JAARGANG 38, NR 370 - € 6,50 / € 7,50 (B)

RAILHOBBY.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Ovaalramers
historie en model

AP 07015
8 718836 140303



EUROSPOOR 2014
DIORAMA'S UITGELICHT



DE HOEKSE LIJN
VERLEDEN EN HEDEN



EENVOUDIGE ZANDWAGEN
MESSING VOOR BEGINNERS

TRIX
MINITRIX

VOOR ELKE RUIMTE



In vergelijking met TRIX in schaal H0 (1:87) heeft Minitrix in schaal N (1:160) het grote voordeel dat op eenzelfde oppervlakte viermaal zoveel modelspoorbaan kan worden opgebouwd. Daarnaast onderscheidt Minitrix zich in deze schaalgrootte met technische innovaties. De Nederlandse startset 11135 biedt u een goedkope start voor een fascinerende hobby die u jarenlang plezier geeft.



Binnenkort bij uw dealer

€ 129,95*

11135 Nederlandse startset
Voorbeeld: Diesellocomotief MAK serie 6400 van DB Schenker Rail Nederland N.V. en twee ketelwagens van NACCO ondergebracht in Tsjechië. Bedrijfsnummer locomotief 6437.
Model: Locomotief met stekkerverbinding voor digitale decoder. Motor met vliegwiel. Aandrijving op beide draaistellen, antislipbanden. Frontsein en sluitseinen wisselen met de rijrichting. Locomotief en rijtuigen met mechaniek voor kortkoppeling. Totale lengte over de buffers 304 mm.
Railovaal 62 x 42 cm met aansluitrail en rijregelaar op batterijen met drie rijstanden. Uitbreidbaar met het gehele Minitrix-railprogramma.
Vereist een 9V-blokbatterij die niet bij de set wordt meegeleverd.



15089 NS Set Zelflossers
Voorbeeld: Zelfkosser van de Nederlandse Spoorwegen. Uitvoering met drie klapdeksels boven laadruimte. Inzet voor vochtgevoelige goederen. Tijdperk V.
Model: Wagens met veel gemonteerde details. Met mechaniek voor kortkoppeling. Wagens hebben verschillende bedrijfsnummers.
Totale lengte over de buffers 180 mm.

Eenmalige serie

€ 99,99*



15994 NS Set Houtsnippertransport
Voorbeeld: 3 hogeboordwagens van het type Ealnos van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Inzet voor niet-vochtgevoelige goederen, hier houtsnippers.
Model: Nieuwe constructie van het wagentype Ealnos. Met mechaniek voor kortkoppeling. Met lading houtsnippers. Wagens hebben verschillende bedrijfsnummers.
Totale lengte over de buffers 294 mm.

Eenmalige serie

€ 99,99*

* Aanbevolen verkoopprijs. De producten kunnen in detail van de modellen afwijken. Prijs, data en maten kunnen afwijken.

www.trix.nl



De redactie van Railhobby heeft mij als uitgever bij monde van Nico van Roon, uw vertrouwde stuurstand-auteur, gevraagd eenmalig het woord vooraf te schrijven. Omdat we al zo lang fijn samenwerken. En omdat er een verandering in de samenstelling van de club is opgetreden. U weet dit wellicht niet, maar de redactionele inhoud van Railhobby wordt keer op keer door een groep bevlogen vrijwilligers onder de paraplu van de Stichting Rail Hobby gemaakt. Een compleet onafhankelijke stichting met liefhebbers van (model)spoor die met hart en ziel het blad voorzien van zijn mooie inhoud, vind ik op zich al een pluim waard (bij dezen). De rol van onze uitgeverij is ervoor te zorgen dat onze Railhobby eenvoudigweg blijft bestaan. Weten wat er onder u als lezer leeft, wat marktpartijen willen en dat samenbrengen in een merk als Railhobby, in print en online is wat wij doen. Samen met de Stichting maken we Railhobby feitelijk symbiotisch. Kern van de redactie is onder meer Ruurd de Jong, u welbekend als hoofdredacteur. Ruurd is letterlijk decennialang bij Railhobby betrokken en voor mij persoonlijk een van de aanspreekpersonen en boegbeelden. Iemand met veel kennis, ervaring en betrokkenheid. Die betrokkenheid gaat zelfs zo ver, dat Ruurd heeft besloten aan de volgende generatie ruimte te geven, alles ter meerdere glorie van dit mooie merk. Maar Ruurd stopt niet! Hij blijft Vitrine als redacteur vervaardigen en neemt samen met Nico van Roon en Dolf Heibloem de tijd om zijn opvolger, Karst Drenth, in te werken. Karst is sinds 2011 medewerker van Railhobby en een heuse BR'er (Bekende Railer) vooral door zijn inspanningen op internet en op beurzen. Hij barst van de ideeën en gaat vol goede moed met het hele redactieteam aan de slag om uw Railhobby zo waardevol mogelijk te houden. Wij hebben er alle vertrouwen in dat dit gaat lukken en wensen u nog jarenlang leesplezier van Railhobby!

Ashja Bosboom-Fetvaciyan, uitgever Railhobby



Ashja Bosboom-Fetvaciyan



Karst Drenth

Geheel in aansluiting op deze mooie woorden wil de redactie op haar beurt de dank uitspreken voor de jarenlange inspanningen die Ruurd zich in de vrije tijd getroost heeft om Railhobby te maken tot wat het nu is. Samen met ondergetekende zijn vele besprekingen gevoerd, soms tot diep in de nacht, om nummers van Railhobby samen te stellen, vorm te geven en uiteindelijk aan de studio over te dragen voor de definitieve opmaak. Helaas is voor Ruurd het moment aangebroken om het stokje over te dragen. We nemen geen afscheid van je, want je blijft de rubrieken Vitrine en Railtest verzorgen. We verwelkomen de nieuwe hoofdredacteur Karst Drenth, in wie de redactie alle vertrouwen heeft. Wij wensen jou alle wijsheid en geduld die jouw functie vereisen.

Nico van Roon

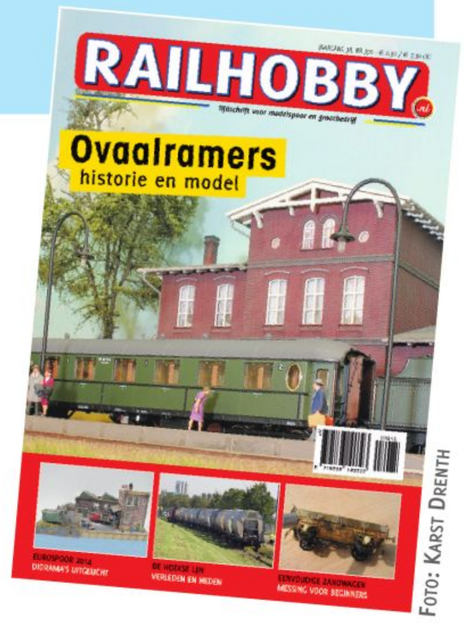


FOTO: KARST DRENTH

COVER

Historie en model van de 'ovalen ramers' ABd 7200 en Cd 7200

In 1923 kwamen de eerste tien stalen rijtuigen in dienst. Deze B 7501-7510 hadden een geklonken stalen geraamte met een opgeklonken bekleding van staalplaat, maar wel met een houten dak. NS gebruikte de rijtuigen op enkele binnenlandse trajecten en ook in het internationale verkeer tussen Amsterdam en Parijs. Artitec heeft onlangs de langverwachte eerste serie van de roemruchte Ovalenramen rijtuigen uitgeleverd, te weten de AB's (AB8d). De C's (C10d) volgen in juni. Een beoordelend verslag.

ADVERTEERDERS

2	Gebr. Märklin & Cie. GmbH	9	TreintjeOost	55	Modelspoorbeurs Zutphen/De Blokkendoos
9	Modelspoorbeurs Houten	9	Marnan.eu Modelspoorbouw	83	Train Service Dankaert
9	Beelen Modelbouw	15	Hotel Grischuna	83	Modelspoor Centrum Hilversum
9	Peperkamp Modelbouw	15	Philotrain	83	Somberg Modelbouw
9	Van Zuthem Autominiaturen	55	Veilinghuis Bouwman	84	Artitec

RAILHOBBY KALENDER 2016

Voor 2016 maakt Railhobby een jaarkalender en die maken we graag samen met u!
Stem mee op de mooiste foto's die zijn geselecteerd door de redactie
van Railhobby. Ga naar www.railhobby.nl/stemmen en breng uw stem uit!



Voorbeeld cover, foto onder voorbehoud.

Wilt u zeker zijn van een exemplaar van de Railhobby kalender? Teken nu alvast in op **www.railhobby.nl/bestelkalender**. Of vul de bon in en stuur het op!

Ja, ik bestel nu al de Railhobby Kalender 2016 voor slechts € 9,99 (inclusief verzendkosten binnen NL).

Naam en voorletter(s): _____ m/v

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____

Land: _____

E-mail: _____ Telefoon: _____

Geboortedatum: _____

IBAN: _____ BIC: _____

Handtekening: _____

☑ 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).
Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, postbus 38, 3800 AA Amersfoort, of bestel via www.railhobby.nl/bestelkalender
*Inclusief verzending binnen Nederland.



INHOUD

6 Het stoomdepot Kirchberg/Baden van Werkstatt 87 in HO



26 NS behoorde in oorlog tot zwaarst getroffen spoorbedrijven van Europa

12 Railtest: de BR 50 met Kabinentender bij Märklin
De BR 50 is geen nieuwe verschijning in het programma van Märklin, maar met de koppeling aan een zgn. Kabinentender is het een opvallende verschijning. Railhobby zette de loc op de rollenbank en testte tevens de veelgeprezen nieuwe motor.

32 A4 Diorama's uitgelicht, het hoe en wat
Omdat de redactie door de hoge kwaliteit en originaliteit van de bouwwerken op de A4 Dioramawedstrijd van Modelspoorwijzer.net op Eurospoor 2014 was verrast, hebben we een viertal bouwers gevraagd hun diorama nader toe te lichten. Zowel de categorie 18– als 18+.

38 De Hoekse Lijn (deel 1)
De lijn Rotterdam-Hoek van Holland moet uiterlijk in 2017 tot metrolijn zijn omgebouwd. De Stadsregio Rotterdam wil de lijn het liefst al in 2016 op het metronetwerk aansluiten. Voor Railhobby is dat een goede aanleiding aandacht aan deze lijn te besteden.

42 In groot stoomdepot stond 24 uur per dag druk op de ketel
Met enig geraas vallen brokken kolen in de tender. De machinist van loc 052 222-7 kijkt vanuit de cabine naar achteren. De stortbunker doet zijn werk, efficiënt als altijd. In korte tijd zit de tender vol, met maximaal acht ton kolen. Daarna rolt de locomotief langzaam achterwaarts. Het rooster moet nog schoon, de watervoorraad aangevuld en diverse delen worden geolied. In Bahnbetriebswerk Gremberg heerst op deze warme augustusdag in 1975 nog een optimale stoomatmosfeer.

52 De historie van de 'ovalen ramers' ABd 7200 en Cd 7200
Voor 1923 waren alle spoorwegrijtuigen in Nederland van hout gebouwd, met eventueel een stalen onderstel en stalen beplating. In 1923 kwamen de eerste tien stalen rijtuigen in dienst. Deze B 7501-7510 hadden een geklonken stalen geraamte met een opgeklonken bekleding van staalplaat, maar wel met een houten dak.



48 Stoomgroep West stoomt veertig jaar in Haags Zuiderpark

58 De Ovaalramers van Artitec in HO
Het was op het nippertje: er restten slechts drie weken om de tijd tussen aankomst in Nederland en het aanleveren bij de studio te benutten. Een race tegen de klok en die kun je soms winnen, getuige de bespreking van de gloednieuwe Ovaalramers van Artitec in dit nummer van Railhobby.

70 Messing voor beginners
Velen beschouwen messing bouwdozen als moeilijk en alleen geschikt voor gevorderde modelbouwers. Dat is jammer, want veel exclusieve Nederlandse modellen zijn alleen in bouwpakketvorm verkrijgbaar. MK Modelbouwstudio's maakt diverse fraaie messing modellen, die ook door beginners te bouwen zijn. Speciaal aangeraden voor beginners is de zandwagen m-131, een model dat zowel in HSM- als NS-uitvoering kan worden gebouwd.

76 Van Trix naar Bricks…
'Een trein, een modeltrein.' Dat was het antwoord van mijn vader in 1963 toen mijn moeder hem kort na hun huwelijk vroeg wat hij graag als cadeau van Sinterklaas wilde hebben. Als systeem kiest hij voor Trix Express en in de jaren erna bouwde hij een fraaie modelbaan. Als ik in 1967 op 2-jarige leeftijd ook nog eens een Legotrein krijg, is de basis voor een passie gelegd.

… en onze Rubrieken
18 Railview
62 Vitrine
80 Railpers
82 Preview RH 2015/371

REPORTAGE

HET STOOMDEPOT VAN WERKSTATT 87 *Deel 1*

Bahnhof Kirchberg/Baden

Voor een groot doorgangsstation, veel opstelsporen, een drietal locloodsen, wat industrie en goederenverlading moet je ook in H0 wat ruimte tot je beschikking hebben. De Modellbau- und Eisenbahnclub Werkstatt 87 had eind november 2013 voor de presentatie van Kirchberg/Baden in het ruim opgezette en hoogst moderne tentoonstellings- en congrescomplex in het Zuid-Duitse Stuttgart alle ruimte. De in U-vorm opgebouwde modulebaan heeft een lengte van 19 m en een breedte van 6 m. Met deze maatvoering heb je voldoende mogelijkheden om je H0-dromen waar te maken. De organisatie van Modell Süd Stuttgart en het team van Werkstatt87 boden Railhobby gastvrijheid een reportage van deze gedetailleerd uitgevoerde modulebaan te maken. Een modelbaan in tijdperk III, dus volop stoom, kolenparken, draaischijven en halfronde locloodsen. Dat een modeltrein in een goed vormgegeven landschap nog beter tot z'n recht komt, spreekt bij de bouwers van de werkplaats voor zich. Het vakmanschap straalt er gewoon vanaf.

In 1982 is Werkstatt 87 met de Eisenbahn Stammtisch Weingarten samengaan, zowel het aantal leden als de mogelijkheden werden hierdoor groter. Werkstatt 87 is geen officiële vereniging of stichting, maar een club van gedreven modelspoorders. De modules zijn eigendom van de club, het rollend materieel wordt door de clubleden meegebracht. Sinds 1994 geeft de club in Zuid-Duitsland op zo'n twee tot drie modelspoorbeurzen per jaar acte de présence, zoals in Sinsheim, Karlsruhe of Stuttgart. Daar het geen zin heeft met de modulebakken ver te reizen, is de baan tot dusverre niet over de grens te zien geweest. De opzet was de baan in de periode tussen 1955 en 1968 te situeren, dus tijdperk III, zodat zowel stoom-, diesel- als elektrische tractie mogelijk is. Sommige clubleden zien echter ook hun ICE, BR 101 of Traxx graag rondjes draaien. Daar is niets op tegen, hoewel de baan niet van bovenleiding is voorzien. Uitgangspunten bij de bouw van de baan waren het (analoge) tweerailsysteem, rijden met lange treinen, dus met perron- en opstelsporen van voldoende lengte, een compleet depot en een groot schaduwstation om een gevarieerd treinverkeer te kunnen bieden. Voor de rails is gekozen voor Roco Line zonder bedding. Deze liggen op 2 mm kurkstroken, bij emplacementen liggen de kurkplaten over de gehele breedte. Alleen de sporen van het BW zijn direct op het plaatmateriaal gelegd. Alle in het zicht liggende sporen zijn geballast met steenslag van Dr. Horst Vaupel, een lokale producent. Hier zijn de spoorstaven roestkleurig en de dwarsliggers grijsbruin geschilderd. De wissels worden met de ondergrondse aandrijving van Roco gesteld. De meeste Märklin-vormseinen zijn inmiddels door filigreine exemplaren van Viessmann vervangen.

De baan is ontworpen door Hans Günter Koch en bestaat uit een dubbelsporige hoofdlijn met diverse aftakkingen naar depots, raccordementen en zijlijnen. De U-vormige baan kent rondlopend treinverkeer, de treinen keren via keerlussen aan de beide koppen. Hierdoor is een continu treinverkeer mogelijk, een belangrijk facet om op tentoonstellingen publiek te trekken. Met Claus Mielicke en Bernhard Albrecht voerde Koch de supervisie bij de aanleg van de sporen, het landschap en de scenery. Het kwartet was compleet met Winfried Balog, hij tekende voor de voeding en beveiliging. Ook de overgang in

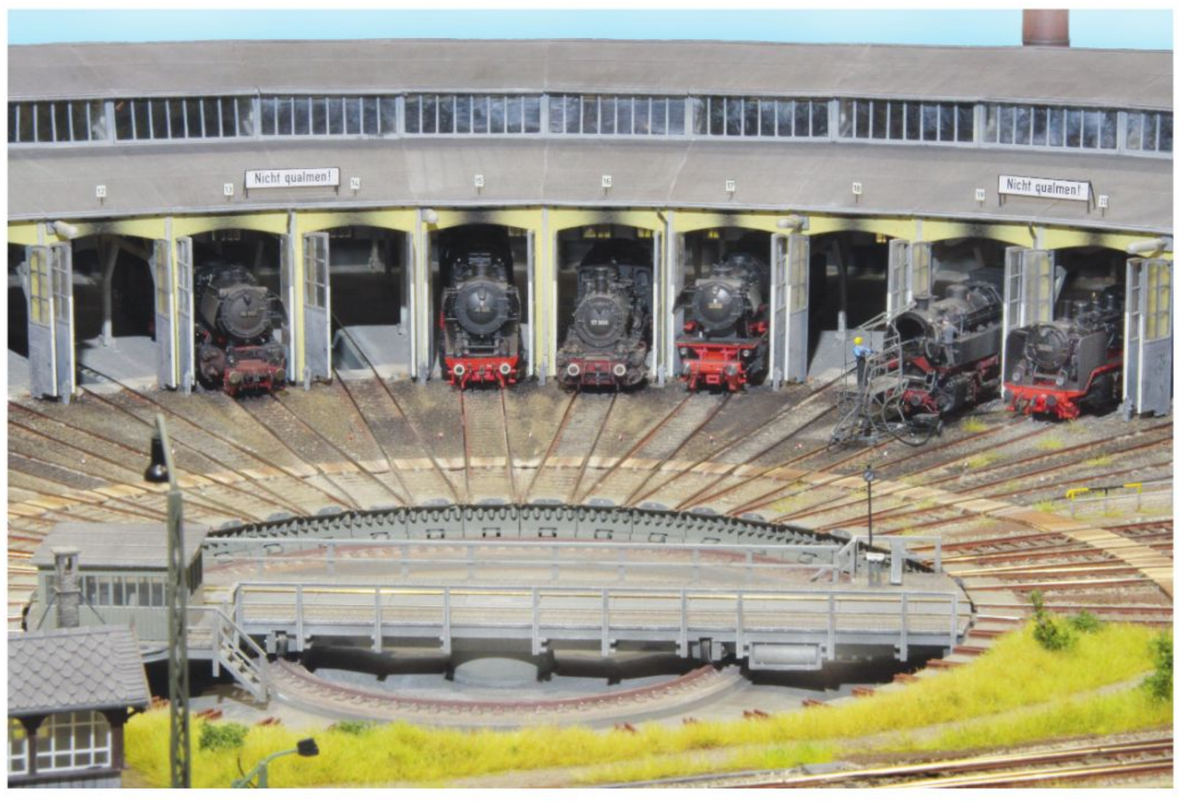


Het toegangsspoor van de linkerdraaischijf kruist het omloopspoor naar de rechter.

De 25-standige ringloods met aan de linkerkant drie putsporen voor onderhoud.

De putsporen beschikken over een bokkraan, de in onderhoud zijnde locs vertonen sporen van intensief gebruik.

Dieselloc V320 001 op de draaischijf. Op de achtergrond de woningen van de depotchefs.



Op spoor 19 worden met een verrijdbare brug de vlampijpen van een BR 82 met druklucht schoongeblazen.

2015 naar digitale besturing is van zijn hand. Tot de actieve modelbouwers horen ook Thomas Greulich, Thomas Heintzmann en Ralf Hovestadt. De uit 10 mm multiplex gebouwde modulebakken meten 120 x 80 cm met een hoogte van 19,5 cm. Bij enkele hoek- en eindmodules is de Fremodul-normering verlaten, deze hebben een andere maatvoering. Dit geldt ook voor de keilvormige toerit met wissels en Engelsman naar de werkplaats. De vele overgangen tussen de modules zijn goed gecamoufleerd; je hebt niet het idee naar een modulebaan te kijken. Er wordt een ruime boogstraal aangehouden, voor de 90° hoekmodules 1,75 m. Er is bewust voor gekozen de baan geen eigen verlichting te geven, bij de optimale algemene verlichting van de Messe Stuttgart was dit geen probleem. Maar bij meer gedateerde beurscomplexen met donkere plafonds en karige verlichting kan dit anders zijn. Door de U-vorm kan het publiek de baan rondom bekijken, de bediening van de baan gebeurt vanuit het midden van de U. Daar is ook ruimte voor onderhoud aan het rollende materieel en het onvermijdelijke koffieapparaat. Het station, de locloodsen, kolenpark en schaduwstation hebben elk een eigen paneel voor de bediening van wissels en seinen. De bezetting van de sporen wordt via leds weergegeven. Het schaduwstation telt negen opstelsporen en enkele sporen om treinen uit dienst te nemen of samen te stellen.

Polygonale locloods

Voorzitter Claus J. Mielicke legt uit dat de bestaande draaischijf met de 22-standige polygonale loods in de nieuwe baan moest worden geïntegreerd. In 2007 is op een aangrenzende module een tweede draaischijf met 25-standige locloods gebouwd. Als onderscheid is de oude voorzien van een opbouw met daklichten. Boven alle sporen is verlichting aangebracht. Van de oude Fleischmann-draaischijf zijn alle hoge spoorstaven door 2,5 mm van Roco vervangen. Ook het brughuisje is aan het tijdperk aangepast. De locloodsen zijn uit een aaneenschakeling van ronde loodsen van Pola/Faller gebouwd. Op de baan zijn de twee draaischijven met locloodsen de eye-catchers. Van de oude loods grenst de achtermuur van spoor 1, de meeste linkerpoort, aan de achterwand van spoor 24, de tweede poort van rechts van de tweede loods. Het twee verdiepingen tellende dienstgebouw verbindt de beide koppen. Van beide ringloodsen zijn de vloeren met inspectieputten zelf gemaakt, alle deuren zijn in geopende stand vastgezet. Het is immers zomer in Kirchberg. Alle locstanden van de linkerloods hebben een schoorsteen om de rook af te voeren, in enkele is een rookgenerator (Seuthe) ingebouwd. Borden met Nicht qualmen! (niet walmen) attenderen het rijdende personeel op hun verantwoordelijkheid.

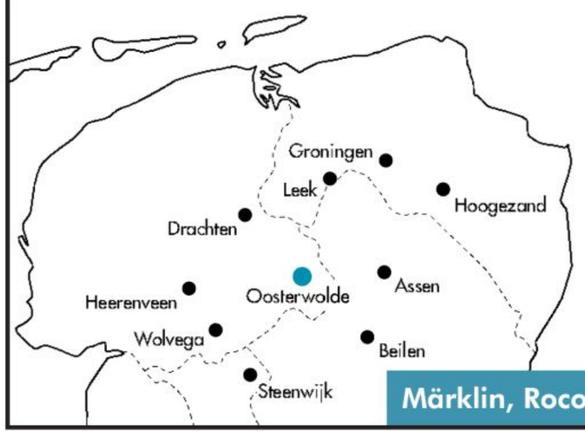
Naast de 47 sporen in de beide halfronde locloodsen herbergt het Betriebswerk een zeven sporen tellende rechthoekige loods. Hier is de onderhoudswerkplaats (Ausbesserungswerk) voor het afdraaien van wielen en het vervangen van wielbanden gevestigd. De werkplaats bestaat uit twee naast elkaar en in de lengte gekoppelde loodsen van Pola. De sporen van de loods zijn aan één kant bereikbaar, de achterste drie sporen lopen door tot de wielenopslag aan de achterkant. De daken van alle loodsen en het dienstgebouw zijn op gelijke wijze geschilderd en gepatineerd. Aan de kant van het station vinden we twee sporen voor het opstellen van materieel. In de driehoek tussen

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.

Autominiaturen Van Zuthem
Meppel



als eerste de nieuwste ***Herpa***-modellen in voorraad.

verder in ons assortiment: **Artitec, AWM, Brekina, Busch, Norev**

kijk voor vele doorlopende **AANBIEDINGEN** *op*
www.vanzuthem.nl

verkoop vindt uitsluitend plaats op beurzen en per postorder
U vindt ons in Houten op de treinenbeurs en de Namac-beurs en in Eefde op de HO-autobeurs

e-mailadres: auto@vanzuthem.nl
geen winkel - wel postorderservice

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



MARNAN.EU
modelspoorbouw

Groots in 2dehands modeltreinen en scherp geprijsd in nieuw!
Moderne webshop in tweedehands en nieuwe modeltreinen van onder meer Kibri, ESU, Heris, Vollmer, Mehano en meer!

Winkel MARNAN.eu
Sint Josephstraat 16, 4702CW Roosendaal
0165-764011
Ma-di gesloten, Wo. 13:00-17:00
Do. 13:00-20:00, Vr –zo gesloten

Veel shopplezier op MARNAN.eu



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
4 juli - 29 augustus -3 oktober - 7 november
12 december (grote beurs, tevens evenement Houten digitaal).

BEURSDATA HOUTEN 2016
16 januari - 26 maart - 21 mei - 2 juli
27 augustus - 8 oktober - 5 november
10 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.-

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.



Terwijl de 41 279 water inneemt, worden de kolenbakken met de portaalkraan gelost.

de achterkant van werkplaats en de ronde loods ligt op enkele stukjes rail de voorraad aan diverse typen wielen. Drijfwielen, wielen met spaken en volwielen. Met een bokkraan (Faller) kunnen de wielen worden verplaatst en verladen. Van de ronde en rechthoekige loodsen kunnen de sporen met een wipschakelaar stroomloos worden geschakeld, die van de werkplaats zijn daartoe in drie stroomkringen opgedeeld. Met alleen een in het verlengde van de werkplaats gebouwde kopgevel wordt de illusie van een volgende hal gegeven. Achter die loze gevel is het bedieningspaneel van de werkplaatssporen geplaatst. Locs op de sporen van de depots en het aansluitende emplacement worden onafhankelijk van de doorgaande hoofdlijn bediend. Enkele locs staan stationair opgesteld, aan deze machines wordt door depot- of werkplaatspersoneel onderhoud gepleegd. Vernieuwen van vlampijpen, schoonmaken van de rookkast, smeren, enz. Op het uit enkele bouwsets van B&K Modellbau gebouwde grote kolenpark worden de stortbunkers met een uit een Faller-bouwdoos verbouwde kraan geladen, van de kraan zijn het machinistenhuis en de machinekamer van elkaar gescheiden. De draaikraan



Voor het rangeren van elocs is een Köf beschikbaar. De sporen hebben alle drie stroomsecties.



Twee locs kunnen gelijktijdig bunkeren. Van de 50 1832 wordt de vuurkist schoongemaakt, er loopt heel wat personeel rond.

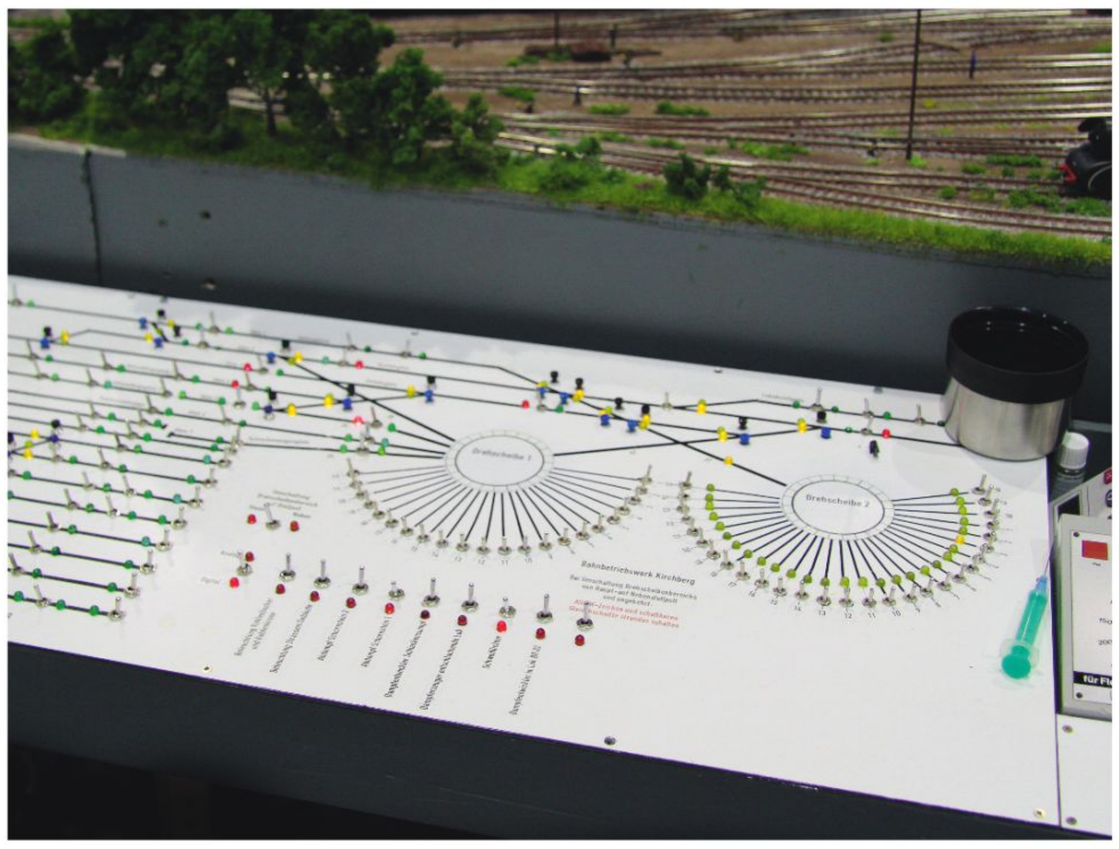
Het kolenpark met bunker en trechters. De verrijdbare portaalkraan houdt de lading in de trechters op peil.

loopt op een met messing en kunststofprofielen uitgebreide vakwerkbrug van Auhagen. Om de gehele kolenbunker te kunnen bedienen rijdt de portaalkraan op parallel aan de treinsporen gelegde rails. Voor het bevoorraden van locomotieven zijn twee sporen beschikbaar, de tenders worden via vier grote DB-standaardbunkers, een verbeterd model van Faller, bevoorraad. Een deel van de modellen van B&K zijn nu leverbaar via KHK Modellbahn. De naar de draaischijven en het station voerende sporen zijn met een aan de rijstroom gekoppeld sein RA 11 (Wartezeichen, Brawa) beveiligd. (wordt vervolgd)

EXTRA ONLINE

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

Tekst en foto's: Dolf Heibloem
Info: www.werkstatt87.de



Een van de door Winfried Balog gebouwde bedieningspanelen. Alle depotsporen kunnen afzonderlijk worden geschakeld.



Het Betriebswerk met zevenstandige loods. De zijgevel naast de railbus geeft de suggestie van een derde loods.

TEST

DUITSE STANDAARD STOOMLOCOMOTIEF BR 50 ALS NIEUW HO-MODEL BIJ MÄRKLIN (EN TRIX)

Opnieuw in het programma



In de vorige uitgave van Railhobby werd een geheel vernieuwde Roco eloc BR 151 van de DB voorgesteld. De oorsprong daarvan is al zo'n veertig jaar oud en stamt uit het door Roco overgenomen Röwa-assortiment. De vele (model)technische veranderingen zorgen ervoor dat we kunnen spreken van een nieuw model. Datzelfde geldt ook voor het testonderwerp van deze maand, een Märklin H0-model van de vlak voor WOII ontwikkelde standaard goederentreinlocomotief BR 50.

Zo zag de loc er in 1967 uit: de 50 1581 in Ho in volle glorie. Kenmerkend zijn de cabine tender en de korte voetplaten langs de ketel.



De cabinetender die volgens de fabrikant geheel vernieuwd is, bevat de geluidsdecoder en luidspreker. De bijsluiter geeft verwarrende aanwijzingen over het instellen van de loc/tenderafstand.

Aan het eind van WOII bevonden zich circa 2560 van dit type in het gebied waar de DB de regie over kreeg. Die maatschappij probeerde het zwaar gehavende spoorvervoer weer op gang te krijgen. De BR 50, in grote aantallen gebouwd, speelde daarin een belangrijke rol. Bovendien was die loc door de asindeling 1'E goed inzetbaar op vaak in slechte staat verkerende zijlijnen. De tijd vroeg wel om aanpassingen en zo werden mede door een tekort aan conducteurwagens een aantal machines van een cabinetender voorzien, een tender met daarop een onderkomen voor meerijdend treinpersoneel gebouwd.

Het eerste Märklin H0-model van de BR 50 kwam in 1974 op de markt en was precies hetzelfde type als nu weer verschenen is. Het model had een verkorte omloop langs de ketel en een cabinetender. Het serienummer was 050 082. Het was het begin van een lange reeks varianten en gelegenheidsuitgaven in diverse uitvoeringen met ook een kuiptender, een gelaste tender en met de grote tender type 2'2'T26. Het model is onder de kap ook vaak gewijzigd en gemoderniseerd en liep zo mee met de zich ontwikkelende techniek van het drierailsysteem: bediening via omschakelrelais met spanningpuls tot Delta, Digital-Decoder en MFX-besturing, het werd allemaal toegepast.
Onlangs werd de aandrijving van de vijftigers gewijzigd. De traditionele motor met dwarsliggende motoras en volledige tandwielover-



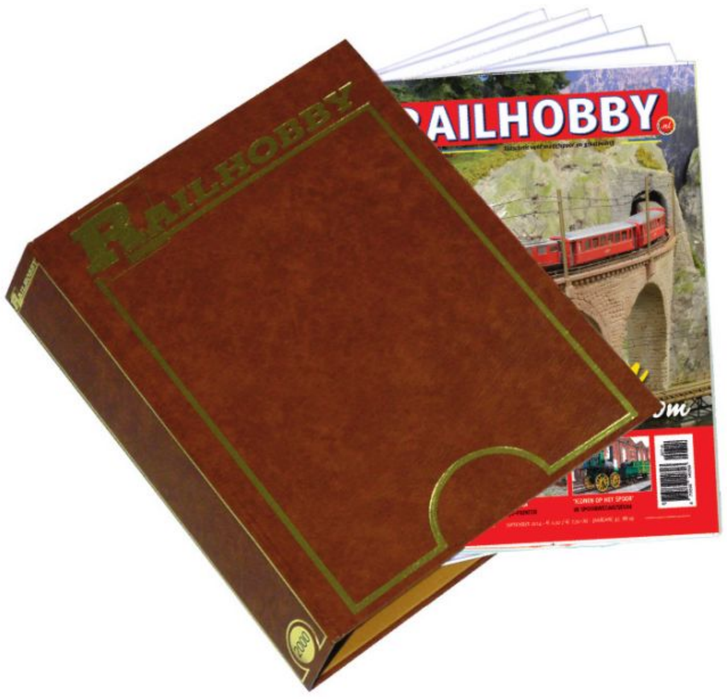
Vanuit een andere hoek, de tender is voorzien van meer apart aangezette details in de vorm van handgrepen en scherpe opschriften. De kolenbak kan eenvoudig omhoog gehaald worden waardoor de elektronica bereikbaar wordt. De handgrepen bij de ladders aan de loczijden en op de tank zijn nieuw.



De ketel met de verkorte voetplaten. Op de ketel zijn veel details aanwezig. De vele varianten van het model maken determinatie ervan moeilijk.

Nogmaals de vernieuwde tender.

Verzamelband



Met boekbinderspelden
en jaartalstickers.

€ **17.00**

www.railhobby.nl/shop

Hotel Restaurant
Grischuna



Filisur
Graubünden
ZWITSERLAND

Hotel Restaurant
Grischuna
Reto en Anna Uffer
CH-7477 Filisur/GR

Telefoon: 0041-814041180
Fax: 0041-814042480
E-mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
Website: www.grishunda-filisur.ch

Rustig en zonnig gelegen, recht tegenover het station.
Hier stoppen de Bernina en Glacier express!

- Alle kamers met W.C., bad of douche, radio en televisie. Sommigen met balkon en grandioos uitzicht op het Albula dal en de beroemde spoorbaan naar St. Moritz in het Engadin. Ook kamers met zicht op het spoorwegemplacement en het station.
- Eerste klas maaltijden voor redelijke prijzen in ons luxe panoramische restaurant met schitterend uitzicht op de grootste bergwereld.
- Speciale zomer en winter arrangementen ook in combinatie met alle Rhatische Bahn activiteiten
- Zes dagen half-pension met gasten kaarten voor gratis reizen tot Davos-Laret! Vanaf CHF 665,- of € 600,-. (huidige wisselkoers).

Grüezi und herzlich willkommen!

Vraag nu onze brochure aan!

Speciale aanbieding zomersprookje 2015:

- **Een 5 dagen Graubündenpass voor de Rhäthische Bahn met een bezoek aan het spoorwegmuseu in Bergün.**
- **Dit alles vanaf CHF 760,- of € 695,-.**
- **Toeslag 1 persoonskamer CHF 35,- of € 30,-**

PHILOTRAIN
sinds 1976

Gabriël Metsustraat 10, 7312 PS Apeldoorn, tel. (06) 22993404
De Hare 22, 8375 GD, Oldemarkt, tel. (0561) 452318
info@philotrain.nl - www.philotrain.nl

NS 4700 stoomloc in H0

Kenmerken:
- Gedetailleerd model in een oplage van 75 stuks
- Vrije doorkijk tussen ketel en chassis
- Luiken op dak machinistenhuis beweegbaar
- Rookkastdeur kan worden geopend
- Functionerende schuifbeweging derde cilinder
- Luidspreker standaard ingebouwd in tender
- Voorbereiding digitaal en sound via NEM norm
- *Prijs: € 1.395,00*

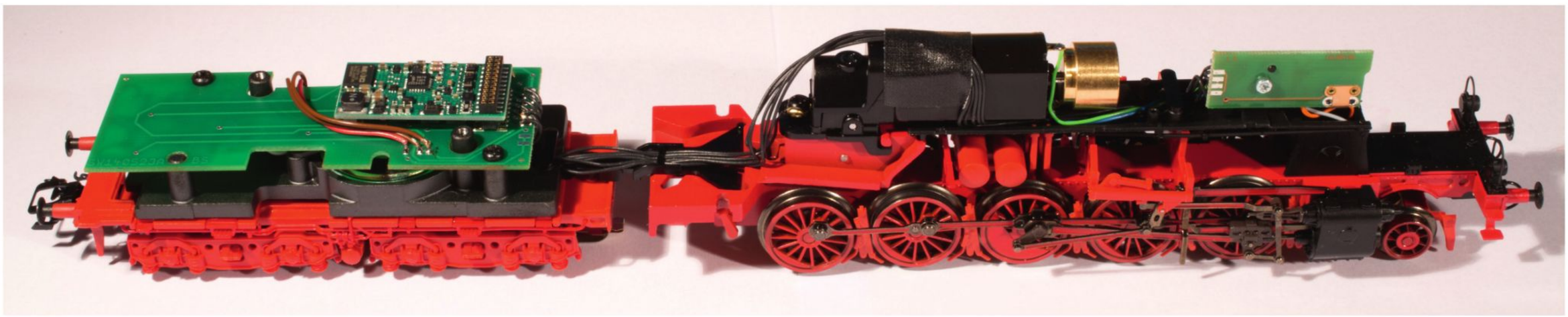




NS 2200 dieselloc in H0

Dit model is gebouwd in de bekende Philotrain kwaliteit: geheel uit messing, schroefkoppelingen, verende buffers, precisiemotor, fine scale wielen, constante en met de rijrichting wisselende verlichting, cabineverlichting, voorbereiding voor digitaal en sound, zwaailichten (functioneel bij digitaal). Alle tijdperk-typische details zijn per versie aangebracht. Ook de Belgische Reeks 76 is in 3 versies verkrijgbaar. Totale oplage 110 stuks. *Prijs: € 1.095,00*

Eind 2015 verschijnt de NS 2200 in spoor 0. Vraag per e-mail meer info bij ons aan



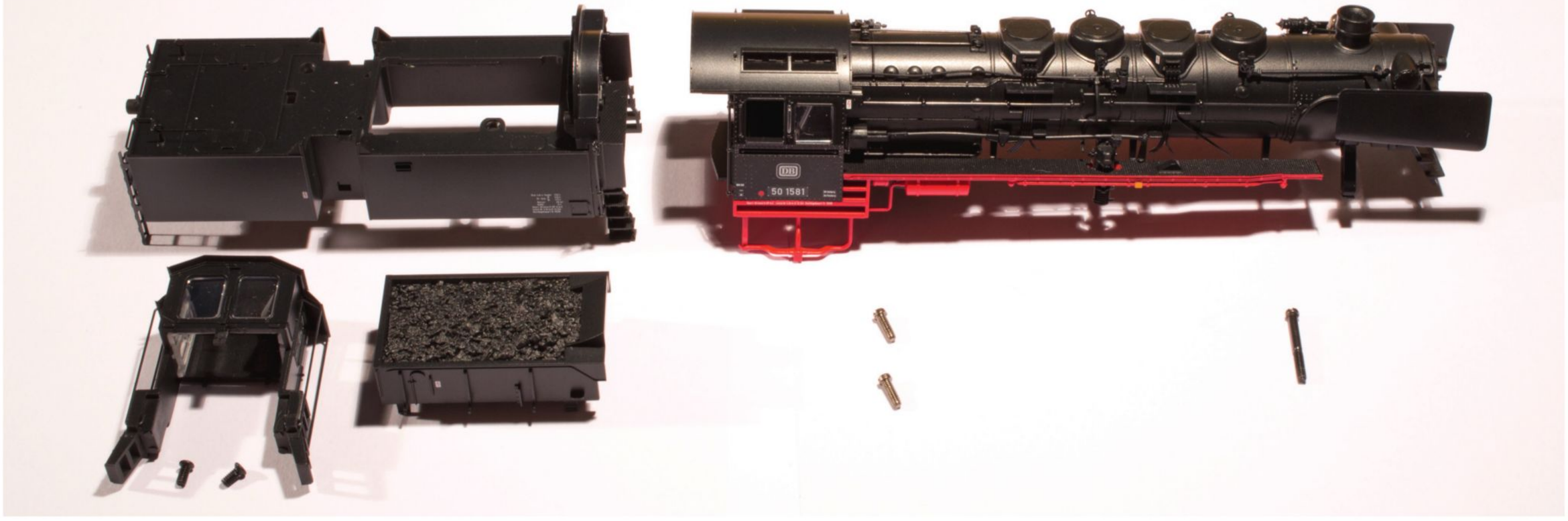
En dit zit onder de kap, links de elektronica in de tender, rechts de loc met motor en de aansluitprint van de rookgenerator.
De vijfpolige motor is nieuw voor het model en vervangt de klassieke hoogvermogenaandrijving die bij eerder verschenen modellen vaak werd toegepast.



brenging zoals bij Märklin gebruikelijk was, werd vervangen door een kleine motor waarvan de as in de lengterichting van de loc ligt. Dus is er een worm nodig om de aandrijving te verzorgen. Het lijkt er dus op dat het aandrijfconcept van Märklin meer in lijn wordt gebracht met wat gebruikelijk is bij de andere grote merken. En dat is vanwege het eigen tweerailmerk Trix ook niet onlogisch. Daarnaast kan er beter gebruik gemaakt worden van standaard in te kopen producten wat voor de hobbyist een voordeel zou moeten zijn.

Het lijkt erop dat het bedrijf in folders en catalogi nog niet helemaal los kan komen van oude concepten. Bovendien wordt de informatie heel summier gepresenteerd, met rommelige exploded-viewtekeningen. Onderdelenlijsten zijn op zijn minst verwarrend, ook wat betreft de aandrijfmotor. Men spreekt via symbolen nog steeds over een hoogvermogenaandrijving of klokankermotor. Maar dat is verwarrend, want ons testmodel is met een vijfpolige motor (volgens Märklin) uitgerust, waarvan de buitenkant op bijgaande foto's te zien is.
Bij de nu verschenen nieuwe versie van de BR 50 met cabinetender gaat het vooral om uiterlijke verbeteringen. Reden voor Märklin om te spreken van een model 'met nieuw ontwikkelde cabinetender en verkorte omloop'. Het model draagt het locnummer 50 1581 en heeft

De loc gezien aan de achterzijde, de frontseinen worden door middel van leds verlicht. Het model is niet voorzien van functionele sluitseinen.



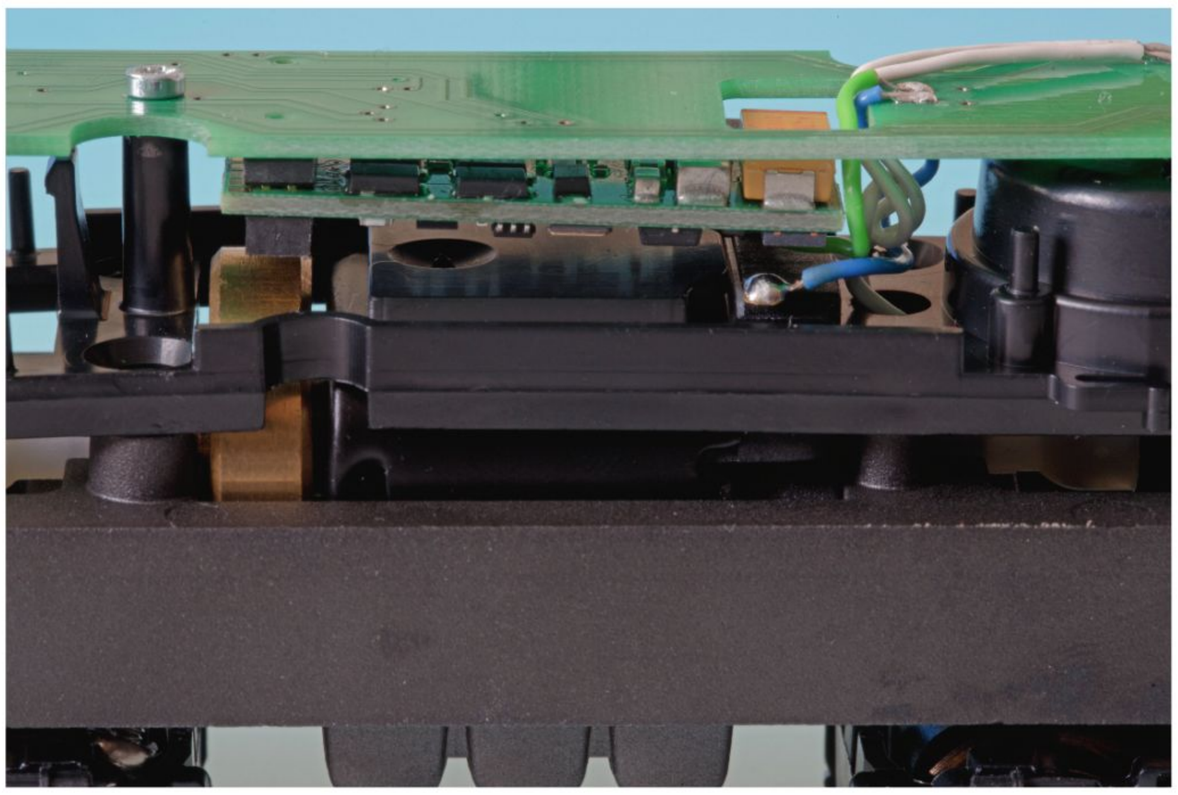
De 50 1581 is losgehaald van het frame, voor deze handeling moeten vier schroeven losgedraaid worden. Wie oude catalogi bekijkt zal zien, dat er weinig fundamentele veranderingen zijn toegepast aan de buitenkant behoudens nieuwe, apart aangezette onderdelen.

aan loc en tender afzonderlijk gemonteerde en fijn uitgevoerde handgrepen en leidingen.

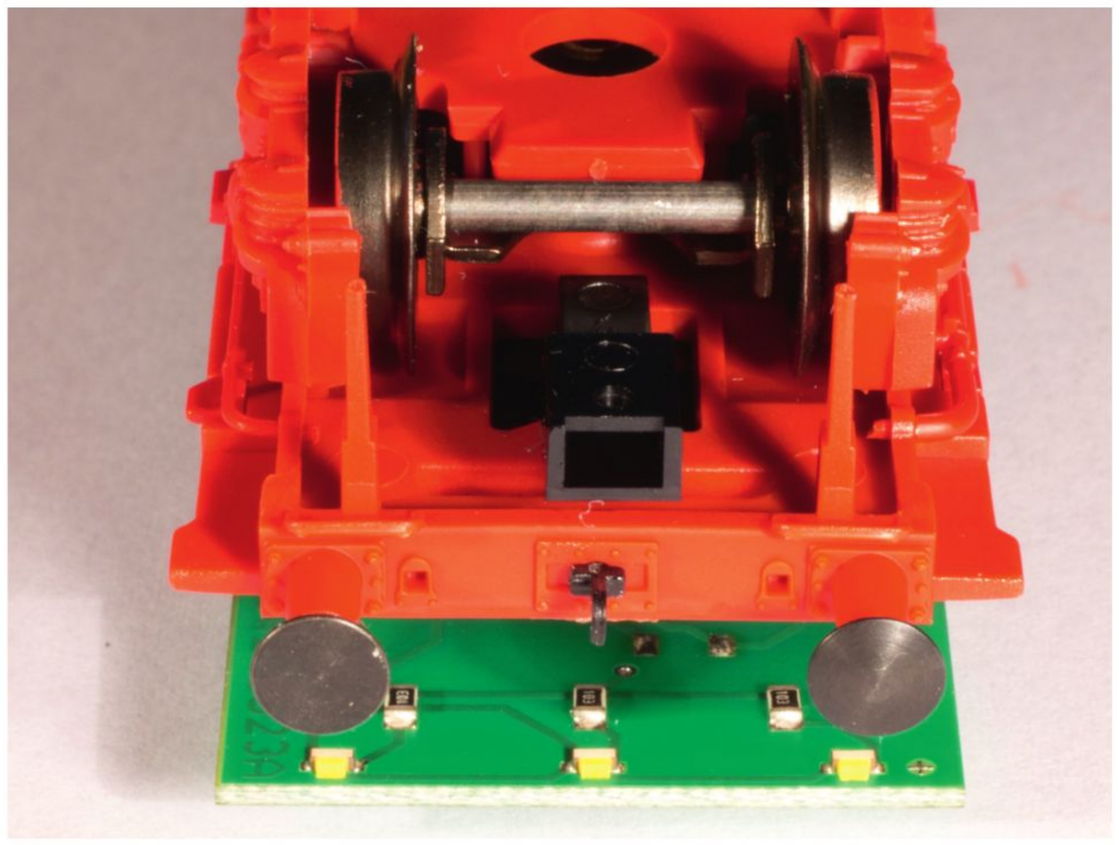
Testresultaten

Railhobby testte het Märklin-model 37835 dat dus voorzien is van de hiervoor beschreven aandrijving en de uiterlijke verandering specifiek aan de cabinetender. Die laatsten gaan wel verder dan alleen de tender, want ook de loc is van nieuwe handgrepen en zuigerstangbeschermers voorzien. Gebleven zijn de compromissen die voor het drierailsysteem nodig zijn vanwege de kleine boogstraal zoals de loopwielen, maar die kunnen door wel correcte loopwielen vervangen worden. Met een gewicht van 440 g weet de loc een trekkracht van 1,7 N op te brengen en dat is ruim voldoende. Geregeld door de control unit van Märklin digital was de minimumsnelheid 1 km/u. Het maximum van de echte 50 1581 is 80 km/h, terwijl zo uit de doos het model circa 150 km/u rijdt. Voor Trix is het model onder nummer 22785 te koop.

Tekst en test: Ruurd de Jong
Modelfoto's: Nico van Roon



Het aandrijfconcept is bij (ver)nieuwe modellen van Märklin gewijzigd, zo zie je bij de vorige jaar verschenen nieuwe NS 1200 dat de draaistelmotor vervangen is door een in de lengte liggende motor met cardanassen die zoals hier bij de NS 1203 nu beide draaistellen aandrijft.



Drie leds voor belichting van de frontseinen van de locomotief.



FOTO COLLECTIE GUUS FERRÉE

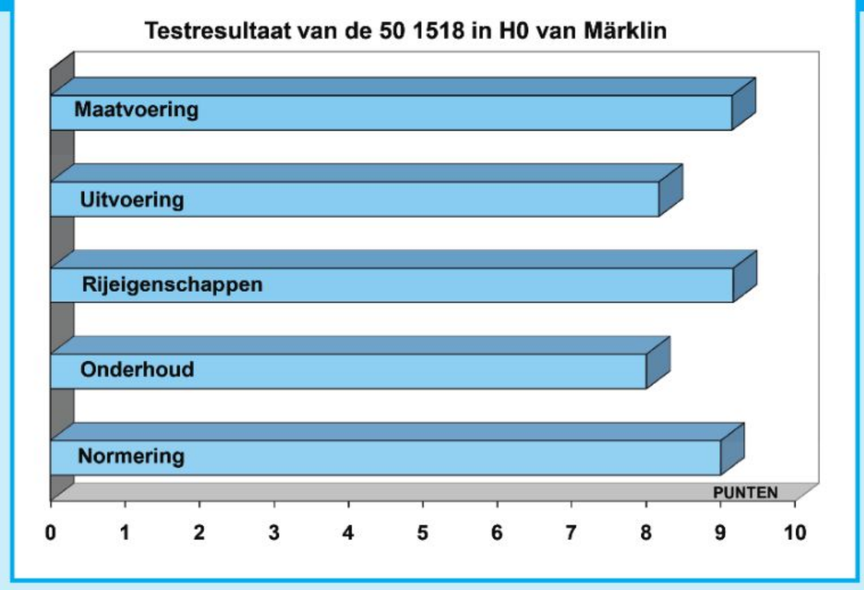
De 050 883 voor een trein met Ford-onderdelen in Merzig, september 1970.

INFO

1. Voorbeeld is de 1'E standaard stoomlocomotief 50 1518 van de DB in tijdperk III uitvoering

2. Maatvoering

(alle maten in mm)	Voorbeeld	1:87	Model
Lengte over de buffers	22940	263,7	264,3
Hoogte (schoorsteen)	4500	51,7	52
Radstand loopwiel 1e drijfwiel	2600	29,9	29,9
Radstand aangedreven wielen	1650	19	19
Radstand tenderassen	1900	21,8	21,8
Diameter loopwiel	850	9,8	8,7
Diameter drijfwielen	1400	16,1	16,1
Diameter tenderwielen	1000	11,5	10,3



3. Gegevens

Motoren: poolaantal	5
Aangedreven assen	5
Antislipbandjes	2
Minimumboogradius	360
Vliegwielen	1
Seinen: frontseinen branden (wisselend met de rijrichting)	

4. Waardering

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



FOTO HANS VAN LITH

CEO ProRail Pier Eringa, burgemeester Bas Verkerk van Delft en CEO NS Timo Huges (v.l.n.r.) stellen samen het nieuwe station in gebruik.

WILLEM VAN ORANJETUNNEL EN STATION DELFT OFFICIEEL OPEN

Terwijl op het oude eerbiedwaardige stationsgebouw van Delft het stof en de verlatenheid hun sporen al nalaten, was er feestgedruis in en om het nieuwe station dat op 9 april 2015 officieel werd geopend. Al de gehele dag traden overal artiesten op, in de hal werden stroopwafels uitgedeeld, Delfts Blauw was binnen en buiten prominent aanwezig en zelfs het meisje van Vermeer en Prins Willem de Zwijger gaven acte de présence.

Het officiële gedeelte begon met een optreden van enkele prominenten: Delfts burgemeester Bas Verkerk, directeur Projecten ProRail Patrick Buck, NS-ceo Timo Huges, Pex Langenberg van Metropool Regio Rotterdam-Den Haag en Henk Rieff van het publieksplatform Spoor. Verkerk noemde het nieuwe station – dat met het gemeentehuis één gebouw vormt – een Delfts icoon, gastvrij, transparant en een mooie manier om reizigers te ontvangen. Buck waarschuwde dat het project nog niet klaar is, er moeten nog een tweede tunnelbuis en een parkeergarage komen als het viaduct eenmaal verdwenen is. Huges stelde dat bij NS de reiziger altijd op plaats 1, 2 en 3 staat. De reiziger heeft trouwens niet alleen met de spoorwegen maar ook met de HTM, de RET en andere vervoerders te maken. Die moeten allemaal goed op elkaar zijn ingespeeld om het de reiziger naar de zin te maken. Hij wees erop dat als de tweede tunnelbuis klaar is, er geen vier maar zes Sprinters per uur gaan rijden. Zijn woorden werden door Langenberg onderstreept. Die wees erop dat de reiziger niet van station naar station wil, maar van deur tot deur en dat goede aansluitingen met andere vervoerders, en de aanwezigheid van taxi's en (fiets)parkeerfaciliteiten daarom belangrijk zijn. Rieff tenslotte wees erop dat de Delftse bevolking altijd vlak achter het stationsproject heeft gestaan 'anders dan in Amsterdam waar veel tegenstand tegen de Noord-Zuidlijn van de Metro bestond.'

Na al deze lovende woorden vond allereerst een optreden plaats van zangeres Alma Nieto, met een speciaal stationslied, van een dansgroep van choreografe Sanne van der Put uit Delft en kinderen van groep 8 van basisschool De Mozaiek. Tot slot drukten burgemeester Bas Verkerk, CEO van ProRail Pier Eringa en CEO van NS Timo Huges samen een rode knop in, waarmee de opening een feit was en tevens de naam van de tunnel werd onthuld: Willem van Oranjetunnel. Daarna kon iedereen het nieuwe station op zijn gemak bekijken. Daarbij bleek toch al gauw dat er nergens loketten zijn. Er staan wel veel plaatskaartenautomaten en er is een informatiedesk, maar gewone loketten met een lokettist(e) zijn er niet. De talrijke buitenlandse toeristen, technici, en wetenschappers die Delft als universiteits-, wetenschaps- en cultuurstad bezoeken en uiteraard geen weg weten in het doolhof van plaatsbewijzen en plaatsbewijsverstrekking bij NS kunnen voor hulp alleen terecht bij de informatiemedewerkers, die ook andere reizigers van inlichtingen moeten voorzien. Het is te hopen dat ze geen haast hebben als er een rij met vragenstellers staat…

Werd in en om het station volop feest gevierd, verderop werd hard gewerkt aan de sloop van de oude infrastructuur. Vanaf 9 maart werden de bovenleiding en de rails weggehaald, gespecialiseerde vaklui verwijderden het nog aanwezige asbest en 23 maart begon het zware werk: het betonnen viaduct zelf. Vlakbij het station startte het afgraven van het zandlichaam, op twee plaatsen verder weg ging de beuk in het viaduct. Bij het oude station viel ook de goederenloods ten offer aan de slopers. Er is nog veel te doen, want behalve het rijdek en de pijlers afbreken, moeten ook heipalen uit de grond gehaald worden. Als alles volgens planning verloopt is het viaduct in september 2015 weg en kunnen de werkzaamheden voor de tweede tunnelbuis en de parkeergarage volop van start.-HvL



FOTO HANS VAN LITH

Na de opening met de bekende rode knop (op de voorgrond) onthulden (v.l.n.r.) CEO ProRail Pier Eringa, burgemeester Bas Verkerk van Delft en NS-ceo Timo Huges de naam van de tunnel: Willem van Oranjetunnel; op de voorgrond kijkt Prins Willem zelf toe.



FOTO HANS VAN LITH

Buiten het station werd hard aan de sloop van het oude viaduct gewerkt.



FOTO ANDRÉ KOREVAAR

De autoslaaptreinen van EETC, die lange tijd werden getrokken door 1200'en, behoren tot het verleden.

EETC STOP ERMEE

EETC Vakantietreinen BV heeft medio april een punt gezet achter de autoslaaptreinen naar Livorno, Alessandria en Koper. Directeur Leo Weeber maakte bekend dat het niet meer mogelijk is de treinen kostendekkend te exploiteren. Hij wijt dit vooral aan de enorme prijsverhogingen die buitenlandse spoorwegmaatschappijen vragen voor locs en het gebruik van de infra. Ook ProRail krijgt ervan langs. Het overheidsbedrijf heeft de tarieven voor 2015 met 50 procent verhoogd. Tot slot speelt de dure Zwitserse Frank het bedrijf parten. De reizigers die al hadden geboekt, krijgen hun geld terug.
Treinreiswinkel heeft nog een poging gedaan de treinen voort te zetten. Toen de onderhandelingen met EETC mislukten, kondigde het bedrijf een eigen autoslaaptrein van Düsseldorf naar Verona aan. De nieuwe dienst krijgt de naam AutoExpress Italië. Het was op moment van schrijven nog niet bekend welke gevolgen de stopzetting heeft voor de 1200'en die de treinen op het Nederlandse traject reden. De locs zijn geen eigendom van EETC.-CK

ENSCHEDE-ZWOLLE

Arriva, Syntus en de NS hebben een offerte bij de provincie Overijssel voor de exploitatie van de verbinding Enschede-Almelo-Wierden-Zwolle ingediend. Op woensdag 22 april eindigde de inschrijftermijn voor de bieding. Nu nog exploiteert de NS met dieseltreinstellen van de serie 3400 deze lijn. Tussen Enschede en Wierden rijdt DM90 over een geëlektrificeerd baanvak, daarna over een grotendeels enkelsporige dieselijn. In de spits worden tussen Enschede en Zwolle drie gekoppelde stellen ingezet. In november van 2014 volgde de aanbesteding van de elektrificatie van dit baanvak. Met de aanleg daarvan wordt eind dit jaar begonnen, in 2017 moeten die werkzaamheden zijn afgerond. In juli van dit jaar maakt 'Zwolle' bekend wie in 2017 de nieuwe exploitant wordt. Voor Arriva en Syntus zijn de belangen groot. Voor beide maatschappijen is een aanvulling op hun oostelijke net van groot strategisch belang.-GF



FOTO GUUS FERRÉE

De DM90-stellen 3431, 3429 en 3427 rijden ter hoogte van Zenderen in de richting Enschede, 21 april 2015.

NIET MEER NAAR AFRIKAHAVEN

Het sluiten van de Duitse kolencentrales heeft ook gevolgen voor het spoorvervoer in Nederland. Op dinsdag 31 maart bracht RFF 102 voor het laatst een kolentrein van de Rietlanden Terminal naar de Houtrakpolder in de Amsterdamse Westhavens. Door het sluiten van de kolencentrale in Werdol-Elverlingsen is aan dit vervoer een einde gekomen. TXL bracht de treinen met een BR189 van en naar Duitsland; RRF verzorgde het 'last mile'-vervoer naar de overslag. Het bedrijf gebruikte hiervoor twee voormalige NMBS-locs van de Reeks 73, die in het opvallende oranje/gele RRF-kleurenschema waren gestoken.-MvR

ICR VOOR ICD

De komst van de nieuwe Intercity Direct-treinen (ICD) op de HSL heeft grote gevolgen voor het park ICR-rijtuigen van NSR. NedTrain Haarlem is druk bezig de rijtuigen geschikt te maken voor de nieuwe diensten, die onder andere de V250's vervangen. Op 10 april reden er voor het laatst ICRm-stammen met een 1700 in de reguliere dienst op de IJssellijn. Nabij Dieren passeert de 1744 met zo'n stam voor een van de laatste keren op weg naar Roosendaal. Enkele reeds buiten dienst gestelde stammen zijn naar de ACT-Terminal in de Houtrakpolder overgebracht of zijn in revisie. Eerder buiten dienst gestelde ICR-stammen hebben al een ombouw en revisie achter de rug en rijden inmiddels met een TRAXX-locomotief in de Benelux-dienst.-MvR

1800'EN NAAR DE SLOOP

Steeds meer 1800'en verdwijnen naar de sloop. In augustus 2014 is de 1849 als eerste bij wijze van proef in de Amsterdamse Westhaven gesloopt. Dit voorjaar is de sloop van de serie voortgezet. Zo werden op dinsdag 28 april de 1839, 1847 en 1853 door Volkerrail van de Dijksgracht naar de Westhaven gebracht. Omdat de spooraansluiting van het sloopbedrijf HKS enkele jaren geleden op miraculeuze wijze is verdwenen, moest het laatste stukje van de reis via de weg worden afgelegd. De locomotieven worden bij de losweg op een dieplader getakeld en vervolgens naar HKS gereden. Er zijn op dit moment nog diverse 1800'en bij goederenvervoerders in dienst, onder andere bij Locon, HSL Logistics en de Bentheimer Eisenbahn.-MvR





Op 7 april 2015 staat de opvallend gekleurde 103 222 van RailAdventure bij het station van Emmerich klaar voor vertrek naar Mönchengladbach met aan de haak de zwarte G1206 1601 van Locon en twee 186'ers van NS Reizigers, de 186 239 en 186 018.

FOTO ANDRÉ KOREVAAR

BR 103 JUBILEERT

In 2015 viert de DB Baureihe 103 zijn 50e verjaardag en ook in dit jubileumjaar zijn er nog altijd drie locs van dit type in commerciële dienst onderweg. Bij DB Fernverkehr zijn de 103 113 en de 103 245 in dienst met InterCity-treinen uit de normale dienstregeling in dienst; de 103 245 vanuit München en de 103 113 vanuit Frankfurt am Main. De derde actieve 103 is een bijzondere, de 103 222 met een maximaal toegelaten snelheid van 280 km/h. Nadat deze loc jarenlang voor DB systeemtechniek meet- en testritten reed, liep in 2013 zijn revisietermijn af. DB systeemtechniek had eerder al een loc van het type 182 'Taurus' van MRCE Dispolok overgenomen om de 103 222 te vervangen, dus voor een revisie kwam de loc niet meer in aanmerking. Uiteindelijk besloot de DB de loc aan RailAdventure te verkopen. Na een grote revisie en schilderbeurt in de DB-werkplaats Dessau is de loc sinds februari 2015 in dienst en kan door heel Duitsland met diverse overbrengingsritten worden gezien. Op 7 april 2015 was de loc dicht bij ons land en haalde in Emmerich een G1206 van Locon en twee 186'ers van NS Reizigers op en bracht deze naar Mönchengladbach. In een komend nummer van Railhobby meer over het jubileum van de markante 103'en.-AK

NZH A106 KEERT TERUG NAAR KATWIJK AAN DEN RIJN

Het historische NZH-tramrijtuig A106, waarvan de restauratie dit voorjaar is afgerond, maakt zijn zeer waarschijnlijk zijn ‘maiden run’ tijdens de Najaarsfeesten van Katwijk aan den Rijn. Tijdens dit jaarlijkse festijn, dat van 21 tot en met 29 augustus wordt gehouden, zal de tram gedurende zes dagen net als in het verleden door de Rijnstraat rijden. De ritten zijn om twee redenen zeer bijzonder. Allereerst behoort de A106 tot de serie trams waarmee de NZH vanaf 1911 de elektrische lijn van Leiden naar Katwijk (en Noordwijk) exploiteerde. Daarnaast wordt er voor de tram een speciaal spoortracé aangelegd, omdat er sinds 7 oktober 1960 al geen tram meer naar Katwijk rijdt.

De ritten met de A106 zijn het resultaat van een bijzondere samenwerking tussen de Stichting Historisch Genootschap Blauwe Tram en de Oranjevereniging van Katwijk aan den Rijn.

Aan de restauratie van de A106 is ongeveer dertig jaar gewerkt. Tussen 1948 en 1983 was het rijtuig in gebruik als noodwoning en tuinhuisje in Nieuwkoop. Daarna is het door vrijwilligers van de Tramwegstichting in het depot in Den Haag in de uitvoering van de jaren ‘20 herbouwd, toen het zijn bekende blauw/grijze kleurstelling kreeg. Het nagenoegd afgebouwde rijtuig was al eerder te zien tijdens het evenement ‘Retourtje Leiden’ in november 2011, ter gelegenheid van de 50e herdenking van de opheffing van de Blauwe Tram tussen Leiden en Den Haag. Op het moment van schrijven waren nog niet alle details over de ritten met de historische tram bekend. De organisatoren verwijzen hiervoor naar www.oranjeverenigingkatwijk.nl en www.blauwetram.nl. Meer informatie over de restauratie van de A106 is te vinden op www.tramwegstichting.nl.-CK



FOTO COCK KOELEWIJN

De NZH A106 keert terug naar Katwijk aan den Rijn. In oktober 2011 was het fraai gerestaureerde rijtuig al te zien tijdens het evenement ‘Retourtje Leiden’.



FOTO HANS VAN LITH

Het werkdek met een brugdek, gezien vanaf de spoorzijde. Beneden op spoor 12 rijdt een metrostel van de Erasmuslijn, april 2015.

BOUW ‘HAAGS STARTSTATION ERASMUSLIJN’ VORDERT

In maart werden de eerste zes stalen draagkolommen die het viaduct en het ‘Haags Startstation Erasmuslijn’ (HSE) dragen, geplaatst. Dat was de nieuwe start- en eindhalte van de Erasmuslijn, waarvan de bouw in november 2014 begon. De pijlers staan tegen het busplatform aan, aan de zijde van de Anna van Burenstraat. In totaal komen er tien. Ze hebben een diameter van 2 meter en een hoogte die varieert van 7,7 tot 11,9 meter. Net als het brugdek van het viaduct worden ze in Arendonk (België) vervaardigd. Begin april 2015 volgden de (weg)transporten van de eerste afzonderlijke spoordekdelen vanuit België naar Den Haag. Bijzondere transporten, want de brugdekdelen waren 40 bij 6 meter. Na aankomst werden ze met een mobiele kraan op het tijdelijke werkplatform geplaatst, dat inmiddels was gebouwd. Eind april volgden opnieuw drie nachtelijke transporten van brugdekdelen naar de bouwplaats. Als alles volgens planning verloopt is het Haags Startstation Erasmuslijn in de zomer van 2016 klaar.-HvL

EXTRA RIT BENTHEIMER

Om te vieren dat de Bentheimer Eisenbahn uiterlijk in december 2018 de reizigersdienst tussen Bad Bentheim, Nordhorn en Neuenhaus gaat uitvoeren, werd op zaterdag 21 maart voor genodigden een zogeheten Inspektionsfahrt gehouden. Bij toekomstige haltes, zoals Quendorf, werd gestopt en borden met daarop een verwijzing naar het reizigersvervoer per spoor onthuld. In Nordhorn, zo werd tijdens de rit bekend gemaakt, komt een City Terminal vlakbij het vroegere stationsgebouw, waar reizigers op een comfortabele manier op bussen van de BE kunnen overstappen. Het plan is om met vijf Lint 41-motorwagens te rijden. Officieel komt er een Europese aanbesteding, maar de deelstaat Niedersachsen, die een groot deel van de kosten van het upgraden van de lijn Bentheim-Neuenhaus voor haar rekening neemt, heeft een eigen pool van Linttreinstellen. Er komt een uurdienst met enkele motorwagens en in de spits twee gekoppelde stellen. Er worden net als in de BE-tijd veel scholieren verwacht. In Bentheim vertrekken de BE-treinen van spoor 3, hetzelfde spoor waar destijds de GrenzlandExpress (Bentheim-Oldenzaal-Hengelo) aankwam en vertrok.-GF



FOTO SEVRIEN FERRÉE

De NWB-motorwagens 643 326 en 643 314 rijden langs de vroegere halte Quendorf, 21 maart 2015.

MEER RITTEN MBS

De MBS in Haaksbergen voert dit jaar meer reguliere ritten uit dan vorig jaar. Om kosten op materieel en brandstof te besparen en de druk op de vrijwilligers te verlichten, werd in 2014 een streep door een aantal slagen van Haaksbergen naar Boekelo gezet. Zo verdwenen de kerstritten uit de dienstregeling. Nu is het aantal rijdagen van 44 naar 51 verhoogd. En in december wordt ad hoc bekeken of er toch nog in de kerstvakantie wordt gereden. Vorig jaar vervoerde de MBS 27.000 betalende reizigers, dit jaar wordt op een lichte stijging gemikt: 30.000.

Met Rijkswaterstaat is inmiddels een deal gemaakt om in 2017 toch tijdens de aanleg van de ontsluitingsweg N18, die de lijn ter hoogte van Stepelo kruist, door te rijden. De nieuwe weg wordt in een betonnen bak onder het baanvak gelegd. De MBS viert in 2017 het 50-jarig bestaan; hierdoor was veel commotie ontstaan dat uitgerekend in het jubileumjaar een belangrijk deel van het seizoen niet kon worden gereden. De MBS deed op 18 april een pilot met living history. Met reizigers, gestoken in passende kledij en gekapt volgens de toen gangbare mode, werden de roaring thirties nagebootst. De ingrediënten bestonden verder uit de Wismar motorwagen T1, de uit 1896 daterende T3, een Citroën-bestelwagen uit 1936 en een historische Amerikaanse Reading-motor. Door het accent meer op beleving te leggen, hoopt de MBS meer en een ander publiek aan te trekken.-GF



FOTO SEVRIEN FERRÉE

Landleven anno de jaren dertig. De T3 van de MBS wordt bij de halte Zoutindustrie onder meer geflankeerd door boerin Laura en haar dertien jaar oude geit Coby.

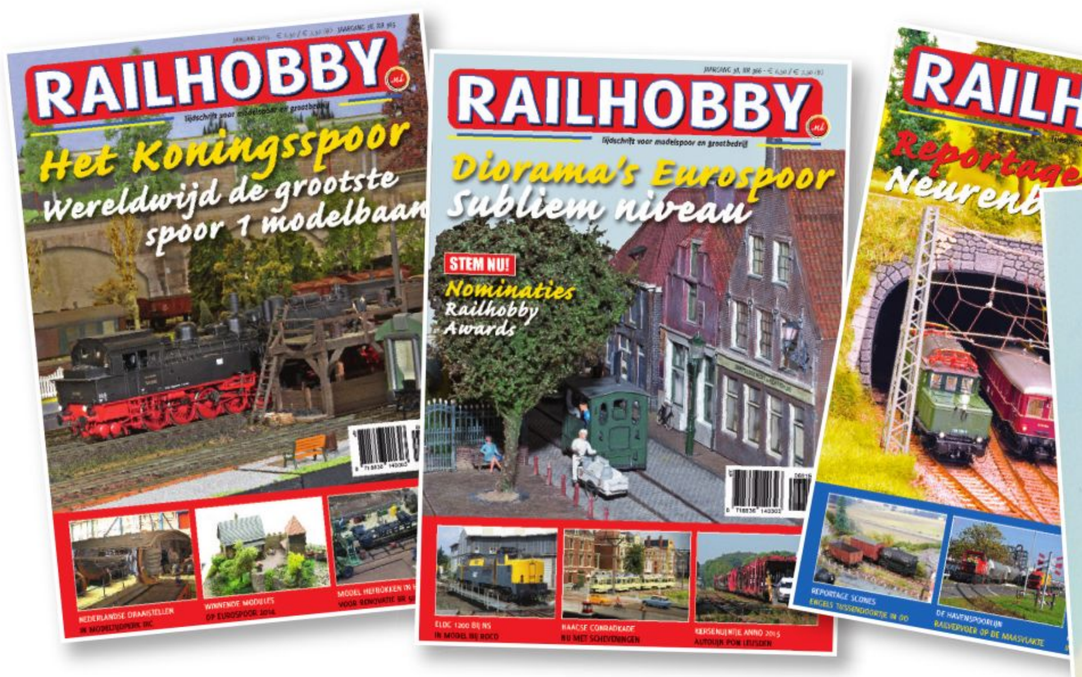
NZH-MUSEUM VERHUIST

Het NZH Vervoer Museum verhuist van de Leidschevaart naar de Waarderpolder in Haarlem. Dat maakte de organisatie begin mei bekend. Hiermee verlaat het museum historische grond: aan de Leidschevaart bouwde de Eerste Nederlandsche Electrische Tramwegmaatschappij (ENET) in 1899 zijn remise, die vanaf 1924 in gebruik was bij de NZH. Eerst als tramremise, later ook voor bussen. De historische trams en bussen van het museum verhuizen deze zomer naar de nieuwe locatie, waar naast een expositieruimte ook een restauratiewerkplaats, archief en kantoor komen. Het nieuwe museum opent in het najaar van 2015. Op de plek van de oude remise verrijst een nieuwe woonwijk, die de toepasselijke naam Remise Haarlem heeft gekregen.-CK

1201 NAAR DUITSLAND, 1315 KEERT TERUG

De prachtig gerestaureerde 1201 van Werkgroep Loc 1501/Stichting Klassieke Locomotieven verhuist waarschijnlijk voor langere tijd naar de Eisenbahn Erlebniswelt in het Duitse Horb am Neckar. De organisaties zien geen mogelijkheid de loc in Nederland voor een groot publiek te exposeren; daarnaast zijn er in Nederland nog enkele rijvaardige 1200'en. Tegelijkertijd keert de 1315, die al in sinds 2013 in het Duitse museum staat, waarschijnlijk terug naar Nederland. De loc komt dan in dienst bij HSL Logistik, dat nu met de bekende 'Blokjesloc' 1832 diverse goederendiensten verzorgt. Op het moment van schrijven was nog niet bekend welke kleuren de 1315 krijgt; wellicht wordt dat het nieuwe kleurenschema van HSL, bruin met oranje strepen. Als de inzet van de 1315 een succes is, keert eventueel ook loc 1304 van de Werkgroep Loc 1501 terug op de Nederlandse rails.-CK

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 gefrankeerde 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

NS BEHOORDE IN OORLOG TOT ZWAARST GETROFFEN SPOORBEDRIJVEN VAN EUROPA

‘Eén groote ruïne, één groote chaos’

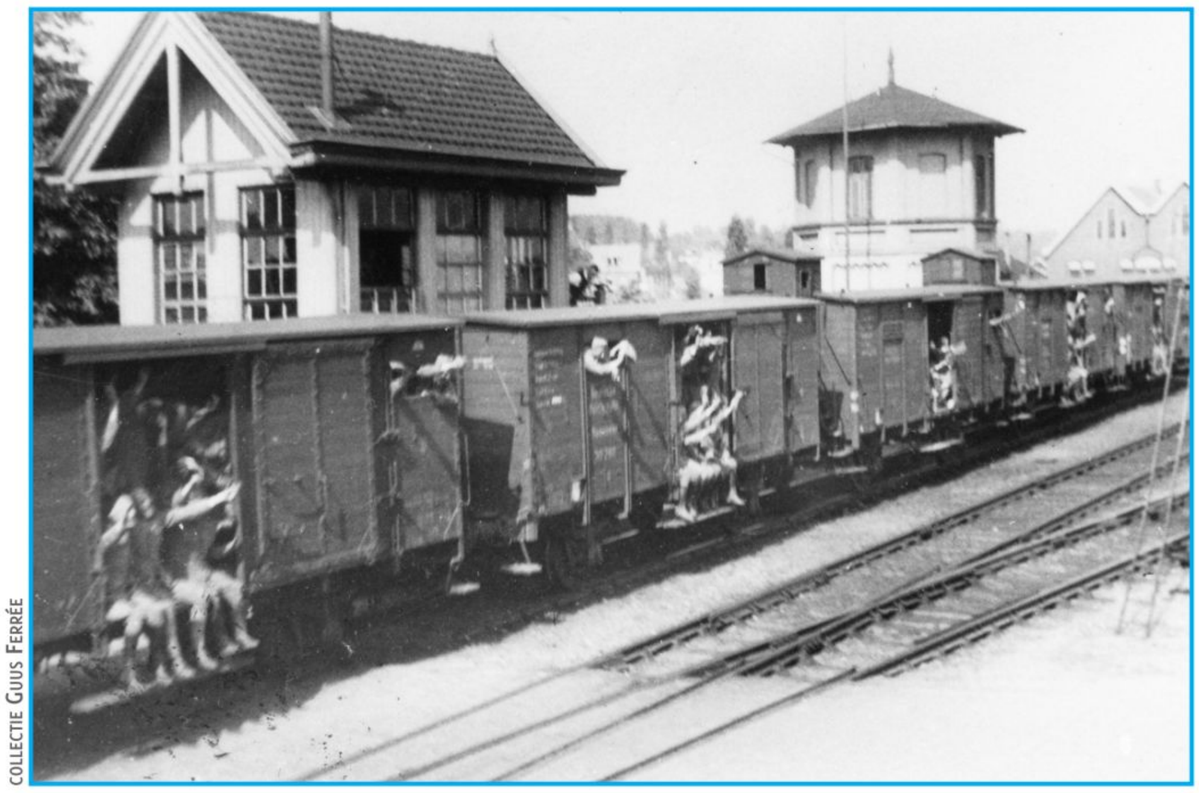
70 jaar na einde WOII 1945 2015

Op 10 mei 2015 is het 75 jaar geleden dat Nederland betrokken raakte bij de Tweede Wereldoorlog. De spoorwegen leden enorm onder vijf jaar bezetting. Met name het laatste part van de oorlog vormde in materieel opzicht een zwart hoofdstuk. De wederopbouw van alles wat met de NS te maken had was een ongekende klus.

Het lijkt allemaal zo ver weg, de vijf donkere jaren dat de NS onder het juk van de Duitsers gebukt gingen. Vooral de laatste zeven maanden van de oorlog, toen de spoorwegstaking ‘op het afgesproken sein van den overkant’ was uitgeroepen en naar schatting 30.000 ondergedoken NS’ers met lede ogen moesten toezien hoe de Reichsbahn hun materieel oostwaarts voerde, met springstof cilinders van stoomlocomotieven opblies, bovenleiding roofde en naar het oosten bracht. De totale schade die de Duitsers aan het rollend materieel en de railinfrastructuur aanrichtten, bedroeg naar schatting 500 miljoen gulden.

De lijn Zandvoort-Haarlem werd min of meer een synoniem voor de manier waarop de bezetters in de laatste oorlogsperiode hadden huisgehouden. Alleen de ballast en bovenleidingportalen waren ten tijde van de bevrijding nog aanwezig. Stille getuigen van een tijd waarin (moderne) elektrische treinstellen hier een leidende rol in het reizigersverkeer hadden. Ook andere locaties boden een desolate aanblik. Het emplacement Watergraafsmeer was veranderd in een kale vlakte, met hier en daar nog een enkele verlichtingspaal. Het bleef niet bij demontages. De Duitsers bliezen ook nog eens 913 kilometer spoor op. Uit de voorraden werden bovendien 10.000 ton railstaven en 200 wissels gestolen.

Het verwijderen van de railinfrastructuur gebeurde al voordat de ‘Kinderen van Versteeg onder de wol’ gingen, de code waar Londen op die gedenkwaardige 17e september 1944 de landelijke spoorwegstaking uitriep. Zo werd het baanvak Oldenzaal-Denekamp al in 1942 ontmanteld. Volgens overlevering werden de railstaven rond Stalin-



COLLECTIE GUUS FERRÉE

Krijgsgevangen Nederlandse militairen worden uit Duitsland gerepatrieerd en maken een tussenstop in Oldenzaal, 9 juni 1940.



FOTO FRITS LAMBERTS

Een tender van een 3700 werd door de Duitsers van eigen propaganda voorzien. Zwolle, december 1943.



COLLECTIE GUUS FERRÉE

NS 6308 was een van de vier stoomlocs die na de bevrijding in Hengelo aanwezig waren.

grad gebruikt om gevechtsposities mee te versterken.
De NS is in West-Europa naar alle waarschijnlijkheid het staatsbedrijf dat relatief het zwaarst door de jongste wereldoorlog werd getroffen, de Reichsbahn buiten beschouwing gelaten. Zo telde de NS in september 1944 29.616 goederenwagens. Op het moment van de bevrijding, op 10 mei 1945, waren daar nog maar 500 van over. De rest was simpelweg verdwenen, gestolen. Wel bevonden zich nog 5462 exemplaren van buitenlandse spoorwegbedrijven in Nederland. Materieel afkomstig van onder andere de Reichsbahn, PKP, uit België, Frankrijk en Oostenrijk. Anderhalf jaar later, toen het nodige goederenmaterieel was gerepatrieerd, telde de NS alweer 12.009 wagens. Maar het kon nog erger. Van de 137 treinstellen Mat36 die de NS ten tijde van het uitroepen van de spoorwegstaking in haar bezit had, was er bij het einde van de oorlog niet een meer over. In oktober 1946 kon de NS alweer beschikken over 38 van deze gestroomlijnde stellen. Maar niet alle Mat36'ers keerden terug. Schrijver ontdekte in 1990 in het Oost-Duitse plaatsje Dähre, in het vroegere vroegere 'Sperrgebiet', een bak van dit materieel dat door de plaatselijke FDJ-afdeling als clublokaal was gebruikt.
De stoomtractie werd vanzelfsprekend niet ontzien. Uitgaande van de cijfers van begin september 1944 bleek dat op 10 mei 1945 84 % van de NS-stoomlocs was gestolen of vernield, oftewel 722 van de 866 locs waren er niet of konden niet worden gebruikt. Dat kwam niet alleen door toedoen van de Duitsers. Regelmatig werden NS-treinen door geallieerde jachtvliegtuigen onder vuur genomen. Daarbij werd menige ketel van een stoomloc doorzeefd met boordmitrailleurs waarbij diverse machinisten en leerling-machinisten de dood vonden. Op de tenders van sommige stoomlocs zoals de 3404, 3713, 3753, 3763 en 3919 werden kleine betonnen schuilbunkers aangebracht. Het was vooral van psychologische betekenis. Als het even kon bracht de bemanning tijdens een beschieting de trein tot stilstand en vluchtte het weiland in.
Omdat de Nederlandse regering in ballingschap op tijd anticipeerde op het dreigende loctekort kon al vrij snel na de bevrijding gebruikt Zwitsers materieel en nieuwe Zweedse D- en 2'C-locomotieven in gebruik worden genomen. Oktober 1946 telde de NS alweer 753 rijvaardige stoomlocs. Ook werden in de eerste tijd na de oorlog achtergelaten Reichsbahn-locs gebruikt. Dat gold vooral voor een aantal 55'ers. Maar ook andere machines werden ingezet. Alles wat rijden kon was welkom in die eerste periode waarin vrijheid weer vrijheid betekende.
Ook depots werden niet ontzien. In totaal veertien depots werden zwaar getroffen. Daar waren ook de geallieerden debet aan, een facet dat in de geschiedschrijving nog wel eens wordt verzwegen. Honderden Nederlanders werden slachtoffer van mislukte missies. Berucht zijn de vergissingsbombardementen op 11 februari 1944 op



COLLECTIE GUUS FERRÉE

Zo zag de locloods van Hengelo na de luchtbombardementen van 6 en 7 oktober 1944 eruit.



FOTO WIM CRAMER

NS loc 7742 met witte rand om de bufferbalk zodat rangerend personeel de loc in het donker beter kon zien. Warmenhuizen, 5 augustus 1941.



COLLECTIE GUUS FERRÉE

Een loc van de serie 6000 is met een trein vol dwangarbeiders onderweg van Hengelo naar de Duitse grens, 1943.



FOTO WIM CRAMER

Direct na de bevrijding nam de NS ex-Reichsbahn-machines in gebruik. Loc 4305 (ex-55 3100) staat in Hengelo onder stoom, 24 juni1945.

Arnhem, Deventer, Enschede en Nijmegen. Nijmegen telde nadat het stof was opgetrokken ruim 800 doden, Enschede 150 en Arnhem 60. Het depot van Hengelo werd zwaar getroffen nadat Amerikaanse Marauders op 6 en 7 oktober 1944 het emplacement en de fabrieken van Stork en de Heemaf aanvielen. Veel afzwaaiende bommen troffen het centrum. De metaalstad raakte in een klap haar hart kwijt.

De werkplaatsen van de NS hadden ook zwaar onder de Duitse bezetting te lijden. De Centrale Werkplaats Tilburg werd geheel vernield en leeggeroofd. Dat gold ook voor Zwolle. In 'De ijzeren weg', een geïllustreerd boekwerkje dat in het kader van de reeks 'Holland bouwt op' door het Hollandsche uitgevershuis in oktober 1946 werd gepubliceerd, wordt in klare taal over de vernielingen in Tilburg geschreven:

'Op 22 September 1944 trokken de Duitsche vernielingsspecialisten door de fabriekshallen, en met hun ook in hun vernielingslust en -woede niet uitblijvende grondigheid, werden achtereenvolgens alle belangrijke afdeelingen onderhanden genomen. Hijschkranen, werkplaatsen, ketelhuizen, kortom de geheele technische inrichting van dit machtige bedrijf werd systematisch opgeblazen, vernield en verbrand. Want ook door de brand werd een groot deel der vernietiging veroorzaakt. Door de ontploffingen, die de geheele stad deden dreunen en sidderen, was er geen ruit meer heel. Kleine brandjes wakkerden aan tot vuurzeeën. (...) Bij de bevrijding van Tilburg, op 27 October 1944, kregen de ingenieurs voor het eerst de gelegenheid met eigen oogen te aanschouwen, welke ontzettende vernielingen de Duitschers hadden aangericht. Het was één groote ruïne, één groote chaos. Er was geen stroom, geen gas, geen water, alle leidingen waren vernield. Op den laatsten dag voor de bevrijding was de watertoren nog opgeblazen!'

De Duitsers probeerden tijdens de spoorwegstaking het (militaire) treinverkeer zo goed en zo kwaad als het kon gaande te houden. Het waren vooral troepen- en gewondentransporten, en treinen die voor-



FOTO WIM CRAMER

In Hengelo wachten de locs 1767, 6228, 8105 en 1717 op hun grote revisie. Op het bordje van de 1767 staat: Übergabelok Rbd Münster. Von Bw Oldenburg Hbf nach Bentheim, 2 mei 1946.

raden, materieel en gestolen goederen vervoerden. In september 1944 werd in het goederenvervoer per dag 36.000 kilometer afgelegd, dat gemiddelde liep terug tot 2000 kilometer. Voor het reizigersverkeer bedroegen die cijfers 75.000 kilometer respectievelijk 2000 kilometer. De neergang was groot. Desondanks was de spoorwegstaking meer een psychologisch dan een werkelijk succes. Vijfduizend Reichsbahn-medewerkers werden erdoor in Nederland aan het werk gehouden. Historicus A. Rüter merkt in zijn boek 'Rijden en staken' op dat de hongersnood die het westen van het land in de winter van 1944 trof en die naar schatting 15.000 mensen het leven kostte, voor een belangrijk deel op conto van de staking kon worden geschreven. Er reden immers nagenoeg geen treinen met voedsel meer.

Niet iedereen was in staat onder te duiken. Ook speelde angst voor represailles een belangrijke rol om niet aan de oekaze uit Londen gehoor te geven. In Groningen, waar de eerste dagen nauwelijks NS'ers hun biezen pakten, bevond een leidinggevende NS'er zich in een moeilijke situatie omdat zijn dochter en vrouw ernstig in de woning boven het station ziek in bed lagen. Pas na een paar dagen gelukte het hem, na eerst dienstroosters en adreslijsten te hebben vernietigd, zijn gezinsleden in een ziekenhuis onder te brengen en vervolgens zelf onder te duiken. De Duitsers reageerden fel als ze ondergedoken NS'ers te pakken kregen. Zo werd in Groningen Hendrik Boxma gearresteerd. Om een voorbeeld te stellen werd de rangeerder zes dagen na het uitroepen van de spoorwegstaking op het perron van Groningen door een vuurpeloton terechtgesteld. Hij was toen 37 jaar. Het aanwezige spoorwegpersoneel werd gedwongen toe te kijken. Na de oorlog werd op de begraafplaats Selwerderhof een grafzerk ter nagedachtenis aan de onfortuinlijke spoorwegman opgericht. Op de plaquette in de hal van het station Groningen prijken twaalf namen van NS'ers die tussen 1940 en 1945 het leven lieten.

De Nederlandsche Spoorwegen hebben ook onheil aangericht.

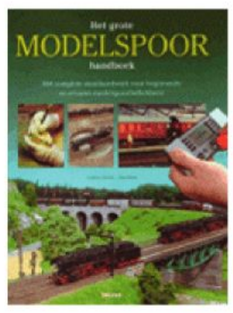


COLLECTIE GUUS FERRÉE

Station Hengelo, na de aanval door de Amerikaanse luchtmacht op 6 en 7 oktober 1944.

RAILHOBBY.nl

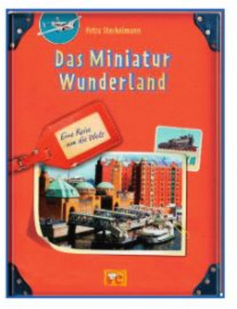
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf



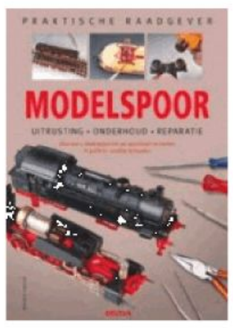
Het grote modelspoor handboek
€ 44,25



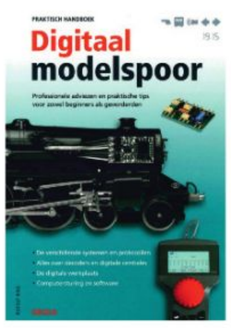
DVD Gerrits Diary
€ 20,10



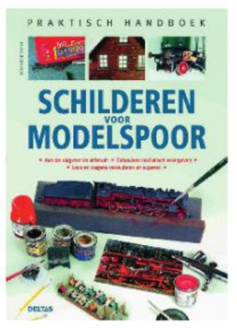
Miniatur Wunderland verhalenboek
€ 16,50



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

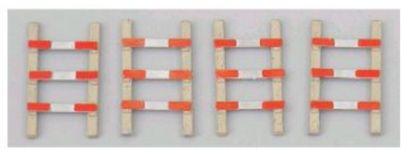


Bouwpakketten (HO)
Prijs per plaat
Abonnees € 16,10
(Niet-abonnees € 17,30)



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)

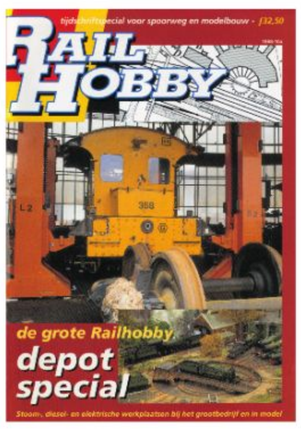


Andreaskruis dubbel HO
(2 stuks)
Abonnees € 11,60
(Niet-abonnees € 12,60)

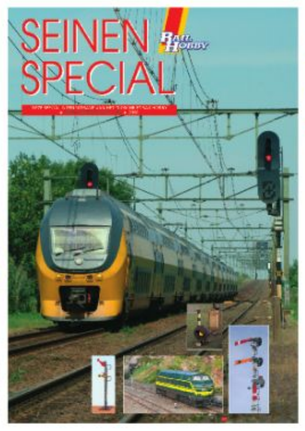


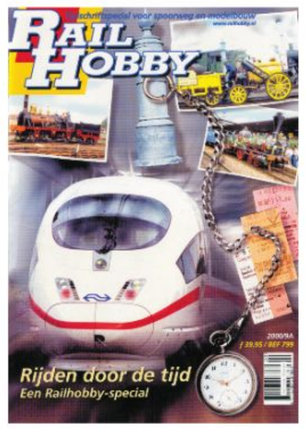
Weathering poeders set
12 stuks: Abonnees € 23,40
(Niet-abonnees € 24,95)















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.



FOTO GUUS FERRÉE

In het stadje Dähre, dat tot de eenwording in het grensgebied van de DDR lag, werd in 1990 deze bak van een achtergebleven NS bak van Mat36 ontdekt.

Dwangarbeiderstreinen waren op een gegeven moment geen uitzondering meer in de dienstregeling. Al vallen deze treinen op geen enkele manier te vergelijken met de manier waarop de Jodentransporten werden uitgevoerd. 'Utrecht' werkte verplicht mee aan het overbrengen van Joodse burgers naar kamp Westerbork. En vandaar richting Duitsland, Polen en Tsjechië. Transporten die bovenal zeer profijtelijk waren. In januari van dit jaar berichtte het ANP dat de NS omgerekend 2,5 miljoen euro moet hebben verdiend aan het vervoer van joodse Nederlanders. Als basis diende een document uit het Nationale Archief van Washington. 'De NS stuurde voor iedere rit een factuur naar de nazi's. Als die in gebreke bleven volgde een aanmaning. In totaal zouden er dertig van deze facturen zijn verstuurd.' De boekhouders, werkzaam in de 'Inktpot', het hoofdkantoor van de NS in Utrecht, deden hun werk voorbeeldig.

Tien jaar geleden betuigde de NS voor het eerst spijt voor haar omstreden rol tijdens de Jodentransporten. Toenmalig president-commissaris Aad Veenman zei op 29 september 2005 onder meer het volgende: 'Samen met vertegenwoordigers van de Joodse gemeenschap in Nederland wil NS op deze 29ste september stilstaan bij dit deel van haar verleden. Het is voor het eerst dat wij dit in dit verband doen en ik zeg dit met oprechte spijt. Hoe is dit verklaarbaar? Laten we over de diepere oorzaak niet redetwisten. Ook het tijdstip is irrelevant. Wij kunnen immers alleen oordelen met de kennis en het inzicht van het heden. Belangrijk is wel dat wij de volle werkelijkheid van onze geschiedenis onder ogen durven zien. Erkennen dat, ondanks alle mogelijke nuanceringen en kanttekeningen, onze rol van toen niet altijd als bepaald fraai is te bestempelen. Van een stilzwijgende aanvaarding mag geen sprake zijn en van moedwillige verdringing van ons verleden kan geen sprake zijn. Herdenken, bezinnen en samen reflecteren werkt ordenend en helend.'

Voor de volledigheid, in juli 1942 voerden de Duitsers de eerste grote razzia's in Amsterdam uit. Kort daarna reden de eerste treinen met opgepakte Joodse burgers naar kamp Westerbork. Tussen 3 oktober 1942 en 26 mei 1944 zijn op deze manier ruim elfduizend joden van Amsterdam naar Westerbork weggevoerd. Vervolgens vertrokken hiervandaan de treinen naar het oosten. In totaal werden 100.000 Nederlandse joden door de Duitsers met gesloten goederenwagens naar vernietigingskampen als Auschwitz getransporteerd. Als blijvende herinnering aan deze tijd zal een vijftal ex-Reichsbahn-goederenwagens bij kamp Westerbork worden opgesteld.

Tekst: Guus Ferrée

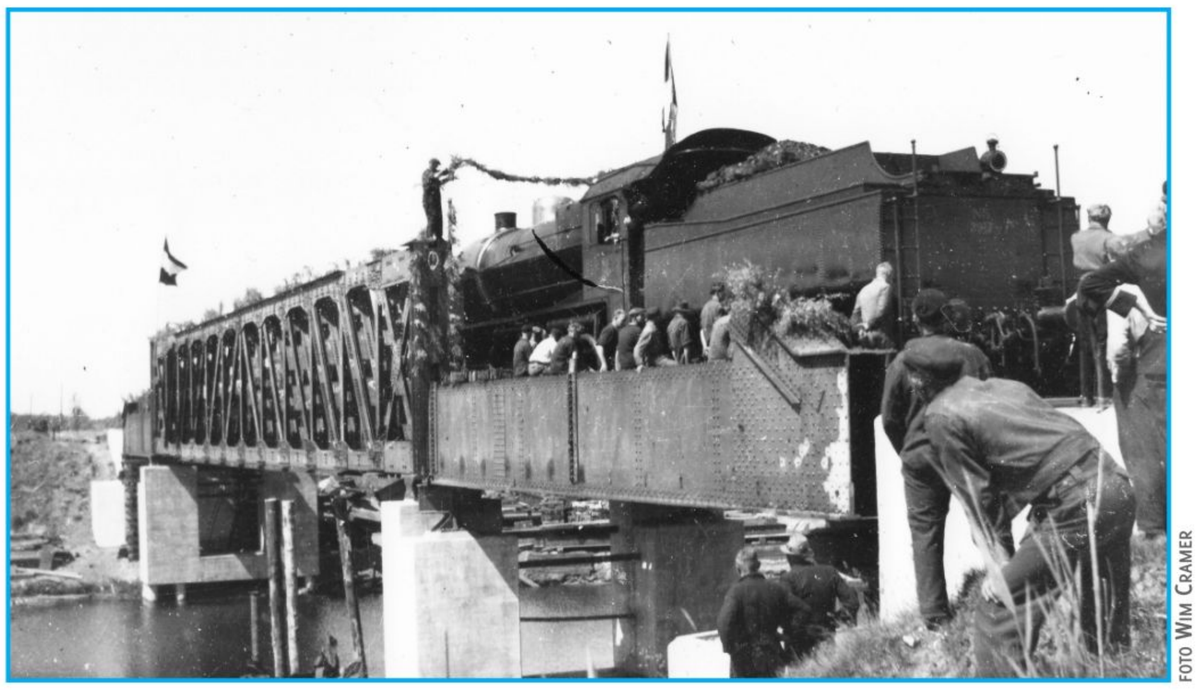


FOTO WIM CRAMER

Beproeving van de Wienerbrug bij Goor. NS-loc 3917 rijdt voorzichtig als eerste over de baileybrug die de vernielde boogbrug tijdelijk vervangt. 24 mei 1946.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor abonnees!

A4 DIORAMA'S UITGELICHT

Het hoe en wat

De A4 Dioramawedstrijd van Modelspoorwijzer.net heeft op Eurospoor 2014 onverwacht hoge ogen gegooid. In Railhobby 365 en 366, de uitgaven van januari en februari 2015, hebben wij de diorama's met hun prijswinnaars aan u voorgesteld. Omdat ook de redactie door de hoge kwaliteit en originaliteit van de bouwwerken was verrast, hebben we een viertal bouwers gevraagd hun diorama nader toe te lichten. Zowel de categorie 18– als 18+. Dat de andere 25 diorama's hiervoor niet zijn uitverkoren doet aan de hier niet genoemde werken zeker niets af.

Polderlandschap

Martijn Lindeman wilde op het A4 een Nederlands landschap uitbeelden, compleet met spoordijk, sloot en een polderhuisje. Voor het diorama wilde hij zoveel mogelijk met gebruikte of niet dure materialen werken. Alleen de planten in de moestuin zijn nieuw gekocht. De heg is gemaakt van een schuursponsje, de bomen zijn uitgebloeide hortensia's met groenstrooisels op een stam van modelklei. De rietstengels komen uit een kwast van de Action, de figuurtjes, het autootje en het huisje uit de rommeldoos van zijn modelbaan. Op het plaatje multiplex heeft Martijn voor het hoogteverschil tussen sloot en spoordijk stroken karton gelijmd. Met papier-maché is alles wat glooiender gemaakt. Het landschap is vervolgens met verschillende tinten waterwerf op kleur gebracht waarbij de spoorsloot door mengen blauw-, groen- en bruinachtig is geworden. Voor de dieptewerking is de sloot drie keer met bootlak bewerkt, waarbij bij de laatste laag het riet is ingestoken. De straatweg en de brug zijn van modelklei gemaakt. Nadat de stenen met een stalen liniaal en mes zijn uitgesneden zijn de stenen rood en de voegen zwart gekleurd. In de eind fase van de bouw heeft Martijn het woonhuis voor een variant zonder vakwerkindeling verwisseld. Dit leverde hem in elk geval een welverdiende 2e prijs publiek in de categorie 18– op.

Werk in Uitvoering

Romar Keijser koos voor tijdperk VI. Spoorvernieuwing met een Krol, een kraan op lorries, en dito MB Sprinter voor het lassen van het zojuist geplaatste wissel. Nadat de eerste schetsen in januari 2014 op papier stonden, zijn op een plaatje multiplex de Peco-wissels en -rails gelegd. De oude sporen met houten biels, het vernieuwde wissel met betonnen. Gezien de krappe ruimte moesten de wissels worden ingekort. Tot het ballasten (Busch) worden de railsecties en de wissels met schroeven en oplegringen vastgezet. De spoorstaven en railstoelen zijn roestkleurig geschilderd, de nieuw gelegde rails ook aan de bovenzijde. De biels van de oude sporen zijn zwartbruin gespoten met daarna een waasje roest. Na drogen (houtlijmmethode) is de ballast geschilderd. De perrons zijn uit multiplex gezaagd en voorzien van zijwanden, trottoir- en reliëftegels en een witte stippel-

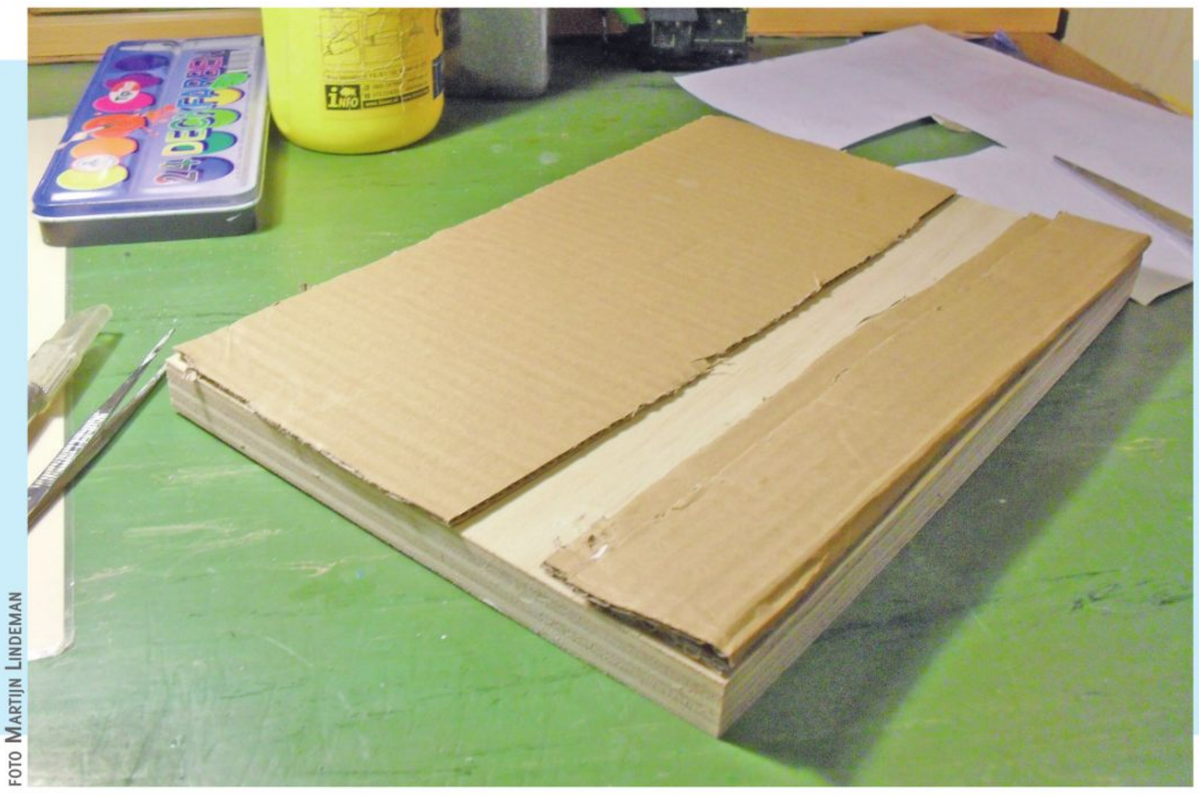


FOTO MARTIJN LINDEMAN

De basis van Polderland.



FOTO NICO VAN ROON

Werk in Uitvoering, spoorvernieuwing door Romar Keijser.

Het diorama Polderlandschap van Martijn Lindeman.

FOTO MARTIJN LINDEMAN

lijn. De kabelgoten, wisselstellers en gaskastjes zijn van styreen. Van de MB Sprinter met verhoogd dak (Herpa) zijn met een hobbymes de zij- en achterdeuren en de cabine uitgesneden. Een stukje styreen scheidt de cabine van de laadruimte. De bus is van een nieuwe vloer met wielkasten, achterbumper met treden uit traanplaat voorzien. De carrosserie is geel gespoten, de decals van spooraannemer Structon zijn eigen productie. Ook de complete inventaris en de spoorwielen van het busje zijn eigenbouw. De uit messing profielen gebouwde bovenleidingportalen zijn gesoldeerd, schoongemaakt met Cif en vervolgens geschilderd. Bijzonder is dat de voorste palen buiten het diorama vallen en daarom door Romar zijn weggelaten. De Krol is voorzien van hydraulische slangen en een werkbordes. Deze is gebouwd uit styreen en messing. De diverse onderdelen van de kraan zijn met een primer gespoten voordat de rode en paarse kleurstelling van Structon werd opgebracht. Een reeks decals en bijgeschoold personeel van Preiser maken het geheel af. Het technische hoogstandje was enkele dagen voor Eurospoor gereed.



FOTO ROMAR KEIJSER

Men neme een theelepel ballast...

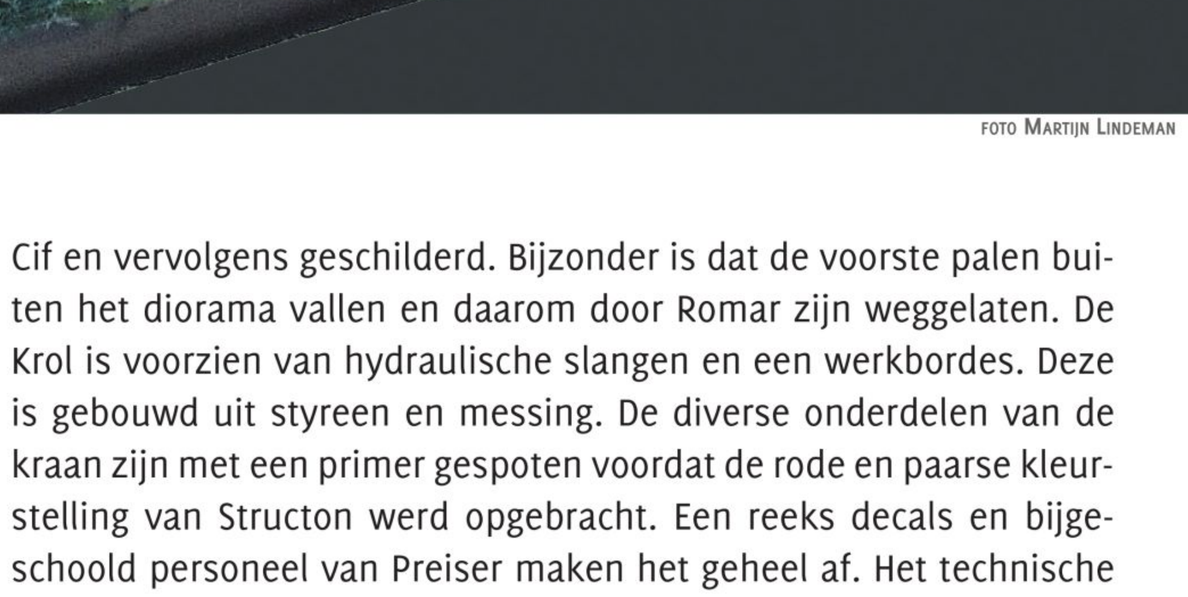


FOTO ROMAR KEIJSER

Nu het doorgaande spoor is afgewerkt, is de wisselverbinding aan de beurt.

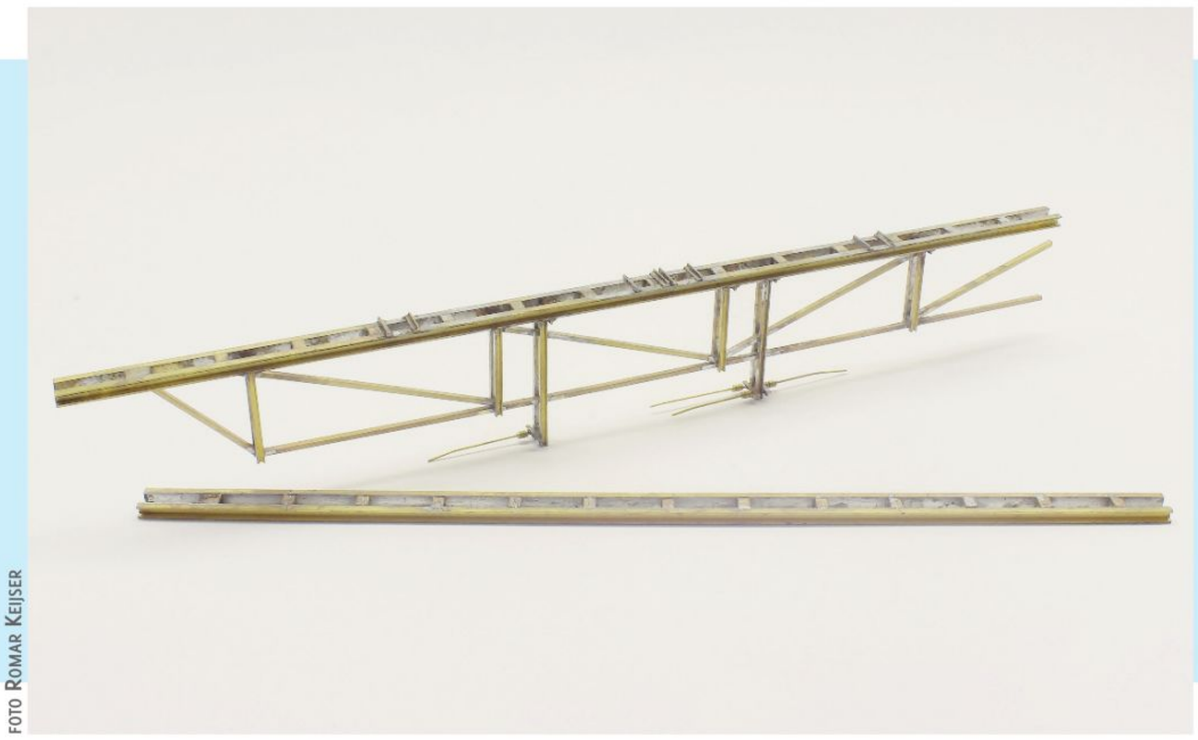


FOTO ROMAR KEIJSER

Een van de bovenleidingportalen in aanbouw.



FOTO ROMAR KEIJSER

De eerste aanpassingen aan de tweewegkraan.

Een lokaal tramlijntje

Het is 1936, ergens in Zuid-Holland rijdt het trammetje door de nauwe dorpsstraat. Bij de Caltex-pomp wordt een Citroën afgetankt. De bakker komt langs op z'n bakfiets en de machinist zwaait naar hem. Rienk Timmerman heeft zich laten inspireren door het boek 'Van de hak op de tak' van Rien Poortvliet. Al bladerende door de sfeervolle tekeningen ontstond het idee een dorpsstraat te bouwen. Rienk: 'Straatspoor vind ik altijd leuk en dat moest dus op mijn diorama komen. Groefrail in een dorpsstraat ergens in de jaren '30, met een trammetje.' Het trammetje is een Backertje dat op veel plaatsen in Nederland heeft gereden. Rienk heeft het uit 1 mm styreen aan de hand van foto's van het model van Sven van der Hart gebouwd. Hij had al ervaring met zelfbouw met styreen, maar dit was de eerste stoomtram. Om ervaring op te doen heeft hij voor het rechthoekige Backertje gekozen. Dat is wat eenvoudiger dan een model met ronde vormen. De ketel in de stoomtram bestaat uit een dop van een tube Bisonkit waarop details zoals slangen en buizen zijn aangebracht. Het straatje is een samenvoegsel van spullen die hij voorhanden had en zijn geïnspireerd op de tekeningen van Rien Poortvliet. De beide lage huizen hebben gevels van Artitec als basis. Standaard uit het doosje zagen ze er leuk uit, maar Rienk vond het beter om ze te kitbashen. 'Dan ontstaat er een uniek gebouw dat je niet op andere banen zult tegenkomen.' Vooral het pand van de kruidenier is onherkenbaar veranderd. Het koffiehuis annex dorpslogement is eigen bouw. Ook weer aan de hand van een tekening van Rien Poortvliet. Het logement is met styreenplaten van Goover Models gebouwd. De



FOTO DOLF HEIBLOEM

Het lokale tramlijntje van Rienk Timmerman.

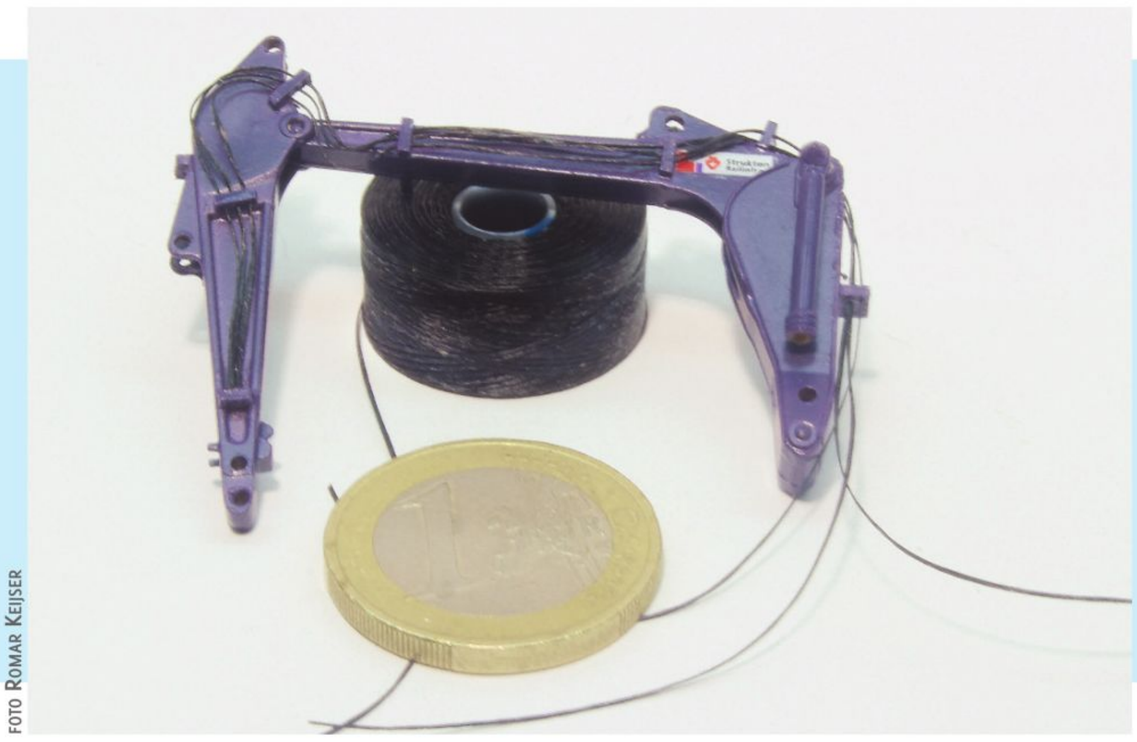


FOTO ROMAR KEIJSER

Alle hydraulische leidingen worden nagebootst.



FOTO ROMAR KEIJSER

Het werkbordes van de kraan in aanbouw.

ramen zijn uit styreen gesneden strips. De groene latjes op het glaswerk zijn in Paint getekend en daarna op overheadsheets geprint, gemakkelijk en goedkoop. Aan de voorkant van het diorama ligt een tuin met een hoog hek. Dit moet de tuin van een huis van een van dorpsnotabelen suggereren. Deze is aan de voorkant aangelegd, zodat je de straat niet direct in beeld krijgt. Zo ontstaat er meer diepte en moeten je ogen even zoeken wat er allemaal gebeurt. Ook de boom is met hetzelfde doel neergezet. Zo ontstaan er spannende hoekjes die het diorama afwisselend houden. Rienk: 'De detaillering vind ik het leukste om te doen, zeker bij een diorama waar je je door het kleine oppervlak helemaal kunt uitleven.' Op het terrein naast de garage staat een auto onder een zeildoek en ligt er allerhande rommel zoals vaten en pallets. Tegen de muur staan wat planken. Reclameborden sieren de garage en de kruidenierswinkel. De Citroën is van nummerplaten jaren '30 en een NL-sticker voorzien. De kruidenierswinkel is volledig ingericht. Op overheadsheets is de tekst 'Kruidenier J. De Wit' geprint. Een fiets voor de etalage, de bakkersfiets en een klassieke lantaarnpaal maken het diorama compleet. Opdat het diorama geen statisch geheel wordt, loopt de dorpsstraat iets schuin. De bestrating bestaat uit kinderkopjes, een plakfolie van Busch. Dit is gemakkelijk en snel te leggen en dat was handig omwille van de tijdsdruk. Rienk begon pas in september met bouwen, het diorama was in de nacht voor Eurospoor klaar. Zowel publiek als vakjury kenden het Lokale Tramlijntje in de categorie 18– een welverdiende eerste prijs toe.

Fa. Scholten

Prijswinnaar Peter van Seuren wist al direct wat hij wilde bouwen. Een kleine fabriek, met een kantoor, binnenplaats en kade. Het bedrijf van de (fictieve) familie Scholten eind jaren 1950. In H0. Peter: 'Een diorama is een uitsnede van een groter geheel, dus speelt de ruimte er omheen ook mee, je moet ruimer denken. Er moet van alles gebeuren, je moet telkens wat anders ontdekken.' Na wat ruwe schetsen van de plattegrond schetste hij de vier zijaanzichten. De fabriek moest een laadperron en een beweegbare schuifdeur hebben, zodat je in de werkplaats kunt kijken. De titel van het diorama wist Peter al: 'Voor den Arbeid, aan den Arbeid' naar de kreet die de vakbond van zijn vader als slogan voerde. Op een plaatje 18 mm MDF heeft hij in grove lijnen de schetsen overgezet. Voor de gevels werkt Peter in drie lagen: bakstenen, kozijnen en ramen. Door deze delen op elkaar te lijmen ontstaat er diepte. De werkplaats krijgt z'n schuifdeur, deze schuift via een in de deuropening gelijmd U-profiel (Evergreen). Op het dak komen twee lichtstraten. De werkplaats mag er wat vuiler uitzien dan het kantoorgedeelte. Daar zaten de heren in het pak, en verschil was er in die tijd zeker. Na montage van de ge-



FOTO ROMAR KEIJSER

De complete inventaris in de opengesneden Mercedes bus.



FOTO RIENK TIMMERMAN

Een eerste schets, hoe zal het passen?

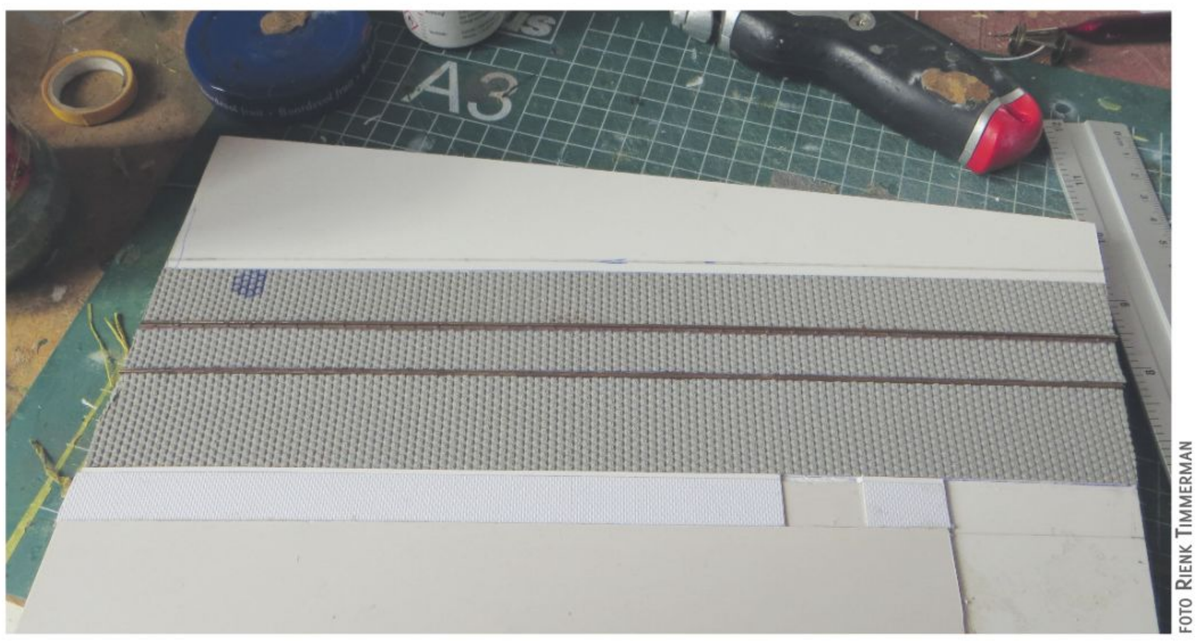


FOTO RIENK TIMMERMAN

Het tramspoor ligt in de kasseien, de stoep aan de huizenkant is gelegd.



FOTO RIENK TIMMERMAN

Zowel de dorpsstraat als de tram beginnen te vorderen.



FOTO RIENK TIMMERMAN

De kast van het Backertje in aanbouw.

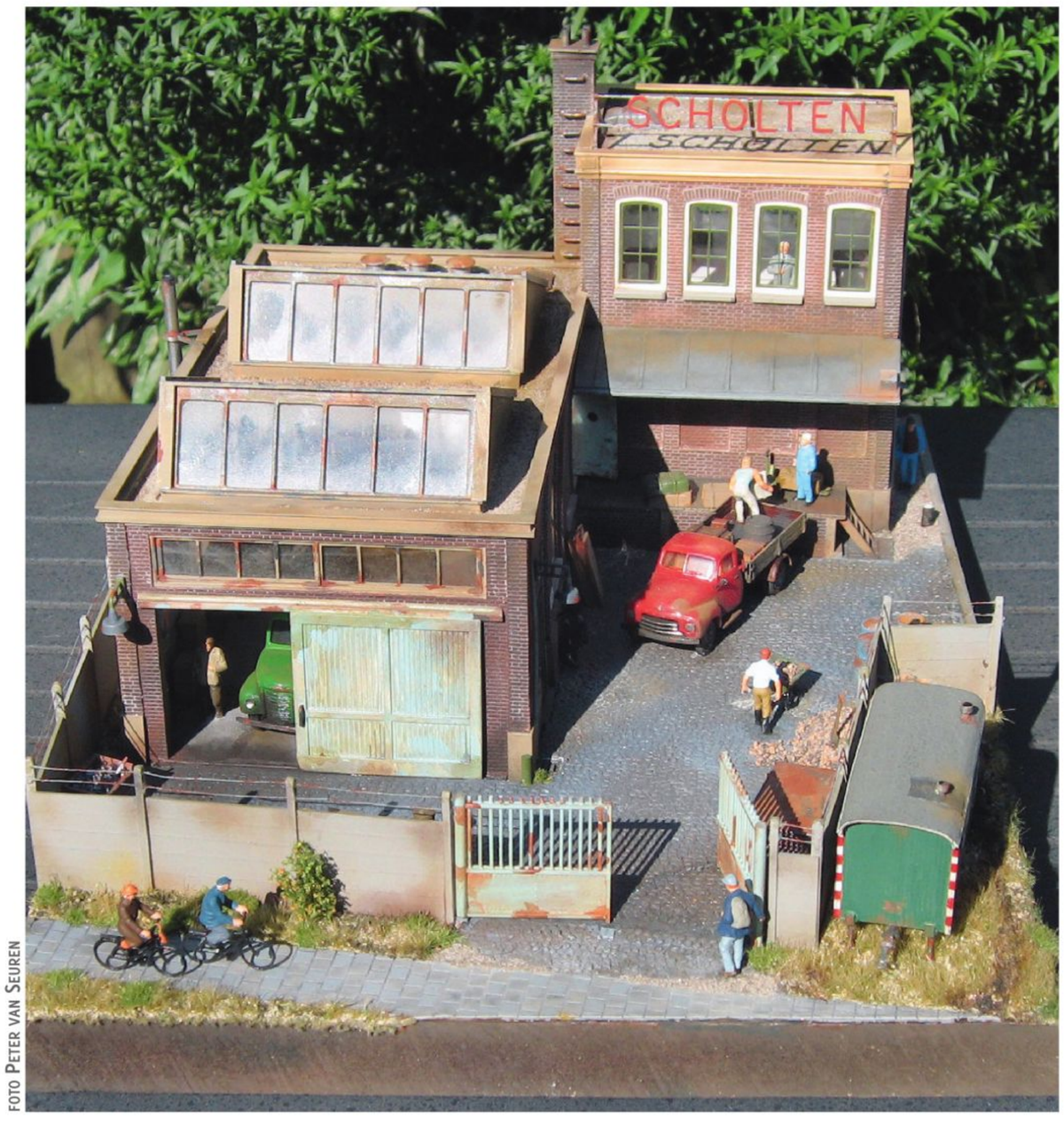


FOTO PETER VAN SEUREN

De Fa. Scholten gezien vanuit het zuiden.

bouwen volgt het interieur, het voegen, schilderden en vervuilen. De finishing touch volgt als de fabriek definitief op zijn plek staat. Als de contouren van het gebouw op de grondplaat zijn afgetekend, kunnen de stratenmakers aan de slag. Deze werken met Das-klei dat met een kunststof rollertje tot een plakkaat van 1 mm dikte wordt gerold en met houtlijm vastgezet. Passend in het tijdsbeeld zijn de kinderkopjes. Peter heeft de haartjes uit een oude penseel getrokken, de metalen schacht met een tangetje tot een rechthoek geknepen en vervolgens de keien in de klei gestanst. De nog te behandelen klei blijft soepel door deze met een vochtige doek af te dekken. Het gebouw komt op een grondplaat van 1 mm te staan, gelijk de hoogte van de bestrating. Als de klei droog is, kunnen de keien worden geschilderd: antracietgrijs met wat zwart, bruin en grijsblauw. De kieren zijn met een donkere kleur gevoegd. De betonnen schutting bestaat uit plaatjes styreen waarin horizontale lijnen zijn gekerfd, en is op een strookje 0,75 mm styreen gelijmd. De staanders zijn H-profielen met bovenin twee gaatjes om het prikkeldraad door te voeren. De hoofdingang kan met een metalen (lees: styreen) hek worden afgesloten. Ondertussen wordt het terrein verder ingevuld. De monteurs die het riool repareren krijgen een schaftkeet. Een handkar ontstaat uit stukjes styreen en wielen van een oldtimer. De rechterzijkant van de bodemplaat is tevens kade. Voor de afvoer van het riool – in die tijd mocht dat nog – heeft Peter een gat geboord en hierin een buisje gedrukt. Het deel van de kade is iets afgeschuind, de basaltkeien zijn uit een oud leren damestasje geknipt. Beurtvaarders kunnen aan de bolders aanleggen.



FOTO PETER VAN SEUREN

Het verknipte damestasje met de rioolbuis.



FOTO PETER VAN SEUREN

De deur van de werkplaats staat open.



FOTO PETER VAN SEUREN

De kadezijde van het diorama.

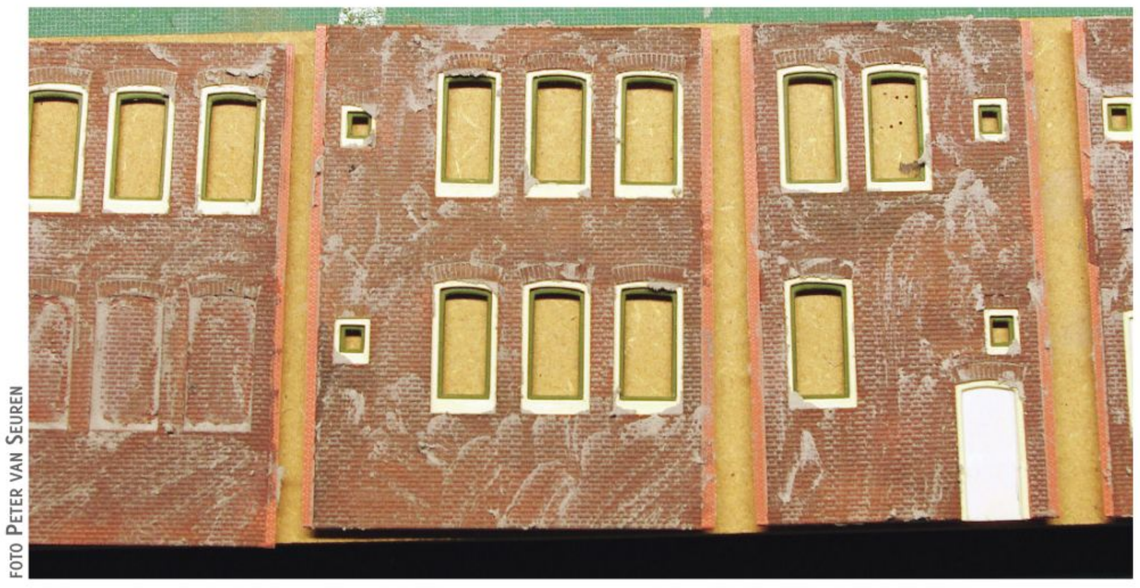


FOTO PETER VAN SEUREN

Het voegen van de gevels met voegpasta.



FOTO PETER VAN SEUREN

Directeur Scholten overpeinst de weekomzet.

Peter neemt ons mee voor een rondleiding. We beginnen bij de hoofdingang, waar een van de werknemers van de middagploeg komt aanlopen. Door de geopende schuifdeur zien we een vrachtwagen en een werknemer. Rechts staat de schaftkeet met de werklui van het riool. Bij het laadbordes wordt een vrachtauto gelost. Een man kruit een lading grind. Achter het raam van de bovenverdieping staart directeur Scholten naar buiten. Een gevelsteen naast de deur van het kantoor herinnert aan de opening. We gaan de hoek om en zijn aan de noordzijde. De kavel van boer Appie grenst aan die van de fabriek, hij tuurt voor het hek over zijn land. Het erf is met schrikdraad afgezet. De twee knotwilgen zijn van takjes uit eigen tuin gemaakt. Puur natuur. De fabrieksschoorsteen is tegen het kantoorgebouw geplaatst en heeft treden om op het dak te komen. Die zijn van kettelstiften gemaakt, een lichtmetaal dat bij het maken van sierraden wordt gebruikt. Buiten de twee vrachtauto's, de Preisertjes en de fietsen is alles zelfbouw. Zowel publiek als vakjury kenden het diorama de eerste prijs toe. Voor Peter een grote verrassing.

Van de meeste diorama's kunt u het bouwproces op de site van Modelspoorwijzer.net nalezen. Op deze site is het vervolg van de A4 Dioramawedstrijd aangekondigd. Het blijft A4. Met u wacht Railhobby in spanning af wat er op Eurospoor 2015 voor creatiefs zal worden gepresenteerd.

Tekst: Dolf Heibloem



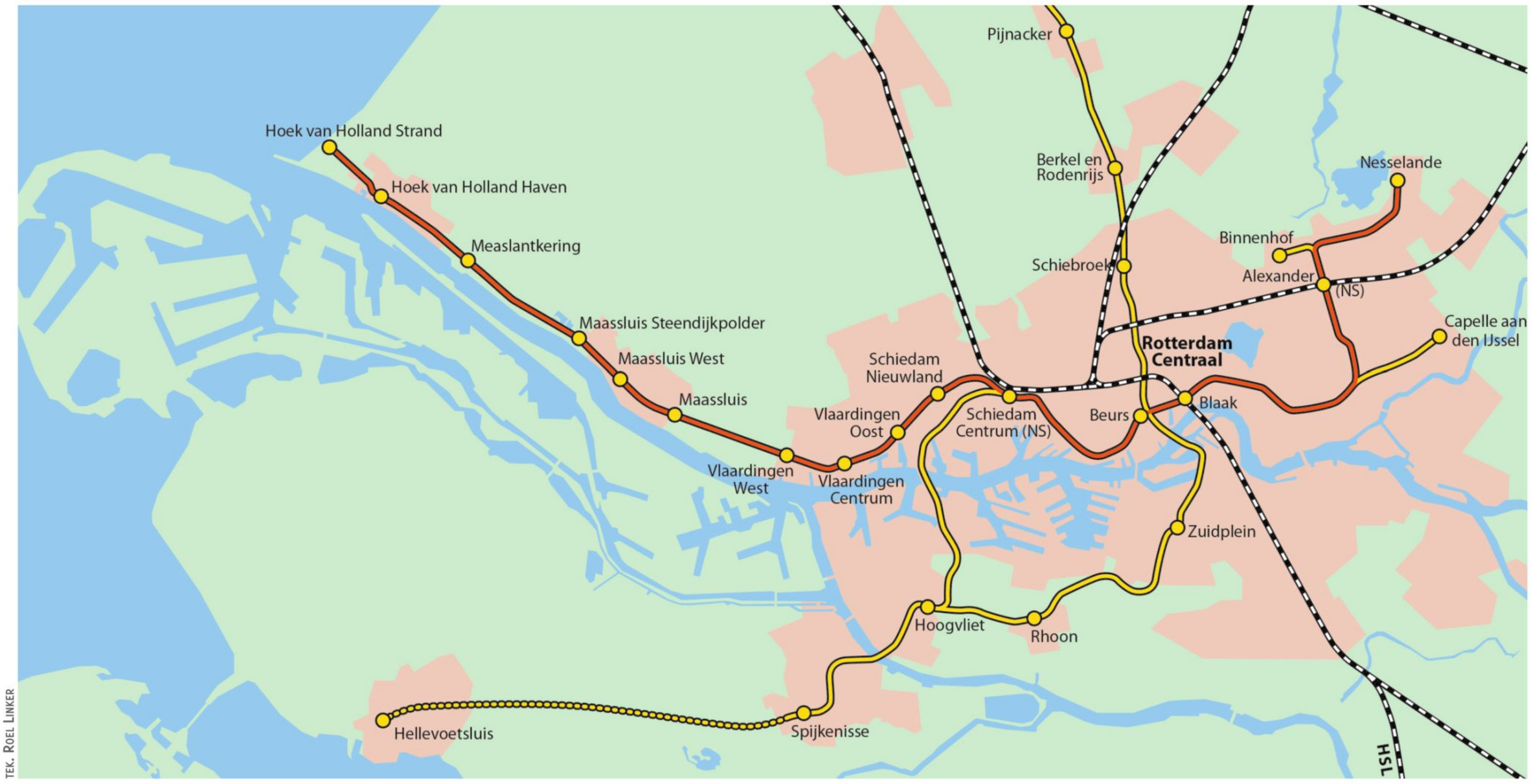
FOTO PETER VAN SEUREN

Het lek aan het riool wordt onderzocht.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor abonnees!



TEK. ROEL LINKER

Langs de Hoekse Lijn zijn en waren vooral rond Vlaardingen diverse industrie-aansluitingen te vinden.

De Hoekse Lijn

Deel 1

De lijn Rotterdam-Hoek van Holland, ook wel Hoekse Lijn genoemd, moet uiterlijk in 2017 tot metrolijn zijn omgebouwd. De Stadsregio Rotterdam wil de lijn het liefst al in 2016 op het metronetwerk aansluiten. Voor Railhobby is dat een goede aanleiding aandacht aan deze lijn te besteden. Deel een en twee behandelen het verleden van de Hoekse Lijn. Het derde deel gaat over het heden en de toekomst.

Na de ingebruikname van de Nieuwe Waterweg in 1872 was de tijd rijp na te denken over een spoorverbinding langs de waterweg van Rotterdam naar Hoek van Holland. De HIJSM maakte in 1875 al plannen voor deze verbinding, maar het zou nog jaren duren voordat de eerste trein op het traject Schiedam – Maassluis reed. De Hoekse lijn werd als aftakking van de bestaande HIJSM-lijn Rotterdam – Den Haag aangelegd. Het gedeelte Schiedam – Vlaardingen – Maassluis werd in 1891 geopend. Maassluis – Hoek van Holland Strand volgde in 1893. De spoorlijn werd in 1935 als een van de eerste trajecten in ons land geëlektrificeerd. Daarvoor werden acht stroomlijntweewagentreinstellen Mat. '35 aangeschaft, die hierom als Hoek van Hollanders bekend werden.

Schiedam

Op 3 juni 1847 werd het breedspoortraject Den Haag – Delft – Rotterdam-DP geopend. Het houten station Schiedam was het voorlaatste en enige station dat Schiedam rijk was. In 1889 werd het oorspronkelijke houten gebouw door een uit baksteen opgetrokken permanent gebouw vervangen. Vanuit Rotterdam DP lopen er vier sporen richting Schiedam. De twee linkersporen vormen de Hoekse Lijn, de twee andere sporen lopen na station Schiedam rechtsaf verder als onderdeel van de Oude Lijn naar Delft en Den Haag. Schiedam is dus niet het eerste station aan de Hoekse Lijn, zoals velen denken. Dit is toch echt Rotterdam DP.



FOTO VERZ. HANS REINTS

De seinbruggen voor de beveiliging van de bruggen over de Delfshavense Schie. De rechtersporen zijn die van de Hoekse Lijn, de twee linkersporen vormen de Oude Lijn. Geheel rechts het goederenspoor naar de Rechter Maasoever (Rmo) De aantekeningen op de foto zijn bedoeld om machinisten te instrueren over veranderingen aan het spoor.

Schiedamschedijk

Na station Schiedam gaat het spoor over de Poldervaartbrug bij de Vijf Sluizen naar het op 17 augustus 1891 in het buitengebied van Vlaardingen-Ambacht gebouwde eilandstation Schiedamschedijk. In de begintijd van het spoor was de Schiedamschedijk de primaire noordelijke zeewering tussen Rotterdam en Hoek van Holland. Deze zeedijk mocht onder geen voorwaarde worden onderbroken of ondergraven. De Schiedamschedijk was tevens onderdeel in de doorgaande route voor het wegverkeer van Rotterdam naar het Westland. De zeewering wordt voor Hoek van Holland nog tweemaal door het spoor gekruist. Na 1917 veranderde de naam van station Schiedamschedijk in Vlaardingen Oost (Vdo). Door het toegenomen wegverkeer was de overweg met het station een sta-in-de-weg geworden. In 1954 werd met de sloop en vervanging van de overweg en het oude station een begin gemaakt. Het huidige station Vlaardingen Oost werd in 1956 geopend, gelijk met het ernaast gelegen viaduct, en het Shell Sportpark De Vijfsluizen. Na Station Vlaardingen Oost loopt het spoor in een ruime boog naar rechts, achter de haringpakhuizen aan de KW-haven langs, en over de eerste stalen draaibrug over de Oude Haven naar station Vlaardingen Centrum.
Tot eind jaren 1950 had Vlaardingen de grootste drijfnetvissersvloot (stoomfietsen en trawlers) van Nederland. Op vlaggetjesdag, de dag voordat de vloot naar de visgronden ging, waren de schepen feestelijk gepavoiseerd en was er veel te doen op de kade van de Koningin Wilhelmina- en Oude Haven. Aan de KW-Haven stonden de haring- en zoutpakhuizen en de rederijkantoren van de grote Vlaardingse reders. Vlaggetjesdag trok dan ook veel belangstellenden van buiten Vlaardingen, die voor een groot deel met de trein kwamen.

Vlaardingen Centrum

Station Vlaardingen Centrum (Vd-c) werd op 17 augustus 1891 geopend. Het stationsgebouw bestond uit een verhoogd middendeel met links en rechts lage vleugels. Op de begane grond waren de wachtkamers en dienstruimten. Op de bovenverdieping waren woonvertrekken voor het stationspersoneel. Al enkele jaren na de opening moest het hoge middendeel vanwege instortingsgevaar worden afgebroken. Het is nooit meer opgebouwd. Vanaf de opening beschikte Vlaardingen Centrum over een groot rangeerterrein met spoorweghaven. De sporen aan de noordzijde van de hoofdlijn bedienden in westelijke richting de goederenloods van Van Gend &



Mat' 46 als stoptrein onderweg van Schiedam naar Vlaardingen. De nu verdwenen brug over de Poldervaart, net voor de gemeentegrens met Vlaardingen, is het eerste grote kunstwerk na station Schiedam op de Hoekse Lijn.



FOTO VERZ. PETER WIJSHAKE

Mat '40 voor het stationsgebouw Vlaardingen Oost. Op de achtergrond de Vulcaanhaven en de scheepswerf van Wilton Feyenoord.

Loos en de plaatselijke kolenboeren. Naar het oosten liepen de sporen door tot voor het stationsgebouw. Hier stonden voornamelijk de gesloten wagens voor het haring- en zouttransport opgesteld. De



FOTO ROB KRAMER

Op het emplacement van Vlaardingen was in de jaren 1970 en 1980 nog een grote diversiteit aan goederenwagens te zien.



Het uithaalspoor voor de ketelwagens van en naar de Nieuwe Matex. Links is nog net Station Vlaardingen Oost zichtbaar.



Op 15 september 1980 toonde het afsluitsein op de draaibrug nog steeds zijn rode balk ten teken dat de brug niet geheel gesloten, en dus ook niet vergrendeld was. Om die reden raakte Sprinter 2049 het spoor op de brug even bijster met alle gevolgen van dien. Waarschijnlijk heeft treinstel 2049 het rode sein, dat de overloper en brug dekt, niet gezien.

VG&L-loods aan de Parallelweg stond in de hoogtijdagen van haringstad Vlaardingen stampvol met vaatjes haring, variërend van een 1/16e tot aan een vol kantje. Aan de zuidzijde bij de spoorweghaven lagen de lange rangeer- en opstelsporen. Een van de sporen was van een weegbrug en ladingmal voorzien. Op deze sporen werden de kolen- en magnesietwagens voor de Vulcaanhaven, de olietreinen voor de Matex, de benzinetreinen van de NAM en BPM en de kunstmest- en stikstofwagens van de Super behandeld. De gesloten wagens voor de Sunlight-fabriek vonden hier ook een plaatsje. In de hoogtijdagen van de haring beschikte Vlaardingen Centrum over een eigen rangeermachine.

Na de oorlog is de spoorweghaven gedempt. Op de plaats van de haven kwamen opstelsporen met een verhoogde kop- en zijlading. De goederentreinen uit de Rechter Maasoever (Rmo) werden net voor de brug over de oude haven naar verkeerd spoor geleid en kwamen hierdoor aan de zuidzijde van Vlaardingen Centrum binnen. Rangeerdelen voor de Vulcaanhaven werden vanaf hier over de brug tot op de kade opgeduwd. Opduwen was nodig omdat er aan de Vulcaanhaven geen omloopmogelijkheid was. Net achter de draaibrug lag de aftakking die via een Engels wissel toegang tot de twee sporen achter de haringpakhuizen aan de KW-haven gaf. Het binnenste spoor gaf toegang tot de laadplatforms met hoge deuren aan de achterzijde van de pakhuizen. Hier werden de traditionele kantjes (tonnen) haring in gesloten wagens geladen en voor transport over heel



FOTO ROB KRAMER

De Windmill (voorheen ENCK) aan de Maassluissedijk had zelfs eigen ammoniakwagens.



De laatste stuiptrekkingen van het kunstmestvervoer vanuit Vlaardingen per spoor. Een 6400 met een sleep Franse wagens op het nieuwe spoor naast de Deltadijk, gezien in de richting van het Station.



Treinstel 802, een vijfwagentrein uit 1940, stopt hier op het nieuwe station Vlaardingen West.

Europa klaargezet. Het buitenste spoor diende als doorgaand en omloopspoor. Wagens voor de Matex, afkorting van De Maatschappij tot Exploitatie van Terreinen, werden tot voor station Vlaardingen Oost uitgehaald en dan via het kruis naar de sporen van de Matex opgeduwd. In vroeger tijden leverden de tankers van Van Ommeren hier de walvistraan af, die zij bij het fabrieksschip Willem Barentsz I en II in de Zuidpool hadden opgehaald. Dit alles is nu historie. Op de plaats van de voormalige goederensporen aan de achterzijde van de pakhuizen ligt nu een drukke verkeersweg.

De particuliere Vulcaanhaven was jarenlang de grootste gegraven Rijnzeehaven ter wereld. Hier staan nu de twee ooit grootste brugkranen van Europa als industrieel monument. Sinds kort zijn deze brugkranen als beschermd monument van de wederopbouw aangewezen. De haven is voor de oorlog door voorheen de Steenkolen Handelsmaatschappij, Thyssen-Krupp en de Vulcaan gebouwd. Later is het bedrijf opgegaan in het overslagbedrijf Frans Swarttouw. Het is nu een drukke veerboothaven naar Engeland. Het kan verkeren...

Tekst en foto's (tenzij anders vermeld): Hans Reints

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor abonnees!



foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée

Voorbeeld van een groot depot: Bw Osnabrück Hbf. Op de draaischijf Franco Crosti loc 50 4017 (Bw Hamm), voorjaar 1966.

IN GROOT STOOMDEPOT STOND 24 UUR PER DAG DRUK OP DE KETEL

Altijd werk aan de winkel

Met enig geraas vallen brokken kolen in de tender. De machinist van loc 052 222-7 kijkt vanuit de cabine naar achteren. De stortbunker doet zijn werk, efficiënt als altijd. In korte tijd zit de tender vol, met maximaal acht ton kolen. Daarna rolt de locomotief langzaam achterwaarts. Het rooster moet nog schoon, de watervoorraad aangevuld en diverse delen worden geolied. In Bahnbetriebswerk Gremberg heerst op deze warme augustusdag in 1975 nog een optimale stoomatmosfeer.

Grote stoomdepots, ze behoorden vele decennialang tot de onmiskenbare kenmerken van de spoorwegen. Of ze nu depots (Nederland), dépôt (Frankrijk), stelplaatsen (België), Bahnbetriebswerke (Duitsland) of Zugförderstellen (Oostenrijk) heetten, deze locaties waar de stoomtractie werd verzorgd, onderhouden en was gehuisvest, waren onontbeerlijk voor het uitvoeren van de dagelijkse treindienst. In de nadagen van het stoomtijdperk telden West- en Oost-Duitsland nog een paar (middel)grote Bahnbetriebswerke (Bw's). Crailsheim, Emden, Ehrang, Nürnberg Rbf, Gremberg, Gelsenkirchen-Bismarck, Oberhausen Osterfeld Süd, Duisburg Wedau, Ottbergen, Rheine, Saarbrücken, Stolberg, Halberstadt, Karl-Marx Stadt, Kamenz, Saalfeld, Oebisfelde, Glauchau en Saalfeld waren ongetwijfeld de bekendste van dit rijtje. Maar qua stoominfrastructuur zeker niet allemaal even interessant.

Een attractief depot was dat van Gremberg, gelegen ten zuidoosten van Keulen. Dat kon je, althans in die tijd, gemakkelijk met de trein bereiken. En net als de meeste andere Bw's van de Deutsche Bundesbahn probleemloos bezoeken. De enige voorwaarde was dat je een verzekeringspremie van 1,39 D Mark in het Verwaltungsgebouw moest betalen. In geval van een ongeluk kon de DB dan niet aansprakelijk worden gesteld. Een kartonnen kaartje, roze van kleur was het bewijs dat je had betaald. Het mooie van Bw Gremberg was dat het nog was zoals het in de jaren 1920 werd gebouwd. Compleet met grote kolenbunkers, kolenkraan, smeerputten, as/slakkenkuil (Schlackengrube) en waterkranen, twee draaischijven en een grote polygonale loods. Hoewel de tijd van de rangerende locs van de serie 55.25 (Pruisische G8.1) voorbij was, was de aanwezigheid van de eigen 50'ers, 44'ers van Bw Betzdorf en 50'ers van andere depots nog altijd reden genoeg voor een bezoek.

De 050 222-7, een 1'E-goederentreinlocomotief, was in juli 1942 door Borsig aan de Reichsbahn als 50 2222 afgeleverd. Het was de tijd dat Duitse locomotieffabrieken overuren maakten, omdat er sinds de inval in Rusland opeens een nijpend tekort aan zware goederenlocs was. Deze loc komt in Gremberg als eerste machine voor de lens. Met een halflege tender (leergeschaufeltem Tender) stopt ze onder de stortbunker die met behulp van een grote grijperkraan is gevuld. Als het erg droog is, worden de kolen met water besproeid, tegen het stof. Maar de stoker (Heizer) laat dit achterwege. Blijkbaar is het niet nodig. De tender trilt een beetje als het zwarte goud wordt gestort. Binnen tien minuten is het voorbij. De machinist drukt nu de regulateur open, waardoor de stoomschuif zich iets opent en de 050 222-7 langzaam een tiental meters achterwaarts rolt.

Daar wacht deel twee van de verzorging na het einde van een lange dienst. 'Ausschlacken en Lösche ziehen' zijn de volgende werkzaamheden. Anders gezegd, het rooster schoonmaken, ontdoen van slakken, en de stibbe, de zwarte roetdeeltjes die zich in de rookkast hebben verzameld, wegscheppen. Een vervelend en vooral vies werkje, zeker als er een flinke wind waait. De troep die uit de vlampijpen is gekomen, wordt nadat de rookkastdeur met behulp van een flinke hamer is geopend, met een grote schop in een kruiwagen geschept. Of het wordt in de slakkenkuil gekieperd. Vaak ligt daar een laagje water zodat hete slakken en gloeiende kolen die door de roosterstaven vallen meteen afkoelen. Als de slakkenkuil vol was, werden de slakken met behulp van een open bakwagen afgevoerd. Bij deze kuil staat in de regel ook het gereedschapsrek (Schurhakengestell). Met dat gereedschap kan onder meer het rooster worden schoongemaakt. De aslade wordt hier ook geleegd. Het front van een locomotief werd na het leegscheppen van de rookkast met een waterslang afgespoten. Het personeel hield hun machine redelijk schoon. En poetste met doeken ook de olie van delen van het drijfwerk weg. Bij de Reichsbahn Ost zaten net als voor de oorlog bij de Nederlandsche Spoorwegen, vaste bemanningen op bepaalde locs. Aan de buitenkant van het machinistenhuis was een rode metalen langwerpige driehoek aangebracht met daarop de tekst: In persönliche Pflege.

Na het beëindigen van bovenstaande activiteiten wordt watergenomen. Dat geschiedt met een draaibare waterkraan. In veel Duitse depots stonden standaardkranen. Maar er waren ook Bw's met tweedelige kranen. Daarmee kon de vulopening van de waterbak gemakkelijker worden bereikt. Dergelijke kranen waren ook vaak op perrons van stations te vinden. Kleinere depots in het zuiden van Duitsland hadden soms nog waterkranen die uit de Länderzeit, de tijdspanne tot 1920, stamden, toen de diverse zelfstandige staten zoals Pruisen, Württemberg, Baden of Beieren hun eigen spoorwegen ex-



FOTO WOLFGANG BÜGEL, COLLECTIE GUUS FERRÉE

DB-loc 055 455-0 (ex-55 4455) wordt in Bw Wuppertal-Vohwinkel van kolen voorzien.



FOTO GUUS FERRÉE

Loc 052 222-7 staat bij de slakkenkuil van Bw Gremberg. De rookkast is net leeggeschept, augustus 1975.



FOTO COLLECTIE GUUS FERRÉE

Depot Göttingen Vbf vanuit vogelperspectief, 1 augustus 1964. Precies een jaar voor het opheffen van dit depot.



FOTO GUUS FERRÉE

Bw Salzwedel was een klein depot van de Reichsbahn. De watertoren stond vlak achter de ringloods. Loc 52 8075-5 staat boven een inspectieput.

ploiteerden. De waterkranen stonden in een directe verbinding met grote waterreservoirs die in watergebouwen of watertorens waren gevestigd. Die stonden of op het terrein van het depot zoals in Gronau, Ehrang, Ottbergen en Salzwedel of stonden op een hoog punt buiten het depot. Het bekende Bw Rheine, net over de Nederlandse grens, was daar een goed voorbeeld van. De watertoren van dat depot stond op ruim een kilometer afstand, ter hoogte van het goederenemplacement. Als er geen sprake was van een groot hoogteverschil zorgde een pomp in een pomphuis voor de wateraanvoer.
Loc 052 222-7 is met een standaardtender van het type 2'2'T26 gekoppeld (de cijfers 2 staan voor (twee) draaistellen met elk twee wielstellen, het cijfer 26 geeft aan dat de tender 26 kubieke meter water kan bevatten). Na het bekolen en water nemen, ontslakken en oliën (want het drijfwerk, assen en andere draaipunten worden na het einde van de rit alle van nieuwe smeerolie voorzien) moet er nog een niet onbelangrijke handeling worden verricht: innemen van zand. Het reservoir bevindt zich boven op de ketel en kan met een klep worden geopend. Het zand komt via een speciale vulinstallatie in de zanddom terecht. Van hieruit wordt het via dunne metalen buizen naar de drijfwielen geleid. Die zandpijpen eindigden vlak boven de railstaven. Als het glad is en de wielen dreigen bij het aanzetten door te slaan dan wordt er zand gestrooid om meer grip te krijgen.

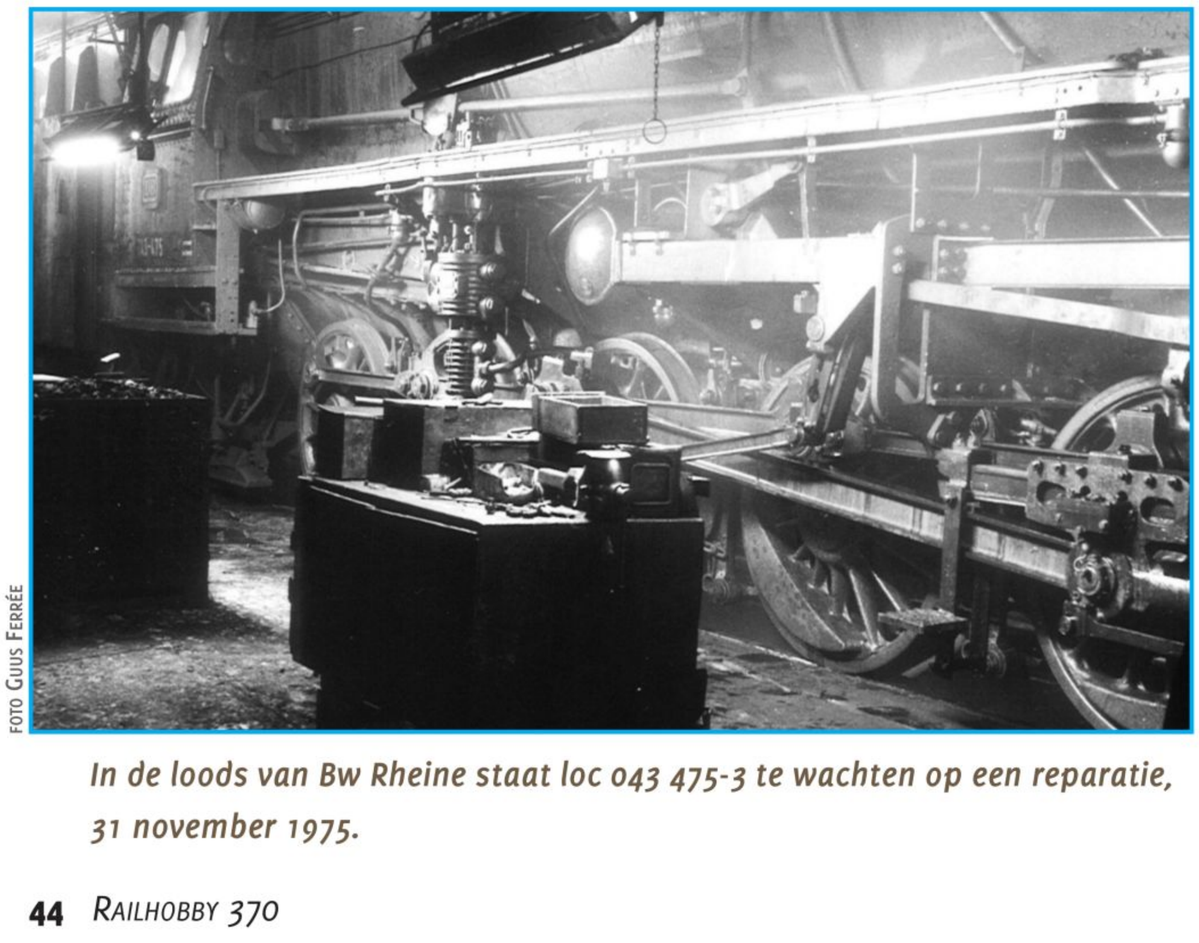


FOTO GUUS FERRÉE

In de loods van Bw Rheine staat loc 043 475-3 te wachten op een reparatie, 31 november 1975.

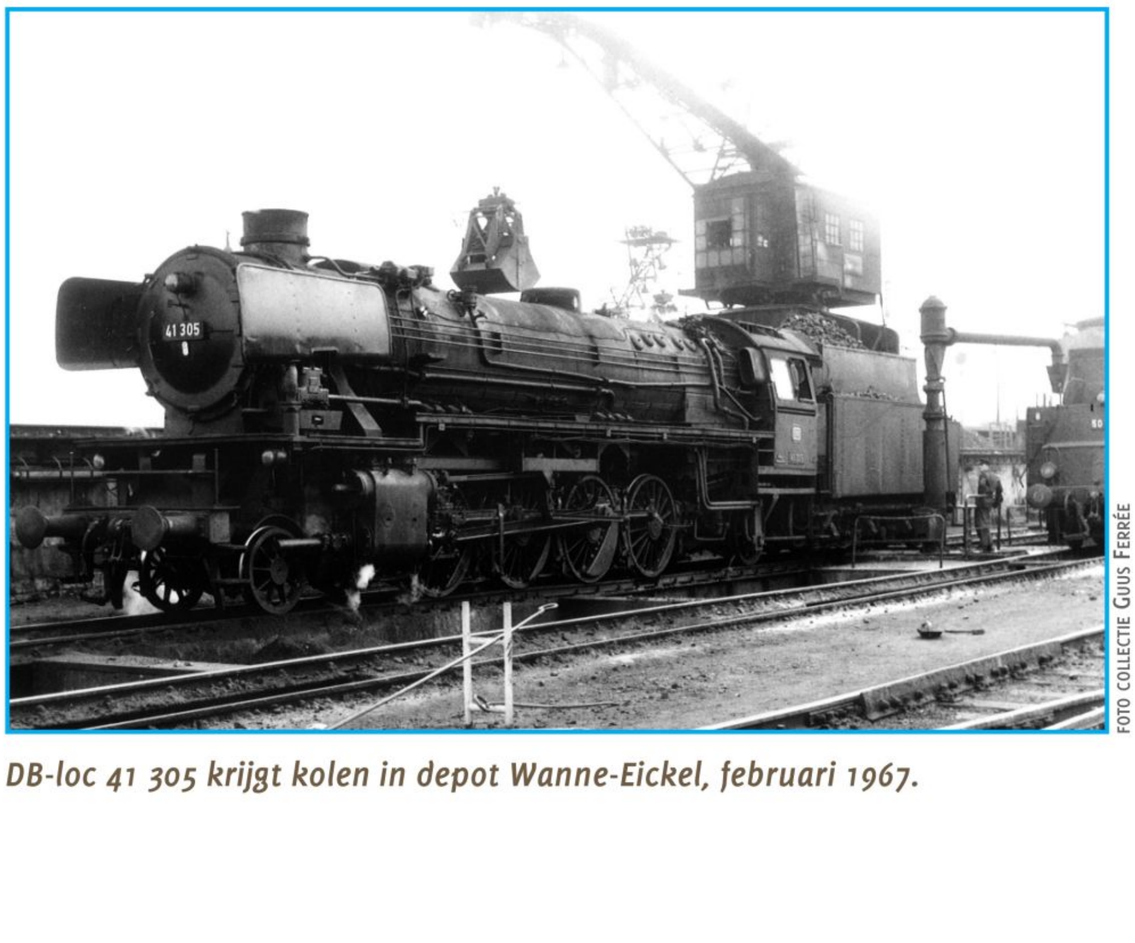


FOTO COLLECTIE GUUS FERRÉE

DB-loc 41 305 krijgt kolen in depot Wanne-Eickel, februari 1967.



foto Gerd Hofmeister, collectie Guus Ferrée

Machinist en stoker lopen loc 10 001 goed na voordat hun dienst erop zit. Rheine, november 1967. Omdat de draaischijf in Münster werd gerepareerd, reden deze stroomlijnlocs van 9 oktober tot half november 1967 met de treinen Kassel-Münster door naar Rheine.

Dat gebeurt ook als een zware trein in beweging moet worden gezet. Het zand wordt in een apart gebouw opgeslagen waar het ook wordt gedroogd.

Na het einde van het onderhoud wordt de loc de loods ingereden of op een buitenspoor gezet. Dat laatste is met de 052 222-7 het geval. De loc wordt geflankeerd door de 052 299-5 (links) en 050 001-7 met cabinetender. Machinist en stoker hebben nu 'Feierabend' en gaan naar huis. In de rusturen, als een loc niet wordt gebruikt, wordt het vuur op een laag pitje gezet en bijgehouden door een stoker die verantwoordelijk is voor het warm houden van de stilstaande machines.

Als gevolg van de Tweede Wereldoorlog waren veel (ring)loodsen door geallieerde luchtbombardementen zwaar beschadigd en niet meer opgebouwd, bijv. Herzberg, Hildesheim, Dortmunderfeld, Essen Hbf en Essen Nord. Al ontkwamen sommige depots aan hun geplande vernietiging. Een stad als Hagen werd zo'n 80 keer vanuit de lucht door de geallieerden aangevallen, maar het locdepot werd nauwelijks geraakt en kon na de oorlog snel weer worden gebruikt.

We hebben het tot dusverre alleen over kolenlocs gehad, maar in het naoorlogse Duitsland reden ook oliegestookte locomotieven. Bekend zijn de sneltreinmachines van de serie 01.10 (012 na 1968) en 043 (verbouwde locs van de serie 44). In Oost-Duitsland reden behalve 44'ers ook 50.50'ers als oliestooklocs rond. En niet te vergeten de gemoderniseerde locs van de Baureihe 01.5. Ook de tenderlocs van de serie 95 kregen een oliestookinstallatie. Zelfs de meterspoorlocs die vanuit Wernigerode over de Harzquerbahn naar Nordhausen reden ondergingen dit lot. Als gevolg van de oliecrisis begin jaren tachtig werden de oliestookinstallaties vervangen door de vertrouwde roosters en kolenbakken. De DR kende ook locs die met poederkool wer-



foto Guus Ferrée

In Bw Kamenz wordt de stibbe uit de rookkast van een 52.80 geschept, een uitermate vies werkje. April 1982.

den gestookt. Het ging om de series 44.90 en 52.90. In het museumdepot van Arnstadt staat nog een fundament van zo'n vulbunker. West-Duitse depots waar olielocs waren gehuisvest waren Hamburg Altona, Kassel, Rheine en Emden. De olie werd met een speciale vulpijp de tender binnengepompt. Het was zware stookolie. Voor de stoker was het bedienen van een dergelijke stoomloc beduidend minder zwaar werk dan een kolengestookte 44'er. Daar stond tegenover dat oliestook gepaard ging met het vrijkomen van giftige dampen. Dat gebeurde onder meer als het vuur met een prop poetskatoen werd ontstoken. Als de olietoevoer vervolgens werd opengedraaid, ontstond er een grote steekvlam die het gehele machinistenhuis in rook zette. Menige bemanning liep daardoor op den duur gezondheidsschade op. Een probleem waaraan nauwelijks aandacht werd besteed.

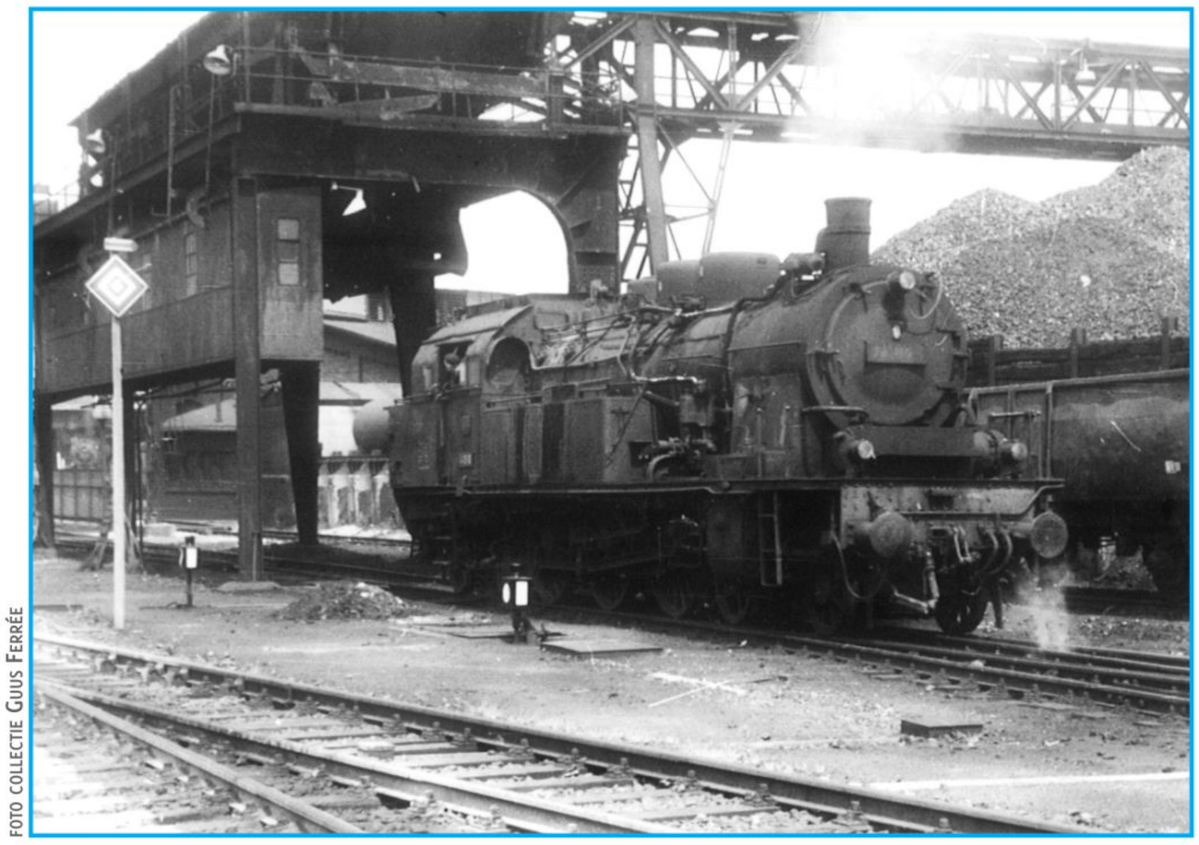


FOTO COLLECTIE GUUS FERRÉE

Tenderloc 78 156 rijdt onder de bekolingsbunker van Bw Frankfurt Hbf.

Saillant detail: het vlak bij de grens met de DDR gelegen depot Bebra leverde olie voor de locs van de serie 01.10 die hier kwamen bunkeren. Dat gebeurde met behulp van een vierassige ketelwagen die aan een goederenwagen G10 was gekoppeld. De olie werd via een pijpleiding naar een pomp geleid, die in de gesloten wagen stond. Het was een geïmproviseerde, mobiele installatie die goed voldeed.

De locs stonden niet alleen in ringloodsen maar ook in rechthoekige Lokschuppen. Hagen Eckesey is daarvan een mooi voorbeeld, het depot waar tot 1966 de sneltreinlocs van de serie 03.10 waren gehuisvest. In totaal konden 26 locs in de loods staan. Kleiner was de driesporige loods van Lauda, bekend van de 23'ers en 50'ers die hier in de nadagen van het stoomtijdperk hun thuis hadden. Ook Schorndorf kende zo'n bouwconstructie. Een kleinere Rechteckschuppen stond in Hungen. In het zuiden van Duitsland waren rechte locloodsen te vinden die of van hout waren opgetrokken of een vakwerkbouwstijl kenden. Niet voor niets dat sceneryfabrikanten als Faller



FOTO COLLECTIE GUUS FERRÉE

In veel naoorlogse depots van de Bundesbahn werden stoomlocs met kranen zoals deze bekoold. Loc 44 493 waarvan de kolenvoorraad net is aangevuld, rijdt naar de locloods van depot Göttingen Vbf, maart 1957.

hier de voorbeelden voor hun kleine locomotiefloodsen zochten.
De locs die in de rechthoekige loodsen stonden, reden direct naar het bewuste opstelspoor of gebruikten daarvoor een traverse. Soms bevond zo'n Schiebebühne zich zelfs in de loods. Bw Lehrte kende een dergelijke constructie. Ook bestonden er loodsen die geheel rond waren en waar zich in het midden een draaischijf bevond. Imposante complexen met een grote koepel die, toen ze werden opgeleverd, een bepaalde status hadden. Bw Berlin-Pankow bezat zo'n loods. Het bestaat nog steeds maar is nu een grote bouwval. In Paderborn bevond zich in vroegere dagen ook zo'n gebouw.
In een groot depot was 24 uur per dag, zeven dagen in de week werk aan de winkel. Dat gold vooral voor de goederen-Bw's in het Ruhrgebied en in andere industriële regio's. Op zondagen heerste er weliswaar minder activiteit maar het fenomeen stoom ging altijd gepaard met arbeid. Ging een onderdeel van een loc stuk dan werd een beroep gedaan op de medewerkers van de eigen werkplaats waar zware verspanende machines zoals boren, frezen en draaibanken stonden. En waar altijd een smidse aanwezig was. Voor zover mogelijk werden reparaties in eigen beheer uitgevoerd. Een Schlosser, draaier, zat niet vaak om werk verlegen.

Op het locdepot stonden diverse gebouwen. Het kantoor van de leiding stond er, de administratie had een onderkomen, net als de Lokleitung, er waren slaapruimtes, een kantine en ruimtes met douches en ander sanitair. Op de Lokleitung zaten mensen die het locpersoneel indeelden voor nieuwe ritten. Bij de Lokleitung moesten machinist en stoker zich dan ook bij het begin van hun dienst melden. Hier kregen ze onder meer inzage in de bijzonderheden van de komende rit, bijv. over de baanvakken waar langzamer gereden moest worden als er werkzaamheden werden uitgevoerd. Ook aangepaste regelgeving werd onder de aandacht gebracht. Na het doornemen van deze aanwijzingen gingen 'Meister und Geselle' naar de locloods om hun machine te inspecteren. Als het goed was lag er een vlak, goed doorgebrand vuur in de vuurkist en bedroeg de keteldruk zo'n vier atmosfeer. Daarna werd een checklist afgewerkt. Vervolgens bekeken machinist en stoker hoe het met de water- en kolenvoorraad was, of er genoeg olie aan boord was, noem maar op. Een goede inspectie was onontbeerlijk voor het uitvoeren van een geslaagde dienst.
Het leven in een stoomdepot was hiërarchisch ingericht. Net als het leven daarbuiten. Al was er wel sprake van een bepaalde kameraadschap. Het spoor bij onze oosterburen was net als in Nederland in die tijd nog een grote familie. Vaak was er in een groot depot ook een werkplaats waar het eigen onderhoudspersoneel werd opgeleid. Menige jongere verdiende hier als leerling-draaier voor het eerst de kost. Verder had je olieopslagplaatsen, een kleine loods waar hout en takken lagen opgeslagen. Dat was nodig als een koude loc moest worden opgestookt. Ook lagen er chemicaliën opgeslagen, zoals waterontharders. Een giftig goedje dat in een bepaalde hoeveelheid in de watertank van een loc werd geschept. Aan veiligheid werd in die dagen minder aandacht besteed dan nu het geval is. Als bezoeker kon je zonder enige beperkingen het terrein oplopen als je je bij de Lokleitung had gemeld en de gememoreerde verzekering had betaald. In de regel ging niemand met je mee. Uit de sporen blijven, opletten op voorbij rijdende locomotieven, meer werd er niet meegedeeld. Niet voor niets dat depots van de Bundesbahn zoete invallen waren voor stoomliefhebbers. Bij de Reichsbahn lag dat anders. Grote depots waren niet zomaar voor iedereen toegankelijk.
Het milieu stond niet hoog op de aandachtslijst. Overal lekte olie, in de grond zaten grote hoeveelheden koolwaterstoffen. Depotterreinen wachtten later zware saneringen. Sommige van die terreinen zijn 37 jaar na het einde van de stoomtijd nog steeds niet hergebruikt. Zoals dat in Rheine. De kosten om de grond bouwrijp te maken wegen blijkbaar niet op tegen de baten. Het is een teken hoe intensief een locdepot werd gebruikt.

Tekst: Guus Ferrée



FOTO COLLECTIE GUUS FERRÉE

De met een kuiptender gekoppelde loc 053 097-2 staat voor de locloods in Freudenstadt. Links het gereedschapshek. Voor de oude waterkraan staat een vuurkorf die in de winter wordt gebruikt, 14 augustus 1974.



FOTO COLLECTIE GUUS FERRÉE

Loc 044 463-8 op de traverse in Bw Rottweil, maart 1972.



FOTO GUUS FERRÉE

Op 14 januari 1975 staan voor de locloods van Rheine de locs 044 334 (links) en 042 360. Goed te zien is het verschil tussen een kolen- en een olietender.

REPORTAGE

Stoomgroep West stoomt veertig jaar in Haags Zuiderpark

Wie nog van de stoomtractie wil genieten, bezoekt doorgaans een van de smal- of normaalspoormuseumlijnen, die tot in de uithoeken van Nederland te vinden zijn: van Stadskanaal tot Goes en van Hoorn tot Simpelveld. Maar het aanbod is veel groter omdat ons land ook een tiental tuinspoorwegen telt, waar de stoomlocomotief nog steeds de boventoon voert. Een van de prominente banen op dit gebied is de Stoomgroep West Zuiderpark (SWZ), die in 2015 veertig jaar bestaat.



De feestelijke openingsdag van de Parkbaan in het Zuiderpark in 2005; de versierde treinen van de 'Parkbaanexpress' staan klaar voor vertrek in het SWZ-station.



Twee treinen rijden de openingsrit van de Parkbaan op 30 april 2005.

Het vorige nummer van Railhobby schonk al aandacht aan de 'Live Steam Garden Railways' door een bezoek aan Turnhout, waar zich een grote 5½ en 7¼ inch baan bevindt. De Stoomgroep West Zuiderpark (SWZ) is een indrukwekkend complex met ruim 3,5 kilometer spoor, een overkapt station, drie seinhuizen, een locomotievendepot, een rijtuigloods, rollend materieel en een clubgebouw. Als een van de weinige in ons land beschikt de SWZ ook nog over een parkspoorlijn, dwars door het Zuiderpark. Enkele openbare overwegen onderweg zijn met andreaskruisen beveiligd en één overweg heeft zelfs bediende bomen. Met officiële toestemming van de gemeente en volgens de normen van ProRail. Op woens- en zondagen van april tot en met september, alsmede in juli en augustus zelfs ook op dins-, donder- en vrijdagen, rijden de treinen voor het publiek (zaterdagen en woensdagavonden blijven bestemd voor werkzaamheden aan baan, gebouwen en rollend materieel).

Hoe groot de belangstelling is, bewijst het aantal reizigers dat per jaar zo'n 60 000 bedraagt. 'Ook de burgemeester van Den Haag komt wel eens met zijn kleinkinderen,' aldus SWZ-voorzitter Danny ten Brummelaar. De toeloop van 'reizigers' blijft ongeveer constant. De Stoomgroep ontvangt geen enkele officiële subsidie en moet het dus van de verkochte plaatsbewijzen, donateurs en enkele sponsors hebben. Het is geen vetpot, maar de kosten van onderhoud (ook aan de groenvoorziening), brandstoffen, verzekering enzovoort worden gedekt.

De wethouder zag er wat in

Ten Brummelaar, lid van de SWZ sinds 1996, bestuurslid sinds 2001 en inmiddels al weer de nodige jaren voorzitter, vertelt dat eind 1974 enige liefhebbers van spoorwegmodelbouw 'in de grotere maten' bij houthandel Vreeburg in Voorburg bij elkaar kwamen om te praten over het realiseren van een tuinspoorweg. Enkelen van hen hadden dat in Engeland gezien en waren laaiend enthousiast geworden.

Op 1 februari 1975 volgde de oprichting van de Stoomgroep West, die

Kolenladen en waternemen in het station van de Stoomgroep West Zuiderpark.

al gauw Stoomgroep West Zuiderpark zou heten en die zich tevens bij de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers aansloot. Het bestuur zocht naar een openluchtlocatie en kwamen via Rotterdam en Bolnes in Den Haag terecht, waar wethouder Vink van Jeugd, Recreatie en Sport, wel oren naar het idee had. De gemeente bood een hoek van het Zuiderpark aan en dat werd en is nog steeds de basis van de SWZ. Een van de oprichters van de stoomgroep, Bep Blom, werkte bij het Voorburgse bedrijf Van den Akker en op dat terrein startte het maken van de eigen rails. Zowel Vreeburg als Van den Akker waren bereid te sponsoren en dat bood de eerste broodnodige financiële middelen. Later vond de groep onderdak bij wegenbouwbouwbedrijf NBM, werkgever van stoomwalsmachinist en SWZ-fan Joop Riepe.

In het Zuiderpark verrees inmiddels een bouwkeet en daar begon niet alleen de aanleg van de baan, maar ook de bouw van de eerste stoomlocomotief, de Wielewaal, die nog steeds dienst doet. Op 3 juli 1975 kon vervolgens een 7¼ inch tuinspoorbaan van 550 meter (de 'grondbaan') feestelijk in gebruik genomen worden. Wethouder Vink verrichtte de opening en reed zelf als machinist een rondje op de Wielewaal. Een jaar later, op 30 april 1976, was een 'modelbaan' voor het 'kleinere werk' met een spoor met drie rails in een spoorwijdte van 5 en 3½ inch op een betonviaduct klaar. Een bescheiden begin van een Zuiderparkspoorwegnet, dat in de loop van de tijd een geweldige groei zou kennen.

Parkspoor

In de volgende jaren breidt het tuinspoor zich flink uit. Er komen een tweede spoor in achtvorm en een derde spoor als buitenste ring bij. De kleine provisorische stationsoverkapping wordt als abri naar de betonbaan verplaatst, terwijl het tuinspoor een grote kap krijgt, die vijf perrons en evenzoveel sporen overspant. Hij biedt de wachtende reiziger een droog onderkomen. Bij een loket kunnen de reizigers hun plaatsbewijzen kopen. Een tweetal seinhuizen voor de centraal bediende wissels en seinen, twee seinbruggen met armseinen en een systeem van automatische lichtseinen zorgen inmiddels voor een veilig treinverkeer. Daarnaast komt een kloek clubhuis met de nodige bergplaatsen voor het rollend materieel – inclusief een draaischijf en dertien opstelsporen voor locomotieven – tot stand. Om ook deze vorm van modelspoor een plaats te geven, komt in 1980 komt een LGB-baan in gebruik.

Dwars door het complex loopt een breed voetpad voor het publiek dat op enkele plaatsen het spoor kruist. Knipperlichten en bellen waarschuwen de passanten tijdig dat er een trein aankomt en dat gebeurt heel vaak gezien de frequente dienstregeling.

De kroon op het werk is de anderhalve kilometer lange parkbaan die zich sinds 30 april 2005 vanuit het complex door het Zuiderpark slingert. De rit duurt ongeveer vijftien minuten. Onderweg kruist de 'Parkbaanexpress' eerst een vrij drukke fiets- en voetweg naar het naastgelegen sportcomplex en deze kruising is met overwegbomen beveiligd. Een seinhuiswachter in een aparte post zorgt ervoor dat de bomen tijdig gesloten worden en ook niet te lang dicht blijven. In het park komt de trein onder meer langs een bosvijver en een openlucht theater, ook een brug maakt onderdeel van het traject uit.

Een draaischijf met dertien opstelsporen bij de werkplaats van de SWZ.

Over het parkspoor rijdt rollend materieel met open ‘rijtuigen’ met hogere zijwanden die de reiziger een goede zijwaartse bescherming bieden. Deze bijzondere rit trekt steeds veel belangstelling.

Veel evenementen

De openingsdatum op 30 april 1976 van de ‘betonbaan’ blijft een belangrijke dag voor de Stoomgroep. Als herinnering aan die start worden elk jaar rond deze datum de internationale stoomdagen gehouden. Talrijke Nederlandse en buitenlandse gasten – veelal uit Engeland, Duitsland en België – presenteren hun locomotieven op de tuinspoorweg. Daarnaast demonstreren ze modellen op kleinere schaal, die op de 5 en 3½ inch baan of LGB-spoor rijden. Ook is er een bassin voor radiografisch bestuurde scheepsmodellen. Tussen het publiek door tjokkeren verder stoomtractoren en bejaarde dieseltrekkers. Diverse organisaties van modelbouwers richten stands in om belangstelling voor hun activiteiten te wekken. En op de groene vlakte staan tenten waar deelnemers overnachten en gezinnen picknicken. Het evenement trekt steeds honderden belangstellenden.

De stoomdagen van 25 tot en met 27 april 2015 hadden een bijzonder karakter. Enerzijds omdat de Stoomgroep veertig jaar bestond, maar ook omdat het model van de Duitse P8 38 1772 van de Deutsche Bundesbahn na een grondige restauratie voor het eerst weer werd ingezet.

Bestuurslid Michiel Wagenaar, verantwoordelijk voor het onderhoud van het rollend materieel, vertelt dat een inmiddels overleden lid, Willem van Heemst, de machine vele jaren geleden heeft gebouwd. Na geruime tijd, werd de loc uit bedrijf genomen en opgeborgen. Drie jaar terug kreeg hij een nieuwe ketel, die door Lloyds werd goedgekeurd. Er moest daarna veel aan de ‘kale’ loc gebeuren, voordat hij weer zou kunnen rijden. Michiel en enkele andere vrijwilligers begonnen anderhalf jaar geleden met een ingrijpende restauratie. Stoom- en andere leidingen werden vernieuwd, de machine werd ge-



De P8 38 1772, naast een P8 van de KPEV, gereed voor zijn eerste rit met machinist Michiel Wagenaar.



Het seinhuis voor de centrale bediening van wissels en seinen.



De 'Parkbaanexpress' onderweg op de Parkbaan door het Zuiderpark.

straald en geschilderd, nieuw fabrieksplaatjes werden aangebracht, onderdelen grondig gereinigd, kortom de 38 1772 werd weer als nieuw. Onder gefluit van andere stoomlocs – waaronder nog een P8 van de Königlich Preussische Eisenbahn Verwaltung en een Type 64 van de Belgische spoorwegen (een Duitse P8 die de Duitsers na 1918 als oorlogsbuit aan België moesten overdragen) – werd de prachtig gerestaureerde SWZ-machine op het station ingehaald.

Toekomst

Uitbreidingsplannen heeft de Stoomgroep West Zuiderpark niet, maar er staan wel veranderingen op het programma. Naast het SWZ-complex verrijst een groot nieuw sportcomplex 'Sport en bewegen' waar niet alleen diverse opleidingen gegeven zullen worden maar waar ook de TU Delft onderzoek zal doen naar de effecten van sport en bewegen. Daarachter komt ook een nieuwe opleidingsaccommodatie van voetbalclub ADO. De Stoomgroep West Zuiderpark moet aan de rand van zijn gebied enkele meters terrein inleveren. Dit gaat vooral ten koste van de plaatselijke bosschage, maar leidt niet tot ingrijpende inperkingen van het spoorwegnet. Seinhuis 3 bij de overweg naar de parkbaan moet verplaatst worden omdat de gemeente een rondweg plant door het Zuiderpark, die ongeveer daarlangs voert. De noodzakelijke aanpassingen worden voor een deel uitbesteed, waarbij de SWZ wel toezicht houdt op de uitvoering. Ten Brummelaar prijst zich gelukkig dat er goede contacten met de gemeente over de plannen bestaan. Er wordt geregeld in goede harmonie onderhandeld. De tuinspoorwegen van de Stoomgroep West Zuiderpark zijn tenslotte een belangrijke publiekstrekker. Wanneer je zoiets binnen je grenzen hebt, moet je daar ook als gemeente zuinig op zijn.
Over de vrijwilligers en het vervoer van kinderen leest u op onze website.

Tekst en foto's: Hans van Lith



Het baanonderhoud vraagt veel zorg, hier schiften en lichten Ramon 't Hart en Bjorn van Es het spoor.

EXTRA ONLINE

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

INFO

Stoomgroep West Zuiderpark
Adres: Mr. Droogleever Fortuynweg 50
2533 SR Den Haag
Telefoon: 070-3802660
Website: www.stoomgroepwest.nl
E-mail: info@stoomgroepwest.nl
Ritprijs: kinderen € 0,80; volwassenen € 1,00;
Parkbaan: € 2,50
Dienstregeling: Zie de website of pak de telefoon

De historie van de 'ovalen ramers'

ABd 7200 en Cd 7200

Voor 1923 waren alle spoorwegrijtuigen in Nederland van hout gebouwd, met eventueel een stalen onderstel en stalen beplating. In 1923 kwamen de eerste tien stalen rijtuigen in dienst. Deze B 7501-7510 hadden een geklonken stalen geraamte met een opgeklonken bekleding van staalplaat, maar wel met een houten dak. NS gebruikte de rijtuigen, in feite prototypen voor het latere Materieel '24, op enkele binnenlandse trajecten en ook in het internationale verkeer tussen Amsterdam en Parijs. In 1925 werden ze in de werkplaats Haarlem tot elektrisch tussenrijtuig verbouwd. Rijtuig B 7507 van de Stoomtrein Goes-Borsele is het enige overgebleven rijtuig van deze serie.

Ter vervanging van de verouderde houten rijtuigen bestelde NS in 1928 de eerste stalen geklonken rijtuigen speciaal voor het internationale verkeer: negen doorgangsrijtuigen eerste en tweede klasse (AB 7201-7209) en zes doorgangsrijtuigen derde klasse (C 7201-7206). Beynes in Haarlem en Werkspoor in Amsterdam waren de bouwers. In 1931 leverde de Keulse firma Westwaggon nog eens twaalf rijtuigen eerste en tweede klasse af (AB 7210-7221). Van beide series is slechts één rijtuig bewaard gebleven, de door de Stoomtrein Goes-Borsele (SGB) geheel gerestaureerde AB 7216.

De rijtuigen uit deze series zijn direct aan de ovale ramen aan de uiteinden van de zijwanden te herkennen. Deze ramen zijn een typische stijlvorm van de jaren '20 en maken de rijtuigen hiermee tot een echt kind van hun tijd: de tramrijtuigen van de Gooische Stoomtram en de NZH werden hier rond 1924 ook mee uitgerust en in het begin van de jaren dertig paste de Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) ze toe in de befaamde luxe Pullman-rijtuigen.



FOTO J. BONTHUIS, VERZ. C. VAN GESTEL

De AB7216, op Den Haag SS in 1937 gefotografeerd, is hier nog in de afleveringstoestand met lage klassenborden en aluminiumkleurig dak.

De ovalen ramers waren olijfgroen met zwarte biezen en hadden een aluminiumkleurig dak. Ze waren toegelaten in 14 landen: België, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Hongarije, Tsjecho-Slowakije, Roemenië, Joegoslavië, Polen, Bulgarije (tot 1930), Italië, Luxemburg en natuurlijk Nederland. Op de kopwanden bevonden zich de vouwbalgen, waardoor men kon overlopen naar het volgende rijtuig, en de sluitseinijzers voor de verschillende landen. Onder de rijtuigen waren de dynamo en de accu's voor de verlichting en de vier remsystemen aangebracht. Ook de remsystemen waren in die jaren nog niet gestandaardiseerd. Zo bezaten de rijtuigen uit de eerste serie de in Oostenrijk gebruikte vacuümsnelrem. De AB 7210-7221 kregen deze vacuümrem niet meer. Door al deze extra systemen, het opgeklonken stalen dak en de grote lengte hadden de rijtuigen een gewicht van 50 ton. Ter vergelijking: vierassige houten rijtuigen uit die tijd wogen gemiddeld 30-35 ton.

Reizen per D-trein was in de jaren '20 nog voorbehouden aan welgestelden. Daarom waren de AB 7200'en luxe ingericht. Volgens oud gebruik werden de rijtuigen voorzien van afsluitbare compartimenten met een zijgang. De zijgang had een fraai, spits toelopend plafond. De AB-rijtuigen hadden twee compartimenten eerste klasse voor vier personen, een facultatief compartiment eerste of tweede klasse voor zes personen, en vijf compartimenten tweede klasse voor zes personen. Het verschil tussen de eerste en de tweede klasse zat in het aantal zitplaatsen, de opbouw van de kussens en in de beschikbare beenruimte. De C-rijtuigen hadden tien compartimenten à acht personen. De rijtuigen waren half 'rooken' en half 'niet rooken'.

De eersteklascompartimenten hadden vier zeer ruime zitplaatsen met omkeerbare bovenkussens: rode trijp voor de winter en koel leerdoek voor de zomer. De tweedeklascompartimenten hadden zittingen met bronsgroen verticaal zwart gestreept trijp. In de derdeklascoupés waren de banken van teakhout, maar deze hadden wel



FOTO HANS DE HERDER, VERZ. KEES WIELEMAKER

Trein D32, de 'Rhein-Main Express' (Frankfurt M.- Rotterdam) met drie ovalen ramen AB's en een restauratierijtuig van de WL bij binnenkomst op Rtd-Maas ergens in 1952, het enige jaar dat deze trein in Nederland met stoom werd gereden. De treinindeling: loc - D (DB) - AB8d(NS) - R(WL) - ABd8(NS) - AB8d(NS).



Het interieur van de AB 7216 zoals dat er bij indienststelling uitzag.



FOTO J. BONTHUIS, VERZ. C. VAN GESTEL

De C7201, een 'tienramer', in Heerlen, 21-4-1950.



FOTO J. BONTHUIS, VERZ. C. VAN GESTEL

De B7102, nog in het groen te Utrecht, 17-6-1957.

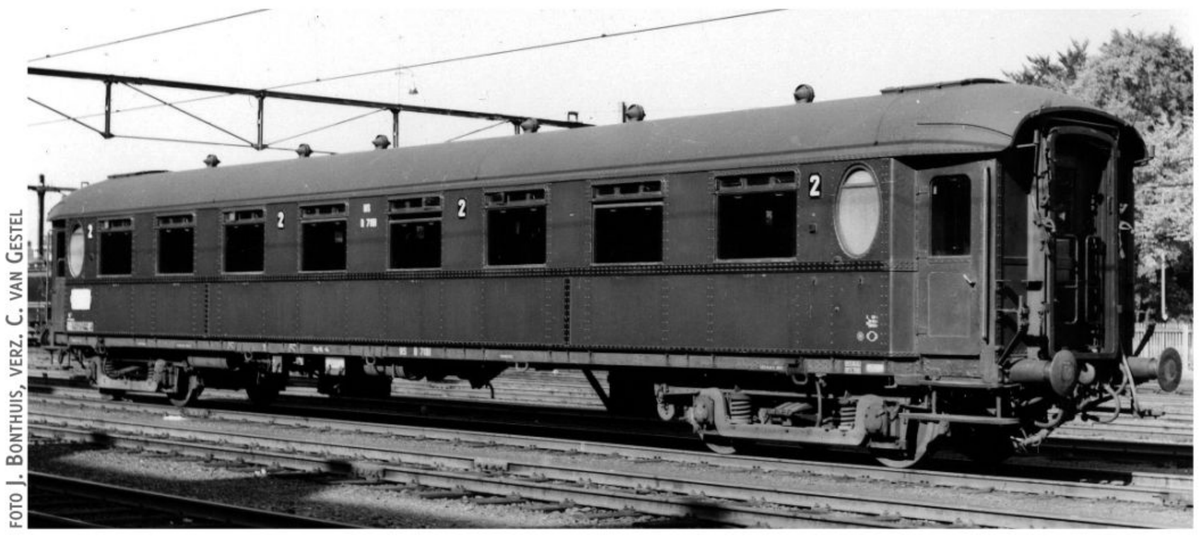


FOTO J. BONTHUIS, VERZ. C. VAN GESTEL

De B7191, voormalig AB, te Maastricht, 1-9-1958.

met kunstleer beklede hoofdsteunen. Reizigers konden in het compartiment de verwarming door middel van twee grote draaischakelaars (van ongeveer 30 centimeter in doorsnee) zelf regelen. De ene bediende de stoomverwarming, voor de elektrische verwarming geburde dit door het omzetten van schakelaars waarmee men 1500 volt schakelde. Voor de dienst in internationale treinen kregen de rijtuigen opschriften in vier talen.

De ovalen ramers hebben tot 1961 veel in het internationale verkeer gereden: in het begin van de jaren '30 onder andere in de nachttreinen 289/290 van Amsterdam naar Wenen West en 108 van Geldermalsen via Nijmegen, Keulen, Bazel, de Gotthard-tunnel en Milaan naar Rome. In de dienst 1937-'38 kwamen ze in Leipzig, Bazel, Hannover, Konstanz, Neurenberg en Genua.

Drie AB-rijtuigen hadden stuurstroomleidingen en een verwarmingskoppeldoos waarmee ze dienst konden doen als doorgaand rijtuig van Amsterdam naar Vlissingen. In de jaren 1934-'36 reden ze tot Rotterdam in een elektrische Blokkendoos-trein mee. Vanaf Rotterdam DP ging het verder met een door een stoomloc getrokken trein. Hierdoor was het mogelijk om in de boottrein Rotterdam-Vlissingen een doorgaand rijtuig Amsterdam-Vlissingen te stellen.

In 1947 werd de treinverbinding Hoek van Holland-Kopenhagen in ere hersteld en een jaar later werd de Scandinavië Express naar Stockholm doorgetrokken. Om de AB-rijtuigen ook naar deze landen te laten rijden, kregen ze stalen ogen om ze op de ponten van Nyborg naar Korsör en over de Sont van Kopenhagen naar Malmö vast te zetten. Aan het RIC-teken werden DK (Denemarken) en S (Zweden) toegevoegd, beide met een ankersymbool. Een bijzonderheid was de dienst in de Rhein-Main Express in de zomer van 1952: deze trein reed van station Rotterdam Maas (vertrek 15.12 uur) naar Frankfurt am Main (aankomst 22.24 uur) en bestond uit drie ovale ramenrijtuigen (eerste en tweede klasse), een restauratierijtuig en een bagagewagen.

Een bijzondere rol speelden vier ovalen ramers op 7 januari 1958, toen de allerlaatste NS-stoomtrein van Roosendaal naar het Spoorwegmuseum reed. In deze trein, met stoomloc 3737 in de hoofdrol, namen de genodigden in het pluche van de toen dertig jaar oude rijtuigen plaats.

In 1958 werden de eersteklasrijtuigen tot tweede klasse rijtuigen verbouwd, waarbij er per compartiment acht zitplaatsen werden ge-

Het doorgangsrijtuig en de D-trein

Vrijwel alle spoorwegrijtuigen in de 19e eeuw in Nederland bestonden uit een aantal compartimenten die elk afzonderlijk toegankelijk waren via deuren in de zijwand. Het was niet mogelijk om in het rijtuig van het ene compartiment naar het andere te gaan. Aan het eind van de 19e eeuw werd voorzichtig begonnen wc's in de rijtuigen te plaatsen, eerst alleen in de eerste klasse. Om de wc's te bereiken waren gangpaden in de rijtuigen nodig. Van doorgangsrijtuig ging men echter pas spreken toen het mogelijk werd om van het ene rijtuig naar het andere over te lopen, door het aanbrengen van overloopplaten en vouwbalgen op de kop van de rijtuigen. In Nederland namen de Staatsspoorwegen in 1893 als eerste doorgangsrijtuigen in dienst. Voor internationale treinen met doorgangsrijtuigen kwam de term D-trein in zwang, met name voor treinen over langere afstanden, die rijtuigen van en naar diverse bestemmingen vervoerden. Een mooi voorbeeld hiervan is de D137, die op Nederlands grondgebied rijtuigen van Vlissingen (vertrek 18.33 uur, aansluiting op de veerboot uit Engeland) en Amsterdam naar Berlijn, Hamburg (Altona), Dresden, Leipzig en Hannover en bovendien rijtuigen van Vlissingen naar Amsterdam en Oldenzaal bevatte. Sinds de komst van de TEE's en hogesnelheidstreinen, rijden er nog nauwelijks klassieke D-treinen, maar in 2007 zijn er toch weer nieuwe D-treinachtige verbindingen bijgekomen. Zo is er nu weer een nachttrein (City Night Line/EuroNight) van Amsterdam naar Kopenhagen, Praag en Warschau.

Bron: 'Officieele Reisgids der Nederlandsche Spoorwegen' – Groote uitgave van 15 mei 1931.

INFO

Hoofdafmetingen AB 7201-7221

Afstand draaistellen hart op hart	15.000 mm
Radstand	2.500 mm
Lengte over buffers	21.800 mm
Hoogte vanaf bovenkant spoorstaaf	3.940 mm
Gewicht	50,5 ton
Zitplaatsen eerste klasse	8 (1952: 12)
Zitplaatsen tweede klasse	36

LIVE SPEELGOEDVEILING

START 11.00 uur LOCATIE BRUMMEN



ZATERDAG 22 AUGUSTUS

catalogus online ga naar onze website

www.veilinghuisbouwman.com

Bouwman & Bouwman
Veilinghuis – Auctioneers
Vintage Toys & Collectibles

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

MODELSPOORBEURS ZUTPHEN
EEN GEZELLIG DAGJE UIT!

Modelspoor Evenement

19 & 20 december 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 2016: 19 & 20 maart / 17 & 18 december **Tel. 06 44 32 41 11**

info@modelspoorbeurszutphen.nl - www.modelspoorbeurszutphen.nl

Rijtuigserie AB 7201-7221

De ovalen ramers kregen bij hun indienststelling de nummers AB 7201-7221. Tijdens de Tweede Wereldoorlog gingen negen rijtuigen verloren. In 1952 vernummerde de NS zes AB-rijtuigen om weer aaneengesloten nummerseries te krijgen. Bij de afschaffing van de derde klasse in 1956 werden de AB's geheel eerste klasse. Door de bijbehorende vernummering ontstonden de series A 7201-7206 en A 7211-7217.

De hoofdwerkplaats Haarlem verbouwde en vernummerde in 1958 en 1959 de serie A 7200 tot tweedeklasrijtuigen. Door een brand in de hoofdwerkplaats werd rijtuig A7202 geheel verwoest. Dit rijtuig werd niet meer hersteld, waardoor de nummerserie een 'gat' vertoonde. Zo ontstonden de series B 7181, B 7183-7186 en B 7191-7197.

In 1961 trok de NS de rijtuigen uit de internationale dienst terug. Dit betekende wederom een vernummering, ditmaal in B 6181, B 6183-6186 en B 6191-6197.

Twee dienstwagens hebben nog een computernummer gehad. Rijtuig B 6195 werd in 1984 aangewezen voor Bedrijfszelfbescherming (BZB) en vernummerd in 30 84 984 1 911-5. In 1985 kreeg dit rijtuig nog het nummer 80 84 984 0 505-5. Rijtuig B 6196 werd in 1974 in 30 84 984 0 503-1 vernummerd.

INFO

Eerste Nummer	Bouwjaar	Fabrikant	1952	1956	1958/59	1961	Buiten dienst	Opmerkingen
AB7201	1928	Beynes	-	A7201	B7181	B6181	1969	Gesloopt
AB7202	1928	Beynes	-	-	-	-	1940	Oorlogsschade; gesloopt
AB7203	1928	Beynes	-	A7203	B7183	B6183	1969	Gesloopt
AB7204	1928	Werkspoor	-	-	-	-	1945	Oorlogsschade; gesloopt
AB7205	1928	Werkspoor	-	-	-	-	1951	Vermist na WO II en in 1951 administratief afgevoerd
AB7206	1928	Werkspoor	-	A7206	B7186	B6186	1968	Gesloopt
AB7207	1928	Werkspoor	AB7205	A7205	B7185	B6185	1969	Gesloopt
AB7208	1928	Werkspoor	AB7204	A7204	B7184	B6184	1969	Gesloopt
AB7209	1928	Werkspoor	AB7202	A7202	-	-	1958	Door brand verwoest in Haarlem
AB7210	1931	Westwaggon**	AB7211	A7211	B7191	B6191	1968	Gesloopt
AB7211	1931	Westwaggon	-	-	-	-	1945	Oorlogsschade; gesloopt
AB7212	1931	Westwaggon	-	A7212	B7192	B6192	1970	Gesloopt
AB7213	1931	Westwaggon	-	A7213	B7193	B6193	1970	Gesloopt
AB7214	1931	Westwaggon	-	-	-	-	1940	Oorlogsschade; gesloopt
AB7215	1931	Westwaggon	-	A7215	B7195	B6195	1969	1987 afgevoerd
AB7216	1931	Westwaggon	-	A7216	B7196	B6196	1970	1979 verkocht aan SGB
AB7217	1931	Westwaggon	-	-	-	-	1951	Vermist na WO II en in 1951 administratief afgevoerd
AB7218	1931	Westwaggon	AB7217	A7217	B7197	B6197	1970	Gesloopt
AB7219*	1931	Westwaggon	AB7214	A7214	B7194	B6194	1970	Gesloopt
AB7220*	1931	Westwaggon	-	-	-	-	1951	Vermist na WO II en in 1951 administratief afgevoerd
AB7221*	1931	Westwaggon	-	-	-	-	1940	Oorlogsschade; gesloopt

* Uitgerust met stuurstroom- en verwarmingsbekabeling voor de diensten in de elektrische Blokkendoos-treinen

** Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken, Keulen-Deutz



FOTO J. BONTHUIS, VERZ. C. VAN GESTEL

De B6101 (ex-C7101) in het blauw, Maastricht, 23-4-1959.



FOTO C.J. VAN DE MEENE

Op 28-6-1957 was loc 3922 de trekkracht voor trein 11009 bij aankomst in Roosendaal.

creëerd. De banken kregen hierbij lichtbruin leerdoek. In 1961 werden de rijtuigen voor de binnenlandse dienst aangewezen en verloren ze hun internationale status. Tussen 1968 en 1970 ging de gehele serie buiten dienst. Slechts enkele eersteklasrijtuigen ontkwamen aan de slopershamer. De derdeklasrijtuigen werden direct gesloopt. De B 6191 ging in maart 1970 buiten dienst en werd een jaar later opslagruimte voor schoonmaakmaterialen in Heerlen. Hiervoor werden alle compartimenten uitgebroken, alleen de zijgang bleef gehandhaafd. Toen het rijtuig niet meer nodig was, vertrok het naar Onnen en in februari 1978 kwam het rijtuig naar Roosendaal. Veel mensen hoopten toen al op een toekomst in het Spoorwegmuseum. NS had echter andere gedachten en verkocht de 'overcomplete' wagen in december 1979 aan de SGB, die het met een vernieuwd interieur voor reizigersvervoer weer in gebruik wilde nemen. In de verkoopbrief stond bij de leveringsvoorwaarden 'franco station Goes'. Een nieuwe periode was begonnen. De SGB gaf het rijtuig het administratieve nummer AB 138, maar gebruikte ook het oude nummer AB 7216. Na een langdurig en intensief restauratieproces, waarbij onder andere vrijwel het gehele interieur werd gereconstrueerd, is rijtuig AB 7216 nu een van de pronkstukken van de SGB. Op 11 juni 2008 stelde toenmalig minister-president J.P. Balkenende het geheel in de originele staat teruggebrachte rijtuig officieel in dienst. Sindsdien geeft het rijtuig de reizigers van de SGB een voortreffelijke indruk van hoe de gegoede burgerij in de jaren dertig van de vorige eeuw, toen de trein nog hét vervoermiddel was om afstanden te overbruggen, naar het buitenland reisde.

Een tweede ovale ramenrijtuig bleef ook nog lang bestaan; de B 6195 kwam volgens overlevering in 1970 met een defect draaistel in Weert tot stilstand, en werd in de loods aldaar opgeslagen. Toen het rijtuig buiten de loods werd geplaatst, brandde het enkele jaren later geheel uit...

Tekst en foto's (tenzij anders vermeld):
Kees Wielemaker



FOTO A.J. A. GROL, NVBS NR. 643287

Rijtuig B6183 (ex-AB7203) op 1 september 1963 in Maastricht tussen een 1e klasse rijtuig Plan E en een onbekende Blokkendoos.



FOTO J. VOERMAN, VERZ. KEES WIELEMAKER

Op het station van Stockholm fotografeerde de heer J. Voerman omstreeks 1950 (datum niet exact bekend) deze trein met voorop loc 824 met als tweede rijtuig na de SJ-D een onbekende AB ovalen ramer.



Het originele RICblok van de AB7216.



Het prachtig door de SGB gerestaureerde rijtuig AB7216 is de enige overgebleven exponent van deze fraaie rijtuigen.

Rijtuigserie C7201-7206

De derdeklasrijtuigen kregen de nummers C 7201-7206. Tijdens de Tweede Wereldoorlog ging een rijtuig verloren. In 1952 vernummerde de NS de C 7206 in C 7202 om weer een aaneengesloten nummerserie te krijgen. Bij de afschaffing van de derde klasse in 1956 werden de C's vernummerd in B's. In 1952 werden de houten banken van deze rijtuigen door banken vervangen, zoals die ook in de derdeklasrijtuigen Plan D waren aangebracht. Een computernummer hebben deze rijtuigen nooit gehad.

INFO

Eerste Nummer	Bouwjaar	Fabrikant	1952	1956	1958/59	Buiten dienst	Opmerkingen
C7201	1928	Beynes	C7101	B7101	B6101	1968	Gesloopt
C7202	1928	Beynes	-	-	-	1951	Vermist na WO II en in 1951 administratief afgevoerd
C7203	1928	Beynes	C7103	B7103	B6103	1968	Gesloopt
C7204	1928	Werkspoor	C7104	B7104	B6104	1968	Aan Tramweg Stichting verkocht; gesloopt in 1969
C7205	1928	Werkspoor	C7105	B7105	B6105	1968	Gesloopt
C7206	1928	Werkspoor	C7102	B7102	B6102	1968	Gesloopt

Bron: www.martijnhaman.nl



De AB 7216 is in tijdperk 2 en 6 inzetbaar, zoals hier in model achter de USATC 4389 stoomloc van de Stoomtrein Goes Borsele.

VOER VOOR KLINKNAGELTELLERS

Ovaalramers van Artitec

In de eerste week van mei heeft Artitec de langverwachte eerste serie van de roemruchte Ovalenramen rijtuigen uitgeleverd. Het zijn de AB's (AB8d), de C's (C10d) volgen in juni maar waren op het moment van dit schrijven (week 21) nog niet beschikbaar.

De redactie kreeg de beschikking over drie verschillende uitvoeringen: de AB 7216 in de originele standgroene uitvoering met aluminiumkleurig dak (het nummer van het rijtuig dat door de SGB is gerestaureerd), de A 7202 in het olijfgroen voor tijdperk 3b (een van de vier rijtuigen uit de trein achter de 3737 ten tijde van de laatste officiële stoomrit in Nederland op 7 januari 1958) en de blauwe (gedeclasseerde) B 6191, de voormalige AB 7210 uit de tweede levering van 1931.
Aan de zijkant van de doos is een papier ingevouwen waarop een beperkte gebruiksaanwijzing, met onder andere aanwijzingen voor het plaatsen van diverse lantaarnijzers, het wisselen van de vouwbalg (open/gesloten) en het plaatsen van de hekjes, het aanbrengen van lucht- en stoomverwarmingsslangen en het omzetten van de dynamo bij de late blauwe versie.

Een snelle rondgang om het rijtuig leert dat er een veelvoud aan klinknagels te zien zijn. De weergave hiervan is fijn en volledig. We hebben een aantal delen van het model vergeleken met grootbedrijffoto's en moeten concluderen dat bij de door ons vergeleken rijtuigde-







Na het aanbrengen van de sluitseinijzers, de treinkabel en de hekjes in de balgen zien de koppen er zo uit met resp. ingetrokken (links) en uitgetrokken vouwbalg (rechts).



Het interieur van het groene en het blauwe rijtuig, waarbij de banken van het blauwe rijtuig eind jaren vijftig/begin zestig van bruin leerdoek .



Keurig kort gekoppeld.

De typerende look van het rijtuig zijn de ovaalvormige ramen naast de instapdeuren. Die zijn met messing omranding (en raamstijl bij de toiletten) goed getroffen en liggen naadloos in de wand, evenals de rest van de raampartijen. Deze zijn aan de coupézijden voorzien van ventilatieramen en een schuifraam, terwijl aan de gangzijde alleen schuiframen te vinden zijn. De rijtuigbak is strak gespoten in een wat matte kleur. Zweetvingers of vette handen laten hier sporen na dus dat is even oppassen. De zijkanten van de rijtuigen zijn rijkelijk bedrukt, zeker in het geval van de AB 7216 in de afleveringstoestand. In het midden van de bak tussen de coupéramen staat het rijtuignummer en onder ieder raam zijn een klassenbord en plaatsnummers gedrukt (alleen bij de groene rijtuigen. Op iedere zijwand is op drie plaatsen een mogelijkheid om een koersbord op te hangen (links en rechts hingen borden rooken/niet rooken, in het midden hing het koersbord met de bestemming). De koppen zijn voorzien van bruin gekleurde vouwbalgen die van een heuse (meegegoten) ophanging type 1928 zijn voorzien. Het rijtuig is standaard van twee uitgetrokken balgen voorzien, twee gesloten exemplaren zijn bijgesloten. Op de beide koppen dienen door de koper nog 2 x 4 lantaarnijzers gemonteerd te worden.

De bak van de AB 7216 is gespoten in de kleur ‘standgroen’, een oude NS-kleur, met zwarte belijning. De A 7202 is in het naoorlogse olijfgroen met zwarte biezen op de bak en de dakrand, het blauw kennen we als Pruisisch blauw. De kleur van dit rijtuig wijkt af van de eerdere door Artitec uitgebrachte blauwe Plan E-rijtuigen, het is meer grijsblauw. De bedrukking van alle bakken is scherp en met de loep goed te lezen, de zwarte belijning op de groene rijtuigen is strak. De daken van de groene rijtuigen zijn ook nog voorzien van een zwart geschilderde rand, het dak van het blauwe rijtuig is egaal grijs.

len het aantal klinknagels klopte. De dakopbouw is te vergelijken met die van een eerder uitgebrachte rijtuigen C6400: elkaar om en om overlappende staalplaten die onderling geklonken zijn. Aan weerszijden zijn boven de toiletten waterbakken met vuldoppen aangebracht, boven de instapdeuren zit een regengoot waarbij men, waarschijnlijk in verband met te ver gaande detaillering, heeft afgezien van de weergave van de heel kleine klinknagels. De instapdeuren op de koppen hebben apart aangezette treden aan de stelbalken, naast de deur met chique messing deurkruk zit op de kop een lange messing handgreep die tot bijna boven aan de dakrand loopt. Op de koppen zelf dienen door de koper nog de nodige lantaarnijzers te worden geplaatst.

De onderkant van de bak is voorzien van de nodige accukasten en een imitatie van het Westinghouse-remsysteem. Aan beide zijkanten vinden we de nodige remomstellers. Ook vinden we een dynamo die bij de groene rijtuigen onder de bak vast gemonteerd is, bij het blauwe rijtuig (de ‘late’ blauwen) moet de vaste dynamo worden verwijderd en een extra meegeleverd exemplaar aan een van de draaistellen worden gemonteerd. De draaistellen zijn van het type K (Zwanenhals), hetzelfde type als onder de eerder door Artitec uitgebrachte C12c/ C6400 rijtuigen.

Bij de groene AB 7216 is het interieur een groen (2e klasse) en rood interieur (1e klasse). Een van de 1e klascoupés heeft zes zitplaatsen in plaats van vier. Dit is een facultatief 1e/2e klas compartiment. Bij



De linkerkop van het rijtuig met onder andere naast de deur het uitgebreide RIC-blok met de landentoelating. De ogen aan de onderkant van de stelbalk zijn na de Tweede Wereldoorlog pas aangebracht. Het meegegoten ophangwerk aan de balg geeft een extra dimensie.



Strakke opschriften op de bak, fraaie belijning. Onder de stelbalk de rode kranen voor de diverse reminstellingen.

De eerste drie versies van de Ovalen ramen rijtuigen van Artitec lagen begin mei in de winkels.

de olijfgroene A 7202 (= de vroegere AB 7209) is dat interieur ook nog ongewijzigd maar dit komt niet overeen met de werkelijkheid: de zittingen van de serie AB 7200 werden in 1952 conform de toen nieuwe turkooizen AB 7700 (Plan D) gewijzigd. In de eersteklascompartimenten werd het aantal zitplaatsen van vier naar zes verhoogd, daar in 1952 de zitplaatsindeling werd gewijzigd conform het reizigersmaterieel Plan D. Rood bleef vooralsnog gehandhaafd in de 1e klasse, de 2e klasse werd grijs zoals op dat moment inmiddels gebruikelijk bij het reizigersmaterieel. Bij de verbouwing naar tweedeklasrijtuig werden de banken overtrokken met bruin leerdoek. In alle coupés bevindt zich een tafel onder het schuifraam, boven de banken de gebruikelijke bagagerekken. Het gangpad is met lichte panelen tussen de coupéafscheidingen tweekleurig uitgevoerd.

Net zoals bij de C6400 rijtuigen van Artitec is bij de accessoires de juiste passing op een aantal punten een probleem. Waarschijnlijk zijn door het spuiten van de verf de insteekgaatjes voor een deel dichtgelopen. Bij de lage lantaarnijzers (t.b.v. Franse sluitseinen) moeten de gaatjes met een boortje ø 0,6 mm opgeboord worden. De hoge lantaarnijzers, die evenals de Franse ook wat aan de grove kant zijn en niet de juiste vorm hebben (de juiste vorm is S-vormig, zoals bij de Stalen D's toegepast), moeten onder de dakrand worden gelijmd. Let daarbij op de juiste stand van de steunplaat. Bedenk voor het aanbrengen van de hoge ijzers goed of u de rijtuigen nog wilt voorzien van interieurverlichting, omdat de kwetsbare bevestiging van de hoge ijzers wat problemen kan geven bij het verwijderen van het dak als ze eenmaal zijn vastgelijmd. Het gat van de elektrische leiding op de kop moet worden opgeboord met een boortje ø 0,8 mm. Ook kunnen naar believen luchtslangen, stoomverwarmingsslang en een koppelhaak geplaatst worden.



De rechterkop met ingetrokken vouwbalg. Goed te zien is hier de dynamo onder de rijtuigbak. De messingkleurige handgreep naast de deur geeft extra cachet.



Daags voor redactiesluiting ontvingen we nog een speciaal voor het rijtuig ontwikkelde lichtstrip van Artitec, voorzien van twee elco's die hun plaats in de toiletten vinden en derhalve van buitenaf niet zichtbaar zijn.

In het geval van het monteren van een gesloten vouwbalg moet eerst de uitgetrokken versie worden verwijderd. Dan moet de vlak liggende en uitstekende overloopplaat onder de kopdeur verwijderd worden; deze is door de Chinese fabrikant vastgelijmd. Zachtjes op en neer bewegen en dan in de lengterichting naar buiten trekken. Om de gesloten balg te monteren moet de overloopplaat verticaal teruggeplaatst worden. Dit kan door het uitstekende lipje onder de deur in het lipje van de overloopplaat te steken. De overloopplaat blijft dan evenwel vrij ver van de kopwand af staan, te ver om daarna de hekjes op een juiste manier te kunnen aanbrengen. Bij het lipje aan de rand kan een stukje tot op de kopwand worden afgesneden; dat scheelt ongeveer 0,4 mm, net genoeg om na het plaatsen van de overloopplaat de hekjes te kunnen aanbrengen. Als laatste kan dan de ingetrokken balg worden geplaatst.

Met deze ovalen ramen rijtuigen, de AB8d en de (op het moment van publiceren ook verschenen C10d, de tienramers) brengt Artitec wederom een model dat een lacune opvult. De detaillering staat op een hoog peil, de passing en de wat grove uitvoering van de sluitseinijzers had beter gekund. Ook wat extra sluitseinijzers als reserve was geen overbodige luxe geweest. De inzet van deze rijtuigen zal zich niet tot Nederland beperken. Inzet in voor- en naoorlogse internationale treinen, en als versterking in sneltreinen in de jaren vijftig en zestig is op uw modelbaan nu mogelijk.

Tekst en foto's: Rob Ellerman

EXTRA ONLINE

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

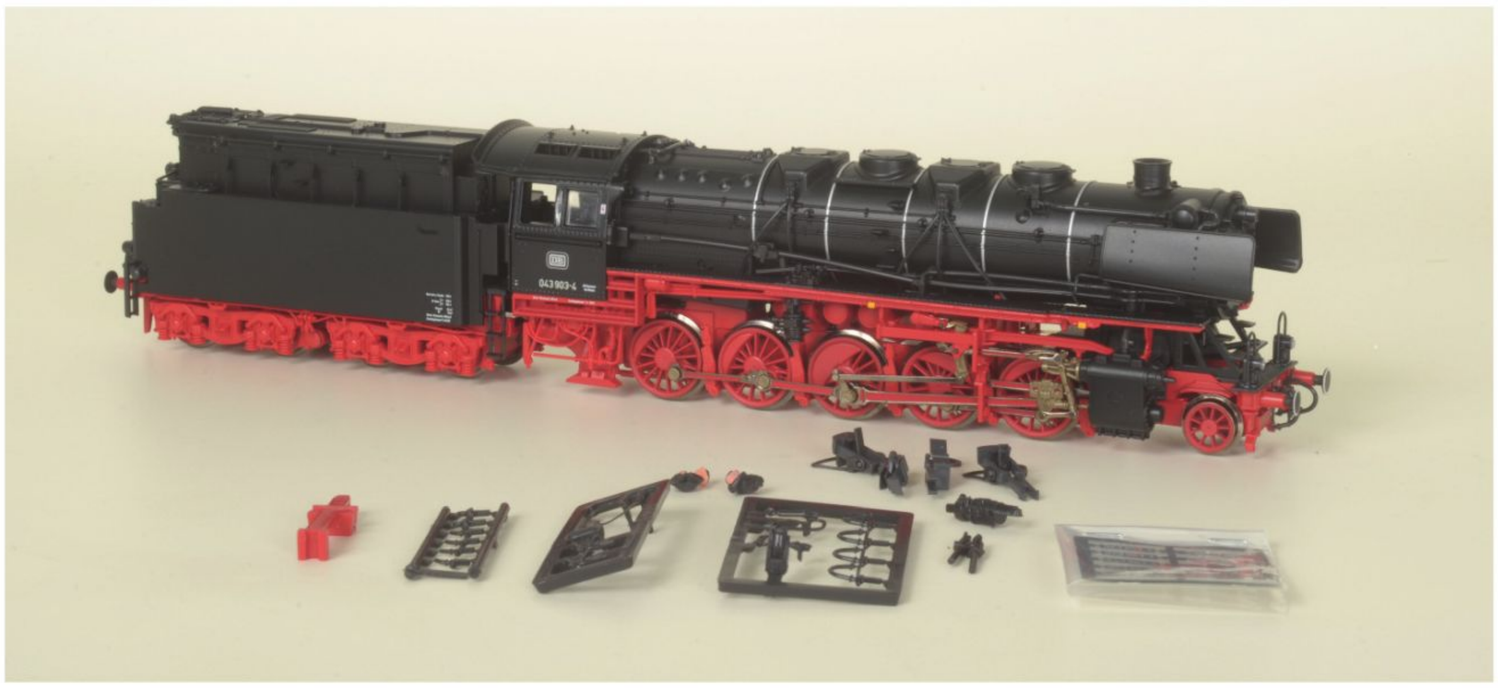
VITRINE



De NS 1627 en 2242 van Roco, twee nieuwe kleurvarianten.

Roco

Nederlands nieuws in de vorm de NS 1627 met het stadswapen van Gouda en de 2242 in geelgrijze huisstijl. De 1627 (H 3.88 Tilburg) heeft wederom fraaie stroomafnemers gekregen die voor het eerst te zien waren op de Plan V en T stellen. De 2242 (H9.74) is een zogenaamde budget-uitvoering, waarbij op een aantal punten wat bezuinigd is: het ontbreken van de zwarte omranding rond de ramen, evenals een zwarte voetplaat. De demper op de huif was foutief (omgekeerd) gemonteerd. In technische zin is de loc voorzien van de gebruikelijke printplaat plus decoderinterface, maar ze heeft nog wel steeds een niet correcte tweepuntsverlichting. De oliegestookte loc 043 903 had op 26 oktober 1977 de twijfelachtige eer als allerlaatste planmatige stoomtrein bij de DB ingezet te worden: een uit één materiaalwagen bestaande trein naar Emden. De machine staat nu bij station Emden West als monument opgesteld. Roco heeft 'm als model uitgebracht, compleet met sierbanden rond de ketel. Een erg fraai model waarbij u de keuze hebt uit een inzet tussen 1975 en 1977 (getuige de revisieopschriften op de bufferbalk) of als statisch object op uw modelbaan.
Het model is analoog en digitaal met geluid leverbaar, de laatste uitvoering voor drierail.-RE



De imposante 043 903 leeft nu ook in model verder bij Roco.

Stangel

Nadat het Poolse atelier vorig jaar de hoekhuizen in schaal 1 heeft gepresenteerd, zijn deze nu ook in schaal H0 beschikbaar. Op zijn stand op On traXS! 2015 legde Tomasz Stangel uit dat het hoekhuis naar keuze van de bouwer links- of rechtsom kan worden gebouwd. In de bouwdelen zijn hiertoe sneden voorbewerkt die het bouwen vergemakkelijken. In 1:87 wordt de karton lasercut door messing stangen bij de toegangstrap gecompleteerd. Desgewenst kunnen twee hoekhuizen rug aan rug worden geplaatst, in dat geval moet wel van een van de percelen huisnummer 8 in een ander cijfer worden veranderd. Op de foto zijn beide mogelijkheden (twee bouwsets) weergegeven. Stangel presenteert zijn assortiment niet meer op de vakbeurs in Neurenberg, maar kiest voor belangrijke modelspoorevenementen zoals On traXS, Dortmund en Keulen zodat hij direct contact met het publiek kan hebben.-DH



De hoekhuizen in H0 bij Stangel.

Märklin

H0. Een fraaie set met een dubbeldekkergarnituur, bestaande uit een eloc Serie 1700 met bedrijfsnummer 1714 en stadswapen 'Veenendaal', 1 middenrijtuig DDM2/3-ABv, 1ste/2de klasse, 2 middenrijtuigen DDM2/3-Bv, 2de klasse, 1 stuurrijtuig DDM2/3-Bvk, 2de klasse. De modellen zijn in de typische gele NS-kleurstelling uitgevoerd en dragen het reclame-opschrift 'delta lloyd'. De eloc is van de Digital-Decoder mfx en daarmee van uitgebreide geluidsfuncties voorzien. Eigenlijk onnodig te vertellen dat het stuurrijtuig met de rijrichting wisselende led-verlichting heeft: driepuntsfrontsein en twee rode sluitseinen.
Voor de Nederlandse modelbaan verscheen een set met vier verschillende buurtverkeersrijtuigen Serie M2 van de NMBS, zoals die aan de NS verhuurd zijn. De set bestaat uit 2 rijtuigen M2 B11, 2de klasse, 1 rijtuig met bagageruimte M2 B8D, 2de klasse, 1 rijtuig M2 A5B5, 1ste/2de klasse. De rijtuigen zijn in de purperrode basiskleurstelling uitgevoerd en vertonen daarmee de bedrijfstoestand van het begin van de jaren 1990. Ze dragen alle verschillende bedrijfsnummers. Bovendien dragen ze het NS-logo. Deze set past goed bij de onlangs bij Märklin verschenen blauwe NS 1200.



Het dubbeldekkergarnituur met eloc 1700 en vier rijtuigen.



Voor tijdperk V verscheen de eloc Serie 25 van de NMBS met twee dubbele led-seinen.



De draagconstructie van de SSIa van de DRG heeft een mooie vloeiende lijn.

Brawa

Het zijn aparte verschijningen op de modelspoorweg, zeker als er een aantal wagens van het type SSIavan de Deutsche Reichsbahn aan elkaar is gekoppeld. Deze vierassige stalen rongenwagens werden voor het vervoer van railstaven bij de aanleg of vernieuwing van een baanvak gebruikt. Het nieuwe Brawa-model dat het nummer Köln 13 840 heeft, is van los bijgevoegde 'stalen' rongen voorzien. Apart is de constructie van de draaistellen. Een remmersbordes maakt deel uit van het ontwerp. Opvallend is de draagconstructie aan de onderkant, die kent een mooie, vloeiende vorm.-GF

Piko

We beginnen groot met de in Neurenberg dit jaar gepresenteerde BR24 in schaal G. Een logisch model gezien het uitbrengen eerder door Piko van de BR64. Veel onderdelen kunnen ook in model uitgewisseld worden, dus was de keuze een gemakkelijke. De machine is goed vormgegeven. De losse tender

Voor tijdperk V verscheen de multifunctionele eloc Serie 25 van de NMBS in de blauwe basiskleurstelling. De gekozen uitvoering is die met twee dubbele led-seinen onder en geeft daarmee bedrijfstoestand van rond 1990 weer. De digitale uitvoering is de decoder mfx. De front- en sluitseinen zijn digitaal te schakelen. De cabines hebben een interieur meegekregen.

Tot slot vermelden we de komst van enkele overbekende rijtuigen: het coupérijtuig Bm 225 van de DB, het standaardrijtuig UIC-x met vijf coupés 1ste klasse en zes coupés 2de klasse. De kleurstelling is ivoor/blauw; en coupérijtuig Bm 234 van de DB met twaalf coupés 2de klasse. De modellen geven de bedrijfstoestand midden jaren 1980 weer en passen daarmee in tijdperk IV.-NR



Imposant stoomloc in schaal G bij Piko: de BR 24.



Nieuwkomer bij Piko in N: de VT 798 met bij- en stuurwagen.

V200 en E 141 041 van Piko in Ho.

wordt via een speciale meerpolige koppeling bevestigd. De loc zelf is standaard van een rookgenerator (vloeistof wordt meegeleverd) voorzien en kan voor digitaal bedrijf van een decoder en/of een soundkit voorzien worden. De rijeigenschappen zijn prima, mede door de extra sleepcontacten. En inderdaad: helemaal weersbestendig, dus bij slecht weer kunt u buiten door hobbyen. In 1:87 twee interessante kleurvarianten: de V200 072 van de DB voor tijdperk 3 en de blauwe E 141 041-4 met enkelvoudige frontseinen voor begin tijdperk 4. Beide locs hebben een uitermate goede prijs/kwaliteitsverhouding en goede rijeigenschappen. De V200 is ook voor de rijders naar NL-voorbeeld interessant omdat deze machines tot ver in de jaren '60 en zelfs '70 een regelmatige gast op NS-sporen waren.



De NS 1800 wordt door Trix in een drierailversie gebracht.

In N een echt nieuwtje: de nieuwe DB railbus VT 798 met stuurwagen VS 998.6. De VT wordt op beide assen aangedreven, heeft twee vliegwieltjes en wordt via een stroomvoerende koppeling gekoppeld met de volgende wagen: de stuurwagen met mogelijk daartussen nog een bijwagen en/of een bijwagen met bagageafdeling. Een fraai stel dat het zeker in vierdelige uitvoering leuk doet als spits- of scholierentrein op uw zijlijn naar Duits voorbeeld. Alle wagens, inclusief het motorrijtuig, hebben een vrije doorkijk in de passagiersruimten. De buitenste koppen van de VT en VS zijn van een standaard N-koppeling voorzien, zodat een extra goederenwagen meegenomen kan worden. De 334 tenslotte is een tweedelige Hondekop naar NS-voorbeeld in het grasgroen met NS-vignet en omgekeerd L-frontsein.-RE

Trix/Minitrix

H0. Een set met vier Inter-City-rijtuigen van de NSmet één salonrijtuig ICR-A10, twee salonrijtuigen ICR-B10 en één gecombineerd rijtuig ICR-BKD met keuken en bagageruimte. Deze modellen zijn geschikt om op 3-rail Trix-Express-rails te rijden. Schaarmecha-



De Big Boy bij Trix.

niek voor kortkoppeling en koppelingsschacht evenals Trix-Express- en Märklin-koppelingen worden meegeleverd.
Eveneens voor de Nederlandse modelspoorder wordt dit model van de multifunctionele eloc 1800 voor het gebruik op 3-rail Trix-Express-rails gebracht. Het bedrijfsnummer 1855 vertoont het stadswapen van Eindhoven.
Evenals bovenstaande modellen is ook het volgende item een reproductie van een Märklin-origineel. Het betreft de Amerikaanse kolos Big Boy, de serie 4000 van de Union Pacific Railroad. Het model draagt nummer 4020 en geeft de bedrijfssituatie van 1948 weer. Het model is met een mfx-decoder gedigitaliseerd. Het werd eerder bij Märklin beschreven en behalve het nummer en de digitale aanpassing is het identiek aan de Märklin-uitvoering.
Minitrix. De N-rijder wordt met een rode uitvoering van de eloc BR 150 met als volgnummer 124 met als revisiedatum 24.10.98 verblijd, zodat de loc nog net in tijdperk V past. Het model bezit een ingebouwde Digital-Decoder en geluidsgenerator om met DCC, Selectrix und Selectrix 2 te kunnen rijden. Het originele model stamt reeds uit 2013.
De BR 217 is de dieselhydraulische loc met elektrische treinverwarming. De variatie op de BR 218 met de zijdelings uitlatende kappen. Het model heeft dezelfde bediening als de BR 150.
Voor tijdperk VI wordt het sneltreinrijtuig SRm van de SBB gebracht. Dit EuroCity-panoramarijtuig is een salonrijtuig met hoog doorgetrokken ramen tot in het dak.-NR

Bemo

Ook in schaal 0 kan nu worden gerangeerd. Rangeertractor Tm 2/2 nr. 20 is in de actuele kleurstelling van de RhB beschikbaar. Het is het eerste tractiemodel sinds de introductie van schaal 0 in 2012 van de Duitse fabrikant. Inmiddels voert Bemo in deze schaal een viertal goederenwagens die in diverse uitvoeringen worden uitgebracht. De Tm 2/2 is voorzien van geëtste luchtroosters, treeplanken, 21-polige decoderinterface, Kadee-koppelingen, cabineverlichting en met de rijrichting wisselende front- en sluitlampen. Het interieur van de cabine is compleet weergegeven, de ruitenwissers zijn in de cabineruiten gestoken. De Traktor zal ook verkrijgbaar zijn in de rode uitvoering van de jaren ‘80 zonder uitlaatgeluiddemper.-DH

B-Models

Deze Belgische producent brengt een groot scala aan goederenmaterieel dat voor een belangrijk deel ook op Nederlands spoor te zien is. Een voorbeeld daarvan zijn de graanwagens van het type Uagps. Ze worden in sets van twee met steeds verschillende bedrijfsnummers geleverd. Van alle varianten is er een set A en een set B, waardoor vier verschillende bedrijfsnummers beschikbaar zijn. Het is het eerste model van dit type met de typische lasnaden op de zijkant, heeft een zeer fijne bedrukking, antisliptreden met reliëf, verende buffers, reserve-onderdelen in de doos standaard meegeleverd, metalen handrelingen op het dak. De wagens zijn goed gedetailleerd en prettig geprijsd: voor een prijs van rond de vijftig euro heeft u een fraaie set met twee wagens.-RE

Ferivan

Van de Belgische trambouwer is het NMVB (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, in het Frans afgekort SNCV) dieselmotorrijtuig reeks 297-300 in H0m beschikbaar. De tramwagens zijn in 1947 door de werkplaats in Andenne gebouwd en op de interlokale lijnen in Forville, Maloie en Tournai ingezet, zowel in de personen- als de goederendienst. Het model is in 3D-techniek gebouwd. Het bouwpakket bestaat uit het chassis, de motorisering, wagenbak, tram-buffer en magnetische koppelingen. De beschrifting wordt als transfer meegeleverd.-DH



Rangeertractor Tm 2/2 20 in schaal 0m bij Bemo.



Fraaie graanwagens in vele uitvoeringen bij B-Models.



NMVB-dieseltram bij Ferivan. (foto Gerard Tombroek)



Onmisbaar op de secundaire lijnen: de LINT 27 van DB Regio.

De LINT 27 in HO bij Liliput

De LINT-motorwagens van fabrikant Alstom zijn al vijftien jaar een bekende verschijning in Nederland. Syntus had de eer als eerste met het type LINT 41 –het cijfer geeft de lengte aan – te gaan rijden. Dat gebeurde op de trajecten Winterswijk-Zutphen en Winterswijk-Arnhem.

Later reden de tweedelige stellen van de familie Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen ook tussen Arnhem en Tiel. Anno 2015 wordt dit materieel door hetzelfde openbaar vervoerbedrijf op de verbinding Oldenzaal-Hengelo-Zutphen ingezet en door Arriva tussen Almelo en Mariënberg. Daar rijden twee van deze geleasde motorwagens. In Duitsland is de LINT een regelrecht verkoopsucces. Met de DB en tal van particuliere maatschappijen zoals de NOB, Erixx en Abellio als gebruikers.



De detaillering is van een hoog niveau zoals hier de vulopening van de dieseltank.

Het spreekt dan ook vanzelf dat van het meest verkochte type, de LINT 41, modellen werden gemaakt. Fleischmann was de eerste die een H0-model introduceerde. Die verscheen met dank aan importeur Hobby-Time ook in wit/gele en wit/rode Twentse kleur van Syntus. Ook Mehano, Märklin en Trix brachten een 1:87 gelede motorwagen op de markt. Met de kanttekening dat de LINT van Mehano het minst qua kwaliteit was. Van de eendelige LINT 27 en driedelige LINT 81werden tot dusverre geen modellen gemaakt. Liliput heeft nu een hiaat in dit materieelpark opgevuld. Een rode DB LINT 27 zag dit voorjaar het levenslicht. De 640 011-2 weerspiegelt tijdperk V/VI, want dit type werd in oktober 2000 voor het eerst in gebruik genomen en is uiteraard nog altijd in dienst.

Het model mag er zijn. Kleur en opschriften

zijn conform de werkelijkheid. De 640 011-2 is mooi gegraveerd, al kun je je afvragen of de ribben op het dak niet net iets te grof zijn weergegeven. Die opmerking komt naar boven als je het Liliput-model naast de Fleischmann-imitatie zet. Maar daarover later meer. Een paar andere details vallen ook op: de beide vuldoppen van de dieseltank zijn fraai weergegeven. Dat verrast eerlijk gezegd, want bij een aantal recent uitgebrachte stoomlocs is nou niet bepaald geïnvesteerd in details. Ook de draaistellen zijn mooi nagemaakt. En er gaat een prima dieptewerking van uit. Ook de vier luchtinlaten bij de powerpacks op het dak zijn zeer fijn uitgevoerd.

Enige verwarring ontstond bij de voorkant van beide cabines. Het glas loopt door tot de bovenkant bij het glas, nog tot boven het derde frontsein. Terwijl de LINT's van Syntus een duidelijk andere constructie hebben. Maar Liliput heeft zijn huiswerk goed gedaan, Het glas loopt bij de 27,26 meter variant inderdaad door. Het geeft het model net wat extra cachet.

De koersborden aan weerszijden en boven de cabine lichten op, het model wordt door een motor met vliegwiel in combinatie met een wormwiel aan één kant aangedreven. Dat is bij een relatief klein en licht model als dit geen enkel probleem. De motorwagen heeft een soepel rijgedrag en kan ook op een modelbaan met realistische hellingen goed uit de voeten. De powerpacks op het dak kunnen worden verwijderd. Onder het powerpack dat zich aan de kant van het niet aangedreven draaistel bevindt, zit de lichtschakelaar met zes functies. Ze kunnen ook alle zes worden uitgeschakeld. Aan de onderkant is ruimte voor de inbouw van een digitaal/sound-decoder gereserveerd.

Echt nieuwsgierig waren we naar de mogelijkheid om het model te kunnen koppelen. Liliput meldt dat de eendelige LINT kan worden gekoppeld met de tweedelige variant. Daartoe zijn twee soorten koppeling bijgevoegd, een dubbele Scharfenberg-koppeling waarmee dit materieel in schaal 1:1 rondrijdt en een dubbele zwarte kunststof stang die onder de schortplaten aan de voorkant voor een vaste verbinding zorgt. Omdat we de beschikking over een Fleischmann-model hebben, konden we de proef op de som nemen. De fabrikant heeft niet te veel beloofd: Liliput heeft het koppelmechaniek van Fleischmann overgenomen. Chapeau. Zelfs de eigen Scharfenberg-koppeling paste precies in het gat van de ander. Met de vaste koppeling kan dus perfect een trein bestaande uit een LINT 27 met een LINT 41 worden samengesteld. Want dat is de gangbare praktijk. Twee 'eentjes' rijden in de regel nooit samen. Twee of zelfs drie gekoppelde LINT 41-stellen komen wel voor.

Voor de puriteinen onder de modelspoorliefhebbers: de nieuwste generatie LINT is niet compatibel met de eerste. Dat heeft met de software te maken. De gemaakte modellen geven de eerste LINT's weer, dus die kunnen prima in 1:87 met elkaar worden verbonden. Last but not least, de kap kan worden verwijderd door aan de onderkant ter hoogte van de draaistellen twee grijze pinnen in te drukken. Doe dat met beleid, het is een tere constructie.-GF



Het model van de LINT 27 (links) kan prima met een tweedelige LINT 41 van Fleischmann worden gekoppeld.



De glazen voorruit loopt nog een stuk door richting dak.



Onder een van de powerpacks bevindt zich een zesdelige lichtschakelaar.

VITRINE+

Beierse type G 5/5 bij Trix HO

Als Märklin met een model uitkomt, ligt het in de lijn der verwachting dat Trix enige tijd later volgt en omgekeerd. Zo ook met het onderhavige model van het Beierse type G 5/5. Oorspronkelijk bracht Märklin deze stoomloc als Insider-model op de markt. U weet wel een van tevoren nauwkeurig bepaalde oplage die door intekening volgeboekt is. Daarna kwam deze loc bij Märklin in het reguliere assortimenten nu is Trix aan de beurt om de G 5/5 als tweerailversie in de markt te zetten.

Het Beierse type G 5/5 is de zware goederentreinstoomlocomotief met getrokken tender 2'2 T21,8. Bij de DRG/DB werd dit type later onder de aanduiding BR 57.5 ingelijfd. Voor het gebruik op de steile Beierse hellingen schafte de Bayerische Staatsbahn in 1911 in totaal 15 locomotieven van het type G 5/5 aan, die de nummers 5801-5815 kregen. Ze werden in het BW Würzburg geïmmatriculeerd. De eerste G 5/5, nummer 5801, werd door Maffei in 1911 op de 'Internationale Industrie- en Beroepstentoonstelling' in Turijn gepresenteerd. Dat exemplaar had voor dit doel speciaal een schoorsteen met een hoedrand gekregen. De vijfvoudig gekoppelde machines werden volgens de Beierse tradities als viercilinder hetestoomcompoundmachines ontworpen. Omdat de complete dienstmassa als adhesiekracht werd gebruikt, konden de circa 1.650 pki maximaal benut worden en daarmee waren ze ten opzichte van alle andere Länderbahn-typen duidelijk in het voordeel. Een andere moderniteit was de toepassing van het stavenframe dat een elegantere constructie toeliet. De hoge- en lagedrukcilinders waren samen in één blok gegoten. Het Heusingermechaniek werkte op de derde gekoppelde as. Het vermogen was voldoende om goederentreinen met een massa van 800 ton met een snelheid van 25 km/h over hellingen met een stijging van 11‰ te trekken. De G 5/5 bezat nog vele elementen uit de voorganger G 4/5, zoals de staande ketel en de brede vuurkist.

In 1920 volgde de tweede serie locs met diverse wijzigingen, waaronder een ander type voedingwaterpomp met voorverwarminstallatie. De zijdelingse verschuifbaarheid van de assen liet een goed gedrag in bogen toe. Dit versterkte type kon met een groter vermogen een trein van 1210 ton over een helling van 5‰ met 40 km/h trekken. De gehele serie G 5/5 is door Maffei geproduceerd.

Tot 1924 werden van deze loc in totaal 80 exemplaren in gebruik genomen. De G 5/5 was met vijf gekoppelde aandrijfassen de sterkste van alle Duitse Länderbahnenstoomlocomotieven. De DRG nam maar zeven machines uit de eerste serie met de nummers 57 501-507 over. De vervolgserie ging echter in z'n geheel naar de Reichsbahn, waar de machines de nummers 57 511-590 kregen. Na de Tweede Wereldoorlog bevonden zich nog slechts circa 20 machines binnen de latere DB, maar daar stonden ze voornamelijk buiten dienst. De meesten werden al tot 1947 buiten dienst gesteld, de laatste exemplaren G 5/5 volgden in 1949.

Het model

Het model vertegenwoordigt de type-uit-



Het cilinderblok en de aandrijvingen naar de hoge- en lagedrukcilinders zijn volgens het Heusingermechaniek geconstrueerd.

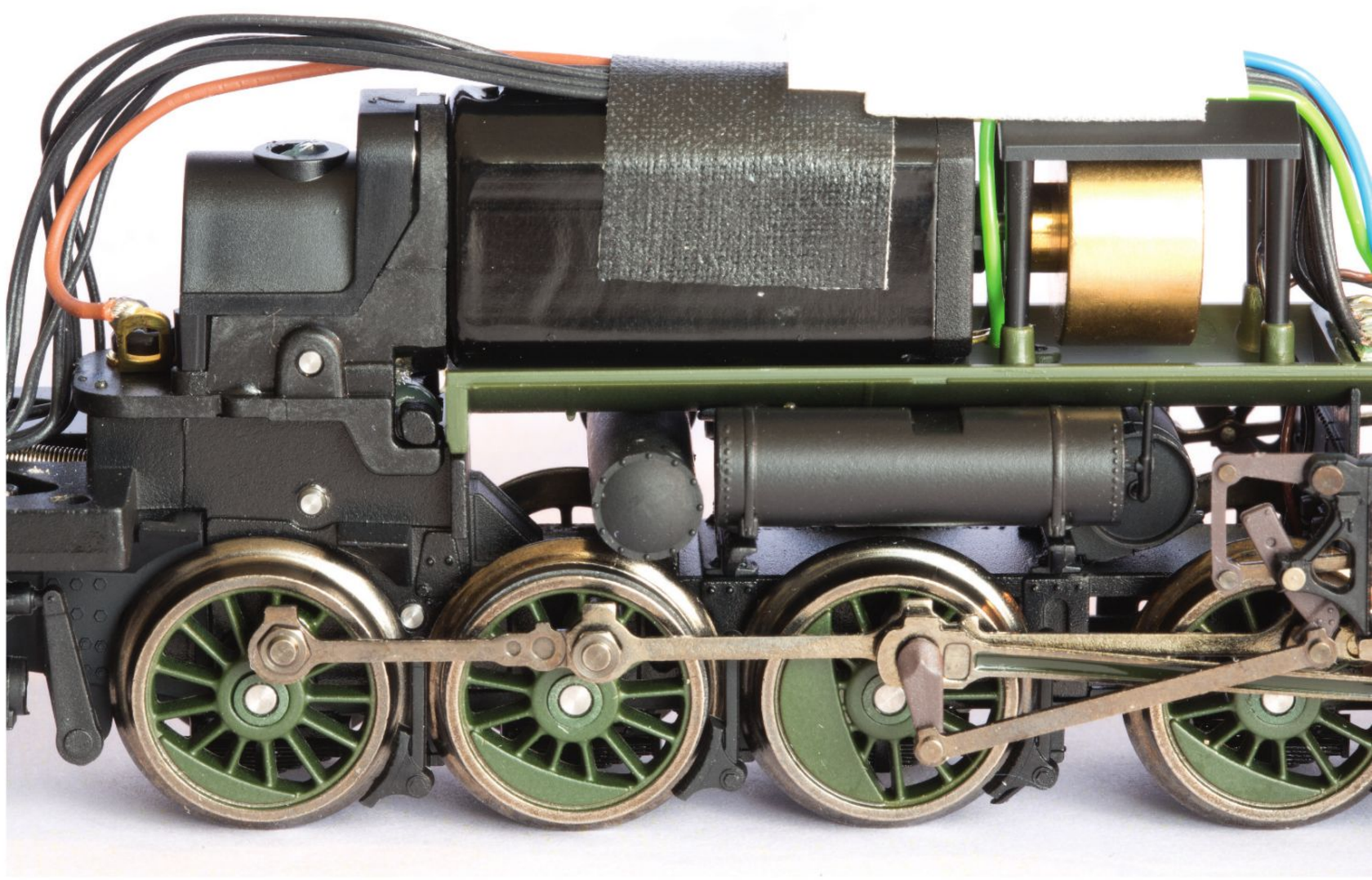


Het front laat de twee zuigerstanghulzen duidelijk zien.



De goederenstoomlocomotief G 5/5 in vol ornaat.

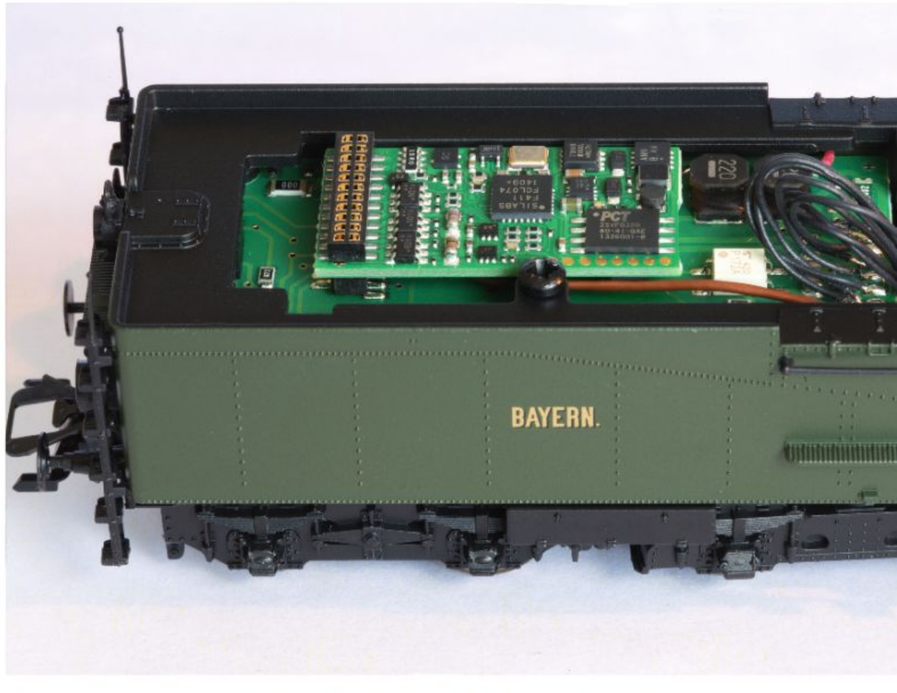
voering uit de derde leverantie in de donkergroene basiskleurstelling van de Gruppenverwaltung Bayern van de Deutsche Reichsbahn. Het bedrijfsnummer is 5856 en de bedrijfstoestand geeft die rond 1923 weer. De loc is met een Digital-decoder uitgevoerd, waarmee met de systemen mfx en DCC gereden kan worden. De loc bezit daarmee diverse geluidfuncties, waaronder uiteraard de seinen maar ook bijvoorbeeld stoom afblazen en het schudden van het rooster. De motor met vliegwiel bevindt zich in de ketel. Via koppelstangen worden alle 5 assen aangedreven. De verlichting geschiedt met warmwitte LED's. De kortkoppeling tussen loc en tender geschiedt via een schaar, waardoor de afstand loc-tender kort gehouden kan worden.
De koper hoeft zelf niet veel aan te brengen. Aan voor- en achterzijde bevinden zich gewone koppelingen die door een koppelhaak vervangen kunnen worden. De productinformatie meldt dat zuigerstangbeschermhulzen en remslangen zijn meegeleverd. Dat is gedeeltelijk waar, want de hulzen zijn reeds gemonteerd. Bij demontage van de ketel moet er op gelet worden dat de trapjes in deze beschermbuizen geklikt zitten. De handleiding geeft dat ook duidelijk aan.
De elektronicaprintplaat is in de tender gemonteerd. Die kan voor eventuele reparaties of mogelijk ander onderhoud gemakkelijk bereikt worden door de steenkoolinleg die met clips vastzit, te verwijderen.
Met haar groene kleurstelling en het bouwjaar 1923 past de loc in tijdperk II. De fabriek geeft als prijs € 479,95 incl. btw.-NR



Van de motor is niet meer dan een blok te zien. Het vliegwiel is van een stevig formaat.



In de cabine is in reliëf de apparatuur aangebracht.



Onder steenkoolinleg bevindt zich de printplaat met de elektronica.

Messing voor beginners

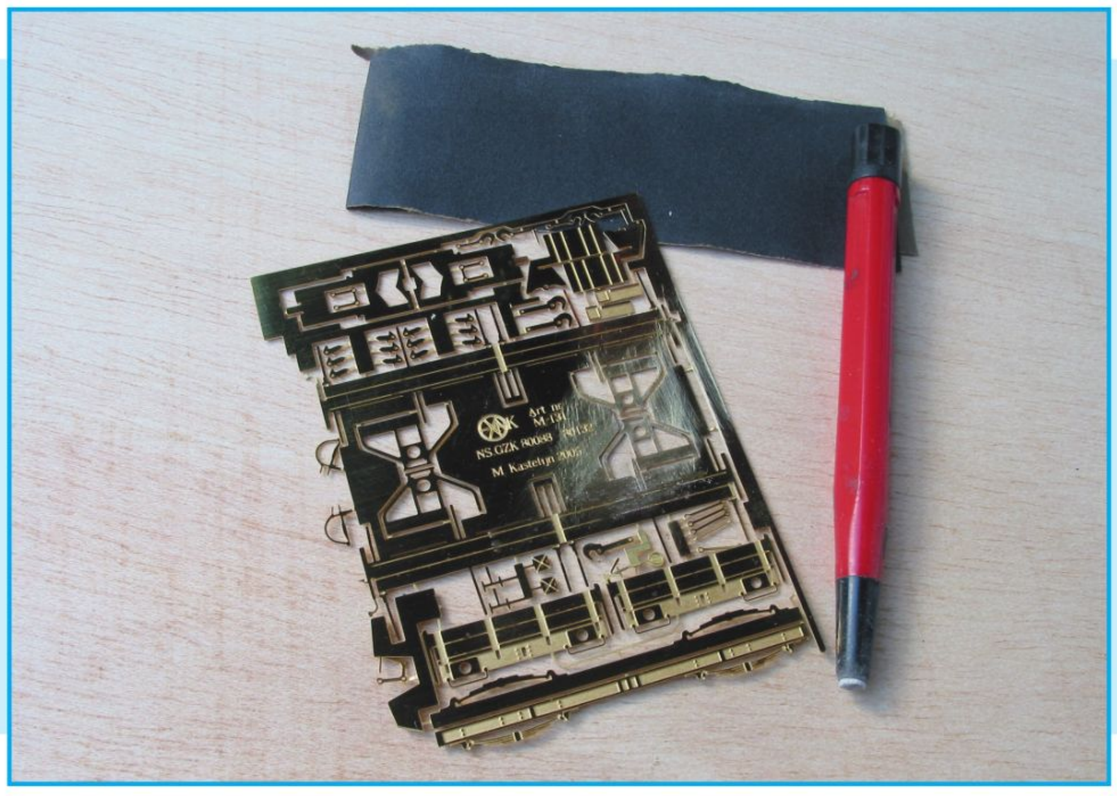
Velen beschouwen messing bouwdozen als moeilijk en alleen geschikt voor gevorderde modelbouwers. Dat is jammer, want veel exclusieve Nederlandse modellen zijn alleen in bouwpakketvorm verkrijgbaar. MK Modelbouwstudio's maakt diverse fraaie messing modellen, die ook door beginners te bouwen zijn. Speciaal aangeraden voor beginners is de zandwagen m-131, een model dat zowel in HSM als NS uitvoering kan worden gebouwd en dat van 1882 tot eind jaren '50 op de Nederlandse rails was aan te treffen.

In de bouwset vindt u al het materiaal, dat voor de bouw nodig is: een etsplaat, resin onderdelen, wielen met lagers, buffers, draad en een stukje messing U-profiel en transfers. Twee NEM-schachten zijn in de etsplaat opgenomen, maar ook een modelkoppeling. Er zijn zelfs sluitborden bijgeleverd. Van kleine onderdelen zijn wat extra's in de etsplaat opgenomen, iets wat meer leveranciers zouden moeten doen. De bijgevoegde handleiding biedt voldoende informatie om het model te bouwen en de prijs van het pakket is zeer aantrekkelijk, zeker als u de smaak te pakken krijgt en meerdere wagentjes wilt bouwen. Het model is op de resin onderdelen na geheel te solderen, maar ik soldeerde alleen de hoofdconstructie en lijmde de kleine onderdelen met secondelijm. De hele constructie lijmen kan wel, maar tenslotte was het de bedoeling, dat u alle technieken leert kennen.

We gaan aan de slag. Nadat u de handleiding hebt doorgelezen en de onderdelen bestudeerd, is de eerste stap het opruwen en schoonmaken van de etsplaat. Dit gaat goed met een glasvezelpotlood, maar pas op voor de vezels die daar afkomen. Bij de kleine onderdelen is enige voorzichtigheid geboden, daar deze snel beschadigen; grotere delen kunnen met fijn schuurpapier worden behandeld. Vervolgens snijden we de bodemplaat met een scherp mes uit de etsplaat. Het omzetten gaat gemakkelijker als u de vouwnaden even



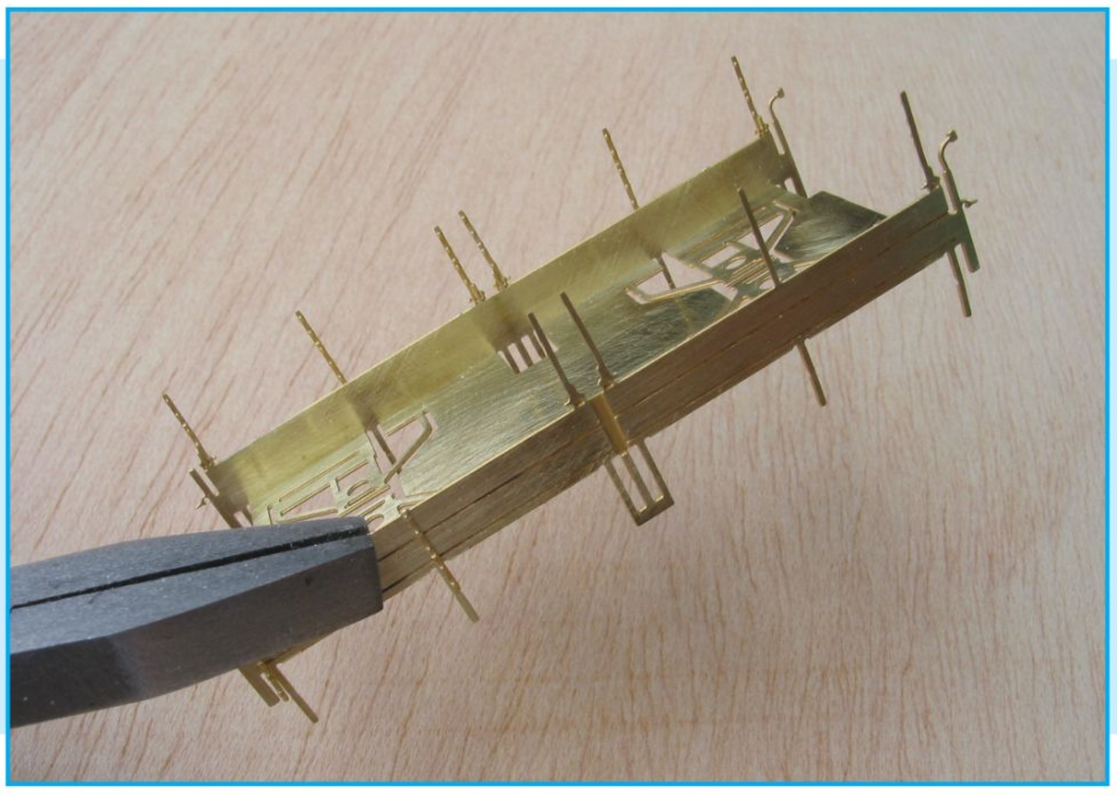
De hoeveelheid onderdelen, waaruit het model moet ontstaan, blijft beperkt, maar alles wat nodig is, zit in de doos.



De etsplaat wordt met schuurpapier korrel 400 en een glasvezelpotlood voorzichtig opgeruwd.

Het is geen groot project waar veel zand voor nodig is, een korte zandtrein volstaat. De rangeerloc kan wel even gemist worden en er is ruimte in de dienstregeling. Ook aan het personeel is gedacht: ze kunnen het zich even gemakkelijk maken in een bijna afgeschreven lokaaltreinrijtuig.

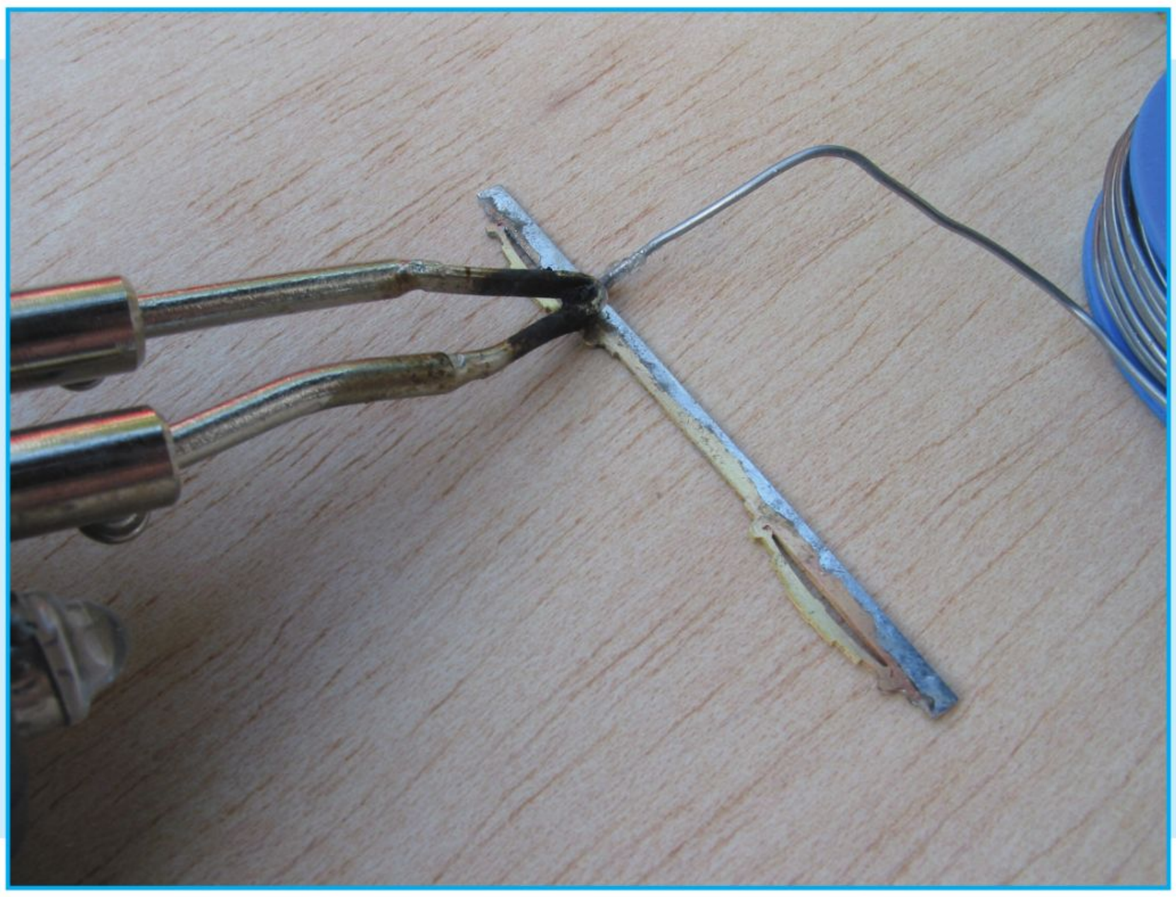
met een mes naloopt, maar pas op dat u de plaat niet doorsnijdt. Het vouwen zelf gaat goed met een brede platbektang (zonder ribbels), als u dit stukje bij beetje doet. De strips met de boutkoppen vouwde ik gelijk over de zijwanden om beschadigen te voorkomen. Nadat de balansijzers uitgevouwen waren, soldeerde ik de aslagers in de gaten. De gaten moeten een beetje worden opgeruimd, wat ik met een driehoekvijl deed. Gebruik niet te veel soldeer en controleer of de lagers goed aanliggen. Als de wagen onder de druk van de soldeerbout verschuift, kunt u het met een stuk afplakband vastzetten.
Als alles netjes haaks is afgewerkt, worden de stelbalken met de veerpakketten dubbelgevouwen en met weinig soldeer tot een geheel gemaakt. Als u de helften goed op elkaar drukt (ik gebruikte een stokje), zult u merken, dat de soldeer er vanzelf tussen vloeit. Voor het monteren aan de wagenbak is dezelfde stok weer gebruikt. Van buitenaf drukt u hiermee aan, en van binnenuit soldeert u de stelbalk aan de bak en de balansijzers. Ik soldeerde nu ook de strips op de zijwanden vast. Richt ze netjes uit en gebruik nauwelijks soldeer, want dat moet u anders straks allemaal weer weghalen.
Als het frame netjes haaks is, wat u kunt controleren op een glasplaat, kan de wagenbodem worden aangebracht. Misschien moet u even wat wegvijlen voor een goede passing, maar hou het strak. Vertin wat plekken voor, leg de bodem op z'n plaats en verwarm van bo-



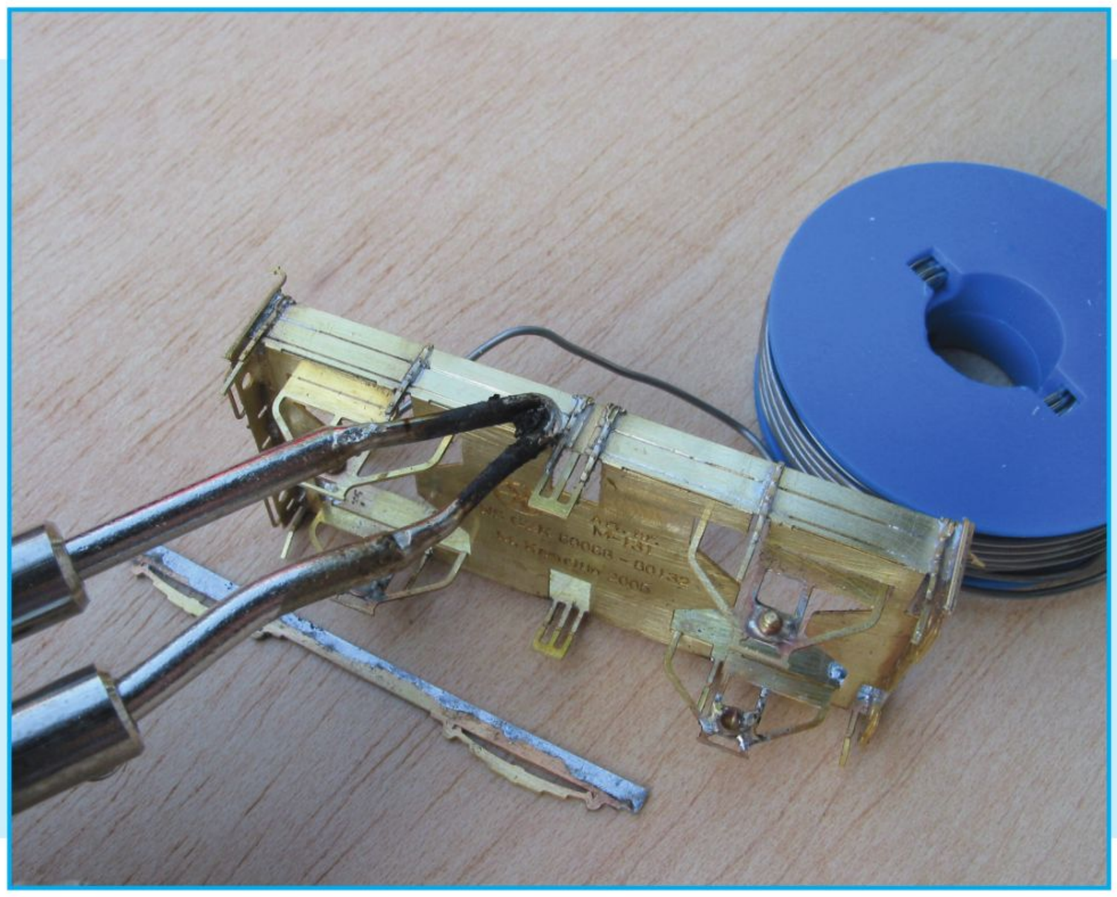
Met een vlakbektang laten zich de zijwanden stukje bij beetje omvouwen. Om beschadigen te voorkomen zette ik de uitstekende strips ook meteen over de zijwand om.



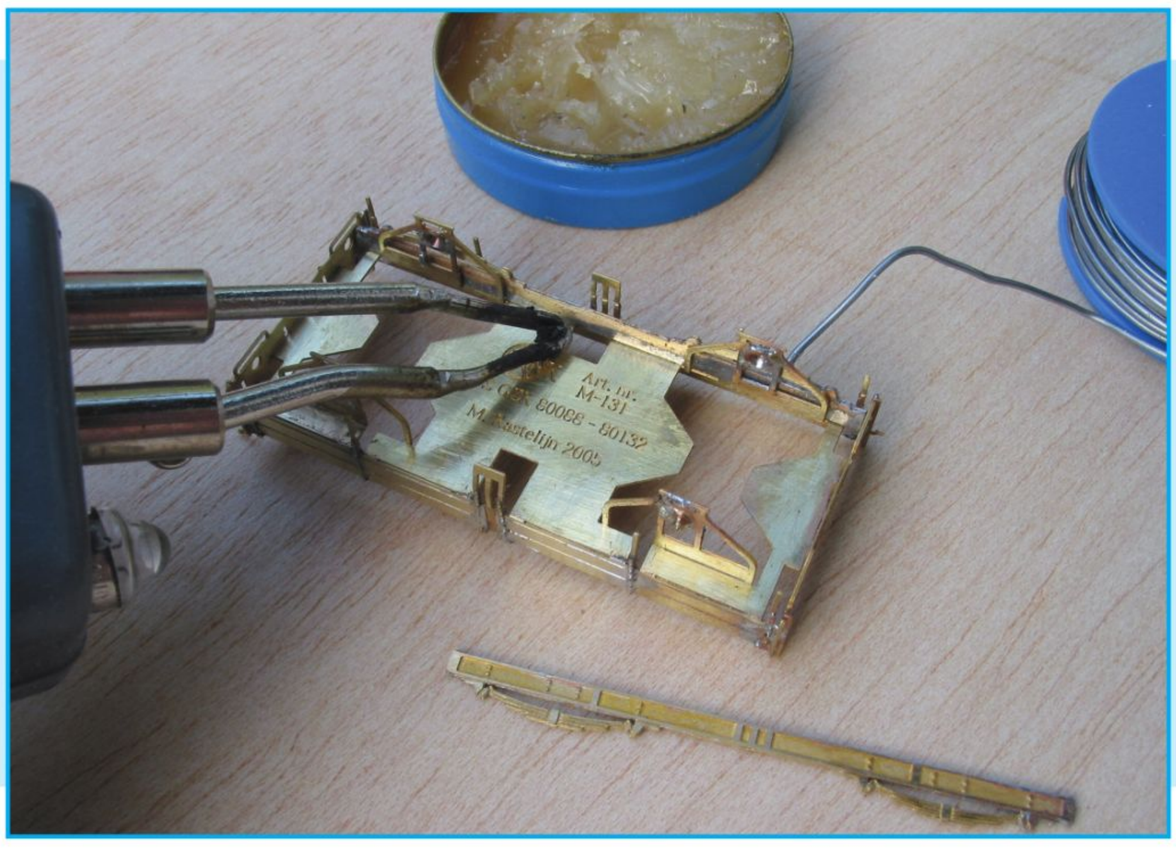
De aslagers worden in de schenen gesoldeerd.



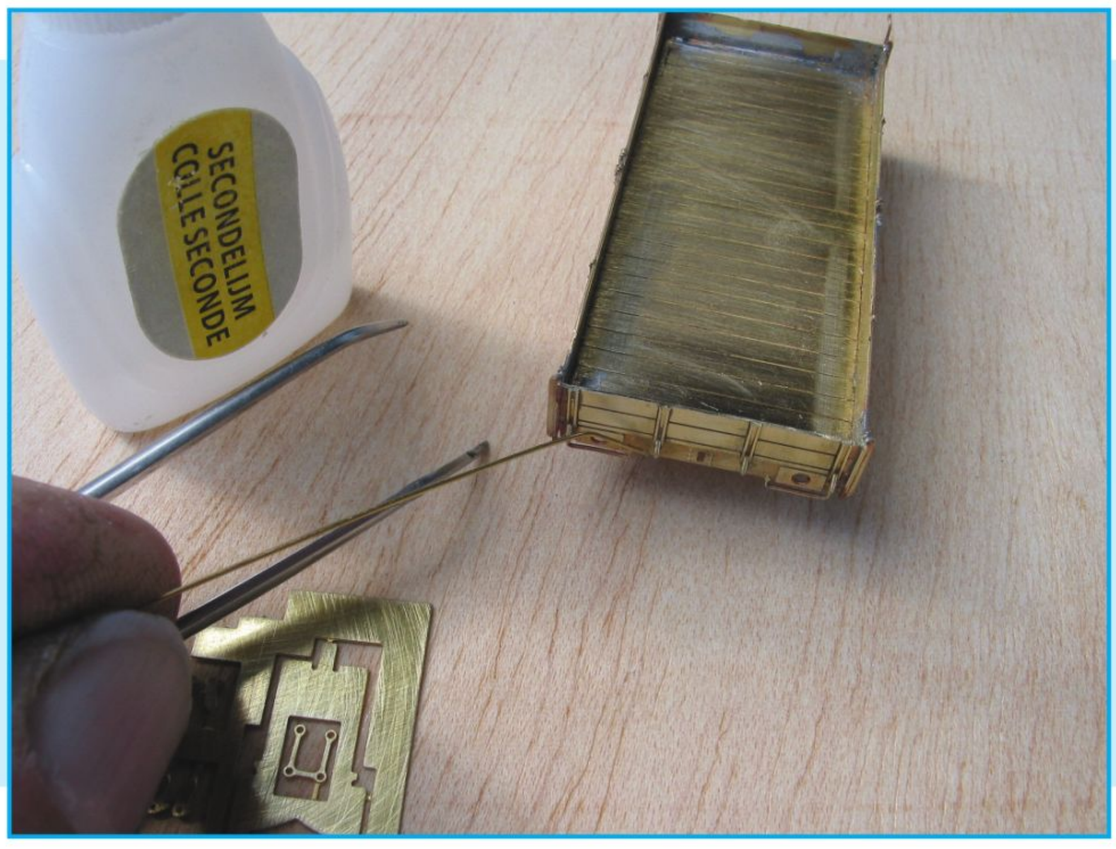
De stelbalken worden gevouwen en op elkaar gesoldeerd. Hierna vijlt u de 'scharnieren' weg.



De scharnierstrips worden met weinig soldeer aan de zijwand vastgezet.



De stelbalken worden aan de bak en aan de balansijzers gesoldeerd.



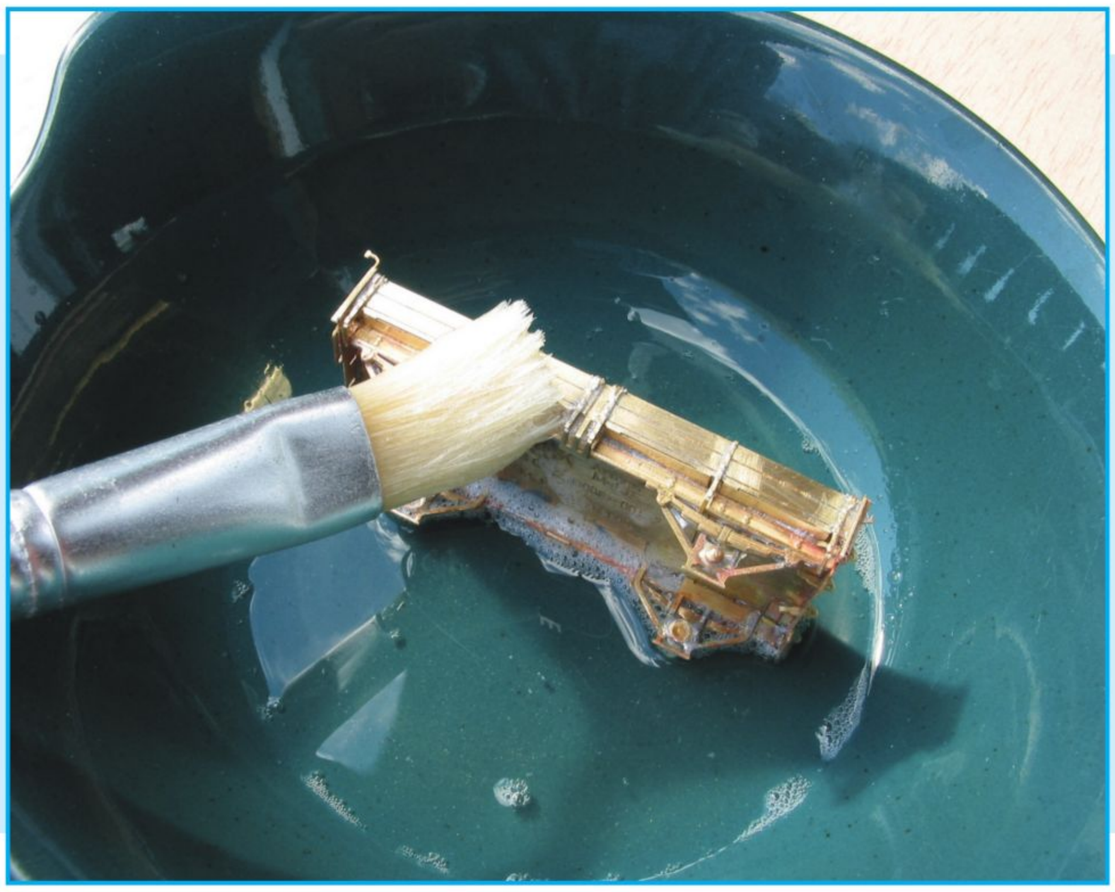
De U-profielen en de ogen van de klepgrendel worden met een drupje lijm vastgezet. Gebruik hiervoor een dunne draad, zodat u niet met lijm knoeit.

venaf met een droge soldeerbout. U voelt de bodem op z'n plaats zakken. Loop ook even de randen na en controleer of de vloer overal aanligt. De details aan de bak lijmde ik met superlijm. U kunt ook solderen, maar ik vind het fixeren van al dat grut gemakkelijker met lijm gaan. Mocht het misgaan, dan kunt u met een wattenstaafje en aceton de zaak weer losweken. Als u zelf onverhoopt een keer vast komt te zitten, is aceton trouwens ook het aangewezen middel om uzelf schadevrij los te krijgen.

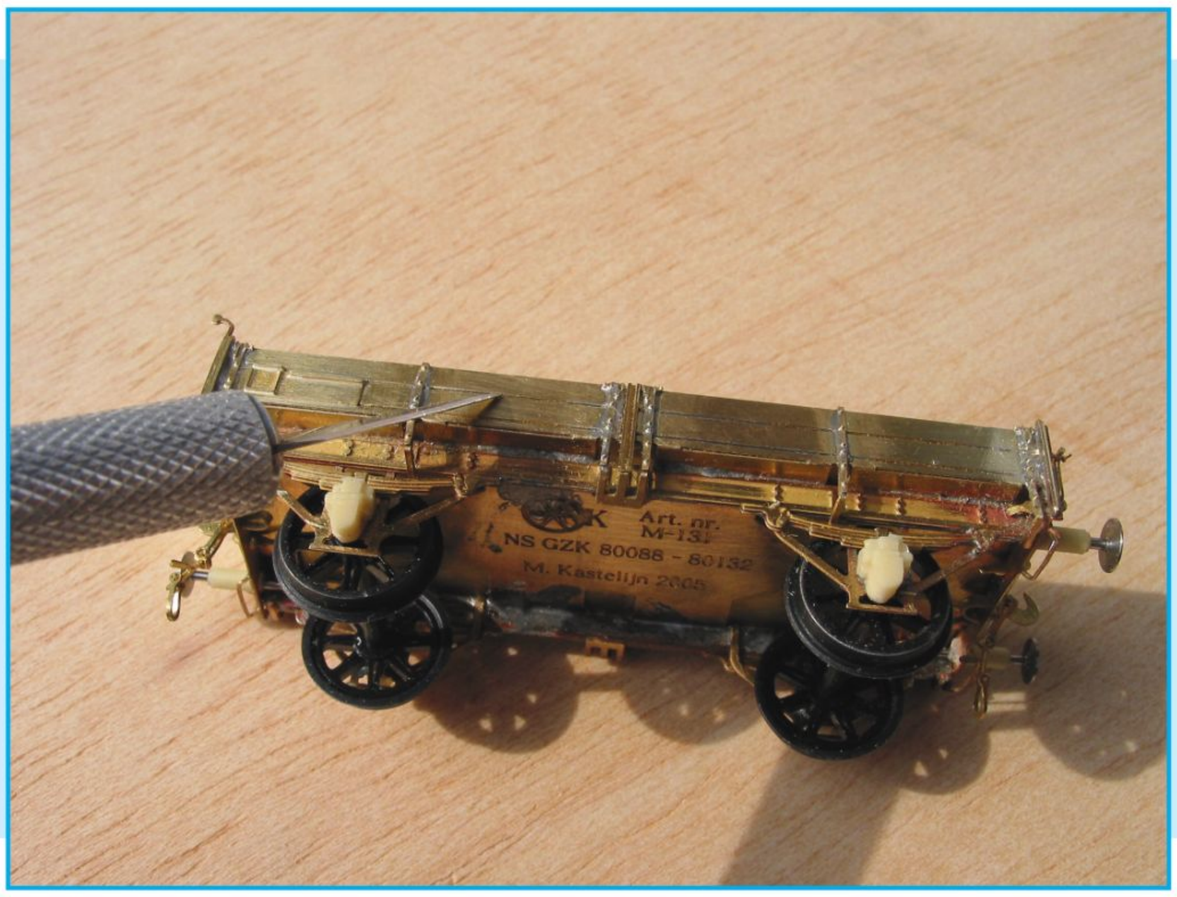
De houders voor de stang van de kopschotvergrendeling moet u zo hoog mogelijk boven de bufferbalk monteren, anders kan de stang straks niet over de buffers. De U-profielen aan de bak maakte ik iets langer dan nodig, ik liet het extra stukje boven de zijwand uitsteken en werkte het naderhand met een vijl glad af. Op deze manier zijn de profielen altijd precies op maat. Als u deze onderdelen lijmt, breng de lijm dan aan met behulp van een dunne draad: een druppel lijm op een plaatje aanbrengen, draadje indopen en een minuscuul drupje op de te lijmen plek brengen. De lijm vloeit in de naad en de zaak zit vast zonder knoeien. Eventueel kunt u nog een drupje toevoegen. Als het mogelijk is, lijm ik onderdelen altijd van de achterzijde vast. Overtuig u ervan, dat alle soldeerwerk is gedaan, voordat u gaat lijmen. U kunt daarna nog solderen, maar de dampen zijn uiterst kwalijk.

Als u klaar bent met solderen, reinig dan het model grondig. Ik gebruikte een reinigingsmiddel met azijn en een hard penseel om alle resten vloeimiddel te verwijderen en spoelde rijkelijk na met schoon water. De buffers worden in elkaar gezet en in de bufferbalk gelijmd. Ik moest de gaten iets opruimen voor de buffers pasten. Aan de resin bufferhulzen zit een borstje, dat in het gat moet vallen. Richt de buffers goed uit, want ze willen wel eens scheef gaan staan. De gaten in de aspotten moeten soms even opgeruimd voor ze over de lagers passen. Plaats de assen en controleer of de wagen met vier poten op de grond staat. In de etsplaat zijn zowel een NEM-schacht als een modelkoppeling opgenomen. Ik monteerde de modelkoppeling met behulp van een rondbektang, een vlakbektang en enig geduld. De veiligheidskoppeling liet ik uit praktische overwegingen weg, maar voor een vitrinemodel zou ik hem zeker monteren.

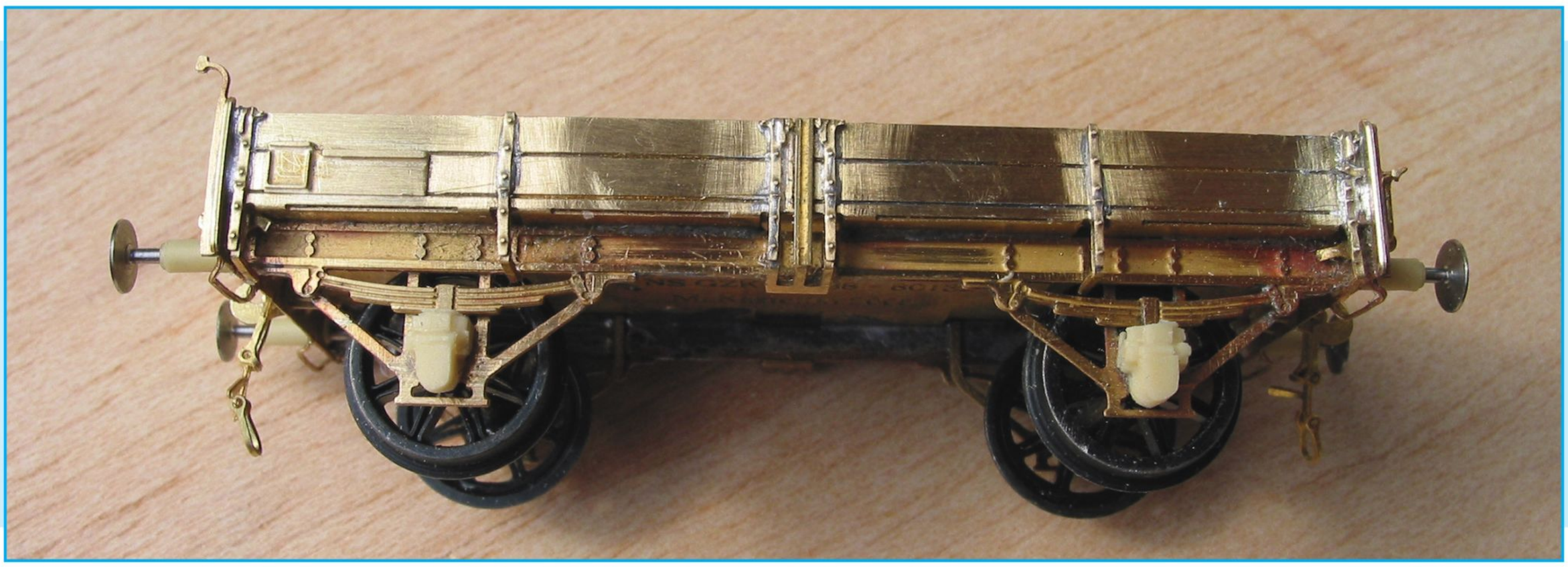
Als alles aan het model naar wens zit, kan het met een vloeibaar schuurmiddel en een tandenborstel worden gereinigd. Resten soldeer kunnen met een mes en een glasvezelpotlood worden weggewerkt. Eenmaal goed droog spuit ik het model in grijze primer van de Action. In deze grijze verf worden onvolkomendheden zichtbaar en



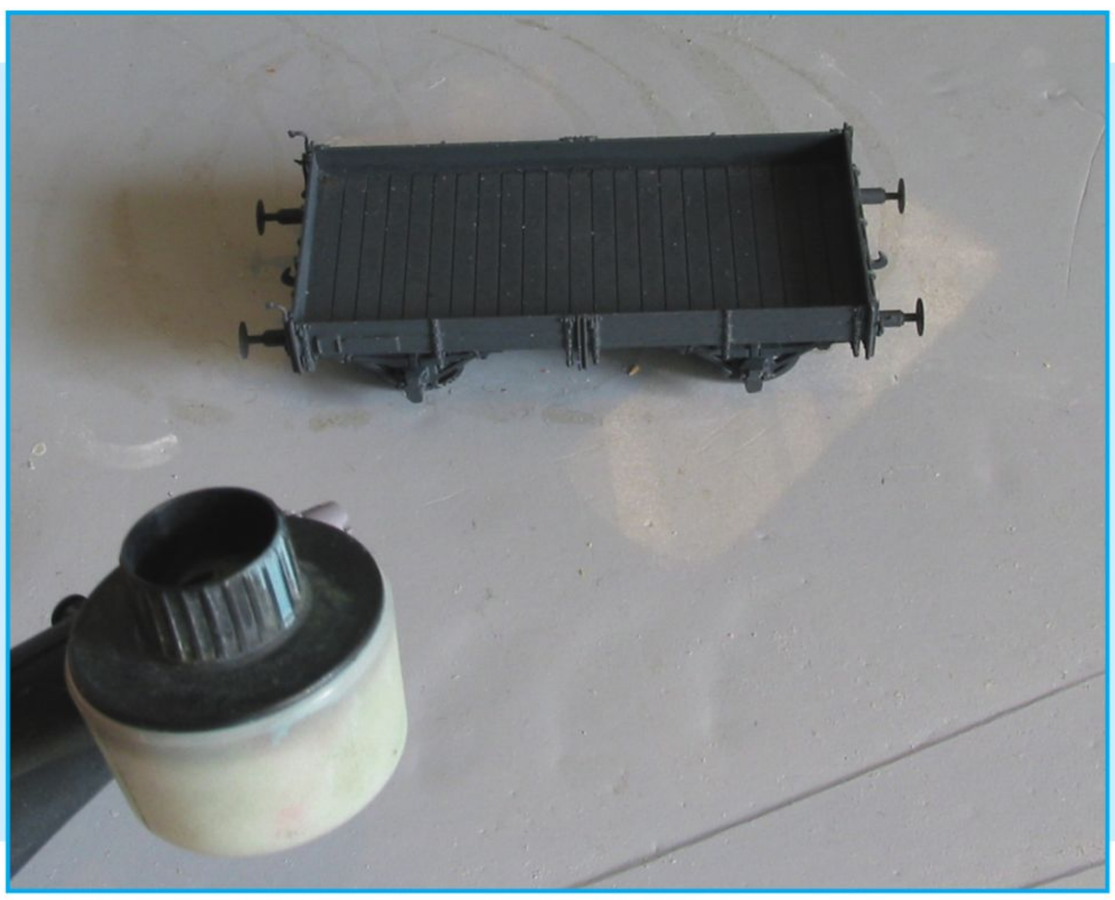
Alle soldeerresten worden met een azijnreiniger en een harde penseel weggeborsteld.



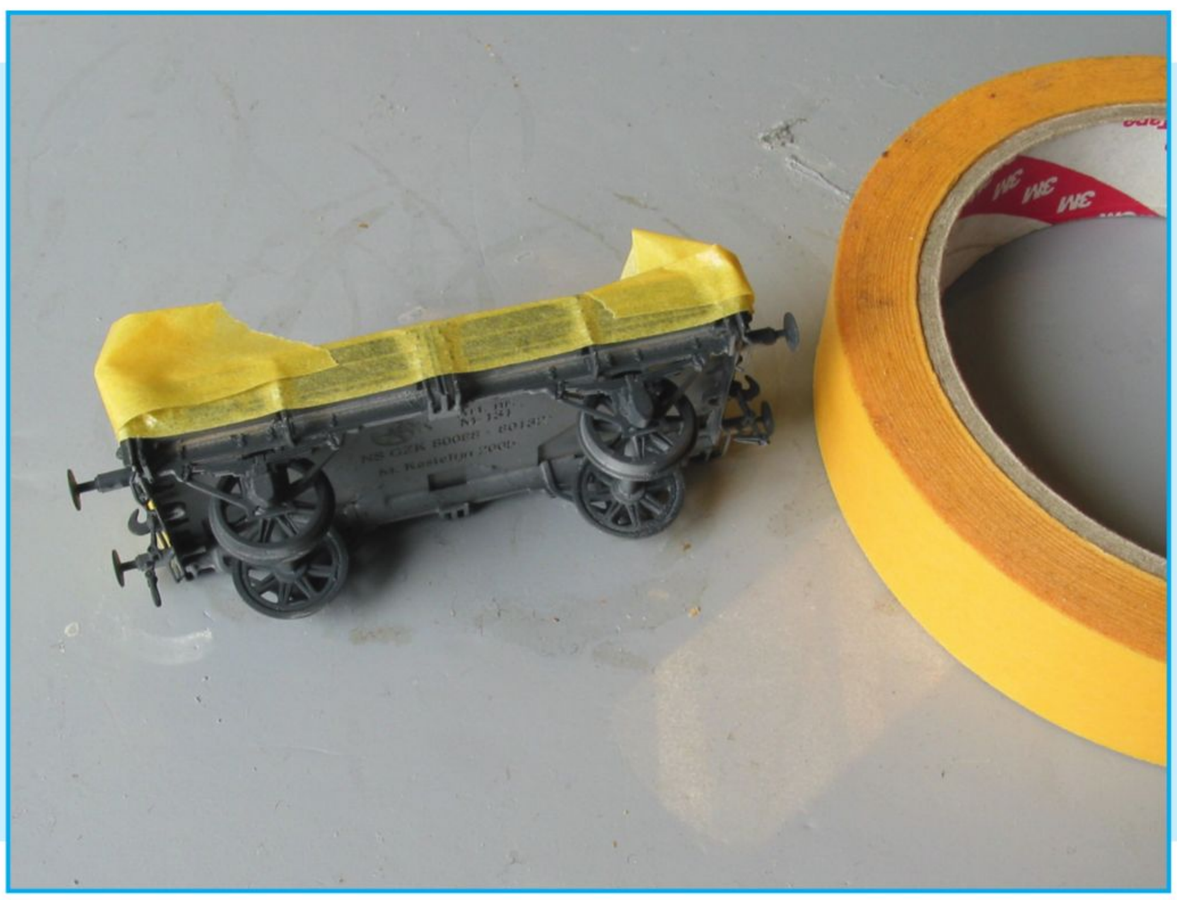
Met een mes kunnen resten soldeer uit de planknaden worden gestoken.



Tenslotte wordt met een glasvezelpotllod gepoetst.



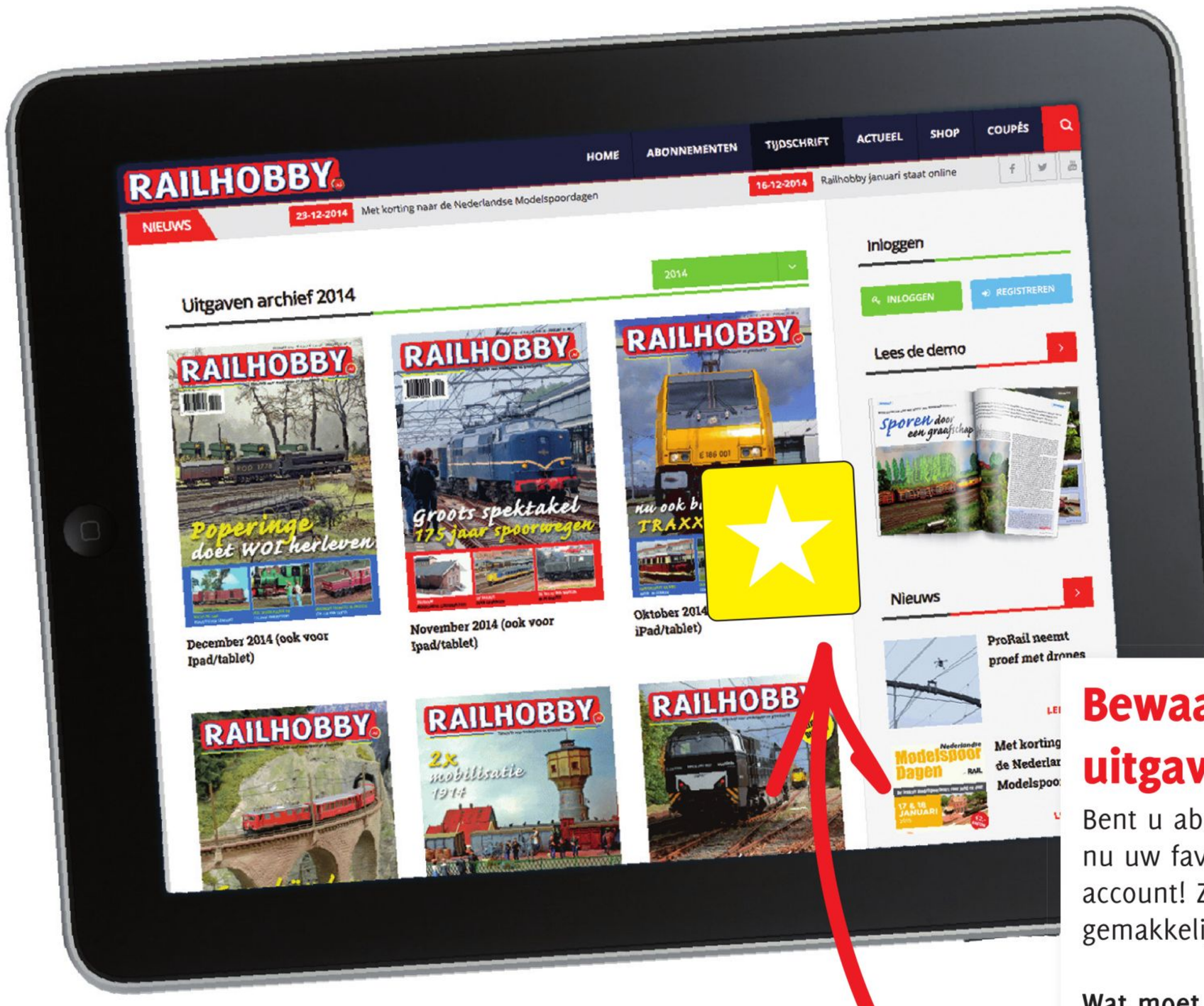
Na een primerlaag wordt de bovenbouw donkergrijs gespoten. U zou hiervoor ook een spuitbus kunnen gebruiken en eventueel zou het model ook uit de hand geschilderd kunnen worden. Pas op dat de details niet in de verf verdrinken.



Als het grijs droog is, wordt de bovenbouw afgeplakt. Ik gebruik tape, dat ook weer gemakkelijk loslaat om beschadigingen te voorkomen.

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!**



Bewaar uw favoriete uitgave online!

Bent u abonnee van Railhobby? Bewaar dan nu uw favoriete uitgaven online in uw account! Zo leest u de leukste artikelen gemakkelijk terug en hoeft u niet te zoeken.

Wat moet u doen?

- Log met uw gegevens in op www.railhobby.nl en ga naar het archief.
- Ga naar uw favoriete uitgave en beweeg met de muis over de cover.
- De gele knop met ster wordt nu zichtbaar. Dit is de favorietenknop.
- Klik hierop en dan komt de uitgave automatisch in uw favorietenoverzicht van uw account.
- Klik rechts op 'mijn account' en lees gemakkelijk uw favoriete uitgave.

Stem mee!

Voor 2016 maakt Railhobby een kalender en die maken wij graag samen met u! Stem op de mooiste foto's die zijn geselecteerd door de redactie van Railhobby. Kijk voor meer informatie over de kalender en het stemmen op pagina 4 van deze uitgave of ga naar www.railhobby.nl/stemmen en stem mee! Wilt u de kalender gelijk bestellen? Ga dan naar www.railhobby.nl/bestelkalender.

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.

Volg Railhobby op Facebook

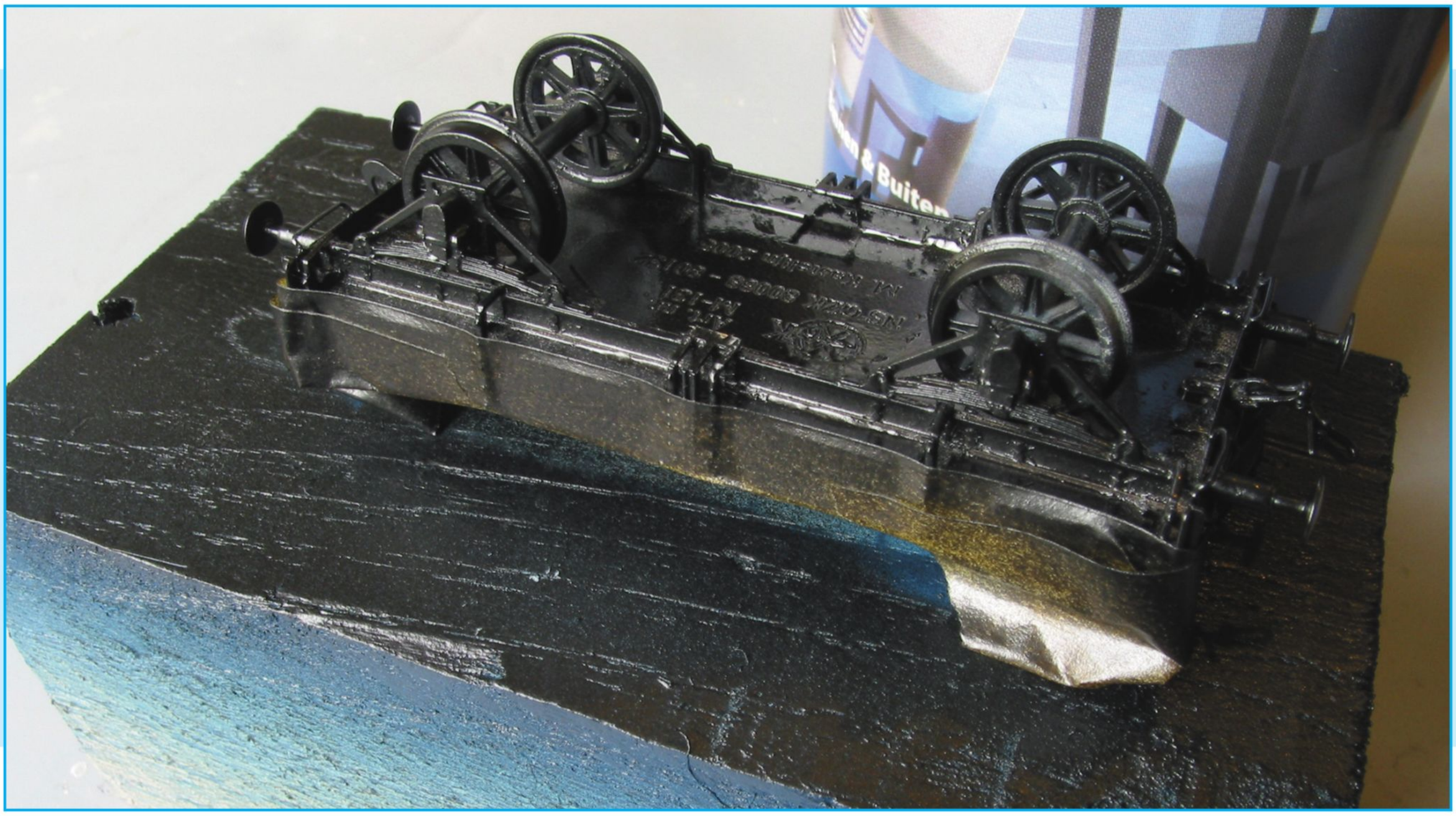
Wilt u op de hoogte blijven van al het nieuws over Railhobby? Volg dan nu de Facebookpagina! Ga snel naar www.facebook.nl/railhobby en like de pagina. Of volg ons op Twitter: www.twitter.com/rail_hobby

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: Bij welk plein in Zuid Europa heeft tramlijn 4 zijn eindpunt?



De onderkant wordt matzwart met behulp van een Action spuitbus.

dit is het moment om ze weg te werken. Na een nabehandeling met primer (altijd zeer dun) volgde een laag donkergrijze acrylverf uit de airbrush. Ik mengde zwart door Revell Blaugrau No. 79 totdat ik de gewenste kleur grijs had. Vervolgens werd de wagenbak afgeplakt en het onderstel met Action mat zwart gespoten. Als ondergrond voor de transfers volgde een laagje Valejo matvernis uit de spuitbus. De handleiding biedt een duidelijk overzicht van de mogelijke opschriften. De transfers zijn op een lichtblauwe achtergrond gedrukt en daardoor soms wat moeilijk te onderscheiden. Ik sneed ze uit en bracht ze aan met water en Humbrol Decalfix. Om de randen weg te halen en om de transfers in de planknaden te laten zakken, gebruikte ik Microsol van Microscale Industries. Ik moest dit meerdere malen aanbrengen om het gewenste effect te bereiken. Om de transfers te beschermen (ze zijn redelijk kwetsbaar, ook op het moedervel) spoot ik nog een laagje Valejo matvernis.

In hoeverre u de wagen wilt verouderen, blijft uw persoonlijke smaak. Feit is, dat dit soort wagens niet lang mooi in de verf bleef, al was het alleen maar door het schurend effect van de lading. Als u meerdere wagens bouwt, is het aardig en realistisch om in uw trein wagens met uiteenlopende revisiedata op te nemen. Juist de verschillen tussen de wagens maken een bloktrein interessant.

Tekst en foto's: Thonis van der Weel

INFO

Gebruikte materialen:

MK bouwpakket m-131, schuurpapier 400, glasvezelpotlood, platbektang, rondbektang, pincet, soldeerbout (ik gebruikte 80 watt) soldeer en vloeimiddel, vijlen, boren in houder, scherp mes, stokje, afplakband, Zap a gap medium secondelijm, grijze primer van Action, donkergrijze acrylverf zelf gemengd, matzwart uit een Action spuitbus, matvernis van Valejo in spuitbus.



Tenslotte worden de transfers aangebracht. Om ze goed te laten aansluiten moet meerdere malen met microsol nabehandeld worden.



Om de wagen te verweren kunt u de letters wat afwrijven met een glasvezelpotlood en daarna dry-brushen met zandkleur en wit. Dit geeft een fraai bladderend effect.

EEN VERHAAL OVER HET ONTSTAAN VAN EEN PASSIE EN HET ONTWERPPROCES ZELF

Van Trix naar Bricks...

'Een trein, een modeltrein.' Dat was het antwoord van mijn vader in 1963 toen mijn moeder hem kort na hun huwelijk vroeg wat hij graag als cadeau van Sinterklaas wilde hebben. Een lang gekoesterde wens werd werkelijkheid. Als systeem kiest hij voor Trix Express en in de jaren erna bouwt hij een fraaie modelbaan waaraan ik vele uren heb doorgebracht. Als ik in 1967 op 2-jarige leeftijd ook nog eens een Lego-trein krijg, is de basis voor een passie gelegd.

Uiteindelijk, ik ben dan halverwege de dertig, wordt door mijn ouders mijn oude Lego uit de kelder opgediept onder het mom: 'Het hoort toch echt bij jou thuis,' waarmee een oude liefde nieuw leven wordt ingeblazen. Gaandeweg merk ik dat ik van het ontwerpen (i.t.t. bouwen en/of verzamelen) verreweg het meeste geniet. Na enthousiaste reacties op mijn treinontwerpen besluit ik enkele als custom-set uit te brengen. En zo gebeurt het dat ik in 2005 mijn eerste sets verkoop. Het blijkt een blijvertje, want het plezier dat het oplevert om iemand iets unieks te kunnen verkopen ervaar ik nog steeds als heel bijzonder. Een voorwaarde, want voor het geld hoef je dit niet te doen. Enkele maanden later ontmoet ik op een beurs Frans Snijders Blok, die vrijwel gelijktijdig heeft besloten ook custom Lego-treinsets te gaan verkopen. Sindsdien werken we veel samen. Het assortiment omvat inmiddels ruim 30 modellen, van Sik tot Koploper en aan onze modulaire treinbaan van 4 bij 8 meter raken we nooit uitgebouwd.

Bij het ontwerpen van Lego-treinen kun je op vele manieren te werk gaan. Hierbij houd ik grofweg met drie dingen rekening: de schaal, de kenmerkende eigenschappen van een model en de beschikbaarheid en prijs van de losse Lego-stenen. Het eigenlijke ontwerpen, d.w.z. het creatieve proces, is een verhaal op zich. Laten we maar eens beginnen met de schaal. Lego-rails hebben een spoorwijdte van 37,6 mm. Delen we 1435 (de normale spoorwijdte) door 37,6 dan zouden Lego-treinen een schaal van 1:38,2 hebben, ergens tussen spoor I (1:32) en spoor 0 (1:45) in dus. Een trein van 2,80 m breed zou op Lego-schaal dus 73,4 mm breed zijn. Dat brengt ons meteen bij 'probleem' 1: Lego-stenen hebben een vaste maat. De kleinste steen meet 8 bij 8 mm en heeft 1 nop. De breedte van een trein wordt dus een veelvoud van 8 mm breed. 72 mm, oftewel 9 noppen, zou dus een mooie maat voor de breedte van een Lego-trein zijn. Op deze manier kunnen ook de lengte en hoogte worden bepaald, met de kanttekening dat de hoogte in stapjes van 3,2 mm gaat. Dit is dikte van



Station Maliebaan, waarbij de straatzijde voor de verandering naar de sporen is gericht.



Een Great Western Railway 5101 Class stoomlocomotief wordt voor het juiste spoor gedraaid. Op de achtergrond de voormalige werkplaats van station Maliebaan.

Historie bij station Haaksbergen. Een bruine 2200 met 3 Pullman-rijtuigen staat klaar voor vertrek naar station Maliebaan, dat zich aan de andere zijde van de modulaire baan bevindt.

een Lego-plaat. Een Lego-steen is 9,6 mm hoog, oftewel 3 plaatjes op elkaar. Tot zover de basismaten.

Omdat je aan de minimale afmetingen van een Lego-steen vastzit, kun je nooit op schaal bouwen. Een detail is per definitie te klein of te groot. Daar komt nog bij dat stenen vaak rechthoekig zijn. Steeds vaker zien we dat treinen een aerodynamische voorzijde hebben, waar zelfs dubbele krommingen niet worden geschuwd. Voilà: uitdaging 2. Nu heeft Lego de laatste jaren vele stenen met een bepaalde ronding in omloop gebracht, maar die hebben natuurlijk nooit de juiste kromming of ze zijn te breed, te hoog , niet in de goede kleur leverbaar, etc.



Sik 345 passeert met 2 VAM-wagons het stadhuis van Bussum (gesloopt in 1965).

Stel: ik wil een NS 1600 bouwen. De lengte wordt dan 58 noppen, terwijl de breedte het best door 10 noppen wordt benaderd. Dit zal zeker een mooi schaalmodel opleveren, maar er mee rijden zal helaas niet gaan. Ten eerste door de boogstraal van Lego-rails. Deze is slechts 40 noppen, oftewel 320 mm. Dit is tevens de enige boogstaal waarin Lego-rails verkrijgbaar zijn. Ter vergelijking: 320 mm op Lego-schaal komt overeen met een boogstraal van 12 m bij het echte bedrijf. De tweede reden is het gewicht van een NS 1600 van 58 bij 10 noppen. Deze zal ruim 2 kg wegen. Dit zal nauwelijks door de gewone kunststof Lego-wielen gedragen kunnen worden. De conclusie is dan ook eenvoudig: Lego-treinen bouw je (beter) niet op schaal. Maar welke schaal of breedte gebruik je dan? Lego zelf kiest voor een breedte van 6 noppen. Een logische maat. Stenen langer dan 4 noppen hebben namelijk een even aantal noppen, te weten 6, 8, 10, 12 of 16 noppen. Een andere logische maat is 8 noppen breed. Dit oogt realistischer, maar de prijs van een dergelijk model ligt wel ruim twee keer zo hoog. Een ander nadeel van 8 noppen breed is wederom de krappe boogstraal van Lego-rails en ook nog steeds het gewicht. Toch zijn er vele Lego-treinenthousiasten die 8 breed bouwen. Zelf geef ik



'Modern' materieel bij het spoorwegmuseum. De deuren van de doorloopkop van de Koploper kunnen worden geopend.



Nieuw ontworpen Sik met kolenbak no. 56261 van de NS en no. 317 van de Staatsmijnen.



NS 1620 met in de neus duidelijk zichtbaar de zijwaartse bouwtechnieken.



Twee 7 noppen brede NS-ertswagens met o.a. de zeldzame roodbruine hekken.

de voorkeur aan 7 (of 6) breed. De belangrijkste reden hiervoor is dat onze modellen ook met het bestaande aanbod van Lego-treinen gecombineerd moeten kunnen worden. Een andere reden is dat vele speciale Lego-(trein)-elementen 6 noppen breed en/of lang zijn. Denk hierbij aan bufferbalken, vensters, bodemplaten, etc. Tot zover de Lego-schaal.

Dat brengt me bij het tweede aspect dat bij het ontwerpen van Lego-treinen een rol speelt: de kenmerkende eigenschappen van een model. Zelf ben ik van mening dat een model altijd 4 à 5 kenmerken heeft, waardoor je het direct herkent. Dit kan een detail zijn, bijvoorbeeld de neus van een loc, maar soms zijn dat ook bepaalde verhoudingen. De mate waarin de kenmerken kunnen worden benaderd, maken of breken een model. Het model van de NS 1600 laat goed zien hoe dit werkt. Als je de 1600 uit het grootbedrijf bekijkt, is de loc op het eerste gezicht niet veel meer dan een rechthoekige doos. Toch heeft het Lego-model mij de nodige hoofdbrekers gekost. Het meest in het oog springende kenmerk van de serie 1600 is toch wel de neus in combinatie met de scheef naar binnen staande cabineruiten. Bij de neus en de ruiten valt verder op dat de hoeken (de overgang van de zijkant naar de voorkant) rond zijn. Overige details van de neus zijn de plaatsing van de seinen, de treeplank aan de voorzijde en de handrail bovenop de neus. Waar te beginnen met het modelleren van al deze kenmerken? Vaak springt één kenmerk eruit m.b.t. de mogelijkheden. In dit geval zijn dat de ruiten. Er is maar een mogelijkheid dit netjes op te lossen: een volledig transparante voorruit met ronde hoeken van 6 noppen breed op de kop plaatsen. Omdat een dergelijke steen ook aan de zijkanten doorzichtig is, is voor de voorruit een speciale sticker met ruitenwissers ontworpen. Door de keuze van deze ruit werd ook meteen het gehele model 6 breed. Door een combinatie van zijwaartse en op-de-kop bouwtechnieken kon een neus worden geconstrueerd, waarin alle eerder genoemde details terug te vinden zijn. Niet rechtop bouwen is een veel gebruikte techniek en wordt binnen de Lego-wereld met SNOT (Studs Not On Top) aangeduid.

Naast neus en cabineruiten vind ik ook het dak van de 1600 met het grote blok met de remweerstanden, de stroomafnemers en de konijnenhokken (beschermkap tyfoons) een in het oog springend kenmerk. Aan het dak valt nog op dat de zijkant van het dak een knik met de zijkant van de loc maakt. Om dit laatste te realiseren is gekozen voor een zijwaartse bouwtechniek met noppen naar beide zijkanten die vervolgens met gladde schuine dakstenen zijn afgewerkt. Het uiteindelijk resultaat is een realistisch ogend dak. Dat de konijnenhokken te ver naar achter staan en dat het blok met de remweerstanden maar uit 4 i.p.v. 5 secties bestaat, valt niemand op. Door de beschikbaarheid van goed ogende deurramen en mooie roosterstenen in combinatie met de juiste watertransfers kon ook de zijwand een realistisch uiterlijk krijgen. Eén kenmerk kon niet worden gerealiseerd: de wat breed ogende voorzijde van de 1600. Doordat het model slechts 6 noppen breed is, oogt de voorzijde eerder iel dan breed. En dit is precies wat er gebeurt als je een kenmerkende eigenschap niet meeneemt in je model; er ontstaat een gevoel van 'hier klopt iets niet'. Dat is helaas onlosmakelijk verbonden aan bouwen met Lego: ergens moet je een compromis sluiten.

Dan het derde aspect: de beschikbaarheid en de prijs van de losse stenen. Het is de komst van internet die de beschikbaarheid van stenen zodanig heeft verbeterd dat het mogelijk is sets in aanzienlijke aantallen (50 stuks of meer) uit te brengen. Vooral de komst van 'BrickLink' (de onofficiële markplaats voor Lego-sets en onderdelen),

maar ook de mogelijkheid om bij Lego zelf losse stenen te kopen, heeft hieraan bijgedragen. Toch zijn er ook beperkingen. Een ontwerp bevat altijd enkele stenen die lastig te vinden zijn en/of waar de hoofdprijs voor moet worden betaald.
Gelukkig zijn de treinen van de NS vaak geel in combinatie met donkergrijs of blauw. Kleuren met een uitgebreid assortiment aan stenen. Oudere NS-treinen hebben minder gebruikelijke kleuren als roodbruin, donkerblauw, donkergroen of nog gekker: turkoois. Soms is het zelfs wachten op die ene steen in de juiste kleur om een model te kunnen uitbrengen. Een alternatief is je model aanpassen. Een mooi voorbeeld hiervan is de Sik. In mijn eerste ontwerp hiervan zitten, net als bij de kolenwagen, 'oude' donkergrijze stenen. Van twee stenen, die Lego uit productie heeft genomen, was al meteen duidelijk dat die nooit in de nieuwe grijstint zouden verschijnen. In zo'n geval is er geen andere keuze dan je model aan te passen. In dit geval een noodgedwongen zegen, want in de loop van de tijd hebben zich meerdere mogelijkheden tot verbetering aangediend. Zo kon de horizontale deur (al langere tijd een doorn in mijn oog) worden vervangen door een gele tegel van 1 bij 3 (nieuw in 2010) waardoor een realistisch ogende verticale deur ontstond. De nieuwe gekromde stenen waaruit het dak nu is opgebouwd waren een inkopper, helaas wel ten koste van het zwaailicht. Verder heeft de nieuw ontworpen Sik een realistischer motorcompartiment met aan elke zijde 3 roosters, een gele stang langs de onderzijde ervan en zijn 2 seinen aan de voorzijde toegevoegd. Lang heb ik getwijfeld of ik ook treeplanken zou toevoegen. Ik was bang dat het model te breed zou worden. Achteraf ben ik blij dat ze er toch aanzitten. Want wat is nu een Sik zonder treeplanken? Een enkele keer gebeurt het dat er rond een nieuw onderdeel spontaan een heel nieuw model ontstaat, bijvoorbeeld de bruine NS-onderlosser. Toen Lego in 2006 een Star Wars set (6210) uitbracht met daarin 2 roodbruine hekjes (nooit eerder in deze kleur uitgebracht) en 28 roodbruine tegels met scharnieren (ook nog nooit eerder geproduceerd), was het idee voor deze wagon snel geboren.
De prijs van losse stenen varieert van € 0,01 tot meer dan € 5,00 per onderdeel. Het is altijd weer een leuke uitdaging de stenen zo goedkoop mogelijk in te kopen bij een van de bijna 9.000 BrickLink winkels of anderszins. De gemiddelde prijs in onze modellen ligt rond de € 0,20. Dit is ca. twee keer zo veel als voor Lego-sets en een reden dat onze modellen op het eerste gezicht duur lijken. Toch zijn de uiteindelijke kosten van een model vaak een stuk lager dan de kosten op deze schaal in de 'echte' modelspoorwereld.

De schaal en de eigenschappen zijn nu bepaald en ook is er nu een idee over de beschikbare stenen. Maar hoe kom je nu tot bijvoorbeeld een nette neus voor de 1600? Ook hier heeft ieder weer zijn eigen verhaal. Zelf werk ik met 3 hulpmiddelen: L-Draw op mijn PC, enkele bakken met stenen en een vitrine. L-Draw is freeware, dat bestaat uit een verzameling CAD-achtige programma's waarmee je virtuele Lego-creaties op je PC kunt maken. Vaak ontwerp ik achter de PC met naast me een paar bakken met verschillende soorten stenen. Met L-Draw kan ik snel kijken hoe een model er komt uit te zien, ook als ik nog niet over de echte stenen beschik. De bakken met stenen gebruik ik voor het sneller doorgronden van de mogelijkheden om stenen te combineren. Met name door de komst van allerlei exotische stenen met noppen en gaten aan vele kanten zijn de mogelijkheden tot combineren met recht onbeperkt. De vitrine tenslotte gebruik ik voor het stallen van een model of detail waar ik nog niet uit kom. Deze vitrine staat in onze keuken. Elke dag kom ik daar meerdere keren langs. Door regelmatig naar een onaf model of detail te kijken, blijft het ontwerpproces ongemerkt ergens in mijn achterhoofd doorsudderen. Op een rustig en onbewaakt moment dient zich dan vaak vanzelf (een deel van) de oplossing aan.



Eerste ontwerp van de Sik.



NS 6110 met dank aan o.a. de nieuwe kleuren donkergroen en goud. De drijfstangen zijn 3D geprint.



Twee VAM-wagens. Door toepassing van een mix van gewone en Lego Technic-onderdelen kunnen de bakken kiepen en huisvuil worden gestort. De bakken zijn gekoppeld, zodat ze enkel gelijktijdig naar hun eigen zijde kiepen.

Tekst en foto's: Henk Gibcus

INFO

www.blokbricks.com de site waar o.a. bovenstaande modellen zijn terug te vinden.
www.bricklink.com de onofficiële marktplaats voor Lego-sets en onderdelen.
www.ldraw.com de site met freeware voor virtueel bouwen met Lego.



Hondekoppen

Vergeeld maar niet vergeten

door Frank Oude Elferink, uitg. Lycka till Förlag, formaat A4, 80 blz., veel foto's, ISBN 978-94-92040-04-6, prijs € 22,50 (paperback)

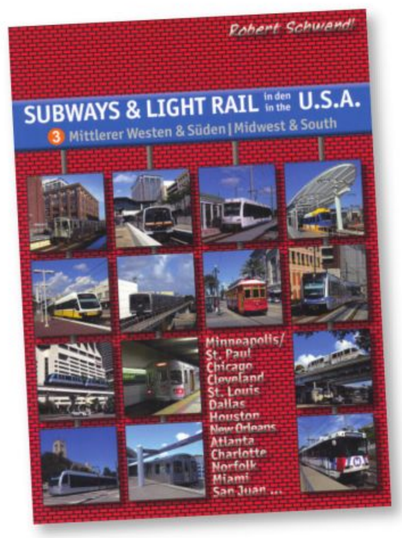
De kleine uitgeverij uit Veenendaal biedt sinds 2014 aan auteurs de mogelijkheid om op kleine schaal boeken te publiceren. Om eens wat anders te doen is voor de Zweedse naam Lycka till Förlag gekozen, dat Uitgeverij Succes ermee betekent. Wij ontvingen twee titels, die wij graag aan u willen presenteren. In het eerste boek presenteert auteur en fotograaf een deel van de meer dan 10.000 foto's die hij sinds 1980 heeft gemaakt. De roemruchte serie treinstellen Mat'54 waren toen al in de nieuwe huisstijl geel geschilderd. De in het boek voorkomende groene exemplaren zijn degene die later weer in de oorspronkelijke kleur zijn teruggebracht. Ook de Benelux-treinstellen komen we tegen. Op enkele foto's na, die wat donker zijn, is het fotowerk van een prima kwaliteit. In het boek treft men geen technische verhandeling of een gedocumenteerde levensloop aan. Wel geeft het boek van het materieel een fraaie impressie vanaf 1980 tot 1997, het jaar na de buitendienststelling. De foto's zijn per jaar gegroepeerd en zijn door het hele land genomen. Vanaf het jaar 1985 is aangegeven welke stellen nog aanwezig waren. Het boek is een leuke uitgave en houdt de herinnering aan dit fraaie materieel levendig.-TO

Subways & Lightrail

Midwest & south

door Robert Swandl, uitg. Robert Schwandl Verlag , formaat 17 x 24 cm, 160 blz., ca. 300 foto's, Engelse en Duitse taal, ISBN 978-3-936573, prijs € 19,50.

De Twin Cities, St. Louis en Dallas zijn enkele van de tramsteden die aan bod komen in deel 3 van 'Subways & Light Rail in den / in the USA' van de Duitse auteur en uitgever Robert Schwandl. Het tweetalige boekje beschrijft de metro's en trambedrijven in het Midden-Westen van de VS. Hierbij is de uitgave zeer actueel, want het bevat ook een beschrijving van het in de zomer van 2014 geopende trambedrijf in Atlanta. De afgelopen jaren hebben steeds meer Amerikaanse steden de tram heringevoerd; zelfs in het land van de zesbaans highways is de auto niet zaligmakend. De nieuwe



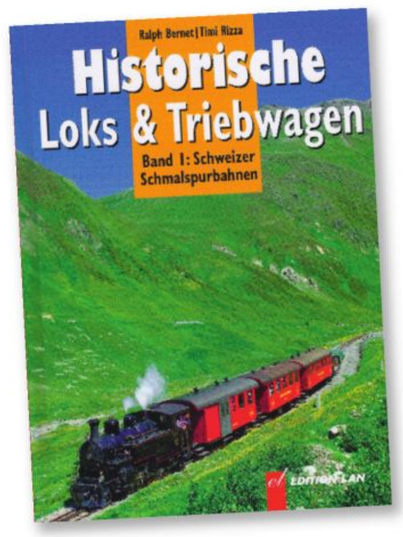
bedrijven herinneren meestal in niets meer aan de 'streetcars' die al in de jaren '50 het loodje legden. De hedendaagse lightrail-'treinen' rijden met 80 km/u over vrije banen en viaducten. Siemens doet goede zaken in de VS. Het heeft zelfs een fabriek in Sacramento waar op de Noord-Amerikaanse markt afgestemde modellen worden gebouwd. Het boekje bevat naast lijnenkaarten ook overzichten van het aanwezige materieel. Hierdoor is het onmisbaar voor raillieffhebbers die een keer op reis willen naar de VS. Voor de volledigheid: deel 1 beschrijft de metro's en trams aan de Oostkust, deel 2 aan de Westkust. Een aanwinst.-CK

Historische Loks & Triebwagen

Band 2 Schweizer Normalspurbahnen

door Yannik Kobelt en Cyrill Seifert, uitg. Edition Lan, CH-Bäretswil, formaat 17 x 24 cm, hard cover, 144 blz., 159 foto's, 119 tabellen, Duitse tekst, ISBN 978-3-906691-79-4, prijs € 29,95.

Na de uitgave over het historische Zwitserse smalspoormaterieel komt in deel 2 het normaalspoormaterieel aan de orde. Van totaal 32 spoorwegmaatschappijen en museumbedrijven, de huidige eigenaren, passeren 95 locs en motorrijtuigen de revue. Gebouwd tussen 1858 (Ec 2/5 28 van de Schweizerische Centralbahn) en 1950. Met daar tussenin de H 1/2 nr. 7 van de Rigi Bahnen, Rode Pijl RBe 2/4 202 en Churchill Pfeil RAe 4/8 1021.



Het materieel wordt op volgorde van huidige eigenaar besproken, door de landkaart met de locaties en de index met maatschappij en typeaanduiding kun je snel navigeren. Zoals een goed naslagwerk betaamt, vermeldt een tabel van alle materieel de kengegevens.-DH

Super Anlagen

Fünf Themen, eine Anlage

door Wolf -Rüdiger Gottsleben, Helge Scholz, uitg. VGB (Verlagsgruppe Bahn GmbH), formaat A4, 92 blz., ca. 130 foto's, Duitse taal, bestelnr. 671501, uitg. 1/2015, ISBN 978-3-89610-409-0, prijs € 17,35.

Veel modelbouwers hebben een droom eenmaal een fraaie baan te bouwen. Dat had ook Wolf-Rüdiger Gottsleben. Alleen is het een beetje uit de hand gelopen: de helft van zijn woonhuis is tot een gigantische modelbaan naar Zwitsers en Oostenrijks voorbeeld omgetoverd. Zijn vrouw Christel heeft volledig begrip voor de hobby van haar man en helpt zelfs mee met de bouw. In deze special wordt dit uitvoerig beschreven. Vier thema's van het project zijn al gereed: Station Lindau, de rechter-Rheinstrecke bij Oberwesel, de BLS en de Oostenrijkse Arlbergbahn. Een vijfde thema is in aanbouw: de smalsporige RhB. Alleen al schaduwstations dwingen respect af. Via een trappenhuis zijn deze stations die uit 9 etages zijn opgebouwd, te bereiken. Dat de baan niet alleen indrukwekkend groot, maar ook mooi gemaakt is, blijkt uit de fraaie foto's. Zo is de bekende Bietschtalbrücke op een mooie wijze ingebouwd.-TO



In memoriam Paul Kleyer 1934 - 2015

Begin juni is de oud-hoofdredacteur en oud-voorzitter van Railhobby overleden. Vele jaren lang is Paul de drijvende kracht achter veel Railhobby-initiatieven geweest. Met zijn terugtreden in 2010 verloor Railhobby daarmee een inspiratiebron. Paul heeft aan de wieg van Railhobby gestaan. Samen met Henk van Willigenburg, toevallig samen in een ICT-project bij de werkgever van Paul, kwamen zij tot de conclusie dat modelspoortijdschriften een nieuwe impuls nodig hadden. Met hun concept vonden zij gehoor bij de Koninklijke uitgeverij Tijl, die Railhobby mogelijk maakte. Direct na de oprichting bleef Paul enigszins op de achtergrond door geen belangrijke positie te vervullen. Enige jaren later werd hij hoofdredacteur en enkele jaren daarna ook voorzitter van de Stichting Rail Hobby. In 1989 trad hij uit deze functies terug en bleef aan als redacteur van voornamelijk Zwitsers getinte artikelen. Paul is bij ons gebleven tot 2010.-Red.

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 gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, of bestel via www.railhobby.nl/projecten

1526

Bestel nu en mis deze inspirerende special niet!

**Exclusief € 2.55 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.

VOLGENDE MAAND



6400'en aan de kant

Na twintig jaar dienst viel in 2009 het doek voor een groot deel van de MaK DE 6400-locomotieven van DB Schenker, toentertijd Railion genaamd. Door vermindering van de vraag naar spoorgoederenvervoer en de komst van de elektrische serie BR 189 werd een groot aantal van de diesellocs overbodig. Inmiddels staan tientallen 6400'en op diverse locaties al bijna zes jaar roerloos aan de kant. Maar wellicht gloort er hoop in Polen.



Prijswinnend A4-diorama Eurospoor 2014

Een kleine fabriek met kade en binnenplaats: het thema voor een van de inzendingen voor de dioramawedstrijd die Eurospoor in 2014 organiseerde. Dit diorama viel in de smaak, want de bouwer mocht van beide jury's de eerste prijs in ontvangst nemen. In dit nummer van Railhobby de totstandkoming van 'Voor Den Arbeid, Aan Den Arbeid'. De bouwer aan het woord.

'Tweebee' goed vertegenwoordigd in model

Zowel klein- als grootseriefabrikanten hebben in diverse schaalgroottes modellen van 2'B-locs met losse tender gemaakt. Naar Nederlands voorbeeld is Philotrain de onbetwiste koploper. Het destijds in Apeldoorn gevestigde atelier van Philip Friskorn leverde de 1700 in 0 en H0.





Bahnhof Kirchberg/Baden (deel 2)

Voor een groot doorgangsstation, veel opstelsporen, een drietal locloodsen, wat industrie en goederenverlading moet je ook in H0 wat ruimte tot je beschikking hebben. Deze in U-vorm opgebouwde modulebaan meet 19 bij 6 m. Met deze maatvoering heb je voldoende mogelijkheden om je H0-dromen waar te maken.

De volgende uitgave van Railhobby, RH 371 verschijnt circa 14 augustus. *De redactie behoudt zich het recht voor deze Preview vanwege actualiteit te wijzigen of te verplaatsen.*

RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

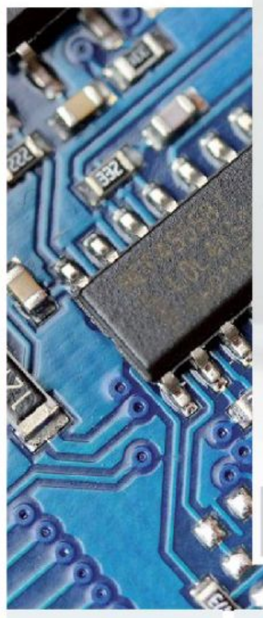
Scala Publishing B.V.
Postbus 38
3800 AA Amersfoort
tel. 033-4892900, fax 033-4802281
railhobby@scalapublishing.nl
www.railhobby.nl

PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING

miniatuur BANEN

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Hoofdredactie** Karst Drenth en Nico van Roon **Medewerkers en redactie** Rob Ellerman, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Carel van Gestel, Dolf Heibloem, Ruurd de Jong, 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** Nicole Stolk, 033-4892919, adverteren@scalapublishing.nl **Media order** Edwin Brinkman, 033-4892916, mediaorder@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.













De nieuwe catalogi van ESU "2015" zijn beschikbaar.
Zie: **www.loksound.nl**
of vraag ernaar bij uw winkelier-specialist !

Download ook onze nieuwe Nederlandstalige gids:
'Lokdecoder' op www.loksound.nl/manual:
"ESU decoderoverzicht V4.0".

www.loksound.nl

T S D
train service danckaert



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

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**

Artitec®

Te koop bij uw winkelier | Schaal 1:87



Ovaalramers

Onze nieuwe Ovaalramers zijn intussen te koop bij uw winkelier. De AB-rijtuigen zijn meteen te leveren, de C-varianten worden eind juni verwacht. Op www.artitec.nl kunt u ook de speciale Ovaalramer-folder vinden. Daarin staat onder meer een grote reeks treinsamenstellingen met Ovaalramers, ter inspiratie.

Ovaalramer AB, olijfgroen, alum. dak

20.260.01 - AB7204
20.260.02 - AB7216

IIa IIb PER/EP | 360 MM | 251 MM | DC



Ovaalramer AB, standgroen, grijs dak

20.261.01 - AB7203
20.261.02 - AB7206

IIIa PER/EP | 360 MM | 251 MM | DC

20.262.01 - A7202
20.262.02 - A7204

IIIb PER/EP | 360 MM | 251 MM | DC



Ovaalramer AB, blauw, grijs dak

20.263.01 - B7184
20.263.02 - B7197
20.264.01 - B6191
20.264.02 - B6193

IIIc PER/EP | 360 MM | 251 MM | DC



Ovaalramer C, olijfgroen, alum. dak

20.265.01 - C7206
20.265.02 - C7201

IIa IIb PER/EP | 360 MM | 251 MM | DC



Ovaalramer C, standgroen, grijs dak

20.266.01 - C7102
20.266.02 - C7105

IIIa PER/EP | 360 MM | 251 MM | DC

20.267.01 - B7101
20.267.02 - B7103
20.267.03 - B7104

IIIb PER/EP | 360 MM | 251 MM | DC



Ovaalramer C, blauw, grijs dak

20.268.01 - B7102
20.268.02 - B7105

IIIb PER/EP | 360 MM | 251 MM | DC

20.269.01 - B6101
20.269.02 - B6104

IIIb IIIc PER/EP | 360 MM | 251 MM | DC



Kijk op www.artitec.nl voor meer nieuws!

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