieuwe H0-model van de Class 66-dieselloc. Een machine die het Europese spoorweglandschap in de afgelopen vijftien jaar stormenderhand heeft veroverd. Het model van de Class 66 is de derde ontwikkeling in H0: Mehano en ESU gingen Heljan voor. Op dit moment zijn er per uitvoering vier verschillende versies verkrijgbaar: analoog, drierail digitaal met en zonder geluid en tweerail digitaal met geluid.

'Lest best' moet Heljan hebben gedacht, want het uiterlijk van het model is als door een ringetje te halen. De maatvoering is perfect en de detaillering staat op een hoog niveau. De loc valt op door zijn smalle omgrenzingsprofiel.

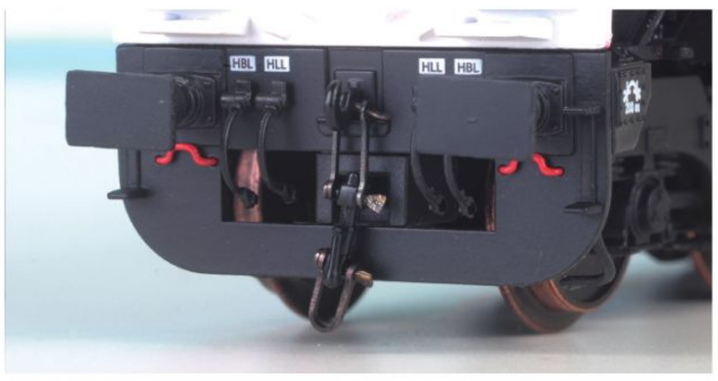
De loc is aan de voor- en achterzijde voorzien van luchtslangen en imitatie haakkoppelingen. Onder de verende buffers zijn rode rangeerdershandgrepen aangebracht. De schortplaten op de koppen van de loc hebben een opening voor de NEM-schacht. De handgrepen zijn fijn (diameter 0,3 mm), wat trouwens ook geldt voor de handgrepen naast de cabinedeuren. Op de strak ingezette cabineruiten zijn vrijstaande ruitenwissers gemonteerd. Boven het derde frontsein zit een roosterbak met daarachter de typhoonhoorns. De rest van de kap ziet er ook fraai uit. Op het dak valt de bruin gekleurde uitlaatdemper met een zwart 'geweatherde' uitlaatopening op. Aan de andere kant van het dak is het grote luchtinlaatrooster van fijn metaal etswerk te zien. De opschriften zijn scherp en goed leesbaar. Onder de kap is alles zwart geschilderd, maar wel mooi gedetailleerd met veel vrijliggende leidingen. In het midden boven de grote brandstoftank zitten de zandreservoirs met vuldeksels, waarvan de leidingen naar de beide goed gevormde en met veel diepte uitgevoerde draaistellen lopen, om vrijstaand te eindigen ter hoogte van de buitenste wielen. De brandstoftak zit met vier kruiskopschroeven vast en is van openingen voor een eventuele luidspreker voorzien.

Middenin de loc ligt een motor van Chinese komaf met aan een zijde een fors vliegwiel. Cardanassen leiden naar de beide draaistellen. De loc wordt op alle zes de assen aangedreven, twee wielen (van de derde en vierde as) met antislipbandjes. De stroomafname gebeurt via alle twaalf wielen.

De loc had last van een haperende stroomafname, doordat Heljan ze op een chemische manier donker gemaakt heeft. Deze dikke laag aanslag belemmert de contactveren de stroom af te nemen. Na reinigen met wasbenzine en railgum reed het model stukken beter.

De elektronicaprint is voorzien van een PLuX22-interface. Bij de soundversie heeft Heljan een ESU LokSound 4.0-decoder gemonteerd. Dit is bijzonder, want ESU produceert naast elektronica ook een eigen model van de Class 66/77.

De nieuwe Heljan Class 66 is een fraai vormgegeven model, dat qua uitvoering en detaillering zijn voorgangers zonder meer naar de troon steekt. Het model is helaas niet perfect: permanent brandende cabineverlichting, montage van de koppeling, vastgeplakte printplaat en ontbreken van een goede gebruikshandleiding.-RE



Om de NEM-schacht te bereiken moet de haakkoppeling rechtstandig uit de bufferbalk worden getrokken.



De uitlaat op het dak heeft een 'mooie' roetaanslag gekregen.



De kap gescheiden van de onderbouw. De motor en de cardans zijn niet bereikbaar vanwege de vastgelijmde printplaat.

EXTRA ONLINE

Meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl

Gratis voor abonnees!

INFRA

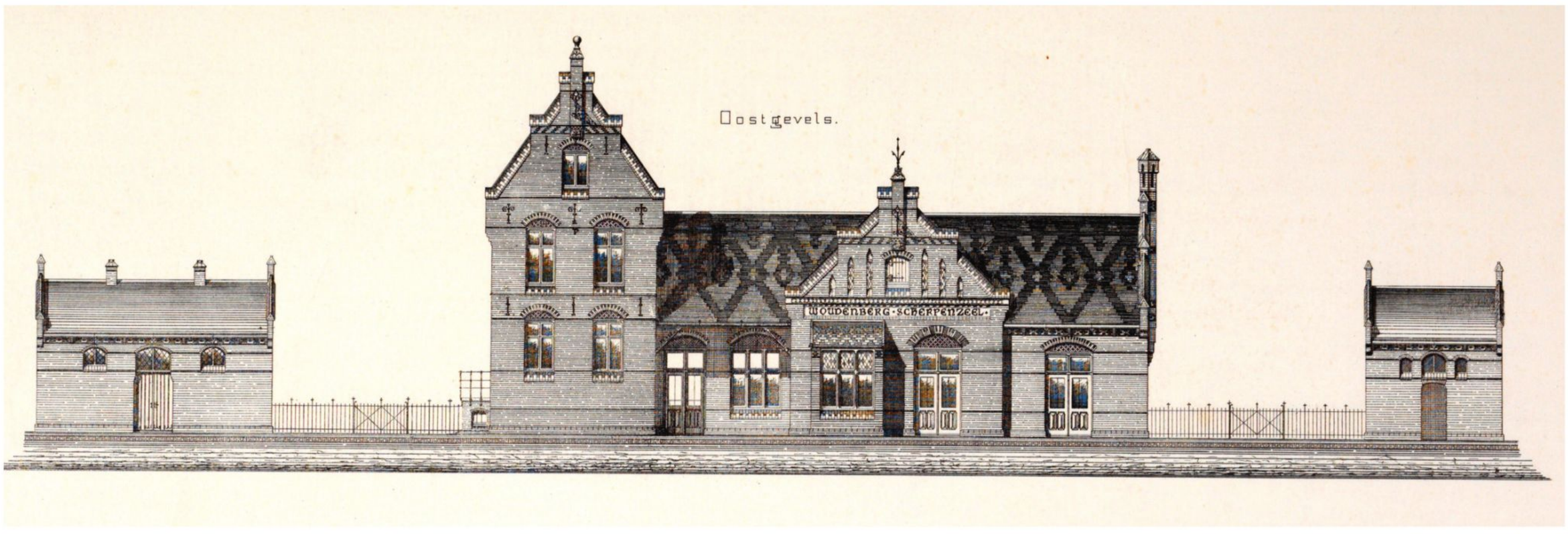
HET VERLATEN SPOOR *Deel 2*

Kesteren – Amersfoort, het Kersenlijntje

In het eerste deel van dit artikel (zie RH 365 = RH 2015/1) zijn we vertrokken uit Kesteren richting Amersfoort, zijn we bij Rhenen de Rijn overgestoken en bereiken uiteindelijk Woudenberg. Daar beginnen we nu aan de tweede interessante etappe van deze reis door heden en verleden.

Woudenberg-Scherpenzeel. Het stationsgebouw van Woudenberg-Scherpenzeel ligt een beetje verscholen aan het einde van een doodlopende weg (de oude Stationslaan) en het is grotendeels als bedrijfsruimte in gebruik. In feite is ook dit stationsgebouw, net als Kesteren, meer dan gehalveerd. De lage zijvleugel is in 1957 ten behoeve van een meelhandel gesloopt. Het hoge, smalle gedeelte is als woning in gebruik en het toiletgebouw dient als schuur, maar net als in Kesteren is er sprake van nogal wat achterstallig onderhoud. Toch heeft ook dit gebouw nog veel bijzondere, authentieke details. Op het voormalige emplacement van Woudenberg-Scherpenzeel heerst een bijna on-Nederlandse rommeligheid. Het terrein is voor een groot deel in gebruik als opslagterrein voor een handel in tweedehands spoorwegmateriaal, zoals dwarsliggers en spoorstaven. Verder staan er allerlei loodsen met onduidelijke bestemmingen. Een ervan bevat nog een spoor en in één loods zou een locomotor opgeborgen zijn. Het stationsemplacement van Woudenberg is opvallend ruim. De reden hiervoor schuilt in het militaire belang dat voor het station tijdens de aanleg toegedacht werd. Het station moest op de aan- en afvoer van grote militaire transporten per trein toegerust zijn. Op zichzelf is dat heel logisch, zo dicht achter de Grebbelinie. Ook Veenendaal en Rhenen hadden om die redenen vroeger ruime emplacementen met een speciale militaire laad- en losplaats.

Achter de loodsen langs kun je over de spoordijk verder in richting Amersfoort lopen. Aan de Zegheweg staat wachtpost 41 die door uitbreidingen door de huidige bewoners ongeveer drie keer zo groot is geworden, maar nog wel zijn oorspronkelijke karakter heeft bewaard. Hierna volgt een stukje spoordijk dat zo dicht begroeid is dat hij onbegaanbaar is geworden. Noodgedwongen moet je de Parallelweg nemen, maar op een gegeven moment kun je de dijk weer op en via een wandelpad de tocht over de voormalige spoorlijn vervolgen. We lopen hier door een fraai, landschappelijk gebied en ondanks de afwezigheid van rails, ademt alles hier de sfeer van spoorwegromantiek. Hier en daar kan men nog een hectometerpaal aantreffen (42.8) of een origineel stuk spoorhek. Over de Heiligenbergerbeek ligt een betonnen naoorlogse brug. Hier moet ook wachtpost 42 gestaan hebben; het talud waar de woning stond, is nog herkenbaar.



Op de originele bouwtekening is goed de oorspronkelijke grandeur van het station te zien. Van het huidige complex resteren alleen nog het hoge gedeelte links en het linkerbijgebouw. (tekening Het Utrechts Archief)

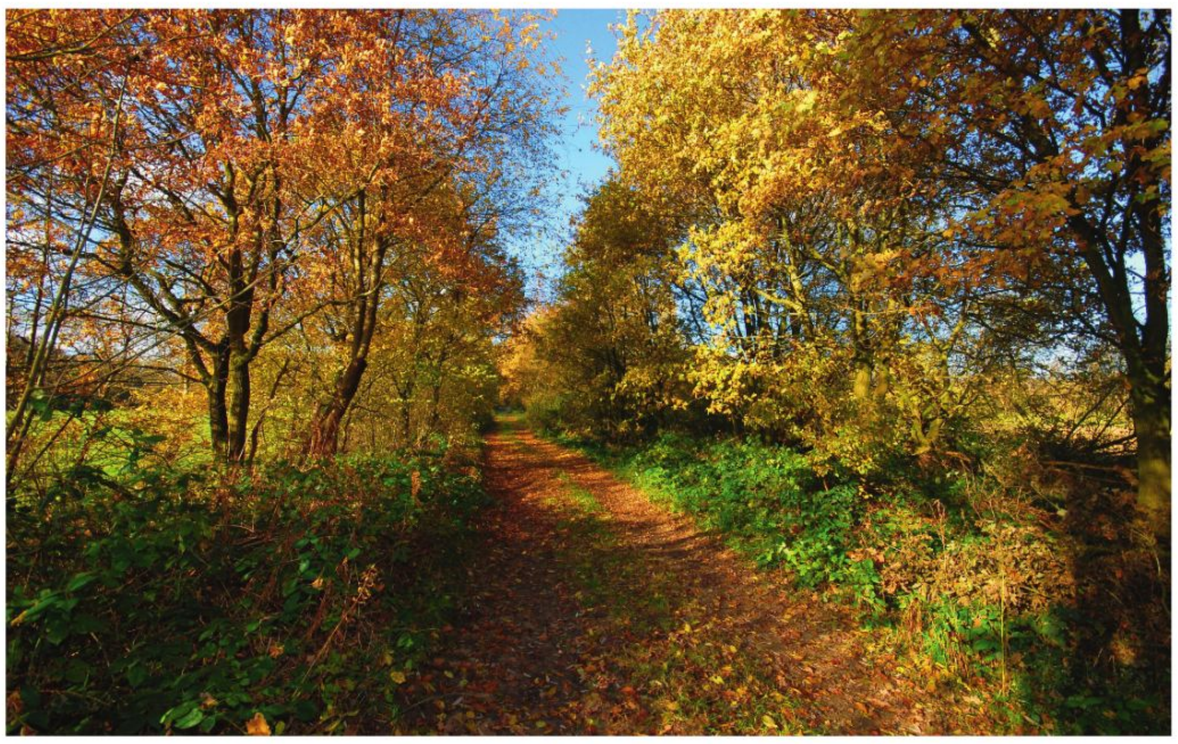
Station Woudenberg-Scherpenzeel ligt tegenwoordig te midden van een opslagplaats voor tweedehands spoorwegmaterialen. (2 november 2008)



Toch kent het stationsgebouw van Woudenberg nog een aantal zeer bijzondere, authentieke details, zoals de windwijzer met de drakenkopjes en de letters SS, die aangeven dat de spoorlijn als StaatsSpoorweg door de Staat der Nederlanden is aangelegd, hoewel het de HIJSM was die uiteindelijk de exploitatie van de lijn kreeg toegewezen, 17 september 2014.



Op het uitgebreide terrein dat tot het emplacement van Woudenberg-Scherpenzeel behoord heeft, staan nog een paar vage loodsen, waarvan een enkele nog restanten van een spooraansluiting kent, 17 september 2014.



Tussen Woudenberg en Leusden is een deel van het tracé een aantrekkelijke wandelpad, met name op een mooie herfstdag zoals op 8 november 2008.



Tussen Woudenberg en Leusden stond wachtpost 42, maar deze is tijdens de oorlog verloren gegaan. Het terrein van de vroegere wachtpost maakt nu deel uit van een weilandje. Op de hoekpunten van het terrein staan nog enkele authentieke grensstenen met het monogram SS (StaatsSpoorweg), 8 november 2008.



Ter hoogte van Leusden komen we bij het gedeelte waar nog in onbruik geraakt spoor ligt. Dit is van het type zigzagspoor dat zijn naam aan de zigzagverbindingen van de dwarsliggers dankt, 8 november 2008.

Staatsspoorweg

Volgens de derde wet op de aanleg van Staatsspoorwegen (1875) zou er een rechtstreekse spoorlijn van Amersfoort naar Nijmegen worden aangelegd, waarmee een verbinding van Amsterdam naar Kleve en verder tot stand moest komen. Deze lijn werd uiteindelijk niet als een streep langs de liniaal over de kortste route aangelegd, omdat het Ministerie van Oorlog onoverkomelijke bezwaren had tegen het doorsnijden van de Grebbelinie. De lijn werd daarom – wel vrijwel kaarsrecht - meer naar het westen aangelegd, doorsneed de Utrechtse Heuvelrug nog ten westen van de Grebbelinie bij Rhenen, stak daar de Rijn over en sloot bij Kesteren aan op de Betuwelijn Dordrecht – Elst, die volgens dezelfde wet uit 1875 was aangelegd. Feitelijk was er geen sprake van een aansluiting, maar liepen de twee lijnen samen tot vlakbij Elst. In de weilanden lag hier het overstapstationnetje Vork, waarna de Betuwelijn naar Elst in het noorden afboog en de lijn uit Amersfoort naar Ressen-Bemmel in het zuiden; beide lijnen sloten aan op de lijn Arnhem – Nijmegen en hadden daar de nulpunten van hun kilometrering. Tussen Vork en Kesteren was de kilometrering gemeenschappelijk en in Kesteren splitsten de lijnen en de kilometrering zich, waardoor in de richting Tiel en in de richting Amersfoort gelijke kilometer- en hectometerpunten lagen.
Met deze omweg kwam de verbinding Amersfoort – Kleve toch tot stand en inderdaad: als een echte hoofdlijn kwam ook Amersfoort – Kesteren niet in de buurt van enige plaats. De lijn was in 1884 gereed, maar pas na anderhalf jaar ruzie tot in het parlement over welke maatschappij hem mocht exploiteren, kon de HSM in 1886 de eerste treinen laten rijden. In 1890 kreeg de HSM ook de enkele jaren eerder geopende Betuwelijn in handen en daarmee kwamen deze lijn en de lijn Amersfoort – Kesteren tot volle bloei, als ruggengraat voor verbindingen van alle steden in het westen van het land met Duitsland. Het belang en het gebruik van de lijnen verminderde echter al in 1917 na het ontstaan van de belangengemeenschap tussen de HSM en de SS; wel reden er nog sneltreinen van Amsterdam via Nijmegen en de Maaslijn naar het zuiden tot Luxemburg, maar ook daar kwam eind jaren dertig geleidelijk een einde aan. De lijnen waren dus feitelijk al ten slachtoffer gevallen aan de rationalisatie van het spoorwegnet. Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog werd de brug over de Rijn grondig vernield en na de bevrijding werd besloten deze niet meer te herstellen, wat het einde betekende voor de treindienst tussen Kesteren en Rhenen.



In de jaren tachtig en negentig diende het spoor tussen Leusden en Woudenberg voor de opslag van hele spoorsecties met zigzagspoor. Op deze foto is ook een van de zijrails te zien waar de portaalkraan voor het laden en lossen van de secties kon rijden. Tegenwoordig liggen er nog enkele spoorsecties die kennelijk door ProRail vergeten zijn en zwaar overwoekerd zijn geraakt, 18 augustus 1993.



Even voorbij Leusden komen we op het gedeelte waar de spoorlijn nog in dienst is als goederenspoor voor auto-importeur Pon. De laatste meters van het spoor gaan vergezeld van een door hopranken begroeid F-bord en snelheidsbord. Treinen mogen hier niet harder dan 10 km/h en moeten een signaal geven voor de overweg. Die overweg is echter verwijderd en het spoor wordt door een kruis van dwarsliggers, een zogeheten stopping, afgesloten, 17 september 2014.



Wachtpost 44 aan de Hamersveldseweg bij Leusden deed ooit dienst als haltegebouwtje voor Leusden. Voor de verkoop van plaatsbewijzen is daarom speciaal een kleine aanbouw rechts gemaakt, 26 maart 2005.



Een stuk zwaar overwoekerd spoor bij Leusden, 29 juli 2001.

Leusden

Aan de Leusbroekerweg bij Leusden staat wachtpost 43. Voorbij de overweg treffen we opeens weer rails aan, zij het dat deze sterk overgroeid zijn. Doordat de spoordijk op dubbele spoorbreedte is berekend (er heeft hier werkelijk dubbelspoor gelegen), kunnen we er gemakkelijk langs lopen. Dit stuk spoor heeft NS eind jaren tachtig als opslagplaats voor secties van het zogenaamde zig-zagspoor gebruikt. Daarbij zijn de rails op betonblokken gemonteerd, die zigzagsgewijs met stalen buizen verbonden zijn. Ook het spoor zelf is van het zigzag type. Aan de buitenzijde van het spoor ligt nog een extra paar rails waarover de portaalkraan reed, die de spoorsecties kon overladen op goederenwagens. Zover bekend ging het om delen die afkomstig zijn van de Gooilijn of de Veluwelijn. Deze zijn bij de aanleg van het opstelterrein Bokkeduinen in Amersfoort midden jaren negentig hergebruikt. Het sterk begroeide spoor gaat ongeveer een kilometer door. Recent is van alle overwegen en overpaden het spoor uitgenomen en de weg ter plaatse verlaagd en opnieuw geasfalteerd. Wachtpost 44 aan de Hamersveldseweg te Leusden markeert de plaats waar vroeger de halte Leusden was. De aanbouw aan de woning voor de kaartverkoop is nog aanwezig. Een kruis van dwarsliggers in het spoor markeert de overgang naar het nog als goederenspoor in gebruik zijnde deel van de lijn. We zijn bij het immense parkeerterrein van autoimporteur Pon aangekomen, waarvoor regelmatig autotreinen met splinternieuwe auto's uit Duitsland vanuit Amersfoort aangevoerd worden.

Amersfoort

Het goederenspoor gaat verder over het landgoed Lockhorst, kruist de A28 onderlangs en dan naderen we Amersfoort. Wandelen over het spoor is hier uiteraard verboden en niet zonder risico. Toch wordt de spoorlijn door menig Amersfoorter gebruikt als hondenuitlaatstrook. In Amersfoort zelf staat nog een drietal wachterswoningen

Nog wekelijks komen er autotreinen naar Pon met kersvers blik uit Duitsland. Hier wordt juist zo'n autotrein gelost, 17 september 2014.

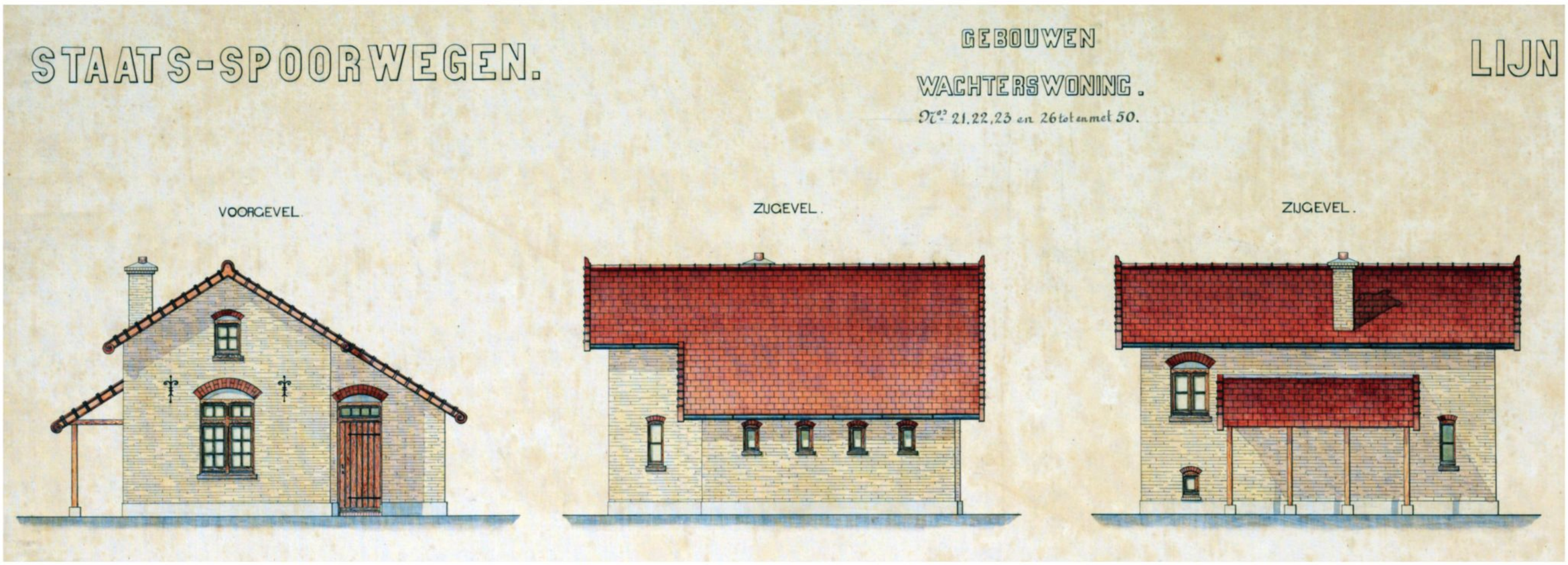
Afbouw en herbouw

Doordat de lijn ook geen regionale functie had (geen plaats werd echt aangedaan) werd tussen Amersfoort en Rhenen de reizigersdienst na de oorlog niet meer hervat. Eind 1953 werd de dienst tussen Kesteren en Rhenen officieel gestaakt en mochten de restanten van de baan worden opgebroken. In 1954 werd Amersfoort – Rhenen tot lokaalspoorweg gedegradeerd, waardoor de beveiliging van het baanvak kon worden opgeruimd. De lijn bleef in dienst voor lokaal goederenvervoer, maar net zoals voor veel van deze lijnen dreigde hiervoor het doek definitief te vallen bij de massale sluiting van laad- en losplaatsen op 29 mei 1972. Lange tijd bleef er incidenteel vervoer naar Woudenberg-Scherpenzeel, vaak in de vorm van dienstvervoer (ballast) en tot 1980 vervoer van Peugeots voor de firma Nefkens. Het is aan een andere auto-importeur te danken dat de lijn van Amersfoort tot nabij Leusden nog bestaat en in dienst is. De firma Pon opende daar in 1966 een terrein en ontvangt nog steeds gemiddeld twee treinen per werkdag. De lijn tussen Pon en Woudenberg raakte geleidelijk buiten gebruik en werd in 1988 formeel gesloten; het deel tussen Woudenberg en De Haar is in april 1981 opgebroken. Dit gebeurde kort voordat de Veenendaallijn in dienst werd gesteld. Bij de (ongelijkvloerse) kruising van Amersfoort – Rhenen met de lijn Utrecht – Arnhem werden verbindingsbogen aangelegd en op het tracé van de in onbruik geraakte lijn werd nieuw dubbelspoor naar de groeikern Veenendaal gelegd en enkelspoor naar Rhenen. Zo kreeg een stukje van de lijn alsnog te maken met intensief reizigersverkeer. Zoals bij de spoorwegen gewoon was, werd zo veel mogelijk gebruikgemaakt van de bestaande kilometrering, waardoor de spoorlijn van De Haar Aansluiting tot Rhenen niet vanaf km 0 telt, maar schijnbaar uit het niets van km 37.890 tot km 24.060 loopt. Weinigen zullen weten dat die getallen de afstand tot Elst aanduiden.



De spoorlijn Amersfoort – Kesteren in betere tijden: de 3908 rijdt met trein 343 met rijtuigen naar Maastricht, Spa en Aachen bij de Lockhorsterweg tussen Amersfoort en Woudenberg. Het jongetje zit op een van de hekjes waarvan er langs de lijn nog steeds een aantal te vinden zijn, J.J.B. Vellekoop, 28 augustus 1933.

(47, 48 en 49). Het spoor voert langs de oude binnenstad van Amersfoort en buigt dan naar links om aan te sluiten op het grote station, dat om strategische redenen westelijk van Amersfoort is gesitueerd en daardoor net als bijna alle andere stations vanaf Kesteren, nogal ver van de oude woonkern ligt. Het spoor door Amersfoort heeft het karakter van een raccordementslijn, maar dan op vrije baan, hoewel



Vrijwel alle nog bestaande wachtposten langs de lijn Kesteren – Amersfoort zijn in de loop der jaren vergroot. Dat dat geen overbodige luxe is, blijkt wel uit de oorspronkelijke bouwtekeningen, waarop de wachtposten een soort kabouterhuisjes lijken. (tekening Het Utrechts Archief)



Binnen de bebouwde kom van Amersfoort staan nog maar liefst drie wachterswoningen. Dit is woning nr. 48 aan de E. Meijsterweg, 26 maart 2005.

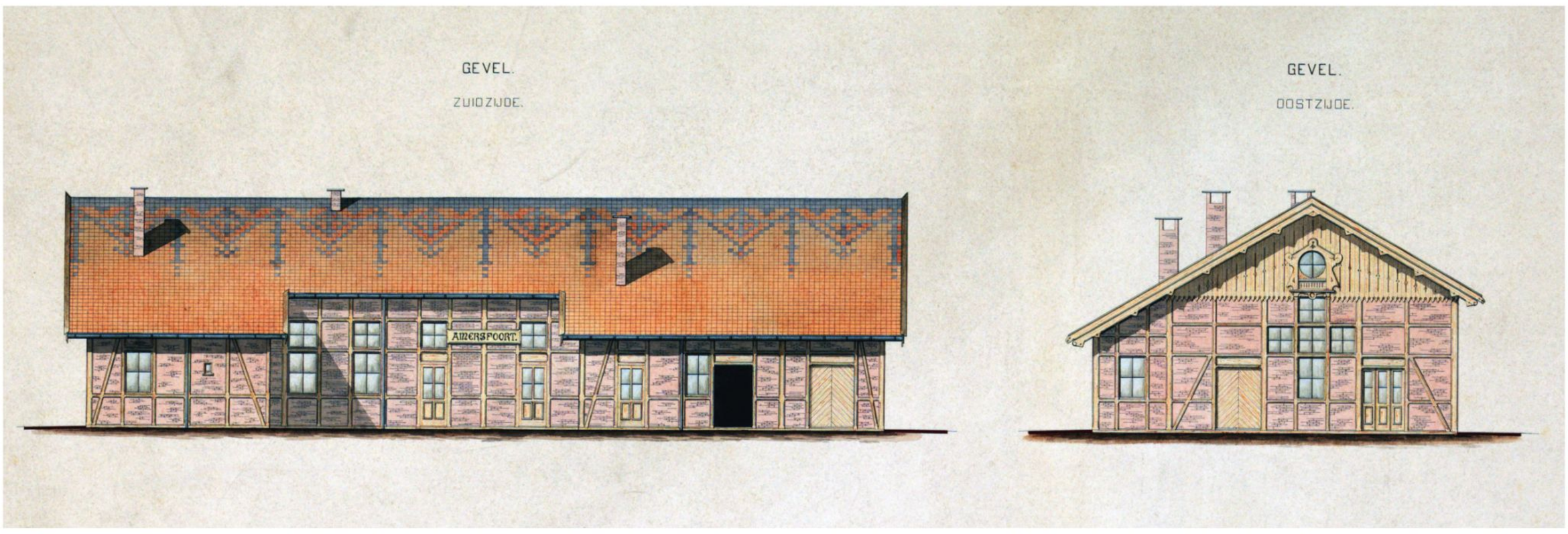
het volgens de Spoorwegwet nog steeds een hoofdlijn is. Ondanks het ontbreken van een doorgaande treinbeveiliging worden – met behulp van assentellers – de talrijke overwegen in de stad automatisch door de trein bediend, zodat deze niet steeds behoeft te stoppen en weer op te trekken.

De dertig kilometer lange spoorlijn Amersfoort – Kesteren is een van de meest interessante en afwisselende (voormalige) spoorlijnen van Nederland. Alle stadia die een spoorlijn kan hebben, zijn aan bod gekomen: van een normaal in dienst zijnde hoofdspoorlijn tot een nogal aftandse lijn met alleen goederenverkeer en van in onbruik geraakt en overwoekerd tot geheel verdwenen, maar met talloze interessante, historische en authentieke details. En niet te vergeten in een zeer fraai landschap. Een verkenningstocht meer dan waard.

Tekst: Victor Lansink en J.M. ten Broek
Foto's: Victor Lansink (tenzij anders vermeld)
De auteurs zijn de makers van de website www.railtrash.net

EXTRA ONLINE

Lees de eerdere delen eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl
Gratis voor abonnees!



Voordat het grote, centrale station van Amersfoort in 1901 in gebruik genomen werd, stond er vanaf 1886 een tijdelijk station aan de lijn naar Kesteren, dicht bij de aansluiting op de sporen naar Utrecht en Hilversum, maar van dit gebouw is niets meer terug te vinden, behalve in de archieven natuurlijk. (tekening Het Utrechts Archief.

SOMMIGE PRODUCENTEN VERRASSEN MET VEEL KUNSTSTOF ONDERDELEN Deel 2

De wereld van karton

Het is nog geen gemeengoed. Toch worden er steeds meer lasercutmodellen aangeboden. En het aantal kleine en grote producenten neemt navenant toe. De kwaliteitsverschillen zijn net als bij de kunststof bouwpakketten aanwezig. En niet altijd is duidelijk waar de inhoud uit bestaat.



Dit bouwpakket is niet uit louter lasercutonderdelen opgebouwd. De daken zijn van kunststof.

Tijd voor een test. Wat zijn de voor- en nadelen, wat zijn de onderlinge verschillen, waarom kies je überhaupt voor gelaserd karton? We namen de proef op de som. In deel 2 komen nog eens vijf merken aan bod. Vanwege het aanbod kozen we voor H0, want schaal 1:87 is op dit gebied het meest verbreid. N, I en 0 komen ook voor, zij het vooralsnog op bescheiden schaal. De eindconclusie is puur persoonlijk, maar afgetekend: lasercutmodellen hebben over het algemeen meer authentieke uitstraling dan die van kunststof. Maar de fabrikanten kunnen niet op hun lauweren rusten, menig bouwpakket kan beter.

Faller

Station Klingenberg. Oei, dat hadden we niet verwacht toen we de stevige kartonnen doos openden waarin station ‘Klingenberg’ zit. Op de voorkant van de verpakking waarop het gebouw groot in kleur wordt afgebeeld staat toch duidelijk het logo ‘lasercut’. De helft van de inhoud bestaat echter uit kunststof onderdelen, alsof we een Faller-bouwpakket uit de vorige eeuw in handen hebben. Maar later, als we aan de slag gaan valt het met de verwerking van de ‘vreemde’ onderdelen wel mee. Het gros is ballast, is gewoon meegegoten en is onderdeel van een ander bouwpakket.



Bouwdoos station Klingenberg.



Het raamwerk van station Klingenberg ziet er uit als een bunker.

De bouwbeschrijving van artikel 110096, 16 pagina's op goed bedrukt papier, is prima. In vier talen (Duits, Nederlands, Engels en Frans) wordt tekst en uitleg gegeven. Het aardige is dat Faller als enige van de geteste merken papieren gordijnen voor de ramen meelevert. Het is voor dit merk al jaren een beproefd puntje op de i. De hobbyist kan aan het werk met 420 onderdelen, verpakt in negen plastic zakjes. Negen kleuren tellen de verschillende delen. Het casco van dit bouwpakket dat met uitsparingen aan elkaar wordt gelijmd, staat als een huis. Noem het desnoods een bunker, het gebruikte karton is zeer dik en zorgt voor een meer dan stevige basis. Het oogt wat overdreven. Aan de andere kant, de muren van stations zijn toch ook veel dikker dan een ander pand. Om trillingen van voorbijrijdende treinen op te vangen. De muren van het binnenhuis worden voorzien van muurplaten die rode baksteen weergeven. De kleur is onecht, te paars, en te fel. Zelfs huisgenoten die niks met deze hobby hebben viel het op. De hoekstenen zijn een aparte vermelding waard. Ze zijn vertand en schuiven steen voor steen in elkaar. Dat vraagt om secuur lijmwerk. De pasvorm is perfect, de stenen schuiven zo in elkaar. Maar je kunt desondanks goed zien hoe de constructie is. Het is een manier van verbinden die je vooral in de begintijd van het lasercuttijdperk zag. Vanwege deze wat complexe techniek zie je deze vorm van verbinden bijna niet meer zo vaak.

De afronding van station Klingenberg geschiedt met kunststof. De daken vervullen daarbij de hoofdrol. En daar heb ik zo mijn bedenkingen over. Lasercut is lasercut, een kunststof dak doet daar afbreuk aan. Qua uitstraling past zo'n groot oppervlakte niet bij de kartonnen gevels. Het zal wel een centenkwestie zijn. Jammer dat Faller de consument op deze manier op het verkeerde been zet. Vrij snel na het bouwen van het binnenwerk moet het karton met de lichte perronstenen worden aangebracht. Daarna moeten nog veel andere onderdelen worden vastgelijmd. Dat betekent dat we het station vaak aan de perronkant vasthouden. Daardoor kunnen donkere vlekken ontstaan. Oppassen dus. Meer info: www.faller.de. Cijfer: 6,5.

Epoke Modeller

Lasercut heet bij de Deense inzending van Epoke Modeller laserskåret. In een grote, stevige doos met een kleurenopname van wat de inhoud moet gaan vormen, ligt station Fruens Bøge (nr. 57.70.51) voor ons. De prijs, 73,50 euro, staat er met pen opgeschreven. De onderdelen liggen los in de doos, geen plastic zak waarin ze tegen het heen en weer schuiven tijdens de verzending beter beschermd zijn. Twee velletjes papier zijn bijgevoegd. Op de één een algemene inleiding over lasercutmodelbouw en hoe de gebouwen nog verder kunnen worden verfraaid. Met poederverf of zeer verdunde verf. Let bij dat laatste op dat karton wat kan kromtrekken.

De bouwwijze staat op een luttele pagina. Daarop zijn de sierlijsten aan de kopse kanten van het dak vergeten. Een inhoudsopgave is niet aanwezig. Bij een station zou je ook wat transfers (naam station, dienstregelingen, etc.) verwachten. En op z'n minst een bijbehorend perron. Echter, niets van dit alles. Samen met de losse onderdelen maakt het geheel een slordige indruk. Een product waar de passie van de makers nou niet bepaald vanaf straalt. De bijdrage van Epoke Modeller eindigt echter niet in mineur. Het casco staat als een huis, de gegraveerde dunne, gele, stenen muren zijn van een mooi reliëf voorzien. En alles past als een bus. Opvallend is dat er op het karton flinke sporen van de laser zijn achtergelaten. Bij de ramen zitten die aan beide kanten. Je krijgt daardoor een wat vervuilde uitstraling die bij de overige onderdelen juist ontbreekt.

Bij knippen van de acrylruiten moeten precies de afmetingen van de ramen worden genomen, anders komt u niet uit. Het is aan de zeer krappe kant. Het zadeldak is aan de kopse kanten afgevlakt, dat geeft, samen met de niet-alledaagse dakplaten het station iets ei-



Bouwdoos station Fruens Bøge.



Het casco staat als een huis.



De dakbeplating en de gele muren geven het geheel iets eigens.

gens. De producent heeft geen dakgoten en regenpijpen bijgevoegd. Het zal in Denemarken toch ook wel eens regenen?
Voor de volledigheid, de onderdelen worden in vijf kleuren geleverd. Meer info: www.epokemodeller.de. Cijfer: 6.

HMB

HMB, een merk uit de stal van Hobbytrade, staat bekend om de excellente gravures. Bouwdoos 'Stellwerk Warstein' (nr. 83001 staat op doos, nr. 98101 wordt bij de bouwbeschrijving vermeld) stelt ons niet teleur. De muren en de houten betimmering van het eigenlijke seinhuis zijn uitstekend van kleur en echtheid. Het houtwerk zit vol nerven en hier en daar ontbreekt aan de onderkant een stukje van een plank. De tand des tijds krijgt ook in het lasercuttijdperk een eigen aanblik. Dit is lasercut van het hoogste niveau. Het hout heeft een groene kleur. Op de verpakking van de kleine, stevige doos waarop een foto prijkt alsmede de afmetingen van dit kleinood, zijn de plan-



Bouwdoos seinhuis Warstein.



De grote muurvlakken passen niet en moeten op maat worden gesneden.



De stenen en het hout zijn fraai weergegeven. Dit is lasercuttechniek op Champions-Leagueniveau.

ken echter bruin. Niet iedereen zal van die groene kleur gediend zijn. Het groen is door een bewerking met Color Dye ontstaan. De kleuren an sich zijn zeer natuurgetrouw. Het groen van het stalen frame op de muren is exact hetzelfde zoals die vaak bij oudere Duitse industriële gebouwen zag. Het kleine seinhuis is gemakkelijk in elkaar te lijmen. De constructie bestaat uit een casco en daar tegenop gelijmde bakstenen muren. Een dubbelzijdig bedrukt vel papier vormt een adequate handleiding. Tijdens de bouw blijkt dat de grote stenen vlakken die tussen het 'stalen' vakwerk moeten worden gelijmd, niet passen. Zowel van de hoogte als de breedte moet wat af. En dat is toch echt een minpunt, zeker voor een simpel bouwpakket waar

39,00 euro voor moet worden betaald. Je kunt de muurplaten weliswaar op de juiste lengte en breedte snijden, maar omdat het om heel kwetsbare oppervlaktes gaat, laten een aantal stenen los. Het wordt er natuurlijk nooit beter op. Meer info: www.f2010.dk. Cijfer: 6,5.

WS-Lasercut

Weiß & Scheschy is een bedrijfje uit Oberhausen. Het biedt onder meer een aantal kleine en grote seinhuizen aan, die in die stad hebben gestaan. Siedlungshaus Eisenheim (nr. 008) heeft wellicht ook in dit deel van het Ruhrgebied gestaan. Het is een typische arbeiderswoning voor meerdere gezinnen, opgetrokken in strenge Pruisische architectuur. Het bouwpakket, ook verkrijgbaar in N kost 34,99 euro. De verpakking is prima, een stevige doos met voorop een duidelijke foto van het uiteindelijke eindproduct. De onderdelen zijn gegroepeerd verpakt in acht plastic zakjes. De ramen zitten los in een zakje. Opmerkelijke service. Hier is even een saai werkje uit handen genomen.

De constructie is simpel. Het zijn vier zelfdragende muren met een vertanding aan het eind. De hoekstenen schuiven daar een voor een in elkaar. Het blijft een kwetsbaar geheel. Maar het past allemaal perfect. De kopse kanten van de 'stenen' vertonen een donkerder kleur. Daardoor krijgen de hoeken extra aandacht en valt dit detail op. Hoe je het ook wendt of keert, het doet een beetje afbreuk, hoe goed alles ook is gelaserd.

Leuk: diverse ramen kunnen worden geopend: een bovenraam dat naar binnen kan worden 'geklapt' en twee ramen die naar buiten toe open kunnen. Kunnen de bewoners beter naar buiten kijken. Echt iets nieuws. Zagen we nog nergens anders in dit genre bouwpakketten. Het toont aan hoe ver de ontwikkelingen op dit gebied inmiddels zijn.

Kleurechtheid? Daar zetten we een groot vraagteken achter. De kleur rood is te: te diep, te donker, te onecht. Jammer want het is op zich een aardig huis. Wellicht dat je met poeder het nog een reality pimp kunt geven. Meer info: www.ws-lasercut.de. Cijfer: 7-.



Bouwdoos arbeiderswoning Eisenheim.



De constructie is simpel: zelfdragende muren met vertande hoeken.



Dit soort woningen stonden vaak in vooroorlogse Duitse arbeiderswijken.

Stangel

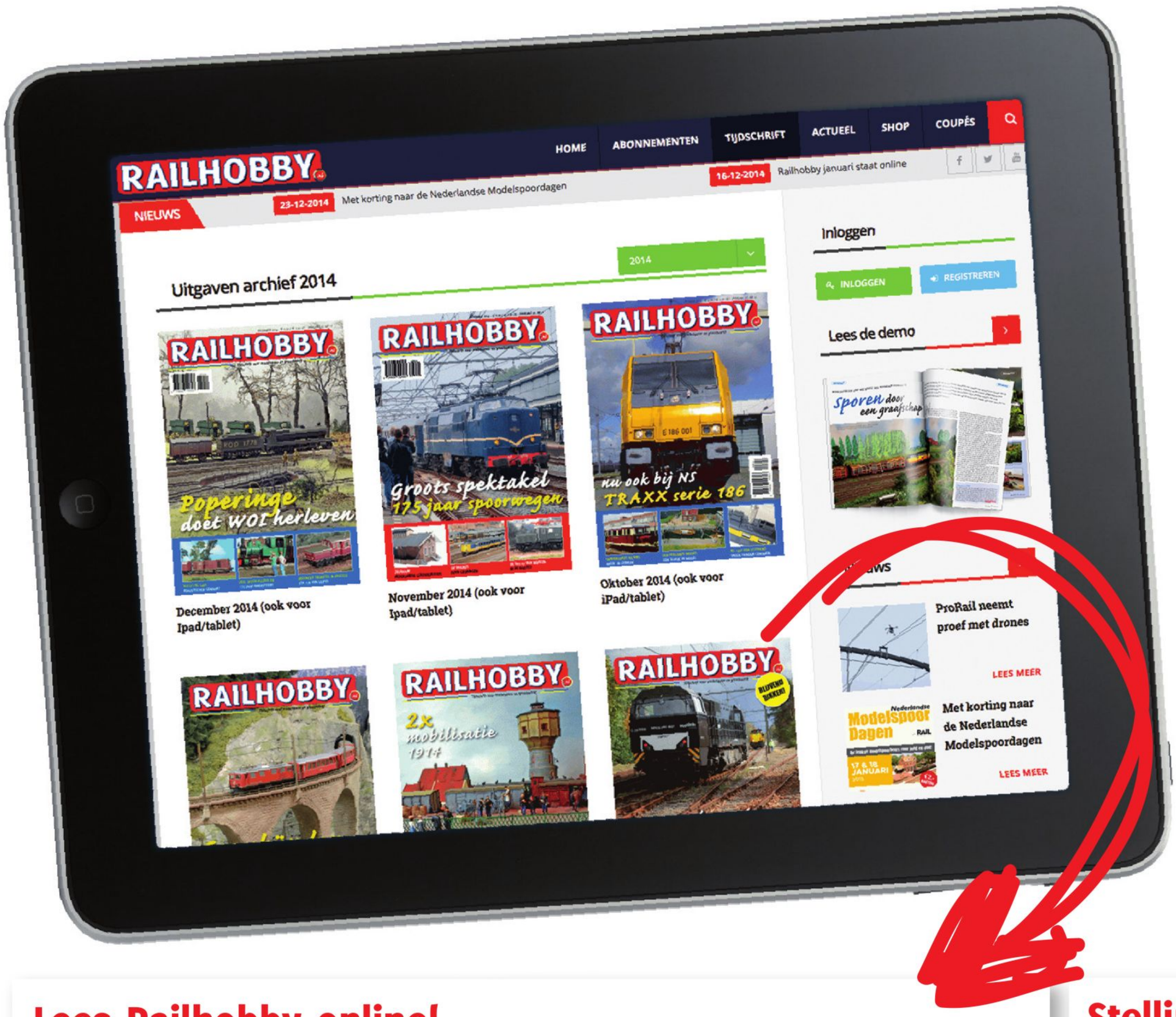
Last but not least, het seinhuis van het Poolse merk Stangel. Het zou een aardig slotakkoord zijn geweest. Stangel maakt steeds meer naam als een kleine firma die maatwerk levert. Lasercutmodellen op aanvraag, interieurs van (stoom)depots op verzoek, kortom u vraagt zij draaien. Het assortiment van het in Zgierz gevestigde bedrijf biedt een aardig scala aan (Pruisische) huizen, stations, goederenloodsen, een watertoren, een compleet landgoed (Gut) en zelfs een vuurtoren. Interessant zijn verder de serie toebehoren met oude bureaus, kachels etc. Maar we dwalen af. Het seinhuis met het dakpannen dak zoals bouwpakket nr. H0/032/2/k (€ 78,75) voluit heet is een product dat enige nabespreking behoeft. De onderdelen, verpakt in drie plastic zakjes, zitten verpakt in een stevige doos. Die laat aan de voorkant een zwart/wit foto van het seinhuis zien. Goed oppassen met bestellen, we kregen een doos met witte bakstenen, je kunt het pand ook met rode stenen bestellen. Aan de buitenkant is wat kleur betreft de inhoud niet controleerbaar. Om verder positief te beginnen: het karton met de muurstenen is mooi gegraveerd. Kleur is ook mooi, beetje crème, zoals je dat vroeger bij Pruisische spoorgebouwen wel zag. Pasvorm is goed, maar oh, wat zijn die muren kwetsbaar. Als je zo'n onderdeel iets te hard vastpakt, bijvoorbeeld om het na het lijmen tegen een andere gevel aan te drukken, dan heb je zo wat stenen losgetrokken. Als je er bij wijze van spreken alleen al naar kijkt vallen ze van de muur. Daar zou in de acht pagina's bouwbeschrijving – de eerste pagina is hier wel in kleur en laat het seinhuis van



Dankzij de bescheiden oppervlakte vindt dit seinhuis op elke modelspoorbaan een plekje.

RAILHOBBY ONLINE!

De website van Railhobby is volledig vernieuwd! Niet alleen via uw computer of laptop, maar ook op de tablet en telefoon bezoekt u de website voor het laatste nieuws op het gebied van modelspoor en grootbedrijf, actuele evenementen, de online uitgave en nog veel meer! **Ga naar www.railhobby.nl!**



Lees Railhobby online!

Heeft u een All-in abonnement op Railhobby? Dan heeft u ook toegang tot de online uitgave. De online uitgave is voorzien van vele extra's, zoals verrijkingen en linkjes. Een verrijking bevat extra achtergrondinformatie over een bepaald artikel en maken het lezen dus nog leuker en interessanter! Naast de nieuwste uitgave heb je ook toegang tot het online archief. Ga naar www.railhobby.nl/uitgaven en bekijk alle uitgaven tot en met 1993.

Stelling

Ik vind de nieuwe website erg verbeterd ten opzichte van de oude website.
Stem mee via www.railhobby.nl/stelling

Volg Railhobby op Facebook

Wilt u op de hoogte blijven van al het nieuws over Railhobby? Volg dan nu de Facebookpagina! Ga snel naar www.facebook.nl/railhobby en like de pagina. Of volg ons op Twitter: www.twitter.com/rail_hobby

Hoe log ik in?

Ga naar www.railhobby.nl en klik op de voorkant van het tijdschrift. De site vraagt nu om inloggegevens. Als abonnee van Railhobby logt u in met uw abonneenummer als gebruikersnaam (deze vindt u op het adresetiket van uw tijdschrift) en uw postcode, in hoofdletters en aan elkaar vast als wachtwoord.

Railvraag

Doe mee met de railvraag, geef antwoord op de prijsvraag via www.railhobby.nl/railvraag en maak kans op twee gratis toegangskaarten voor het Nationaal Modelspoor Museum in Sneek.



Prijsvraag: Welk overstapstation rijdt deze GTW 2/6 binnen?



De verpakking heeft een zwart/wit cover, dat geeft geen duidelijkheid over de kleur van de stenen en de dakpannen.



Seinhuis Buchenau naar Pruisisch voorbeeld is gemaakt van 135 onderdelen.

vier kanten zien – best eens aan de orde mogen worden gesteld. De gebruiksaanwijzing is overigens oké.
Het dak is van dik karton dat van verstevigingribben is voorzien. Aparte constructie. Ook hier geldt dat de gravures mooi zijn en de kleur van de dakpannen authentiek is. De zijkanten wel afvijlen, staat niet in de beschrijving. De schuin liggende nokpannen zijn van een onbestemd kunststofachtig goedje. Het kan niet echt bekoren, de opvallend driedelige constructie ten spijt. Regelrecht slecht is de manier waarop de fabrikant regenpijpen denkt te moeten leveren: van een veel te dik stuk rond hout moeten stukjes worden afgesneden, afgevijld en onder bepaalde hoeken weer met elkaar worden verbonden. Hoe lang die stukjes zijn mag je zelf uitvogelen. We hebben het niet eens geprobeerd, het is drie keer niks. Terwijl de dakgoot zo'n mooie koperen imitatie is.
Tot slot: seinhuis Buchenau heeft een Pruisische achtergrond. De oppervlakte van het model is 100 x 70 x 120 mm. Meer info: www.stangel.pl. Cijfer: 5,5.

Resumé

Kunststof bouwpakket of lasercutmodel? Zonder te nuanceren kiezen we het laatste. Om de eenvoudige reden dat de uitstraling van gelaserd karton en hout een authentiekere uitstraling heeft. In principe hoef je zo'n eindproduct niet meer te bewerken, al kun je met wat poederkleuren natuurlijk ook bij deze modellen extra accenten aanbrengen. Bij kunststof modellen is een eigen inbreng met het penseel veel groter, geweatherde bouwpakketten buiten beschouwing gelaten.

Het mooie van de lasercuttechniek is dat de gegraveerde details bijzonder fijn zijn, subtieler dan die bij de 'gewone' bouwpakketten. En de gevelwanden zijn in de regel veel dunner. Dat zie je bij de ramen terug. Hier is sprake van een geringe verdikking. Bij ramen en deuren zie je aan de bovenkant ook fijne gevelstenen. Sommige producenten gaan zo ver dat ze zelfs losse deurklinken leveren, uiteraard van gelaserd karton. En doordat met dun karton c.q. hout wordt gewerkt, kunnen bepaalde onderdelen uit twee, drie of meer lagen worden opgebouwd. Stuk voor stuk aspecten die de natuurgetrouwheid ten goede komen. Mooi zijn de gelaserde daken. Al schijnt een beetje redelijk groot bewerkt dak redelijk kostbaar te zijn. Daarom nemen grootseriefabrikanten nog wel eens hun toevlucht tot kunststof daken. En dat doet afbreuk aan het geheel. Joswood stelt pannendaken samen uit losse stroken die over elkaar moeten worden gelegd. Als je daar een beetje mee speelt, kun je een kleine verzakking nabootsen. Want dat is het andere kant van het verhaal: een met een laserstraal bewerkt stuk karton of hout is strak van lijn. Een paar verschoven stenen of dakpannen kunnen er niet mee worden nagemaakt.
Zitten er ook minpunten aan deze constructies? Jazeker. De hoekverbindingen blijken soms storende elementen. Met name als er voor een vertanding wordt gekozen, steen voor steen die in elkaar past. Dat levert nooit een honderd procent score op. Je kunt het zien dat stenen in elkaar zijn geschoven. Is het niet door een oneffen stuk hoekmuur dan door kleurverschillen. De stompe kant van de stenen die niet zijn bewerkt zien er wat anders uit. Natuurlijk kun je hier ook met poeders werken, maar ook dat is tot een bepaalde hoogte een lapmiddel. En bij andere hoekconstructies zie je de lipjes waarmee de verschillende delen zijn gefixeerd. Bij dikkere (natuurstenen) muren is dat storend om te zien. Daar moet iets anders voor te vinden zijn.
En: een zwart/wit foto op de doos kan anno nu echt niet. Sinds de jaren zestig al niet. Verkeerde zuinigheid.

Tekst en foto's: Guus Ferrée

Lijm

Bij de meeste merken wordt een lijmtip gegeven. Bindan RS, Ponal Express of UHU. Leuk en aardig allemaal, maar het zijn vaak producten die de leveranciers van de bouwpakketten zelf ook verkopen. We hebben die lijmen uitgeprobeerd. Daar is niks mis mee. Ze drogen niet meteen op, je kunt na het aanbrengen nog even met een onderdeel gaan schuiven. Er is een maar. Je betaalt al gauw een euro of twee voor zo'n kleine hoeveelheid. Onze tip: gewoon 'ordinaire' Bison-houtlijm. Die kost in een redelijke verpakking wat meer maar daar kun je twintig keer zo lang mee doen. En de kwaliteit? Die doet niets onder voor al die speciale merken. Ook deze lijm kun je net als de rest met een beetje water aanlengen, zodat je de kleefstof ook met een penseel kan aanbrengen.

RAILHOBBY AWARDS 2014-2015

Alweer voor de zevende keer op rij worden de Railhobby Awards uitgereikt. Wij nodigen u, als lezer van Railhobby, uit uw stem uit te brengen op de Railhobby Awards voor de mooiste, leukste en beste producten van 2014-2015. De producten zijn in negen categorieën ingedeeld.
De nominaties voor de Railhobby Awards 2014-2015 zijn bekend en staan hieronder afgedrukt. Wij zijn ervan overtuigd dat een mooie en gevarieerde lijst van producten voor u ligt.

Breng vandaag nog uw stem uit op uw favoriete product(en) om die een Award te bezorgen. U kunt uw stem tot en met maandag 2 maart 2015 uitbrengen. In de apriluitgave, nummer 368, leest u welke producten een Award gewonnen hebben en waarom.

Wanneer u niet over internet beschikt, kunt u uw stem opsturen naar Scala Publishing, Railhobby Awards, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort. Vergeet niet uw naam, adres en telefoonnummer te vermelden. U kunt uw stem slechts één keer insturen.

Breng uw stem uit op www.railhobby.nl/awards

Door het uitbrengen van uw stem maakt u kans op een van de volgende prijzen:
(beschikbaar gesteld door Artitec, LS Models, Markenburg en Rocky Rail)



1X Rocky-Rail,H0 Twin car, van AAE Cargo



1X Markenburg, Notabele woning Grotestraat 150



2X Artitec DAF met open container



2X LS Models Couchetterijtuigen Bcm NS Int.



2X Artitec DAF met 1as trailer

Stem via www.railhobby.nl/awards en win!

Tractie HO van het jaar 2014-2015

Märklin/Trix	Eloc DM3 SJ
Roco	E 94 DB make-over
LSModels	Reeks 18.1 NMBS eloc
Panier	Wismar railbus
Piko	Eloc Vectron
Fleischmann	E 60 rangeerloc DRG
LS Models	BR 101 DBAG
Piko	BR 245 DBAG
Märklin	Eloc E 93 DB
Piko	Eloc E 41 'Knallfrosch'
Liliput	ETA 178
Artitec	Stoomloc NS 6300 stoomloc
Heljan/RockyRail	Dieselloc Class 66 dieselloc
Roco	Eloc NS 1200 eloc
Brekina	Railbus VT 95.9 voorserie

Tractie HO van het jaar 2014-2015

Roco E 94 DB make-over



Tractie HO van het jaar 2014-2015

Artitec Stoomloc NS 6300 stoomloc



Tractie HO van het jaar 2014-2015

Roco Eloc NS 1200 eloc



Tractie HO van het jaar 2014-2015

LS Models BR 101 DBAG



Tractie HO van het jaar 2014-2015

Fleischmann E 60 rangeerloc DRG



Tractie HO van het jaar 2014-2015

LS Models Reeks 18.1 NMBS eloc



Tractie HO van het jaar 2014-2015

Märklin Eloc E 93 DB



Stem via www.railhobby.nl/awards en win!

RAILHOBBY AWARDS

Tractie HO van het jaar 2014-2015

Piko BR 245 DBAG



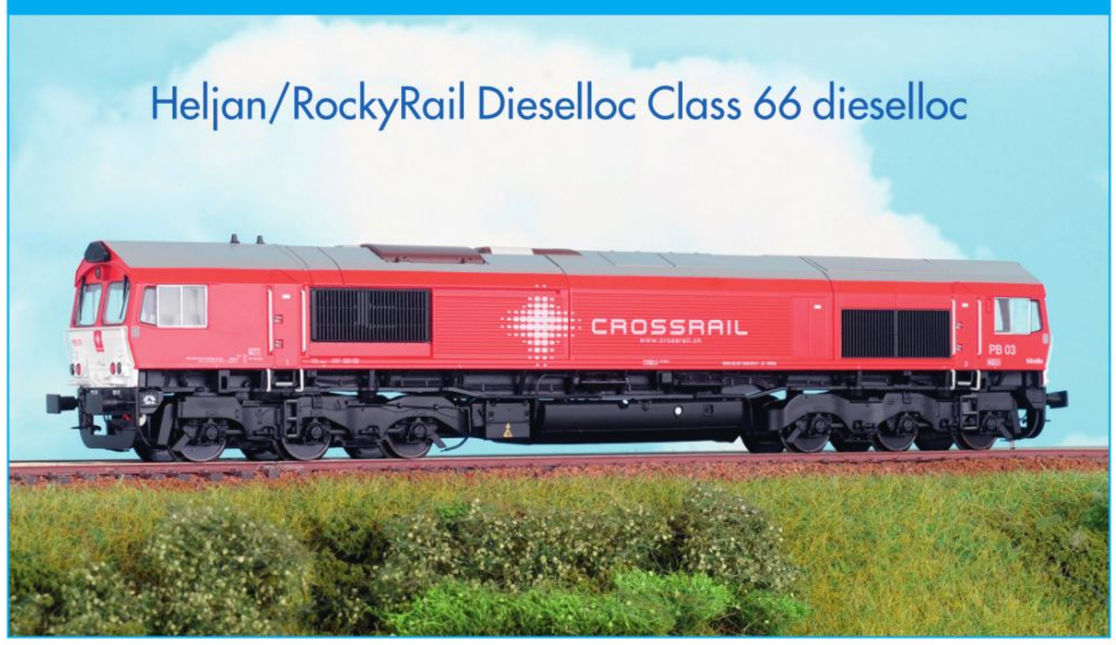
Rijtuigen HO van het jaar 2014-2015

LS Models Restauratierijtuig Andante, Allegro etc.



Tractie HO van het jaar 2014-2015

Heljan/RockyRail Dieselloc Class 66 dieselloc



Rijtuigen HO van het jaar 2014-2015

LS Models Couchetterijtuigen Bcm NS Int.



Rijtuigen HO van het jaar 2014-2015

LS Models	Couchetterijtuigen Bcm NS Int.
ACME	Slaaprijtuig Mun NS Internationaal
LS Models	Restauratierijtuig Andante, Allegro etc.
Elotrains	Benelux-stuurstandrijtuig

Goederenwagens HO van het jaar 2014-2015

Exact Train	Offs-55 DB autotransporter
LS Models	Laaers autotransporter
Exact Train	Otmm 52 onderlosser DB
NME	Graanwagen Tagnpps
Artitec	SSy zwaartransp.wagen DRG
Piko	Ketelwagen Zaces
Artitec	Werkwagens NS

Rijtuigen HO van het jaar 2014-2015

Elotrains Benelux-stuurstandrijtuig



Goederenwagens HO van het jaar 2014-2015

Artitec SSy zwaartransp.wagen DRG



Stem via www.railhobby.nl/awards en win!

Goederenwagens H0 van het jaar 2014-2015

LS Models Laaers autotransporter



Tractie N van het jaar 2014-2015

Minitrix	BR 132 'Ludmilla'
Fleischmann	Re 4/4 II
Fleischmann	Eloc E 103
Piko	Dieselloc NS 2200

Tractie N van het jaar 2014-2015

Fleischmann Re 4/4 II



Tractie N van het jaar 2014-2015

Fleischmann Eloc E 103



Rijtuigen/wagens andere schalen van het jaar 2014-2015

Piko	Gesloten goederenwagen schaal G
NME	Kübelwagen DB (N)
NME	Graanwagen Tagnpps (N)
KM-1	Goederenwagen G10

Rijtuigen/wagens andere schalen van het jaar 2014-2015

Piko Gesloten goederenwagen schaal G



Tractie andere schalen van het jaar 2014-2015

Piko	Dieselloc V 36
KM-1	Dieselloc V 100

Tractie andere schalen van het jaar 2014-2015

KM-1 Dieselloc V 100



Stem via www.railhobby.nl/awards en win!

RAILHOBBY AWARDS

Wegvoertuigen van het jaar 2014-2015

Artitec	M3A1 White Scout car
Busch	Unimog U430
Artitec	Universal carrier W02
Artitec	DAF YA-328

Bouwsets van het jaar 2014-2015

Peard Herenhuis uit Dirkshorn



Wegvoertuigen van het jaar 2014-2015

Artitec M3A1 White Scout car



Bouwsets van het jaar 2014-2015

Markenburg Notabele woning Grote straat 150



Wegvoertuigen van het jaar 2014-2015

Artitec DAF YA-328



Scenery van het jaar 2014-2015

C.R.	Intermodal Containers in 1:87
Juweela	Stenen, turfblokken en aardappellading (1:87)
Artitec	Vatenlading voor DAF en GTU
Artitec	Stoomlocpersoneel NS 1:87

Bouwsets van het jaar 2014-2015

Protomodel	Seinhuis Uitgeest
Protomodel	Sextantstation NS
Joswood	Hoogoven
Unique	Boerderij Münsterland
Minitrix	Havenloods 'Hamburger Hafen'
Markenburg	Galerijwoningen Oranjelaan 9-13
Markenburg	Notabele woning Grotestraat 196
Peard	Herenhuis uit Dirkshorn

Scenery van het jaar 2014-2015

Artitec Stoomlocpersoneel NS 1:87



Stem via www.railhobby.nl/awards en win!



RAIL 2015

Al 30 jaar de 3e dimensie van modelspoor



RAIL 1985: modulaire bouw krijgt vleugels. RAIL staat anno 2015 op een bescheiden wijze stil bij haar ontstaan in 1985. De MSG 's-Hertogenbosch komt de eer toe, dat zij als eerste in Nederland een grootschalige specifieke modelspoorexpositie organiseerde. Men bracht hobbyist, fabrikant en importeur bijeen op een schaal en in een onderlinge verhouding die in de modelspoorwereld uniek was. RAIL vormde bij uitstek een ontmoetingspunt voor modelspoorders. En als eerste was RAIL metterdaad internationaal met talloze banen uit het buitenland. De modulaire bouw betekende bovendien voor veel verenigingen een extra dimensie voor de hobby: men kon anderen laten delen in het hobbyplezier en er samen met de vereniging op uit trekken.

Evenementen zijn een schakel in de distributie

Nog altijd is RAIL een informatief evenement. Nog altijd volop internationaal. Nog altijd baanbrekend met banen op superhoog niveau , en nog altijd het gezellige evenement met vele verenigingsbanen. Maar wat is er dan toch zo anders in 2015?
Traditionele verkoopkanalen krimpen en verdwijnen uit de stadscentra. Informatie en transactie verschuift naar internet en levering geschiedt door een teruglopend aantal specialisten die vaak op tijdelijke locaties als evenementen zijn te vinden.

Ook RAIL heeft zich inmiddels al vele jaren tot megagrote modelspoorspecialist ontwikkeld, waar alles voor elke modelspoorder te vinden is. Kijken gaat op de moderne modelspoorevenementen namelijk samen met kopen. Waar de fabrikanten het laten afweten, blijkt de retail het initiatief te nemen. De verenigingen en individuele bouwers laten zien wat er mogelijk is, de verkopers spelen in op de vraag: flexibel en snel.

De hobby is nu eenmaal driedimensionaal: daarom blijft RAIL nog vele jaren RAIL. In een digitale wereld die in toenemende mate op webshops is georiënteerd, is het direct contact met leveranciers waardevol. De duizenden bezoekers blijken deze mogelijkheid te waarderen. Maar er is een primaire oorzaak voor RAIL: modelbouw gaat om 'het model': de 3D-weergave op schaal. Met alle complexiteit die dit met zich meebrengt. Dat wil je zien , beetpakken, daar wil je over praten. Je wilt het werk van bijzondere bouwers bewonderen. En ziehier de terugkeer naar de bron van RAIL: ontmoetingspunt voor modelspoorliefhebbers. Digitaal kopen, analoog afhalen. Kijken en kopen, informeren, ontmoeten en een gezellige dag hebben: Dat is RAIL anno 2015. Tot RAIL: Railhobby is er ook om u te ontmoeten. (tekst en illustraties organisatie Rail 2015)

INFO

Hoogtepunten van RAIL 2015

Fine-Scale presentatie Spoor 0

Groots digitaal info plein

Fine-Scale UK

De mooiste verenigingsbanen van Nederland

Verkoopstands met mooi, nieuw en bijzonder materiaal.

Buitenlandse deelnemers

Rail 2015: locatie Expo Houten, data 20, 21 en 22 februari 2015, 10.00-17.00 uur.



Die schnellsten Dampfzüge

Rekorde, Höchstgeschwindigkeiten und Reisegeschwindigkeiten im internationalen Vergleich

door R. Krug, uitg. EK-Verlag, 192 blz., formaat A4, ISBN 978-388255-770-1, prijs € 39,90.

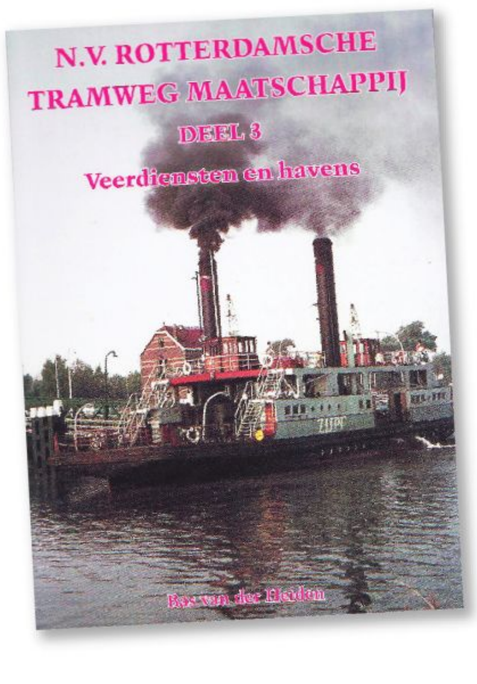
Het is altijd weer interessant het woord vooraf, of in dit geval het 'Vorwort', te lezen en te ervaren hoe de auteur tegen het werk aangekeken heeft. In dit woord vooraf is het heel duidelijk wat de auteur bewogen heeft. Hij laat er geen misverstand over bestaan dat hij erg veel werk gehad heeft aan het uitzoeken van talloze tabellen, dienstregelingen, enz., enz. In het werk is deze sisyfusarbeid overduidelijk terug te vinden. Maximumsnelheden van locomotieven en treinen, maximumsnelheden op hoofdlijnen, dito op zijlijnen, idem voor snelheden van 100 km/h of meer, de beste tijden per jaar en dat alles in een vergelijking tussen voornamelijk Duitsland, Engeland, Frankrijk en Amerika. België blaast een aardig riedeltje mee, maar Nederland is in dit hele verhaal volstrekt een marginale speler. Het zal duidelijk zijn dat dit boek voornamelijk bestaat uit tabellen, lijsten, meer tabellen en meer lijsten. U zult het uw recensent niet kwalijk nemen dat hij de onderscheidene tabellen in directe vergelijking met een andere opstelling niet een op een gecontroleerd heeft. Bovenstaande doet misschien ietwat misprijzend aan, maar dat is uiteraard niet de bedoeling, want deze presentatie vormt op voorhand de grote waarde van dit boek. De auteur heeft een immense hoeveelheid werk verzet en daarbij heeft hij het geheel op een aangename wijze weten te illustreren.-NR

Rotterdamse Tramweg Maatschappij (Deel 3)

Veerdiensten en havens

door Bas van der Heiden, uitg. De-boektant Klaaswaal, formaat A4, 96 blz., veel foto's in zwart-wit, ISBN 978 90 5534 291 4, prijs € 29,95.

Tussen de Zuid-Hollandse eilanden, waar tot het einde van de exploitatie in 1965 de RTM actief was, waren veel waterwegen. Inmiddels zijn er veel bruggen, maar dat was dus niet altijd zo. Vandaar dat er veel vaarverbindingen over water nodig waren. De RTM exploiteerde niet alleen tramwe-

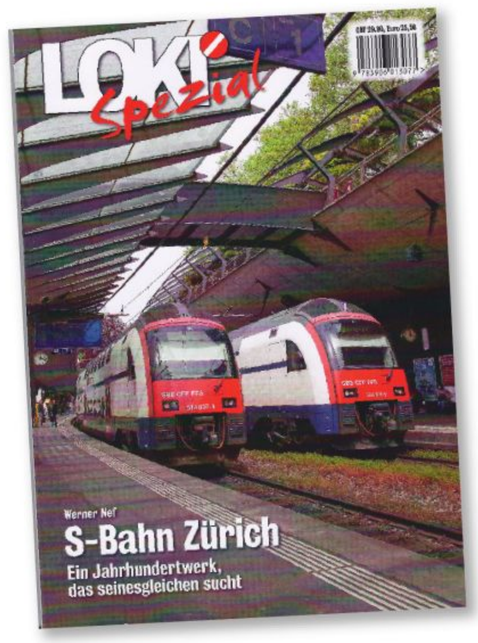


gen, maar ook meerdere veerdiensten. Hierdoor was het mogelijk om zowel reizigers als goederen, die per tram werden aangevoerd, per boot over te zetten voor het vervolg van de reis op een ander deel van het tramnet. In dit deel 3 van de serie over de N.V. Rotterdamse Tramweg Maatschappij beschrijft de auteur de veertien veer- en bootdiensten die vanaf 1898 werden uitgevoerd. Uiteraard staan in het boek veel foto's van schepen, maar we komen ook de tram nog tegen. Niet alleen de schepen, ook de havens komen aan bod. Na het einde van de RTM werd er nog doorgevaren. In 1988 kwam ook hieraan een einde toen de laatste veerdienst Zijpe-Anna Jacobapolder werd opgeheven. Hiermee werd een roemrucht tijdperk afgesloten. In het boek kunt u nog eens lezen en nagenieten hoe het was.-TO

S-Bahn Zürich

Ein Jahrhundertwerk das seinesgleichen sucht

Spezial nr. 36, door Werner Nef, uitg.



Lokpress AG Zürich, formaat A4, 132 blz., 308 foto's waarvan 80 zwart/wit, 22 tekeningen, 12 kaarten, 7 tabellen, Duitse tekst, ISBN 978-3-906013-07-7, prijs € 23,50.

Na de special over het rollend materieel van de S-Bahn Zürich gaat de auteur in op de geschiedenis, bouw, uitbreidingen, exploitatie en de plannen voor de toekomst. Ondanks de toenemende verkeerscongesties eind jaren 1960 haalde het plan voor een U- en S-Bahn het niet. 71% stemde bij het referendum van 1973 tegen. Bij het referendum eind 1981 voor een S-Bahn stemde 74% voor. Voor dit project was een samenwerkingsverband tussen de betrokken kantons en gemeenten, de SBB en plaatselijke vervoerbedrijven gevormd. Vanaf '85 werden er op diverse plekken tunnels en viaducten gebouwd, sporen verdubbeld en stations aangepast. Het proefbedrijf met dubbeldeksmaterieel van onder meer NS en SNCF leidde tot de bouw van het specifieke materieel voor de S-Bahn. Al gauw bleek het aantal reizigers vele malen groter dan verwacht en werd (wordt) het netwerk in vier etappes verbeterd en uitgebreid. Met als laatste wapenfeit de in 2014 geopende stadstunnel met viersporig station onder Zürich Hb. De zeer verzorgd uitgevoerde special bevat veel niet eerder gepubliceerde foto's; de vele bouwtekeningen zetten de puntjes op de i.-DH

Brücken, Mauern und Portale

Kunstbauten in verschiedenen Ausführungen schmücken die H0-Anlage

door Klaus Ecker, uitg. VGB Verlag, formaat 24,0 x 29,0 cm, 112 blz., ruim 300 kleurenfoto's, Duitse taal, best.nr. 581316, ISBN 978-3-8375-1162-8, prijs € 19,95.

Bruggen en viaducten zijn soms



blikvangers op de modelbaan, maar ook tunnels en (keer)muren zijn speciale elementen die de aandacht trekken. Er zijn diverse manieren ze te maken: geheel zelfbouw, gebruik maken van bouwpakketten of verbouw van in de handel verkrijgbare producten. Al deze varianten worden in dit boek behandeld. Met behulp van foto's wordt het bouwen stap voor stap uitgelegd. Uitgelegd wordt hoe situaties uit het grootbedrijf in model kunnen worden vertaald. Achter in het boek vinden we een geïllustreerde woordenlijst en een tabel van in de handel verkrijgbare producten.-TO

Digitale Modelbahn

Software-Zentralen

diverse auteurs, uitg. Verlagsgruppe Bahn (VGB) GmbH, formaat A4, 84 blz., ruim 150 foto's, tekeningen en tabellen, Duitse taal, best.nr. 651404, prijs € 10,00.

Ook in deze special weer veel informatie over allerlei zaken rond de digitale modelbouwwereld. Een belangrijk item dit keer is het fenomeen softwarecentrale, waarbij de PC een hoofdrol speelt. Verder een artikel over SRCP (Simple Railroad Command Protocol), een universeel netwerkprotocol. Voorts het vervangen van lampjes in lantaarns door LED's en tenslotte variabele woonhuisverlichting.-TO





MODELSPOORBEURS EXPO HOUTEN

Meidoornkade 24 - 3992 AE Houten
Industrie gebied Doornkade

Algemeen deelnemerssecretariaat:
A. Hobma, Pascalweg 6-A - 6662 NX Elst
Tel.: 0481-353288 - Fax: 0481-353519
www.modelspoorbeurs.nl
e-mail: info@modelspoorbeurs.nl

BEURSDATA HOUTEN 2015

10 januari - 28 maart - 25 april
4 juli – 29 augustus - 3 oktober
7 november - 12 december

De beurs in Houten wordt gehouden in 3 hallen met een groot aanbod van nieuwe en gebruikte modelspoorartikelen.

De beurs is open voor bezoekers van 10.00 tot 15.00 uur.
PARKEREN GRATIS ENTREE € 7.-
Jeugdigen tot 12 jaar onder begeleiding GRATIS.

VIP-bus NS HOUTEN---EXPO CENTER
Retour € 5.-

RAIL 2015 (www.rail.nl)

20, 21, 22 FEBRUARI

RIJNHAL ARNHEM

7 FEBRUARI 2015

Onze modelspoorbeurzen:
HÈT trefpunt voor de modelspoorhobbyist!

Wilt u uw modelspoor-artikelen verkopen?
Op onze beurzen kunt u tafelruimte huren om deze artikelen aan te bieden.

TOT ZIENS OP ONZE BEURZEN,

WAAR U MEESTAL VINDT WAT U ZOEKT.

RHO

Op vertoon van deze advertentie krijgt u het gereduceerde toegangsprijs van 8,– € in plaats van 10,– €.

FASZINATION MODELLBAHN

Internationale Beurs voor Modeltreinen & Accessoires

6–8 Maart 2015

MESSE SINSHEIM DUITSLAND

Openingstijden:
vr. en za. 9.00–18.00 uur
Zondag: 9.00–17.00 uur

Met het allernieuwste voor het eerst aan publiek getoond · vakmensen aanwezig · Liefde en veelvoud voor details · wat nergens anders te vinden is · zowel nostalgische, moderne als digitale techniek is aanwezig · Droomlandschappen · treinverkeer in alle maten · die ergens anders niet te zien zijn · zeldene modelsystemen · **unieke sfeer – een internationaal trefpunt.**

www.faszination-modellbahn.com

MESSE SINSHEIM
IHR VERANSTALTUNGSPARTNER

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH
Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim
T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220
modellbahn@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de

RHO

VOLGENDE MAAND



‘Scones Please’: een Engels tussendoortje in 00

De naam van de baan is ontstaan op een verjaardag: daar werden scones en gebak als traktatie geserveerd en zo is het idee geboren en daaruit volgend de naam voor de baan.



Leven in de brouwerij!

Het hoekhuis met café van Auhagen is een voordelig model van een gebouw dat ook in Nederland zou kunnen staan. Het café is gemaakt voor de schalen H0 en TT, waardoor het op de H0-baan wat klein uitvalt. Als achtergrondmodel is het zonder meer bruikbaar, maar met wat aanpassingen is er een kloeke kleine brouwerij van te maken.

De Havenspoorlijn

In onze serie over het railvervoer in de Nederlandse havens nu de Havenspoorlijn in Rotterdam. De Maasvlakte is het begin- dan wel eindpunt van de Havenspoorlijn; aan het andere eind van die lijn ligt het rangeerterrein van Kijfhoek. Tussen Kijfhoek en de Maasvlakte liggen alle belangrijke havengebieden van Rotterdam.





Messe Neurenberg 2015

Traditiegetrouw vaardigt Railhobby weer een delegatie naar de Messe in Neurenberg af om daar verslag te doen van al het nieuws dat ons daar ongetwijfeld te wachten staat. Veel ruimte in de papieren uitgave en een royale aanvulling digitaal, zowel in tekst, foto's en filmpjes.

De volgende uitgave van Railhobby nummer 367 verschijnt circa 3 maart. *De redactie behoudt zich het recht voor deze Preview vanwege actualiteit te wijzigen of te verplaatsen.*

RAILHOBBY.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Scala Publishing B.V.
Postbus 38
3800 AA Amersfoort
tel. 033-4892900, fax 033-4802281
railhobby@scalapublishing.nl
www.railhobby.nl

PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING

miniatuur BANEN

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Hoofdredactie** Ruurd de Jong en Nico van Roon **Medewerkers en redactie** Karst Drenth, Rob Ellerman, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Carel van Gestel, Dolf Heibloem, Cock Koelewijn, Roel Linker, Hans van Lith, Huib Maaskant, Ton Oosterom, Hans Reints, Thonis van der Weel. **Redactieadres** Postbus 530, 1420 CA Uithoorn, tel. 033-4892900, fax 033-4802281, railhobby@scalapublishing.nl, www.railhobby.nl **Marketing** Thamar Mantel **Advertenties** Edwin Brinkman, 033-4892916, adverteren@scalapublishing.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, (bereikbaar op maandag, donderdag en vrijdag 9-17 uur), abonnementen@scalapublishing.nl **Jaarabonnement** Een all-in jaarabonnement kost € 57,95, in België € 63,95, in overige landen € 99,95. Een online-jaarabonnement kost € 29,45. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Bij betaling via automatisch incasso geldt € **2,50 korting**. Machtigen kan via abonnementen@scalapublishing.nl of www.scalapublishing.nl/machtigen Alle prijzen zijn incl. BTW. Het abonnement kan elk gewenst moment ingaan en loopt tot wederopzegging. **Losse nummers** Nederland € 6,50, België € 7,50 **Verschijningsfrequentie** 10 x per jaar **Vormgeving** PrePressStudio van de Wolfshaar, 033 - 480 54 55 www.studiowolfshaar.nl **Drukker** Koninklijke BDU **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2015. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Railhobby is of kan ook in andere talen worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen.

RAIL 2015 - 20, 21 & 22 februari

INTERNATIONALE MODELSPOOR EXPOSITIE - EXPO HOUTEN

MEIDOORNKADE 24 (langs A27)

AL 30 JAAR DE 3E DIMENSIE VAN JE HOBBY

Modelspoor beleef je door het in het echt te zien. Door mooi gemaakte banen te bewonderen, door mensen te spreken, door materialen in de hand te nemen voor je ze koopt. Dat doe je niet op internet, dat doe je niet met een tijdschrift: dat doe je allemaal op RAIL.

FINESCALE: NIEUW IN NEDERLAND

Dit jaar o.a. de meesterstukken:
St Marnock and Ladeside, Harford, Clutton, Schrottplatz, Purgatory Peak.

STATISCHE SHOW

Niet eerder in Nederland bijeengebracht Spoor 0 materieel.

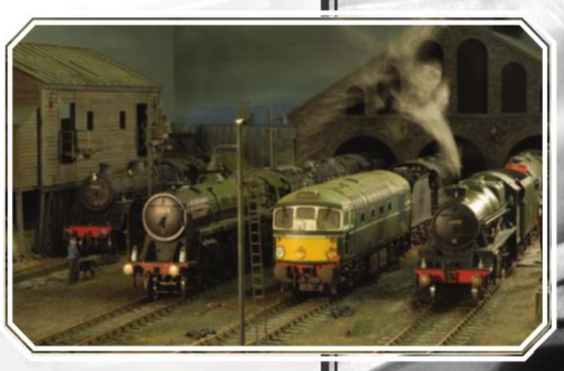
DIGITAAL PLEIN

RAIL heeft weer volop aandacht voor digitaal rijden. Grote verenigingsbanen die volledig zijn gedigitaliseerd. Ben je op zoek naar de voordeligste manier? Vraag het de mensen achter de baan: hoe hebben jullie dat gedaan? En daarnaast alle aanbieders van software bijeen in HAL 1.

RAIL STAAT VOOR

Verenigingsbanen, verkoopstands, workshops, demonstraties, informatiestands en films. **En vooral: de aloude en vertrouwde RAIL-sfeer.**






Impressies van RAIL 2014

PENDELBUS, PARKEREN & KINDEREN GRATIS

- pendelbus vanaf station Houten
- kinderen tot 12 jaar gratis mits onder begeleiding van een volwassene

OPENINGSTIJDEN

Dagelijks 10.00-17.00 uur

uitgebreide info en kortingsbon op:

WWW.RAIL.NL

Rail SINDS 1985

RAIL IS
/ MOOI
/ LEERZAAM
/ AFWISSELEND
/ VOLLEDIG
/ VOORDELIG
/ LEUK

Kortingsbon RAIL 2015 20, 21 & 22 februari EXPO Houten

Volwassen € 2,- korting op entree van € 15,-

Kinderen tot 12 jaar gratis (onder begeleiding van een volwassene)

Max één bon per persoon in te leveren bij de kassa.
Uitsluitend geldig indien volledig ingevuld.Niet geldig in combinatiie met andere acties.

Naam _____

E-mail _____

Ik ontvang graag extra informatie, per mail, over **RAIL**: ja / nee

Artitec®

Te koop bij uw winkelier | Schaal 1:87

Vier varianten nu leverbaar:

GTU Zeildakwagens









ART. NR.	MODEL	PRIJS
20.301.01	NS GTU GRMK 40001, Per. IIIa	**34,90**
20.301.02	NS GTU GRMK 40024, Per. IIIa	**34,90**

ART. NR.	MODEL	PRIJS
20.301.03	NS GTU GRMK 40031, zeildaknummer, Per. IIIa	**34,90**
20.302.01	NS GTU GRUW 40006, Kalkvervoer , Per. III	**34,90**

NB - de rest van de serie zeildakwagens verschijnt zeer binnenkort!

...en een kleine verrassing:





DAF Van Gend & Loos Kofferopbouw Geel Logo, cab 64
(487.032.01, 26,90)

Bestel ze bij uw winkelier of op www.artitecshop.nl

Kijk op www.artitec.nl voor meer nieuws!

Artitec | Papaverweg 29b | 1032 KE Amsterdam Tel +31 (0)20 435 00 50 | info@artitec.nl